Der KAMPF der U-BOOTE

Sechs Monate Handelskrieg unter See und sein Fazit. — Die Schwierigkeiten des „U"-Boot-Kampfes. — Waffen und Schutzmittel der Unterseeboote.

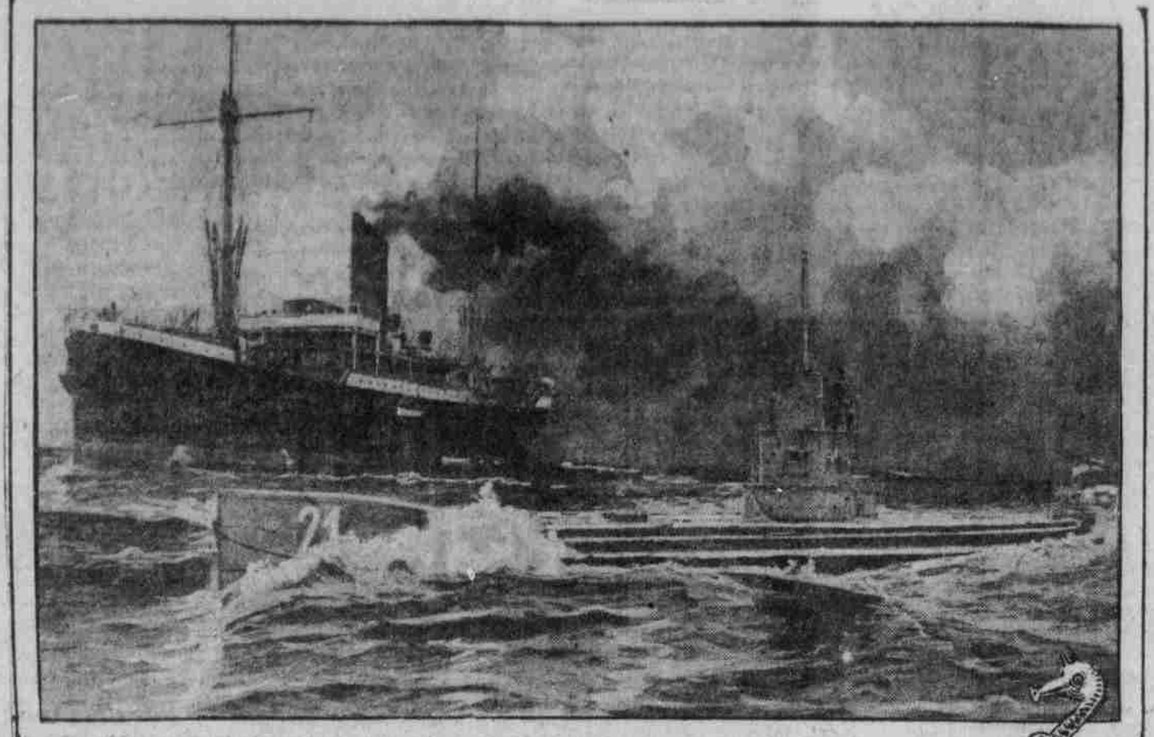
Von **C. Persius,** Kapitän zur See a. D.

Berlin, 16. August.

Am 18. August sind sechs Monate verflossen, seitdem die Vernichtung der feindlichen Handelsschiffahrt durch unsere Unterseeboote ernstlich aufgenommen wurde. Schon vor diesem Tage waren zahlreiche englische und französische Kauffahrteidampfer den Torpedoschüssen, Sprengpatronen usw. unserer U-Boote zum Opfer gefallen. Aber nun sollte gemäß der Bekanntmachung unseres Admiralstabs der eigentliche Handelskrieg beginnen. Diese Bekanntmachung lautete: „Die Gewässer rings um Großbritannien und Irland, einschließlich des gesammten englischen Kanals, werden hiermit als Kriegsgebiet erklärt. Vom 18. Februar an wird jedes hier angetroffene feindliche Kauffahrteischiff zerstört werden, ohne daß es immer möglich sein wird, die dabei der Besatzung und den Passagieren drohenden Gefahren abzuwenden." Zur Vorgeschichte und zum Verständnis der neuen, in der vorstehenden Bekanntmachung angekündigten Seekriegsführung, die von den früher üblichen Kriegsmethoden abweicht, ist es nöthig, sich die Aeußerungen des Großadmirals v. Tirpitz in's Gedächtnis zu rufen, die dieser Herrn v. Wigand, dem Vertreter der United Preß, gegenüber Ende November that. Herr v. Tirpitz beklagte sich darüber, daß Nordamerika keinen Protest gegen die Schließung der Nordsee für die neutrale Schiffahrt durch Großbritannien erhoben habe, und stellte dann die Frage: „Was werden die Ver. Staaten sagen, wenn Deutschland einen Unterseebootskrieg gegen alle feindlichen Handelsschiffe erklärt?" v. Wigand entgegnete: „Erwägen Ew. Excellenz derartige Maßnahmen?" — „Warum nicht? England will uns aushungern. Wir können das gleiche Spiel treiben. England umzingeln, jedes englische Schiff oder jedes seiner Verbündeten, das sich irgendwie englischen oder schottischen Häfen nähert, torpediren und dadurch den größeren Theil der Nahrungsmittelzufuhr abschneiden." Es wurde noch die Frage gestellt: „Hat Deutschland genug Unterseeboote, um durchzuführen, was auf eine theilweise Unterseebootsblockade England's hinausläuft?" v. Tirpitz antwortete: „Ja, in Unterseebooten großen Typs sind wir England überlegen."

