

Ernst Haeckel.

Charakterbild des verstorbenen großen Gelehrten.

Von C. Keller.

(Neue Fortsetzung.)

Es ist seit geraumer Zeit recht leicht geworden in dem Eichenwald der Naturforscher, die als führende Geister in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts die Glanzperiode der Biologie begründet haben. Schon ziemlich vereinzelt ragte die gewaltige Eiche — Ernst Haeckel — noch in das zweite Jahrzehnt des neuen Jahrhunderts hinein. Nun ist auch die endlich gemäht worden. Der Tod des geistesgewaltigen Führers der modernen Biologie wird nicht nur im germanischen Kulturkreis, sondern in der ganzen gebildeten Welt tiefe Trauer hervorgerufen. Wenige Sterbliche haben so viel Liebe genossen, gleichzeitig auch so viel Widerspruch und doch erfahren, wie der kampfesreudige Jenseiter Naturforscher, dessen Genialität auch seine Gegner anerkennen mußten. Heute schmeigt jeder Widerspruch, auch der Feind senkt die Achseln, um dem großen Toten seine Achtung zu bezeugen. Und die zahlreichsten Freunde werden bewegt dem ewig jung gebliebenen Geiste den letzten Gruß zu entrichten.

Ernst Haeckel war körperlich wie geistig eine ungewöhnlich mächtige Erscheinung. Er gehörte zu jenen seltenen Menschen, wie sie die Natur, wenn ich mich so ausdrücken darf, nur in einer ganz besonders guten Stunde zu schaffen vermag. Wer ihn als jüngeren Mann gekannt hat, dem bleibt die kraftvolle und lächeln Gesicht mit dem blondgelockten Künstlerkopf unvergessen. Er bot das Bild eines idealen Germanen. Und als er ein fiberhaarter Greis geworden, dessen temperamentvolle Art zwar die feierliche Jugendlichkeit bewahrt, aber doch eine gewisse Milde angenommen hatte, wirkte der alte Haeckel eigentlich fast jenseitig. Als Sproß eines gesunden Stamms vererbte er eine glückliche Jugend. Seine Mutter, die ihn stark beeinflusste, war eine gebildete Frau, die durch ihr kluges Wesen sofort auffiel. Der Vater war ein erhabener und pflichtgetreuer Mann, aber ohne künstlerische Kräfte des Lebens. Er beherrschte als Regierungsrat erst in Potsdam, dann in Meiningen eine Beamtenklasse und nach 1871. Er war zwar in seiner Familie der Familienvater zur Tradition geworden, aber sein geistiger Sohn Ernst wollte Mediziner werden. Seine hervorragenden Lehrer waren Johann Müller in Berlin, dann Albert Kölliker und Rudolf Virchow in Würzburg. Das medizinische Studium wurde pflichtgemäß absolviert, aber das ganze Wesen Haeckels zeigte sich nicht zum praktischen Arzt. Seine künstlerisch veranlagte Natur verlangte ein freies, volles Leben, um sich wohl zu fühlen. Er trat ein, wurde Zoologe und begann 1881 seine akademische Laufbahn an der Universität Jena. Schon 1882 wurde er auf Grund seiner glänzenden Radiofilarien-Monographie zum außerordentlichen und einige Jahre später zum ordentlichen Professor ernannt. Trotz veränderter Verhältnisse blieb er Jena treu, wurde Hofrat und später der Ehrengesellschaft der Dreyden sogar „Ezzenzler“, wovon er allerdings nie Gebrauch gemacht hat. Sein natürliches, durchaus anspruchsloses Wesen fühlte sich am wohlsten in dem „altdenkmalischen Dorf“, wie man Jena so zujeterst genannt hat; die stürmische Landluft hatte es ihm angetan. Als akademischer Lehrer war er vorbildlich, sein gediegener Vortrag, der frei von jeder Pose war, gewann die Jugend sofort. Seine Schüler wühlte er in seiner Weise für die Wissenschaft zu begeistern. Sein eminentes Fleiß kam in zahlreichen Originalarbeiten zum Ausbruch, in denen eine Fülle von neuen Ideen niedergelegt waren. Er erlangte durch seinen Vortrag und seine Unterrichtstätigkeit die höchste Anerkennung. Darum schätzte man ihn an dem aufsteigenden Höhe von Weimar sehr hoch. Haeckel hat niemals nach Höchstleistungen geschickt, trotzdem war der robuste Forscher der Uebung der großherzoglichen Familie, wie denn auch der alte Bismarck seine besondere Freude an dem rastlosen Jenseiter Zoologen hatte, so sehr auch seine Weltanschauung von derjenigen Haeckels verschieden war.

Bei Haeckel wird die Richtung des Meeres schon in den ersten Jahren durch das Aufsteigen von Charles Darwin nicht nur beeinflusst, sondern eigentlich bestimmt. Er war der erste auf dem Kontinent, der die Ideen des großen Engländer voll erfaßte und mit wirklicher Genialität für dieselben eintrat. Damals brauchte es Mut für ein solches Wagnis, denn die Rüste lehnte anfangs Darwin rundweg ab. Aber Haeckel ließ sich nicht abbringen. Mit fast beispielloser Kühnheit parierte er die Höhe, die auf ihn niederfiel und einen Moment sogar seine Stellung gefährdete. Man muß jene Periode selbst durchgemacht haben, um die damaligen Kämpfe richtig beurteilen zu können. Ernst Haeckel war kein innerer Mann nach der Natur, ehrlich und weich wie ein Kind, aber wo es sich um fundamentale Geistesfragen handelte, konnte er ein furchtbarer Kämpfer werden und mehr als ein Gegner blieb auf der Strecke. Zuweilen wurde er unmäßig schroff und manchmal konnten wir näherliegende Freunde seine ungeschliffene Art nicht ganz billigen. Selbst der ruhige Olympier in Bonn, der alte Darwin, mochte zur Wägung. Aber da war nichts zu machen, und als später eine häßliche Reaktion an Darwin und Haeckel seinen guten Namen ließ, da mußten wir uns doch getrauen, daß Haeckel latitisch richtig vorging, indem er einzelne Widersprüche unmissverständlich bestrich. Dann aber kam die Zeit, da man ihm und der von ihm vertretenen Richtung nur noch eine schamlose Opposition entgegenwerfen konnte. Das Eis war gebrochen. Die streng wissenschaftlichen Leistungen des Jenseiter Zoologen erregten mit Recht Aufsehen, und ich kenne keinen Biologen aus der Region, der ihm an Arbeitskraft gleichkam. Er brachte einen ganz neuen Geist in die Biologie, und dieser Geist war sprühend, eigentlich revolutionär. Es ist hier nicht der Ort, auf seine originellen, oft glänzenden Ideen einzutreten — dazu bedarf es eines ganzen Buchs. Überall erkennt man den weiten Blick, eine glückliche Verknüpfung von Empirie und Reflexion. Es ist ein Forscher, der aus seinen vier Wänden hinausgeht in die Lebenswelt der Natur, um diese voll zu erfassen.

