Die Bedeutung der Untersee-Handelsboote.

Die Ankunft des ersten Untersee-Handelsbootes aus Deutschland ist von der öffentlichen Meinung Amerikas in durchaus sympathischer Weise begrüßt und nach den verschiedensten Richtungen hin kommentiert worden. Man hat das Ereignis als einen Triumph der Technik gefeiert; man hat Betrachtungen darüber angestellt, inwieweit die Durchbrechung der britischen Blockade den Gang des Krieges beeinflussen könnte und man hat endlich die wirtschaftlichen Möglichkeiten und Rückwirkungen untersucht, die sich durch die Indienststellung eines neuen Handelsschiffstyps für Deutschland ergeben. Nur eines — und war nicht das unwesentlichste — ist den meisten Beobachtern entgangen, nämlich die Bedeutung, die der Entwicklung des neuen U-Boottyps für den Fortschritt der Kriegstechnik und für den Status des Flottenbaues zuzumessen ist. Es erscheint daher angebracht, über den letzgenannten Gegenstand einige ergänzende Worte zu sagen.

Während die Funktionen, die den modernen Tauchbooten als Handelsfahrzeugen und Blockadebrechern innewohnen, naturgemäß vorübergehender Natur sind, da ja nach Friedensschluß die Verwendung derartiger Schiffe im Ueberseeverkehr entfällt, ist die Bedeutung des neuen Fahrzeugtyps für den Ausbau der Kriegsflotte grundlegend und dauernd. Zunächst insofern, als mit der Schaffung der „Deutschland" der im U-Bootbau seit längerem angestrebte Uebergang vom Tauchboot zum Tauchkreuzer verwirklicht ist. Die Anläufe dazu wurden ja in den verschiedenen Ländern schon vor dem Kriege gemacht. In Rußland, in Frankreich, auch in Amerika — mit den sog. „fleet submarines" — die jedoch mangels kriegsmäßiger Anregung und genügender technischer Erfahrung nicht über den zeichnerischen Entwurf hinaus gediehen sind.

Noch auf dem internationalen Ingenieurkongreß in San Francisco sprachen amerikanische und andere Fachgelehrte mit einem gewissen Zweifel von der Möglichkeit der Erbauung von „Super-submarines" von 300 Fuß Länge, 1200 Fuß Oberflächenverdrängung und Geschwindigkeiten bis zu 20 Knoten. Ein bekannter Admiral hob hervor, daß wenn durch einen Steuerungsfehler ein solch langes Boot beim Tauchen in lotrechte Lage käme, das eine Ende des Fahrzeuges infolge seiner Tiefenlage und der Höhe des Wasserdruckes bereits eingedrückt sein würde, ehe noch das andere Ende vom Wasserspiegel verschwunden wäre. Also ein Bedenken so elementarer Art, wie es die Fachgelehrten seinerzeit vor Erbauung der ersten Eisenbahn geäußert hatten. Da war man sich nämlich einig geworden, daß der menschliche Organismus derartige Geschwindigkeiten nicht vertragen könnte, und die Passagiere bei der ersten Fahrt somit elendiglich zu Grunde gehen müßten.

Ein anderer Experte, der Chefkonstrukteur einer der ersten amerikanischen Maschinenbauwerkstätten, bezweifelte oder bestritt, daß die derzeitige Technik imstande sei, Oelmaschinen von der Größe und Leistungsfähigkeit, wie sie zum Betrieb derartig großer Boote und Erzielung derartig hoher Geschwindigkeiten vonnöten wären, einwandsfrei zu beherrschen. Ein dritter endlich äußerte Bedenken bezüglich der Steuer- und Tauchfähigkeit von U-Booten, die eine größere Wasserverdrängung als 800 Tonnen besaßen. Auch wäre es zwecklos, solche Boote zu bauen, da für die amerikanische Marine nur Defensivmaßnahmen in Frage kämen und nicht daran zu denken wäre, daß „fleet submarines" je in Verbindung mit den Hauptseestreitkräften oder in fernen Gewässern Verwendung fänden.

Während hier die Gelehrten sich in grundgescheidte Erörterungen darüber einließen, ob derartige Boote ausführbar wären oder nicht, waren die deutschen Ingenieure bereits still an der Arbeit und schufen das, was man im Auslande bestritt: Boote von über 300 Fuß Länge, 2000 Tonnen Wasserverdrängung und Geschwindigkeiten bis zu 20 Knoten und mehr.

