



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

### **Usage guidelines**

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

### **About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



## Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

## Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

- + *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.
- + *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.
- + *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.
- + *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

## Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter <http://books.google.com> durchsuchen.

Unsere  
**Seehelden**

**Otto Weddigen  
und seine Waffe**

Aus feinen  
Tagebüchern  
und nach-  
gelassenen  
Papieren

**Marinedank-Verlag**  
Berlin G.42

• Ex • libris •



• Wolfgang •

Fürst zu Gsenburg

• und Bidingen •





75

DD  
231  
.W3  
A23



*Otto Amundson*





*Edward*  
**Otto Weddigen**  
und seine Waffe

Aus seinen Tagebüchern  
und nachgelassenen Papieren



Unter Mitwirkung der Familie bearbeitet von  
Hermann Kirchhoff, Vize-Admiral z. D.

Mit einem Titelbild und 68 Abbildungen

Marinedant-Bücherei:  
Unsere Seehelden

Band II



Marinedant-Verlag 1915  
Berlin S 42, Oranienstraße 140

**Nachdruck verboten. — Alle Rechte vorbehalten.**

---

**Copyright 1915 by Marinedank-Verlag,  
Heinrich Schröder und Rudolf Wagner,  
Berlin S. 42.**



Referat  
Northamer

7-9-29  
11831

08-5-29-13

## Zum Geleit

Otto Weddigen — der Name wird fortleben im deutschen Volk bei Kind und Kindeskind. Der kühne Unterseeboots-Kommandant ist nicht der einzige gewesen, der unseren Feinden gezeigt hat, was die Unterseebootswaffe leisten kann, wenn sie von deutschen Seeleuten geführt wird. Auch *Sersing*, der den Anfang mit dem geschützten Kreuzer „Pfadfinder“ gemacht hatte, und andere haben mit dem U-Boot Leistungen vollbracht, die sich ebenbürtig neben die Weddigensche Heldentat stellen können. Aber Otto Weddigen war der erste, der die hochmütigen Briten die Furchtbarkeit des deutschen Angriffsgeistes fühlen ließ. Und es ist denkbar, daß seine erste große Tat für die Kameraden ein Ansporn war zu weiteren, noch womöglichst kühneren Taten. Für das deutsche Volk verkörpert sich jedenfalls in Otto Weddigen jene seemännische Kühnheit, die beim U-Bootskommandanten als selbstverständlich vorausgesetzt wird.

Der Name Otto Weddigen ist untrennbar von der U-Bootswaffe. Und darum haben wir geglaubt, uns bei der, von der Familie uns übertragenen Herausgabe seiner nachgelassenen Papiere, nicht auf die Würdigung von Otto Weddigen als Menschen beschränken zu dürfen. Es hätte keinen Zweck gehabt, die Zahl der Nur-Biographen zu vermehren. Der „Marinedank“ hat die Würdigung von Otto Weddigens Persönlichkeit dem unterzeichneten Herausgeber als Sachmann anvertraut, der in der Lage war, das Leben des Seehelden und seine Leistungen im Rahmen seiner Waffe zu betrachten. Dem vorliegenden Werkchen ist der Titel „Otto Weddigen und seine Waffe“ gegeben, weil es zugleich ein Buch der Unterseebootswaffe sein soll.

Berlin-Stiel, im November 1915.

Germann Kirchhoff.

RoCa 20, MIP, 6-12-36

## Inhalts-Verzeichnis

---

Einleitung . . . . .	Seite	3
Otto Weddigen . . . . .	„	5
Die Unterseebootswaffe . . . . .	„	73
Anhang: Aus dem Tagebuch Weddigens . . . . .	„	117



Berlin, 23. September.

Das deutsche Unterseeboot „U 9“ hat am Morgen des 22. September, etwa 20 Seemeilen nordwestlich von Hoek van Holland, die drei englischen Panzerkreuzer „Aboukir“, „Hogue“ und „Cressy“ zum Sinken gebracht.

Der stellvertretende Chef des Admiralstabes.

B e h n d e.

**A**ls am 23. September diese amtliche Kunde die deutschen Gaue durchflog, da traute mancher seinen Ohren nicht, so ungeheuerlich, so über alle Maßen glänzend erschien diese frohe Siegesbotschaft. Ein einziges unserer kleinen Unterseeboote, dieser neuesten Waffengattung des Seekrieges, sollte allein solches Ergebnis erzielt haben? Das schien unfassbar!

Schon am Abend trafen aus Holland Telegramme über die Versenkung dreier englischer Kreuzer durch Unterseeboote in Berlin ein. Am nächsten Tage bestätigte der Admiralstab der Marine auf Grund der Meldung von „U 9“ die Tatsache. Nun schlossen sich Meldungen über Meldungen an diese an, welche verschiedene Einzelheiten zu bringen vermochten. Es war wirklich wahr, daß eines unserer Unterseeboote ganz allein und so weit von der heimischen Küste entfernt diese ruhmreiche Tat vollbracht hatte.



Bald wurde auch der Name des Kommandanten von „U 9“ bekannt; es war Kapitänleutnant Otto Weddigen gewesen. Ihm und seiner ruhmreichen Waffe sollen diese Blätter gelten. Sie sollen dankbar frohen Sinnes berichten, was unser unvergeßlicher junger Seeheld mit seiner waderen Besatzung für Kaiser und Reich, für unser herrliches Vaterland und dessen kraftvoll sich entwickelnde Marine geleistet hat.

Keine bessere Einführung in eine Darstellung seines Wirkens kann es geben, als das Lesen von Weddigen's Briefen, die von hoheitsvoller Schlichtheit und Geradheit des Denkens zeugen. Sie zeigen am besten, wie ihn, den waderen und tatkräftigen Vertreter unserer neuesten Waffe des Seekrieges, der glühende Eifer beseelte, für die Marine, für das Vaterland zu leben und zu sterben.

Mit echt deutscher Treue, mit bescheidener, würdevoller Festigkeit schreibt unser junger Seekrieger, voll Vertrauen auf seine Waffe und seine Untergebenen, voller Zuversicht auf sein Wollen und sein Können. Hören wir ihn selbst, was er geschrieben und wie er seine große Aufgabe aufgefaßt und angefaßt hat. Es sind Auszüge aus Briefen von Otto Weddigen, an seine Braut und Frau, als Kommandant S. M. Unterseeboot „U 9“, später „U 29“:

Miel, den 26. Juli 1914.

Wir erwarten stündlich wichtige Entscheidungen. Die Lage ist sehr ernst, die Freudeigkeit bei uns um so größer. In diesen



Stunden bekommt man erst den rechten Begriff, wozu man eigentlich da ist!

Kiel, den 27. Juli 1914.

Aber schön ist's doch, dieses Rauschen durch alle Soldatenherzen! Eine Freude, diese Arbeit zu sehen.

Kiel, den 30. Juli 1914.

Den Trost haben wir, die deutsche Armee und Marine werden ihre Pflicht tun. Da England augenblicklich von der Kriegsströmung mitgerissen zu werden scheint, sieht sich unsere junge Marine vor eine gewaltige Aufgabe gestellt. Wenn wir auch nicht einen absoluten Sieg einer so mächtigen Uebermacht gegenüber zu hoffen wagen, so wird es unserer Marine nicht an Ruhm und Ehre mangeln. Das ist gewiß! Sie wird mit Zuversicht den kommenden Ereignissen entgegensehen . . . Kommt der Krieg, dann sind wir zu allen Opfern bereit . . . Der Spruch hat seine Gültigkeit: das Vaterland darf jedes Opfer fordern . . . Der heraufziehende Krieg würde den Anbruch einer heroischen Zeit bedeuten und ja leider unsere persönlichen Wünsche zunächst zurücktreten lassen. Wie auch immer es kommen mag: Allzeit bereit für des Reiches Herrlichkeit.

Kiel, 30. Juli, abends 10.45.

Die Würfel sind im Rollen und werden fallen. Bewahre Dir ein mutiges Herz, dann schlagen unsere Herzen zusammen! Man hat uns den Krieg aufgezwungen, wir werden ihn in Ehren bestehen! Um 3 Uhr nachts geht's nach Helgoland, wo wir weitere Befehle abwarten.



Auf Vorposten, nördlich Helgoland, 31. Juli.

. . . der Worte sind genug gewechselt, jetzt laßt uns Taten sehen. Ich hoffe bestimmt, daß wenigstens „U 9“ möglichst bald nach Westen geschickt wird, den Feind an seiner Küste aufzusuchen und zu schädigen. Wäre das nicht eine glänzende Aufgabe? Ihre Lösung allerdings völlig dem Kriegsglück in die Hand gegeben. Es wird ein Ringen auf Leben und Tod zu Wasser und zu Lande.

Sonntag, 2. August, am ersten Mobilmachungstag.

Wie es scheint, bricht es von allen Seiten über Deutschland herein. Möchte die schicksalschwere Stunde ein Geschlecht vorfinden, das den gewaltigsten Aufgaben aller Zeiten gewachsen ist. Wir alle wollen unser möglichstes tun . . . Es ist nicht anzunehmen, daß unsere kleine, aber feine Marine nicht zur Lösung dieses gewaltigen Knotens herangezogen wird. Wir wollen auch unseren Anteil haben.

Depeſche.

Wilhelmshaven, den 12. August 1914.

Erwarte Dich möglichst noch heute, Ankunft drahten, Boot repariert, Kriegstrauung ins Auge faſſen.

Helgoland, den 19. September 1914.

Morgen Sonntag, 5 Uhr morgens, geht „U 9“ ganz allein für unbestimmte Zeit in See. Es gilt, einen ehrenvollen Auf-  
trag zu erledigen.

Depeſche.

Helgoland, den 23. September 1914.

Eisernes Kreuz erster und zweiter Klasse erhalten. Bin gesund, erwarte Dich morgen in W'haven. —





Kapitänleutnant Otto Weddigen.



## Die Orstlat

Otto Orstbogens:

„91 9“

berfent die

englifden

Stangerreuger

„Alboultr“

„Dogue“

und

„Dreiffy“

am

22. September 1914.



Oton O. Orstb,  
Berlin.





Mit diesen bescheidenen Worten meldete Webbingen seiner Frau den großen Erfolg, wobei er richtig annimmt, daß ihr das Wesentliche bereits durch die amtlichen Mitteilungen und die eingehenden Besprechungen in der Tagespresse bekannt geworden sein dürfte. —

Die weitere persönliche Mitteilungen und Briefe unseres Seehelden hier eingefügt werden, scheint es angezeigt, über seine große, erfolgreiche Tat nähere Erläuterungen zu geben. Sein Vorleben und sein Werdegang sollen in einem späteren Abschnitt kurz geschildert werden.

„Es gilt, einen ehrenvollen Auftrag zu erlebigen,“ heißt es in Webbingens Brief an seine Frau. Dieser Auftrag kann hier noch nicht bekannt gegeben werden, da alle dienstlichen Angaben und Befehle erst nach dem Kriege der Öffentlichkeit freigegeben werden können. Er wird wohl darin bestanden haben, nach dem Eingang zum Englischen Kanal hin aufzuklären und den gegebenen Umständen entsprechend zu handeln. Und wie handelte er! Mit welcher Begeisterung mag er sich an die ihm gestellte Aufgabe herangemacht haben! Am Morgen des 20. September verließ „U 9“ Helgoland mit der Fahrt gen Westen. Die Besatzung des Unterseebootes bestand aus folgenden Personen:

- Kapitänleutnant Webbingen, Kommandant;
- Oberleutnant zur See Spieß;
- Marine-Ingenieur Schön;
- U.-Obersteuermann Träbert;
- U.-Obermaschinist Heinemann;



U.-Bootsmannsmaate: Schoppe, Hoer;  
U.-Ober-Matrosen: Geist, Rosemann;  
U.-Matrosen: Schenker, Schulz;  
U.-Obermaschinenmaate: Marlow, Stellmacher,  
Hinrichs;  
U.-Maschinenmaate: Merz, Reichardt;  
U.-Obermaschinenantwörter: Wollenberg;  
U.-Maschinenantwörter: von Koslewski;  
U.-Oberheizer: Eisenblätter, Schöschke;  
U.-Heizer: Karber, Schober, Lied, Röster,  
Volstelt;  
U.-Ober-Funkentelegraphengast: Sievers.

Also zusammen: 2 Seeoffiziere, 1 Ingenieur, 2 Deckoffiziere, 7 Unteroffiziere, 14 Matrosen und Heizer usw. Alles in allem ein Häuflein von nur 26 Personen, davon war nur ein kleines Drittel seemannische Besatzung, woraus man die Bedeutung des technischen Personals für das U-Boot klar ersieht.

Bis zum Orte der glorreichen Tat waren mehr als 200 Seemeilen zurückzulegen, davon etwa ein Drittel an der deutschen Küste entlang. Zur Schonung des Betriebsmaterials ist diese Fahrt, die leicht in kurzer Zeit auszuführen gewesen wäre, somit nur langsam vonstatten gegangen, selbst wenn man annimmt, daß die Fahrtrichtung des „U 9“ nicht unmittelbar auf die betreffende Eingangsstelle zum Kanal gerichtet war. Nach etwa 48 Stunden war die Strecke von rund 400 Kilometer zurückgelegt. Es werden wohl einige hundert Kilometer mehr zu

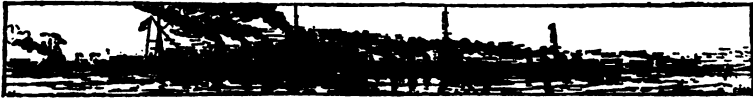


Aufklärungen weiter nördlich durchfahren worden sein, und zwar bei hoher Dünung gegen ziemlich schweren Seegang.

Da sieht man von „U 9“, daß vor nahe passierenden feindlichen Fahrzeugen zeitweise hatte tauchen müssen, am Morgen des dritten Tages, am 22. September, um 6 Uhr früh, in der Ferne feindliche Mastspitzen. Bald wird mit Sicherheit erkannt, daß man drei englische ältere Panzerkreuzer vor sich hat. Eine freudige Stimmung bemächtigt sich der ganzen Besatzung und wahrlich nicht zuletzt des wagemutigen Kommandanten. Endlich, nach fast zweimonatlichen Versuchen, nach wochenlang gehegten Hoffnungen, endlich schien der Augenblick gekommen, „ran an den Feind“ gehen zu können. Er war da, der so heiß ersehnte Gegner. Und nicht nur irgend ein kleines Vorpostenschiff des schlimmsten Feindes war in Sicht, sondern drei Panzerkreuzer waren in nächster Nähe, die von der Anwesenheit ihres Gegners nichts ahnten.

Ein kleines Unterseeboot drei großen Schiffen gegenüber, weit entfernt von der heimischen Küste! Außerdem ziemlich sichere Aussicht vorhanden, daß sofort nach Beginn des Angriffs sich noch andere Gegner einstellen würden, die „U 9“ an Geschwindigkeit überlegen sind, die also den erforderlichen Rückzug nach der Operationsbasis würden abschneiden können. Was war da zu tun, wie war zu handeln?

Nicht einen Augenblick hat Otto Weddigen gezögert, nicht eine Sekunde ist er in seinem Entschluß wankend gewesen, draufloszugehen, die drei großen Gegner anzugreifen und zu vernichten.



Etwas Großes ist in sein Leben getreten, es ist eine Tat zu erfüllen, deren Bedeutung dem Kommandanten von „U 9“ vollkommen klar ist. Gilt es doch, aller Welt zu zeigen, was die deutsche Marine leisten kann. Schnelle Ueberlegung läßt W e d d i g e n sofort den richtigen Entschluß fassen, von den drei Panzerkreuzern sich zuerst den mittelsten zum Angriffsziel zu nehmen.

Untertauchen, herangehen, alles zum Angriff vorbereiten, jedes Rädchen, jede Maschine noch einmal prüfen, die letzten bestimmten Befehle ausgeben und dann die ganze Spannkraft von Geist und Körper darauf gerichtet, wie das zu erstrebende Ziel am besten zu erreichen ist, wie am sichersten der Erfolg für die schwarzweißrote Flagge unserer deutschen Flotte zu erringen sei.

Der Angriff ist von W e d d i g e n dann sofort auf den mittelsten der drei Panzerkreuzer angelegt worden. Es wird ihn unter anderen Gründen der Gedanke geleitet haben, daß nach einer Versenkung des mittelsten Gegners die beiden Flügelschiffe zur Rettung der im Wasser schwimmenden Besatzung sofort näherkommen würden und er diese dann auch schnell und in günstiger Lage würde angreifen können. Und so geschah es. Bald wurde der erste Torpedoschuß abgefeuert. Und daß er sicher sein Ziel erreicht und seinen Zweck erfüllt hatte, bewies sofort der Umstand, daß das große Schiff — es war der Panzerkreuzer „Aboukir“ —, nach einigen Minuten sank. Nervenspannende Augenblicke mag die ganze Besatzung von „U 9“ durchlebt haben, als nach dem vom Kommandanten per-



fönlich gegebenen Befehl „Los!“ der Torpedo das Ausstoßrohr verließ. Besonders für Wedigen selbst, der sein Ziel in guter Richtung und Entfernung klar vor sich sah, und für den am Rancierhebel Stehenden mögen die wenigen Sekunden zu einer Ewigkeit geworden sein.

War es doch die erste kriegerische Angriffsleistung, zu deren Ausführung das Glück sich so günstig gezeigt hatte, mit der bewiesen werden sollte, was unsere Unterseebootswaffe leisten könne.

Schnell sollte sich die Spannung lösen. Denn der dumpfe Schlag, der der Explosion am Schiffskörper des nahen Gegners folgte und den die ganze Besatzung deutlich hörte, bewies allen, daß der erhoffte und so langersehnte Erfolg eingetreten war. Ein dreifaches, begeistertes Hurra erfüllte die engen Räume des Unterseeboots. Bald sah man durch das Schrohr, daß der Gegner sich stark neigte und versank.

Sofort eilten die beiden Flügelschiffe herbei, um die Mannschaften des sinkenden Schiffes zu retten; auch sie sollten ihrem kleinen Gegner nicht entgehen. Ueber die Rettungsversuche ließ die englische Admiralität später melden: „Das Sinken des „Aboufir“ war ein gewöhnlicher Kriegsvorfall, wie er beim Patrouillieren vorkommt; „Hogue“ und „Cressy“ aber gingen zugrunde, weil sie anhielten, um Menschenleben zu retten, und dabei ein bequemes Ziel boten. Die natürlichen Gefühle der Menschlichkeit führten somit schwere Verluste herbei, die hätten vermieden werden können, wenn strikt militärische Erwägungen



befolgt worden wären. Dieser Fehler ist aber verzeihlich unter den außergewöhnlichen Umständen der modernen Kriegführung.“

Man lese zwischen den Zeilen, wie hier *Weddigen's* weiteres Vorgehen beurteilt wird!

Inzwischen waren die beiden anderen Panzerkreuzer nahe heran gefahren, um zu stoppen und ihre Boote herunterzulassen. *Weddigen* wartete in Ruhe, bis er seinen zweiten Gegner in gutem Abstand hatte. Um 7 Uhr 20 Minuten hatte er seinen ersten Schuß abgegeben, der zweite folgte eine gute halbe Stunde später. Auch der auf die „*Hogue*“ abgelassene Torpedo saß ebensogut wie der erste: ein Volltreffer. Bald neigte sich das getroffene Schiff stark über, und es zeigte sich klar, daß der Torpedo seine volle Wirkung erreicht habe und ein zweiter Torpedoschuß zur Versenkung nicht nötig sei. War die Besatzung des „*Aboufir*“ durch den Angriff im Schlafe überrascht worden, so war hier alles auf den Weinen, die Geschütze waren in Gefechtsstellung, alles war voll zur Abwehr bereit.

Aber es galt, keine Zeit zu verlieren, und weiter ging *Weddigen* auf den dritten Gegner los, auf den er erst nach mehrfachen Manövern, etwa 20 Minuten nach 8 Uhr, zum Schuß abkam. Der Panzerkreuzer „*Cressy*“ schien nicht so sicher getroffen zu sein wie seine beiden Schwesterschiffe, so daß *Weddigen* noch einen zweiten Torpedo auf ihn losließ, der ihm alsbald den Rest gab. Langsam versank „*Cressy*“, bis auch er gänzlich unter der Meeresoberfläche verschwand.

Das Große war geschehen: ein kleines winziges Unterseeboot hatte in ganz kurzer Zeit drei große Gegner vernichtet





und dem Feinde schweren Verlust an Material sowie vor allem an kriegstüchtigem Personal beizubringen gewußt. Endlich war Webdigen mit seinem Unterseeboot auf Gegner gestoßen, und nun gar auf drei zugleich. Endlich hatte er und seine Besatzung zeigen können, was sie leisten konnten.

Und nun male man sich aus, wie diese Vorgänge auf Herz und Gemüt, auf Geist und Verstand des Kommandanten eingewirkt haben müssen. Drei große feindliche Panzerschiffe mit einer Besatzung von rund 2300 Mann hatten innerhalb einer Stunde daran glauben müssen; wie viele noch gerettet wurden, war nicht zu ersehen. Welch gewaltig großer Augenblick wird es im Leben des jungen Seeoffiziers gewesen sein, als er erkannte, welch glänzender Erfolg seiner Umsicht und Tatkraft beschieden war. Wie mögen seine Augen jedesmal vor stolzer Befriedigung aufgeleuchtet haben, wenn er sah, wie seine Torpedos wirkten. Welcher kalten Ruhe bedurfte es für ihn, inmitten der drei Gegner immer erneut zum Angriff vorzugehen, welch klaren Ueberblicks und umsichtigen Handelns, um sie alle drei zur Strecke zu bringen.

Mit welch stolzer Freude wird es ihn erfüllt haben, daß er solche Tat in die Geschichte unserer Marine hatte einschreiben können. Welcher Hochgenuß, welche innere Befriedigung muß es ihm und seiner Mannschaft gewesen sein, daß sie derart für das Vaterland, für Kaiser und Reich wirken konnten, für unsern Kaiser, dessen Einsicht die Marine soweit gefördert und entwickelt hatte, daß sie es wagen konnte, dem übermächtigen Gegner zur See, Großbritanniens großer, unbefiegbarer



Armada, mit Erfolg gegenüberzutreten und an dessen Allmacht zur See zu rütteln, dazu beizutragen, daß der Schleier ihres Nimbus gelüftet wurde und der Beginn des Abbröckelns der rückwärtslosen Allgewalt dieser Seemacht einsetzte.

Und doch, wie bescheiden verhält sich unser junge Seeheld äußerlich solchen Gedanken gegenüber. Seine Briefe vor der Tat sprechen nur von der großen Zeit, die der Marine bevorsteht, die der großen Uebermacht gegenüber in Ehren bestehen werde. „Wir sind zu allen Opfern bereit,“ heißt es. Am 30. Juli schreibt er noch: „Der heraufziehende Krieg würde den Anbruch einer heroischen Zeit bedeuten.“ Von seiner glänzenden Aufgabe spricht er, von einem Ringen auf Leben und Tod, zu Wasser und zu Lande. „Wir wollen auch unsern Anteil haben,“ wir mit unserer „kleinen, aber feinen Marine.“

Ueber seine Tat selbst hören wir von ihm nichts. „Es gilt, einen ehrenvollen Auftrag zu erledigen,“ heißt es vom Tage vor dem Auslaufen. Und die Depesche, in der Weddigen seiner Frau von seiner großen Tat berichtet, sie lautet nur: „Eisernes Kreuz erster und zweiter Klasse erhalten . . .“ Die Gattin hat ja die amtlichen und vielen anderen Nachrichten gelesen, und das genügt bis zur mündlichen Berichterstattung. Wozu mehr der Worte?

Fühlen wir nicht die ganze Größe dieser Tat erneut aus diesen einfachen Worten heraus? Die Schlichtheit und Geradheit des Charakters unseres Seehelden, tritt sie uns in allem nicht klar gegenüber?! —



Die Rückkehr  
nach der Versen-  
kung der drei  
englischen  
Panzerkreuzer  
am  
24. September  
1914.

1. „U 9“ längsseits  
des Flottenflaggs-  
chiffes „Friedrich  
der Große“.
2. Die Mannschaft  
des Dreadnoughts  
„Westfalen“  
bringt drei Hur-  
ras auf „U 9“ aus.





Verfentung eines englischen Dampfers in der Nordsee.



Verfentung eines englischen Dampfers im Kanal.





Noch am Abend des 23. September ward mit Genehmigung des stellvertretenden Chefs des Admiralstabes durch das Wolffsche Telegraphen-Bureau berichtet: „Es wird mitgeteilt, daß das Unterseeboot „U 9“ und seine Besatzung heute nachmittag unverfehrt zurückgefehrt sind.“

Kurze Worte, die viel besagen. Denn leicht ist diese Rückkehr nicht gewesen. Bald nach dem ersten Angriff auf den „Aboukir“ eilten, außer den beiden andern Panzerkreuzern, auch noch eine Anzahl Zerstörer und Patrouillenfahrzeuge herbei, denen es nunmehr zu entkommen galt. Es gelang auch „U 9“, mit äußerster Kraftanstrengung allen Verfolgern zu entgehen, an und für sich schon keine leichte Aufgabe, vor allem aber nicht unter den schwierigen obwaltenden Verhältnissen. Man war auf ihn aufmerksam geworden, und es war zu erwarten, daß nach allen Seiten eingehende Meldungen über sein Vorhandensein erstattet wurden.

Erst dann, nach dem Passieren der holländischen Insel Texschelling, konnte das Unterseeboot die funkentelegraphische Meldung nach der Heimat abstaten: „U 9“ hat am 22. September morgens bei Soet van Holland drei englische Panzerkreuzer versenkt.“

Und noch später konnte in Berlin, erst nach der funkentelegraphischen Meldung Weddigen's, die amtliche Mitteilung von der glücklichen Rückkehr ausgegeben werden.

Welchen Jubel die Nachricht von der Tat des „U 9“ in der Heimat auslöste, wir alle wissen es und haben diese Stunden mit erlebt und geföhlt! Die Begröhung des zurückgefehrtten



Unterseeboots seitens der Kameraden, die Ehrungen beim Längsseitkommen am Flottenflaggschiff, sowie der begeisterte Empfang durch die vielen, im heimischen Hafen das kleine, winzige Schifflein erwartenden Besatzungen der großen Schiffe unserer Hochseeflotte waren ganz außerordentlicher Art. Die Bilder, welche diese Vorgänge darstellen, legen klares Zeugnis von der allgemeinen Begeisterung ab. —

Anders dagegen in England. Nach den ersten lügenhaften Berichten und den vielen legendenhaften Aussagen von einzelnen der englischen Besatzungen der drei Panzerkreuzer, die von fünf Unterseebooten sanken, von denen mehrere durch das wohlgezielte Feuer der Panzerschiffe vernichtet seien; Verleumdungen, daß die Besatzung einzelner U-Boote auf die sich Kettenenden geschossen habe, u. dgl. m., — lauter Neußerungen der Presse, die Kunde gaben von dem Vergerniß und Schrecken, die die erfolgreiche Tat eines einzigen deutschen Unterseeboots gegen drei große Panzerschiffe verursacht hatte —, kamen bald ernstere Darstellungen.

In diesen wurde das ganze Ereigniß sachlicher und mit Ruhe behandelt. So schrieb z. B. der „Daily Chronicle“: „Kapitänleutnant Wedigen, der mit „U 9“ unsere drei gepanzerten Kreuzer zum Sinken brachte, hat sich als ein sehr mutiger und fähiger Offizier gezeigt. Die englische Marine will nicht mit dem Lobe für einen Kameraden zurückhalten, der unser letztes Unglück verursachte. Wir müssen es anerkennen, daß die deutschen Unterseeboot-Offiziere in der Lage sind, ihren schwachen Kriegskräften zur höchstmöglichen Leistungs-

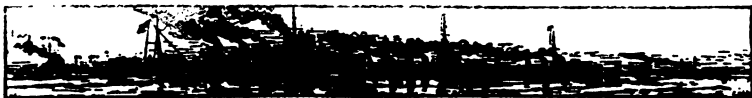


fähigkeit zu verhelfen. Die deutschen Unterseeboote bedeuten für uns eine wirkliche Gefahr, mit der man rechnen muß."

Und ein sehr ernstes, vornehmeres Blatt, die „Evening Post“, verstieg sich sogar zu der Aeußerung, daß die britische Flotte den Mut verloren habe, und das bedeute fast: „Mut verloren, alles verloren.“ Von „niedererschmetterndem Eindruck“, von „fehlendem Vertrauen, an einen großen Sieg zu glauben“, so las man es in englischen Blättern. Das größte Arbeiterblatt verlangte sogar, daß man das ganze Ministerium in Anklage versetze. An heuchlerischen Verleumdungen und Verkleinerungen des großen deutschen Erfolges fehlte es natürlich ebenfalls nicht.

Die Zeitungen des neutralen Auslandes konnten selbstverständlich nicht den großen Eindruck verleugnen, den die glänzende Waffentat zur See auf die Bevölkerung der verschiedenen Länder gemacht hatte, wodurch wahrlich das Ansehen der britischen Allmacht zur See nicht gestärkt wurde. Ueberall zeigte sich ein Gefühl der Unsicherheit; der Schleier des Nimbus, der bisher die Ueberlegenheit der britischen Flotte umgeben hatte, er war zerrissen, und man spürte es allgemein, daß Großbritanniens Allmacht zur See, daß dessen Willkür auf den Meeren und sein skrupelloses Auftreten in Uebersee denn doch im Begriff sei, anders bewertet zu werden als bisher. Die Beschwichtigungsversuche, die besonders von England ausgingen, um diesen Eindruck zu verwischen, sie versingen alle nicht mehr so recht.

Die Verschleierungsversuche der englischen Admiralität



nützen um so weniger, da die neutrale Presse in der Lage war, Berichte von Augenzeugen zu veröffentlichen, welche die Bereitschaft und Kriegstüchtigkeit der englischen Flotte in ein zweifelhaftes Licht rückten. Zum Beispiel erhielt der Berichterstatter des „Nieuwe Rotterdamse Courant“ vom Kapitän des „Titan“, der 85 Personen rettete und nach Hoek van Holland brachte, folgende Schilderung:

Als „Aboukir“ den tödlichen Schuß erhielt, lag ein großer Teil der Mannschaft noch in den Gängematten. Der fürchterliche Stoß und der Donner der Explosion weckten die Schläfer. — Der Schreckensschrei: Eine Mine! Eine Mine! gellte durch das ganze Schiff. Eine heillose Verwirrung brach aus; alle Manneszucht war vergessen über dem jähen Entsetzen des unerwarteten Schlages. — Wenige Minuten hindurch war das ganze Innere des unglücklichen Kreuzers von schreienden, blindlings vorwärtstürzenden Menschen erfüllt, die in den schmalen Gängen, an den Niedergängen und Luken sich stauten und drängten. — Man befürchtete, das ganze Schiff werde in die Luft gehen. Eine große Zahl der Leute, die auf Deck waren, als der Torpedo explodierte, sprang ohne Besinnen sofort über Bord. — Im nächsten Augenblick schon sah man neben dem „Aboukir“ Kopf an Kopf in den Wellen auftauchen. Lautes Hilfesgeschrei erscholl an Bord des sinkenden Kreuzers, der sich plötzlich wie eine fallende Wand auf die Seite legte, so daß seine Steuerbordseite fast in das Wasser tauchte. — Auf Backbord lief die Menschenmenge zusammen. Wo immer ein Stützpunkt sich den tastenden, wild ausgreifenden Händen bot, da hingen, hockten, schwebten Menschen einzeln und zu mehreren in abenteuerlichen Stellungen, wie Vögel am Rande einer schroffen, schräg geneigten Klippe. — Einige verloren den Halt





und rutschten ab, fielen gegen einen Aufbau, suchten sich anzuklammern und purzelten weiter, bis sie im Wasser verschwanden. Man versuchte Rettungsboote abzulassen, allein der „Aboukir“ hatte sich schon so stark auf die Seite gelegt, daß es nicht mehr möglich war. Nur wenige Minuten bot sich dieses grauenerregende Bild den Blicken dar, dann versank das Schiff und zog in der Flut einen tiefen gurgelnden Strudel, der eine Menge der noch immer um Hilfe schreienden Schwimmer mit sich hinabriß und die von allen Seiten herannahenden Rettungsboote zum Fernbleiben oder zur Umkehr zwang. Die Explosion des berstenden Torpedos alarmierte die Mannschaften der beiden andern Kreuzer, der hinter ihnen fahrenden Torpedoboote und einiger Handelsdampfer, die sich zufällig in der Nähe befanden.

An Bord der „Sogue“ und „Cressy“ glaubte man allgemein, der „Aboukir“ sei auf eine Mine geraten. — Niemand dachte an ein deutsches Unterseeboot, wußte man doch, daß die Flotille der Vorpostenfahrzeuge den Befehl erhalten hatte, die Gegend ringsum scharf abzusuchen. Als bald begannen die Rettungsarbeiten. Boote wurden herabgelassen und näherten sich rasch der Unglücksstelle. In weitem Bogen von Deck herabgeworfen, flogen Schwimmgürtel, Bretter, Planken usw. den Schiffbrüchigen zu. Ein dichtes Gewimmel bedeckte die Wasserfläche hinter den Kreuzern. Gleichzeitig eilten von ferne Torpedobootszerstörer herbei und fragten durch Signale, was geschehen sei. Die Nachricht „„Aboukir“ auf eine Mine gelaufen und gesunken“ wurde von ihnen und von den im gleichen Abstand ihres Weges steuernden Handelsdampfern aufgegriffen und durch die Antennen in die Atmosphäre geworfen. — Noch nahm an Bord der „Sogue“ mit regem Eifer alles teil am Rettungswerk, da gab es plötzlich eine zweite furchtbare Explosion. Das ganze Schiff erbebt. Eine riesige Wassersäule schoß am Kreuzer hoch empor. Dasselbe Geschrei, dasselbe Hasten und Drängen wie zuvor auf dem „Abou-



fir" durchtobte nun auch dieses Schiff. Wer mit ihm ging es noch schneller als mit dem ersten. Schon wenige Sekunden nach der Explosion versank der Bug im Wasser. — Nach einigen Minuten kenterte die „Sogue“, und kurz darauf war sie nicht mehr zu sehen. Nun war das Gewimmel der Schwimmenden noch dichter, und gräßlich war ihr Geschrei anzuhören. Inzwischen näherten sich Torpedoboote, um am Rettungswerk teilzunehmen. Fauchend und schraubend schossen sie heran, erfüllten die Luft mit den Wolken ihres Rauches, Rettungsboote legten neben der „Cressy“ an und brachten ihren Inhalt an Bord. Die Torpedoboote nahmen ebenfalls viele von den Schiffbrüchigen auf. Schon kamen auch von den in der Nähe gebliebenen Handelsdampfern Boote heran. — An Bord der „Cressy“ erzählte ein junger Kadett, den man aufgefischt hatte, er sei vom „Aboukir“ ins Wasser gesprungen und an Bord der „Sogue“ gebracht worden. Während man sich dort um ihn bemüht habe, sei die „Sogue“ getroffen worden, und er habe wieder ins Wasser springen müssen. —

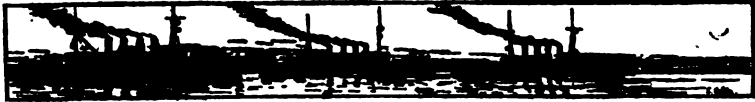
Er schilderte dies mit vor Kälte und Todesangst bebenden Rippen; seine in wilder Furcht flackernden Augen irrten suchend über das Meer. Plötzlich blieb er mitten im Satz stecken, schleuderte die Arme nach vorn und schrie mit einer Stimme, die in ihrer schrillen Heiserkeit fast unirdisch klang: „Da kommt es wieder!“ Alle Blicke folgten dieser Gebärde des Schreckens, und aus hundert Kehlen erscholl ein einziger Schrei: „Ein Torpedo!“

Ein paar hundert Meter von der „Cressy“ entfernt sah man das Ungetüm heranschießen, eine silberne Furche in die Flut schneidend. Im selben Augenblick wirbelten die Maschinen des Schiffes wie wild darauf los, der stählerne Bau schwenkte und stürzte vorwärts; allein es war zu spät. Der Torpedo traf hinter der vorderen Kommandobrücke, durchdrang den Rumpf und brachte den Heizraum Nr. 5 zur Explosion, eine Anzahl von Heizern tödend. Es war 10 Minuten vor acht Uhr, als die „Cressy“



sanft. Sinnlos und ratlos schwirrten die Torpedoboote durcheinander, nicht mehr wie Kämpfer, die einen Feind suchten, sondern wie scheue Tiere, die nicht wußten, wohin sie sich retten sollten. Dampfpfeifen schrillten, Schüsse knallten, in einiger Entfernung tuteten die Handelsdampfer dazwischen. Die Schwimmenden und Ertrinkenden schrien, ein grauenhaftes Getöse umschwebte auf irren Fittichen die Schreckensstätte im weiten Umkreise. —

In England hätte man gern das Mäntelchen der Vertuschung über die Katastrophe gebreitet; aber es war nicht möglich. So suchte man wenigstens das Gelbenhafte der deutschen Leistung zu verkleinern. Zunächst behauptete man, der Angriff sei von mehreren Unterseebooten ausgeführt worden; dann ging man schließlich auf drei herab, deren Anwesenheit von mehreren Augenzeugen der Vorgänge festgestellt worden sei. Als es sich dann nicht länger bestreiten ließ, daß es tatsächlich nur ein einziges Unterseeboot gewesen sei, erklärte man, die Kreuzer hätten die Katastrophe nur durch den berühmten englischen Edelmut verschuldet. In allen englischen Zeitungen las man, es wäre dem feindlichen Unterseeboot nur deshalb möglich gewesen, die drei Kreuzer hintereinander zu vernichten, weil diese den Fehler begangen hätten, Rettungsarbeiten vorzunehmen, statt sich der Gefahr zu entziehen und den „Aboukir“, welcher zuerst getroffen war, seinem Schicksal zu überlassen. Die Admiralität ordnete an, daß in Zukunft Rettungsarbeiten, sofern andere Schiffe sich dadurch in Gefahr begäben, nicht unternommen werden dürften. Um das Volk über den Verlust hinwegzuträsten, versicherte man, die drei Kreuzer seien Schiffe eines älteren Typs gewesen und stellten keinen sehr hohen Wert dar. Aber das Volk antwortete darauf, wenn es an dem wäre, so sei das Unterseeboot gegen die drei Kreuzer losgegangen, weil es nichts Besseres gefunden habe; es hätte ebensogut und vielleicht mit dem gleichen Erfolge drei Dreadnoughts angreifen können, wenn solche in seine Nähe gekommen wären. —



Ein Kühnes, mit klarem Vorbedacht angelegtes, kein auf reinen Zufälligkeiten beruhendes Wagemut war glänzend gelungen, die ganze vermeintliche und unangreifbare Ueberlegenheit Englands auf allen Meeren, und besonders in den heimischen Gewässern, hatte ein gewaltiges Loch bekommen. Man mußte die große Leistungsfähigkeit der deutschen Marine widerwillig und voll anerkennen. —

Nun liefen nach und nach viele Nachrichten ein, daß ein großer Teil der englischen Besatzungen gerettet worden wäre, unter ihnen der Erste Offizier des „Aboukir“. Dieser hatte — ein eigenartiges Schicksal — dreimal Schiffbruch erlitten und war dreimal gerettet worden, indem er, mit allen drei Panzerkreuzern ins Wasser gesunken, zuletzt von einem holländischen Dampfer nach drei Stunden aufgenommen worden war. Neutrale Fischerfahrzeuge, meist holländische, andere Dampfer und einzelne englische Zerstörer hatten nach und nach etwa 700 Mann retten können, von denen die meisten kurze Zeit in Holland gelandet wurden, bevor sie nach England zurückführten.