Es ist erinnerlich, daß sich Anfang Februar in Deutschland die Hoffnungen auf den Unterseebootskrieg hoch spannten und vielfach geglaubt wurde, daß, wie uns die britische Flotte die Zufuhr von Uebersee abgeschnitten hatte, es nun auch unseren Unterseebooten nicht schwer fallen würde, dasselbe mit England zu thun. Ein Theil unserer „Presse ist leider für die übertriebenen Erwartungen, die an den Unterseebootshandelskrieg vom Publikum vielfach geknüpft wurden, verantwortlich zu machen. Einsichtige haben aber des öfteren betont, daß bei sachgemäßer Einschätzung der Unterseebootswaffe, und besonders bei Berücksichtigung der Quantität usw. unserer Unterseebootsstreitkräfte, der Erfolg und die Wirkung der neuen Seekriegsführung sich erst nach geraumer Zeit einstellen könnten. Immer wieder wurde zur Geduld gemahnt! Wie nöthig dies war, ergiebt sich aus der einfachen Thatsache, die heute zu verschweigen unredlich dünkt, daß das Resultat der Thätigkeit unserer Unterseeboote im Handelskrieg in weiten Kreisen als — sagen wir — „recht bescheiden" angesehen wird. Nach einer Bekanntgabe von zuständiger Seite waren bis zum 25. Juli von unseren „U"-Booten 229 englische und 30 andere feindliche Schiffe versenkt, d. h. vom 18. Februar an an jedem Tage etwa 1,5 Schiff. Die Linie der Unterseebootserfolge verlief in starken Kurven. Es hat Wochen gegeben, in denen kaum ein feindliches Schiff torpedirt wurde, andere, in denen ein und mehr Dutzend Schiffe vernichtet wurden. So meldete das Reuter-Bureau, daß in der am 4. August zu Ende gehenden Woche 6 englische Handelsschiffe und 9 Fischdampfer den deutschen „U"-Booten zum Opfer gefallen seien. Hinzugefügt wurde, es wären 1435 Schiffe in den Häfen der vereinigten Königreiche angekommen, bezw. von dort abgefahren. Man mag diese Zahl als zu hoch einschätzen und meinen, es seien vielfach die gleichen Schiffe gewesen usw. Aber wohl nicht zu bezweifeln ist, daß jedenfalls mindestens 1000 Schiffe innerhalb einer Woche Verkehr mit englischen Häfen haben. Wenn wir das Ergebnis unserer bisherigen Unterseebootsthätigkeit, d. h. von diesen 1000 Schiffen wurden 10 vernichtet, betrachten, so ist verständlich, daß sich manch einer nicht befriedigt erklären wird. Freilich nur der nicht, der mit durch Sachkenntnis gänzlich ungetrübtem Blick Erwartungen hegte, die von dem nicht getheilt wurden, der die Verhältnisse einigermaßen überblickte.