Ein recht tüchtiger Zoologe, der für historische Dinge ein ungewöhnlich seines Verständnis hatte, nämlich der verlorene R. Burkhart in Basel, fällt über Ernst Haeckel folgendes Urteil: „Die Kunst des Wortes, der Schrift und des Stils, seine glänzende Persönlichkeit, hat nicht nur in Deutschland, sondern in der gesamten Welt, wo seine in alle Kulturprachen übersetzten Werke wirkten, der deutschen Zoologie eine Anerkennung erlangt, die von keinem Forscher in ähnlichem Maße ausging und die höchsten der Wirkung Cuders zu vergleichen ist.“ Man darf dies Urteil ruhig unterschreiben. Aber die Gegner Haeckels haben ihm auch Irrtümer vorgeworfen. Ich gebe vollkommen zu, daß man ihn in einigen Punkten ansehen kann, ihn da und dort fleißig gegenübertreten muß. Wer über eine solche Fülle von Ideen verfiel wie Haeckel, wird gelegentlich auch irren. Schlägen wir alle an unsere Brust und fragen wir: Wer hat sich im Leben nie geirrt? Hat der große Cuvier nicht auch Irrtümer begangen? Wer glaubt heute noch an eine irdische Katastrophe? Ich weiß wohl, daß es unter den Vertretern der Wissenschaft auch allermäßigsten Naturen gibt, die in ihrer weissen Brust sich niemals irren — aus dem einfachen Grunde, daß sie keine neuen Ideen haben! Und im ganzen genommen hat Haeckel mit seinen Ideen mehrwertig Glück gehabt und sich reich Wohlstand erworben.

Die jüngere Generation kennt den demgegenüber vorwiegend von der philosophischen Seite. Auf der Höhe seines wissenschaftlichen Ruhmes angelangt, suchte sich Ernst Haeckel zu einer abgerundeten Weltanschauung durchzubringen. Dieses Bestreben wird um die Jahreswende durch die berühmten „Weltkräfte“ markiert. Dieses Werk hat einen außerordentlichen Erfolg gehabt und auf die weitesten Kreise bedingend gewirkt, daneben aber auch einen Sturz von Widerspruch erfuhr. Es ist hier nicht der Ort, auf diesen Hausfrieden der Philosophen einzugehen, zudem bin ich hier nicht kompetent genug. Man hat dem Haeckelschen Monismus oft genug vorgeworfen, daß er den einseitigen Materialismus predige und verurteile ihn auf die gleiche Höhe zu stellen mit jenem unphilosophischen Radikal-Materialismus, wie er um die Mitte des vorigen Jahrhunderts sich breit machte. Allein damit ist man sehr im Unrecht. Das ist eine höhere Idealtät als Ernst Haeckel, wenn man ihn in der Praxis nimmt? Ueber ein halbes Jahrhundert hindurch hat er bei einfacher Lebensführung seine ganze Kraft der Wahrheitsforschung gewidmet, er ging auf im Dienst des Guten und des Schönen. Das ist wohl Idealismus im besten Sinne. Es dürfte die Zeit nicht mehr ferne sein, da man sich allgemeiner nach der naturwissenschaftlichen Weltanschauung sehnt, wie sie Haeckel in vornehmer Weise verteilte. In manchen Kreisen dürfte diese neue Richtung aufkommen, daß man nicht rechtzeitig die großen Lehren einer naturwissenschaftlich orientierten Ethik beherzigt hat.

Liegt nicht eine tiefe Tragik in der Erscheinung, daß unser Genialität längt mit aller Klarheit die gewaltige Macht des „Kampfes ums Dasein“ in ihren letzten Ursachen nachzuweisen und weiter diese Ideen zwar ergreifen, aber die Folgerungen leichtsinnig in den Wind geschlagen haben? Die menschliche Spezies kennt nun einmal rein nichts von der eigenen Geschichte und von der Naturwissenschaft gerade nur das, was ihrem Egoismus dient. Was war natürlicher als die menschliche Ethik naturwissenschaftlich richtig zu orientieren, um dem brutalen Kampf ums Dasein seine Schärfe zu nehmen und ihn in humanere Bahnen zu lenken. Aber der Mensch lebte in seiner Eitelkeit immer noch dem Glauben an die Vorsehung und biologische Gesetze gelten nur für Pflanzen und Tiere. Der Kampf ums Dasein ist eine Phantasie — mit dieser hochförmigen und oberflächlichen Redensart sah man sich über die Forderungen einer naturgemässen Ethik hinweg und ließ die Dinge gehen, bis der brutale Kampf, den die Menschheit je gesehen hat, die ganze Natur früher nie erlebt hat, unsere Schöne, so mühsam erworbenen Kultur geradezu überflutet in Trümmer gesunken ist.

Es war nun just Ernst Haeckel, der als gewiegter Biologe und feinsinniger Mensch diese Tragik voraussah und vor uns warnt. Er hat uns gewarnt, daß wir nicht in dem Glauben verharren, daß eine neue Kultur sich aufbauen werde, und zwar auf der Grundlage, die wir heute haben. Charaktervolle Mann sein ganzes Leben hindurch gekämpft hat.

