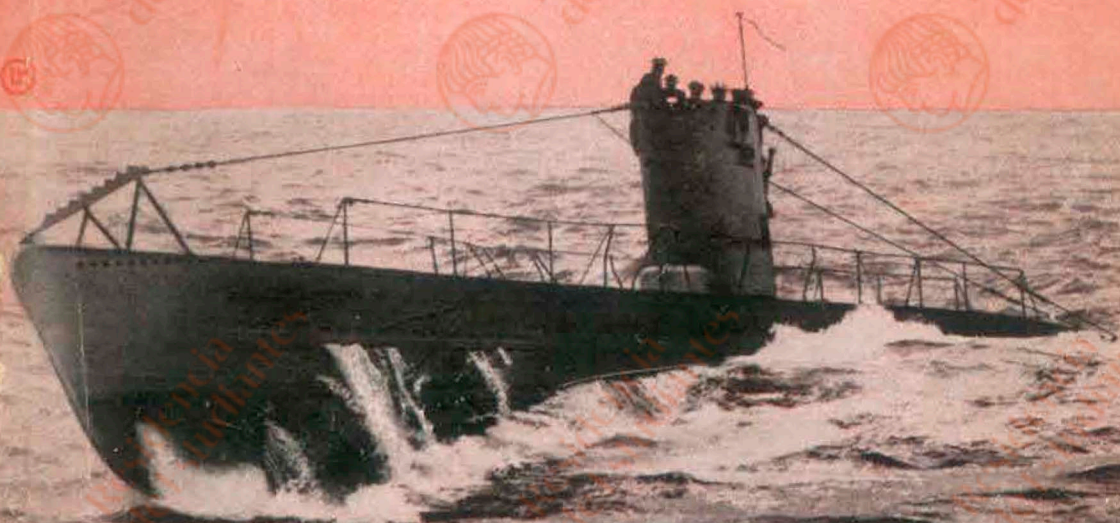


Deutschlands U-Boote

Der Schrecken Englands

Ein Bildwerk von der Deutschen Ubootwaffe



9000 -

Deutschlands U-Boote - der Schrecken Englands

Ein Bildwerk
von der deutschen U-Boot-Waffe

Mit einem einleitenden Aufsatz von
Korvettenkapitän (Ing.) Kurt Kiel

Herausgegeben vom
Verlag des Köhlerschen Flottenkalenders
und zusammengestellt von
Otto F. Schütte



Wilhelm Köhler Verlag, Minden (Westf.)

Unterseeboote

Von Korvettenkapitän (Ing.) Kurt Kiel.

U-Boote westwärts! — so lautet die Aufschrift eines der besten und interessantesten Bücher über die Erlebnisse eines U-Booten im Weltkrieg. Dieser Titel, den der damalige Kapitänleutnant Saschagen seinem Buch gegeben hat, klingt wie ein Befehl. Es ist auch einer, denn er gibt an, wo der Feind steht, der damals wie heute Deutschland vernichten wollte, und gegen den sich heute wie damals der deutsche Gegenschlag richten muß:

England!

Immer nur England war es, das sich in angemessener Herrscherrolle als den naturgegebenen Nutznießer aller Güter der Erde ansah und das dem machtvoll aufstrebenden, aber auf viel zu engen Raum gepreßten deutschen Volk den ihm zustehenden Anteil neidete. So kam es zum Weltkriege, in dem England die anderen Völker auf die Schlachtfelder schickte, sich selbst aber mit einem möglichst geringen Teil seiner Söhne an den Verlusten beteiligen wollte. Es hielt sich mit seiner Infanterie und gestützt auf seine überragende Flottenmacht für unangreifbar, bis überraschend das U-Boot erschien und England die Schlinge um den Hals zu legen drohte.

Aus kleinen, von der Öffentlichkeit kaum beachteten Anfängen heraus war das U-Boot unbemerkt in die Reihe der Kampfmittel getreten. Es arbeitete mit höchstentwickelten technischen Einrichtungen und schien die Natur zu überlisten. Die im U-Boot zusammengeballte Technik ließ es den zünftigen Seeleuten als Außenseiter erscheinen, ja, es wurde von manchen nicht einmal ernst genommen. Aber dann rückte es Otto Weddigen am 22. 9. 1914 mit seinem U 9 in den Mittelpunkt des Weltinteresses. Nachdem schon vorher ein deutsches U-Boot einen englischen kleinen Kreuzer vernichtet hatte, versenkte Weddigen in drei aufeinanderfolgenden Angriffen innerhalb weniger Stunden gleich drei englische Kreuzer, die bezeichnen-

Alle Rechte vorbehalten.