Um rund 1500 Schiffe, die in einer Woche englische Häfen besuchen, anzugreifen, gehört eine nicht geringe Zahl von Unterseebooten! Nach dem „Nauticus" 1914 besaßen wir im Mai 1914 28 fertige Unterseeboote. Die Angaben des Buches stützen sich auf amtliche Quellen. Es liegt kein Grund vor, ihnen nicht unbedingt Glauben zu schenken. Nun wird vielfach angenommen, daß sich „solch ein kleines Unterseeboot" in kürzester Zeit herstellen ließe. „Klein" ist jedoch ein modernes Hochsee-U-Boot keineswegs. Es verdrängt an die 1000 und mehr Tonnen, ist also beträchtlich größer als ein Torpedoboot. Da es eine Anhäufung der subtilsten Miniaturmechanismen darstellt, und infolgedessen alles an Bord eines U-Bootes mit äußerster Präzision und auf kleinstem Raum angefertigt werden muß, so



U 21 „KAPERT BRITISCHEN DAMPFER"

wird es unseren U-Booten gemacht, in die Nähe von feindlichen Schiffen zu gelangen und einen Torpedo zu lanziren. Ein größeres Kriegsschiff außerhalb des sicheren Hafens ist jetzt eine Rarität. Muß es sich einmal auf die hohe See begeben, so lugen von seiner Reeling Hunderte von mit Gläsern bewaffneten Augen nach den die Gefahr kündenden Periskopen aus, und eine Eskorte in wilder Fahrt kreuz und quer durch das Wasser rasender Torpedoboote umgiebt es. England hat über 300 Torpedobootzerstörer und Torpedoboote, über 100 Unterseeboote und Hunderte von bewaffneten Fischdampfern und anderen Begleitfahrzeugen, die sämmtlich zur Sicherung gegen die deutsche Unterseebootsgefahr aufgeboten sind. Einfach ist heute also die Unterseebootkriegsführung wahrlich nicht. Es gehört fabelhaftes Geschick dazu, alle die bösen Fallgruben, die Minen, die Sperren, die ausgelegten Netze zu vermeiden, den Unterseebootsjägern zu entgehen und dennoch einen Angriff erfolgreich auszuführen.

Der Dienst an Bord der Unterseeboote erfordert die höchste Anspannung aller geistigen und körperlichen Kräfte. Zu ihm gehören nahezu „Uebermenschen", und eine Unterseebootsbesatzung, die sich ertragreich von dem Feinde bethätigt, verdient ein uneingeschränktes Maß von Anerkennung, von Bewunderung! Man hört häufig die Aeußerung, daß und das Unterseeboot hatte eben Glück, ihm liefen sozusagen feindliche Schiffe in die Mündung seiner Lancirrohre. Gewiß, manchem Unterseebootskommandanten lächelt wohl mal Fortuna besonders gnadenreich. Aber — Moltke sagte: „Glück hat auf die Dauer doch nur der Tüchtige," und von Le Breuzère stammt das Wort: „Der Führer schafft ebensowenig wie der geschickteste Spieler den Glücksfall. Er bereitet ihn vor, sucht ihn herbeizulocken und scheint ihn fast zu bestimmen." So ist's. Der Unterseebootskommandant, der sein Handwerk versteht, sichtet eben Ziele, und seine Torpedos landen dann treffsicher auf ihnen. „Das Unterseebootshandwerk verstehen" kann freilich nur der, der die Qualität des „Uebermenschen" besitzt. — Somit, abgesehen von der Quantität und Qualität an selbstverständlich erstklassigem Material, kommt es auf die Qualität des Personals an. Das sollte bedacht werden, wenn gewisse Vorausberechnungen auf die Erfolge des Unterseebootshandelskriegs angestellt werden! Jeder Monat bringt uns ja erfreulicherweise dem ersehnten Ziele, „eine in jeder Beziehung starke Unterseebootswaffe", näher, in jedem Monat wächst die Zahl der Unterseeboote, sowie die der ausgebildeten Mannschaften, ihre militärische und technische Leistungsfähigkeit.

Heute, am Ende des ersten Halbjahres des Unterseebootshandelskrieges, denkt jeder, der sich nicht von unsachgemäßem Optimismus leiten ließ, voller Genugthuung an die Erfolge unserer „Unterseebootswaffe", und heiße Dankbarkeit erfüllt uns denen gegenüber, die dort unter dem Wasser den schwersten und gefahrvollsten Dienst für das Vaterland thun.

Die deutschen „U"-Boote.

Von Prof. Dr. **Franz Schulze.***)

Verhältnismäßig spät hat Deutschland sich der Unterseebootsfrage angenommen. Freilich sah man schon im Jahre 1901 ein U-Boot Probefahrten in den Gewässern der Kieler Föhrde vornehmen, diese wurden aber von Privatleuten geleitet. Erst im Marine-Etat von 1905 findet man mit der ersten Forderung für den Bau eines Minendampfers auch 1,5 Millionen bewilligt für die Anstellung von Versuchen mit Unterseebooten. Deutschland war hierbei gleich in der glücklichen Lage, als die U-Boote die Kinderkrankheiten bereits überstanden hatten, sich den besten Typ auszuwählen, die Manövererfahrungen und Erfolge benachbarter Nationen zu verwerthen und zugleich wiederum Abwehrmittel gegen deren Fahrzeuge gleicher Art zu ersinnen.