Und was wird einst die Nachwelt von Ernst Haeckel sagen? Es gibt Tagesgrößen und selbst Berühmtheiten, die keine dauernden Spuren hinterlassen. Sie verschwinden rasch nach ihrem Tode. Ernst Haeckel gehört zu jenen Aussergewöhnlichen, die fortleben werden. Er hatte das Glück, in einer großen Zeit zu wirken, in der er sich voll entfalten konnte. Man hat ihm an seinem 80. Geburtstag mit Freuden ausgedrückt, daß er unserer Kultur neuen Inhalt zu geben vermöge und daß er mit seinem Erfolg der Wahrheitsforschung freie Bahn verschafft hat. Sein deutsches Vaterland erblickte in ihm eine der glänzendsten wissenschaftlichen Figuren. Es betrachtet den Heimgang einer charaktervollen Individualität und eines treuen Patrioten.

Die kluge Prinzessin.

Die Prinzessin, unter der sie sich werden lassen wollte.

Es war wieder einmal eine unendlich schöne Prinzessin, welche trotz aller Bitten ihres Vaters keinen der Freier erhörte, die in einer großen Zahl an den Hof kamen. Denn sie war sehr stolz und eigenwillig. Endlich jedoch ging ihr die Sorge des Königs zu Herzen und sie erklärte sich bereit, einen Gatten zu wählen — unter einer Bedingung.

Zwei Wochen schon schmelerten die Trompeten im ganzen Land und in allen Nachbarreichen, und Herolde verkündeten es laut: Dem Königliche Prinzessin Hilde zu eigen sein, der bei ihrem Anblick das n a m i g e d ä c h t e w i e s i e.

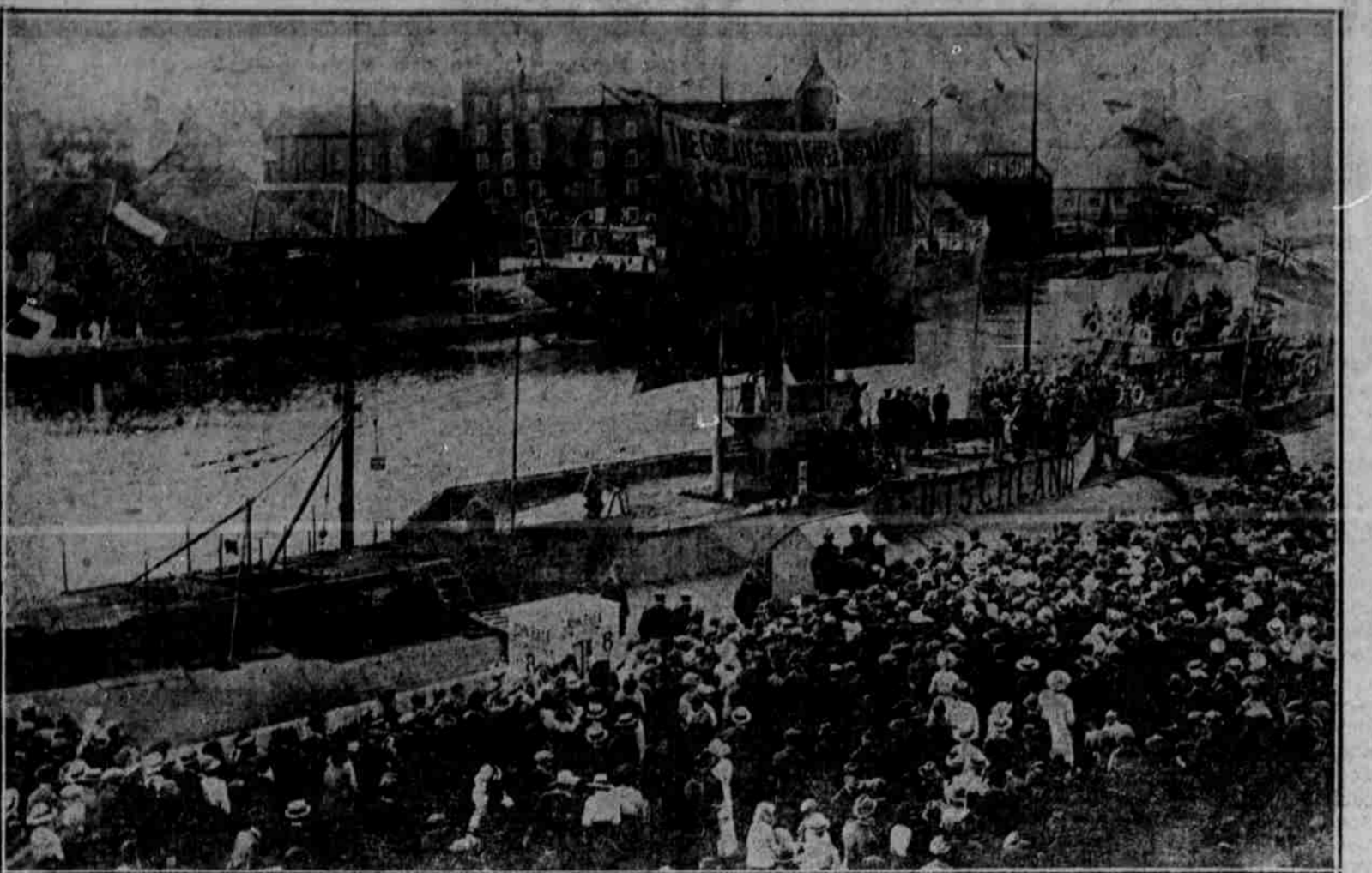
Da machten sich die Fürsten und Herren, die Ritter und Junker, die Dichter und Minnesänger aus allen Gauen auf, um zu Hofe zu reisen; denn sie meinten, die Lösung der Aufgabe könne so schwer nicht sein. Viele von ihnen aber wendeten absonderliche Mittel an, um die Gedanken der Schönen an sich zu fesseln und auf einen bestimmten Punkt zu lenken. Dieser erfuhr unterwegs seinen Willen und hingte sein Pferd über das Strotz, damit er so den Sinn der Brautwerbung an seine Tapferkeit richte. Ein Unberühmter liefte sich dieser in schwarzen Hemd und färbte die Wangen bleich, um möglichst gedankenvoll auszusehen und die Königs Tochter auf seinen Reichtum an Geld hinzuweisen. Der Dritte ging geblüht unter der Last schwerer eiserner Ketten, weil er glaubte, das würde besonders auffallen und sie zu dem Thema führen, wie sehr er in ihren Fesseln schmachte. — Das seltsame Turnier begann — jedoch eine um den anderen von den Heiden unterlag. Immer wieder, wenn ein Freier seinen Spruch gab, den er für den Abgrund aller Gebantenliebe hielt, schüttelte Hilde das Lockenspäßen und sagte: „Das habe ich nicht gedacht!“