Wenngleich nun die hier einlaufenden Boote vom „Deutschland"-Typ einen durchaus friedlichen Charakter tragen, und weder für Angriffs- noch für Verteidigungszwecke ausgerüstet sind, so läßt sich doch nicht verkennen — und am wenigsten verkennen das unsre britischen Vettern —, daß diese Boote nur die Vorläufer der neuen Tauchkreuzer sind, und durch verhältnismäßig geringfügige Umänderungen selber in formidable Kriegsfahrzeuge umgewandelt werden können. Damit wird aber eine neue Klasse von Hilfskreuzern ans Licht gerufen, deren Bedeutung und Wirkungsbereich sich heute nur annähernd abschätzen läßt.

In den bisherigen Seekriegen spielten die Hilfskreuzer — meist armierte Kauffahrer — eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle, z. B. als Truppentransportschiffe, Handelszerstörer, Werkstatts- und Hospitalschiffe, eben weil ihre Angriffs- und Verteidigungsarmierung und vor allem ihre Panzerung den Anforderungen nicht genügte, die man an ein kriegstüchtiges Fahrzeug stellen muß, wenn es bei der Auseinandersetzung mit feindlichen Hauptstreitkräften in Frage kommen soll. Die Vollendung des neuen Handels-U-Boottyps hat nun diese Beschränkungen über den Haufen geworfen. Denn der Selbstschutz der U-Boote liegt eben in ihrer Tauchfähigkeit, d. h. in der Möglichkeit, sich innerhalb weniger Minuten dem Feuerbereich überlegenen Seestreitkräften des Feindes zu entziehen. Während durch Einbau einer Torpedoarmierung diese harmlosen Handelsboote zu den formidabelsten Angriffswaffen umgewandelt werden können, über die eine Kriegsmarine beim gegenwärtigen Stand der Technik verfügt.

Was bedeutet also die Schaffung dieser neuen Bootklasse für den Flottenstatus der verschiedenen Länder. Sie bedeutet, daß ein Land, welches den Bau derartiger Untersee-Handelsboote fördert und subsidiert, sich in kurzer Zeit und mit geringen Aufwendungen einen Reserveverband von Hilfstauchkreuzern schaffen kann, die in jeder Weise befähigt sind, in künftigen Seekriegen und zumal bei überseeischen Operationen ausschlaggebend zu wirken. Der Tauchkreuzer macht eine Blockade, wie wir sie in diesem Kriege zu unserem Leidwesen haben erleben müssen, unmöglich. Nicht nur weil er in der Lage ist, feindliche Blockadeschiffe zu versenken, sondern weil er die Möglichkeit schafft, die vorhandene Flotte von Handels-U-Booten jederzeit aus fremden in heimische Häfen zurückzuziehen, ohne daß die Gefahr bestünde, daß dieselben bei Kriegsausbruch beschlagnahmt oder interniert werden könnten.

Mit der Mobilisierung dieser Hilfsstreitkräfte, auf die man unter allen Umständen rechnen kann, geht die Mobilisierung des Rüstungskapitals Hand in Hand. Während bisher das für Kriegsschiffe investierte Kapital festgelegt war und sich nicht umschlagen ließ, während also die Aufwendungen für die Flotte als eine unvermeidliche Gebühr für Versicherung gegen Kriegsunfall anzusehen war, kann dieses Kapital fortan in nutzbringender Weise angelegt werden. Eine Flotte von 100 Untersee-Handelsbooten kann in Friedenszeiten genau die gleiche Verwendung finden, wie die große Zahl der „Tramp Steamer" und anderer Fahrzeuge, die heute den Warenverkehr zwischen den entlegendsten Weltecken vermitteln.