Ein schwacher Punkt, der auch dem Laien gleich auffallen wird, ist die Sichtbarkeit des langgestielten Auges über Wasser. Die Gefahr liegt sogar nahe, daß man ein befreundetes Boot für ein feindliches Fahrzeug ansieht und darauf losfährt, um es abzuthun. Um dies zu vermeiden, sind genaue Erkennungszeichen verabredet, die naturgemäß hier nicht besprochen werden können. Ein bei Nacht wahrgenommenes Torpedoboot muß nach deutschem Brauch in fünfzig Sekunden abgewehrt, d. h. durch einen Hagel von groß- und kleinkalibrigen Geschossen vernichtet sein, wenn man nicht selber in die Luft fliegen will. Man wird also ebenfalls versuchen, den Umkreis, in dem ein Periskop erblickt ist, mit einem Eisenhagel zu überschütten. Kann man die Späh-

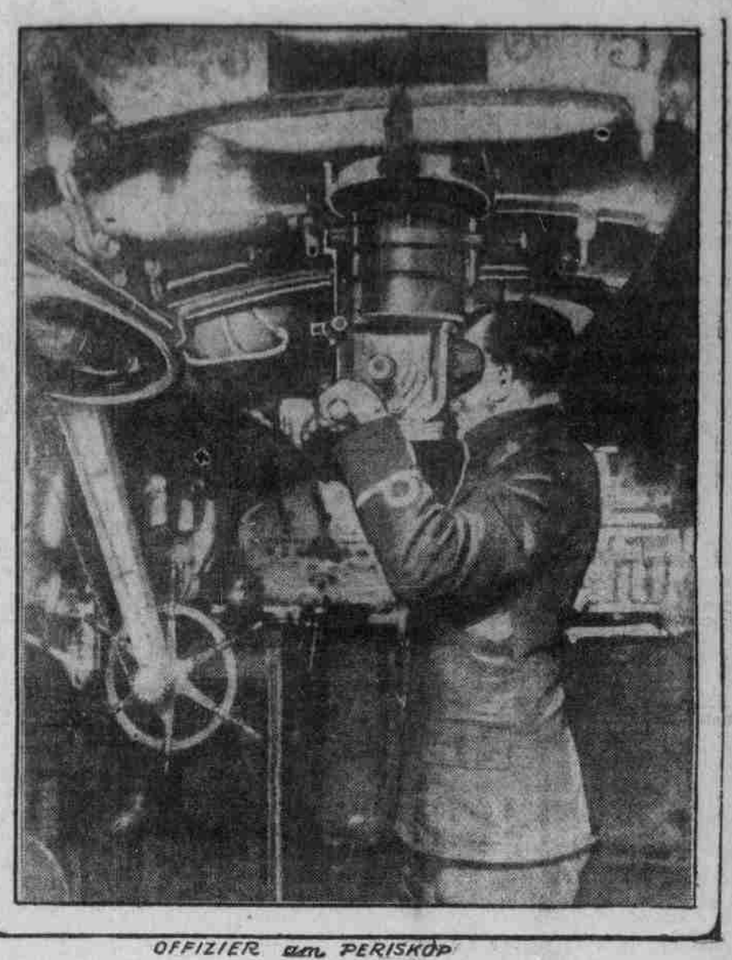
*) Aus einer im Verlag von Max Brunnemann-Bastel soeben erschienenen ausgezeichneten kleinen Schrift des Verfassers über „unsere U-Boote".