Für die tapfere Besatzung gab es der Ehrungen nach vollbrachter Tat eine große Zahl. *Weddigen* erhielt das Eiserne Kreuz erster und zweiter Klasse, seinen sämtlichen Untergebenen wurde das Eiserne Kreuz zweiter Klasse zuteil. Ordensauszeichnungen durch deutsche Landesfürsten folgten alsbald.

Die Zahl der Glückwünsche aller Art war Legion, und sonstige Auszeichnungen aller Art legten Zeugnis davon ab, wie man allerseits den jungen deutschen Seehelden und seine Tat wertete. Sie sollen weiter unten insgesamt aufgeführt



Kopfbild:  
„U 9“ im Hafen

Unten:  
„U 9“ kehrt am  
24. Septbr. 1914  
von seiner er-  
folgreichen  
Fahrt zurück.



Mitte:  
Otto Weddigen  
mit  
Offizierschülern  
von einer Tauch-  
fahrt  
zurückkehrend.  
In der Mitte  
unten  
Weddigen.





Otto Gwebdigen und seine Mannschaften.





werden, da sie erst nach und nach, besonders auch nach der zweiten Lat gegen den „Sawke“ erfolgten. —

Eine günstige Vorbedeutung für erfolgreiche deutsche Zukunftstaten und kommende ernste Zeiten für die englische Marine waren die Namen der drei vernichteten Kreuzer, ein Umstand, der bei den vielfach abergläubischen englischen Seeleuten immerhin nicht ohne Gewicht war.

„Cressy“ war benannt nach der Schlacht bei Crecy (auf englisch in Cressy verhungt), in der 1346 das französische Heer in Nordfrankreich von den Engländern vernichtend geschlagen wurde, so daß von der Zeit ab die jetzige nordöstliche französische Kanalküste Jahrhunderte lang fest in englischer Gewalt blieb.

„Hogue“ führte den Namen nach der großen Schlacht, die 1702 auf der See der Stadt La Hogue endete — nicht bei dem an der Nordwestspitze der Halbinsel Cotentin liegenden Cap de la Hogue, wonach fälschlicherweise von den Engländern die Schlacht benannt wird. In dieser mehrtägigen großen Seeschlacht wurde die unter Oberbefehl des Admirals Graf von Tourville stehende Hauptflotte Ludwigs XIV. von dem englischen Admiral Russel zwar mit Mühe, aber so gründlich besiegt, daß von da ab Frankreichs Flotte in diesem Kriege ganz zurückgehalten wurde.

„Aboukir“ schließlich preist den wichtigen Sieg Nelsons 1798 über die auf der See dieses Ortes an der Nordküste Aegyptens ankernde französische Flotte unter Vizeadmiral Bruys, die fast ganz vernichtet wurde, so daß Napoleon in Aegypten jahrelang von Europa mit seinem Heere abge-



schritten blieb und Englands Herrschaft über das Mittelmeer wieder vollkommen hergestellt wurde. —

Nachdem das Unterseeboot „U 9“ einzelne Ausbesserungs- und Ergänzungs-Arbeiten beendet hatte, lief es zu neuen Taten aus; sein Kommandant machte darüber der Gattin die folgenden Angaben.

Helgoland, den 12. Oktober 1914.

Morgen früh 6 Uhr geht es für etwa 14 Tage in See. Gänzlich harmlos, keine Minengefahr. Nach Schluß meines Unternehmens, welches übrigens nicht sonderlich aussichtsreich ist, hoffe ich wieder nach W'haben zu kommen.

Nordsee, d. 20. Oktober, Höhe von Stavanger Fjord.

Entfinnst Du Dich, daß am 15. Oktober, 60 Kilometer von Schottland, ein alter englischer Kreuzer in den Grund gebohrt worden ist? Die armen Kerle im Wasser taten mir leid. Sie sind zum Teil nach einiger Zeit von einem Dampfer übernommen worden und werden in ihrer Heimat schon davon berichtet haben, und von da wird die Kunde auch nach Deutschland gelangt sein. „U 9“ hat es gemacht. Der Erfolg ist mehr moralischer als praktischer Art. Der Kreuzer gehört wahrscheinlich der „Dido“-Klasse an, seinen Namen werdet ihr längst kennen. Ich weiß ihn noch nicht, erst in Helgoland werde ich ihn erfahren. Ueber sechs Stunden dauerte der Kampf; aber schließlich habe ich ihn doch noch zu fassen gekriegt. Nach sieben Minuten war er von der Bildfläche verschwunden. . . . . Wir haben bis jetzt unerhörtes Glück mit dem Wetter gehabt, fast immer ruhig und zum Teil sonnig. Gestern haben wir





fogar unter den Augen der sonnenbestrahlten Bergriesen Norwegens eine musikalische Siesta an Deck gehalten: Grammophon, Hand- und Mund-Harmonika, und dazu satte Sonne, spiegelglattes Wasser; alle Mann an Deck, jedermann seine Liebeszigarre im Munde. Feine Sache! . . . Ich ging weiter nach Norden bis zu den Shetlands und quer hinüber nach Norwegen. . . . Was werden inzwischen die U-Boote zuwege gebracht haben? Ich wünsche nichts sehnlicher, als gerade von den U-Booten viele Erfolge zu hören.

Helgoland, den 23. Oktober 1914.

Soeben hier angekommen. Die letzten drei Tage noch einen ekligten Sturm erlebt. Ich habe für meine Leute noch zwei Ruhetage in Helgoland erbeten, komme daher erst Montag mittag in W'haben an.

Depeſche.

Helgoland, den 23. Oktober 1914.

Gesund eingetroffen. Diesmal war es nur der „Gawke“.

Also: „Diesmal war es nur der ‚Gawke‘!“ (Name eines hervorragenden englischen Admirals und Flottenführers aus der Mitte des 18. Jahrhunderts.) Am 17. Oktober lasen wir die Bekanntgabe durch das „W. T. B.“: „Aus London wird amtlich unter dem 16. d. M. gemeldet: Am 15. Oktober nachmittags wurde der englische Kreuzer ‚Gawke‘ in der nördlichen Nordsee durch den Torpedoschuß eines Unterseebootes zum Sinken gebracht. Ein Offizier, 49 Mann sind gerettet und in Aberdeen gelandet. Etwa 350 werden vermißt. Zu gleicher Zeit wurde der Kreuzer „Theseus“ angegriffen, aber ohne Erfolg.“



Wie schlicht, wie einfach, wie bescheiden und menschlich fühlend berichtet Weddigen über diese seine neueste Tat. Und dann erfahren wir zum erstenmal, aus seinem Brief vom 20. Oktober, wie schwer es diesmal geworden war, den Erfolg zu erringen. Ueber sechs Stunden hat der ganze Angriff gedauert, bis er den Gegner trotz aller seiner Kurs- und Fahrt-Änderungen faßte. Das heißt mit anderen Worten, daß auch die Gefahr der eigenen Vernichtung eine ebensolange Zeit vorlag, es mithin zähen Draufgehens und unentwegten Wagemutes bedurfte, um in diesem langen Kampfe durchzuhalten. Man male sich ein solch langes Vorgehen aus, dauernd mit gespanntester Aufmerksamkeit alles auf das eine gegebene Ziel zu richten und nicht abzuweichen von dem Vorhaben.

Ueber die Tat wurde später noch folgendes aus englischen Quellen verlautbart. Natürlich mußten es mehrere deutsche Unterseeboote gewesen sein, denen „Theseus“ entfliehen konnte, nachdem er sich durch ein schnelles Manöver dem ersten Angriff entzogen hatte. Auch wurde über Dänemark berichtet, daß eins von den deutschen Unterseebooten stark beschädigt wurde und daß die Stimmung in London außerordentlich gedrückt wäre.

Erst am 24. Oktober wurden die englischen Mitteilungen amtlich von unserm Admiralstab bestätigt, nachdem inzwischen Weddigen's Meldungen eingegangen waren. Dessen ausgesprochenener sehnlicher Wunsch: „gerade von den U-Booten viele Erfolge zu hören“, war inzwischen glänzend in Erfüllung gegangen durch die Versenkung des russischen Panzerkreuzers „Ballaba“ im Finnischen Meerbusen, die am 11. Oktober statt-



gefunden hatte — durch „U 26“, Kommandant Kapitänleutnant Freiherr von Berckheim. Alsdann durch den erfolgreichen Beginn des Handelskrieges mit der Versenkung des englischen Dampfers „Glitra“ an der Südküste von Norwegen, am 29. Oktober, nachdem dessen ganze Besatzung in ritterlicher Weise vorher gesichert worden war; dies Vorgehen und ähnliches Verhalten unserer Unterseeboote ist stets lobend hervorgehoben worden, vor allem in sämtlichen neutralen Blättern.

Die deutschen Unterseeboote hatten ihrem Ruhmeskranz weitere Siegeskreise einzufügen vermocht. Sie waren zum Schreckgespenst für dasselbe Britenland geworden, das noch immer vermeinte, ungestraft alle anderen Nationen vergetwaltigen zu können und ungestraft und unverfehrt die Wogen zu beherrschen. Aber die neuen stählernen Wälle, welche die wooden walls der letzten Jahrhunderte ersetzten, vermochten nicht mehr, die Meere unverfehrt zu befahren, geschweige denn, sie ganz zu beherrschen. Sie zogen sich in die gesicherten Häfen zurück und bargen sich hinter den Werken und Schutzsperrren. Auch die Truppentransporte nach dem Festlande wurden zeitweilig eingestellt und sollten über Irland geleitet werden.

Der Handelschiffahrt wurde bereits übel mitgespielt, und die britische Admiralität ließ deshalb Ende September den Hafen von Southampton für Handelschiffe sperren, wohl um das Eindringen von Unterseebooten zu erschweren.

Wie Weddigen selbst richtig geurteilt hat, war die Versenkung des „Gawke“ hauptsächlich von moralischer Wir-



lung gewesen. Erst unten im Süden beim Kanal bedroht, jetzt auch im Norden der Nordsee nicht mehr sicher, waren des seegewaltigen Großbritanniens Kriegsschiffe überall den Angriffen unserer wackeren Unterseeboote ausgesetzt. Diese nagten von allen Seiten an den Beständen der britischen „unbesiegbaren“ (invincible) Armada herum, fügten ihr einen Verlust nach dem andern zu, und zeigten sich von jetzt ab auch emsig bei der anderen Art des Kleinkrieges, beim Kriege gegen den Handel. —

Die neue Tat von „U 9“ ehrte und lohnte unser kaiserlicher Kriegsherr durch die Verleihung des Ordens Pour le mérite an dessen Kommandanten, eine ganz besonders hohe Auszeichnung. Andere Ehrungen und Auszeichnungen folgten. Otto Weddigen erhielt an solchen, teilweise schon vor dieser Tat:

Das oldenburgische Eiserne Kreuz 1. und 2. Klasse;  
den sächsischen Heinrichs-Orden;  
den bayerischen Militär-Max-Josefs-Orden, Ritterkreuz;  
den österreichischen Leopold-Orden mit der Kriegs-Decorations, Ritterkreuz.

Vom österreichisch-ungarischen Kriegsministerium, Marineektion, war schon früher ein Telegramm an unseren Staatssekretär des Reichsmarineamts eingelaufen:

„Du der hervorragenden, von beispiellosem Erfolg gekrönten Ruhmestat des heldenmütigen Unterseeboots „U 9“ bittet das k. und k. Kriegsministerium, Marineektion, im Namen des Flottenkommandanten — (Admiral G a u s) —



und der gesamten k. und k. Kriegsmarine den herzlichsten kameradschaftlichen Glückwunsch entgegenzunehmen und diesen auch den Kameraden der glorreichen Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine gütigst zu übermitteln."

Hierauf hatte Großadmiral von T i r p i t z geantwortet:  
„Dem k. und k. Kriegsministerium, Marineektion, sowie dem Flottenkommandanten und der gesamten k. und k. Kriegsmarine sage ich im Namen der Kaiserlichen Marine für den kameradschaftlichen Glückwunsch zum Erfolge von „U 9“ meinen wärmsten Dank. Möge die Waffenbrüderschaft der beiden Marinen noch durch manch weitere Tat in Adria und Nordsee befestigt werden.“

Ein Telegramm der „Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin“ hatte feinerzeit gelautet:

„Mit dankbarer Bewunderung haben wir die Kunde von dem Heldennut der Offiziere und der Mannschaft des Unterseebootes „U 9“ erhalten, das übermächtiger Gefahr in echt deutschem Pflichtgefühl und Gottvertrauen mit freudiger Energie entgegengetreten ist und einen beispiellosen Erfolg errungen hat. Möge diese heldenmütige Tat, die sich den ruhmreichen Erfolgen unserer Armee würdig zur Seite stellt, allen künftigen Kämpfen unserer Marine als heller Stern voranleuchten.“

Und Großadmiral von T i r p i t z hatte telegraphisch geantwortet:

„Für die anerkennenden Worte, mit denen Sie des Erfolges unseres Unterseebootes „U 9“ gedenken, sage Ihnen meinen wärmsten Dank. Möge auch der Marine in dem



schweren aufgezwungenen Kampf, den Deutschland um sein Bestehen als Nation führt, weiterer Anteil vergönnt sein. Das Erhebendste in diesem großen Jahr ist das feste Zusammenhalten aller Stände und Berufszweige in Deutschland. Möge diese Einigkeit weiter wirken über die Kriegszeit hinaus.“

Solcherlei Neußerungen löste die Tat unseres „U 9“ allerorten aus, durch die wahrlich die Größe des Erfolges noch hinterher in bedeutsamer, schöner Form hell beleuchtet wird.

Nicht nur für die Marine, für seine Waffe allein hatte Weddigen glorreich gewirkt, nein, das ganze Vaterland spürte die Folgen seines Auftretens nach den mannigfachsten Richtungen hin.

Aber der Ehrungen gab es noch andere, die nicht minder Zeugnis ablegen von der Anerkennung und hohen Bewunderung für die Taten der ruhmreichen Besatzung von „U 9“. Von dem Besitzer des Hauses in Herford, in dem Weddigen geboren war, wurde eine Gedenktafel am Hause angebracht; seine Vaterstadt ernannte Weddigen zum Ehrenbürger; im neuesten Stadtteil Herfords wurde die Straße am Werreufer mit dem Namen „Otto-Weddigen-Ufer“ benannt; die Provinz Westfalen ließ den Sitzungssaal des Provinzial-Landtages in Münster mit einem vom Bildnismaler Frik Neusing aus Düsseldorf gemalten Bild Weddigens schmücken; ebenso entstanden andere Bilder in anderen Städten; Weddigen-Stiftungen wurden mehrfach gemacht, so z. B. von seinen Geschwistern für die Hinterbliebenen Gefallener; dann wurden



1. Weddigen  
im  
Freundes-  
freise.

2. In der  
Kabine von  
„U 9“, rechts  
Otto  
Weddigen.



3. „U 9“  
übernimmt  
von einem  
Torpedoboot  
Torpedos.

4. Unter-  
suchung  
eines  
U-Bootes  
durch Taucher





21-0300t in voller Fahrt.







Geldspenden für die Besatzung geschickt, von einzelnen und u. a. vom Flottenbund deutscher Frauen als „Zeichen tiefer Dankbarkeit deutscher Frauen und Mädchen“; Briefe, Gedichte, Telegramme, Liebesgaben aller Arten liefen in unzählbarer Menge ein.

W e d b i g e n selber waren alle diese Zeichen der Dankbarkeit und Anerkennung, der Ehrung und Lobpreisung „zuviel“, wie er des öfteren geäußert hat. Nichts kann seine Bescheidenheit besser kennzeichnen als dies die Worte des Flottenchefs, Admirals v o n J n g e n o h l, vermögen, der schrieb: „Ich hatte die Freude, als sein derzeitiger Flottenchef ihm s. Bt. im Allerhöchsten Auftrage das Eiserne Kreuz 1. Klasse und später den Orden Pour le mérite, unsere höchste militärische Auszeichnung, persönlich überreichen zu können, wobei ich Gelegenheit hatte, mich an seiner, nach solchen glänzenden Erfolgen gewiß seltenen Bescheidenheit zu erfreuen.“

Und als die befreundeten Kameraden ihm den letztgenannten hohen Orden umlegten, soll er geäußert haben: „Es ist zuviel, der Ehren sind zu viel!“

Dies „Zuviel“ behandeln in seiner Bescheidenheit auch einzelne Äußerungen in einem Schreiben an seine Schwiegereltern zu Ende Oktober: „Heute hat wieder der Regen von Zuschriften eingeseht. Nun — jetzt wird uns die Sache zu bunt! Da hört sich doch alles auf! I r m a und ich können trotz allen Fleißes diese Masse kaum bewältigen. Zum Dienst zu gehen, finde ich keine Zeit. Darf ich Euch bitten, niemandem von unserer Anwesenheit in Hamburg zu sagen. Sonst kommen

Q1-Oboot in voller Fahrt.





stellt. Es ist eine Lust zu leben!" Ist es nicht herzerquickend, solche Aeußerungen zu lesen, die von unbeugsamen Vertrauen in deutsche Kraft immer erneut auf das lebhafteste Zeugnis ablegen. Nicht nur vom Wirken seiner Waffe, nicht nur über das Auftreten der Feinde schreibt der junge Seeoffizier so voller Zuversicht!

Inzwischen hatte Otto Weddigen einen Unfall erlitten; er traf am 21. Januar 1915 mit verstauchtem Fuß aus Helgoland in Wilhelmshaven ein. Seines geschienten Fußes halber konnte er anlässlich der Anwesenheit Sr. Majestät des Kaisers in Wilhelmshaven im Februar sich nicht zur Werft begeben, wo Seine Majestät, wie sonst, an Bord eines Linien-schiffes wohnte. Der Kaiser begab sich an „U 9“ heran und zeichnete die Offiziere durch eine Ansprache aus, wobei er nach Weddigen fragte.

Die verschiedentlichen Angaben von einem Erholungsurlaub, währenddessen er im Harz eine kurze Wanderung mit seiner Frau ausgeführt habe, beruhen auf freier Erfindung. Er ist nur einmal, vom 31. Oktober bis zum 5. November, beurlaubt worden, während sich sein Boot in Reparatur befand. Dieser Urlaub wurde in Hamburg verbracht. —

An dem weiteren Unterseebootskrieg gegen Schiffahrt und Handel unseres schlimmsten Gegners sollte Weddigen fortan nicht mehr mit seinem „U 9“, sondern mit dem neuen und größeren Unterseeboot „U 29“ teilnehmen, dessen Kommando er im Februar 1915 übernahm, also vier Tage vor Beginn der sogenannten Unterseeboots-Blockade.



Nachdem unser Admiralstab bereits am 2. Februar die Bekanntmachung erlassen hatte, daß von nun ab „mit allen zu Gebote stehenden Kriegsmitteln“ gegen alle feindlichen Schiffe im Kanal und vor allem gegen die Transportdampfer nach Frankreichs Nordküste vorgegangen würde, begann der schärfere Krieg gegen den Handel. Inzwischen war Ende Januar in der Irischen See, unmittelbar vor Englands zweitgrößtem Hafen Liverpool, also innerhalb englischer innerster Hoheitsgewässer, unser Unterseeboot „U 21“ unter Kapitänleutnant *H e r s i n g* — einem zweiten *W e d d i g e n* — äußerst erfolgreich aufgetreten, was in ganz England großes Entsetzen erregt hatte, so daß ein ohnmächtiges Wutgeheul den Blätterwald der britischen Presse durchstoste. Diese und die gesamte öffentliche Meinung waren äußerst erregt und verlangten von der Regierung und Admiralität die energischsten Maßregeln.

So erschien am 31. Januar ein Geheimbefehl der britischen Admiralität, der allen Behörden und auch den Schiffen in See sofort funktentelegraphisch übermittelt wurde. Er lautete: „Wegen des Auftauchens deutscher Unterseeboote im englischen und irischen Kanal sollen sofort alle englischen Handelsschiffe neutrale Flaggen hissen und alle Abzeichen, wie Nebereibeichen, Firmen usw. verdecken. Hausflaggen sind nicht zu führen. Dieser Befehl ist geheimzuhalten.“ Ein ruchloser Rechtsbruch, durch den besonders das Recht der Neutralen unverfroren vergewaltigt wurde!

Das französische Marine-Ministerium folgte bald diesem Beispiel und erließ eine ähnliche Bekanntmachung.



Kann man sich ein hinterlistigeres, ja feigeres und nichtswürdig-rücksichtsloseres Gebaren als dieses ausdenken? Heimtückisch und feige dem Feind gegenüber — und das von dem stolzen Britenland, das angeblich die Wogen beherrschte —; nichtswürdig rücksichtslos den Neutralen, vor allen Dingen den kleinen, schwachen Staaten gegenüber, die Großbritannien stets schützen zu müssen vorgab und hinter die es sich nunmehr strupellos versteckte! Ein Verfahren, wie es eine große Seemacht nicht erbärmlicher aufnehmen konnte.

Dieser Geheimbefehl wurde den deutschen Behörden aber sofort kund, und schnell waren sie mit der Antwort zur Stelle. Am 4. Februar wurde auf das schamlose und völkerrechtswidrige Verfahren Englands die folgende amtliche Veröffentlichung bekanntgegeben:

„1. Die Gewässer rings um Großbritannien und Irland einschließlich des gesamten englischen Kanals werden hiermit als Kriegsgebiet erklärt. Vom 18. Februar 1915 an wird jedes in diesem Kriegsgebiet angetroffene feindliche Rauffahrteischiff zerstört werden, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohenden Gefahren abzuwenden.

2. Auch neutrale Schiffe laufen im Kriegsgebiet Gefahr, da es angesichts des von der britischen Regierung am 31. Januar angeordneten Mißbrauchs neutraler Flaggen und der Zufälligkeiten des Seekrieges nicht immer vermieden werden kann, daß die auf feindliche Schiffe berechneten Angriffe auch neutrale Schiffe treffen.



3. Die Schifffahrt nördlich um die Shetlands-Inseln, in dem östlichen Gebiet der Nordsee und in einem Streifen von mindestens 30 Seemeilen Breite entlang der niederländischen Küste ist nicht gefährdet.

Berlin, 4. Februar 1915.

Der Chef des Admiralstabes: v. B o h l.

Am selben Tage wurde sämtlichen Regierungen eine großzügige Denkschrift unserer Regierung übersandt, in der in ruhig vornehmer und klarer Weise die neue Sachlage und die deutsche Stellungnahme beleuchtet wurden.

In dieser wurden zunächst die „mit der Freiheit der Meere unvereinbaren englischen Maßnahmen“ schonungslos festgenagelt und demgegenüber die neue deutsche Kriegführung zur See rechtlich begründet, sowohl vom Standpunkt des allgemeinen Völkerrechts als insbesondere von dem des Seekriegsrechts aus. „Solche Lebensinteressen muß nunmehr auch Deutschland für sich anrufen,“ hieß es in der Denkschrift unter anderm.

Auf die vielen neutralen Erörterungen zu dieser Kundgebung, die von allen Ländern in mehr oder minder großer Zahl einliefen und die Lage betrachteten, soll hier nicht eingegangen werden. Aber tatkräftigen Einspruch gegen England erhob keine Regierung; kein Staat wagte gegen Englands Pläne vorzugehen!

In ganz Großbritannien setzte ein erneutes Wutgeheul sondergleichen ein. Private bestimmten Preise für das



Namen deutscher Unterseeboote durch Handelsdampfer u. dgl. m.

Deutschlands Vorgehen wurde in England als Seeräuberei förmlich gebrandmarkt. Und in Amerika äußerte man sich in ähnlich liebenswürdiger Weise. Das Notenspiel Amerika—Deutschland begann, bei dem die deutsche Regierung unterm 16. Februar betonte: „sie sei nach sechs Monaten der Geduld und des Abwartens genötigt, die mörderische Art der Seekriegführung Englands mit scharfen Gegenmaßnahmen zu erwidern“, welche sich auf den von Großbritannien eingeleiteten unerhörten Aushungerungskrieg bezogen.

Weiteres hierüber zu sagen, ist hier nicht am Platze. Aber diese kurzen Angaben waren erforderlich, um die Tatsachen, welche zum Ende unseres braven Beddigen und seiner tapferen Besatzung führten, klar vor Augen zu rücken und in das erforderliche rechte Licht zu setzen. Sie sprechen außerdem für sich selbst zur Genüge. —

Unser Seeheld schildert seine Erlebnisse in folgenden Worten, die den Briefen an seine Frau entnommen sind; sie alle atmen einen schönen Geist an Tatkraft und Opfersinn und legen ein herrlich klingendes Zeugnis ab von dem Zusammenarbeiten des Kommandanten mit seiner ganzen Besatzung, das wahrlich nicht besser sein konnte, als es hier mit wenigen Worten schön und deutlich geschildert worden ist. Bedeutsam klingt sein Ausdruck in dem Brief aus Ostende vom 6. März: „Vertrauensseligkeit kann zum Verhängnis werden.“ Siegt darin



nicht gewissermaßen schon eine Vorahnung oder wenigstens Beurteilung des ihm Beschriebenen, der kommenden Zukunft?

Lesen wir nun seine eigenen Worte.

An Bord S. M. S. „U 29“.

Borkum Neede, den 24. Februar 1915.

Das Boot ist in seinen Eigenschaften wunderschön. . . . In Helgoland traf ich glücklicherweise noch „U 9“ an . . . und hatte Gelegenheit, mich von der alten Besatzung zu verabschieden. . . . Die beiden Offiziere sind augenscheinlich in jeder Beziehung zusagend . . . Ich werde das Boot noch tüchtig eintrimmen. Den Leuten und Offizieren scheint dieser etwas schärfere Betrieb sehr zu gefallen. Das Boot hat schon viel gelernt.

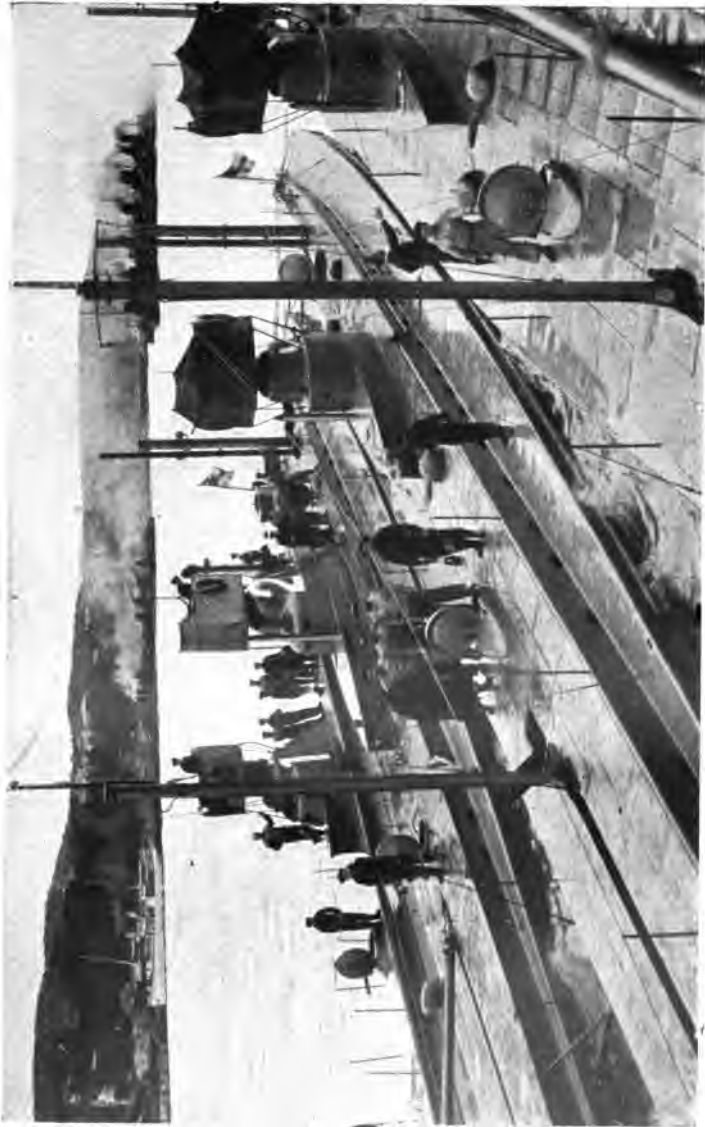
Emden, den 2. März 1915.

Ich bin für eine Unternehmung nach der Irischen See klar gemeldet. Ich bin froh, daß man so weit ist. Auf die Dauer ist dieses Hin und Her in den heimischen Gewässern unerträglich. Das Boot kommt zurück, wenn es keine Torpedos mehr hat.

Emden, den 3. März 1915.

Das Zusammenleben auf „U 29“ entwickelt sich sehr gut. Alles sympathische Offiziere, die augenscheinlich auch mit mir zufrieden sind. Wir haben uns für die nächsten 3 Wochen gut ausgerüstet. Bezüglich der Verpflegung und Gesellschaft leide ich also keine Not. Ich bin sehr froh darüber; dies Gefühl erleichtert die Unternehmung.





Einfere Q-Boote im Hafen.





U-Boots-Hafen in Kiel. )



Englische U-Boote im Hafen.





Emden, den 3. März, mittags.

Ich mußte wieder zurückkehren wegen eines kleinen Defekts. Das Wetter ist inzwischen ganz diesig geworden. Wer weiß, wofür die Pannen von „U 29“ nicht gut sind. Ich vertraue meinem Stern, auch wenn ich vermeine, Pech zu haben.

Emden, den 4. März 1915.

Gleich, um 10 Uhr, geht's endgültig los. Ich bin froh, einer anregenden Zeit entgegenzugehen. Da ist doch was los!

Ostende, den 6. März 1915.

Mein Telegramm von gestern abend hat Dir bereits gemeldet, daß „U 29“ (infolge eines belanglosen Maschinenschadens) diese interessante Stadt hat anlaufen müssen. „U 29“ hat sich mir bei dieser Gelegenheit als ein hervorragendes Seeboot gezeigt. Die Reparatur ist morgen mittag beendet, und ich werde Montag, den 8., in aller Frühe auslaufen, um zu sehen, was sich machen läßt . . . Von „U 8“ traf heute die Meldung ein, daß es abends in der Nähe von Dover angekannt und die Besatzung gerettet sei. Vielleicht traute S. seinem Glückstern zu viel zu. Ich bin auch kein Pessimist. Im Vertrauen auf unseren Herrgott will ich aber kein Mittel unversucht lassen, welches zur Erhaltung meines glücklichen Sterns beitragen könnte. Nach meiner Ansicht muß das sogenannte Glück immer wieder durch Vorsicht, Energie und Fleiß wieder errungen werden. Vertrauensseligkeit kann zum Verhängnis werden . . . Ich bin, wie Du Dir denken kannst, tüchtig dabei, neue Menschen kennen zu lernen. Heute war ich mit dem Auto unter Führung



von B. bis nach Middelerke, von wo man bequem Nieuwpoort, die Hauptstellung der Franzosen und Engländer, sehen kann. Middelerke ist früher täglich beschossen worden und kann jeden Augenblick wieder Panonenschüsse gewärtigen. Viele Häuser zeigen Spuren der Beschädigung. Auch Kriegsgräber haben wir besucht. Da es jeden Tag während dieser Periode nur wenig Lote gibt, läßt sich die Beerdigung in den meisten Fällen durchführen, während zu Beginn dieses Stellungskrieges infolge der enormen Anzahl der Gefallenen an eine Bestattung nicht immer zu denken war. Wir waren heute morgen auch bei den Marinefeldfliegern. Sehr interessant, die feindlichen Stellungen auf den von den Flugzeugen gemachten Photographien zu verfolgen. Hier von meinem Schreibtisch kann ich die Geschütze dauernd donnern hören... Durch die großen Fenster dieses Zimmers im Terminus-Hotel blicke ich auf die mächtige Kathedrale, ein kolossales gotisches Bauwerk. Heute abend bin ich nach Brügge zum Admiral v. Schröder eingeladen. —

Man merkt es dem ganzen Brief an, welche Erholung und Erquickung dem Schreiber diese Besuche gewesen sind, und wie sie ihn zu neuen ruhmreichen Taten angespornt haben werden. —

Den 7. März.

Ich komme gerade von der Kirche. Pfarrer Müller überraschte mich gestern nachmittag hier auf meinem Zimmer und sagte, daß er heute um 11 Uhr in der englischen Kirche Gottesdienst abhielte. Die Stunde in der Kirche hat mir sehr wohl-



getan. Müller sprach sehr gut und eindringlich, jeder hat davon etwas mit nach Hause genommen . . . Gestern war ich ja in Brügge beim Generalkommando. Das Auto brachte mich in 40 Minuten hin. Auf der Rückfahrt habe ich mir ein langsames Tempo ausgebeten. Die Unterhaltung im Generalquartier war in mancher Beziehung interessant . . . Hoffentlich kommt bald anhaltend schönes Wetter, daß die U-Boote ordentlich herankommen. Hier hat sich anscheinend alles auf einen Dauerzustand eingerichtet, und die Leute rücken in die Schützengräben, als ob es in die Fabrik ginge. Gleich um 1 Uhr bin ich beim Admiral Jasper zum Frühstück.

Den 7. März, abends.

Um 2 Uhr, während wir gerade beim Admiral J. ein großartiges Frühstück zu uns nahmen, kam ein feindlicher Flieger über Ostende hinweggeflogen, warf etwa 7 Bomben, wodurch einige Soldaten und Zivilisten getötet wurden und viele andere verwundet. An den umliegenden Häusern war keine Fensterscheibe mehr heil, und von fern rollt der Donner der Geschütze. Doch das sind hier bereits „alle Kamellen“ und macht keinen Eindruck mehr. Morgen, Montag, sind die Arbeiten beendet und „U 29“ wird sofort in See gehen. Hoffentlich bessert sich das Wetter noch etwas.

Den 8. März 1915.