Copyright 1940 by Wilhelm Köhler Verlag, Minden i. W.

Druck: Wilhelm Köhler, Buchdruckerei, Minden i. W.

Bildnachweis: Aktuelle Bilder-Zentrale, Berlin (1), Atlantic, Berlin (5), Grambow, Wilhelmshaven (6), Presse-Illustrationen Heinrich Hoffmann, Berlin (11), Ernst Knoth (2), Mauritius, Berlin (3), Presse-Bild-Zentrale, Berlin (11), Renard, Kiel (8), Scherls Bilderdienst, Berlin (7), Carl Schüke, Hamburg (11), Ferd. Urbahns, Kiel (22), Weltbild, Berlin (12).

derweise die Namen von drei historischen englischen Seesiegen trugen:

Sogue — Cressy — Aboukir

Und nun folgte eine Ueberraschung der anderen. Kleine U-Boote tauchten auf, wo sie niemand vermutet hatte. Kapitänleutnant Gersing legte als erster in 4-wöchiger Reise die unfassbar erscheinende Strecke Deutschland—Türkei zurück und versenkte bei seinem Eintreffen vor den Dardanellen im Vorbeigehen noch einen der im Ägäischen Meer kreuzenden feindlichen Panzerriesen, bevor er in Konstantinopel einlief. Anschließend wiederholten sich immer wieder neue U-Bootsangriffe auf die dortige feindliche Flotte, und nicht zuletzt unter dem Druck des deutschen U-Bootes gab schließlich England das aussichtslos gewordene Gallipoli-Unternehmen auf, nachdem Tausende seiner Söldlinge, insbesondere Australier und Neuseeländer dort verblutet waren. So hat das U-Boot entscheidenden Einfluß auf den Abschluß des Feldzuges an den Dardanellen genommen.

Inzwischen tauchten mehr und mehr U-Boote im Mittelmeer auf und bedrohten aufs schwerste die Hauptschlagader Englands in seinem Verkehr mit Indien. Kapitänleutnant v. Arnould de la Peyrière versenkte dort als erfolgreichster deutscher U-Boots-Kommandant annähernd 500 000 Tonnen feindlichen Schiffsraumes.

Kurz vorher hatte die Welt aufgehorcht, als Deutschland ein Handels-U-Boot vollkommen unbewaffnet nach New York geschickt hatte. Dieses U-Boot kehrte mit kriegswichtigen Rohstoffen angefüllt wohlbehalten zurück und bewies die Möglichkeit, die scharfe englische Blockade zu durchbrechen. Der Eintritt der Vereinigten Staaten in den Weltkrieg unterbrach dann den Ausbau dieser Handelsverkehrsmöglichkeit.

Wenn in dem vorliegenden Bilderwerk ein Ueberblick über die heutige deutsche U-Boot-Waffe gegeben wird, so gebührt den Pionieren der U-Boots-Technik ein kurzes Erinnern.

Die Versuche, unter Wasser zu fahren, sind fast so alt wie die Seefahrt selbst. Ernsthafte Ergebnisse traten jedoch erst im amerikanischen Kriege zwischen den Nord- und Südstaaten auf, als das Brander-System zu Erfolgen geführt hatte. Unter Brandern versteht man mit Sprengstoffen beladene Schiffe, die mit List an den Feind heranbugsiert und in seiner unmittelbaren Nähe zur Entzündung gebracht werden, so daß zwar der Brander selbst, aber auch der Gegner zerrissen wird. Bei den wagemutigen Leuten, die sich für die Vornahme derartiger Sprengungen gefunden hatten, tauchte von allein bei der Durchführung ihrer Aufgaben immer wieder der

Gedanke auf, diese Sprengungen am Unterwasserkörper des gegnerischen Schiffes vorzunehmen, um dadurch die Wirkung zu erhöhen.