rohre wegschießen, so wird der herannahende, unterseeische Feind voll Wasser laufen, wenn es ihm nicht schnell gelingt, das Rohrloch unten durch die Klappen zu schließen, zum wenigsten wird er erst mal blind, bis er seine Reserveperistope klar hat. Großkalibrige Granaten, die in der Nähe krepiren, sollen das Boot beschädigen oder doch so hin und her werfen, daß das U-Boot den Gegner mit seinem Torpedo nicht so leicht treffen kann; denn wenn es nicht ruhig liegt, kann es keinen sicheren Schuß mehr abgeben. Daraus geht hervor, daß es außerordentlich wichtig ist, so schnell wie möglich unter der Wasseroberfläche zu verschwinden, d. h. das Tauchmanöver raschestens auszuführen. Solange man noch Dampfmaschinen verwandte, mußte man im Boot zuerst die Feuer löschen, die glühenden Kohlen luftdicht abschließen und bedecken, den überflüssigen Dampf ablassen und dann langsam unter Wasser verschwinden. Es dauerte das Bruchtheile von Stunden, was bei der heutigen fixen Artillerie natürlich viel zu langsam sein würde, um sich einer energischen Beschießung zu entziehen. Vor einigen Jahren war man schon auf wenige Minuten Tauchzeit gekommen. Will man sich beim Angriff überzeugen, daß der Kurs noch immer gerade auf den Feind zuführt, braucht man nur eben mit dem Periskopenkopf über Wasser zu kommen, was sich oft ganz ohne Veränderung des Wasserballastes allein durch das Tiefenruder bewerkstelligen läßt. Der Mann am Steuer sowohl durch sein Hilfsperiskop wie der Kommandant im Thurm bedürfen dazu nur eines kurzen Augenblicks, und verschwinden dann vermittels Umlegen der Ruderfläche wieder nach unten.

Am meisten Zeit erfordern die Deckvorbereitungen, um guter Wasser zu gehen, wenn man längere Zeit an der Oberfläche gewesen hat. Nöthig ist dann: Entfernung der Masten, Handlaternen, Scheerstöcke, Geländer. Nöthig ist das Schließen von Deckgeschützen, wie z. B. der Bootsk, wenn man's nicht fallen und unten verstauen kann. Denk mürbe ja alles, was lose ist, in die Höhe schießen, wenn es schwimmbar, aber durch die Fahrt von Deck gefegt werden, wenn es schwer ist und seinen Halt verliert. Der Matrose sagt man bei Neubauten nicht mehr mittschiffs ein, sondern legt sie feinwärts an die Deckerhöhung um. Schließlich kommt das Unterbringen der Mannschaft und das Schließen der Luken. Der Führer als Letzter überzeugt sich persönlich, daß alles in Ordnung ist, pfeifen sind vielleicht nicht nöthig, wird man sagen, denn sie verrathen ja das U-Boot auf weite Entfernung hin wie die früheren Auspuffrohre an Deck, die man jetzt dicht an die Wasseroberfläche gebracht hat. Aber der Führer wünscht mit der Flotte hinter ihm in Verbindung zu treten, er muß die Antenne für seine drahtlose Telegraphie am Maste ausspannen, kann also für diesen Zweck nicht auf die verrätherischen Stengen verzichten. Bei Tage wird er sie wahrscheinlich, außer bei Nebel, nicht führen. In Cherbourg sind einmal französische Tauchboote in nur 3000 Meter Entfernung an den Torpedobootszerstörern vorbeigegangen, ohne gesichtet zu werden.

Wieviel Wasser man als Ballastbeschwerung in der Minute einnehmen und wieder ausblasen kann, hängt von dem Querschnitt der Fluthungsrohre ab, deren richtige Abmessungen der Konstrukteur jederzeit schon beim Bau im Voraus berechnen kann. Die Deck-, Horizontal- oder Tauchruder sind schon erwähnt. Wenn sie wirken sollen, muß das Boot in Fahrt sein, damit das vorbeiströmende Wasser einen Druck auf die Ruderfläche ausübt. Aus seemännischen Gründen wird man das Ruder nicht gern sehr schief stellen, man zieht kleinere Winkel vor und bemüht sich, beim Tauchen nicht aus der Trimmlage zu kommen. Um dies aber im Nothfalle während der Fahrt rasch zu erzielen, kann man Gewichte im Schiffe verschieben, was bei kleinerem Fahrzeug natürlich die größere Wirkung hat. Das läßt sich am bequemsten mit der Mannschaft ausführen. Man schickt Leute nach vorn, dann wird der Bug sich zur Tiefe neigen. Ist er erst einmal unter Wasser, geht's rasch mit dem Verschwinden; das Boot taucht dann umso schneller, je größer die Fahrt ist. Tauchboote haben sich schon drohenden Kollisionen dadurch entzogen, daß sie schnell unter dem ihnen plötzlich entgegenkommenden Schiff durchgetaucht sind. Allerdings hat dies nicht immer Erfolg gehabt. Es wird erinnerlich sein, daß der deutsche Riesendampfer „Amerika" vor wenigen Jahren ein englisches U-Boot überrannte. Eine plötzliche Gewichtsverschiebung tritt auch dann ein, wenn man einen Torpedo abschießt. Da dieser mit seiner Sprengladung mehrere Zentner wiegt, so bedarf es natürlich außerordentlicher Geschicklichkeit, diese Gewichtsverminderung im Augenblick des Ausstoßens wieder auszugleichen. Das in's vorn offene Ausstoßrohr strömende Wasser ersetzt zwar einen großen Theil der abgegebenen Schwere, aber größte Aufmerksamkeit ist trotzdem geboten.