Es ist viel Wind draußen, aber wer weiß, wann das Wetter besser wird. Gleich um 11 Uhr geht's in See. Wenn es draußen zu schlecht ist, komme ich gleich wieder zurück, sage mir aber, je eher ich hinausgehe, um so eher bin ich wieder heim.



Gestern abend war ich noch bei Kapitän z. S. L. zu Gast. Hier in Ostende ist man von der ersten bis zur letzten Stunde eingeladen.

Brügge, Dienstag, den 9. März 1915.

Heute wegen stürmischen Wetters wieder nach Ostende geflüchtet. Haben hier im schönen Brügge zu Abend gegessen. Morgen geht's endgültig hinaus.

Ostende, den 10. März 1915.

Gleich, um 9 Uhr, soll es nun wirklich losgehen. Die Tage hier in Ostende waren für mich, wie Du Dir denken kannst, äußerst interessant . . . —

So war denn die größtenteils nicht erwünschte und nicht erwartete Ruhepause zu Ende. Alles war wieder auf die Kriegstat eingestellt. Körper und Geist hatten sich erholt, jetzt sollten wieder ganz und allein dem Kriegshandwerk alle Gedanken, alle Anstrengungen gelten. Nur auf das eine Ziel gingen jetzt alle Bemühungen hinaus: weitere Gegner zu vernichten.

Neuen Laten fuhr er entgegen; vor der Abfahrt von Wilhelmshaven hatte Wedbigen noch seiner Frau gegenüber geäußert: er wolle sich jetzt erst den Orden Pour le mérite wirklich verdienen; die ihm zuteil gewordenen Ehrungen schienen ihm zu viel, wie dies bereits angeführt ist.

Wedbigen hatte mit seinem neuen Boot „U 29“ das Glück, gleich in den ersten Tagen nach der Abfahrt von Ostende, am 11. und 12. März, am Ausgang des Englischen Kanals vier feindliche Schiffe anzutreffen; er versenkte die englischen



Dampfer „Headlands“, „Andalusian“, „Indian City“ und „Abenwen“. Zwei Tage später folgten diesen der französische Dampfer „Auguste Conseil“. Ob noch andere Schiffe von „U 29“ vernichtet worden sind, läßt sich nicht mit Bestimmtheit feststellen; doch scheint es bei mehreren der Fall gewesen zu sein. Jedenfalls ist von dem Versenken vieler Schiffe in der zweiten Hälfte des Monats März berichtet worden. Die englische Presse hat wiederholt von den Erfolgen des „U 29“ Mitteilungen gebracht, die in England sehr stark die Gemüter beunruhigten. Es erschienen sogar Bilder von „U 29“, die von den versenkten Dampfern kurz zuvor aufgenommen waren, die überall mit großem Interesse entgegengenommen wurden, weil man in Weddigen's Person einen besonders zu fürchtenden Gegner erkannt hatte.

Ueber das wahrscheinlich letzte Zusammentreffen zwischen einem englischen Schiff und „U 29“ hat die Londoner „Daily News“ folgenden Bericht vom Kapitän Mally des durch Weddigen versenkten Dampfers „Andalusian“ erhalten, der das ritterliche Gebaren unserer U-Boot-Gelben in das hellste Licht setzt und damit zugleich die Behandlung der U-Boot-Gefangenen durch die Engländer aufs schärfste verurteilt.

Der englische Kapitän schreibt:

„Ich war der letzte, der unser Schiff verließ. Bevor ich in eines der Boote stieg, wurde ich ziemlich stark an der Seite gequetscht. Als die Offiziere des Unterseebootes dies sahen, baten sie mich, das Rettungsboot zu verlassen und an Bord des Unterseebootes zu steigen.“



Dies tat ich denn auch, und in Kapitän Weddigen's kleiner „Schachtel“, wie er seine Kajüte nannte, wurde ich von der Mannschaft verbunden. Man fand, daß ich eine Rippe gebrochen hatte, und begegnete mir insolgedessen mit aller möglichen Rücksicht. Kapitän Weddigen lud mich zu Zigarren und Portwein ein, und ich benutzte diese Gelegenheit, um dem Offizier so höflich wie möglich auseinanderzusetzen, was meine Meinung über die deutsche Politik den englischen Handelsschiffen gegenüber sei.“ — „Es war unsere Pflicht,“ antwortete Weddigen gleichmütig, „aber wir wollen auch gar keine Zivilpersonen töten, denn es sind die Schiffe und nicht die Menschen, die wir vernichten.“

„Während wir so dasaßen und uns unterhielten, kam es mir vor, als kenne ich das Gesicht des Kapitäns von Photographien her, die ich gesehen hatte, und ich fragte ihn: „Waren Sie nicht der Kapitän des Unterseebootes, das drei englische Kreuzer in der Nordsee versenkt hat?“ — „Richtig,“ antwortete er ernst, „ich hatte damals das Kommando über „U 9“, aber jetzt bin ich der Kommandant von „U 29“.“

Indessen war die Mannschaft der „Andalusian“ aus den Booten, die das Unterseeboot ins Schlepptau genommen hatte, an das Deck befohlen worden und stand nun da, dicht gedrängt.

Die Offiziere des Unterseebootes gaben der Mannschaft Zigarren und während dieser Zeit standen zwei Matrosen mit dem Revolver bereit. Bevor man der „Andalusian“ Lebewohl sagte, gingen die Offiziere an Bord und nahmen





unseren ersten Maschinisten und zwei von der Mannschaft mit. Unsere Leute mußten dann die Dampfventile öffnen. Als dies geschehen war, nahmen die Deutschen von dem Schiffe die Schiffskarten und Schiffspapiere. Keiner von den Deutschen war uns gegenüber unliebenswürdig. Einer sagte uns seinen Namen und bat unseren ersten Steuermann, für ihn ein Telegramm an einen Freund zu senden, der ein Gefangener in einem Konzentrationslager in England sei. Die Gemütlichkeit der Deutschen erreichte ihren Höhepunkt, als wir schieden.

Das Unterseeboot holte eine französische Bark ein, und nachdem diese zum Stoppen gezwungen war, erhielten wir den Befehl, in die Boote zu gehen und mit diesen an Bord des französischen Schiffes zu rudern. Mein Gespräch mit Kapitän *Weddigen* war wohl die letzte Unterredung, die jemand mit ihm gehabt hat.“

Alle Besatzungen der von *Weddigen* versenkten Dampfer sind des Lobes voll gewesen über das vornehme und ritterliche Verhalten der Gegner; Aeußerungen derselben wurden öfter in neutralen und feindlichen Blättern bekanntgegeben. Unsere Mannschaften haben in vielen Fällen den von Bord genommenen fremden Besatzungen mit Kleidern und Lebensmitteln sowie mit Erfrischungen jeder Art ausgeholfen; ihr Leben wurde in allen Fällen durch die geschickten deutschen Maßnahmen gesichert.

Das dauernd rastlose Wirken unserer wackeren Unterseeboote machte die Herren Engländer von Tag zu Tag nervöser,



wenn auch viele Erfolge nicht bekanntgegeben wurden. Eine solche Stimme sei hier angeführt: „Die Verheerungen der deutschen Unterseeboote dauern mit aufreizender Einförmigkeit von der Nordsee bis nach Finisterre fort. Es ist eine seltsame Lage. Einerseits sagt man uns, daß die englische Flotte die vollständige Seeherrschaft ausübe, andererseits lesen wir täglich von Verlusten eines oder mehrerer Schiffe in heimatischen Gewässern. Unsere große Flotte befindet sich irgendwo, und die Tatsache, daß sie sich irgendwo befindet, nötigt Deutschland zur Seeräuberei unter See. Unterseeboot und Mine haben tatsächlich jetzt die Flotte zwischen Wind und Wasser gefaßt, und es hat keinen Zweck, anzunehmen, daß diese neuen Elemente etwas Vorübergehendes oder Unbedeutendes wären.“ —

Mitten im vollen Arbeiten und rastlosen Wirken nahte das Ende, kam der traurige Schluß der Tätigkeit unseres wackeren Unterseebootes unter seinem ritterlichen Kommandanten. Da bis zu dieser Zeit des Krieges unsere Unterseeboote noch nicht den Beweis hatten liefern können, daß sie mehr als 2 bis 3 Wochen von ihrem Stützpunkt fortbleiben konnten, so wurden die Verwandten und Freunde natürlich Ende des Monats März über das Ausbleiben jeder Nachricht unruhig. Es kam und kam keine Nachricht und die Behörden konnten ebenfalls keine Kunde geben.

Der 7. April brachte dann folgende Trauerbotschaft, die der stellvertretende Chef des Admiralstabes verkünden mußte:

„S. M. Unterseeboot „U 29“ ist von seiner letzten Unternehmung bisher nicht zurückgekehrt. Nach einer von der briti-



1. Dezember 1913:

„U 9“

bei Windstärke 12  
in der Nordsee.



Klarmachen  
zum Saufen.





Wie die Neutralen ihre Schiffe bemalen, um nicht mit englischen  
Dampfern verwechselt zu werden.



Nachfahrt.





ischen Admiralität ausgehenden Nachricht vom 26. März soll das Boot mit der ganzen Besatzung untergegangen sein. Es muß danach als verloren betrachtet werden."

Wie hatte dieser Vorfall sich ereignet, was war das Los der heldenhaften Besatzung von „U 29“ geworden? Das waren Fragen, die sofort in jeder deutschen Brust laut wurden. Wer englisches, scheinheilig heuchlerisches Wesen mit seinem cant kennt, wem die brutale Rücksichtslosigkeit und das strupellose Auftreten der Herren Gentlemen in aller Welt zur Genüge bekannt ist, wer weiß, wie „englische Wahrheiten“ zu werten sind, besonders in diesem Kriege, der fand sofort die richtige Antwort auf diese Fragen. Es mußte irgend eine Teufelei im Spiel gewesen sein, denn die Engländer hätten sicherlich nicht gezögert, die Vernichtung von „U 9“ und seines gefürchteten Kommandanten als glorreichen Sieg aller Welt zu verkünden. Die Wortfargheit der englischen Admiralität war verdächtig.

Die wie immer vorsichtig abgewogene Mitteilung unseres Admiralsstabes lautete, daß „U 29“ von seiner letzten Unternehmung nicht zurückgekehrt und nach einer englischen Admiralitätsnachricht vom 26. März mit der ganzen Besatzung untergegangen sei.

Diese Kunde mußte alle Deutschen schmerzlich berühren. War doch gerade der tapfere Führer von „U 29“ für uns alle der vornehmste Vertreter der Unterseebootswaffe, der glorreiche Held, der vier feindliche Kreuzer und eine größere Zahl von Handelsschiffen vernichtete, der zum Schrecken der britischen Schifffahrt wurde. Und mit ihm hat seine brave Besatzung in



allen diesen ihnen beschiedenen Fähnrißten wader mit ihrem Kommandanten durchgehalten. Kapitänleutnant **W e d d i g e n** und die Besatzung von „U 29“ und „U 9“ haben ihre Namen sicher und leuchtend in das Buch des Seekrieges, in die Ueberlieferung unserer Flotte eingezeichnet, sie werden nicht vergessen werden. Ewiges Dankgefühl und Stolz erfüllen uns, wenn wir ihrer gedenken.

Das Schicksal von „U 29“ scheint nun aber ein ganz besonders tragisches gewesen zu sein. Das Unterseeboot ist nicht im frischen Kampfe einem Gegner erlegen, es ist nicht einem Unfall zum Opfer gefallen, sondern der allergrößten Wahrscheinlichkeit nach liegt hier ein Fall vor, der selbst in der an Rückschlüssen überreichen Kriegsgeschichte des brutalen britischen Gegners etwas Neues ist.

Man hat fast die Gewißheit — schon die Art der englischen amtlichen Mitteilung, die sich nicht über die Art des Unterganges ausspricht, auch kein englisches, dabei beteiligtes Schiff aufführt, läßt mit großer Bestimmtheit darauf schließen —, daß unser „U 29“ das Opfer einer jener bereits mehrfach auch in diesem Kriege stattgefundenen englischen „Kriegslisten“ geworden ist.

Wir lasen in letzter Zeit wiederholt, daß die vom Kanal auslaufenden Handelsschiffe — natürlich war gleiches auch sonst der Fall — mit Geschützen und Maschinengewehren ausgerüstet wurden, um sich, als eine Art Franc tireurs zur See, den „Bestpflanzen“ gegenüber wehren zu können.



Vermutlich wird ein solches Schiff „U 29“ vernichtet haben und es liegt der Gedanke mehr als nahe, daß dies auf die skrupelloseste Art stattgefunden hat, z. B. durch Benutzung einer neutralen Flagge, Eingehen auf die Aufforderung zum Stoppen und dann — plötzliches Niederschießen des Unterseebootes auf die allernächste Entfernung. Es gibt selbstredend auch andere Möglichkeiten, aber es scheint sicher zu sein, daß der Untergang unseres Tauchbootes auf eine unritterliche, gemeine Handlungsweise zurückzuführen ist. Das Schweigen der englischen Presse in diesem Punkt ist denn doch allzu berebt. Nicht als ob England sich schämte, nein, aus praktischen Gründen, um auf solche Art weiter vorgehen zu können, um solche Handlungsweise nicht gar zu früh bekannt werden zu lassen. Man will seine neuesten Geschäftsmethoden, zumal wenn sie erfolgreich sind, nicht so früh bekannt werden lassen!

Man halte das ritterliche und rücksichtsvolle Auftreten unseres Seeheerwesens bei allen seinen Handlungen dagegen.

Demnach bleibt — so schrieb der Verfasser damals unter dem frischen Eindruck der traurigen Nachricht — auch auf dem Gebiete des Seekrieges nichts anderes übrig als der schonungsloseste Kampf bis aufs Messer. Es gilt von nun ab: Ein vom heiligsten Born und Ingrimme gestähltes, von jeglichen Bedenken unbeirrtes, rücksichtslosestes Vorgehen gegen all und jeden. Keinerlei Warnung, keinerlei Zögern, keinerlei Rücksichtnahme irgendwelecher Art, sondern: drauf und nieder! —

Daß mit dieser Erörterung der Vorgang richtig beurteilt worden ist, wurde nach und nach völlig klar bewiesen. Schon



die folgenden Bemerkungen englischer Blätter ergaben dies, die anfangs mit einfacher Nüchternheit über den Fall hinweggingen, wenn auch einzelne unter ihnen in eine Art Lobrede einstimmten. So schrieb z. B. die „Times“, daß Webbigens Nüchternheit zu rühmen sei, die auch vom Feind anerkannt werden müsse; er habe sich besonders durch seinen Edelmut von seinen Kameraden im Unterseebootkrieg vorteilhaft unterschieden.

Eine niederträchtig freche Aeußerung, die wir gerade im Sinne und Gedanken Webbigens auf das allerschärfste zurückweisen müssen; der Lebende würde darüber nur Worte innerer sittlicher Empörung gefunden haben. Solch Lob hätte ihm als eine Beleidigung in den Ohren geklungen „Der Held“, so benannte Webbigens sich selbst gelegentlich scherzweise in den Briefen an die nächsten Verwandten — wegen dieser ihm in allen Zuschriften stets entgegenklingenden Bezeichnung — schrieb einmal bei einem Geburtstags-Glückwunsch: „Das Glück eines jeden Deutschen ist heute mehr denn je mit dem Geschick unseres Vaterlandes verknüpft.“

Unser Webbigens, er war nicht mehr am Leben, er konnte mit seiner Besatzung nicht mehr weiter helfen an dem Zermürben und Niederringen unseres schlimmsten Feindes, dem wir jedes Gefühl für Recht, Anstand und Sitte, für jede höhere Moral abzustreiten gelernt haben.

Im Lande der edlen Briten versuchte man die öffentliche Meinung des In- und Auslandes anfangs durch legendäre Erzählungen, die in neutralen Blättern auftauchten, irrezu-





führen und über die türkisch-gemeine Handlung hinwegzutäuschen, die man auch dort als solche erkannt hatte.

Von einem Kampf wurde gefaselt, in dem auch ein englischer Kreuzer vernichtet worden sei. Die deutschen Zeitungen schwiegen nach dem ersten Ausfluß ihrer Empörung über den mutmaßlich auf hinterlistige, feige Art herbeigeführten Untergang.

Erst nach fast drei Monaten brachte das Wolffsche Telegraphenbureau eine halbamtliche Mitteilung, daß es mit großer Sicherheit anzunehmen sei, unser „U 29“ wäre durch einen englischen Landdampfer versenkt worden, der einige aktive Seeoffiziere und Mannschaften an Bord gehabt habe und unter schwedischer Flagge gefahren sei.

Also eine türkische Handlung eines Freischärlers zur See, — ein jeder kriegerischen Ehre hohnsprechendes Verfahren — war es tatsächlich gewesen, die den Untergang des deutschen Unterseebootes herbeigeführt hatte.

Den Vorgang kann man sich genau ausmalen: „U 29“ nähert sich einem neutralen friedlichen Handelsdampfer, fordert ihn zur Abgabe seiner Papiere auf und wird von dem harmlosen Schiff dann plötzlich in ruchlosester Art durch Kanonen oder Beschießen vernichtet.

Schamlos steht diese Tat des stolzen Großbritanniens, das die Wogen beherrscht, da. Wir wollen keine weiteren Worte darüber verlieren. Es häumt sich unser Inneres auf, von dieser Untat zu hören, die nur ein Engländer begehen konnte, ein Angehöriger des von Jehova auserkorenen Volkes, um die



arme strebende Welt mit seiner hohen Kultur und christlichen Sittlichkeit zu beglücken.

In Schweden verursachte diese Nachricht besonders große Entrüstung. Die Erregung des schwedischen Volkes machte sich in der Tagespresse Luft, die von der Regierung einen scharfen Einspruch gegen solches Gebaren verlangte.

Nach der deutschen amtlichen Bekanntgabe des Unterganges hatte die britische Admiralität nur noch eine Mitteilung gebracht: „daß „U 29“ von einem S. M. Kriegsschiffe versenkt worden sei“. Eine offenbare Lüge, denn es ist festgestellt, daß der betreffende Tankdampfer nicht einmal ein englisches Hilfs-Kriegsschiff gewesen ist. Und wenn dies trotz allem doch der Fall gewesen sein sollte, so spottet das tatsächliche Auftreten dieses „Kriegsschiffes Seiner Britischen Majestät“ erst recht aller Beschreibung. Worte gibt es dafür nicht. Der große Seeräuber der Welt hat sich selbst sein Urteil gesprochen, sich selbst gerichtet mit dieser Verrohung seiner Seekriegführung, mit dieser heuchlerischen Mitteilung. Edelmut und Ritterlichkeit waren hierbei in keiner Weise zu finden.

Wir wollen uns über diese schmutzige Handlung — nicht anders ist sie zu benennen —, die, wie viele ähnliche hinterlistige Handlungen, den schönen Namen einer „kriegerischen Tat“ in keiner Weise verdient, nicht weiter auslassen. Der Worte sind genug gefallen und die Welt, die Weltgeschichte hat ihr bestimmtes Urteil darüber klar ausgesprochen. Weddigen's Wort vom 6. März über die „Vertrauensseligkeit“ war zur Wahrheit geworden. —



Kurz vor dem Untergang von „U 29“ hatte sich England zu einer besonders niederträchtigen Maßnahme verstanden, indem die Admiralität bekanntgab — die wutschäumende öffentliche Meinung hatte wesentlich dazu die Veranlassung gegeben — daß die Gefangenen deutscher Unterseeboote „nicht wie andere ehrliche Kriegsgefangene behandelt werden sollten“. Sie seien als Verbrecher zu stempeln, äußerten sich einzelne Blätter, die „als Seeräuber gehängt“ zu werden verdienten. Vor solchem Schicksal blieben die Kriegsmannen von „U 29“ jedenfalls bewahrt, die von „U 8“ und anderen Unterseebooten wurden bereits Mitte März so behandelt und in die Marinegefängnisse abgeführt. Englischer Edelsinn!

Darauf verfügte unsere Regierung am 12. April die Ueberführung von gleich vielen (39) englischen Offizieren in „entsprechende Haft in Militärarrestanstalten“ als Entgeltung dafür. „Die von der englischen Regierung angeordnete Maßregelung der in treuester Pflichterfüllung in ihre Gewalt geratenen Besatzung von Unterseebooten durch Versagung ehrenhafter Kriegsgefangenschaft und Unterbringung in „Naval Detention Barracks“ hat die deutsche Regierung zu der Gegenmaßnahme veranlaßt, für jeden Gefangenen der Unterseebootsbesatzung für die Dauer seiner völkerrechtswidrigen, harten Behandlung einen kriegsgefangenen englischen Offizier ohne Ansehen der Person in gleicher Weise zu behandeln . . .“ So lautete die Kundgebung unserer Regierung. Wir wissen, wie das großzügige, stolze Britenland diesen seinen vornehmen Schritt bald wieder zurücktun mußte.



Mit ihm waren auf „U 29“ den Tod für das Vaterland gestorben:

Oberleutnant zur See Barandon,  
Leutnant zur See Bruns,  
Marine-Ingenieur Gurnid,  
U.-Steuermann Simon,  
U.-Maschinist Friedrich,  
U.-Maschinist Schulze,  
U.-Ober-Bootsmanns-Maat Bergmann,  
U.-Bootsmanns-Maat Faust,  
U.-Maschinisten-Maat Grundmeier,  
U.-Maschinisten-Maat Seyne,  
U.-Maschinisten-Maat Kugel,  
U.-Ober-Maschinisten-Maat Kaiser,  
U.-Maschinisten-Maat Malz,  
U.-Maschinisten-Maat Pinnow,  
Funken-Telegraphie-Gast Brzank,  
U.-Feizer Großmann,  
U.-Matrose Gard,  
U.-Feizer Seidel,  
U.-Ober-Maschinisten-Anwärter Henke,  
U.-Maschinisten-Anwärter Krähe,  
U.-Feizer der Reserve Lauth,  
U.-Matrose der Reserve Liborius,  
U.-Feizer Michalski,  
U.-Ober-Matrose Nabis,  
U.-Matrose Paulsen,



Ober-Matrose der Reserve Schmidt,  
U.-Ober-Matrose Schneider,  
U.-Ober-Maschinisten-Anwärter Schröder,  
Funken-Telegraphie-Gast Schumann,  
U.-Heizer Slawinski,  
U.-Maschinisten-Anwärter Waldow.

Tiefe Trauer erfüllte aller Deutschen Herz und Gemüt bei der ersten Kunde, daß unser junger, so volkstümlich gewordener Seeheld nicht mehr mit den Seinen unter uns weile; Born, heiliger Born ergriff uns, als wir vernahmen, wie er überwältigt worden sei.

Unser kaiserlicher Kriegsherr verlieh dem Fühlen und Denken seines deutschen Volkes einen herrlichen Ausdruck durch seine am 19. Mai aus dem Großen Hauptquartier erlassene Kabinettsorder an Frau Weddigen:

„Es ist Mir gemeldet worden, daß beim Untergang des von Ihrem Gatten geführten Unterseeboots auch die Orden Pour le mérite und sein Eisernes Kreuz erster Klasse in Verlust geraten sind. Ich bestimme, daß Ihnen die genannten Ordenszeichen als eine äußere Erinnerung an die Taten des heldenhaft vor dem Feinde Gebliebenen hiermit ersetzt werden, und bringe Ihnen bei dieser Gelegenheit noch ganz persönlich zum Ausdruck, wie sehr Ich mit Ihnen den herben Verlust empfinde, den Sie erlitten haben. Sie haben Ihr Bestes für das Vaterland hergeben müssen. Möge Gottes Trost Ihnen zur Seite stehen und es Ihnen immer gewärtig bleiben, daß



mit Ihnen das ganze Vaterland um Ihren Gatten trauert, der unvergänglichen Ruhm für sich und die Marine erworben hat und für alle Zeiten als leuchtendes Beispiel der Kühnheit und ruhigen Entschlußkraft weiterleben wird."

Hohe, herrliche Worte unseres Kaisers, uns allen aus der Seele gesprochen, uns allen Trost und Erhebung bietend.

Daß von unzählig vielen Seiten Trostworte und Beileidkundgebungen aller Art an die junge Witwe gelangten, bedarf kaum der Erwähnung. Das war selbstverständlich; fühlte doch jeder Deutsche ihren Schmerz als den seinen mit. Manches schönes Wort der Bewunderung und Anerkennung für den heldenmütigen Kommandanten und seine Besatzung wurde an die Gattin des Verbliebenen gerichtet. Die Fürstin Bismarck schrieb unter anderm vom „Selbentum und der Ritterlichkeit, die uns gemeinsam mit ganz Deutschland begeisterten“, sie wolle einen Gedächtnisgottesdienst in der Gruftkapelle in Friedrichsruh für „U 29“ abhalten lassen und am Sarkophag ihres Schwiegervaters einen Kranz für Otto Weddigen niederlegen. Wahrlich eine hohe, schöne Ehrung für unsern Seehelden!

Solche Gedächtnisfeier hat auch in der Kirche von Herford stattgefunden, in der Weddigen getauft und konfirmiert worden ist. Eine große Trauerversammlung, aus allen Ständen zusammengesetzt, hatte sich zur Teilnahme am 18. April eingefunden. Auch bei anderen Feiern, z. B. beim Weihen einer Opfer Säule in Danzig, sowie bei Nagelungen von Wahrzeichen wurde Weddigen oft in besonderer Art gedacht.



Auch der Nachrufe gab es gar viele und schöne; die „Tägliche Rundschau“ schrieb: „... Es ist nicht um das Schiff, es ist um die Männer, daß wir trauern, denn sie waren von unseren allerbesten. Und der Führer dieses gesunkenen U-Bootes war unter diesen allerbesten einer der ersten. Von einer Glorie glückhaften Heldentums umstrahlt, wird sein junger Name in der Geschichte unserer Flotte, in der Geschichte dieses deutschen Krieges stehen.“

In gleicher Weise ertönte es überall im deutschen Blätterwald und auch im Ausland. Von der Vorbildlichkeit des Heldensinns *Weddigen's*, von weltweitem Ruhm, von höchster Anerkennung und tiefster Dankbarkeit wird da gesprochen. „Wen die Götter lieben, den lassen sie jung sterben, das Wort des Griechen geht nun auch an *Otto Weddigen* in Erfüllung“, hieß es in der „Kölnischen Zeitung“. Und die „Oesterreichische Volkszeitung“ schrieb: „Wo deutsche Worte schallen, wo deutsche Meere rauschen, wird der Heldengesang von „U 29“ niemals verstummen.“

Heldengefänge und Gedichte gab es in großer Zahl; sie legten alle Zeugnis ab von der Bewunderung und dem Dank ob der großen Taten des jäh Dahingegangenen, dem das schönste Grab des Seemanns zuteil geworden, auf dem Boden des Meeres zu ruhen, während auf und unter dem Wasser, in der Luft und auf dem Lande von seinen Kameraden ihm rastlos und tatkräftig nachgeeifert wurde.

Aus *Willach* in *Kärnten* ertönte bald ein Sang über die Tat des österreichisch-ungarischen Unterseebootes „U 5“, Kom-



mandant Linienfahrtsleutnant Georg Ritter von Trapp, der mit den Worten begann:

„Als der herrliche Otto Weddigen  
Für immer uns war entschwunden,  
Da litt ich in diesem gewaltigen Krieg,  
Ach, eine der schlimmsten Stunden!  
Wie krampte das Herz zusammen sich ...  
Doch jetzt sollt ihr nimmer euch freuen,  
Ihr Feuchler, ihr Meuchler, ob Weddigen;  
Und es soll euch bitter gereuen.“

---

Und das schlichte Gedicht endet mit den Worten:

„Nun haben auch wir unsern Weddigen!  
Seinen Namen so bündig und knapp, —  
Wir vergessen ihn nimmer! Hurra! Hurra!  
Herr Georg Ritter von Trapp.“ —

Es bedürfte eines dicken Bandes, um alle Neußerungen wiederzugeben, die über Weddigen vorhanden sind. Hier seien nur noch einzelne über seinen Charakter und sein inneres Wesen angeführt.

Ein Kamerad schrieb: „Wir haben zueinander gestanden, wie es nur zwei Männer können, die wahre Freunde sind! Wie oft habe ich mich gefreut, daß er mir gegenüber so offen und ehrlich war! Ein gerader, braver und schlichter Mensch, frisch und schneidig, lustig und zu jedem Scherz aufgelegt, von bester Dienstauffassung und Pflichttreue durchdrungen, das Ideal eines echten deutschen Offiziers! Wir Unterseebootleute be-





trauern seinen Tod ganz besonders, weil er, aus unserer Mitte hervorgegangen, in gemeinschaftlicher Schule zum Krieg erzogen, der Unterseebootswaffe zu ungeahntem Ruhme verhalf, weil wir alle ihn uns zum Vorbild genommen hatten . . .“

Können Kameraden- und Freundes-Worte erhebender und inniger lauten? Ein herrliches Dankbarkeitsdenkmal ist **Weddigen** mit ihnen errichtet! Sie verloren an ihm einen der Besten und ihnen am nächsten stehenden.

Wie diese Äußerungen, so las und hörte man noch viele, die alle Zeugnis ablegten von dem Dank und der Anerkennung, die jeder ihm zollte. —

Drei Briefe der ältesten Schwester **Otto Weddigen**, Frau **Thusnelde Bünz** geb. **Weddigen**, an ihre Schwägerin, Frau **Irma Weddigen**, seien hier angehängt, da sie über sein inneres Denken und Fühlen schönen Aufschluß geben.

Dienstag, 30. März 1915.

Meine liebe Irma, mein liebes Kind, ich kann nichts wie mit Dir weinen um unseren Otto, um Dein Glück und um den Sonnenschein unserer ganzen Familie. Ich kann es immer noch nicht glauben, daß dieser gesunde, lebensprudelnde und immer fröhliche und heitere Bruder nun für diese Erde verloren sein soll. Gerade in unserem großen Kummer entbehren wir ihn am meisten, denn keiner wie er verstände es am besten, uns durch seine Lebensauffassung zu trösten. Er würde uns trösten, ja, liebes Kind, er würde uns trösten können. Er sagte



oft, daß es gar nicht darauf ankäme, ob man recht l a n g e lebte, sondern nur, daß man recht lebte und glücklich und glücklich gemacht hätte.

Und das trifft alles zu. Ja, er hat recht gelebt wie ein Mann, und wie ein Held ist er auch gestorben. Aber wir Zurückgebliebenen, wir sind unglücklich und untröstlich. Möchte uns nun Gott gnädig sein und uns ein starkes Herz geben, daß wir in Ottos Sinn weiter leben und unseren Mitmenschen dienen können.

Ja, das gebe Gott in Gnaden!

Frankfurt, Main, 9. 4. 15.

Meine liebe Irma, seit ich Deinen letzten Brief erhielt am 6. April sind schwere Tage über uns dahingebraust. Mein Herz will es immer noch nicht glauben, daß wir Otto für diese Erde verloren haben sollten — und mit uns hoffen Tausende. Ganz Deutschland ist tief bewegt. Wenn uns das ein Trost sein könnte, daß wir nicht allein stehen in unserem Schmerz, dann müßten wir bald getröstet sein. Keiner in diesen letzten 7 Monaten hat in ganz Deutschland solche Sympathie genossen, wie Otto. Er war der Liebling aller! Als ich in den letzten Tagen tief bewegt die vielen Zeitungsartikel las, die Otto gewidmet waren, überkam mich der Gedanke: Otto liest die noch selbst, und ich malte mir Otto aus, in unserem Sofa sitzend, wie er mit Rührung die Zeitung liest, und vor Stolz und Freude manchmal auf sein Knie schlägt und ruft: Famos, ganz famos. Ja, er wird sie vielleicht wirklich lesen. Wir meinen es, daß er wirklich bei uns ist, seine Seele und sein Herz



ist unser, und das kann uns niemand nehmen. Was wir tun und was wir sagen, in allem würde uns der Gedanke bestimmen: Was würde Otto da tun, und was würde Otto dazu sagen? Wir leben da mit ihm. Und mit der Zeit wird uns auch Gott die Kraft schenken, daß wir in Ottos Sinn an ihn denken. Traurigkeit mochte Otto nicht. Er liebte das Leben und die Fröhlichkeit, und er behauptete, deshalb so fröhlich zu sein, weil er den Tod — den körperlichen — nicht fürchtete. Er bemühte sich, so zu leben, daß er bereit war, jederzeit fröhlich und willig zu sterben. Und ein solcher Tod, wie er jetzt Otto beschieden war, ist ja das Ideal eines rechten, echten deutschen Soldaten. — Aber — meine liebe Irma, ich kann es immer noch nicht glauben. Wie glücklich waret Ihr beide zusammen! Otto ist ja auf der Höhe seines Glückes dahingegangen — aber wir — wir, die ihn liebten —, wir müssen traurig und vereinsamt zurückbleiben. Ich wollte Dich nun trösten, mein liebes Kind, aber immer falle ich in meine alte Klage, in meinen Schmerz zurück. — Otto würde mir lachend auf die Schulter klopfen und sagen: „Aber Kelleken, Du fällst ja ganz aus der Rolle!“

Freitag, 16. April 1915.

Meine liebe Irma, gestern sah ich prachtvolle Bilder auf dem Bahnhof ausgestellt. Dir werden sie auch zugeschickt sein. Prachtvoll, sage ich Dir. Wie würde Ottchen sich freuen und seine Augen glänzen, ja, wie würde er sich freuen. Und ich mußte weinen, laut weinen, als ich die sprechend ähnlichen Bilder sah. So nach und nach müssen wir uns mit dem



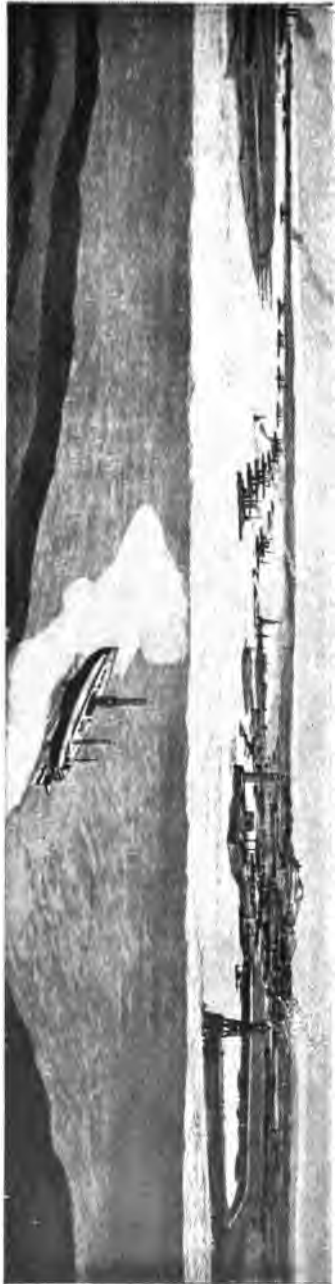
schrecklichen Gedanken vertraut machen, daß wir Otto, seine strahlenden, lachenden Augen nie mehr sehen werden. Alle sträuben wir uns, der Wahrheit ins Gesicht zu sehen. Aber wir müssen. Und wir müssen Gott bitten, daß er uns die Kraft gibt, Ottos Selbentod zu tragen, würdig zu tragen, daß Otto auch mit uns zufrieden ist. Für alles weichliche und sentimentale Trauern und Sammern war Otto nicht. Otto benahm sich immer wie ein Held auch in schweren Trübsalszeiten. Er hatte ein feines, empfindsames Herz, aber er trug alles wie ein Held. Ich erlebte es mit Otto zusammen, wie sein Freund F i s c h e r Januar 1911 auf dem U-Boot starb (Otto war gerade bei uns), und dann auch, wie seine Freund S a n n e starb, September 1913, mit dem Marine-Luftschiff vor Helgoland. Otto seine Auffassung vom Leben und vom Tode war großartig. Auch darin uns ein Beispiel. Wenn wir einmal zusammenkommen, sprechen wir mehr davon, liebe Irma, gegenseitig werden wir uns dann aufrichten in dem Bemühen, Ottos Lebensauffassung auch zu der unseren zu machen. Wir können dann nicht verzagen und ganz unglücklich sein. Am Sonnabend, 17. April, fährt Diesel nach Herford, um mich bei einer Gedenkfeier zu vertreten. Ich kann nicht. Mein körperlicher Zustand erlaubt's eben nicht ... Otto ist verklärt bei unserem Gott. Auf der Höhe seines Glückes hat ihn Gott von dieser Erde genommen. Er war besonders begnadigt an Leib und Seele. Darum entbehren wir ihn auch so fürchtbar, darum ist uns sein Verlust auch so unerseßlich."

Wohl niemand anders als die Lieblingschwester war ge-



„U 9“ torpediert den englischen Kreuzer „Sawle“ am 15. Oktober 1914 in der Nordsee.  
Befahrung 550 Mann, 7450 Tons.





91-Boot liegt vor einem Galen auf dem Meeresgrund auf der Bauer.