In unsern heimischen Ländern hatte um die Mitte des vorigen Jahrhunderts ein bayerischer Artillerie-Unteroffizier namens Wilhelm Bauer, der in Schleswig-Holsteinischen Diensten stand, ein U-Boot in Kiel gebaut, welches in großen Zügen die noch heute geltenden Konstruktionsprinzipien aufwies. Der Antrieb erfolgte durch Treträder von Menschenkraft; das Tauchen wurde durch Ballastwasser, welches in das Innere des Bootes gelassen wurde, erzwungen. Zum Auftauchen wurde das Ballastwasser durch Sandpumpen wieder herausgedrückt. Eine von dem Erfinder Bauer nebst einigen wagemutigen Leuten vorgenommene Probefahrt schien zum guten Ende zu führen, jedoch legte sich das Boot im Kieler Hafen zum Schluß auf Grund und war nicht mehr zum Auftauchen zu bewegen. Bauer gelang es, die Ruhe zu bewahren und sich selbst und seine Begleiter aus dem gesunkenen Boot heraus an die Oberfläche zu bringen und so zu retten. Das Boot war jedoch verloren, und Bauer ging unter dem Eindruck seines Mißerfolges in russische Dienste nach Petersburg. Er fand hier erneut Gelegenheit zur Durchführung seiner Ideen. Sein Boot wurde nach einer Reihe von Jahren gehoben und als Zeuge eines gesunden Gedankens im Berliner Museum für Meereskunde aufgestellt. Es bildet hier ein anschauliches Beispiel für erfolgreichen Erfindergeist und verdient es, daß gerade die heranwachsende Jugend sich eingehend mit ihm beschäftigt.

Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts wuchs in fast allen Marinen mit fortschreitender Technik das Interesse an U-Booten. Es war ein bestechender Gedanke, daß ein kleines und verhältnismäßig billiges Fahrzeug einen teuren und mächtigen Panzer aus sicherem Versteck vernichten konnte. Gerade für kleine Marinen schien hierin ein Anreiz zu liegen, auf Schlachtschiffe überhaupt zu verzichten und die Landesverteidigung zur See durch U-Boote vorzunehmen. Hierin lag eine ähnliche Einstellung, wie sie ein oder zwei Jahrzehnte vorher zugunsten des Torpedobootes entstanden war. Besonders waren es Frankreich und die Vereinigten Staaten, die große Mühe und Kosten auf die Entwicklung eines brauchbaren U-Bootes verwandten. Ihnen folgten die nordischen Staaten, Rußland und Oesterreich-Ungarn. Auch England baute planvoll an einer U-Boot-Flotte. Allerdings forderte diese Entwicklung teilweise erhebliche Opfer, und um die Jahrhundertwende herum las man häufig von einer neuerlichen Explosion an Bord eines U-Bootes.

In Deutschland wurde durch das Reichsmarineamt eine auffallende Zurückhaltung gegenüber dem U-Boot-Bau an den Tag gelegt. Wie bekannt ist, hatte der Schöpfer der deutschen Kriegsmarine,

Admiral Tirpitz, ständig parlamentarische Kämpfe um die Durchführung des Flottengesetzes durchzuführen, und es war daher verständlich, daß er die mit Mühe errungenen Geldmittel nur für den Flottenbau und nicht für kostspielige Versuche auf einem neuen Gebiet verwenden wollte. Die Germaniawerft in Kiel war mehrfach mit Anregungen hinsichtlich des Baues von Versuchs-U-Booten an das Reichsmarineamt herangetreten, jedoch ohne Ergebnis. Sie baute daher auf eigene Faust und hatte den geschäftlichen Erfolg, daß Norwegen, Rußland und Oesterreich und andere Staaten U-Boote bei ihr in Auftrag gaben. Hierdurch erwarb sie ausreichende Erfahrungen und konnte der deutschen Kriegsmarine gut ausgereifte Boote zur Verfügung stellen, als im Jahre 1905 Deutschland endlich an den Bau von U-Booten heranging. Die Germaniawerft wurde zu einer Spezialistin für U-Boote, ähnlich wie die Schichauwerft in Elbing es für Torpedoboote bereits geworden war. Auch Schichau hatte fast alle Marinen der Welt mit Torpedobootten ausgestattet.

Die vom Reichsmarineamt geübte Zurückhaltung erwies sich als richtig, denn es kamen in der deutschen Marine keine nennenswerten Unfälle vor. Es wurden zunächst acht Boote gebaut, die bis zum Beginn des Weltkrieges in langsamer, zielbewußter Weiterarbeit auf einige 20 vermehrt wurden. Ein einziger schwerer Unfall war zu verzeichnen, als im Frühjahr 1911 das Unterseeboot U 3 im Kieler Hafen infolge einer unbemerkten Leckage sank, wobei durch Verkettung einer Reihe unglücklicher Umstände trotz aller vorgesehenen Hilfsmaßnahmen eine Hebung nicht schnell genug möglich wurde. Zwar gelang es, das Vorschiff des Bootes über Wasser zu bekommen, so daß nach stundenlangem mühseligster Arbeit der größte Teil der an Bord befindlichen Besatzung und der Offizierschüler durch das Torpedorohr gerettet werden konnte, jedoch blieben der Kommandant und der Rudergänger im Turm eingeschlossen und ließen ihr Leben.