Der König blühte unmutig daran, die Weifen des Landes schauten sorgenvoll und die Abgesandten murrieten. Da plötzlich kam ein schmaler junger Knabe gezogen, trat fed in den Kreis der Herren, warf den Kopf zurück und schaute stolz in der Prinzessin empor. Wie er trabte in ihr Auge lag, ging mit einem Male ein Leben durch seinen ganzen Körper und, befangen von so viel Anmut, murmerte er bloß: „Ja, den — wenn Du mich nur lieb hättest!“

Eine Stunde herrschte Totenstille. Dann hörte man Hilde flüstern: „Das be n e k t i c h a n d!“ Da sprach heller Jubel los — in den Armen lagen sich beide und der König gab beugung dem glücklichen Paare seinen Segen. Die abgemessenen Freier indessen murrieten und ziefen: „Das geht nicht mit rechten Dingen zu! Wenn Du mich nur lieb hättest!“ hat er gedacht. Da s haben wir alle ja auch gedacht, als wir Dir gegenüberstanden!“

Der Aufbruch. Vater Siebold besuchte mit seiner achtzehnjährigen Tochter einen wissenschaftlichen Vortrag über die geistlichen Strömungen vom Mittelalter bis zur Neuzeit. Der Vortragende erläuterte: „Wir verlassen nunmehr die Epoche und wenden uns zum Zeitalter der Aufklärung.“ „Komm, Rosa,“ sagt der Vater, „das ist nichts für dich, jetzt wird's unanständig!“

Da, wie manches ist nur Wortschall, was die Weisheit und die Torheit spricht; Darum lächle über Aberglauben, Aber über Glauben lächle nicht. Der Reiz gönnt uns nicht einmal den Mut, mit dem wir unser Unglück ertragen. Wenn eine Dummheit so groß ist, daß sie ein einzelner nicht ausführen kann, dann gründen sie einen Verein dazu. Die höchste Lebenskunst ist die Geduld.



U-Deutschland nach seiner Uebergabe in einem englischen Hafen.

Wie „U-Deutschland“ den Feinden entschlüpfte.

Von Kapitän Paul König.

Es ist f. St. aus nachfolgenden Umständen das Geheimnis, wie das brennende Frachtschiff „U-Deutschland“ aus gefahrvollster feindlicher Umstrickung vor Baltimore entkam, gesahrt worden. Die „Bremer Nachrichten“ sind jetzt in der Lage, darüber den Bericht des bekanntesten Führers von „U-Deutschland“, Kapitän König, zu veröffentlichen. Die Schilderung liegt sich fast wie ein Roman. Kapitän König berichtet:

Etwa 2 bis 3 Tage nach unserer Ankunft in Baltimore kam von einem unserer Agenten, den wir als Matrosen auf ein in der Einfahrt liegendes Dampfschiff geschmuggelt hatten, die Nachricht, daß drei Kreuzer vor der Einfahrt der Chesapeake Bay kreuzten. Einige Tage später berichtete derselbe Vertrauensmann, daß zwei englische und zwei französische Kreuzer tagsüber bis nahe an die Einfahrt herantraten, nachts jedoch wieder weiter nach draußen zurückzogen. Von einem anderen Agenten wurde mir gemeldet, daß an der etwa 50 Seemeilen südlich der Einfahrt gelegenen Aufschiffel, die ich vorhin schon erwähnte, mehrere vier Kreuzer sich aufhielten. Jetzt wollte ich es. Die Engländer und Franzosen hatten genau erkannt, in welche Falle „U-Deutschland“ hineingezogen war, und schienen nach den ihnen getroffenen Maßnahmen auch gewillt, uns bei der Ausfahrt abzufangen. Je näher der Tag unserer Ausfahrt heranrückte, um so mehr beschäftigte sich die Besatzung mit der Vorbereitung der Flucht. Die Frage, ob es „U-Deutschland“ gelingen würde, aus der Chesapeake Bay herauszukommen. Zu dem Ende wollte man auf den Durchbruch des „U-“ und versetzte mit acht amerikanischen Dampfermotoren von mir selbst zu erfahren, ob meine Chancen für gut oder schlecht seien.