8ptil. Abbedigen führt die 1. 91-Bootschiffhülle aus dem Rieker Galen.





eignet und berechtigt, uns einen solch vollkommenen Einblick in Weddigen's Seelenleben zu gewähren. —

Aus dem Vorleben Weddigen's seien auch hier, der Vollständigkeit halber, die wichtigsten Angaben gemacht.

Otto Weddigen wurde am 15. September 1882 zu Herford in Westfalen geboren, als erstes und jüngstes Kind des Kaufmanns Edward Arnold Weddigen und der Frau Thusehnde, geb. Humfeld. Otto Weddigen besuchte das Gymnasium seiner Vaterstadt und verließ es Ostern 1901 mit dem Zeugnis der Reife für die Prima.

Sein Eintritt in die Marine — er folgte damit dem Vorbild seines älteren Bruders Edward — fand am 10. April 1901 statt. Bei einer Gelegenheit im Dienste als Bootskadett rettete er einem seiner Leute unter schwierigen Verhältnissen das Leben, eine Tat, die ihm die schöne Auszeichnung der Rettungsmedaille brachte. Viele kleine Tüchte bezeugten schon in dieser ersten Dienstzeit seinen eisernen Willen und seine Tatkraft sowie sein hohes Pflichtgefühl. Vor allem wurde schon damals von seinen Vorgesetzten erkannt, welche Selbständigkeit der junge Kadett und Offizier besaß. Pfarrer Richter bringt in seiner guten Schrift manche fesselnde Einzelheiten, die sich auf seinen späteren Dienst beziehen, die aber zu den Aufgaben unseres Buches, das den Hauptwert doch auf den U-Boots-Kommandanten Weddigen legt, in zu losem Zusammenhang stehen. Im Anhang dieses Buches berichten Weddigen's



Niederschriften, die in Tagebuchform gehalten sind, manche fesselnde Einzelheiten aus früherer Dienstzeit.

Während seines Kommandos in Ostasien 1906/07, auf dem Kanonenboot „Tiger“, und vor allem an Bord des Flügkanonenboots „Waterland“, leistete er Vorzügliches. Die Führung eines Mannschafts-Ablösungstransportes auf dem Yangtse leitete er tadellos und war sein Bericht mit den befohlenen Vorschlägen mustergültig.

Zur Unterseebootswaffe wurde er als junger Oberleutnant zur See im Herbst 1908 kommandiert und bewies alsbald, daß er sich in hervorragendem Maße zu diesem Sonderdienst eigne, der neben großer Umsicht und Entschlußfähigkeit, außer praktischem Blick und kenntnisreichem Wissen, auch eisernen Willen und stahlhartes Wollen, Ruhe und Kaltblütigkeit neben Nerven aus Stahl erfordert.

In einem Briefe an seine Eltern vom Sommer 1909 schreibt *Wedigen* von Bord des Unterseebootes „U 4“, auf das er als Wachoffizier kommandiert war: „.... So sehr ich mich freue, wieder etwas um die Hand zu haben, so wird einem doch gruselig beim Einblick in ein solch modernes technisches Konglomerat. .... Vorläufig ist mein Kopf von den neuen erdachten und komplizierten Einrichtungen noch verwirrt; das wird sich bei näherer Bekanntschaft schon geben ....“

Mit dem Herbst 1910 beginnt seine Kommandantenzeit auf Unterseebooten, im Alter von 28 Jahren. „U 4“, „U 3“, „U 5“, „U 9“ folgten nacheinander.

1912 erhielt er für seine vorzüglichen Leistungen mit „U 9“





den Roten Adlerorden 4. Klasse; seine Beförderung zum Kapitänleutnant war im April dieses Jahres erfolgt. Er galt als einer der besten Kommandanten unserer Unterseeboote, und merkte es ihm jeder an, mit welchem Feuereifer er bei der Sache war, wie er mit Leib und Seele sich der Entwicklung der neuen Unterseebootswaffe hingab, der er später zu solchem Ruhm verhelfen sollte.

Die Bekanntschaft zwischen Webdigen und seiner Frau, Fräulein Irma Prende, Tochter des Kaufmanns Theodor Prende in Hamburg, datiert von der Kieler Woche 1913 — nicht 1914 —, und wurde auf seinen Wunsch durch Kapitänleutnant Sane, der später mit „L 1“ unterging, durch Vorstellung bei den Eltern vermittelt, deren Kreis er sich ganz anschloß. Im Laufe der kommenden Monate benutzte er Urlaubsfahrten, um mit Unterbrechung der Reise in Hamburg Besuche zu machen, die nach Teilnahme an einem Hausball im März 1914 sehr lebhaft wurden. Bei seiner großen Verehrung für unseren Alt-Reichskanzler war es ihm eine besondere Freude, daß ein in Hamburg verbrachter Tag zu Pfingsten 1914 zu einer Autofahrt nach dem Sachsenwald bis Friedrichsruh verwandt wurde. Nach seiner Bewerbung bei dem Vater traf er am 15. Juni in Hamburg ein, und die Verlobung wurde alsdann im kleinen Familientreise gefeiert. In der Kieler Woche 1914, die wiederum von der Familie Prende besucht wurde, verbrachte das junge Brautpaar schöne Tage miteinander.

Die Hochzeit fand in der in seinen Briefen angedeuteten Pause Mitte August statt. Der stellvertretende Garnison-



pfarrer, Marinepfarrer Müller, vollzog am 14. August 1914 in der Garnisonkirche zu Wilhelmshaven die Trauung (als Kriegstraung). Der Text seiner Predigt war hierbei: „Sei getreu bis in den Tod, so will ich dir die Krone des Lebens geben“ (Offenb. 2, 10), welchen Spruch Herr Pastor Richter dann seiner Predigt bei der Gedächtnisfeier in Herford am 18. April 1915 ebenfalls zugrunde legte.

Zehn Tage konnte das neuvermählte Paar zusammensein, dann ging „U 9“ wieder in See. Weddigen war von liebevollem, freundlichem und sonnigem Charakter, von ernster und hoher sittlicher Denkungsart, er war durchaus häuslich veranlagt und äußerte gelegentlich, wie sehr es ihn anheimelte, bei Heimkehr von seinem U-Boot freundliche Räume, nettes Mobiliar, einen hübsch gedeckten Tisch, hier und da ein paar Blumen vorzufinden.

Einen Rückblick auf Otto Weddigen's Persönlichkeit geben die folgenden Auslassungen einer ihm nahestehenden Persönlichkeit:

„Wie das ganze deutsche Volk, so trauert auch Hamburg um Otto Weddigen; ist er unserer Stadt durch seine Heirat doch besonders nahe getreten. So seien hier einige schlichte Äußerungen von ihm mitgeteilt, die sein Wesen kennzeichnen.

Weddigen verbrachte bald nach dem 22. September einige kurze Urlaubstage in Hamburg; er besuchte u. a. eine alte, seiner Frau verwandte Dame aus Pietät, die ihm sagte: „Machen Sie es nur weiter so mit den Kreuzern.“ Er erwiderte: „O nein, nun kommen meine Kameraden an die Reihe,



sie sind alle so opferbereit und todesmutig.“ Bei der Nachricht seines wohl als sicher zu betrachtenden Untergangs sagte dieselbe Dame: „Wer ihn einmal gesehen, vergißt ihn nicht wieder.“ Mit seinem Eintritt betrat die verkörperte Energie das Zimmer; das Antlitz gebräunt und wetterhart, die dunklen braunen Augen klar und durchbringend, dabei gütig und seelenvoll, Gestalt und Bewegungen elastisch und zugleich willensstark, eher schweigsam als redefreudig. — Einen Lannenzweig von Bismarck's Sarg, einst beim Begräbnis gesammelt und sorgsam aufbewahrt, sandte eingeraht der jungen Frau Weddigen ein Verwandter von ihr mit der Bitte, denselben ihrem Gatten als Zeichen der Verehrung zu übermitteln. Weddigen dankte durch einen persönlichen Besuch, um seine Freude über dies ihm besonders wertvolle Andenken auszudrücken. Beim Abschied wurde ihm gesagt: „Wir beten jeden Tag für sie und ihre Mannschaft,“ was er durch verständnisvollen Blick und Händedruck anerkannte.

Gelegentlich eines Kirchgangs in Hamburg äußerte er: „Ich bin aus einer religiösen Familie.“

Die wenigen Male, die ihn in unsere Stadt brachten, benutzte er stets dazu, mit seiner Braut und jungen Frau die alten Eltern eines unvergeßlichen Freundes und Kameraden (des Kapitanleutnants Hanne) zu besuchen, der seinerzeit nahe Helgoland bei einer Dienstübung mit dem Marineluftschiff „L 1“ den Tod in den Wellen fand.

Bei einer Rückkehr aus Hamburg, vom Hauptbahnhof aus, wurde die junge Frau Weddigen erkannt, während der



Kapitänleutnant schon im Kupee saß. Die Umstehenden wollten ihn begeistert begrüßen, doch sagte die junge Frau: „Mein Mann mag das nicht.“ Es half ihm aber nichts, er mußte sich zeigen und dem Jubel der Menge standhalten.

„Es ist nicht leicht, ein Held und eine Helbenfrau zu sein,“ äußerte er einmal seiner Gattin gegenüber, „je mehr uns die Menschen ehren, um so bescheidener müssen wir werden.“

Mitten in den Kriegsstürmen war es beiden vergönnt, kurze Zeit eine eigene Häuslichkeit zu genießen, als der Kapitänleutnant infolge einer Fußverletzung 14 Tage ruhen mußte; da hat ein Künstler nach einiger Ueberredung es erreicht, ihn in Del porträtieren zu dürfen.

Wie bewußt der Kommandant von „U 9“ und „U 29“ stets mit dem Selbstopfer rechnete, zeigt, daß nach der Kriegstraumung die junge Frau mit den Worten ins Elternhaus zurückkehrte: „Der Helbentod fürs Vaterland ist das schönste!“ Durch mutiges und stilles Tragen setzt sie diese Gesinnung jetzt in Tat um: der Einfluß des Helben, den er vor jeder Ausfahrt an den Feind ihr gegenüber geltend machte.

Gott hat den Hingang **W e d d i g e n s** und seiner tapferen Mannschaft zugelassen; zugelassen auch unter den vermuteten bitteren äußeren Umständen. Opfer verbürgen Sieg. Unserer vielen gefallenen Helben gerade werden die Anschläge unserer Feinde zunichte machen. Sie rufen neuen Opfermut hervor.

Für das Gedächtnisblatt an die Hinterbliebenen wählte unser Kaiser das Gotteswort: „Wir sollen auch das Leben für



die Brüder lassen.“ Möchte das stete Opfern draußen vor dem Feind auch daheim die Opferfreudigkeit hochhalten! —“

W e d d i g e n s gerader und schätzenswert frischer sowie energischer Charakter ist oft gerühmt worden. Von seinem offenen Wesen wurde wiederholt berichtet; ebenso davon, daß er ein angenehmer, guter Gesellschafter und gern gesehener Kamerad sei, von einfacher Lebensweise.

Gleichbleibendes großes Interesse für den Unterseebootsdienst; strenge und genaue Dienstauffassung; Verständnis für technische Dinge; schnelle, klare Auffassungsgabe; guter, praktischer, seemannischer Blick; entschlossen und selbständig; zum Handeln befähigt; energisch, aber wohlwollend gegenüber Untergebenen; alle diese Eigenschaften ließen ihn für den Unterseebootsdienst als besonders geeignet erscheinen, so daß er mit seinem Boot und dessen Besatzung die höchsten Leistungen erzielte.

Mit Otto W e d d i g e n ist ein deutscher Seeoffizier dahingegangen, der, mitten in der Blüte seiner Jahre und vollster Manneskraft stehend, seinem Kaiser und Vaterland, der von ihm heiß geliebten Marine und insbesondere der Unterseebootswaffe noch manch großen Dienst hätte leisten können, wenn ihn nicht das Geschick so früh und so jäh ereilt hätte.

Er war ein Vorbild und bleibt es für unsere heranwachsende Jugend, der nur zugerufen werden kann: Werdet und handelt dermaleinst wie unser

**Geehelt Otto Weddigen!**

## „U 9“

Ein tiefes Schweigen liegt über der See —  
Die Herbstesonne begrüßt den Tag,  
Versüßert der Wogen blendende Welle —  
Ein Seemannswetter zum großen Schlag! —

Da tauchen am fernen Horizont  
Drei graue Kolosse stolz drohend auf  
Von Englands mächtiger Flotte;  
Den Kurs gerichtet zum Siegeslauf!

Doch lauend liegt längst auf treuer Wacht  
Ein winziges U-Boot der deutschen Macht;  
Beseht mit Männern von Schrot und Korn,  
Im Herzen Gott! — Den Blick nach vorn!

Dem Kommandanten locht das Blut! —  
Die Seinen packt die grimme Wut!  
Mar zum Gefecht! — Ran an den Feind! —  
Und wenn uns die Welle im Tode vereint! —

So sausen sie hin mit Riesengewalt! —  
Das Grab vor Augen läßt jeden kalt  
Im Vollgefühl ihrer heiligen Pflicht. —  
Auf in den Kampf! — Der Feind in Sicht!

Der erste Torpedo durchschneidet die Flut. —  
Ein furchtbarer Knall! — Der Schuß sitzt gut!  
Lobwund neigt zur Seite sich „Aboutir“. —  
Das war keine Mine, — das waren Wir! —

Zu Hilfe eilt „Hogue“, der Kampfesgenos. —  
Ihm steigt in die Rippe das zweite Geschos!  
Und in dem Bunde als dritte  
Sinkt „Cressy“! — — Ein Schuß in der Mitte. —

Das Meer nahm sie auf zur ewigen Ruh; —  
Ein Trümmerhaufen deckt sie zu! — —  
U 9 fährt siegreich von dannen  
Mit Kommandant und Mannen!

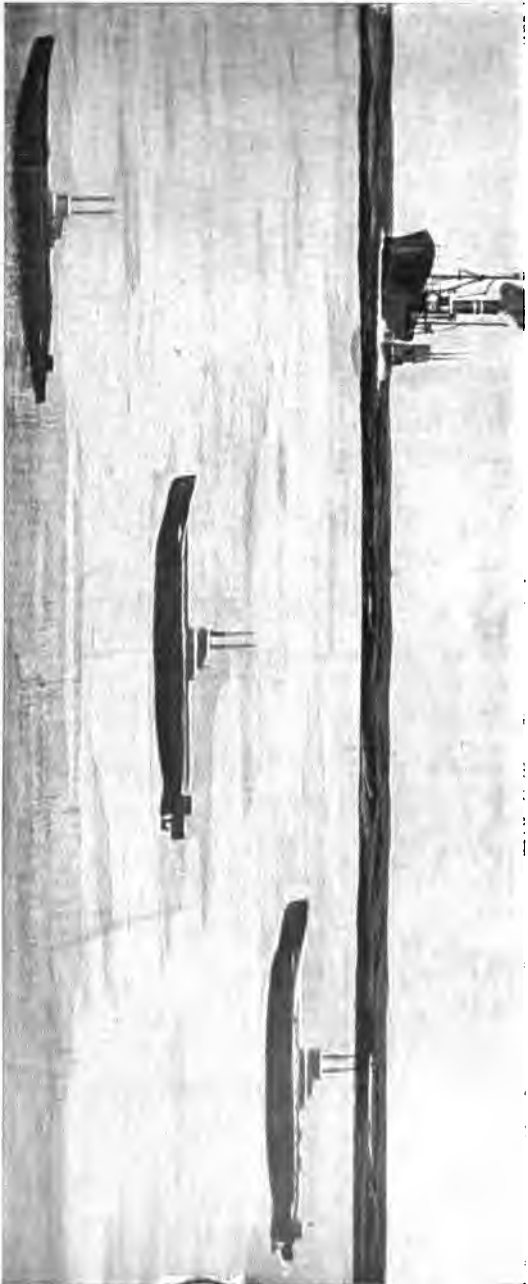
Unsterblich der Führer der tollkühnen Schar!  
Weddigen — sein schlichter Name war. —  
Den hochmütigen Briten tat er beweisen,  
Wie Deutsche erwerben das Kreuz von Eisen! —

W i l h e l m D i e s e n  
Hauptmann d. R.



**Das Tauchen des U-Bootes I.**

- 3. Tauchbrüder eingestellt.  
Motoren arbeiten.  
Das U-Boot taucht unter.
- 2. U-Boote im Begriff unterzutau-  
chen.  
Sämtliche Luken geschlossen.  
Sants teilweise gefüllt.
- 1. U-Boote über Wasser.



### Das Saufen des Winterboots II

6. Ql-Boot auf dem Meeressgrund ruhend.—Die Saufs sind gefüllt. — Das Boot ist infolge dessen leicht auf den Meeressboden gelunken.

5. Das Ql-Boot ist vollstänbig untergetaucht.—also blind. In dieser Lage ist das Ql-Boot nur auf Schbr, Zeichen und Kompaß angewiesen.

4. Gehrohr (Berstloß) ausgezogen.—Das Winterboot hält sich mit Hilfe der Saufpuder und Stacheln sowohl unter Wasser, daß nur der Berstmen-tasten des Gehrohrs sichtbar ist.





## Die Unterseeboots-Waffe

Dieses Buch soll, wie auch sein Titel besagt, ein „Buch des Unterseebootes“ sein, dieser jüngsten und erfolgreichsten Waffe unserer Kriegsflotte, an deren kraftvoller Entwicklung unser Webbigen so rastlos zu arbeiten verstanden, der er mit einem Schläge Geltung verschafft hat. Es ist unzweifelhaft, daß der glänzende Ausbau unserer Unterseebootswaffe im Frieden nicht annähernd so schnell, so großzügig und vollkommen erreicht worden wäre. Der Krieg mit seinen vielen scharfen Forderungen auf allen einschlägigen Gebieten war allein imstande, solch glänzendes Ergebnis und solche Vollkommenheit in so kurzer Zeit durch Dauerarbeit zu erzielen.

Webbigen hat aber nicht nur im Kriege, sondern auch gerade während seines langen Friedenskommandos zur Unterseebootswaffe — vom Herbst 1908 bis zum Sommer 1914, das sind volle 6 Jahre — dazu beitragen können. In diesen Jahren war er, nach der allgemeinen Ausbildung in den verschiedenen Zweigen des Unterseebootsdienstes, auf vier Unterseebooten vier Jahre als Kommandant tätig, auf „U 9“ schon vom 1. November 1911 ab.

Das ist wahrlich eine lange Zeit, um sachgemäß an der Entwicklung der neuen Waffe, besonders in militärisch-seemannischer Richtung, wirksam mitarbeiten zu können. Nicht



umsonst hat er mit „U 9“ und dann mit „U 29“ solche glorreichen Taten vollbringen können. Dazu bedurfte es eisernen Fleißes, unentwegter Tätigkeit, rastloser Arbeit an der Verbesserung der Unterseebootswaffe und der Ausbildung seiner Besatzungen. Nicht umsonst ist gerade das ihm unterstellte Unterseeboot ein Muster für viele gewesen und hat als eines der besten in der Ausübung der Hauptdienstzweige gegolten.

Auf einem Unterseeboot muß dessen Kommandant mehr als auf anderen Schiffen und Fahrzeugen mit allen Einzelheiten und Einrichtungen des ihm unterstehenden Schiffes auf das genaueste vertraut sein, um gegebenenfalls sofort die nötigen Anordnungen treffen und die erforderlichen Befehle geben zu können.

Das alles hat niemand besser zu leisten vermocht, als Otto Weddigen, der als Urbild eines guten Unterseebootskommandanten jederzeit in der Marine gegolten hat.

Der Dienst auf einem Unterseeboot ist ein ganz besonders schwerer und stellt — besonders bei größeren Dauerfahrten, abgesehen von den Augenblicken kriegerischen Vorgehens beim Angriff selbst, an die Geistes- und Körperkräfte, an die Nerven jedes Mannes seiner Besatzung die allerhöchsten Anforderungen, denen auf die Dauer sehr viele nicht gehörig gewachsen sind, mag ihr Pflichtgefühl und ihr Wollen auch noch so sehr entwickelt sein, weiter mit den Uebrigen mittun zu wollen.

Hierüber haben wir mehrfach Äußerungen von Beteiligten, deren einige hier wiedergegeben seien.



Ueber die Empfindungen beim Unterseekrieg erzählte ein U-Boot-Kommandant: „Es geht einem stark auf die Nerven, und nicht jedermann kann es aushalten. Wenn wir in der Nähe des Feindes sind oder die Witterung es notwendig macht, tauchen wir unter. Erst werden alle Oeffnungen geschlossen; dann pumpen wir die Luft bis zu einem gewissen Druck aus. Ich beobachte das Barometer, um zu sehen, ob der Druck heruntergeht oder nicht. Ist dann alles in Ordnung, dann tauchen wir nieder, und eine totenähnliche Stille herrscht in dem Boot; die elektrische Maschine ist geräuschlos, und das Wasser ein guter Leiter, so daß wir häufig den Propeller eines Schiffes hören, das über uns vorbeifährt.

Die heiße, mit dem Delgeruch der Maschine gesättigte Luft ist nicht gerade angenehm. Neue Mannschaften überfällt oft eine überwältigende Schlassucht, die nur mit der höchsten Willensanstrengung überwunden werden kann.

Ich habe Leute gehabt, die die ersten drei Tage nichts aßen, weil sie die Zeit dafür lieber zum Schlafen benutzten.

Die Angaben, daß es auf dem Unterseeboot keine Seerkrankheit gibt, sind unrichtig.

Wenn wir lange unten bleiben müssen und die Luft sehr schlecht wird, dann erhalten alle Leute außer denen, die den Dienst tun, den Befehl, sich niederzulegen und absolut ruhig zu bleiben, da jede Bewegung die Lungen veranlaßt, mehr Sauerstoff zu verbrauchen und wir den Sauerstoff sparen müssen, so wie ein verdurstender Mann in der Wüste den letzten Tropfen Wasser.



Feuer gibt es nicht, da Feuer Sauerstoff verbrennt und die elektrische Kraft in den Akkumulatoren zu kostbar ist, um sie mit Kohlen zu verschwenden. So begnügen wir uns mit kalter Küche.

Tag für Tag habe ich in solch engem Raum, wo man die Beine kaum ausstrecken kann, wo man stets mit Anspannung aller Nerven auf dem Posten sein muß, acht Stunden lang gegessen oder gestanden, meine Augen an das Periskop geheftet und in das leuchtende Glas starrend, bis mir Augen und Kopf weh taten.

Wenn die Zeit der Ablösung da ist, dann suche ich einen guten Schlaf unter Wasser, während das Boot oft wie eine Wiege sanft hin und her schaukelt. Bevor wir aufsteigen, befehle ich stets die größte Ruhe für einige Minuten, um festzustellen, ob man eine Dampfschraube in der Nähe hört.“

Als den schlimmsten Feind der Unterseeboote bezeichnete der Kommandant das Wasser, denn „es ist immer die Gefahr des Seetwerdens“. Er erklärte, daß die Schnelligkeit der neuesten deutschen Unterseeboote soviel größer ist als die von „U 9“, daß für einen Dampfer von durchschnittlicher Geschwindigkeit jeder Fluchtversuch nutzlos sein wird. —

Außerordentlich anschaulich und spannend schildert Gerb Friß Leberecht in seinem Buch: „Auf, über, unter Wasser“\*) eine Unterseebootfahrt. Man erlebt in seiner Schilderung

---

\*) Leberecht: Auf, über, unter Wasser. Augenblicksbilder von der deutschen Flotte der Gegenwart. Berlin, Bernhard Simon Nachf.



förmlich die atemraubende Spannung mit, die zum mindesten den Laien in dem engen Kasten erfasst, die aber auch der angehende U-Bootsmann erst allmählich verliert.

Wilhelmshaven oder Kiel oder sonstwo am Pier der Kriegsmarine. Milchweißer Fettdampf pufft in eiligen Wirbeln kerzengerade empor, wie wir ihn zuweilen als lange, stinkende Rauchfahne hinter Automobilen sehen, und ein ohrenbetäubendes Getnatter, als seien gleichzeitig mehrere Duzend Flugzeuge angeworfen, erfüllt die Luft: die U-Boote machen klar zur Übungsfahrt, ihre Petrol-Motoren sind soeben angelassen. Meilenteit sieht und hört man eine solche Flottille, solange sie nicht (in Feindesnähe oder unter Wasser) „elektrisch“ fährt.

Es ist entschieden etwas Großes, wenn solch Fahrzeug mit 24 Mann Besatzung plötzlich in die lautlose Tiefe versinkt, ohne daß jemand einen Schaden davonträgt, und eine oder zwei Stunden unten manövriert und Torpedos abschießt. — Unser Boot wirft los, andere folgen. Ich stehe natürlich auf dem Turmdeckel, ängstlich bemüht, weder dem jungen Kapitänleutnant, der seine Kommandos durch das Sprachrohr hinuntergibt, noch dem Mann am Ruder auf die Füße zu treten. Wir winden uns aus dem Hafen hinaus; weit voraus dampft der Begleitkreuzer. — „Backbord petrol-elektrisch!“

Nun hat der Kommandant auf der linken Seite beide Bewegungsmaschinen zur Verfügung, die Petrolmotoren geben große Fahrt, ermöglichen aber nicht so leicht das Umsteuern wie die elektrischen Maschinen. Draußen in See wird dann über dem Wasser wieder mit Petrolmotoren allein gefahren.



Die See ist nur wenig bewegt. Aber die U-Boote bohren ihre Nase in jede kleine Welle und in das Schweißwasser des Vordermannes, und immer wieder fegt der Schaum über das ganze Fahrzeug. Die beiden engen Luken vorn und hinten auf Deck, durch die sich gerade ein Mann hindurchzwängen kann, sind daher geschlossen worden. Der einzige Einsteigsgang ist jetzt der durch den Turm. Noch reichen die Spritzer nicht bis hierher. Aber das Boot schlingert nicht wenig, und der Kommandant erzählt mir von Fahrten, auf denen alle Mann seekrank gewesen seien. Ja, man sei mitunter getaucht bis in jene stillen Tiefen, wo es keine Wellenbewegung gibt, nur um der Besatzung — ein kurzes Aufatmen zu gönnen. Nur um den Druck von dem schmerzenden Schädel zu nehmen, den Würgekrampf aus dem Kehlkopf, den kalten Schweiß von der Stirn.

Die Leute von der Unterseebootsabteilung haben längst nicht mehr den Eindruck, daß es unter Wasser irgendwelche besonderen Gefahren gäbe. Dienst ist Dienst. Mal schön, mal weniger schön. Auf dem Deck unseres hellgrau gestrichenen Bootes sehe ich an mehreren Stellen, ganz auffallend gemalt, leuchtend rote Kreuze. Das sind die Stellen, an denen, wenn wirklich einmal ein Boot untenbleiben sollte, der Taucher eingreifen hat. Ein Griff an einem Deckel — und eine Telephonleitung liegt bloß, durch die sich der Taucher mit den Gesunkenen im Bootskörper verständigen kann. Eine andere Klappe enthält den Anschluß für Abluft, eine weitere den für frische Zufuhr des Lebensatems. Der Taucher braucht nur seine Schläuche



daranzuschrauben. Automatisch sind Bojen in die Höhe gegangen: dort muß man die Hebeketten einhaken. Und damit der Taucher ja nicht vergißt, gleich weitere Hilfe herbeizuholen, leuchtet ihm in greller Farbe der Imperativ entgegen:

„Telegraphieren Sie sofort Liegestelle an Torpedowesen Kiel!“

Gleichgültig geht die Besatzung alltäglich an diesem Imperativ vorüber. Sie hat Vertrauen zu ihrem Boot. Man „liegt“ außerdem so häufig übungshalber auf dem Meeresboden, daß auch ein unfreiwilliges Liegen nichts anderes wäre als eine Art Rollen-Exerzieren.

Jedermann an Bord hat, wie ein Rundgang — oder sagen wir: ein Entlangkriechen — in dem Schiffskörper mir zeigt, das gutmütige Jan-Maat-Gesicht. Nichts erinnert, wie man wohl in Unterseebootphantasien liest, an die Verdammten in Dantes „Inferno“. Der Aufenthalt bei den Petrolmotoren ist allerdings für unsereins eine Hölle: bis zu 48 Grad Hitze, dazu die übliche Maschinenluft und das greuliche Schwanken. Ein Heizermaat erklärt mir lächelnd: „Besser warmer Mief, als kalter Ozon.“ Die U-Bootsheizer sind mit ihrem Beruf — zumal es gute Zulagen gibt — gar nicht unzufrieden und sonnen sich in dem Stolz darauf, etwas Besonderes zu sein.

Gott sei Dank, ich stehe wieder auf dem Kommandoturm. Um ein Haar hätte mich die Seekrankheit gepackt, denn ein Heizer schnitt sich vor meinen Augen ein Stück Speck ab.

Wir sind an unserem Stellbuchein angekommen und ziehen uns zunächst zu Einzelübungen auseinander. Gerade vor uns

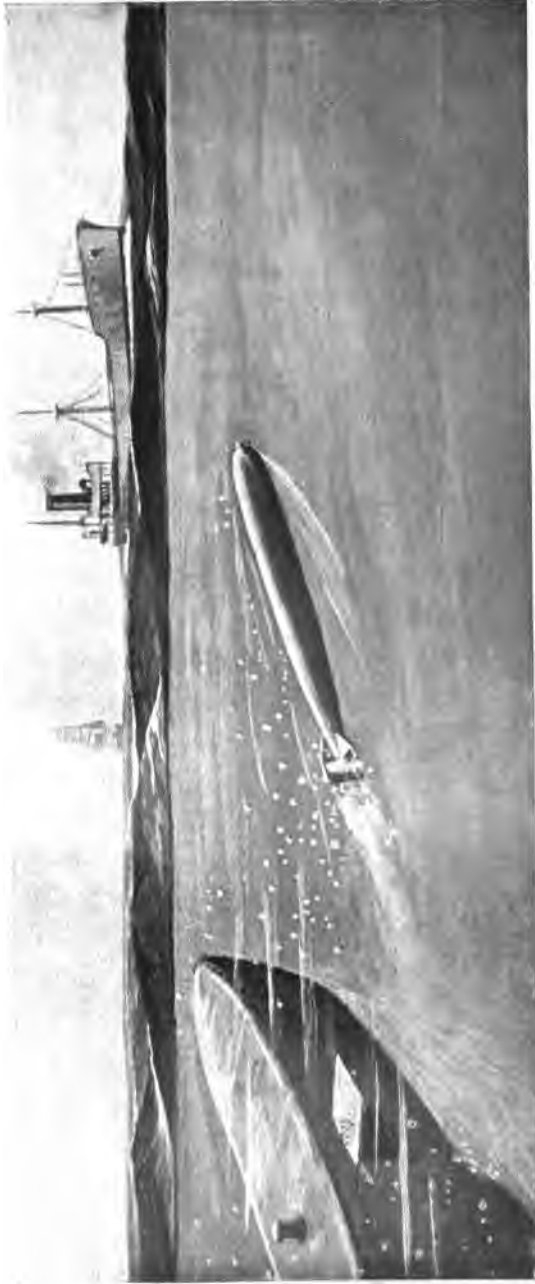


sinkt ein Boot in die Tiefe. Schon ist es überflutet. Da hebt es noch einmal den Bug, dann das Heck, um noch irgendwo verfangene Luft abzustößen. Nun schießt es hinunter, ein Wasserschwall kommt nach oben, eine Weile sieht man nichts, dann taucht weitab ein Sehrohr auf. Ein dünnes Röhrchen, silbergrau mattiert, das sich kaum von den Wellen abhebt. Dadurch lugen nun die Leute dort in dem U-Boot und sehen uns, obwohl sie selbst metertief unter Wasser sind. Die Prismengläser zaubern ihnen die ganze Oberfläche in ihre Region hinunter, — sie sind die Bewohner zweier Welten, Nibelungen zugleich und Götter.

Und wo das Sehrohr, dieser einsame Steden im Meere, sich zeigt, da ist schleunige Flucht für die großen Schiffe geboten. Trifft man es mit seiner leichten oder Mittelartillerie, so wird es zerstört, und das U-Boot wird kampfunfähig, aber ebenso könnte man verlangen, daß ein Seidenfaden auf 30 Meter Entfernung mit der Pistole zerschossen wird. Und das getauchte Boot wird von keinem Schuß erreicht.

Ein Signal: Die Marschformation wird wieder aufgenommen. Weit hinten am Horizont sieht man dunkle Wolkenstreifen. Das ist der „Höhenrauch“ unserer Panzergeschwader. Weit voraus erblicken wir von unserer niedrigen Warte aus etwas Ähnliches. Das ist unsere Sicherungslinie von Kreuzern. Hoch über Qualm und Wolken aber schwebt, für unser Auge nicht mehr erreichbar, ein Marineluftschiff. Hin und wieder erkundet es durch plötzlich sich öffnende Lüden im oberen Nebelmeer. Da: ein Funkpruch kommt aus 1500 Meter Höhe und





↑  
Ausstoßrohr  
↑  
Saucruder

Das Sauchen des U-Bootes III.  
Abgeschlossener Torpedo (Kosten bis 30000 Mark).

60-cm-Torpedo  
Durchschnitt eines Torpedos  
umfliegend.



**Durchschnitt eines Torpedob. Das vordere Drittel enthält die Sprengstoffladung, das mittlere  
Drittel zum Antrieb, das hintere die Maschinen.**



42 Seemeilen Entfernung. Wir hören mit. Das Luftschiff meldet die nahende feindliche Flotte.

Nun kommt Leben in das Bild. Der Admiral beim Gros funkt seine Befehle. Jetzt kommt — knack-knack-knack — auch von unserem Begleitkreuzer etwas Unsichtbares geflogen. — „Flottille soll 12 Seemeilen südöstlich Kstabt U-Vinie auslegen! Feind, Torpedoboote, 6 kleine Kreuzer, 8 Vinienische stark, kommt von Norden.“

Die Flottille knattert los, geführt von ihrem Kreuzer, aber noch vor dem Ziel schwenkt der ab; er darf durch seine Anwesenheit die Flottille nicht verraten. Dann wird das Knattern bei uns durch das tiefe Singen der Dynamos abgelöst, denn wir dürfen den Rauch der Petrolmotoren nicht mehr zeigen. Nun ist der Schornstein heruntergeklappt und die Öffnung verschraubt, die Schanzkleidung auf dem Turm wird abgeschlagen, der Kommandant verschwindet als letzter in die Tiefe. Der letzte Deckel auf dem Einsteigschacht wird von innen zugeschraubt, bis die Liderungsringe aus Gummi fest angepreßt zwischen den Stahlplatten liegen.

Noch fahren wir über Wasser. Aber gleich geht's hinunter. Den Neuling beschleicht ein seltsames Gefühl.

„Dichtungsprobe!“

Die Luftsauger brausen, die Atmosphäre verdichtet sich, als bliese man mit Gewalt die Backen auf und hielte den Atem an. Der Druck wird stärker und stärker. „Schluden! Schluden!“ brüllt mir der Wachoffizier im Maschinenlärm zu. Ich schlucke



krampfhaft. So, nun ist's besser, man kann's aushalten. Ich dachte schon, die Ohren müßten mir bersten.

Da werden die Luftsauger abgestellt. Das Boot ist dicht, kein Bläschen konnte entweichen. Der normale Druck wird wieder hergestellt. Wir können ruhig tauchen, keine undichte Stelle ist vorhanden.

Das Boot schlürft nun Wasser in seine Tanks und sinkt. Durch das Sehrohr beobachte ich aus dem Innern des Kommandoturmes heraus, wie wir überflutet werden. Nun haben wir nur noch eine Tonne Auftrieb, der oberste Teil des Turmes ist gerade noch über Wasser. Das genügt. Der Rest wird rein dynamisch besorgt; aus eigener Kraft, wie das Luftschiff lediglich durch die Stellung seiner Tiefensteuer, geht das U-Boot hinunter.

Eben noch habe ich durch das Sehrohr über die weite glitzernde Wasserfläche gesehen, habe ich es noch nach links und rechts gedreht, den ganzen Horizont abgesehen und in der Ferne ein Segelboot entdeckt.

Plötzlich fahre ich mit dem Kopf zurück — ich denke, eine hohe Welle schlägt mir ins Gesicht. Aber nein doch! Die spricht nur fünf Meter oberhalb meines Kopfes gegen das Sehrohr. Ich selbst bin schon unter Wasser; wir sinken weiter und weiter. Nun sind wir ganz untergetaucht. Durch das Rohr schaut man in leibhaftiges, grünes Wasser, der Wasserspiegel selbst, mit blinkenden Blasen und weißem Schaum glänzt silbern irgendwo hoch oben darüber. Betroffen lasse ich die Handgriffe fahren und starre auf meine Nachbarn im Kommandoturm. Sie



stehen in magischem Licht. Eine smaragdene Helligkeit, die jede Karte lesen und jeden Gebel erkennen läßt, flutet durch den Raum, es ist heller wie im ersten Akt „Rheingold“ auf dem Grunde des heiligen Stromes. Das Leuchten kommt aus den handbreiten Fenstern; wundersame Märchenstimmung umfließt uns, es ist so traumhaft schön, wie nichts droben in dem Lärm der weiten Welt.