Es ist nicht leicht, ein Boot so in der Hand zu haben, d. h. mit ihm so zu manövriren, daß man sich dem Gegner zur rechten Zeit und auf rechtem Kurse nähert, daß man ihn nicht aus der richtigen Linie verliert und den Torpedo in der günstigsten Tiefe und guten Trimmlage abschießt. Dann muß man sich selbst in Sicherheit bringen gegen die nun folgende Explosion, einem zweiten Gegner ausweichen, mit anderen nicht in Kollision gerathen und sicher heimkehren. Aber jeder der braven blauen Jungen arbeitet mit; er weiß, sein Kommandant ist zwar der Kopf, das Auge, die Seele des Schiffes; trotzdem fühlt sich jeder verantwortlich und als unentbehrliches Rad in dem verzweigten Getriebe. Mit Spannung verfolgen die Posten am Tiefensteuer die Wanderung des Weisers über der Anzeigerscheibe und drehen dem von der Zentrale erfolgenden Befehl gemäß das Rad. Der Fernzeiger giebt ihnen an, daß man Meter um Meter sinkt, bis die zweckmäßige Schußebene



OFFIZIER am PERISKOP

die Unterseebootsgefahr. Daß uns die Artillerie diese unheimlichen Gäste vom Leibe hält, ist wenig aussichtsvoll, weil das Sehrohr oder Periskopenpaar hier oder da nur ganz kurze Zeit auftaucht und als einziges winziges Ziel nicht lange sichtbar bleibt. Ueberschüttet man, wie wir schon ausführten, die ganze verdächtige Stelle mit Eisenhagel und vernichtet das Periskop, dann ist der Gegner allerdings erst mal vollkommen blind und minder gefährlich, bis das Reserverohr fertig wird. Man hat die Einfahrten zu Flottenankerplätzen durch ganz enge Minenfelder abgesperrt, aber das Unterseeboot ist darunter hinweggetaucht, während hauptsächlich die Berührung an der Oberkante der Minen die Explosion hervorruft. Muthige Führer sind, um sich Verfolgern zu entziehen, mitten durch eine Sperre gefahren, haben aber Sorge getragen, tiefer als diese verderbentragenden Töpfe zu tauchen. Auch feste Drahtnetze, wie die Torpedoabwehrmittel der Panzerschiffe, nützen nur dort, wo sie bis auf den Meeresgrund reichen, sonst geht das Tauchboot darunter weg. Ihm mit Spierentorpedos zu Leibe zu gehen, der zuerst angewandten Art dieser Waffe an langen Stangen, könnte doch nur Wirkung haben, wenn man gerade auf das feindliche Boot stößt; ein Treffer wird aber ein großer Zufall sein. Man hat das Mikrophon hinzugezogen, um die Nähe des feindlichen Schiffes zu konstatiren. Vor kurzem las man sogar von der Erfindung eines italienischen Gelehrten, der solche Apparate liefern wollte, um die unter Wasser arbeitenden Maschinen schon aus der Ferne hören zu können. Aber will man die feindliche Schraube im Wasser mahlen hören, muß man die eigene Fahrt stoppen und liefert sich gerade dadurch dem Feinde auf Gnade oder Ungnade aus; denn Schnelligkeit ist die einzige Sicherheit gegen den unter Wasser bedeutend langsameren U-Bootsmann. Man hat aber damit noch nicht die Richtung, aus der das Unheil naht. — Das beste Mittel, den unterseeischen Feind zu entdecken, der sich bei glattem Wasser noch durch aufsteigende gurgelnde Blasen verräth, ist das Luftschiff oder der Flieger. Dann aber muß das Wasser klar und die Beleuchtung günstig sein.