Während wir mit Entschloßung und Eile das Boot, mit der Uebertragung des ganzen Landapparates und der Motoren beschäftigt waren, während Mannschiff sich in den verschiedenen Stunden amüsierte und sich feiert ließen, besaßen sich die Amerikaner (Logographen), gelangten immer neue Nachrichten von unserem in Newport ansitzenden Agenten. Die vor der Einfahrt kreuzenden amerikanischen und englischen Kreuzer hatten ausfahrende kleine Dampfer und Schleppboote angehalten und unterhalb der Südbank lagen zwei verdächtige Dampfer vor Anker, die sonst dort zu Anker gingen. Von anderen wurde mir gemeldet, daß eine amerikanische Flotte von 8 bis 10 Meilen weg, angeblich für die Fischer auf Bermuda-Inseln, an die Engländer verkauft hätte. Dann erfuhr ich, daß ein britischer Dampfer in englische Hände einer Dampfer-Motorenapparat bestell worden waren. Schon jeden Tag kamen neue Nachrichten, die mir ganz klar werden ließen, man auf der Entschloßung die englischen Kreuzer machte, uns beim Auslaufen abzufangen. Welch ein Triumph würde das für England gewesen sein, dessen Blockade wir durch die Fahrt eigentlich für undurchdringbar und völlig erfüllt hatten. Die Engländer wurden auch schon dreifach. Ein englischer Kreuzer ließ nachts in die Chesapeake Bay mit abgeblenden Lichtern ein Boot machen erst leucht, als er von den amerikanischen Dampfschiffen aufgefordert wurde, seinen Namen zu nennen. Auf diesen Zwischenfall hin wurde das amerikanische Kriegsschiff „Carolina“ nach der Einfahrt bei Cap Henry enttarnt. Bei der wohlwollenden Neutralität, die Amerika England gegenüber zeigte, war ich im Zweifel, wie weit die amerikanische Regierung bei Verhängung der Blockade durch die Engländer ansetzten würde. Die Verhängung der Blockade schien sich auch und gegenwärtig auf wenig Zurückhaltung der Engländer zu schließen.

Es war der 1. August herangekommen. Heberall hatten wir Köpfe gesehen, alle Formalitäten in der Besatzung waren erledigt und unsere Abfahrt konnte stattfinden. Unter Ueberwachung und Ueberwachung einer großen Menge Freunde legten wir vor Anker und um, umgeben von vielen kleinen Dampf- und Motorbooten der Besatzung, schob sich „U-Deutschland“ langsam in das Fahrwasser hinaus. Die nächste Aufgabe bestand darin, die folgenden Boote der Besatzung abzuschleppen. Ich hatte mit Kapitän König des „U-Deutschland“, der uns bis zur Einfahrt der Chesapeake Bay begleiten sollte, einen Plan dafür ausgearbeitet, der aber gar nicht zur Ausführung kam. Aufkommender Wind und Seezug kamen uns zu Hilfe. Wir sahen mit Vergnügen, wie ein Boot nach dem anderen zurückblies und heimkehrte. Nur ein Boot schien den Wellenlauf mit uns aufnehmen zu wollen; mit Dunkelwerden schwenkte es in unser Fahrwasser ab, nach und nach wurden seine Seitenlampen gelöscht, und ein Mitternacht war auch von ihm nichts mehr zu sehen. Als der nächste Morgen graute, war außer unserem Begleiter „U-Deutschland“ weit und breit nichts mehr von Booten und Schiffen in Sicht. — Wir waren etwa 50 Seemeilen von der Einfahrt entfernt, hatten also reichlich Zeit. Erst mit Einbruch der Dunkelheit sollte der Durchbruch gemacht werden. Am Boot und Leute nach dem langen Bankleben wieder fest in die Hand zu bekommen, benutzte ich die Zeit zu Landversuchen. Wir führten dazu einige Meilen aus dem Fahrwasser der Dampfer nach einer Stelle, wo genügend Wasseriefe zum Tauchen war. Hier passierte es uns, daß wir in ein auf der Karte nicht verzeichnetes, durch die Unternehmung in den fangbaren Boden gemittelt Loch beim Tauchen hineingerieten, was uns einige Stunden große Sorge bereitete.

Gegen 7 Uhr gelangten wir in die Nähe von Newport News. Es dämmerte schon. Rechts vorwärts laucht in der Dämmerung ein Motorbooter auf, der sich näherkommend als ein von vielen Probekreuzern besetztes Fahrzeug entpuppte, die sich, da sie uns gestern freizeilig verlassen mußten, schnell per Bahn nach Newport News begeben hatten, um auf diese Weise noch Kunde des Schicksals unseres Durchbruchs zu werden. Sehr enttäuschte Bemerkungen schallten wegen unserer späten Eintreffens von dem Motorbooter zu uns herüber. Eine Flammgeschloß dort an Bord kam nicht mehr auf ihre Rollen. Wenn ich im großen und ganzen mit diesen aufspringenden Leuten der Presse und Filmgesellschaften ganz gut fertig geworden bin — manchmal habe ich die Versuchung empfunden, diese Leute wirklich bewundernd — so wünschte ich sie in diesem Augenblick doch zum Rückzug und glaube, ihnen keine sehr ermutigenden Antworten zu geben.

Ich fuhr konnte stattfinden. Unter Ueberwachung und Ueberwachung einer großen Menge Freunde legten wir vor Anker und um, umgeben von vielen kleinen Dampf- und Motorbooten der Besatzung, schob sich „U-Deutschland“ langsam in das Fahrwasser hinaus. Die nächste Aufgabe bestand darin, die folgenden Boote der Besatzung abzuschleppen. Ich hatte mit Kapitän König des „U-Deutschland“, der uns bis zur Einfahrt der Chesapeake Bay begleiten sollte, einen Plan dafür ausgearbeitet, der aber gar nicht zur Ausführung kam. Aufkommender Wind und Seezug kamen uns zu Hilfe. Wir sahen mit Vergnügen, wie ein Boot nach dem anderen zurückblies und heimkehrte. Nur ein Boot schien den Wellenlauf mit uns aufnehmen zu wollen; mit Dunkelwerden schwenkte es in unser Fahrwasser ab, nach und nach wurden seine Seitenlampen gelöscht, und ein Mitternacht war auch von ihm nichts mehr zu sehen. Als der nächste Morgen graute, war außer unserem Begleiter „U-Deutschland“ weit und breit nichts mehr von Booten und Schiffen in Sicht. — Wir waren etwa 50 Seemeilen von der Einfahrt entfernt, hatten also reichlich Zeit. Erst mit Einbruch der Dunkelheit sollte der Durchbruch gemacht werden. Am Boot und Leute nach dem langen Bankleben wieder fest in die Hand zu bekommen, benutzte ich die Zeit zu Landversuchen. Wir führten dazu einige Meilen aus dem Fahrwasser der Dampfer nach einer Stelle, wo genügend Wasseriefe zum Tauchen war. Hier passierte es uns, daß wir in ein auf der Karte nicht verzeichnetes, durch die Unternehmung in den fangbaren Boden gemittelt Loch beim Tauchen hineingerieten, was uns einige Stunden große Sorge bereitete.