Nich drückt keine Verantwortung, ich kann mit allen Sinnen genießen. Das Boot gleitet ganz langsam in dreizehn Meter Wassertiefe einher. Das graue Deck schimmert fast weiß, aber bis an die Spitze vermag ich nicht zu sehen. Nur was in wenigen Metern Entfernung auf das klare Fensterglas zueilt, fassen die Augen, weiterhin verschluckt die Wasserdichte alles in ihren grünen Schleiern. Eine kleine Silberkugel eilt schräg aufwärts zum Lichte empor: ein Luftbläschen, das ein großer Fisch abgegeben haben mag. Ein Sprottenschwarm kreuzt unsere Fahrt. Die Tierchen stehen wie Pflöcke senkrecht im Wasser — es ist ihre Paarungszeit, und sie lassen sich in ihren Tänzen von dem großen Ungeheuer nicht stören. Da — Quallen, Quallen die Menge! Eine große violette rafft eilig ihre Dessous zusammen, ein paar lange Bänder, wie abgerissene Volants, schleifen hinterdrein. Sie ist fast so groß wie eine Käseglocke. Kleinere segeln hinterher, die einen bläulich, die anderen mattrosa gefärbt, wieder andere wie zartes Marmor. Oben scheint jetzt sicher die Sonne, und alles strebt zum Lichte. Ober es mag auch der Wassertwirl sein, den unsere Fahrt erzeugt, der sie so schnell emporgleiten läßt.



Es ist so heimlich und traut und still. Jetzt verstehe ich auch (abgesehen von den Gerüchen) den „berrückten Amerikaner“, der seine Hochzeitsreise im Unterseeboot machte! Am liebsten wäre es mir, wir legten uns jetzt ruhig auf den Meeresgrund, blieben zur Nacht und leuchteten dann aus unserem Schlosse hinaus. Bis auch all das große Getier herankäme in neugierigem Korso. Ach, warum sind die Glücksmomente im Leben so kurz!

Wir haben unser künstliches Röhrenauge wieder ein wenig über die Oberfläche erhoben und sind dann schleunigst erneut untergetaucht, — feindliche Torpedoboote in breiter Front kommen über den Horizont. Die lassen wir lieber über uns hinweg, um die ersten großen Schiffe abzuwarten. Hinab in die Tiefe und mußmäuschenstill. Ahnungslos marschieren oben in rauschender Fahrt des Feindes Späher, wittern, lugen, sichern — und melden wohl zurück, die Luft sei rein. Derweil lauern wir in der Tiefe auf lohnendere Beute. Still, ganz still. Nur ein paar verlorene Unterwasserschallsignale, von irgend einer Glockenboje im kleinen Welt her, wehklagen an unseren Schiffsrumpf.

„Jetzt müssen Sie aber runter, jetzt gibt's da mehr zu sehen!“

Nun bin ich in der Welt der Delspritzer und Fettflecken, quetsche mich an Rurbeln, Hebeln, Röhren, Manometern vorbei und sehe eine Weile den zwei Deuten an den Tiefensteuern und dem Mann am Horizontalsteuer zu, die keinen Augenblick Ruhe haben und fortgesetzt auf ihr großes Bifferblatt mit dem



wippenden Zeiger starren, der die Steuerstellung angibt, und auf die Wasserdruckfäule, die die Tiefe weist. An Handrädern und Schrauben und Rinken, die dem Laien unerklärlich sind, arbeiten andere Matrosen und Heizer, mitten unter ihnen der Ingenieur, der hier und da selber zugreift, da und dorthin einen Befehl richtet und selber welche aus dem Sprachrohr empfängt und bestätigt. Ein Brausen und Hämmern und Zischen erfüllt den Raum, die menschlichen Laute schlagen wie geheht und sinnlos herein. Und doch ist es nicht das, was der Soldat „Zustand“ nennt, es ist nicht die geringste Aufregung dabei, sondern nur eben das Wuchten der ganzen Menschenkraft, die da weiß, was sie will.

„Das Gefecht beginnt!“ Irgend jemand hat es mir in die Ohren geschrien.

Ich bin im Bugraum, zwischen den beiden Torpedoröhren. Von Steuerbord her ein scharfer Pfiff. Aus dem Sprachrohr dröhnt es:

„Schleuse auf! Erstes Rohr 25 Kilo füllt!“

Raum ist der Befehl heraus, so kurbelt der Rohrmeister wie wild, die Stevenklappe des Torpedorohres öffnet sich dem Wasser zu. Gleichzeitig hat der Torpedomaat die Patrone, die den Torpedo ausstoßen soll, mit den befohlenen Kilo Preßluft gefüllt.

„Schleuse ist auf! 25 Kilo sind gefüllt!“

In demselben Augenblick kommt auch schon der Befehl zurück:



„Erstes Rohr fertig! Winkelstellung 0 Grad!“

Alles ist in wenigen Sekunden geschehen. Das Boot hält — das Sehrohr einen Augenblick über Wasser — schnurgerade auf den Feind zu. Der Kommandant drückt auf einen elektrischen Knopf. Im Bugraum ein Knall, ein Zischen, ein Stoß: in saufender Fahrt ist der Torpedo abgegangen. Der Rückstoß ist im ganzen Boot fühlbar. Auch jetzt, wo nicht scharf geschossen, sondern nur markiert, nur ein sogenannter Wasserstoß abgegeben wird.

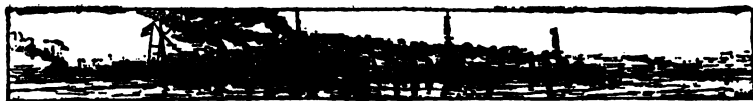
„Tiefenruder hart unten!“ schreit der Ingenieur.

„Drei Mann nach vorn!“ ruft er gleich hinterher.

Das an der Spitze erleichterte Fahrzeug würde nach oben schnellen, wenn nicht die drei Mann alsbald zum Bugraum hasteten und die Steuer hart umgestellt würden. Schon speien das andere Bugrohr und die beiden Heckrohre ihre fürchtbare Ladung aus. Im Handumdrehen muß das Gleichgewicht wieder hergestellt werden.

Das Boot schießt also so gut wie gleichzeitig von vorn und von hinten. Die Torpedos der Heckrohre sind auf einen Winkelstoß von 270 Grad eingestellt gewesen. Das bedeutet: sowie sie abgeschossen sind, machen sie selbsttätig eine Dreiviertel-schwenkung und saufen dann nach vorn gegen den Feind. Für den Laien etwas vollkommen Verblüffendes. Als wenn eine Kuh, die er am Kopf kraut, plötzlich von hinten her mit dem Schwanz ihm ins Gesicht schlägt. Das ganze Geheimnis dieser Heckschüsse nach vorn liegt im Gesetz von der Erhaltung der





Drehungsebene: in dem Torpedo ist ein schwerer Kreisel eingebaut, der das Geschöß in seine Richtung zwingt.

Noch einmal wiederholt sich das Schießen. Dann ist von unseren stählernen Bitterrochen, den Torpedos, der Vordbestand erschöpft. Ob im Ernstfall ein oder mehrere feindliche Panzer in Grund gebohrt sind, das sagt dem Kommandanten das Schrohr. Wir hier unten wissen davon nichts. Die Besatzung ist nur Werkzeug in der Hand des Führers, er allein, der junge Kapitänleutnant oder ältere Oberleutnant, ist im Kampfe das Gehirn, der Entschluß, die Tat. Zwischen zwei Zehntelsekunden, zwischen denen er den elektrischen Kontakt zum Torpedoschuß betätigt, mag das Schicksal des feindlichen Schiffes und des eigenen Bootes liegen.

Es kann auch beim Auftauchen von dem Feinde überrannt werden. Das ist die größte bisher denkbare Gefahr.

Dringt aber bei einer Havarie irgendwo Seewasser ein, dann kann es schlimm werden, auch wenn man sofort alles absperrt. Kommt Wasser in die Akkumulatoren, so entwickeln sich Chlorgase. Die Sprachrohre leiten sie vielleicht weiter. Im Heckraum plötzlich ein scharfer Geruch: Rohrmeister und Torpedomaat müssen husten, es sticht sie etwas in der Lunge. Sprachrohr abschließen! Instinktiv tut es der Mann, dann nimmt er den Hammer, der zur Hand liegt, und klopft seine Meldung auf die Ventilationsröhre. Die leitet den Schall deutlich durchs Schiff. Jedermann der U-Boots-Besatzung muß morfen können. Zum Ueberfluß hängt ein Heftchen mit dem Strich-Punkt-Alphabet und den wichtigsten Worten an der Tür,



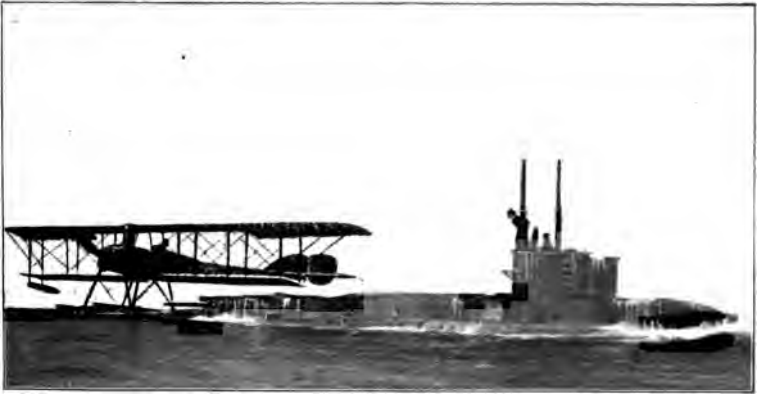
für den Fall, daß das Gedächtnis versagen sollte. — Alles muß geübt sein, wie ja auch der Feueralarm in der Mädchenschule, selbst wenn es nie brennen sollte. Aber es ist längst kein Gottversuchen mehr, wenn die Leute sich freiwillig zu dem Unterseebienst drängen. Unsere Mütter können beruhigt sein, — mitunter ist es weit lebensgefährlicher, über den Potsdamer Platz in Berlin zu gehen.

Nur ist das U-Boot natürlich auch keine Sommerfrische. Wenn bei tagelangen Hochseefahrten die Freiwache ihre Kojen aufsucht, dann liegen die Leute wie die Seringe an der Faßwand. Striche die Luft nicht immer wieder, über Kalipatronen entgiftet, frisch durch die Räume, so müßte man ersticken. Aber das einzige wirklich Unangenehme ist das Schweißwasser an den Wänden, die wie Fenster Scheiben im Winter anlaufen. Auch der elektrische Kochherd in einem Eckchen neben der Schlafgelegenheit wird mißgünstig angesehen, denn die Speisengerüche wirken hier nicht gerade appetitanregend. Wenn es irgend möglich ist, wartet man mit dem warmen Essen, bis man im Hafen ist, und genießt unterwegs nur das so berühmte „U-Boots-Diner“, die Schmalzstulle. Das sind Dinge, die als etwas Selbstverständliches hingenommen werden. Unsere blauen Jungen machen überhaupt nie viel Wesens von Laten und Leiden, Erfolgen und Entbehrungen. Der Kommandant eines untergegangenen japanischen Unterseebootes benutzte die letzten Minuten, um eine rührende Epistel an seinen Kaiser und ein Tagebuch für die Öffentlichkeit zu verfassen. Bei uns ist man nicht so sentimental. Der Kommandant des „U 3“ hat



Englisches U-Boot 74 mit Schnellfeuergechütz. Das Wachstum der Unterseeboote: rechts U 1, links U 12.





Englisches Unterseeboot als Abflugstelle eines Wasserflugzeugs.



Untergetauchtes U-Boot vom Flugzeug gesehen, darüber der Schatten  
des Flugzeugs.





z. B. nichts Schriftliches für seine Unsterblichkeit, wohl aber bis zum letzten Atemzuge seine Pflicht getan, so daß er mit seinem Tode die Rettung fast der gesamten Mannschaft erkaufte.

---

„Beide Petrol-Motoren!“

Laut wiederholt der Ingenieur den Befehl, der dumpf aus dem Sprachrohr dringt. Sind wir wirklich schon oben? Ich klettere die eiserne Leiter hinauf, die helle Sonne lacht vom Himmel, spiegelglatt liegt die See. Auf dem Vor- und Achterdeck werden die Luken auch geöffnet. Köpfe tauchen auf, Schultern arbeiten sich hervor. „Und es freue sich, wer da atmet im rosigen Licht!“ Ein paar Klappstühle kommen an Deck; nun sind wir endlich doch in der Sommerfrische.

Das Kurshalten ist jetzt Kinderspiel, denn wir sind in Sicht von Landmarken. Unter Wasser aber ist es eine große Kunst. Man kann weder Leuchttürme, noch Sonne, Mond und Sterne anvisieren, man ist nur auf den Kompaß und auf genaueste Eintragung jeder Fahrtmeile auf der Karte angewiesen, um jederzeit zu wissen, wo man ist. Unter Umständen muß das Boot auch Hindernisse nehmen. Wenn man in 15 Meter Wassertiefe einherfährt und gegen einen Grund von 12 Metern anrennt, so ist das nicht erfreulich.

Die Bodenformation des Meeresgrundes im Übungsgebiet der U-Boote ist den Offizieren natürlich vollkommen vertraut. Die kennen sie „wie ihre Westentasche“. Da gibt es keine Unsicherheit. — Aber heute sind die U-Boote längst nicht mehr nur Häfen- und Küstenverteidiger, sondern kämpfen mit



der Hochseeflotte im offenen Meer, an Englands und Frankreichs Küste, sogar im Mittelmeer und in den Dardanellen!

---

Auch über die Art und Weise, wie *Weddigen* die Durchführung des Unterseebootkrieges auffaßte, haben wir einzelne Äußerungen von ihm.

„Der Blockadekrieg wird nun nächstens eröffnet —“ so schreibt er am 8. Februar —, „und ich glaube nicht, daß wir uns auf einen ‚Bluff‘ beschränken werden. Abschneiden können wir die Briten nicht ganz, aber immerhin ihren Handel erheblich stören und so ziemlich lahmlegen. Unter Benützung besonderer Raffinements (Nebel, dunkle Nächte, schweres Wetter, starker militärischer Schutz) wird es ihnen aber doch möglich sein, die Handelsflotte geschwaderweise herauszubringen, aber das *Sine in* wird den Leuten sehr erschwert werden.“

*Weddigen*s Äußerungen beleuchten klar die Schwierigkeit der Lage. —

Es ist bei dem großen Interesse, das jetzt alle Welt der Unterseebootswaffe entgegenbringt, ganz eigenartig, daß bei so Wenigen klarer Einblick in dieselbe vorhanden ist. Es wird dies wohl vor allem an der Bezeichnung „Boot“ liegen, denn unter einem Boot denken sich die meisten Menschen ein ganz winziges Schifflein von nur geringen Ausmaßen, machen sich aber in keiner Weise klar, daß ein Fahrzeug, welches bis zu 25 Menschen, und noch dazu für längere Zeit in untergetauchtem Zustande beherbergen soll, das Geschosse von solch zerstörender



Wirkung wie Torpedos, ferner Maschinen und deren Triebvorräte u. dgl. m. aufnehmen soll, daß ein solches Fahrzeug von dem Begriff eines eigentlichen Bootes unendlich weit entfernt ist. Die ersten Fahrzeuge, die zu Ende der 70er Jahre mit Torpedos versuchsweise ausgerüstet wurden, waren allerdings nur große offene Boote, und daher kam die Bezeichnung für die späteren *Torpedoboote* ebenfalls als „Boote“ auf, die dann beibehalten wurde, auch als sie bis zu 90 Mann in sich bargen. Noch später ist diese Bezeichnung auch auf die Untersee-Torpedoboote, die jetzigen Tauchboote und Unterwasserboote oder *Unterseeboote* übergegangen.

Was ein solches Unterseeboot seiner Größe und Bedeutung nach vorstellt, erhellt vielleicht am besten die Angabe, daß ein solches jetzt bereits 2 Millionen Mark kosten soll.

In der Folge wird im allgemeinen nur von fremden Unterseebooten gehandelt; daß die unsrigen diesen sehr ähneln, braucht wohl kaum besonders erwähnt zu werden. Kosten, Ausmaße, Fähigkeiten der Verwendung, sie bleiben sich überall ziemlich gleich. —

Einer allgemeinen Beschreibung eines Unterseebootes hat eine kurze Darstellung von dessen Hauptwaffe voranzugehen, des Torpedos. Denn ohne die Verwendung von Torpedos sinkt die Bedeutung der Unterseeboote fast auf Null herunter. Ihre Verwendung in einer anderen Richtung ist erst in diesem Kriege erfolgt.

Die Vorgänger der Torpedos waren die *Unterwasserminen*; diese sollten den gefährdetsten Teil eines Schiffes,



dessen Boden und Unterwasserteile zerstören, um es dadurch zum Sinken zu bringen. Die Geschichte spricht schon im Altertum von derartigen Versuchen, durch Sprengkörper den Schiffsboden zu zerstören; aber greifbare Erfolge fanden erst im amerikanischen Sezessionskriege 1861—65 statt, in dem Minen auf den Flüssen und in den Hafeneinfahrten vielfach verwendet wurden. Diese Minen, die zumeist verankert und seltener als Treibminen verwendet wurden, erhielten in Amerika den Namen „Torpedo“, nach einer Fischart, dem Bitterrochen, der heftige elektrische Schläge auszuteilen vermag. Die Seeminen waren zuerst nur hölzerne Bojen oder Tonnen, die mit Sprengstoffen, Pulver und Zündervorrichtungen gefüllt und verankert waren. Diese Auftriebsgefäße wurden durch eingestellte Ankertaue unter der Wasseroberfläche festgehalten. Später wurden größere eiserne Schwimmkörper dazu genommen. Das an die, aus dem Hauptgefäß hervorragenden, Zündervorrichtungen anstoßende Schiff brachte alsdann die Minen an seinem Boden zur Explosion. Im Laufe des Sezessionskrieges kam man in den Nordstaaten auf den Gedanken, diese Torpedos, also die Minen, nicht nur zur örtlichen Verteidigung, sondern auch beim Angriff zu verwenden. Dazu wurden die Sprengkörpergefäße vorn an langen hölzernen Stangen — Spieren — befestigt und letztere im Bug kleiner Dampfboote so angebracht, daß die Stangen im letzten Augenblick vorm Angriff so weit mit ihrer Spitze unter die Wasseroberfläche gesenkt werden konnten, daß sie den Schiffsboden des Gegners berührten. Beim Anstoß entzündeten alsdann die





Kontakt-Zündervorrichtungen den Sprengstoff, und das Schiff erhielt durch die Explosion ein Leck. Diese sogenannten *Spiere n o r p e d o b o o t e* wurden dann mit verschiedenen Vorrichtungen konstruiert und ganz besonders gebaut; aber ein sehr mißlicher Umstand ihrer Verwendung lag immer darin, daß sie, wenn sie auch noch so geschickt im Dunkeln unbemerkt an den Gegner herangebracht waren, schließlich durch die Explosion in den meisten Fällen selbst geopfert werden mußten, wobei die Mannschaften sich durch Schwimmen zu retten suchten, dabei aber oft in Gefangenschaft fielen. Sowohl dieser Umstand, als auch die große Gefahr bei der Annäherung, welche ihre militärische Verwendung vielfach ausschloß, führten zu weiteren Versuchen, nämlich dazu, schon mit den Angriffs-Fahrzeugen selbst sich unter der Wasseroberfläche dem Gegner zu nähern, Versuche, die auch schon mehrere Jahrhunderte zuvor stattgefunden hatten. Das Holzboot des Holländers *D r e b b e l* konnte sich 1624 mehrere Stunden in der Themse unter Wasser halten, aber England ging nicht weiter darauf ein.

Auch *P a p i n s* Versuche auf der Weser scheiterten 1692 vollständig, 1776 hatte dann der Amerikaner *B u s h n e l l* ein submarines Boot hergestellt, mittelst dessen er an den feindlichen Schiffsboden herankommen und an diesem ein Sprenggefäß anschrauben wollte, dessen Inhalt nach 12 Stunden durch eine Uhr zur Sprengung gelangte.

Die Versuche mißglückten. Der Amerikaner *F u l t o n*, bekannt durch die Fertigstellung des ersten Dampfbootes, nahm den Gedanken zu Ende des 18. Jahrhunderts in Paris



wieder auf. Er fuhr mit seinem Boote 1801 bei Brest — mit seinem ersten, von ihm hergestellten Dampfboot etwas später auf der Seine — und bot seine Erfindungen Napoleon an, der sich aber im Lager von Boulogne nicht darauf einlassen wollte, obwohl diese Erfindungen, mit der gleichzeitigen Verwendung von Dampfbooten, ihm vielleicht die so sehr ersehnte zeitweilige Beherrschung der Straße Calais—Dover gebracht hätten, um England, den gehähten Gegner, niederzuzwingen.

Fulton bot seine Erfindung darauf in England an; aber trotz der günstigen Erprobungen erklärte 1805 eine besondere, zur Prüfung eingesetzte Kommission: es läge nicht im Interesse einer großen Seemacht, ein Kriegsmittel zu fördern, das dazu geeignet wäre, dieser die Seeherrschaft zu entreißen. Eine seltene Kurzsichtigkeit! Aber am Ende wohl auch eine Vorahnung kommender Zeiten!

Daß auch die damalige öffentliche Meinung in allen Ländern eine solche Kampfweise, mit unsichtbaren Unterwasser-Streitmitteln den Gegner gewissermaßen hintertücks zu bekämpfen, als unritterlich und heimtückisch verwarf, sei als Kuriosum hier angeführt. Auch heute geht ja noch vielen sentimental deutschen Doktrinären das Verständnis für das innere Wesen des Krieges ab.

Dann hörte man von weiteren Versuchen erst im Jahre 1850. Die bisherigen Unterwasserboote — es sind hier nicht alle Versuche angegeben — waren aus Holz hergestellt. Ein bayerischer Artillerieunteroffizier Bauer stellte nunmehr in Kiel ein Tauchboot aus Eisen her, dessen Vorwärts-



bewegung durch eine Schiffschraube mittelst Tretrades vor sich gehen sollte. Am Bug waren vor einer Oeffnung starke wasser-dichte Handschuhe angebracht, um den Sprengkörper an die feindliche Schiffswand festzuschrauben zu können. Beim ersten Tauchversuch zu Anfang 1851 wurde das Boot in 10 Meter Tiefe eingedrückt und sank zu Boden. Nach fünf Stunden gelang es dem Erfinder Bauer mit den drei Matrosen, eine Luke zu öffnen. Die entweichende Luft riß dann alle drei in die Höhe. Das Tauchboot wurde 1887 gefunden und steht im Hof des Museums für Meereskunde in Berlin. Weitere Versuche bei Triefst und Wight sowie auf der Seine mißlangen ebenfalls. Aber 1854 bis 1856 konnte Bauer mit seinem neuen Brandtaucher bei Kronstadt viele Uebungen machen, die erst bei der 134. Tauchübung durch Versinken des Bootes ein Ende fanden. Die Kuffen ließen den Plan dann auch fallen, und Bauers weiteren Plänen wollte sich niemand mehr zuwenden, auch nicht unsere Marine, der er 1863/67 mehrere Entwürfe für den Bau eines „Tauchküstenbranders“ einreichte.

Erst im Jahre 1864 hatte ein von den Südstaaten während des Sezessionskrieges in Amerika hergestelltes submarines Boot erfolg. Es versenkte nach mehreren verunglückten Uebungen vor Charleston den Vereinigten-Staaten-Monitor „Houf-tonic“, blieb aber in dem durch die Explosion im Schiffsboden verursachten Loch mit seinem Bug stecken und ging gleichzeitig mit dem Gegner unter. In dieser Lage fand man es später auf.

Erst die praktische Einführung des Torpedos brachte die neue Unterseebootwaffe zu wirklich brauchbaren militärischen



Ergebnissen. Man war nunmehr in der Lage, ein bewegliches Untertwassergeschöß auf den Gegner zu lancieren und diesen zu versenken, ohne unmittelbar mit ihm selbst in Berührung kommen zu müssen. Inzwischen war die Technik mit der Verwendung von Schiffsstahl, von Maschinen, Einrichtungen zum längeren Atmen unter Wasser u. a. auch soweit vorwärts gekommen, daß alsbald brauchbare Konstruktionen in verschiedenen Ländern mehrfach auftauchten. Aber die Vorbedingung für die militärische Verwendung von Untertwasserbooten war eben der Torpedo, der schon von Torpedobooten aus seine furchtbare Zerstörungskraft und militärische Verwendungsfähigkeit erwiesen hatte.

Es begann also erst jetzt, nach Einführung des Torpedos und weiterer technischer Vervollendung auf allen einschlagenden Gebieten der Bauwirklicher Unterseeboote.

Das Unterseeboot ist im allgemeinen nun nichts anderes als ein unter Wasser fahrendes Torpedoboot, ja, man kann ruhig sagen, ein großer Torpedo selbst, der wiederum aus sich selber heraus Torpedos lancieren kann. —

Somit dürfte die Konstruktion eines Torpedos zuerst beschrieben werden müssen. Erfinder des ersten selbsttätigen mobilen Torpedos waren der österreichische Seeoffizier Dupis und der englische Ingenieur Whitehead, die in ihrer Fabrik in Fiume die ersten brauchbaren mobilen Untertwassergeschosse herstellten, die alsbald, zu Ende der 70er Jahre, in allen größeren Marinen Verwendung fanden; zuerst nur aus



Die im Wasser sichtbare Laufbahn  
eines Torpedos.



Englisches Unterseeboot Dodo — rechts das Verschlußstück.

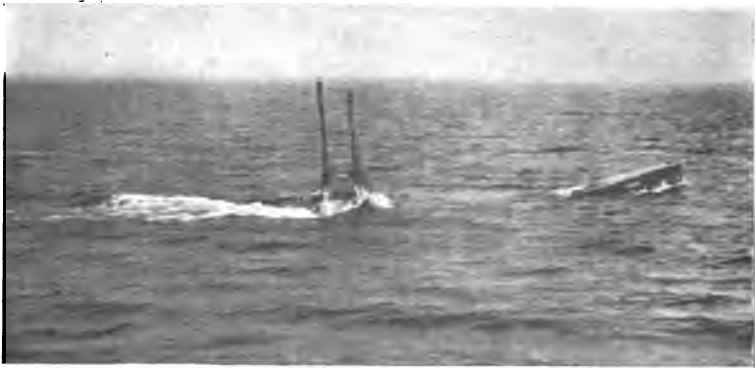




U-Boot getaucht, nur das Sehrohr ist sichtbar.



U-Boot im Begriff zu tauchen.



Auftauchendes U-Boot.





offenen Dampfbooten, an deren Seitenwänden die Lancierrohre — durchbrochene Ablasrohre — angebracht wurden.

Der Torpedo, heutzutage hört und liest man mannigfach von ihm als „das“ Torpedo, ja, bezeichnet mit diesem Wort in vielen Fällen sogar die Torpedoboote selbst, der Torpedo also, zuerst wegen seiner allgemeinen Form „Fischtorpedo“ benannt, hat die Gestalt einer Zigarre, an deren Spitze die Sprengladung mit der Kontaktzündvorrichtung angebracht ist. Der lange mittlere Teil, der zylindrische Kessel, enthält die zum Vorwärtstreiben bestimmte Preßluft — neuerdings bis über 150 Atmosphären Druck und erwärmt —, dann folgt der Maschinenteil mit der Maschine für zwei hintereinander angebrachte Schiffsschrauben (Propeller), mit Maschinen für die Tiefensteuerung, mit dem den Luftverbrauch regelnden Regulator, einer Stoppvorrichtung nach zurückgelegter eingestellter Entfernung u. s. f.

In den Torpedos ist neuerdings auch ein Gyroskop (Preiselapparat) angebracht, um die Geradeaus-Bewegung zu erhalten, die früher durch empirisch eingestellte Seitensteuer in unvollkommener Weise erfolgte. Ferner sind in ihm Einrichtungen zum Versenken vorhanden, falls der Torpedo sein Ziel nicht trifft, um dann beim etwaigen späteren Ueberlaufen nicht den eigenen Schiffen oder der Schifffahrt überhaupt gefährlich werden zu können, außerdem noch Schmiergefäße für die Maschinen u. dgl. m.

Vor dem Kessel befindet sich noch eine sehr wichtige Vor-



richtung: der Tiefensteller. Es ist dies eine hydrostatische Druckplatte in senkrechter Lage, gegen die von vorne durch Einlaßöffnungen am Rande des Torpedos der Wasserdruck und von hinten eine nach dem beabsichtigten Tiefenlauf eingestellte starke Feder drücken. Damit wird diese durch Gummischeiben abgedichtete, bewegliche Tiefendruckplatte in der Mitte ihrer Stellung festgehalten, wenn der Torpedo sich auf der gewünschten Tiefe hält, also Wasser- und Federdruck im Gleichgewicht zueinander stehen. Trifft diese Lage nicht zu, dann bewegt die Tiefenplatte die von ihr angebrachten Tiefensteuerungshebel, welche nunmehr auf die am Ende des Torpedos wagerecht angebrachten Tiefensteuer wirken und den Torpedo wieder auf die erstrebte Tiefe selbsttätig einsteuern. Für Uebungen ist der Torpedo statt des scharfen Gefechtskopfes mit der Gefechtspistole, einem gleich schwer wiegenden Uebungskopf, versehen; für Nachtübungen wird die Spitze mit Brennstoff versehen, welcher es ermöglicht, beim Auftauchen die Lage des Torpedos zu erkennen und ihn wieder einzufangen.

Die ursprünglich aus Stahl, dann aus Bronze und aus anderen Zusammensetzungen, oder aus beiden Stoffen hergestellten Torpedos, sind 5—7 m lang, haben 35—50 cm Durchmesser, ihr Gewicht beträgt mehrere Zentner, das der Sprengstoffladung — Schießbaumwolle, Dynamit — bis zu 150 kg. Ihre Geschwindigkeit im Beginn des Laufes beträgt bis zu 40 Knoten — rund 70—80 km. Die Reichweite betrug anfänglich nur mehrere hundert Meter, jetzt soll sie bereits nahezu 10 000 m betragen. (Bei Helgoland traf eines unserer Unter-



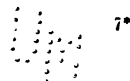


seeboote mit seinem Torpedoschuß den Schlachtkreuzer „Tiger“ auf 6000 m Entfernung tödlich.)

Die Torpedos werden nach Schwimmscheiben eingeschossen, die aus Schwimmschiffen mit darunter hängenden Netzen bestehen, die weit herunterhängen, um selbst bei tiefer laufenden noch anzuzeigen. Den Lauf eines Torpedos erfieht man aus dem Streifen der auftauchenden Luftblasen, diesen ist der Torpedo aber immer um einige hundert Meter voraus.

Während ein Schuß im Frieden — falls der Torpedo nicht aus irgend einem Umstand ganz verloren gegangen ist — nur wenig kostet, sind die Kosten im Ernstfall recht erheblich, in früherer Zeit nur 6000. Ein Torpedo kann viele hundert Schüsse aushalten, muß inzwischen aber öfter nachgesehen, auseinandergenommen, adjustiert und reguliert werden, was in besonderen technischen Werkstätten und Depots stattfindet. (In Deutschland in den großen Marineanlagen zu Friedrichsort bei Kiel, sowie auf den Kaiserlichen Werften.)

Die Torpedos werden auf verschiedene Arten lanciert, d. h., aus den Torpedoröhren oder Kanonen in das Wasser geschossen, in dem sie sich dann mit eigener Kraft fortbewegen, aus Unterwasserrohren sowie aus Ueberwasserkanonen oder Röhren geschossen, lanciert. Die Lancierung geschieht durch Preßluft oder eine schwache Pulverladung, so daß die Torpedos nicht mit gar zu großer Geschwindigkeit ins Wasser eintreten, auch nicht von gar zu großer Höhe in dasselbe hineinfallen, was ihren Steuereinrichtungen schaden





könnte. Raum in das Wasser eingetreten, beginnt die eigene Maschine zu arbeiten.

Große Schwierigkeiten bereitete die Lancierung während voller Fahrt aus den in den Schiffswänden großer Schiffe unter Wasser angebrachten Ausstoßrohren. Hierbei werden unmittelbar vor dem Ausstoß starke Führungsleisten mit Luftdruck seitwärts aus der Bordwand herausgeschoben, von denen der mit starken Führungswarzen versehene Torpedo erst in dem Augenblick ganz frei wird, in dem sein Hinterteil sich außerhalb der Bordwand befindet.

Es gibt auf großen Schiffen nur feste Ausstoßrohre im Bug und Heck — im letzteren Falle seitlich von Schrauben und Steuerruder — sowie unter einem bestimmten Winkel eingebaute Seitenrohre; alle unterhalb des Panzerdecks. Kleinere Schiffe haben außer den Bugrohren auch oben auf Deck bewegliche Ausstoßrohre, ebenso wie die Zerstörer und Torpedoboote. Auf Unterseebooten sind außer mehreren Bugrohren und Heckrohren nur bei wenigen Konstruktionen auch außerhalb des festen Schiffskörpers Torpedorohre für Breitseitschüsse angebracht.

Besonders hergestellte und fein erfundene Zielapparate ermöglichen das Einstellen der Rohre oder das Einsteuern des ganzen Bootes oder Schiffes in die zum Treffen erforderliche Richtung. Der den Torpedo Abschießende hat sich natürlich große Übung im Schätzen von Fahrt, Richtung und Entfernung des Gegners anzueignen, um gute Treffergebnisse zu erzielen.

Ein Torpedo ist somit eine der sinnreichsten technisch-

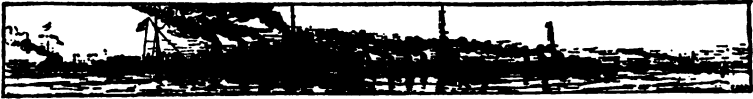


militärischen Einrichtungen, die es überhaupt gibt, und ein Unterseeboot, das solche Geschosse verwenden soll, in noch höherem Maße. Man kann ein Unterseeboot, das, wie gesagt, im allgemeinen nichts anderes als ein unter Wasser fahrendes Torpedoboot ist, gewissermaßen einen verprüßerten Torpedo nennen, der eine Besatzung birgt und selbst wiederum Torpedos schießt. —

Nun zu den neuen Unterseebooten selbst, von denen einzelne fremder Herstellungen eingehender beschrieben werden sollen.

Die ersten neueren Unterseebootskonstruktionen — 1871 durch den Amerikaner Holland, 1885 durch den Schweden Nordenfält, 1886 durch den Engländer Campbell, 1887 durch den Dänen Sövgård gebaut — seien hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Man ersieht aus dieser kurzen Angabe, daß schon durch viele Jahrzehnte an der Vollendung dieser neuen Waffe des Seekrieges gearbeitet worden ist.

Erst 1889 brachte der Franzose Bédé nach dem Preisaus schreiben des Admirals Ube ein Boot von 34 m Länge, 2,4 m Breite und 106 Tonnen Größe, ein leidlich brauchbares Unterseeboot, fertig den „Gymnote“, dem bald bessere Konstruktionen folgten. Ingenieur Holland erschien 1896/97 mit verbesserten Konstruktionen auf dem Plan. Aber erst der „Marwal“ des Franzosen Laubeuf — nachdem inzwischen auch die französischen sogenannten Morseboote nicht befriedigt hatten —, ergab ein kriegsbrauchbares Unterseeboot. England erbaute 1902 die ersten Hollandboote; das erste Boot war nur



21 m lang, hatte nur 120 Tonnen Gehalt, lief 7—8,5 Seemeilen und hatte nur 9 Mann Besatzung. Es folgten dann die kleinen nordischen Marinen mit ähnlichen Konstruktionen, die hauptsächlich in Italien gearbeitet wurden. Dort war bereits 1896 ein brauchbares Unterseeboot, der „Delfino“, hergestellt worden. Ingenieur Laurenti erbaute zehn Jahre später sehr verbesserte Boote und stand die italienische Unterseeboots-Herstellung bald auf besonders erwähnenswerter Höhe.

In Deutschland begann man erst, unter Ausnutzung der überall und vielseitig gemachten Erfahrungen, mehrere Jahre später als England mit dem Bau von Unterseebooten, die immer größere Ausmaße annahmen und jetzt, wie dies nur die große Kriegserfahrung mit ihren hohen Forderungen so schnell zeitigen konnte, im Stande sind, mehrere tausend Seemeilen zu durchfahren und viele Tage lang unter Wasser zu bleiben.