Häufig findet man die Anschauung, daß der U-Bootsdienst außerordentlich gefährlich sei. Das verneinen die Fachleute an der Hand der Statistik. Alle Marinen haben für die Manöver und die Zeit der Ausbildung Begleitschiffe und auch Hilfsfahrzeuge gebaut, die bei Unglücksfällen einspringen sollen, wie der „Vulkan" in Kiel, der bei dem beklagenswerthen Sinken des „U 3" am 17. Januar 1911 die schließliche Hebung bewerkstelligte. Bei „U 3" war damals ein großer Lückenreichthum zu spät erkannt; man konnte weder den schleichenden Schäden leben, noch den Ort des Einlaufens frühzeitig genug gemäht werden. Die Mündung des Bootstorpedorohres sah nämlich unter dem Wasserspiegel. Dicht bei „U 3" hatte „U 1", sobald die Telephonleitung des gesunkenen Kameraden auf. Diese ist durch einen einfachen Handgriff zu lösen, steigt empor und zieht ein elektrisches Kabel mit nach oben. An der Oberfläche leuchtet dann eine Blinklampe auf, die dem Retter das Auffinden der Sinkstelle bedeutend erleichtert. Man kann diese Lampe auswechseln und an ihrer Stelle die eigene Telephonleitung einschalten. Man hatte auch hier sofort Verbindung mit der Tiefe und erfuhr, das Hinterschiff laufe voll Wasser, das man mit eigenen Vorkehrungen nicht bezwingen könne. Dann aber brach die Verständigung plötzlich ab. Das Sprechkabel ist so gewählt, daß man auch Arbeitsstrom hinunter schicken und die Elektromotoren dort wieder in Gang setzen kann, um Pumpen oder andere Maschinen zu bethätigen. Hier gelang dies nicht, weil das Boot erst ganz auf dem Hinterende stand und sich mit dem Heck in den schlickigen Boden des Hafens festsetzte. Der „Vulkan" reinigte an jenem Tage gerade Kessel und war daher nicht so schnell zur Stelle. Man hob das Vorderende des Bootes durch einen gerade in der Nähe befindlichen Schwimmkrahn der Werft so weit, daß die Leute durch das vordere Torpedoausstoßrohr gerettet wurden. Die ersten Eingeschlossenen konnten, nachdem sie selber den Bodenverschluß des Steuerbordrohres geöffnet hatten, glatt geborgen werden; sie ergriffen das hineingeführte Loth und ließen sich herausziehen. Nachher aber drangen giftige Gase, Chlor, schweflige Säure und Gummidämpfe von dem durchgebrannten Isolirmaterial der elektrischen Kabel durch die nicht ganz dichten Schotten. Ein gerade im Rohr befindlicher Mann sackte dann ohnmächtig zurück. Sofort drängten sich Offiziere wie Mannschaften zum Hineinsteigen. Der Bootsmannsmaat Heinrich war der erste, der verschiedene der verunglückten Kameraden anband, aber schließlich, selber ohnmächtig, herausgezogen werden mußte. Dann gingen Oberleutnant Valentiner und Torpedoheizer Giesner hinein in die dunkle Oeffnung und holten die letzten Bewußtlosen heraus, die nach anderthalbstündiger Sauerstoffbehandlung wieder zum Leben erweckt waren. Nur die drei im Thurm Eingeschlossenen, Kapitänleutnant Fischer aus Darmstadt, Leutnant zur See Kolbe und der Rudergast Matrose Rieper, konnten nicht lebend geborgen werden; sie hatten treu auf ihrem Posten ausgeharrt.