Der Nachteil der vorhandenen Boote war die Verwendung von Petroleum-Motoren. Diese hatten ihrer Natur nach die Eigenheit, daß die Rückstände der Petroleumverbrennung auf weite Entfernung die Luft verpesteten und sichtbar blieben und somit für feindliche Verfolger ein gutes Mittel zur Feststellung der U-Boote gaben. Die Tauchzeiten waren verhältnismäßig lang, wurden aber natürlich mit zunehmender technischer Erfahrung immer mehr abgekürzt.

Die Wirkungsweise eines U-Bootes darf allgemein als bekannt vorausgesetzt werden und soll deshalb hier nur in kurzen Zügen nochmals zusammenfassend geschildert werden.

Norweg sei bemerkt, daß das U-Boot nicht etwa deswegen Unterseeboot heißt, weil es unter Wasser fährt, sondern weil es unter Wasser fahren kann. Normalerweise dagegen hält es sich den größten Teil seiner Lebenszeit, genau wie jedes andere Schiff, an der Wasseroberfläche auf. Es muß daher die Forderungen erfüllen, die an jedes Schiff gestellt werden, d. h. es muß mit seiner Festigkeit den Angriffen von Seegang und Wind standhalten. Es muß dazu aber beim Tauchen den Druck der über ihm liegenden Wassermengen ertragen. Mit Rücksicht auf diesen Druck hat sich die Zigarrenform als die zweckmäßigste erwiesen, und man muß sich daher das U-Boot als eine riesig vergrößerte Zigarre mit kreisförmigem Querschnitt vorstellen. Diese Zigarre besteht aus starken Stahlplatten und bildet den sogenannten Druckkörper des Bootes. Der Druckkörper reicht im allgemeinen bis zu einer Tiefe von ungefähr 100 m aus. In dieser Tiefe lastet auf jedem Quadratcentimeter des Bootes ein Druck von 10 kg, im ganzen also eine Last von vielen tausend Tonnen. Damit dieser zigarrenförmige Körper an der Oberfläche stabil im Wasser liegt, wird er durch dünnere Platten zu einem normalen Schiffskörper ausgebaut. In den hierdurch entstehenden Zwischenräumen liegen die Tauchtanks, die dazu dienen, das zum Tauchen notwendige Ballastwasser aufzunehmen. Durch die Schiffskörperform wird es der Besatzung auch ermöglicht, sich auf dem flachen Oberdeck aufzuhalten, was bei einer reinen Zigarrenform mit Schwierigkeiten verbunden wäre. Der Druckkörper des Bootes trägt natürlich in seinem oberen Teil den Turm, in dem sich die Sehrohre und die für die Schiffsführung erforderlichen Apparate und Instrumente befinden. Der Druckkörper nimmt ferner die Maschinenanlage, die Akkumulatorenbatterie, die Torpedobewaffnung und die aufs äußerste eingeengten Wohnräume für die Besatzung auf.

Angetrieben wird das Boot durch eine oder zwei Schrauben, die ihre drehende Bewegung durch entsprechende, im Bootsinnern aufgestellte Motoren erhalten. Wie bereits erwähnt, erfolgte der Antrieb in der Anfangszeit der U-Bootsfahrt durch Petroleum- oder gar Benzin-Motoren, jedoch wurde in der deutschen Marine frühzeitig der einzig geeignete Motor, der Diesel-Motor, verwendet. Der Diesel-Motor hat den großen Vorzug, daß er schwere Brennstoffe zu verwenden gestattet, die nun ihrerseits gegenüber dem leichten Petroleum oder noch leichteren Benzin eine erheblich größere Feuer-sicherheit aufweisen. Darauf ist es auch zurückzuführen, daß Explosionen und damit verbundene Bootsverluste bei uns unbekannt sind.