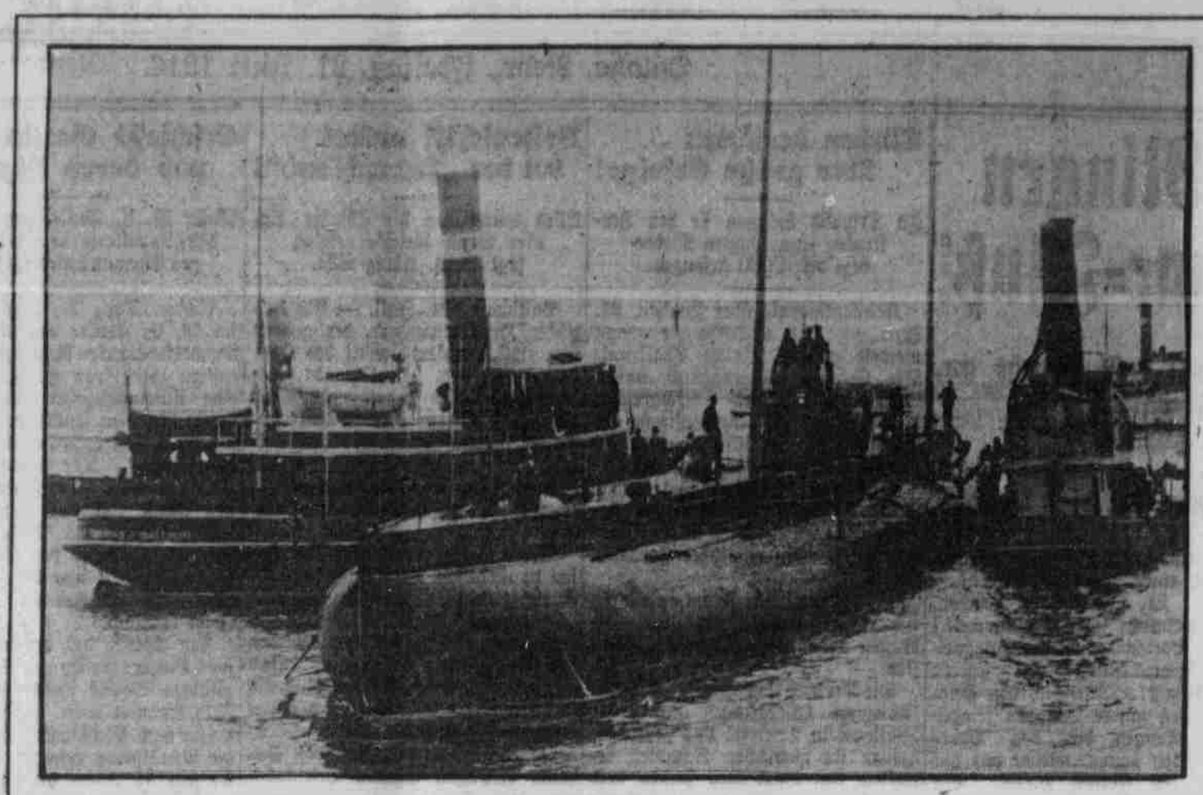
Natürlich entsteht die Frage, ob diese neuartigen Fahrzeuge angesichts ihrer höheren Baukosten und geringeren Ladefähigkeit den bestehenden Fahrzeugen gegenüber in Friedenszeiten wettbewerbsfähig sind. Diese zusätzlichen Baukosten ergeben sich naturgemäß durch Einbau von Flutkammern, Batterien und Elektromotoren zur Unterwasserfahrt etc. Den gewöhnlichen Handelsdampfern gegenüber haben die motorisch betriebenen Handels-U-Boote ja gewisse Ersparnisse aufzuweisen. So z. B. verringern sich die Brennstoffkosten, indem statt Kohle Rohöl zur Verwendung gelangt, von dem in sparsam arbeitenden Motoren nur sehr wenig verbraucht wird, ca. ½ Pfund pro Pferdekraft und Stunde. Die so erzielte Ersparnis ist jedoch gering im Vergleich zu der Herabsetzung der Betriebskosten, die sich durch Fortfall der Kesselanlage und somit der Heizerlöhne ergibt. Allerdings werden die Aufwendungen für hochwertigeres Maschinenpersonal etwas höher. Immerhin ergeben sich recht beträchtliche Ersparnisse. Endlich ergibt der Fortfall der Kohlenbunker, Kesselanlage etc. eine Vergrößerung des nutzbaren Laderaums, der sich nur im Einzelfall zahlenmäßig berechnen läßt.