Gegen 7 Uhr gelangten wir in die Nähe von Newport News. Es dämmerte schon. Rechts vorwärts laucht in der Dämmerung ein Motorbooter auf, der sich näherkommend als ein von vielen Probekreuzern besetztes Fahrzeug entpuppte, die sich, da sie uns gestern freizeilig verlassen mußten, schnell per Bahn nach Newport News begeben hatten, um auf diese Weise noch Kunde des Schicksals unseres Durchbruchs zu werden. Sehr enttäuschte Bemerkungen schallten wegen unserer späten Eintreffens von dem Motorbooter zu uns herüber. Eine Flammgeschloß dort an Bord kam nicht mehr auf ihre Rollen. Wenn ich im großen und ganzen mit diesen aufspringenden Leuten der Presse und Filmgesellschaften ganz gut fertig geworden bin — manchmal habe ich die Versuchung empfunden, diese Leute wirklich bewundernd — so wünschte ich sie in diesem Augenblick doch zum Rückzug und glaube, ihnen keine sehr ermutigenden Antworten zu geben.

Ich fuhr konnte stattfinden. Unter Ueberwachung und Ueberwachung einer großen Menge Freunde legten wir vor Anker und um, umgeben von vielen kleinen Dampf- und Motorbooten der Besatzung, schob sich „U-Deutschland“ langsam in das Fahrwasser hinaus. Die nächste Aufgabe bestand darin, die folgenden Boote der Besatzung abzuschleppen. Ich hatte mit Kapitän König des „U-Deutschland“, der uns bis zur Einfahrt der Chesapeake Bay begleiten sollte, einen Plan dafür ausgearbeitet, der aber gar nicht zur Ausführung kam. Aufkommender Wind und Seezug kamen uns zu Hilfe. Wir sahen mit Vergnügen, wie ein Boot nach dem anderen zurückblies und heimkehrte. Nur ein Boot schien den Wellenlauf mit uns aufnehmen zu wollen; mit Dunkelwerden schwenkte es in unser Fahrwasser ab, nach und nach wurden seine Seitenlampen gelöscht, und ein Mitternacht war auch von ihm nichts mehr zu sehen. Als der nächste Morgen graute, war außer unserem Begleiter „U-Deutschland“ weit und breit nichts mehr von Booten und Schiffen in Sicht. — Wir waren etwa 50 Seemeilen von der Einfahrt entfernt, hatten also reichlich Zeit. Erst mit Einbruch der Dunkelheit sollte der Durchbruch gemacht werden. Am Boot und Leute nach dem langen Bankleben wieder fest in die Hand zu bekommen, benutzte ich die Zeit zu Landversuchen. Wir führten dazu einige Meilen aus dem Fahrwasser der Dampfer nach einer Stelle, wo genügend Wasseriefe zum Tauchen war. Hier passierte es uns, daß wir in ein auf der Karte nicht verzeichnetes, durch die Unternehmung in den fangbaren Boden gemittelt Loch beim Tauchen hineingerieten, was uns einige Stunden große Sorge bereitete.

in die Höhe richtet. Das war für uns beide auf dem Turm, den ersten Offizier und mich, äußerst verhängnisvoll und unwillkürlich entschlüpfte mir ein kurzer Fluch: „Merdammte Bande, jetzt haben sie uns verraten.“

Nach kurzer Zeit, gerade als ich das Kommando „Alle zum Tauchen!“ gebe, blüht von einem weißen Fischdampfer ein Scheinwerfer auf, beleuchtet uns einige Augenblicke und verblendet den Turm, indem er ihn kurz in die Höhe richtet. Sobald sich die Augen wieder an die Dunkelheit gewöhnt hatten, blühte ich nach allen Seiten um mich und sehe, wie in der Richtung von Newport News ein starker Scheinwerferstrahl senkrecht in die Höhe geht. Sofort wird mir klar, daß die Fischdampfer, die uns beleuchtet haben, irgendwie in Verbindung mit jenem Scheinwerferstrahl zu bringen sind, und daß dieser das Zeichen für die brauchen wartenden feindlichen Schiffe ist. Schnell fahre ich nach einmal durch die Leuchtfeuer Cap Charles und Cap Henry den genannten Schiffen fest, fahre durch das Tunnel ein und es hinter mir verschließen, gebe ich die Kommandos: „Auf 18 Meter gehen — Kurs 95 Gr. — beide Maschinen 2. F. v.“ mit leiser Stimme vor geht das Boot langsam in die Tiefe. Bald ist das Boot auf 18 Meter eingetaucht und nun habe ich Zeit, mir die Situation mit dem ersten Offizier genau zu überlegen. Die Möglichkeit, den tiefen Südbank zur Verfügung zu benutzen, hatte ich schon nach der in Baltimore erhaltenen Nachricht von den zwei außerhalb der Beobachtungslinie liegenden, verdächtigen Fischdampfern in Frage gestellt. Nach dem, was vorgegangen war, wurde es mir sehr zur Gewissheit, daß man dort draußen außerhalb der Beobachtungslinie mit Neugier „U-“ wartete. Die beiden Fischdampfer sollten den etwa 45 Seemeilen breiten Südbank auf das Scheinwerferstrahl hin mit Neugier abspüren, die sich das Boot nach dem Tauchen mit seinen Schrauben vermelden mußte. Das Boot sollte gezwungen werden, aufzutreten, um dann von den englischen und französischen Kreuzern gefangen genommen zu werden. Günstigfalls hätten wir vielleicht die Rüste erreicht, dann aber höchstwahrscheinlich Teile des Regels im Wasser nachgeschleppt, die den an der Oberfläche aufsteigenden feindlichen Schiffen den Weg des Bootes angezeigt hätten. Und einmal hätten wir ja wieder auszuweichen müssen.