Auch einen schweren Kiel können manche Boote von innenbords auslösen und abwerfen, um wieder Auftriebsfähigkeit zu erlangen und so an die Oberfläche zu steigen, genau wie schon Bushnell sein Boot eingerichtet hatte. Je kleiner nun ein Fahrzeug ist, desto leichter wird es ihm durch dieses Mittel gelingen, das Tageslicht wieder zu schauen. Aber das Streben der heutigen Konstrukteure geht darauf hinaus, das Deplazement der Boote zu vergrößern. Einmal, um der Mannschaft bessere Unterkunft und mehr Athmungsluft zu schaffen; desto länger können sie drunten bleiben, desto mehr Brennmaterial, Munition und Proviant kann das Schiff mit sich führen und dadurch seinen Aktionsradius und Gefechtswerth bedeutend vergrößern. Man verlangt in Ausschreibungen bereits 6000 bis 8000 Seemeilen und spricht von gewaltigen Abmessungen der neueren Boote, über deren genaue Maße aus verschiedenen Gründen nichts Gewisses in die Oeffentlichkeit dringt. Größere Bauten können natürlich sowohl eine größere Anzahl von Torpedos an Bord führen und schließlich auch noch einige Geschütze leichten Kalibers in Kuppeltürmen tragen. Von der ganz leichten Kreuzerkanone ist man nach und nach zu größerem Kaliber und schließlich Kanonen übergegangen. Auf kleinen Booten stellt man sie sogar fest auf Deck auf und verzichtet für Unterwasserfahrt die Mündung durch aufschlagende Pfropfen und führt die leicht rostenden Theile durch häufiges Einfetten. Allerdings, je größer das Boot, desto mehr ist es an tiefes Wasser gebunden und kann dann in viele Häfen nicht einlaufen, um ausgebessert oder um sich selbst vor Verfolgern zu sichern. Aber andererseits Boote größeren Deplazements, wenn man vom 400 zum 1000 Tonnen-Boote übergehen würde, unterliegen bedeutend weniger Fährlichkeiten. Sie sind auch nicht so leicht Beschädigungen der horizontalen Tauchruderflächen ausgesetzt, weil sie tiefer liegen und daher selbst bei starkem Stampfen nicht so leicht über Wasser kommen. In solchem Falle kann nämlich heftiges Wiedereinsetzen des Schiffskörpers in die Fluth leicht einen Bruch des so wichtigen Flächenorgans herbeiführen.

Die amerikanische Marine verlangte in einer Ausschreibung für 1914—15 acht Unterseeboote, von denen das eine Hochsee-U-Boot über 1000 Tonnen Verdrängung besitzen soll. Die Lake-Torpedoboot-Werft in Bridgeport hat der verantwortlichen Stelle eine ganze Auswahl von Anerbietungen eingereicht, deren Preise bis über anderthalb Millionen für das einzelne Fahrzeug hinausgehen. Die Geschwindigkeit soll über Wasser zwanzig, untergetaucht elf Knoten betragen, der Aktionsradius bereits 4000 Seemeilen übersteigen. Zehn Torpedoausstoßrohre, 32 Mann Besatzung, die man verlangt, mögen diese Angaben vervollständigen, die die Electric Boat Company über ihren neuesten Bau macht.

Daß man in Deutschland hinter solchen Vergrößerungen der Maße und Erweiterungen der Räume nicht zurückbleibt, ist selbstverständlich, ebenso auch, daß sich in eine Erörterung der neuen deutschen Bauten und ihrer Zahl erst nach Friedensschluß eintreten läßt. Daß das Material gut, in vorzüglichen Händen und in hinreichender Anzahl vorhanden ist, haben die deutschen U-Boote in mehr als zwölf Monden gezeigt. Erst ungläubiges Staunen, dann Entrüstung und schließlich ohnmächtiges Wuthgeheul war das Echo ihrer Thaten, das von Britannias Küste klang. Klare Köpfe hatten allerdings die Gefahr kommen sehen, und England's erster Dichter, Kipplng, hatte prophetisch schon vor Jahren den Kampf unter See in Versen geschildert, die hier den Abschluß dieses Artikels über die stärkste und furchtbarste Waffe Deutschland's gegen Albion bilden mögen:

Woher die weißen Blasen,
Was steigt so kräuselnd auf,
Bedroht jetzt aus der Tiefe
Des stolzen Panzers Lauf?

Sie fechten unterseeisch,
Wohin kein Licht mehr dringt,
Und rammen, wo am ebensten
Ihr Sporn Verderben bringt.

Jetzt heil'n sie noch Torpedos,
Wie Bremsen schwärmt's heran,
Gefährlich sind einander
Nachbar und Hintermann.

Es ist die heut'ge Seeschlacht:
Kein sichtbar Feind uns drängt!
Man merkt ihn erst, wenn berstend
Der Rumpf sich mit uns senkt!

— Die Londoner „Times" macht darauf aufmerksam, daß die englischen Verluste an den Dardanellen mit 42,434 Mann schon größer seien, als die Verluste des ganzen Burenkrieges, welche 38,156 Mann betragen hätten.

— Wie die Daily Mail Ende Juli meldet, wurden zwei deutsche Unterseeboote im Weißen Meere festgestellt. Die Versicherungsprämien für Archangelsk sind fast unerschwinglich geworden.

— Bis in die 50er Jahre mußten sich die englischen Soldaten ihre Uniformen, Tornister usw. selbst kaufen. Der Staat lieferte nur Paradefrack, Hose und ein Paar Stiefel.