Schon vor Anbeginn des Krieges war die Frage der Ueberse-Motorschiffahrt in Fluß gekommen, und hat nun durch den Ausbau des neuen Boottyps eine ungeahnte Anregung und Weiterung erfahren. Natürlich bleibt derartigen Motorschiffen gegenüber seitens der Handels-U-Boote ein Baufostenaufschlag bestehen, der nur durch regierungsseitige Subsidien ausgeglichen werden kann. Aber die Regierung hat alle Veranlassung, diese verhältnismäßig geringen Mehrkosten zu begleichen, ähnlich wie sie den Besitzern von Autolastwagen eine jährliche Prämie gewährt, um diese Fahrzeuge im Kriegsfalle für militärische Zwecke verwenden zu können. Deshalb verlieren diese Fahrzeuge natürlich nicht ihren friedfertigen Charakter, ebensowenig wie die Motorboote, die als „Submarine chasers" Verwendung finden.

Eine der wichtigsten Begleiterscheinungen der Neuerung, die nur dem Fachmann in ihrer ganzen Tragweite verständlich ist, liegt in der Gewähr, den Verbrennungsmotor nunmehr im praktischen Ueberseebetrieb zu einer durchaus zuverlässigen Antriebsmaschine durchzubilden. Nur der praktische Betrieb bringt dem Konstrukteur die Anregungen und Erfahrungen, deren er bedarf, um im Maschinenbau den höchsten Leistungsgrad zu erreichen. Eine Fahrt über den Ozean ist in dieser Beziehung wertvoller als monatelange Versuchsarbeiten im Laboratorium und auf dem Prüfstand. Das gleiche gilt von der Ausbildung der Mannschaft, die auf den Handels-U-Booten die beste Vorbildung für spätere kriegsmäßige Verwendung erfährt. Naturgemäß stehen Länder wie die Vereinigten Staaten, deren Handelsschiffsbau durch — sagen wir — eigenartige Gesetze eingeschränkt ist, auch bei der Heranbildung dieser neuen Waffe im Hintertreffen, d. h. sie müssen mit direkten Mitteln erreichen, was andere Nationen durch eine vernünftige Zollgesetzgebung erzielen können.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß die militärische Bedeutung der neuen Handels-U-Boote, bezw. die Möglichkeit ihrer Verwendung als Hilfs-Tauchkreuzer, der Entwicklung dieses neuen Bootstyps den nötigen Ansporn und den nötigen Rückhalt gibt, der sie über den Modus der augenblicklichen Zweckmäßigkeit heraushebt und die Erhaltung der neuen Schiffsklasse auch im Frieden gewährleistet. Im Handels-U-Boot erreicht die Schiffstechnik ihren höchsten Leistungsgrad und ihren vornehmsten Ausdruck, indem dasselbe Fahrzeug, dessen kriegsmäßige Verwendung noch vor kurzem beinahe zum Abbruch der traditionellen Beziehungen zwischen Deutschland und Amerika geführt hätte, nunmehr als Träger einer friedlichen Mission wieder auftaucht, als Kundgeber des ehrlichen Willens des deutschen Volkes mit der großen amerikanischen Nation in Freundschaft und Frieden zu leben und zu handeln.

Dr. Franz Erich Junge.



U-BOOT "DEUTSCHLAND"

KAPT. PAUL KÖNIG vom U-BOOT "DEUTSCHLAND"

© BY INT. FILM SERVICE.

Das U-Boot im Hafen von Baltimore.

U-Boot-Besuch.

Nicht ein von Menschenhand gebautes Fahrzeug — ein großer Fisch schien über die Wasserfläche heranzugleiten. Man kennt die Bilder von alten Schlachtenszenen, bei denen Elefanten mit Türmen auf dem Rücken erscheinen. So, konnte man glauben, komme hier ein Wassertier daher, das gleichfalls einen Turm auf seinem Rücken trug — einen Kampfturm. Männer in Kriegertracht sahen heraus. Andere balancierten auf dem glitschigen Körper des Fisches, der nur mit dem Bauch im Wasser lag.

Vorn, an dem runden Kopf, glotzten zwei Augen. Daneben saßen ein paar Kiemen oder Seitenflossen. Graue Schuppen bedeckten den Leib des merkwürdigen Geschöpfes.