Aber die Bezeichnung „Unterseeboot“ ist eine allgemein irreführende. Fast alle sogenannten Unterseeboote — der Name ist beibehalten — sind Tauchboote, also keine Unterwasserboote, d. h. sie fahren meistens und sogar die bei weitem größte Zeit über Wasser, also in aufgetauchtem Zustande. Es liegt dies an der Betriebsart der Maschinen. Unter Wasser können nur die, durch aus Blei-Akkumulatoren gelieferten Strom getriebenen, elektrischen Maschinen verwendet werden, wohingegen in aufgetauchtem Zustande Dampf- oder meistens Dieselmotoren (Explosions-Motoren) die Vorwärtsbewegung des Bootes verursachen, von denen es eine größere Anzahl von Arten gibt (Petroleum,



Benzin usw.). Es ist das natürlich ein recht mißlicher Umstand, verringert die Gebrauchsfähigkeit und erschwert die Anwendungsarten der Unterseeboote in hohem Maße. Sind die Akkumulatoren entladen (d. h. ist ihre Kraft verbraucht), so können deren Batterien während der Fahrt durch die Motoren oder im Ruhezustande des Bootes durch eine kleine Dynamomaschine wieder aufgespeist werden.

Einziger Vorteil der Unterwasserboote ist, daß sie im allgemeinen etwas schneller laufen, weil sie leichter sind und nur mit elektrischen Maschinen arbeiten. Daß diese Boote auch schneller untertauchen können als die Tauchboote, ist gelegentlich auch von Belang. Nur wenige Staaten, z. B. Dänemark, verwenden solche Unterwasserboote, die nur zur örtlichen Verteidigung dienen sollen. Die meisten Unterseeboote sind mithin Tauchboote, also besonders konstruierte, im aufgetauchten Zustande eben über der Wasseroberfläche fahrende, kleinere Torpedoboote, die zur Angriffsverwendung ihrer Hauptwaffe, der Torpedos, jedesmal untertauchen, sowohl zur eigenen Sicherheit als zum unbemerkten näheren Herankommen an den Gegner.

Außer mit Torpedorohren und Torpedos sind sie noch mit 1 bis 2 kleinen Schnelladeschüssen bestückt, die natürlich nur in aufgetauchtem Zustande zu verwenden sind und vor jedem Untertauchen in das Bootsinnere versenkt werden müssen.

Den Hauptteil eines Unterseebootes — dieser allgemein geltende Name wird auch hier beibehalten — bildet der sogenannte **D r u c k k ö r p e r** — so benannt, weil er dem äußeren



Wasserdruck standhalten soll —, ein je nach der Größe des Bootes bis zu 40 m langer und bis zu 7 m im Durchmesser haltender starker Stahlzylinder, der einen Wasserdruck von mehr als 50 Atmosphären aushalten kann (bei 2—3facher Sicherheit), so daß die Unterseeboote sich mit vollkommener Sicherheit in einer Wassertiefe bis zu 50 Metern und mehr aufhalten können, ohne eingebrückt zu werden.

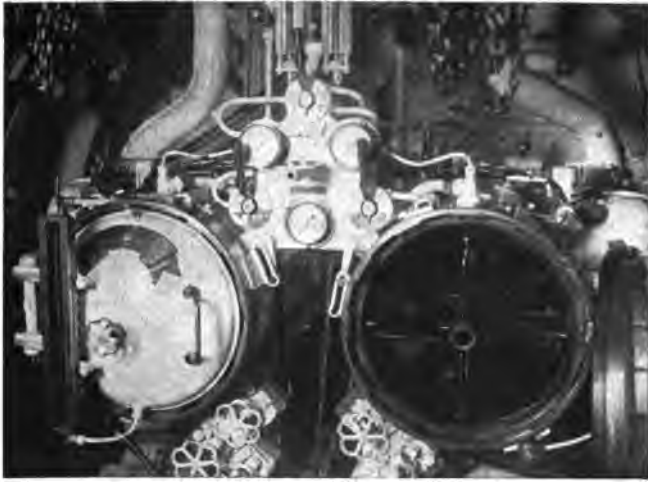
In diesem Druckzylinder, der nach vorne und hinten etwas zugespitzter ist, befinden sich in der Mitte die Wohnräume von Offizieren und Mannschaften, unterhalb des oben auf dem Druckkörper angebrachten, bis zu sechs Meter hohen Kommandoturms, der eine fortnehmbare Kommandobrücke trägt. Nach vorne sind die Haupttorpedoräume, nach hinten die Maschinenräume eingebaut, seien es Schwerköl-, Petroleum-, Petroleum-Paraffin-, Benzin- oder Dampf-Maschinen. Im Kommandoturm befinden sich die vielen Befehlsapparate, Steuervorrichtungen usw. Die Geschütze, der Mast mit Signaleinrichtungen, die Ventilatoren und die Schrohre (Periskope), können in den Schiffskörper beim Tauchen hineingezogen werden oder sie werden, wie letztere — dann gerade weit herausgeschoben. Elektrische Beleuchtung, Unterwasser-Schallsignalarbäte, Einrichtungen zum Telephonverkehr bei etwaigem Sinken, Maßnahmen zum Atmen bei langem Untergetauchtsein u. a. vervollständigen die vielen sinnreichen Vorrichtungen, so daß auf dem kleinen Raum eines neuen Tauchbootes sich wohl alles vereint, was es an neuzeitlichen Erfindungen aller Art überhaupt gibt.



Bild in den Torpedoraum eines U-Bootes.



Der Ingenieur im Maschinenraum.



Die Torpedorohre: rechts geöffnet, links geschlossen.



Der Führer am Sehrohr.





Der Hauptteil des Unterseebootes, der Druckkörper — bei den neuesten Konstruktionen ist das ganze Boot ein einziger, schiffsförmiger Druckkörper — ist von Tanks umgeben, die, auf der Außenseite des Druckkörpers befestigt, die Schiffsform des Bootes ergeben.

Diese Behälter enthalten auch die Brennvorräte an Oelen; letztere schwimmen auf dem von unten durch Bodenventile einbringenden Seewasser, und die Tanks sind mit Sicherheits- sowie Rückschlagsventilen versehen. Beim Untertauchen werden diese Tanks mit Seewasser ausgefüllt; sie dienen ferner zum Regeln der Mittel-Schwimmlage. Der Restauftrieb wird zum Teil auch von ihnen hergegeben, und ferner sind sie dazu nötig, um den Gewichtsverlust an Brennstoff und Schmierölen, Lebensmitteln und Wasser, Torpedos und Munition, sowie an Druckluft usw. durch Wasserballast zu ersetzen. Durch diese erhält der Druckkörper eine mehr fisch- und schiff förmige Gestalt, mit Spitze und Hinterteil. Die neueren Unterseeboote haben, wie bereits erwähnt, überhaupt eine vollkommenere Schiffsform, besonders die großen Boote, die für den Hochseekrieg gebaut sind. Der Körper bildet somit ein ganzes. In dieser Richtung sind die Italiener — deren Unterseeboote zu den besten aller Nationen gehören, seit 1908 vorangegangen. Aber die italienischen Boote sind wegen ihrer Kleinheit mehr für den Küstenverteidigungsdienst allein bestimmt.

Die Größe der Unterseeboote, dieser Name — obwohl fast nur noch Tauchboote und nur selten reine Unterseeboote mehr



gebaut werden — der nun einmal allgemein in Gebrauch gekommen ist, soll auch hier weiter beibehalten werden, und um so mehr, als bei den meisten Booten nur 15—30 Prozent der aufgetauchten Wasserverdrängung über der Oberfläche bleiben — beträgt bis zu 1100 Tonnen Wasserverdrängung untergetaucht (mit etwa 30 Prozent Reserve bei französischen Booten), aufgetaucht etwa 800 Tonnen. (Unterseeboote bis zu 2000 Tonnen werden bereits konstruiert.) Ihre Länge beträgt bis zu 55 Meter (in England bereits über 60 Meter), die Breite bis zu 7 Meter, die Höhe, abgesehen vom 5—6 Meter hohen Kommandoturm, etwas mehr. Sie laufen aufgetaucht 18 Seemeilen Fahrt, untergetaucht nicht ganz zwei Drittel dieser Geschwindigkeit. Die Zahl der Pferdestärken der Maschinen beträgt bis zu 1600, die der elektrischen Motoren bis zu 200. Ein schwer zu lösendes Problem war die Ermittlung der besten Propeller-Verhältnisse, weil diese sowohl in aufgetauchtem, als in untergetauchtem Zustande, also unter verschiedenen Druckverhältnissen, möglichst günstig verwertet werden sollen. Die Besatzung besteht aus 15—25 Personen. Lebensmittel, Brennstoffe, Schmieröl und andere Vorräte können für die Dauer eines Monats etwa mitgenommen werden. Die Kosten eines solchen Bootes betragen bis zu 2 Millionen Mark, ähnlich wie bei den mittelgroßen Torpedobooten.

Zu unbedingt brauchbarer militärischer Verwendung gelangten die Unterseeboote aber erst mit Einführung der über die Wasseroberfläche hervorragenden *Schrobre*, der Periskope, da man unter Wasser nur wenige Meter sehen kann.



In unseren Fabriken von Zeiß und Goerz besitzen wir dafür erstklassige Anlagen. (Näheres über das Sehrohr siehe Seite 115.)

Alle Staaten, jedenfalls die größeren, haben Mutter-Depotschiffe für ihre Unterseebootsflottillen gebaut, die nicht nur mit Reserve-Vorräten aller Art und Reserve-Mannschaften ausgerüstet sind, sondern auch als Hebeschiffe bei Unglücksfällen dienen. Sie liegen in der Nähe der Übungsplätze, haben aber keine eigentliche Kriegsverwendung.

Haupt-Werften und Fabriken, die auch für Auslandsstaaten liefern, sind, abgesehen von den vielen einzelnen Staatswerften, Germania-Krupp in Kiel, Whitehead in Fiume, Fiat-Werke in Spezia, Cantori Riuniti in Muggiano, Armstrong in Selby, Vickers in Barrow, Scotts in Greenock, Thornycroft in Southampton, Schneider-Creuzot in Cherbourg und in Châlon-sur-Marne, Newski-Werft in St. Petersburg, Nobel & Dessner in Reval, American Laurenti Co. (Cramp & Son) in Philadelphia, Holland Co. in New York, Lake-Torpedoboot-Co. in Bridgeport u. a.

Ebenso wie der Torpedo (und wie das Flugzeug in der Luft) kann das Unterseeboot als Tauchboot unter Wasser nur in der Bewegung Verwendung finden; es bedarf zum Einwirken der Tiefensteuer einer gewissen Geschwindigkeit und kann nur mittels dieser untertauchen, da es Auftrieb besitzen muß, um überhaupt schwimmen zu können, und selbst unter Wasser der Reserve-Auftrieb nicht ganz fehlen darf, um wiederum selbst ohne Fahrt im Notfall in die Höhe zu gelangen. Will



es unter Wasser stillliegen, so bedarf es einer festen Verankerung am Meeresgrunde.

Die Unterseeboote haben bis zu 6 Ausstoßrohre (4 im Bug, 1—2 im Heck) und sind mit 8 bis 10 Torpedos ausgerüstet; an Geschützen stehen oben bis zu 2 Schnelladekanonen von etwa 8 cm Kaliber. Der Aktionsradius, d. h. die Fähigkeit des Zurücklegens einer Fahrt hin zum Zielpunkt und zurück bis zum Ausgangspunkt, beträgt bereits nahezu 2000 Seemeilen; die neuesten Boote können also eine Strecke von rund 4000 Seemeilen fahren (= 7000 Kilometer), ohne Betriebsstoff und Lebensmittel ergänzen zu müssen. Große, in Amerika gebaute Boote sollen lezt hin den Atlantischen Ozean durchquert haben. Handwaffen, Handgranaten und kleinere Sprengkörper ergänzen ihre militärische Ausrüstung. Viele besitzen auch ein kleines Weiboot, das in den Seitentanks geborgen werden kann. Die Funkspruch-Einrichtung ermöglicht Verbindung auf weitere Entfernungen hin. —

Im Frieden werden die Unterseeboote meist in Gruppen von mehreren Booten (bis zu 5) zu größeren Verbänden — Flottillen, Halbflottillen — zusammengestellt und üben dementsprechend öfters gemeinsam. Entgegen der Taktik der Torpedoboote findet, der Eigenart der Waffe halber sowie wegen des immerhin selbst bei Tage beschränkten Sehvermögens, ihre militärische Verwendung im Kriege im allgemeinen nur als Einzelboot statt. Sollen mehrere Boote auf einem größeren Seekriegsgebiet auftreten, so ist demgemäß ihr taktischer Wirkungskreis in bestimmter Weise vorher genau festzulegen und



zu beschränken, damit sie nicht einander schädigen. Auf einem kleineren Gebiet hat dann eine besondere Zeiteinteilung einzutreten.

Während die Hauptverwendung der Torpedoboote nachts in Verbänden stattfindet, ist die Hauptangriffszeit der Unterseeboote der Tag. Fälle, wie die Versenkung des englischen Linien-schiffes „Formidable“ im westlichen Teil des Kanals während der sehr stürmischen Sylvesternacht, werden selten stattfinden. Schon allein aus den beiden Gründen, daß nachts alle Gegner abgeblendet und unbeleuchtet fahren, und daß die Unterseeboote überhaupt nachts nur sehr schlecht beobachten können, in solchen Fällen wie der eben angeführte im hohen Seegang noch schlechter.

Ihrer militärisch-strategischen Verwendung scheint nach den neuesten Erfahrungen kaum eine Grenze — jedenfalls nur eine sehr weit gesteckte — gesetzt zu sein; nautisch-seemannisch ebenfalls nicht. Jedenfalls übertreffen sie darin anscheinend die Torpedoboote. Unsere herrlichen Unterseeboote haben mit ihren großartigen Leistungen die gehegten Erwartungen bei weitem übertroffen. Der Krieg ist für sie der beste Lehrmeister und überhaupt für die gesamte Entwicklung der Unterseeboots-waffe der Hauptförderer gewesen. Ohne diesen Krieg wäre sie, wie bereits erwähnt, noch nicht so weit gekommen mit ihren Leistungen.

Die Erfolge deutscher Unterseeboote sind in diesem großen Weltkriege ganz außerordentlicher Art gewesen. Einige ihrer



Hauptvertreter waren „U 9“ und „U 29“, sowie „U 21“ und „U 51“. An die Namen *Wedigen* und *Hersing* knüpfen sich ihre Hauptfolge. Sie haben nicht nur in Ost- und Nordsee, in den Gewässern um Englands Küsten herum, sondern sogar im fernen Mittelmeer sowie im Ägäischen und Schwarzen Meere englische und andere Kriegsschiffe, große und kleine Transportschiffe und Handelsdampfer mehrfach zur Strecke gebracht, so daß sich die englische Hochseeflotte nicht mehr auf offener See, ja sogar nicht einmal an der eigenen Küste mit ihren Großkampfschiffen zu zeigen getraut. Im Mittelmeer, in der Levante sowie im Schwarzen Meer war im Herbst 1915 die Schifffahrt erheblich gehemmt und zeitweise ganz unterbunden. Alsdann sind sie der Schrecken der englischen und ebenfalls der mit Banntware (Konterbande) beladenen neutralen Handelschiffe geworden, von denen bis Ende August, also in Jahresfrist über 500 versenkt, schwer beschädigt oder aufgebracht wurden, mit einem Tonnengehalt von fast 1 Million Tonnen, d. h. etwa  $\frac{1}{20}$  des Gesamttonnengehaltes der britischen Handelschiffe. Das ist denn doch schon eine recht erheblich große Zahl. An dem Gesamtausfall der Handelsflotte haben allerdings die Minenleger — sowie vielerlei andere Umstände — auch ihren gebührenden Anteil, denen im Weißen Meere, nahe von Archangelsk, ebenfalls manche Dampfer zum Opfer fielen. Und die neueste Tat eines Unterseeboots, das technische Anlagen an der Nordostküste der Irischen See beschoß, ist auch ganz besonders zu werten; die verursachten Schäden haben wieder vielfache Erregung hervorgerufen. Dies Boot hat da-



durch Besonderes geleistet, daß es wie ein Torpedoboot offen umherfuhr und gewissermaßen außerhalb seines eigenen Kampfelements auftrat. Unsere Unterseeboote haben die an ihr erstes kriegerisches Auftreten gestellten Erwartungen übertroffen. Daß sie nicht in Kürze die englische Schifffahrt vernichten konnten, lag auf der Hand, denn bei einem Verkehr von etwa 200 Schiffen täglich, die in Englands Häfen anlaufen oder aus ihnen herauskommen, können selbst mehrere, täglich wirkende Zehner von Unterseebooten nicht auf einmal diesen Verkehr aufheben. Aber sie haben doch derartig gewirkt — in Verbindung mit vielen anderen Faktoren, welche die englische Volkswirtschaft andauernd auf das allerempfindlichste schädigen — daß Lord Selborne, ein früherer Admiraltätslord, öffentlich aussprach: „sie nähmen von der englischen Schifffahrt einen schweren Zoll“, und wären imstande, „der britischen Handelschifffahrt noch den Todesstoß zu geben“.

Es sei hier kurz erwähnt, daß die Unterseebootswaffe unserer vier Gegner nicht annähernd gleich Großes — auch die Erfolge aller zusammengerechnet — aufzuweisen hat und sich der unsrigen gegenüber teilweise recht minderwertig zeigte.

Wir können somit erwarten, daß unsere wackeren Unterseeboote, die dauernd rastlos an der Arbeit sind, unseren schlimmsten Gegner, den großen Welten-Seeräuber, allmählich mürbe machen, in Verbindung mit den österreichisch-ungarischen Unterseebooten, die in der Adria und letzthin auch im Mittelmeer erfolgreich aufgetreten sind. „U 9“ hat mit dieser Arbeit kräftiglich begonnen; andere haben sie fortgesetzt.



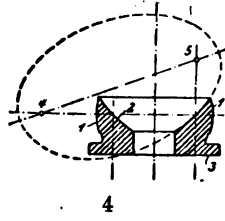
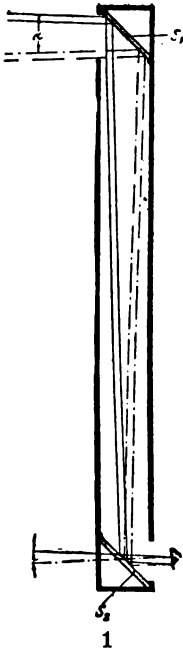
Er hat gezogen, der Unterseebootskrieg! Die englische Presse — und vielfach die ihr gefügige Gefolgschaft des Auslandes —, wie immer mit Lüge und Verleumdung arbeitend, versuchte zwar, ihn lächerlich zu machen und als nutzlosen Bluff zu kennzeichnen; mit der Erkenntnis seiner Gefährlichkeit aber wurde er alsdann gebrandmarkt und als verabscheuungswürdig, alle Gesetze der Menschlichkeit verletzend hingestellt. Schädete er doch dem stolzen Großbritannien so gewaltig. Schließlich wurde er aus Furcht und Besorgnis als unwesentlich und ohne Bedeutung geschildert.

Die Unterseebootswaffe hat sich schnell einen ersten Platz von großer Bedeutung in allen Weltflotten errungen; ihre weitere Entwicklung wird noch mancherlei Bedeutames herbeiführen. Die kleineren Staaten haben eine gewichtige Verteidigungswaffe mit ihr erhalten, weit wichtiger, als es jeinerzeit die Torpedoboote waren.

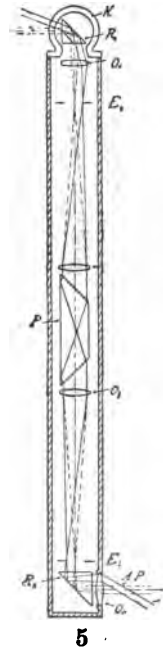
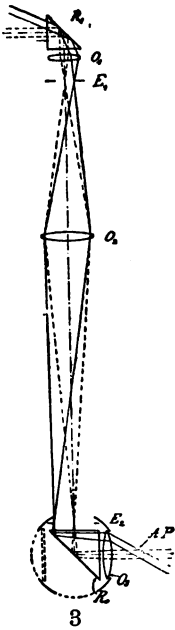
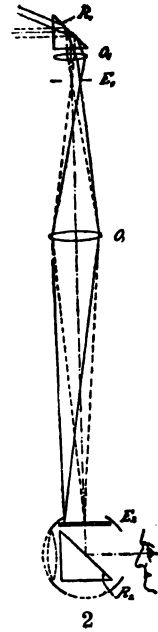
Daß sie solche Bedeutung und Wertschätzung nur in einem großen Seekriege erlangen konnten, liegt auf der Hand und ist bereits hier erwähnt.

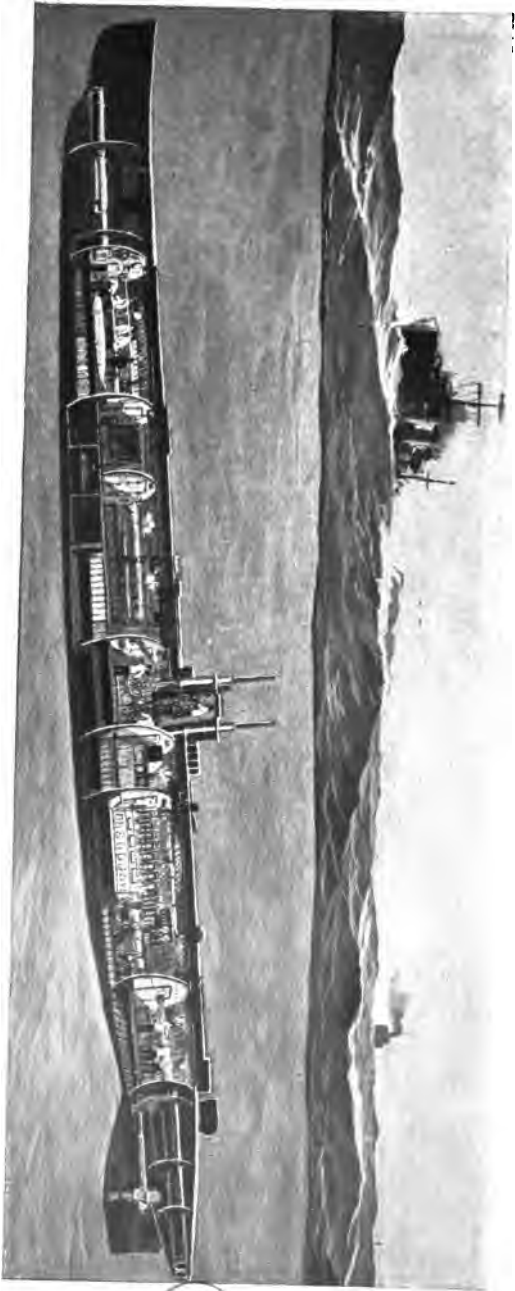
In der Schrift von Hans Steinhilber: „England und der U-Boot-Krieg“, welche die politische, handelswirtschaftliche und rechtliche Seite in erster Linie behandelt, sind viele Angaben neutraler Blätter angeführt, die Zeugnis ablegen von dem gewaltigen Erfolg, den die Unterseebootswaffe bisher erlangte. Er schließt mit den Worten: „So hat bislang das deutsche Unterseeboot manches erreicht, was England in stolzer





Das Auge  
des Unterseeboots.  
(Seyt siehe Seite 115 und 116.)





**Untergetauchtes heuffches 21-Boot im Durchſchnitt.  
Nach einer engliſchen Darſtellung.**



Unnahbarkeit und felsenfester Ueberzeugung von seiner Macht aere perennior sich nur träumen ließ: es hat englische Kriegsschiffe vernichtet, es hat englische Handelsdampfer versenkt, es hat Lohn-, Fracht- und Versicherungs-Erhöhungen hervorgerufen, es hat Streiks angezettelt, es hat die Lebensmittelpreise in die Höhe geschraubt, es hat den ganzen englischen Handel durcheinander geworfen, es hat vor allem, um bei dem Wille des „Nieuwe Winstoter Courant“ zu bleiben, ein David, die Achtung vor dem Riesen Goliath bei den Neutralen zunichte gemacht: Englands Ansehen bei den Völkern als unumschränkte Herrscherin der Meere beginnt erheblich abzubröckeln. Das ist wohl nicht der Hauptzweck des Unterseebootkriegs, vielleicht aber bis jetzt sein bedeutendster Erfolg!“

Der größte Seeräuber der Welt, der kein Recht, keinen Anstand, keine Sitte mehr kennt — er hat sie seit Jahrhunderten nicht mehr gekannt — dem nur eines gilt: englisches Faustrecht, er muß in seiner Ungewalt in allen Weltteilen schweren Abbruch erleiden, soll die Welt endlich einmal wieder frei aufatmen können. Deutsche Kraft und Macht werden das noch zuwege bringen.

Es bleibt Otto Weddigen und vieler seiner Kameraden unzweifelhaftes großes Verdienst, diese neue Waffe des Seekrieges mit solcher Bestimmtheit und Klarheit in die Flotten eingeführt zu haben. Es war eine deutsche Großtat, ein Zeichen deutscher Fähigkeit, deutschen Denkens, Arbeitens und Handelns, wie wir so viele ähnliche in dem großen Weltkriege kennen und schätzen gelernt haben.



Die Unterseebootswaffe ist das beste Mittel zur Herstellung der „Freiheit der Meere“, das einzige Mittel, um die schwächeren kleinen Staaten vom Banne englischer Allgewalt unabhängig und frei zu machen. Die zukünftigen Friedenskongresse im Haag — (sollten sie einstweilen nicht besser ganz aufhören?) — sie dürfen nicht zu Rechtsausführungen gelangen und nicht den Unterseebootkrieg beschränkende Auslegungen festsetzen, die nur einzig und allein dem skrupellosen Großbritannien, das alle ausbeutet und vergewaltigt, zum Nutzen gereichen würden. Alle anderen Staaten würden dann wieder einmal das Nachsehen haben.

Dem haben die Taten unserer Unterseeboote vorgebeugt!



# Das Auge des Unterseeboots

Eins der wichtigsten Organe des U-Boots ist ohne Zweifel das Sehrohr, wenn nicht das wichtigste, weil ohne dieses Orientierungsmittel ein richtiges Unterseeboot überhaupt unmöglich ist.

Beim Periskop handelt es sich darum, die Blickrichtung beziehungsweise den Gang der ins Auge zu lenkenden Strahlen gewissermaßen zu knicken. Das wird uns klar werden, wenn wir die Abbildung 1 auf der in Frage kommenden Wundertafel betrachten. Diese stellt nämlich ein ganz einfaches Periskop dar. Man muß sich nur vorstellen, daß das obere Ende des röhrenförmigen Apparates über den Wasserpiegel hinausragt, während sich das Auge des Beobachters unten in einem Raum des Tauchbootes befindet.

Oben wird die Umgebung bei a in einer fensterartigen Öffnung sichtbar, und es werden die Lichtstrahlen, die von den betreffenden Gegenständen ausgehen, durch einen Spiegel  $S_1$  gebrochen und in das Rohr hineingelenkt. Am unteren Ende desselben fallen sie dann auf einen zweiten Spiegel,  $S_2$ , der ihnen wiederum eine neue Richtung zuweist, so daß schließlich ein Bild der Umgebung in jenes Auge gelangt, welches unten rechts in der Figur zu sehen ist.

Ein solch einfaches Sehrohr bietet natürlich ein viel zu kleines Gesichtsfeld.

Ein Periskop, das umfangreichere Bilder deutlich und lichtstark zeichnet, ist in Figur 2 dargestellt. Hier sehen wir zunächst den oberen Spiegel durch ein dreiseitiges Glasprisma ersetzt. Die wagerecht ankommenden Strahlen fallen dabei unter einem so spitzen Winkel auf die schräge Fläche von  $R_1$ , daß sie dort nicht mehr in die Luft übertreten können, sondern „total reflektiert“ werden, wie die Darstellung zeigt. — Nicht darunter befindet sich nun eine Linse  $O_1$ , welche in der Ebene  $E_1$  ein sogenanntes objektives Bild der beschauten Außenwelt entwirft. Dieses in der Luft schwebende Bildchen wird dann durch eine zweite Linse ( $O_2$ ) gewissermaßen heruntergeholt, und es erscheint daraufhin auf einer Mattscheibe, die bei  $E_2$  angegeben ist. Eine solche ist natürlich durch-

scheinend, und die spiegelnde Fläche eines zweiten Glasprismas ( $R_2$ ) ermöglicht es dem Beobachter, das Bildchen mit normaler Kopfhaltung zu betrachten.

Den unteren Teil des Periskops muß man sich nun drehbar vorstellen, und er kann auch die Stellung der Figur 3 einnehmen. Hierbei ist die Mattscheibe zur Seite gedreht, und das Bildchen schwebt in der Luft. Es kann aber nun mittels des Okulars O. beschaut werden, nachdem seine Strahlung durch das untere Glasprisma umgebogen worden ist. Hier handelt es sich also deutlich um ein Fernrohr.

Derartige Periskope umfassen ein Gesichtsfeld von etwa 45 Bogengraden. Dabei wird es nicht als die Aufgabe der ersteren erachtet, die Dinge größer erscheinen zu lassen, als sie mit unbewaffnetem Auge aussehen würden, wenn man sie vom nicht untergetauchten Boote aus betrachtete. Denn es würde sich sonst das unmittelbare Abschätzen der Entfernungen schwieriger gestalten. Im allgemeinen begnügt man sich daher mit einer anderthalbfachen Vergrößerung, bei welcher sich, wie die Erfahrung lehrt, die Gegenstände in ihrer natürlichen Ausdehnung zu präsentieren scheinen.

Will man den gesamten Horizont beherrschen, so muß das Periskop offenbar gedreht werden. Ein Drehen des ganzen Apparates ist aber darum mißlich, weil dann der Beobachter unten ebenfalls im Kreise herumwandern muß. Und wenn man das Reflektorprisma oben allein herumbewegen wollte, so würde zwar der ganze Horizont zur Geltung gebracht werden können, aber es würden die Bilder teilweise schief oder auf den Kopf gestellt erscheinen.

Diesem Mangel will nun das „Ringbild-Periskop“ abhelfen (Abb. 4). Hier müssen wir die schraffierten Flächen als den Schnitt durch einen ringförmigen, prismatischen Körper auffassen, und es ist gewissermaßen das Prisma  $R_1$  der vorigen Bildchen zu einem Ringe gekrümmt. Diese ringförmige Darstellung ist aber nichts weniger als anschaulich, und für das Mittelbild bleibt nach wie vor eine Drehung des ganzen Apparates notwendig. — Besser löst das „Kundbild- Fernrohr“ die Aufgabe des Drehens (Abb. 5). Hier wird nur der Kopf des Apparates bewegt, während das Prisma P automatisch dieser Bewegung mit der halben Winkelgeschwindigkeit folgt. Beide Bewegungen wirken dabei an sich bildstürzend, aber derart, daß sich ihre Wirkungen gegenseitig aufheben.





## Anhang

### Aus dem Tagebuch und den Briefen Otto Weddigens

**W**ie in der Folge wiedergegebenen Auszüge aus den Aufzeichnungen Weddigens beziehen sich nur auf eine kurze besondere Zeit seines Dienstlebens und geben seine Bemerkungen über die Jahre seines Auslandskommandos in Ostasien wieder, wo er als Wachtoffizier auf dem Kanonenboot „Tiger“ und später als Kommandant auf dem Fluskanonenboot „Waterland“ eingeschifft war. Sie bringen manche Aeußerungen, die in seine Anschauung der Dinge einen Einblick gewähren und sind stellenweise recht fesselnd zu lesen. Man vergesse nicht, daß sie von einem immerhin noch jungen Offizier niedergeschrieben worden sind und nur für die Seinigen bestimmt waren.

Die folgenden Aufzeichnungen — von denen etwa die Hälfte der vorhandenen hier wiedergegeben ist — sind als „Tagebuch“ begonnen, dann als Briefe an die Eltern fortgesetzt.

Tsingtau, den 21. Juni 1906.

Nach schöner Ueberfahrt, die nur den einen Fehler der reichlichen Länge hatte, sind wir gestern 8 a. m. in den Hafen



von Tsingtau eingelaufen und haben am Quai I festgemacht. Die Zeit war noch etwas früh, und so mußte das Ankunfts-signal erst alles aus der Koje treiben; so kam es denn, daß das ganze deutsche Tsingtau erst etwas später am Dampfer erschien, um dann allerdings, wie mir schien, das Versäumte nachzuholen . . . Als letzte kamen die Herren von der Royal-Artillerie in ihren eigenen Zweispännern, bzw. zu Pferde, — natürlich jeder begleitet von seinem ebenfalls berittenen Wazo (Pferdejungen). An der Hand der dicken Gelder treten alle Artilleristen so auf . . . Gestern nachmittag fuhren wir mit der Miksha in die Stadt, die in etwa  $\frac{3}{4}$  Stunden vom großen Hafen zu erreichen ist. Wir fuhren unter Führung von H. M. bis zum Strandhotel. Das ist so der Weg, den man machen muß, um sich einen Eindruck von der jüngsten Kolonie verschaffen zu können; dieser ist für alle, die Tsingtau gesehen haben, ein sehr günstiger. Das eigentliche deutsche Viertel besteht aus lauter sehr geschmackvollen Villen, fast jede mit Spiel- oder Tennisplatz. Die Straßen sind sehr großzügig angelegt und zum Teil noch im Bau. Kraft und Licht geben die vielen elektrischen Kabel. . . . Das Hinterland hat immense Schätze an Kohlen und Erzen, aber die wichtige und hoffnungsvolle Bahn, die von hier ausgeht, befindet sich größtenteils in fremden Händen. Ich verstehe freilich nichts davon. Nach Angabe der auf prima Papier gedruckten, 180 Seiten starken Gedenschrift ist die Zukunft von Tsingtau das reine Paradies, und darauf freuen wir uns alle. Alles in allem ist es wirklich erhebend für jeden Deutschen, zu sehen, was in Kiautschou in





nicht ganz 10 Jahren erreicht worden ist; vorher war bekanntlich nur eine günstige Innenbucht dort, im übrigen nichts.

Gestern abend war ich bei A. M. auf „Fürst Bismarck“. Daran anschließend ging's zu M. auf die „Gansa“, dessen überaus liebenswürdiger Gastfreundschaft wir frohe Stunden verdanken.

Typisch für Ostasien scheinen mir die immer fröhlichen Gesichter zu sein.

„Titania“, den 25. Juni 1906.

In Tsingtau noch sehr nette Tage verlebt. . . . Für die nächsten beiden Tage hatten der Doktor und ich noch eine zweitägige Partie nach Lauschan (Mecklenburg) geplant, mußte jedoch aufgegeben werden, da sich in der Nacht „Titania“ einstellte, der mit vieler Mühe vollgepackt werden und uns nach unserem Bestimmungsort — Schanghai — bringen sollte. Das Laden mit den Gütern für „Luchs“, „Waterland“ und „Vorwärts“ beschäftigte mich bis abends spät, so daß ich nicht mehr die beabsichtigten Gäste bei mir haben konnte. . . . Die größte Ueberraschung hat mir die schriftliche „Uebergabe I. O.“ von meinem Vorgänger A. gebracht: eine für mich außerordentlich wertvolle Zusammenstellung der von ihm gemachten Erfahrungen im letzten Jahr, und zwar alle Gebiete betreffend. Für diese mühevollen Arbeit bin ich meinem Vorgänger sehr, sehr dankbar, soll es doch für mich das Mittel sein, um den vielen Fehlern, die man als junger Offizier in solchen Stellungen macht, nach Möglichkeit vorzubeugen. Wie ich erfahre, wird meine Position an Bord durchaus selbständig sein und Arbeit



in Fülle und Fülle bringen. Die Glückwünsche meines Vorgängers zu diesem schönen Kommando kamen mir sehr erwünscht. A. wird die Reise nicht mit der „Borussia“ zurückmachen, sondern über Japan und Amerika fahren. Der Dampfer fährt — wie ich höre — erst am 29. von Schanghai ab, so daß ich ihn morgen früh 8 h. — gleich nach Ankunft der „Titania“ in Schanghai — noch zu treffen hoffe.

S. M. S. „Waterland“, den 3. Juli 1906.

. . . Also „Titania“ kam am 26. gegen 8 h. in Schanghai an, passierte unser „Waterland“ in seiner ganzen Pracht und Größe und ging längsseit des „Buchs“, um gleich mit dem Löschen der Ladung für unsere Schiffe zu beginnen. Bald kam auch mein Kommandant, Herr Kaplt. Louffaint, und schließlich war ich gegen 1 h. mittags mit dem vollgepackten Brahm und den Leuten längsseit „Waterland“ . . . Der Kommandant hat mir das ungefähre Programm der Endinspektion gesagt, es wird mir viel Spaß machen. Ob ich allen Anforderungen gerecht werden kann, weiß ich nicht, scheint mir beinahe zweifelhaft, da A. seine Sache sehr gut gemacht haben soll.