In diesen Augenblicken habe ich die Kommandanten der Kriegsschiffe beobachtet, die konnten sich wenigstens bis auf äußerste Verteidigung. Uns, die wir außer ein paar Redoubten kleinerer Waffensysteme an Bord hatten, konnte nur die Flucht retten. — Als zur amerikanischen Beobachtungslinie halter wir, allem Anschein nach, nichts zu befürchten. Mit 2. F. füllten wir diese in etwa 45 Minuten erreicht. 20 Minuten laufen wir schon mit geradem Kurs auf die Beobachtungslinie zu. Nach dem Gezeitschiff ist Staubwasser, also mit wenig Stromversetzung bei der Navigation zu rechnen, doch halte ich es für sicher, noch einmal aufzutreten und durch die Leuchtfeuer der Fischdampfer genau festzustellen. Vermittels der Beobachtungslinie überzeuge ich mich, daß keine Schrauben Geräusche an der Rüste hören, und gebe den Befehl zum „Aufsteigen“. Sobald das Turm aus dem Wasser ist, stehere ich heraus, um mich schnell noch einmal zu orientieren. Es ist fast dunkel, und die Augen müssen sich einige Augenblicke an die Dunkelheit gewöhnen, bevor ich etwas sehen kann. — Wir sind im richtigen Fahrwasser — das felle ich fest — sehr aber zugleich hinter uns einen großen amerikanischen Zerstörer, der an die Beobachtungslinie hinüberdampft, branden. Schnell fahre ich wieder ein und gebe noch während des Schiffschusses das Kommando: „Schnell auf 20 Meter Tiefe gehen.“ In 20 Sekunden sind wir unten und hören mittels der Beobachtungslinie auch schon den Zerstörer über uns hinwegfahren. Das Schraubengeräusch des Zerstörers wird allmählich schwächer. Wir sind noch etwa 1000 Meter von der Beobachtungslinie entfernt. Mit Hart W.-B.-Ruber drehen wir jetzt um und fahren auf entgegengelegtem Kurs unter Wasser wieder in die Nacht hinein. Ich beschäufliche, in der Nähe des Leuchtschiffes „Dorchester“ wieder anzulaufen. Nach vor 20 Minuten kommt der Ruf des Leuchtfeuers beobachtenden Offiziers: „Das Boot ist nicht mehr auf der Rüste zu halten!“ Ein Blick auf die Karte zeigt mir, daß bei dem getauerten Kurs und Fahrt des Schiffes doch Stromversetzung mitgewirkt haben muß. Wir sind weiter gefahren, als wir wollten, das Boot hat vorn den allmählich ansteigenden Grund berührt. Ich gebe den Befehl zum „Aufsteigen“, fahre jedoch wie möglich das Boot 100 Meter voraus das Leuchtfeuer. Mit „Hart Steuerbord“ drehen wir dann wieder nach dem freien und fahren in hellem, glänzendem Zustand mit elektrischer Maschine zuerst weiter, um die Befragung des Leuchtfeuers nicht durch das Geräusch des Auslassens der Tauchkabel und Ankerens der Motoren auf uns aufmerksam zu machen. Dann werden sämtliche Tauchkabel ausgezogen und das Boot so leicht wie möglich gemacht, die Dieselmotoren werden angeordnet und nun geht es mit „äußerster Kraft“ und 1000 L. Kurs nach der Nordseite der Einfahrt. Die Nacht ist dunkel, und der Mond geht erst in zwei Stunden auf. Die Gelegenheit ist günstig. An Bord zeigt Spezialarten, wo jede Fahrwasserfotografie, jede Unterseeversteigerung, jedes Foto, sowie wie möglich und auch außerhalb des beobachteten Fahrwassers gehalten, mit nicht mehr als einem Meter unter Wasser unter dem Kiel und mit allem, was die Maschinen vor gerühren können, aus der Chesapeake Bay heraus. In geringer Entfernung passiert ein hell erleuchteter Schleppzug und verfährt uns, die wir abgedunkelt fahren, durch seine hellen Laternen vor den weichen dunklen schwebenden feindlichen Streifen. Nach sehen wir den nach oben gerichteten Scheinwerferstrahl in Newport News, jetzt aber in der Richtung nach Süden gehend, ab und zu sogar eine Bewegung nach Süden machend. Dies gibt uns die Gewissheit, die Kreuzer auf folgende Bahn gelenkt zu haben, und die Hoffnung, im Norden keine Streifen zu antreffen.

Das ist die Gefahr nicht weicher. Unsere eigene Defensivkraft, die Fähigkeit zu tauchen, konnten wir bei der geringen Tiefe nicht anwenden. Auf dem Turm stehen der Erste Offizier und ich und suchen mit unseren scharfen Zehngläsern nach dem Horizont ab. In der dunkelsten Zentrale hat der zweite Offizier die Kontrolle der Navigation an Hand der auf einem Schrant aufgestellten Spezialkarte übernommen, und hält uns durch das Sprachrohr über Kurs, Fahrwasserabstände und Umlaufen auf dem laufenden. „Der Kurs ist jetzt 82 Gr.“ schallt es durch das Sprachrohr heraus, dann „Wir müssen gleich eine Fahrwasserfotografie passieren.“ Bald haben wir sie auch mit unseren Gläsern entdeckt und wenige Augenblicke später laufen wir schon an ihr vorbei. — „Der Kurs ist 84 Gr. steuern, sonst kommen wir zu dicht an die Sandbank!“ tönt es herauf. „Out, 84 Gr. steuern, wie weit sind wir von den Wänten ab?“ ruft ich hinunter. „Eine halbe Meile“, schallt es herauf. — „Out, dann geht alles klar.“ — So geht es weiter. — Von Minute zu Minute fühlen wir uns freier, und als wir gegen 10 Uhr abends im Süden die Scheinwerfer der feindlichen Kreuzer schiffen über die Wänten hinwegsehen, da bemächtigt sich unserer auf dem Turm eine diebstahlige Freude, der der Erste Offizier mit den Worten Ausdruck verleiht: „Die Rüste müssen heute die ganze Nacht hindurch Kriegsmacht schieben, wahrscheinlich noch länger, denn für die nächsten Tage müßten sie doch annehmen, daß wir noch gar nicht aus dem Loch heraus sind.“ — Gegen Mitternacht ändert sich Kurs auf 80 Gr. und um 2 Uhr morgens waren wir im tiefen Wasser und damit vor Gefahr, abgefangen zu werden, sicher. In der kleinen Welle des U-Bootes trat ich mit meinen Offizieren und Ingenieuren ein