Nun schlängelte es sich näher an den Kai, und nun erst war völlig klar, daß dieser Meeresbewohner auf einer deutschen Werft gezeugt worden. Jetzt erst erkannte man, daß die Glotzaugen und die Schuppen von liebender Hand aufgemalt waren, daß die Kiemen jedoch kleine Steuer darstellten — Seitensteuer für die Unterwasserfahrt — und das ganze Getier aus Eisen bestand. Ganz artig ließ es sich nun auch, wie ein richtiges Schiff, mit Tauen am Kai anbinden, gestattete zugleich, daß man eine schmale Planke vom festen Lande zum oberen Turmrand hinüberlegte — aber es hörte trotzdem nicht auf, etwas Wunderbares und Märchenhaftes zu sein. Hörte um so weniger auf, als sich unmittelbar neben ihm noch einige gleichgeartete Kameraden auf dem Wasserspiegel schaukelten.

Ich habe zum erstenmal die Ehre, mich in der Gesellschaft dieser erlauchten Herrschaften zu bewegen, auf denen ein Teil vom Ruhm des heutigen Deutschland ruht. Und muß gestehen: das, was ich sah ging über alle Begriffe und Vorstellungen, die ich mir gebildet hatte, weit hinaus. Was denn? Diese eisernen Nußschalen sollen es sein, die Weltteile in Schrecken setzen, die größte Flotte der Erde in Schach halten, alle Formen des Seekrieges über den Haufen geworfen, Werte von ungezählten Millionen aus dem Besitz der Feinde vernichtet haben? Mit diesen Dingerchen hat die Kühnheit deutscher Seeleute Angriffe auf gepanzerte Kolosse gewagt, England und Irland umkreist, Fahrten von wochenlanger Dauer unternommen, den Wachtposten von Gibraltar ein Schnippchen geschlagen, in fernen Meeren den Gegnern furchtbare Verluste beigebracht? Man las es und begriff es nicht. Man sieht eine Gruppe dieser Heldenzwerge und — begreife es noch viel weniger.

Halt, was ist das? Drüben scheint eins aus der Schar zu versinken. Der Fischkopf und die Kiemen sind schon verschwunden. Jetzt geht es auch mit dem Turm rapide abwärts. Die menschlichen Wesen, die eben noch darauf herumhantierten, sind weggeholt. Schweigend geht — in der Sondersprache, unserer Marineleute zu reden — der „ganze Laden" in die Tiefe. Fort ist er. Glatt liegt der Spiegel des Hafens über dem Boot. Es quirlt kaum. Nur ein winziger Stiel, besser: das Ende eines Stockes, oder eigentlich nur ein Kopf, guckt heraus. Es ist das, was sich bisher das „Periskop" nannte, jetzt, mit einer sehr guten Eindeutschung, das „Sehrohr" heißt.

Was verschwunden, kehret wieder. Der Kopf zieht sich in die Länge. Er wächst. Und jetzt hebt sich, pruschend wie ein Seehund oder ein Böcklinscher Triton, der Turm und der Schiffskörper selbst wieder in die Höhe. Nach allen Seiten läuft das Wasser in dicken Strahlen ab, wie die zurückschäumende Welle, die sich bei verdrängender Flut über einen Strandfelsen warf.

„Dat übt nur," sagte der lange Matrose neben mir, der mit unbeschreiblich geringschätzigem Grinsen mein neugierig ausblickendes Laiengesicht betrachtet hat. „Eh' sie ausfahren, wird immer jeübt, ob die Verschlüss' auch in Ordnung sin." Der Seefahrer stammte von Rhein, oder wie man bei Schiffsleuten auf gut Kölsch' zu sagen hat, „vom Ring".