S. M. S. „Waterland“, den 8. Juli 1906.

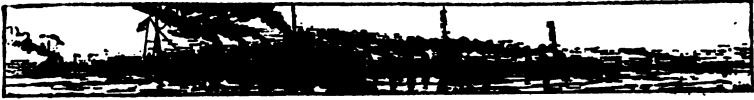
Ebensoviel wie an Bord, hat sich für mich an Land (Schanghai) aufgetan. Dieser Betrieb, alle europäischen Stationen vertreten, das Leben in der chinesischen Stadt (Theater), dann die vielen Bekanntschaften im deutschen Klub, das schöne Abschiedsdiner von A. am 28. Juni, das kann ich nicht alles



beschreiben. Wir fuhren vielmehr am 29. Juni 6 h. a. m. den Wufung hinab und den Jangtse durch eine quittengelbe Wassermasse bis Kianghing, sahen uns in einer geradezu fabelhaften Höhe, die mir kolossal imponiert hat, die Befestigungsanlagen an (die besten chinesischen, bestehend aus gutem, zum Teil modernem Geschützmaterial, fehlenden Munitionsmitteln und schlechtem und vollständig ungeübtem Personal), und hatten nachmittags unseren Führer, den englischen Instrukteur Mr. R., mit Frau und Kind zum Tee an Bord. Am nächsten Morgen ging wieder hinaus nach Tschingkiang, wo wir vorgestern nachmittags eintrafen. Hier kennen gelernt: F., F. und den englischen Baumeister; morgen sind wir zum englischen Konsul Mr. L. zu einer größeren Gesellschaft geladen. Gestern auch zum ersten Male auf „Kinsha“ komplimentiert. Die beiden französischen „Descartes“ und „Décidée“ fuhren durch.

Nanking, den 11. Juli 1906.

Seit ich auf „Waterland“ bin, lasse ich von dem früheren geschäftsmäßigen Bericht ab, wie aus meinem letzten Brief schon zu ersehen ist. Erstens ist es angenehmer, wenn man sich in Briefform ausdrücken kann, zweitens bleiben mir die ausdruckslosen Papiersegen erspart, die früher auch die Grüße überbringen sollten, und drittens wird es für mich als Brief eine noch schönere Erinnerung sein als früher. Von Tschingkiang schrieb ich wohl schon von dem netten Verkehr, der alles, was nicht gelb ist, mit uns verband. Wie immer, wo eine solch kleine, ganz verschieden interessierte Gesellschaft aufeinander



angewiesen ist, fehlt es nicht an Klatsch und Intrigen; um so mehr freut sich alles, besonders die Deutschen, auf Kriegsfahrzeuge, die gesellschaftlich nach allen Seiten ausgenutzt werden, so daß man jeden Abend mindestens einmal besetzt ist. Besonders ist es die Musik, die hier draußen kolossal anzieht, und auf diesem Gebiet ist unser Boot sehr gut dran, da — wie ich früher schon sagte — der Doktor singt, Klavier spielt, Gitarre und am besten Violine spielt. Ich für meine Person ersehe alles durch stramme Haltung und höre an Hand eines Whisky und Soda sehr gern zu. Eine Einladung wie zu Haus gibt es hier nicht, hier gibt man sich weder „die Ehre“, noch hat man „welche“, sondern man verabredet sich, sich bei Herrn Soundso zu treffen, der weiter nichts dazu tut, als daß er seinem Boy sagt, daß er Besuch bekäme. Wie es klar kommt, und was es gibt, ist ganz Sache des Boy. Die Gäste kommen nicht in full dress, sondern im bequemsten Flanellanzug, und wenn man bekannt ist, zieht man auch nach dem Essen das Jackett aus; so bequem wie möglich, bei dieser Hitze auch das einzig erträgliche. Morgen sind wir hier beim deutschen Konsul geladen, als Entschädigung für den gänzlich verregneten Vordabend. . . . Da ist man ja schon in Nanking, und da möchte ich gleich meine Bewunderung über dieses Nest aussprechen. Als ich früher bei Dr. Ebler von diesem Namen hörte mit seiner 42 Kilometer langen Ringmauer von 20 Meter Höhe und ebensolcher Breite, da dachte man sich nichts dabei oder man interessierte sich zum mindesten nicht dafür, weil es für einen allein doch zu hoch war. In Wirklichkeit ist die Sache jedoch nur halb so schlimm. Sehr



nett macht sich von draußen die kolossale Mauer, und wenn man mit der Riksha durch das Stadttor gefahren ist und glaubt, jetzt käme es, dann ist in Wirklichkeit zunächst mal gar nichts da als vielleicht armselige Chinesenhütten, die hin und wieder die Straßen einfassen und dafür sorgen, daß es einem normalen Menschen vor lauter „smell“ schlecht wird; sonst sieht man, so weit das Auge reicht, nichts als Felder und Sümpfe, und man fährt zunächst mal 20 Minuten, um in das deutsche Konsulat zu kommen (Konsul v. G., Instrukteur Gf. v. B., den tiefensten G. nicht zu vergessen) — darüber hinaus ist man bis jetzt noch nicht gekommen. Gestern zum ersten Male wieder Tennis gespielt. Noch eine halbe Stunde zu fahren, soll Nan-king selbst liegen; beim nächsten Aufenthalt will ich's aufsuchen, wenn es auch nichts besonders Interessantes bieten wird, abgesehen von den alten Kaisergräbern der Mingdynastie. Sonnabend nach unserer Ankunft mußte ich Besuch auf dem amerikanischen Destroyer „Vanbridge“ machen, um für das Ausflagen gelegentlich der Geburt des Kaiserlichen Enkels zu danken. S. M. S. „Teal“ mit dem famosen Capt. Secretan ist uns auch von Tschingkiang nachgefahren. Für jetzt gute Nacht! ist schon spät, morgen wieder, wie immer, früh heraus.

Der Kommandant und der Doktor sind heute früh schon zum Spaziergang an Land gefahren, während das Schiff auf Kriegsbereitschaft wieder einegerziert wird. Besonders artilleristisch ist viel zu machen, da jeder Mann im Schiff die Geschützbedienung erlernen muß. Heute nachmittag sollen zum ersten Male die Heizer dran. Die Stellung hier an Bord ist für mich durch-



aus die eines 1. Offiziers. Das würde mir schon alles Furchtbare ersetzen, wenn überhaupt etwas zu ersetzen wäre. Da mir vieles neu ist, wird es nicht an Fehlern mangeln; wo irgend möglich, auch schon besorgt.

Vorgestern übrigens zum ersten Male 2 Stunden einen Jagdspaziergang gemacht mit dem Doktor und seinem Hund Ahno. Ich habe es auf 3 Elstern und einen Reiher gebracht; der Hund ist großartig, so etwas von Apporteur gibt es gewiß nur selten; seine Nase scheint auch noch nicht unter der Hitze gelitten zu haben. Ich freue mich schon auf den Beginn der Enten-, Schnepfen- und Bekassinen-Jagd Mitte September; die Tiere sollen in ungezählten Mengen aus dem Innern an den Fluß kommen. Augenblicklich ist auch schon viel hier, aber sie sitzen jetzt noch im Niedgras, das augenblicklich etwa 2 Meter hoch und undurchdringlich ist; erst im September, wenn es eine Höhe von etwa 5 Meter erreicht hat, wird es von den Chinesen als Brennholz für den Winter eingeheimst und damit liegen die Tiere bloß.

Vorgestern hatten wir Graf B. noch zum Diner an Bord; zum Glück hatten wir noch durch Zufall 25 Pfund Eis an Bord bekommen. Das allein wäre schon eine Gelegenheit zum Feiern gewesen. Wir haben zwar selbst vor einigen Monaten eine kleine Eismaschine eingebaut bekommen, die jedoch die unangenehme Eigenschaft hat, erstlich mal infam zu duften, da Schwefelwasserstoff benutzt wird, und dann immer so zeitig kaputt zu gehen, daß man sich gerade noch an den ersten Anfängen einer dicken Eissäule erfreuen kann.



Wuhu, Sonntag, den 15. Juli.

. . . Nebenan habe ich eine von meinen Visitenkarten angeklebt, von denen ich mir für chinesische Besuche 200 Stück habe machen lassen müssen. Die Schreibbilder, die die Sprachweise unseres Familiennamens wiedergeben, lauten aus der schwunghaften chinesischen Sprache übersetzt: Schütze (We) — Jugendpfad (bi) — Wurzelstab (gen [bjen]). Gestern morgen verließen wir Nanjing und gingen 3 h. vor Wuhu zu Anker. Nachmittags gingen der Doktor und ich an Land und hatten Gott sei Dank unseren Dolmetscher Mr. Dje mitgenommen, mit dessen Hilfe wir sehr interessante Stunden verlebten (See-Park, Theater, Opiumkneipe, Gartenwirtschaft mit Hamburger Bier, Tempel). Wir werden den Chinesen künftig häufiger mitnehmen, ist sehr bescheiden und weiß mit seinen Landsleuten brillant umzugehen. Heute morgen passiert „Luchs“; morgen geht's weiter nach Kiu-Kiang, wo Post erwartet wird.

Nan-Kiang (Bojang-See), 24. Juli 1906.

Die dreimal verpackten Postbeutel kamen alle zugleich in Kiu-Kiang an Bord. Für mich war viel dabei. Ist das ein Vergnügen, von Haus so gute Nachrichten zu bekommen! Die Freude über die Geburt der kleinen Anna empfand ich ganz besonders, zumal ich mit derselben Post von S. erfuhr, daß seine Schwägerin die Geburt seiner ersten Nichte nur kurze Zeit überlebte. Die Trauer, die aus dem ganzen Briefe hervorging, die Besorgnis um seine Eltern und die sich zur Schwermut entwickelnde Unzufriedenheit kann ich wohl verstehen, da



das Schicksal Schlag auf Schlag in diese mir außerordentlich sympathische Familie eingeschlagen hat. Wenn man so etwas hört, wird man mit um so größerer Dankbarkeit die bis jetzt stets günstigen Nachrichten von Euch und über Euch aufnehmen. Also vielen Dank und die Bitte, mich recht häufig damit zu erfreuen.

Eben erreichten wir die höchste bis jetzt dagewesene Temperatur; hier in der Messe — dem kühlfsten Plätzchen an Bord — 37 Grad Celsius. Der Doktor prophezeit mir einen Schlag, wenn ich bei dieser Temperatur schreibe, aber vorläufig geht's mir noch sehr gut und denke ich auch nicht daran, meinen Zustand zu ändern. Hitze vertrage ich bis jetzt noch ganz gut; wäre allerdings noch schöner, wenn ich schon jetzt stöhnen wollte, wo ich eben von Haus komme und noch widerstandsfähig bin. Anders wird's im nächsten Jahre werden, falls ich draußen bleiben sollte. Die Hitze geht mir nur etwas auf den Schädel, Immerhin besser, als in solchen Tagen unbedingt schlafen oder vielmehr „bösen“ zu müssen, denn zum Schlafen kommt man nur nachts bei viel Wind, unter der Voraussetzung, daß einen die Moskitos nicht peinigen in der Absicht, einem Malaria einzustechen. Mich schäken sie nicht, wenigstens nicht fühlbar. Ich biete ihnen scheinbar zu wenig, aber die Angst vor einer Infektion macht mich doch jedesmal wach, wenn das verfl . . . s-s-s am Ohr vorbeisauft. Mutter schneidet in ihrem Briefe die photographische Frage an. Das, was man über das Photographieren in den Tropen gesagt hat, stimmt: man soll es aus Prinzip sein lassen während der heißen Zeit. Im September

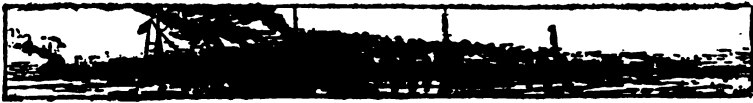




fange ich mit neuen Versuchen an und hoffe, daß die photographischen Utensilien nicht allzu sehr unter diesem Klima gelitten haben. Was ich auf dem Dampfer „Vorussia“ gemacht habe oder mir habe machen lassen, lege ich bei, wenn es für Euch auch nicht viel Interesse hat. Ich bitte es jedoch für mich aufzubewahren.

Ich habe noch nichts vom Bojang-See erzählt, und das hätte eigentlich zu Anfang geschehen müssen, er hat es verdient. Wir liegen hier in einer friedlichen Bucht bei Nan-Kiang, vor uns ein Riesengebirge, 1500 Meter hoch, und um uns ein schönes, grünes Wasser, und was die Hauptsache ist, kein Strom. Man kann also baden und hat nicht das schmutziggelbe, rauschende und nervös machende Jangtsewasser um sich. Das Baden gehört zu den Hauptbeschäftigungen des Tages. Die Mannschaft verlebt ihre ganze Freizeit im Wasser; von heute ab habe ich jedoch etwas abstoppen müssen. Die Kerls sahen am Körper aus, wie die Waschfrau an den Händen, außerdem wurden sie beim Morgenpullen schlapper. Wir drei baden nur zweimal am Tage, aber dann gehörig. Morgens fullern wir von Deck, wo wir schlafen, mit Schwimmwesten ins Wasser und setzen das Schlafen im Wasser fort; abends wird im Wasser eine Stunde vorgeschlafen.

Eben werden uns noch zwei Schweine — ein großes und ein kleines — an Bord gebracht. Das kleine wird gerade gewaschen, quiekt mordsmäßig. Soll mich wundern, wie das bisherige, unser lieber Bobbi, sich mit seinen neuen Genossen vertragen wird. Bobbi haben wir schon in Nau-Kiang an Bord



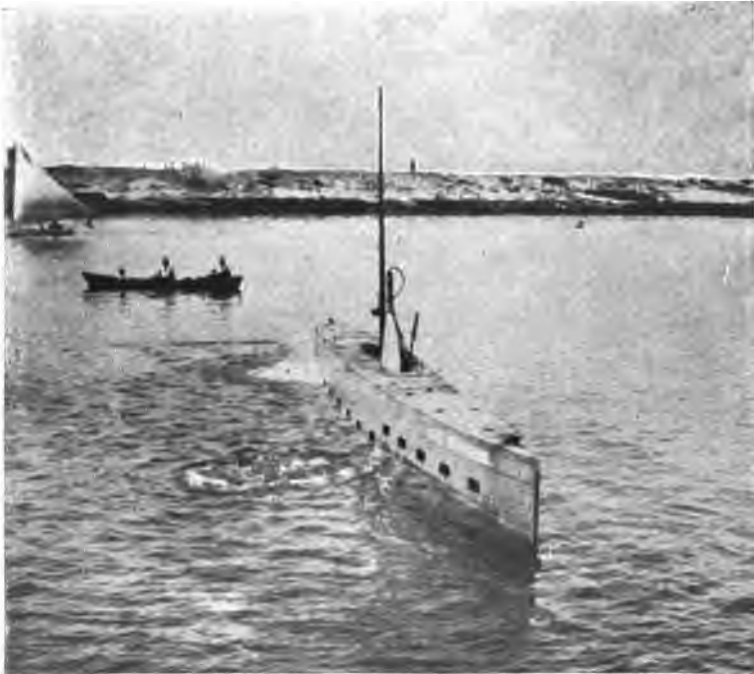
genommen, benimmt sich wie ein Gentleman und hat sich durch sein ulkiges Grunzen die Gunst aller Vordbewohner verschafft. Seit einigen Tagen läuft er frei umher, läuft permanent Ron- den, moniert dieses und jenes durch ein vollklingendes Grun- zen, und ich glaube, daß er auch bald besser wecken lernt; bis jetzt fährt er einem mit dem Rüssel direkt ins Gesicht, zum Glück kündigt ihn sein Grunzen noch rechtzeitig an, sonst könnte seine Ungeschicklichkeit seiner Beliebtheit Abbruch tun. Immer- hin verspricht er noch ein recht manierliches und am letzten Ende sehr wohlschmeckendes Geschöpf zu werden. Sein neuer Kumpan ist auch schwarz und hat weiße Füße, wird aber nicht mit Bobbi konkurrieren können. Die Enten entwickeln sich auch prachtvoll; morgens dürfen sie einige Stunden an der Leine schwimmen und es ist ein Vergnügen, sie vor Lust solch einen Lärm machen zu hören. Zu anderer Zeit beschäftigen sie sich mit Dickwerden. Die Tauben machen sich auch recht gut (Spe- zialfreunde der Leute), sind natürlich vollkommen zahm, kom- men ohne weiteres auf die Hand geflogen, wenn sie Aussicht haben, darin etwas zu vermuten. Am schlechtesten benehmen sich die Fühner; wenn ihr Stall offen ist, muß man sich auf dem Achterdeck sehr vorsehen, sonst schlägt man vorne und hinten aus. Für heute genug. . . . schläft eben wieder im Wasser, ich will ihm geschwind folgen.

Sonntag, den 29. Juli 1906.

Heute geht die Post auf die „Teal“, die morgen früh nach Siu-Kiang abgeht. Postverbindung haben wir sonst nicht; eine

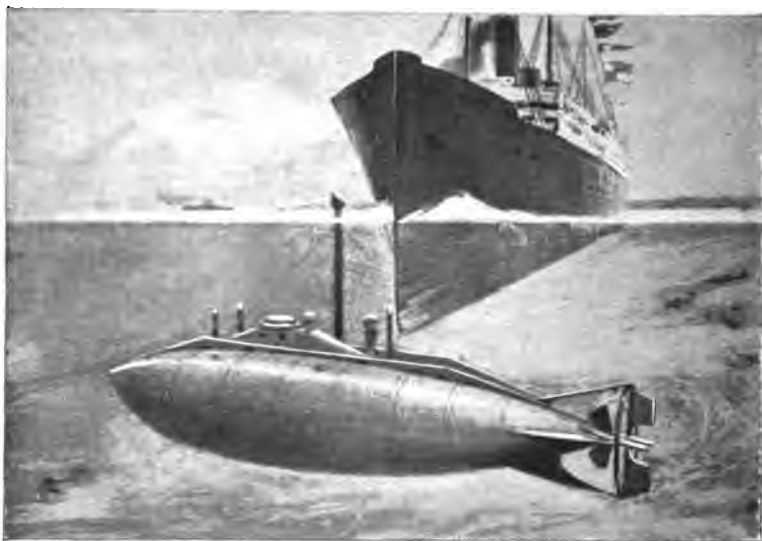


Engliſches Unterſeeboot.



Amerikanifches Unterſeeboot.





Italienisches Unterseeboot.



Französisches Unterseeboot.





weltberlassene, aber schöne Gegend hier, so recht geeignet, die heiße Zeit totzuschlagen. Am heutigen Sonntag faulenzgen wir mal ganz gehörig. Heute in aller Frühe sind alle Mann an Land geschickt, mit Proviant, Flinten und was sonst noch zu einer größeren Partie gehört, ausgerüstet. Wann die Leute wiederkommen, ist ihnen freigestellt. Ueberhaupt habe ich nach dem Beispiel meines Vorgängers auch den Versuch gemacht, den Leuten jegliche Freiheit zu lassen, sobald der Dienst beendet ist. Sie gehen und kommen an Bord, wenn sie Lust haben, und merkwürdig, es kommt nicht das geringste vor. Die Leute gehen bei Gewährung vollkommener Freiheit sehr wenig an Land, und wenn sie es tun, kommen sie fast immer bald wieder.

Eben denke ich gerade an die beiden letzten Aufenthalte vor Kiufiang, die zu erwähnen ich ganz vergessen habe. Nan-fing, am Nordufer, liefen wir für einen Tag an, besichtigten dort die Münze, in der der Bizkönig seine Kupfercents macht. Die Anlage soll einer der besten Betriebe in China sein; ist seinerzeit von Fremden angelegt und erst in Schwung gebracht. Wie in allen derartigen Fällen wurden die Fremden bald hinausgeworfen und die Chinesen nahmen die Münze in eigene Verwaltung, ist infolgedessen jetzt — wenigstens für unsere Verhältnisse — beinahe gänzlich verlottert, und es wird nicht mehr lange dauern, so werden Haus und maschinelle Einrichtungen den Dienst verweigern.

Nan-Kang, den 4. August 1906.

Wir sind immer noch in der Sommerfrische bei Nan-Kang, wenn auch unfreiwillig. Wir erwarten seit 4 Tagen Kohlen



aus Hankau, nach deren Uebernahme wir sofort unsere Erkundungsfahrten im Kanfluß aufnehmen würden. Wenn sie Dienstag noch nicht hier sein sollten, gehen wir nach Kiu-Kiang, versorgen uns dort und nehmen unsere Tätigkeit wieder auf. Diese Ruhe ist schön ausgenutzt worden zur Ausbildung der neuen Leute, besonders in Artillerie-, Boots-, Signal- und Landungsdienst, im Schwimmen nicht zu vergessen.

Die letzten 8 Tage haben oft kräftige Winde und sogar Gewitter gebracht, zumeist in der Nacht. In der Nacht zum 1. August kam es plötzlich so wild, daß unser schönes doppeltes Brückensonnensegel fast ganz zum Teufel ging, alle Stützen verbogen; das ächtere mußten wir zerschneiden als Flickzeug für die anderen. Kostet 'ne Menge Arbeit! Chinesische Tischler sind immer noch dabei, die Stämme, die ich mit G., dem Zimmerling und Dolmetscher, mir unter fabelhaften Schwitzkuren oben von dem Gebirgstempel gekauft habe, zurechtzuschneiden. Tags zuvor war ich auf der Jagd auch von einem Gewitter überrascht worden; es war inzwischen Abend geworden, nicht die Hand vor Augen zu sehen. Ich tapfte mit G. der Küste zu, fiel dabei von einem Reiskfeld ins andere und war froh, als wir an Hand der fortgesetzten Blicke das Boot erreicht hatten. Den Doktor hatte ich vorher verloren, und da er nach Aussage des Dingi-Gasten noch nicht an Bord war, wurden Nachforschungen angestellt, die Gott sei Dank später belegt werden konnten.

Den größten Teil des Aufenthaltes in Nan-Kang haben wir mit dem englischen Kanonenboot „Teal“ zusammengelegt. Capt. Secretan wußte auch den Platz, wo man die heißen



Lage zubringen mußte, um auf dem Damm zu bleiben. Wir haben viel miteinander verkehrt. Nette Kerls, diese beiden: Capt. Secretan und Dr. Groß. Augenblicklich ist „Teal“ in Kiu-Kiang, um Dr. G. gegen einen anderen auszutauschen; der arme Kerl ist 6 Jahre hier draußen gewesen und kann, wie er selbst sagt, nach kurzer Zeit wieder für mehrere Jahre herkommen. In der englischen Marine herrscht überhaupt eine Rücksichtslosigkeit in den Kommandierungen, die ihresgleichen nirgendwo finden wird; Augenblicklich sind mehrere eklatante Beispiele auf dem Fluß, — ob verheiratet oder nicht: 8 Jahre hintereinander im Ausland ist denen keine Seltenheit, auch gar nichts ungeheuerliches wie uns.

Montag, den 3. September 1906.

Heute morgen Nantschang wieder verlassen, dieses Nest (Stinknest), in dem wir so manche interessante Studien machen konnten. Schon gelegentlich unseres ersten Aufenthaltes machten wir drei Besuche beim Gouverneur von Kiangsi — nach chinesischer Sitte mit kolossalem Pomp. An der Landungsstelle — wenn man überhaupt davon reden kann — standen für uns und das chinesische Gefolge Stühle klar, von 4 Kulis getragene Sänften, die mit uns, von chinesischen Soldaten eskortiert, nach dem Yamen, der Wohnung des Gouverneurs, getragen wurden. Wie alle staatlichen und bürgerlichen Einrichtungen Chinas, so war auch das „Regierungsgebäude“ nach und nach vollständig auf den Hund gekommen; man sah deutlich, daß seit Jahren kein Handschlag zur Reparatur oder Reinigung getan sein konnte, und das nennt sich Regierungsgebäude einer Provinz,



die schätzungsweise an Ausdehnung so groß ist wie Preußen und Bayern zusammengenommen. Wir frühstückten dort, was weniger schön als interessant war, und erhielten die Erlaubnis zur Besichtigung der Münze, die mir weniger unsauber schien als die von Nanking. Nebenbei hatten wir die Bekanntschaft mehrerer „Freunde“ gemacht: Mr. Suh, Gebr. Deu, Photograph Yan . . . die Herren luden uns zum Schluß zum chinesischen Diner in das erste Hotel ein, nach unseren Begriffen eine gänzlich verlotterte Opiumspelunke. Es gab etwa 16 merkwürdige Gänge mit Eßstäben zu essen, deren Gebrauch erst einige Uebung erfordert; dazu gab's Bier aus Bremen und den berühmten Kaulian- und Samschu-Schnaps. Tafelmusik war natürlich auch da: ein Zupfgeiger, der zu seinen wilden Tönen einen unser Ohr beleidigenden Gesang erschallen ließ. In dem Bewußtsein, einen interessanten Tag verlebt zu haben, gingen wir am nächsten Tag stromaufwärts . . . Als wir auf der Talfahrt Nantschang wieder passierten, fanden sich die Freunde kurz nach dem Ankern alle geschlossen wieder ein. Mittags hatten wir die Gesellschaft an Bord zum Tiffin, zusammen 9 Personen. Es war sehr komisch, die Leute im Kampf mit dem Besteck zu beobachten; den Nachbarn konnte man es zeigen und das Fleisch zurechtmachen, den anderen schien es einfacher, mit dem Obstkloßel die großen Fleischschnitten zu bearbeiten, und da das nicht ging, bissen die Freunde nach Bedarf an dem Fleisch herum; wenn's auch schwer fiel, so glaubten unsere Gäste doch, dem Gastgeber ihre volle Befriedigung über das Mahl zum Ausdruck bringen zu müssen . . . .





Hankau, den 11. September 1906.

Letzten Sonnabend, den 8. September, sind wir hier eingetroffen. Hankau ist nächst Schanghai der bedeutendste Handelsplatz am Jangtse. Infolgedessen haben sich fast alle Nationen hier angesiedelt, von denen die bedeutenderen, darunter auch Deutschland, sogar ihr eigenes Settlement besitzen, d. h. sie führen auf dem ihnen zugewiesenen Bodenkomplex eigene Verwaltung. Am Abend gingen wir in den Hankauklub, zu dem in der Hauptsache Engländer und Deutsche gehören, da die Franzosen und Russen ihren eigenen Klub haben. Im Klub trifft sich alles zwischen 7 und 8 h. p. m. Wie der große Geldverkehr, so gehen hier in Ostasien auch die kleinen Zahlungen alle durch Checks; solange ich hier bin, habe ich noch keinen Menschen bar bezahlen gesehen, weder im Laden noch an der „Bar“. Alles geht durch Tickets, die Ende des Monats der Firma, und wie bei mir, dem Kommando eingereicht werden, wo der Betrag vom Gehalt abgezogen wird. Der dicke B. von der Elektrizität nahm den Doktor und mich mit ins Terminus-Hotel zum Dinner, anschließend daran mit ins Chinesenviertel.

Am nächsten Tage — Sonntag — folgten wir mittags einer Einladung des hochangesehenen Westfalen Herrn G., wo wir auch den Konsul Dr. R. trafen. Mittags hatten wir noch B. (Vertreter der Siemens-Schuckert-Werke) und F. (Fuhrmeister, Close & Co., Hamburg) an Bord. Gestern, Montag, war wieder reges Leben im Klub. Der Sachse G., Architekt, ist großartig. Zu G. gehe ich gleich zum Tennisspielen. Heute kommen auch die deutschen Reichstagsabgeordneten hier an.



Ihnen zu Ehren wird morgen abend im Terminus-Hotel ein Schlemmer-Diner stattfinden, zu dem wir auch zugesagt haben; kostet gewiß fabelhaft teuer.

Donnerstag, den 13. September 1906.

Gestern hat das Abgeordneten-Diner stattgefunden; glücklich alles überstanden. Ein richtiggehendes Trinkfest, wie man's nur dort antrifft, wo deutsche Männer im Ausland zusammen sind. Geredet wurde natürlich auch — von Berufenen und zum Teil auch von gründlich Unberufenen, deren Zungen mit der überquellenden Begeisterung kaum mitkommen konnten. Herr Fr. R., mein linker Nachbar, erzählte mir recht interessant von seinem Wirkungskreise in Hanjang als Hochofen-Direktor; hat beim ältesten Bruder von M. gelernt und in der Familie viel verkehrt. Die Abgeordneten gingen um 10.15 nach dem Bahnhof, um mit dem wöchentlichen Luxuszuge (der einzige Zug, der die Nacht durchfährt mit 30 Kilometer Geschwindigkeit) in 36 Stunden nach Peking zu fahren; sie schienen, wie aus ihren Reden hervorging, sehr befriedigt von ihrer Mission zu sein. Bis 1 h. blieben die meisten da, darunter der Philologe G., ein chinesischer Professor aus Wutehang. Heute morgen machte er hier an Bord seinen Besuch und brachte uns seine Einladung. Bei ihm trafen wir den Postleiter Sch. und den sympathischen F. (Carlowitz & Co.).

Schanghai, den 4. Januar 1907.

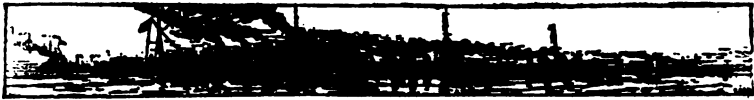
Zunächst möchte ich Euch allen wünschen, ebensogut die Festtage überstanden und den Schritt ins Jahr 1907 getan zu haben, wie ich. Die letzte Post brachte mir L.'s lieben Brief,



wofür ich bestens danke. Mit den Strapazen, die ich armer Kerl nach T.'s Ansicht in diesem „furchtbaren“ Klima durchzumachen habe, ist es man halb so schlimm; im Gegenteil! Um diesen China-Winter kann man Ostasien mit Recht beneiden. Das Thermometer kommt hier wohl nachts eben unter Null, dafür haben wir jetzt z. B. während unseres hiesigen Aufenthalts von 6 Wochen nur einen einzigen Regentag gehabt, sonst immer Sonnenschein. So ist es in China den ganzen Herbst bis in den Februar hinein, wo die Schneetreibzeit, wie man's von Hause gewohnt ist, einsetzen soll. Schon Ende März soll hier der Frühling beginnen und noch schöneres Wetter mitbringen als der Herbst. Also abgesehen von den unangenehmen Sommermonaten Juli—August, ist China in bezug auf Jahreszeiten besser dran als irgend ein anderes Land. Gesundheitlich liegt die Sache freilich ungünstiger infolge der täglichen hohen Temperaturunterschiede, der damit verbundenen Darmkrankheiten im Sommer und Halskrankheiten im Winter. Unter Husten und Schnupfen haben wir auf diesem kleinen Schiff besonders zu leiden, weil unsere Räume, wenn wir nicht Dampf aufhaben, durch Defen unregelmäßig geheizt, meistens überheizt werden, und unsereiner manchmal gezwungen ist, sich tagsüber draußen aufzuhalten.

Tschingkiang, den 29. Januar 1907.

Die letzten Tage in Schanghai waren belanglos, andererseits die ersten Tage unserer Bergfahrt mit den Kaiser-Geburtstagsfeierlichkeiten sehr abwechslungsreich. Wir stehen hier noch



unter dem Eindruck der Reichstagsauflösung und dem was kommen wird. Die Hauptwahl hat ja am 25. Januar stattgefunden. Leider werden wir das Resultat erst in einigen Tagen vom „Ostasiatischen Lloyd“ erfahren können. Ich glaube sicher, der Lloyd funktioniert. Die Zeitungen werden gewiß außerordentlich interessant sein. Solch einen Wahlkampf wird Deutschland noch nicht erlebt haben. Nun zurück zu unserem „Waterland“. Unsere Abfahrt wurde verschoben bis zum 22. dieses Monats. Am 21. machten wir morgens Meilenfahrten und gingen längsseit von der „Niobe“. Am 24. nachmittags gingen der Doktor und ich in den 2½ Stunden inland liegenden Dungalow, um von dort aus auf Sauen zu jagen. Leider hatte die Zeit buchstäblich von der ersten bis zur letzten Stunde unter fortgesetztem Regen zu leiden, und trotzdem möchte ich die Erinnerung an diese nassen, anstrengenden und doch sehr schönen Tage nicht missen.

Kaisers Geburtstag war am nächsten Tage. Um 11¼ h. folgten die Herren von den fremden Niederlassungen und auch die chinesischen Würdenträger der Einladung zum offiziellen Empfang an Bord. Ungefähr 20 Leute kamen, darunter etwa 8 Chinesen. Um 1¼ h. wurde die Feier fortgesetzt bei dem englischen Konsul L. Die Zeit nachher reichte gerade, um in das Dinnerjackett zu schlüpfen, denn die Gäste L., R. und D. kamen zum Geburtstagsdiner an Bord. Nach der Rückkehr vom Konsul wurde noch das Wettrudern ausgesprochen. Der zweite Rutter hat's geschafft (1 Bootslänge); er wird in Ehren das schöne silberne Schild „27. 1. 07 dem siegreichen Rutter“



Otto Weddigen mit seiner Gattin Irma geb. Brende  
(während der Brautzeit).





S. M. Flußkanonenboot  
„Waterland“, auf dem Weddigen  
Wachoffizier war, auf dem Yangtse.

Die Auslandszeit.

Otto Weddigen's Weidmannsheil.



Liebhaber-Aufnahme  
auf dem Kanonenboot  
„Waterland“  
(Ostasiatische Station)  
mit der scherzhaften  
Unterschrift:  
„In Admirals-  
stellung“.





an seiner Steuerbordseite tragen. Um 2 h. lief hier „Itis“, von Nanjing kommend, ein. Heute abend bin ich bei G. und W.

Nanjing, den 4. Februar 1907.

Die Tage in Tschingkiang sind sehr nett verlaufen, besonders die letzten . . . Am letzten Tage unseres Aufenthaltes machten wir mit unserem Schiff einen Trip nach berühmten Gräbern, zu dem wir Gäste an Bord hatten. Die Partie war vom besten Wetter begünstigt und verlief sehr schön; hoffentlich sind D.S. Bilder was geworden. Am nächsten Tage kamen wir auf der Fahrt nach Nanjing an derselben Stelle, wo wir die letzten acht Tage geankert hatten, nochmals vorbei. Der Kommandant gestattete, daß ich mit den Leuten auch die Gräber aufsuchte.

Seit Sonnabend, 2. Februar, sind wir hier in der alten Kaiserstadt Nanjing . . . (t r o t z d e m) hat sich das Leben hier recht nett entwickelt, zumal B., Militärinstrukteur der Chinesen, mir seine Pferde zur Verfügung gestellt hat . . . . Heute morgen zog ich mit den Leuten hoch zu Ross nach den Min-Gräbern aus; die Hauptsache war für die Leute natürlich das Reiten. Diese sailors auf stolzem Rosse bieten zuweilen ein klassisches Bild. Die Min-Gräber selbst machen gerade keinen überwältigenden Eindruck; immerhin war die Partie lohnenswert.

Mein Gesuch um Verlängerung des Auslandscommandos ist übrigens vom Kreuzergeschwader befürwortend an die Nordsee-Station weitergegangen; damit bleibe ich höchstwahrscheinlich ein zweites Jahr draußen.



Piu-Kiang, den 19. Februar 1907.

Seit einigen Tagen liegt China im Schnee, dabei eine Temperatur, die gerade ausreicht, um die schöne Schneelandschaft zu erhalten. Seit Donnerstag, den 14. d. M., haben wir jeden Tag gejagt. Nachmittags kamen wir in Tatum an; abends wurde mit W. Wiedersehen gefeiert, und am nächsten Morgen ging das Jagen los. Tags zuvor hatte Schneefall eingesetzt und die ganze hügelige Landschaft in Weiß gekleidet.

Hankau, Mittwoch, den 27. Februar 1907.

. . . Nächsten Montag wollen wir für vielleicht 14 Tage den Hankauer Aufenthalt unterbrechen und nach Tschangtscha — der Hauptstadt von Hunan — fahren. Von dort weiter herauf nach Ju-chou, um mit der Bahn unsere lieben Freunde in Pinghsiang zu besuchen. Hoffentlich hat der Siang-Fluß schon genügend Wasser. Wir gehen hauptsächlich zur Unterstützung des hiesigen deutschen Konsuls Dr. R., der Tschangtscha besuchen will. Ich wurzele mit den Leuten morgens und nachmittags auf dem Schießstandgelände. Wir machen wilde Gefechte, graben uns ein, proben mit der „schweren Artillerie“ auf, stürmen unter Hurra Stellungen, und die Chinesen stehen dabei und sperren das Maul auf. Nachmittags spielen wir Fußball.

Hankau, den 9. März 1907.