entfernt. Mit Hart W.-B.-Ruber drehen wir jetzt um und fahren auf entgegengelegtem Kurs unter Wasser wieder in die Nacht hinein. Ich beschäufliche, in der Nähe des Leuchtschiffes „Dorchester“ wieder anzulaufen. Nach vor 20 Minuten kommt der Ruf des Leuchtfeuers beobachtenden Offiziers: „Das Boot ist nicht mehr auf der Rüste zu halten!“ Ein Blick auf die Karte zeigt mir, daß bei dem getauerten Kurs und Fahrt des Schiffes doch Stromversetzung mitgewirkt haben muß. Wir sind weiter gefahren, als wir wollten, das Boot hat vorn den allmählich ansteigenden Grund berührt. Ich gebe den Befehl zum „Aufsteigen“, fahre jedoch wie möglich das Boot 100 Meter voraus das Leuchtfeuer. Mit „Hart Steuerbord“ drehen wir dann wieder nach dem freien und fahren in hellem, glänzendem Zustand mit elektrischer Maschine zuerst weiter, um die Befragung des Leuchtfeuers nicht durch das Geräusch des Auslassens der Tauchkabel und Ankerens der Motoren auf uns aufmerksam zu machen. Dann werden sämtliche Tauchkabel ausgezogen und das Boot so leicht wie möglich gemacht, die Dieselmotoren werden angeordnet und nun geht es mit „äußerster Kraft“ und 1000 L. Kurs nach der Nordseite der Einfahrt. Die Nacht ist dunkel, und der Mond geht erst in zwei Stunden auf. Die Gelegenheit ist günstig. An Bord zeigt Spezialarten, wo jede Fahrwasserfotografie, jede Unterseeversteigerung, jedes Foto, sowie wie möglich und auch außerhalb des beobachteten Fahrwassers gehalten, mit nicht mehr als einem Meter unter Wasser unter dem Kiel und mit allem, was die Maschinen vor gerühren können, aus der Chesapeake Bay heraus. In geringer Entfernung passiert ein hell erleuchteter Schleppzug und verfährt uns, die wir abgedunkelt fahren, durch seine hellen Laternen vor den weichen dunklen schwebenden feindlichen Streifen. Nach sehen wir den nach oben gerichteten Scheinwerferstrahl in Newport News, jetzt aber in der Richtung nach Süden gehend, ab und zu sogar eine Bewegung nach Süden machend. Dies gibt uns die Gewissheit, die Kreuzer auf folgende Bahn gelenkt zu haben, und die Hoffnung, im Norden keine Streifen zu antreffen.

Das ist die Gefahr nicht weicher. Unsere eigene Defensivkraft, die Fähigkeit zu tauchen, konnten wir bei der geringen Tiefe nicht anwenden. Auf dem Turm stehen der Erste Offizier und ich und suchen mit unseren scharfen Zehngläsern nach dem Horizont ab. In der dunkelsten Zentrale hat der zweite Offizier die Kontrolle der Navigation an Hand der auf einem Schrant aufgestellten Spezialkarte übernommen, und hält uns durch das Sprachrohr über Kurs, Fahrwasserabstände und Umlaufen auf dem laufenden. „Der Kurs ist jetzt 82 Gr.“ schallt es durch das Sprachrohr heraus, dann „Wir müssen gleich eine Fahrwasserfotografie passieren.“ Bald haben wir sie auch mit unseren Gläsern entdeckt und wenige Augenblicke später laufen wir schon an ihr vorbei. — „Der Kurs ist 84 Gr. steuern, sonst kommen wir zu dicht an die Sandbank!“ tönt es herauf. „Out, 84 Gr. steuern, wie weit sind wir von den Wänten ab?“ ruft ich hinunter. „Eine halbe Meile“, schallt es herauf. — „Out, dann geht alles klar.“ — So geht es weiter. — Von Minute zu Minute fühlen wir uns freier, und als wir gegen 10 Uhr abends im Süden die Scheinwerfer der feindlichen Kreuzer schiffen über die Wänten hinwegsehen, da bemächtigt sich unserer auf dem Turm eine diebstahlige Freude, der der Erste Offizier mit den Worten Ausdruck verleiht: „Die Rüste müssen heute die ganze Nacht hindurch Kriegsmacht schieben, wahrscheinlich noch länger, denn für die nächsten Tage müßten sie doch annehmen, daß wir noch gar nicht aus dem Loch heraus sind.“ — Gegen Mitternacht ändert sich Kurs auf 80 Gr. und um 2 Uhr morgens waren wir im tiefen Wasser und damit vor Gefahr, abgefangen zu werden, sicher. In der kleinen Welle des U-Bootes trat ich mit meinen Offizieren und Ingenieuren ein

Gegen Mitternacht ändert sich Kurs auf 80 Gr. und um 2 Uhr morgens waren wir im tiefen Wasser und damit vor Gefahr, abgefangen zu werden, sicher. In der kleinen Welle des U-Bootes trat ich mit meinen Offizieren und Ingenieuren ein

Gegen Mitternacht ändert sich Kurs auf 80 Gr. und um 2 Uhr morgens waren wir im tiefen Wasser und damit vor Gefahr, abgefangen zu werden, sicher. In der kleinen Welle des U-Bootes trat ich mit meinen Offizieren und Ingenieuren ein