Klettert man aber ins Innere einer dieser über alle Maßen frechen Wundermaschinen, so fängt man langsam an zu verstehen. Geistreicheres hat der Erfindungssinn der Menschen sich nie ausgedacht. Ist schon jedes Schiff, und vor allem jedes Kriegsschiff ein Musterbeispiel dafür, wie sich für ein ungeheuer kompliziertes Gebilde die reinste Zweckform finden läßt, so hat man hier das Muster aller Muster vor Augen. Hier hat der Zweck an sich Gestalt angenommen. Die höchste Einheit von Raum, Inhalt und Bestimmung ist erreicht. Kein Kubikzentimeter, der nicht sein genau umzirkeltes Amt hat. Keiner, der entbehrlich wäre. Kein Fleck an der Wandung, der nicht praktisch ausgenutzt ist. Die strengste Konzentration auf das Sachliche, die ein Gehirn leisten kann, ist hier zur Wahrheit geworden. Und doch ist das ganze ein Organismus, der sein individuelles Leben führt. Das ist das Besondere. Es ist keine errechnete Zusammenstellung, die rein mechanische Funktionen ausübte, sondern ein persönliches Etwas, das Abenteuer sucht und Taten vollführt, Gedanken und Schicksale hat, leben und sterben kann. Denn zu einem Maschinentum gehören atmende Menschen — freilich auch soweit zu Teilen der Maschine gewandelt, wie irgend denkbar, ja wie fast kaum vorstellbar.

Der Eintritt in dies Wunder ist für den Ungeübten nicht so ganz einfach. Man schwingt sich zum Rande des Turmes hinüber und hat nun neben sich den Deckel, der den Turm beim Untertauchen des Bootes wasserdicht verschließt, und unter sich — ein Loch. Auf einer dünnen, senkrecht hinabführenden Eisenleiter geht es hinab — ich möchte wetten, Romeo ist von Julias Balkon auf einer Strickleiter bequemer in den Garten gelangt — hinab bis zu einer Art Lochpodest, dessen Stützpunkte freilich höchstens Platz für drei bis vier Füße bietet. Das ist der Stand des Steuermanns und, zumal im Kampfe, der Gefechtsstand des Kommandanten. Hier wird das Sehrohr gerichtet und benutzt. Ich blicke hindurch und sehe wie mit dem besten Scherenfernrohr die Landschaft der Ferne an mich heranrücken, den Hafen und die Häuser am Ufer und die Wasserfläche auf der andern Seite. Aber das Sehrohr ist auch ein Zielrohr und kann in diesem Beruf wie das Glas des Beobachters, der dem Schützen die Anweisung gibt, und überdies noch als Zielglas des Schützen selbst dienen, der dann von hier oben aus durch eine sinnreiche Vorrichtung den Schuß unmittelbar abgibt. Man erkennt daraus, wie wichtig es ist, ob der Kommandant eines U-Bootes selbst ein guter Schütze ist. Das Verdienst, das wir einzelnen Führern zuschreiben — vorab dem Unvergeßlichen, den Hinterlist tückisch gefällt hat —, wird auf diese Weise erst ins rechte Licht gesetzt.

Folgt der zweite Teil des Loches. Er wird durch eine neue, aber erst herangesetzte Leiter, in praxi von der Mannschaft wahrscheinlich zumeist durch Sprung erledigt. Nun bin ich unten. Bin im Bauche des Fisches selbst, im Kern des Geheimnisses. Zuerst habe ich das Gefühl: Ist er wirklich nicht größer? Kann hier alles das ausgeübt werden, was erforderlich ist? Und: können hier so viele Menschen überhaupt stehen, sich betätigen, im Augenblick von schnellen Entschlüssen und schrecklichen Gefahren sich richtig bewegen — tagelang, wochenlang leben?

Aber das Auge gewöhnt sich an den veränderten Raummaßstab. Es beginnt sich einzurichten. Eine neue Ordnung des Kubischen regiert, der man sich bald anterwirft. In den geschlossenen Stahlwänden dieses eisernen Schachtes — denn höchstens so wirkt der Bootskörper in seiner Gesamtheit — wallet eine planmäßige Logik, die gefangen nimmt. Wohin man blickt, Röhren und Flaschen, Anzeiger und Behälter, Drähte und Schalter. Das drängt sich, macht sich Platz, stützt sich, hält sich gegenseitig, weicht sich aus, windet sich über- und untereinander weg, durchkriecht sich. Hier sitzen die Ventilatoren, die die verbrauchte Luft ansaugen, durch Kalipatronen leiten und gereinigt wieder in den Raum des Schiffes entlassen. Dort lagern, wie Konservenbüchsen anzusehen, diese Kalibehälter. Daneben die Sauerstoffflaschen, die im Notfall das fehlende Element ersetzen. Von einem Anzeiger, der auf die Zahl der Bemannung gestellt wird, kann man ablesen, ob genug des kostbaren Stoffes im Raum vorhanden ist. Weiter geht das Gewirr. Die Wasserwage, die anzeigt, ob das Boot auch gleichmäßig gelagert ist. Der Tiefmesser. Der Tiefenruder-Anzeiger. Der Unterwasser-Kompaß. Das Fallgewicht, das im Falle der Not das Boot doch noch in die Höhe bringt, wenn es als Ballast abgeworfen wird. Hinten das Stangen-, Räder-, Kolben- und Riemenwerk der Maschine. Der Oelmotor für die Ueberwasser-, die elektrische Vorrichtung für die Unterwasserfahrt. Alles rings triest und klebt von Oel, ist von fettigem Glanz überzogen.