Wir sollten eigentlich längst in Tschangtscha sein. Kurz vor der beabsichtigten Abreise von hier wurden wir jedoch durch beunruhigende Gerüchte aus Wutschang festgehalten. Dort hatten chinesische Truppen ihren „General“ vermöbelt und dann an die Luft gesetzt, weil ihnen die Löhnung vorenthalten war. Sie





hatten sich dann zusammengeschlossen, auf eigene Faust Krieg gespielt und ein Häuserviertel besetzt, aus dem sie vorher die Deute vertrieben hatten. Wenn solche Unruhen auch hier an der Tagesordnung sind und sich zunächst in keiner Weise gegen die Fremden — Europäer — richten, so können doch leicht die Fremden in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Chinesen wissen aus der Praxis sehr wohl, daß sie ihre Behörden am bequemsten in die größte Verlegenheit bringen, wenn sie sich an den Fremden vergreifen, weil die Behörden der Zentralregierung für alle fremdenfeindlichen Uebergriffe persönlich haftbar sind. Wir waren in diesem Falle an der Meuterei besonders interessiert, weil mitten drin Carlowitz & Co. ihre kolossale Erzwäsche haben. Inzwischen hat man die Truppen durch Versprechungen beruhigt und die Anführer vielleicht schon hingerichtet, so daß wir Montag morgen sicherlich flußaufwärts gehen.

(Das Ergebnis der Hauptwahl macht die Stichwahl sehr interessant. Mau günstig sind die Aussichten für C. nicht; sollte mir leid tun, wenn alles umsonst gewesen wäre.)

Wenn man bedenkt, daß wir in diesen Tagen schon bei offenen Türen sind und dem Spaziergänger die Sonne sogar unangenehm wird, will man gar nicht glauben, daß wir vor 8 Wochen im tiefen Schnee bei Latung gejagt haben. Seit einigen Tagen haben wir das schönste Frühlingswetter; viel zu gut für dieses Land. Ich lege einige Bilder bei, die z. T. gewiß schon bekannt sind. Ich bitte, die Bilder nicht aus dem Hause zu geben, sondern sie mir aufzubewahren; für andere haben sie doch kein Interesse.



Wir erwarten stündlich Nachrichten und Befehle wegen der Tschun-King-Fahrt. Wegen der Wasserverhältnisse können wir frühestens Anfang April einen Versuch machen.

Donnerstag, den 28. März 1907.

Nach Rückkehr von Pinghsiang hatten wir Konsul N. und Dr. B. noch bis zum 25. abends an Bord, weil früher kein Dampfer nach Hankau fuhr. Augenblicklich sind wir auf dem Wege nach Hankau, wo wir gegen 4 h. eintreffen werden. Gestern morgen verließen wir Tschangtscha und erreichten Totschau fu abends und gingen heute morgen 7 h. weiter. In Tschangtscha erhielten wir vom Admiral am letzten Tage den telegraphischen Befehl, bei günstigem Wasserstand über die Stromschnellen zu gehen und vor Eintritt ungünstiger Wasserverhältnisse wieder herunterzukommen, vorausgesetzt, daß Lotse Plaut verfügbar ist. Damit ist zu unser aller Freude die Stromschnellenpassage in greifbare Nähe gerückt; dazu noch im selben Jahre hinauf und herunter. Günstiger konnte für uns der Befehl nicht ausfallen. Wir würden also zum ersten Male die deutsche Kriegsflagge in Szechuen zeigen dürfen.

Hankau, den 30. März 1907.

Gründonnerstag, den 28. März, liefen wir abends hier ein; wo unserer wichtige und erfreuliche Nachrichten harrten. Zunächst brachte mir der Geschwader-Tagesbefehl meine Kommandierung auf „Tiger“. So, wie ich's mir vorher zurechtgelegt hatte und wie es mir jetzt erst recht erscheinen will, ist „Tiger“ das beste Schiff, was ich treffen könnte. Mit dem Kommandan-



ten bin ich zwei Jahre auf „Wittelsbach“ gewesen, ebenso — wenn auch nicht so lange Zeit — mit dem neuen Dr. und dem neuen Ingenieur. Den I. D. kenne ich auch als einen ruhigen, tüchtigen Offizier, und E. und J. sind Crew-Kameraden von mir. Nach menschlichem Ermessen wird das Jahr gut. Darüber bin ich mir freilich

Ostersonntag, den 31. März 1907

vollkommen klar, daß ich's so gut, wie hier an Bord, nirgends treffen werde. Das ist auch gut; so kann es auch nicht weitergehen, sonst findet man sich anderswo überhaupt nicht mehr zurecht.

Mittwoch, den 10. April 1907.

Vor der Fahrt über die Schnellen werden wir morgen noch die englische Post abwarten und dann heraufgehen. Wir haben ein großes Glück, daß unser schönes Kommando solch würdigen Abschluß findet. In der letzten Aprilwoche werden wir uns voraussichtlich gerade in den Schnellen befinden. Hoffentlich geht alles gut!

Oberhalb des Newfotan, den 25. April 1907.

Die beiden schwierigsten Schnellen glücklich überstanden, wenn auch unter großen Anstrengungen! Ischang mußten wir schon Sonntag, den 21. April, verlassen, da das Wasser im rapiden Steigen begriffen war. Bei 11 Fuß über 0 gingen wir morgens  $\frac{1}{6}$  h. mit vollen Segeln flufaufwärts. Capt. Godfrey, Kommandant des „Teal“, hatte sich auf Einladung des Kommandanten mit eingeschifft, um die ersten Schnellen mit zu nehmen. Die ersten 3 Schnellen: Tatungtan, Kunglingtan und Schuntan



wurden glatt passiert und boten bei dem hohen Wasser wenig Schwierigkeiten. Nach der ersten Stunde mußte ein kleiner Maschinenschaden ausgebessert und das Ruder mehrmals aus- und wieder eingekoppelt werden; trotzdem glückte alles und abends lagen wir unterhalb des großen Detans, der schlimmsten aller Schnellen. Da dieser nur bei niedrigem Wasser passierbar ist, mußten wir auf das Fallen des Wassers zwei Tage warten. Die Zeit wurde uns verkürzt durch die prachtvolle Natur und den Vizekonsul in Santau K. und Herrn F. Mein schönes Jagderlebnis mit F. auf einen prachtvollen Gemsbock werde ich nie vergessen; übrigens haben wir ihn nicht bekommen. Am nächsten Tage ging's wieder auf Gemsjagd, bin zweimal zu Schuß gekommen; wie mein Bursche behauptet, hat der Bock auf den zweiten Schuß gezeichnet. Bei der Nachsuche gerieten wir in sehr komplizierte Situationen, so daß wir mehr an uns selbst dachten und froh waren, als wir wieder unten waren. Der Dr. hat einen Prachtkerl geschossen, aber in den zerklüfteten Felsen nicht bekommen. Gestern, den 24. April, war das Wasser 5 Fuß gefallen und der Lotse glaubte, den Detan nehmen zu können. Die Hoffnung, mit eigenem Dampf herüberzukommen, scheiterte. Wir mußten uns achteraus sacken lassen und wieder festmachen und Vorbereitung zum Leinen-Ausfahren und Herüberholen treffen. ½2 p. m. wurde also nochmals versucht, erhielten auch richtig in der Schnelle die Verholtrog an Bord und sind wirklich herübergekommen. Um ein Haar wäre auch dieser Versuch mißlungen. Die Spillmaschine wollte wiederholt nicht mehr und blieb einfach stehen. Alles war dicht am Brechen;



13 Minuten dauerte diese schreckliche Spannung, bis, wie durch ein Wunder, schließlich doch die Kohle siegte. Abends wurde unterhalb des Newtotan geankert und Vorbereitung zum Verholen getroffen, für den Fall, daß wir mit eigener Kraft nicht herüberkämen. Heute morgen 6 h. ging's mit kräftigem Anlauf hinein, aber auch diesmal war der Strom zu stark, als daß wir hätten gegenan können und so konnten wir Gott sei Dank die vorbereitete Leine an Bord nehmen und uns herüberholen. . . . Na, nun ist alles gottlob gutgegangen, wenigstens bis hierher, und es ist mit Zuversicht zu hoffen, daß wir Ende nächster Woche in Tschunking eintreffen. Das gibt aber ein Fest, daß sich die Decken biegen! Augenblicklich fahren wir durch wundervolle Bergschluchten nach Aweitschoufou zu (Wutschangorges).

Aweitschoufou, den 28. April 1907.

Gestern abend telegraphierte „Saguar“ aus Hankau, daß unser braver Sanitätsmaat G., den wir dort im Köseschen Hospital untergebracht hatten, an Typhus gestorben ist. . . . Hoffentlich kommen bis morgen früh unsere nach hier bestellten Kohlen an, so daß wir nach Kohlenübernahme die Fahrt nach Tschunking fortsetzen können. Die Zeit drängt, da das Wasser steigt und der Tschinlungtan passabel ist; haben wir den erst mal hinter uns, dann sind wir oberhalb der Schnellen und der Rest ist nur Sache des Lotfen.

Tschunking, den 6. Mai 1907.

Ich will da fortfahren, wo ich aufgehört habe. Nach zweimaligem Kohlen in Aweitschoufou und Wanschien wurde der



Eschinlungtan glatt passiert, da der Wasserstand günstig war. In der Nacht von Freitag auf Sonnabend lagen wir 20 sm. unterhalb Eschinlung zu Anker, um am nächsten Morgen unseren Einzug dort halten zu können. Um 7 h. gingen wir Anker auf und waren gerade etwa eine Stunde unterwegs, als sich plötzlich ein cracker- (Schwärmer-) Getöse erhob und von einer Kriegsschunke die deutsche Reichsdienstflagge auf und nieder geschwenkt wurde. Sofort „stopp“, und begleitet von Kriegsschunken kam der deutsche Konsul in Eschinlung Dr. N. mit seinem Sekretär F. an Bord mit großer Kriegsbemalung, um uns in Westchina willkommen zu heißen. Tags zuvor waren uns die Deutschen Eschinlungs entgegengefahren zur Begrüßung; Dr. N. und F. waren jedoch abends wieder zurückgekehrt — natürlich sehr enttäuscht über unser Nichterscheinen. Man hatte uns schon Freitag, den 3. Mai, erwartet. So fuhren wir also unter allgemeiner Begeisterung (die anderen Nationen ließen uns ihre gemischten Gefühle nicht merken) in Eschinlung ein. Von allen Ecken und Ranten wurde geböllert und gecrackert; die Franzosen von „Orly“ brachten Hurras aus (im Innern schimpften sie „krummer Hund“). Ich werde nie diesen erhebenden Moment vergessen, wie die deutsche Kriegsflagge im westlichen China empfangen wurde. Nachdem wir einmal herauf und herunter gefahren waren, um uns den englischen Kollegen und der ganzen Stadt zu präsentieren, machten wir an Land fest. Kurze Zeit darauf saß die ganze Messe voll und hatte einen Begrüßungsschoppen. Mein Nachfolger F. ist laut Telegramm aus Tschang am 3. von dort mit Hausboot abgegangen.

Bilder aus der Jugendzeit.



Otto Weddigen  
als Kind



Das Geburtshaus Otto Weddigens in Herford



Als Gymnasiast  
1900.



Als See-Kadett  
1901.

Als  
Oberleutnant zur See.





Unterwasser-Depots für U-Boote, nach einer englischen Phantasie.







Vielleicht fahren wir ihm bis Wanschien entgegen; für mich auch angenehmer.

Im Hausboot, Dienstag, den 21. Mai 1907.

Voll der schönsten Eindrücke über die letzten Stunden an Bord des stolzen „Waterland“ sitze ich hier allein im Hausboot und fahre meinem neuen Kommando entgegen. Der 14tägige Aufenthalt in Tschunking genügte gerade, um sich durchzuessen und alles kennen zu lernen. Donnerstag, den 17. d. M., ging „Waterland“ stromabwärts — etwa 200 sm. — bis nach La-sche-kow, einem kleinen ruhigen Plätzchen 16 sm. oberhalb Wanschien. Hier wollten wir 30 t Kohlen nehmen und vor allem meine Ablösung, Oblt. z. S. J., abwarten. Er war am 21. April von Tschang abgefahren mit einem Hausboot und war also jeden Augenblick auf unserem Ankerplatz zu erwarten. Vorgestern, am 1. Pfingstfeiertage, wurde denn auch richtig ein Hausboot mit deutscher Reichsdienstflagge gemeldet. Dr. und ich holten J. mit unserem Sampan ab, der vor Freude ganz außer sich war, da er „Waterland“ noch in Tschunking glaubte. Bis dahin hätte er noch etwa 10 Tage gebraucht, — bei solcher Unterbringung gewiß kein Vergnügen. Immer derselbe monotone Chinesengesang und immer der infame Kochdunst von dem chinesischen Herde, dazu eine Bruthitze im Boot (36° C.) — das alles wirkt auf einen Hausbootfahrer nicht gerade erfreulich ein. Am 2. Pfingsttage übergab ich die Geschäfte und feierte abends Abschied an Bord. Heute morgen 8,15 bei der Mustering verabschiedete ich mich von den Deuten. Ein wunderschöner Augenblick war es für mich, als alle Mann vom Brückendeck



drei Hurras ausbrachten und Winke-Winke machten, — einer der schönsten Momente meines Lebens, zumal ich anzunehmen wage, daß es nicht nur auf Befehl des Kommandanten gesehen ist.

Befugung Reede, den 4. Juni 1907,  
an Bord S. M. S. „Tiger“.

Am 28. mittags traf ich in Hankau ein und meldete mich auf „Tiger“ an Bord. „Leipzig“ war auch da und macht einen schmutzen Eindruck. Am nächsten Tag kamen auch „S. 90“ und „Vorwärts“ nach Hankau von Tschang her, alles sehr begeistert von dem Einblick in die Gorges und Stromschnellen. Der Admiral ist mit dem „Vorwärts“ über den Tatungtan hinübergangen und mit einem Boot über den Kunglingtan gefahren, und scheint jetzt ungefähr sich einen Begriff von der Leistung unseres stolzen „Waterland“ gemacht zu haben, wenn er auch von den eigentlichen Schnellen nichts gesehen hat. Für mich hat das plötzliche Interesse des Admirals für die Stromschnellen das Nachspiel, daß ich, als ein Dagewesener, zum Transportführer für die „Waterland“-Ablösung bestimmt worden bin. Augenblicklich bin ich mit den Vorbereitungen zum Transport beschäftigt. Da keine Vorgänge da sind, ich vielmehr erst einen Vorgang schaffen soll, hat mir der Chef des Stabes vollkommen freie Hand gelassen; z. B. hat er mich die Befehle für mich selbst aufsetzen lassen. Nach Rückkehr soll ich eine Anleitung für spätere Transporte in Form eines Berichts dem Kreuzergeschwader vorlegen. Während meiner Abwesenheit von „Tiger“ ist G. von „Luchs“ an Bord dieses Schiffes kommandiert.



Heute nachmittag sind wir hier auf Wusung Keede eine getroffen; teilweise sind „Leipzig“, „Tiger“, „S. 90“ und „Vorwärts“ in Kiellinie den Jangtse heruntergefahren, — sah sein aus! Morgen früh, nachdem sich der Admiral und sein Stab von „Tiger“ ausgeschifft haben, um mit „Leipzig“ nach Tsingtau zu gehen, fahren wir nach Schanghai.

Dampfer „Meidah“, Sonntag, den 10. Juni 1907.

Seit Freitag morgen bin ich mit meinen 19 Leuten für „Waterland“ auf diesem Dampfer auf dem Wege nach Tacheto, wo ich „Waterland“ anzutreffen hoffe; in etwa vier Wochen sind wir hoffentlich wohl und munter dort. Die letzten Tage haben viel Unruhe gebracht. Am 5. abends kam die „Vorussia“ und mit ihr ein großes Gallo und Wiedersehen mit bekannten Kameraden. Am nächsten Morgen hatte ich die Hände voll zu tun, um den Transport zusammenzustellen und den Proviant für „Waterland“ in meinen Leichter zu bekommen. Abends schon sollte die „Meidah“, mit der wir nach Hankau fahren mußten, Schanghai verlassen. Bis dahin mußte noch viel geschehen. Um 2 p. m. hatte ich bis auf 5 Kisten alles zusammen, so daß wir nach Schanghai fahren konnten. Wir kamen noch gerade so rechtzeitig an, daß ich vor dem 5-h.-Abendschluß noch die Aufträge von Dr. A. erledigen konnte.

Oberhalb des Kunglingtan, 2. Stromschnelle.

Dienstag, den 18. Juni 1907.

Am 7. verließ ich Schanghai mit dem Transport und am 14., also nach einer Woche, abends 5 h., brach ich, als „Chef der ersten Hausboot-Flottille“, von Tschang nach dem oberen Jangtse



auf. Das ging außerordentlich schnell; man rechnet im allgemeinen 11 bis 12 Tage dafür. Unser Konsulatsvertreter J. hatte die Bereitstellung der Hausboote Mac Kenzie & Co. übertragen. Die Boote sind ganz nach meinem Geschmack ausgefallen. Zwei große mit je vier Räumen und 34 Traders für die 19 Leute und ein Boot mit drei Räumen und 23 Traders für mich. Sie sind fast neu und sehen gut aus. Immerhin vermochten sie die ca. 300 Proviantkisten für „Waterland“ kaum zu fassen. Nun sitzt man hier schon 4 Tage mit dem ganzen Kram und drückt sich immer noch am Kunglingtan herum; es ist aber ein zu großes Pech, gerade jetzt fortgesetzt von Regen und widrigen Winden heimgesucht zu werden. Augenblicklich wäre eine Chance, weiterzukommen, wenn die Mio-tan-mafei-Felsen mit Trader-Pfaden versehen wären; so warte ich in Geduld, bis der liebe Gott achterlichen Wind schickt. Die mir eingesandten Zeitungsausschnitte haben mich sehr interessiert; besonders der eine, der die Heldentat des „Vorwärts“ rühmt, als er im letzten Jahre mit Erfolg die Stromschnellen zwischen Tschang und Hankau passiert hätte, — es gibt nämlich gar keine dort, vielmehr erfreut sich diese Strecke eines sehr lebhaften Dampferverkehrs. Auch ist die Annahme von der Existenz einer Eisenbahn nach Tschunking nicht richtig.

Rücktransport im Hausboot oberhalb Weifu,  
Dienstag, den 2. Juli 1907.

Wind und Wetter sind noch immer gegen mich; gerade im Hausboot eine sehr betrübende Sache. Dieser stürmische Wind



gegenan, bei dem man nicht mal zu Tal fahren kann, ärgert mich sehr. Der hätte vor einer Woche wehen sollen, als ich hinauffuhr. Von der Bergfahrt habe ich schon den vielen Regen und Gegenwind erwähnt, — damit verbunden das rapide Steigen des Wassers — am Detan innerhalb 24 Stunden 30 Fuß. Der Fluß war gegen meine erste Reise bei geringem Wasserstande gar nicht wiederzuerkennen. Der ganze Lauf des Stroms war ein reißendes Wasser. Jeder Meter vorwärts mußte mit großer Anstrengung dem Flusse abgerungen werden. Und trotz der außergewöhnlichen Verhältnisse erreichte ich schon am 29. Juni Wanschien und mein liebes „Waterland“. Dieses und das englische Boot „Woodlark“ waren heruntergekommen, um Unruhen, die in der Nähe — bei Reischien — ausgebrochen waren, wieder zu glätten. Ich hatte mich eigentlich darauf gespigt; aber es war wieder mal nichts. „Waterland“ war eben dabei, anferauf zu gehen, um nach Tschekou zurückzukehren, wenigstens den Versuch zu machen, denn der Wutan liegt auf dem Wege nach dort und war in diesen Tagen schwer zu passieren. S. M. S. „Woodlark“ hatte 20 Minuten mit äußerster Kraft bringeleget, aber ohne durchgekommen zu sein. Jetzt sollte „Waterland“ seine Probe vor dem englischen Boot bestehen. Ich nahm schnell noch die Leute von Hausboot I an Bord, und ohne auf das letzte Boot zu warten, ging's auf in den Kampf gegen Wutan. Nach einer Stunde waren wir dort und nach weiteren 10 Minuten hinüber. Was das eine Freude für uns und was für ein Mitleid — oder nennen wir es beim richtigen Namen — was für eine Schadenfreude für den Engländer. Die



„Woodlark“ sitzt nun bis zum Spätherbst immer in diesem furchtbaren Wanschien, nur weil sie diese eine Chance, über den Wutan zu gehen, nicht hat ausnutzen können. Am Sonntag, den 30. Juni, wurden die inzwischen eingetroffenen Hausboote ausgepackt — eine Mordsache — und am Montag, den 1. Juli, morgens 10 Uhr, ging's unter allen möglichen Hurras mit den Abgelösten wieder flußabwärts.

Französischer Dampfer „Lifong“ (bei Nanjing),  
10. Juli 1907.

In Schang hatte ich 1½ Tage Zeit bis zum Anschlußdampfer „Lungting“, einem Engländer. Ich mußte leider diesen widerlichen Dampfer nehmen, weil die Japaner ihre besten Dampfer bei diesem Hochwasser in den Lungtung-See und Bojang-See laufen lassen. Mir blieb jedoch kein Ausweg; ich mußte meine Reise nach Schanghai beschleunigen, sonst hätte ich den Anschluß an den Heimatsdampfer, der am 13. Schanghai verläßt, nicht mehr erreicht. Jetzt komme ich morgen an und kann in aller Ruhe den Transport an meinen Nachfolger übergeben. In Hankau war es mal wieder sehr nett. Den einzigen Abend war ich bei W. Um 9 h. fuhr dieser schönste aller Flußdampfer aus Hankau ab. Ich war freudig überrascht, L., den Leiter der Pingjiang-Kohlenmine, an Bord anzutreffen. Das gab ein fröhliches Wiedersehen! Er will nach Schanghai und nach 14 Tagen nach Japan, um sich von den Strapazen zu erholen. Ich hoffe jedenfalls, morgen den „Tiger“ in Schanghai als Stationär anzutreffen.



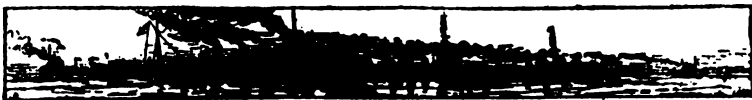
Abends.

Dreimal schrien wir Hurra beim Passieren der „Vorwärts“ und dreimal beim Passieren des „Tiger“, und für mich stimme ich nochmals in den Ruf: Hurra! Hurra! Hurra!, denn ich möchte immer wieder meiner Freude Ausdruck geben über die Post von 22 glücklichen Briefen und Karten, die ich unerwartet eben in Nanjing bekam.

Gegen 3 h. erreichten wir Nanjing. Ich lag gerade auf dem Kanapee mit einer merkwürdigen Lektüre, als mir gemeldet wurde, daß „Tiger“ und „Vorwärts“ da wären und nach mir ausgesungen hätten. Als ich klar war, lag auch schon ein Dingi für mich bereit; ich sauste auf „Tiger“, wo mir der Kommandant einige freundliche Worte sagte, u. a. daß ich nach Abgabe meiner Leute in Schanghai dem „Tiger“ nach Kiu-Kiang nachfahren sollte, wo er am 16. d. M. zu erreichen wäre. Meine Leute fahren von Schanghai nach Yokohama, wo sie dem Tientsin-Transport angeschlossen werden. Jedenfalls werde ich also wieder — ich weiß allmählich gar nicht mehr zum wievielten Male — den Yangtse als Passagier hinauffahren. „Itis“ ist Stationär in Schanghai. Das wird ein feines Wiedersehen werden!

Songkong, den 21. August 1907.

Ende September geht's in den Eschili-Golf. Wir bleiben dann während der Winterreparatur in Tsingtau bis nach Weihnachten liegen. Songkong ist doch ein herrlicher Platz, besonders wenn man die schlechtesten Monate Mai bis Juli hinter sich hat und es nun in den schönen tropischen Herbst hineingeht.



Dazu kommt noch diese prachtvolle Felseninsel Hongkong mit ihrer modernen Stadt Victoria und ihrem Peak, dessen Spitze einen bezaubernden Rundblick auf die umliegende Inselgruppe gestattet. Eine schnelle und interessante Bergbahn, ein wunderbar angelegtes Dränagesystem, welches Trink- und Gebrauchswasser für die Bewohner liefern muß und welches zugleich zur Anlage schöner Verkehrs- und Spazierwege verwandt worden ist, sind Anlagen, die immer wieder Zeugnis ablegen von der musterhaften Kolonisationstätigkeit der Engländer. Gott sei Dank haben wir Deutschen speziell von Hongkong vieles nach Tsingtau übertragen und, wie man hört, gute Erfahrungen damit gemacht. In den ersten Tagen des September geht's wahrscheinlich nach Canton. Soll dort sehr interessant sein.

Immer noch Hongkong, den 6. September 1907.

Was ich lehthin über Rückkehr und Ankunft berichtet habe, ist durch den heute eingetroffenen Geschwaderbefehl umgestoßen worden. Danach fahre ich schon am 5. Oktober als Transportführer des Offiziertransports von Schanghai ab. Mir kommt es jetzt vor allem darauf an, möglichst halb nach Hause zu kommen; es scheint so, als ob ich dieses Klima nicht mehr recht vertragen könnte. Gestern mittag bekam ich den dritten Malaria-Rückfall; er hatte sich schon durch mehrtägiges Unwohlsein angekündigt und trat dann auch ziemlich heftig auf. Die herrliche Rückfahrt und der 45tägige Urlaub werden mir gewiß recht gut tun. Morgen oder übermorgen geht's hoffentlich wieder in den Dienst. Unser Transportdampfer, Lloydampfer





„Goeben“, wird etwa am 20. November in Bremerhaven oder Hamburg eintreffen.

Canton, den 12. September 1907.

Dienstag, den 10. September, sind wir, von Hongkong kommend, hier in der größten Chinesenstadt eingetroffen. Am nächsten Tage gingen vier von uns unter Führung eines chinesischen Führers in Tragestühlen durch das Straßengewirr dieser Riesenstadt, um uns die Sehenswürdigkeiten anzusehen und ihre Erzeugnisse zu besichtigen bzw. einige von ihnen einzukaufen. Dabei habe ich den Eindruck gewonnen, daß Canton nicht nur die völkerreichste, sondern weitaus die interessanteste chinesische Stadt ist.

Der schon seit etwa 50 Jahren auf Canton einwirkende europäische Einfluß scheint an der Riesenstadt spurlos vorübergegangen zu sein; der Stadt merkt man jedenfalls nicht die Nähe der fremden Kultur an. Andere Großstädte im Innern haben fast immer Spezialitäten aufzuweisen, für die die Rohmaterialien in der Nähe gefunden werden. Mich haben diese „Spezialitäten“ meistens enttäuscht; sie entsprechen nicht dem Auf, der den chinesischen Kunstwerken im allgemeinen vorausgeht. Material wie Arbeit zeugten meistens von der berüchtigten chinesischen Unzuverlässigkeit und Abgestumpftheit. Erst hier in Canton habe ich zum ersten Male in China Sachen und Arbeiten gesehen, die selbst bei uns zu Hause Bewunderung hervorrufen würden,

Morgen wollen wir schon um 10 h. morgens losgehen, um die noch unbekanntten Gegenden Cantons aufzusuchen. Am



Nachmittag wollen wir uns einige Perls vorköpfen lassen; soll sehr interessant sein und für die Chinesen bezeichnend sein zu beobachten, mit welcher Gleichgültigkeit die in Mengen vorgeführten Delinquenten ganz allmählich einer nach dem anderen die Reihe an sich selbst kommen lassen. Bei den Chinesen ist das Leben nicht so wertvoll und teuer wie bei uns; z. B. wird jeder Dieb, der von \$ 100 aufwärts gestohlen hat, ohne weiteres zum Tode verurteilt. Bei unserem Besuch bei den Gefangenen konnten wir eine gedrückte Stimmung nicht feststellen, obwohl sie schon zum Tode verurteilt waren; vielmehr waren sie recht vergnügt, öbeten uns an und wollten Geld haben, um sich Reis und Rauchzeug kaufen zu können. Die Regierung setzt 4 cts. Beföstigungsgeld pro Tag für jeden Gefangenen aus, während man 15 cts. rechnet für den normalen Kuli.

Montag, den 16. geht's nach Hongkong zurück, von wo wir am 23. nach Swatau in See gehen werden. Etwa am 30. d. M. wird „Tiger in Schanghai sein, um mich abzusetzen; von dort geht das Schiff nach Japan, während ich bis zur Abfahrt der „Goeben“, 5. Oktober, noch in Schanghai als Privatmann herumlaufe. Ich hätte Japan noch sehr gern mitgenommen, wäre zweifellos ein schöner Abschluß gewesen. Aber, da es nun mal nach Hause gehen soll — nun auch je eher, desto besser! Heute abend geht's zum Konsul v. B.; seit langer Zeit wieder die erste Gesellschaft.

D. Emprefß of China, Freitag, den 17. Sept. 1907.

Vorgestern war an Bord Abschiedsdiner, zu dem auch der Kommandant erschien. Liffin hatte ich bei ihm, wo ich auch



Konful F. und Dolmetscher M. und Frauen antraf. Alles war sehr nett und ließ mich immer wieder bedauern, schon so bald aus dem lieben Kameraden- und Freundeskreise herauszumüssen. Das Lied: Goldbril jetzt geht's zur Heimat usw., welches von der Musik immerzu intoniert wurde, ist zwar sehr schön, aber es erinnert doch allzu deutlich an das, was man an Bord zurücklassen muß. Ueber solche Stimmungen hinweggeholfen zu haben, des kann sich auch diesmal der allbewährte „Tiger“-Keller rühmen, zumal er diesmal mit ganz besonders guten Marken aufwartete.

D. „Emprefß of China“, Freitag, den 17. Sept. 1907.

Den 15. September haben wir „unter uns“ gefeiert. Am Dienstag, den 17., vereinigte uns die eigentliche Feier abends zum Musikbinder. Das Kreuzergeschwader hatte an diesem Tage auch meiner gedacht, indem es mir eine schmeichelhafte Anerkennung meines Stromschnellentransportes sandte. Am 5. Oktober soll's mit „Goeben“ von Schanghai losgehen . . . Was bis dahin mit mir geschieht, ahne ich noch nicht. „Tiger“ scheint . . . Stationär für Hongkong zu sein. Ursprünglich sollte er heute nach dem Norden gehen; da sitzt aber so ein Konful in Pakhoi und schreibt um Hilfe gegen drohende Unruhen . . . Vielleicht kommt es noch so, daß ich h i e r am 9. Oktober auf „Goeben“ übersteige. Vekten Donnerstag waren wir in See auf Suche nach dem Siemssen-Dampfer „Süllberg“, der am 14. oder 15. d. M. im Taifun südlich von Hongkong verloren gegangen ist.



D. „Empress of China“, Freitag, den 27. Sept. 1907,  
auf dem Wege nach Schanghai.

Ich hätte mir das auch nicht träumen lassen, daß mein Kommando auf „Tiger“ nur 2½ Monate dauern sollte. Jetzt sitzt man schon wieder auf einem Zivilschiff und fährt auf Kosten unseres schönen Vaterlandes nach Schanghai und von dort nach Haus.

D. „Goeben“, Fu-Tschou, Montag, den 7. Oktober 1907.

Am 3. d. M. kamen auch die anderen aus Tjingtau in Schanghai an. Abends war großer Marine-Abschiedsabend im Klub, den andern Mittag Fest-Liffin bei St. und nachmittags ging's mit Tender „Bremen“ nach Wufung, wo die „Goeben“ unserer wartete. Viele Freunde und Bekannte waren mit an Bord unseres Ablösungsdampfers gefahren. Am 5. Oktober, 10 h. a. m., verließen wir Schanghai. Kurz vorher kam „Tiger“ — von Amoy kommend — vorbei, um für kurze Zeit nach Schanghai zu fahren. Wenn man alles so gewußt, wie's nachher wirklich kam, dann hätte man mich jetzt erst aus „Tiger“ auszufiffen gebraucht; aber das war nicht vorauszusehen. Wir können es wohl aushalten an Bord dieses Dampfers, der seine erste Reise macht. Da man nichts zu tun hat, machen wir uns Sorgen über unseren körperlichen Zustand, der in fast allen Fällen die Vorzüglichkeit der Verpflegung unserer Kriegsschiffe deutlich zutage treten läßt, im wahrsten Sinne des Wortes.

D. „Goeben“, Fu-Tschou, Montag, den 7. Oktober 1907.

Die Zeit hier draußen ist doch sehr schnell vergangen, wenigstens wenn ich an den Moment vor 1½ Jahren zurück-



denke, als ich von Euch Abschied nahm. Heute mittag hat unser Lloyd-Dampfer seine erste Station — Fu-Tschou — auf seiner Heimreise erreicht und beabsichtigt, nach Uebernahme von großen Mengen Tee morgen mittag die Reise nach Hongkong fortzusetzen.

Zwischen Colombo und Aden, den 23. Oktober 1907.

Inzwischen haben wir Hongkong, Singapore, Penang und Colombo passiert. Singapore und Penang waren mir neu; die Zeit unseres Aufenthalts wurde daher auch nach Kräften ausgenutzt, um das zu sehen, was man als Globetrotter gesehen haben muß. Wenn es überhaupt etwas ist, so ist es nur wenig; im allgemeinen gleichen sich die Plätze hier draußen mehr, als einem lieb ist. Nur die prachtvolle Vegetation gibt ein anderes Bild, welches andererseits wieder mit einer schwülen, heiß-feuchten Temperatur erkauft werden muß. So schön, wie zu Hause, ist's nirgends.

Wir haben den chinesischen Gesandten für England — Verb Li — mit seinem aus 25 Personen bestehenden Gefolge an Bord. Die Empfänge in den englischen Kolonien zu beobachten, ist sehr interessant.

Gestern haben wir Kaiserin-Geburtstag gefeiert. Nachmittags 4 h. hatten wir Colombo verlassen. Folgende Häfen werden nach Port Said angelaufen: Neapel, Genua, Algier, Gibraltar, Southampton und Antwerpen.

In den letzten 14 Tagen ist von uns viel Betrieb gemacht worden. Den Gipfel bildete das Marine-Variété-Theater — durchschlagender Erfolg. Bei den vielseitigen sportlichen Veran-

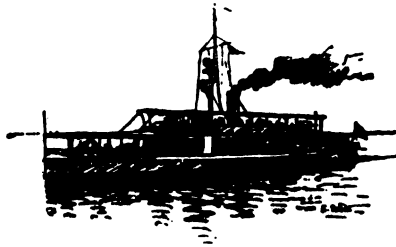


staltungen habe ich auch ganz gut abgeschnitten. Alles beteiligte sich, auch zum großen Teil die Chinesenfrauen.

Die Zeit im Roten Meer war noch sehr heiß und feucht; nach Port Said hat das Wetter und die Temperatur sehr schnell umgeschlagen, und heute sieht man schon alles in „Blau“, ein ungewohnter Anblick. Letzte Nacht mußte ich mir die zweite wollene Decke ausbitten, während man sich noch vor drei Tagen in der Koje wälzte und vor Hitze nicht schlafen konnte. Dieses nässliche Wetter hier im Mittelmeer ist wie geschaffen zum Erfälten.

Donnerstag, den 7. November 1907.

In 2 Stunden, 6,30 p. m., werden wir in Genua einlaufen, daher schnell Schluß mit diesem Bogen. In Neapel war's mehr interessant als schön. Wir waren im Internationalen Museum, im Aquarium usw. Das Volk macht einen gräßlichen, verkommenen Eindruck. Die Chinesen sind vielfach besser.



# Unsere Seehelden

---

I.

## Maximilian Graf von Spee

Der Sieger von Coronel

Briefe und nachgelassene Papiere. 320 Seiten, mit vielen Bildern und Karten . . . geheftet Mf. 3.—, gebd. Mf. 4.—

II.

## Otto Weddigen und seine Waffe

Sagebuch und nachgelassene Papiere. 192 Seiten, mit vielen Bildern . . . . . geheftet Mf. 2.—, gebd. Mf. 3.—

III.

## Das Buch der „Smden“

(in Vorbereitung) . . . . . etwa Mf. 3.—

IV.

## Kreuzerfahrten und Kriegserlebnisse der S. M. S. „Dresden“

Nach Briefen des Kommandanten, Kapit. z. S. Lübecke, und der Besatzung zusammengestellt von Elise Lübecke. Mit vielen Bildern . . . . . geheftet Mf. 1.—, gebd. Mf. 2.—

Sonderdruck:

**Abessa** Fahrten und Abenteuer der „Smden“-Mannschaft von den Kokosinseln bis Konstantinopel. Mit vielen Bildern . . . . . geheftet Mf. 1.—

Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder direkt vom  
**Marinedank-Verlag, Berlin S 42, Oranienstr. 140/42**

Marinedank



Bücherei