Plötzlich will etwas Riesenhaftes in die Enge bringen. Das Boot nimmt Torpedos auf! Durch ein Loch im Achterdeck sieht der rote „Gefechtskopf" des zigarrenförmigen Ungeheuers herein. An Schienen, Rollen und Ledergurten wird es behutsam vorwärts geschoben bis zu dem gierig wartenden Torpedorohr am Bug. Jetzt schieben sich auch die beiden andern Teile der Zigarre an mir vorüber; der gelbgestrichene Preßluftbehälter und die wieder dunkler aussehende Maschine des phantastischen Geschosses mit ihren in Sauberkeit strahlenden Schrauben und Steuern. Wupp — jetzt sitzt das Kolossalgeschöpf in seinem Rohr. Und sein Bruder schiebt sich in's Boot, um im Nachbargehäuse Platz zu nehmen. Ich drücke mich zur Seite auf die Lagerstätte des Kommandanten, die gleich vor dem Verschluß liegt.

Drüben ist das Bett des Ingenieurs. Dazwischen ein Klapptischchen. In einem Holzgestell zur Seite ein wenig Geschirr. Weiter hinten die Schlafstellen des Steuermanns, des Unteroffiziers, der Mannschaften, die aber zum größten Teil auf dem Boden und in schnell angebrachten Hängematten ruhen. Alles natürlich in einem Raum. Türen giebt es nicht. Die Menschen können sich in diesem — Behälter, so muß man schon sagen, nur ein Minimum von Existenzmöglichkeit herrichten.

„Gibt es auch eine Wascheinrichtung?" frage ich den jungen Offizier, der mich führt.

„Gewiß," sagt er, und zeigt mir ein Becken. „Aber sie wird nicht benutzt. Trinkwasser können wir wohl mitnehmen, aber nicht auch noch Waschwasser. Und mit dem Seewasser ist nichts zu machen. Es nimmt keine Seife an und nützt nichts gegen den öligen Schmutz. Man wäscht sich nicht im U-Boot."

„Auch nicht bei einer Fahrt von, sagen wir, zwei Wochen?"

„Nein," sagt er und lacht.

Das Boot, das mich hier gastlich aufnahm, hat viel erlebt, auch schon einmal im Netz gezappelt, und hat erst kürzlich gezeigt, was es leisten kann. Im amtlichen Bericht der Admiralität vom 11. November stand zu lesen, daß eins unserer U-Fahrzeuge in Dünkirchen ein französisches Torpedoboot erledigt habe. Das tat dieser Eisenfisch hier und sein Kommandant Kapitänleutnant W. Er hatte sich im Kanal herumgetrieben, hatte bei Boulogne, jenseits von Calais also noch, gekreuzt und am frühen Morgen des 9. November um 5 Uhr dem Franzosen einen wohlgezielten Schuß in den Leib gejagt.

„Wie sind Sie denn bloß durch alle Sperren im Kanal gekommen?" frage ich.

Der Offizier lächelt verschmitzt. „Das ist unser Geheimnis," sagt er.

Er hats mir dann doch erklärt. Aber die Sache ward darum nicht minder rätselhaft. Und war doch nur eine Tat unter unzähligen, die nie genug bewundert werden können.

Nach ein paar Stunden kroch, kletterte, schwankte ich wieder ans feste Land. Ein Gruß. Ein Dank. Ein Händedruck. Das U-Boot aber lief abends wieder aus zu neuen Abenteuern ...

Max Osborn.