Diese Antriebsmotoren brauchen ihrer Natur nach große Luftmengen, die sie durch in der Turmverkleidung mündende Luftzuleitungen aus der freien Atmosphäre nehmen. Dieser Luftbedarf verhindert nun die Verwendung dieser Antriebsmotoren bei Unterwasserfahrt. Beim Tauchen muß selbstverständlich das Boot allseitig geschlossen werden, und die laufenden Diesel-Motoren würden innerhalb weniger Minuten den gesamten, im Boot befindlichen Sauerstoff verbraucht haben, so daß die Besatzung ersticken müßte. Aus diesem Grunde müssen die Diesel-Motoren abgestellt werden, wenn das Boot tauchen will. Für die Unterwasserfahrt eignen sich allein Elektromotoren, die also für diesen Zweck besonders eingebaut sein müssen. Die Elektromotoren entnehmen ihren Strom einer starken Akkumulatoren-Batterie, die an sich zwar ein unerwünschtes und teures großes Gewicht darstellt, die aber andererseits einen guten Ballast für das getauchte Boot bedeutet.

Das U-Boot besitzt natürlich, wie jedes Ueberwasserschiff, ein Ruder, mit dem die Fahrtrichtung und deren Änderungen erzielt werden. Beim Tauchen jedoch verhält sich das U-Boot wie ein Luftschiff in der Luft, d. h. es braucht außer dem Seitenruder auch noch Tiefenruder, beim Luftschiff Höhensteuer genannt. Um eine möglichst gute Beherrschung der Bewegungen unter Wasser zu gewährleisten, hat man das U-Boot vorn und hinten mit je einem Tiefenruder an jeder Seite des Bootes versehen. Das Tauchen selbst erfolgt dadurch, daß in die vorher erwähnten Tauchtanks, die also wohlgemerkt außerhalb des Druckkörpers liegen, Wasser eingelassen wird. Beim Auftauchen werden diese Tauchtanks durch aufgespeicherte Druckluft leergeblasen. Sie vergrößern somit das Volumen des untergetauchten Bootskörpers, ohne daß sich dessen Gewicht verändert, so daß der vergrößerte Auftrieb das U-Boot an die Oberfläche treibt.

Die Wirkung des U-Bootes beruht in erster Linie auf seiner Torpedo-Bewaffnung. Das Boot trägt im Vorschiff, und bei größeren Typen auch im Achterschiff, eingebaute Torpedorohre. Beim Angriff im getauchten Zustand beobachtet der Kommandant durch das ausgefahrene Sehrohr den Gegner. Er zielt mit dem ganzen Boot und schießt in dem Augenblick, in dem der anvisierte Gegner das Fadentkreuz im Sehrohr passiert, den Torpedo ab. Die Laufstrecke und die Geschwindigkeit der heutigen Torpedos gestatten Schüsse von vielen tausend Metern, jedoch steigen mit zunehmender Entfernung unbedingt die Aussichten, vorbei zu schießen, daher war im allgemeinen im Weltkrieg die wirkungsvolle Schußentfernung etwa 500—1000 Meter. Näher heranzugehen empfiehlt sich nicht,

da der abgeschossene Torpedo, der sich ja bekanntlich mit eigener Kraft auf den Gegner zubewegt, eine gewisse Laufstrecke braucht, um sich auf die befohlene Tiefe einzustellen. Dies ist nach etwa 70 bis 100 Metern der Fall. Es kommt vor, daß der Torpedo unmittelbar nach dem Schuß wie ein Delphin aus dem Wasser springt und sich erst allmählich in die vorgesehene Tiefe und Richtung einläuft.

Das Sehrohr selbst ist ausfahrbar und gestattet bis etwa 12 Meter Tauchtiefe einen Blick auf den Gegner und die Umwelt. Für größere Tiefen muß natürlich auf die Benutzung des Sehrohrs verzichtet werden.

Bald nach Beginn des Weltkrieges machte sich das Bedürfnis nach artilleristischer Bewaffnung der U-Boote bemerkbar. Nach anfänglichen Schwierigkeiten gelang es, ein Geschütz zu schaffen, welches durch die Überflutung beim Tauchen nicht geschädigt wurde und welches erlaubte, unmittelbar nach dem Auftauchen das Feuer auf den Gegner zu eröffnen. Es gibt viele Fälle, besonders im Handelskriege, in denen der Gegner einen teuren Torpedo nicht lohnt, sondern in denen man ihn ebensogut mit Artilleriefeuer vernichten kann. Es bildete sich somit ein U-Bootstyp heraus, dessen Bewaffnung aus Torpedo und Artillerie bestand. Aber noch eine weitere Sonderreihe von U-Booten wurde im Kriege eingesetzt, nämlich Minenboote. Es waren dies kleine bis mittelgroße Boote, die in ihrem Vorschiff mehrere hintereinander liegende, schräge Schächte trugen. Diese Schächte enthielten ihrerseits zwei oder drei übereinanderliegende Minen, die durch Fallvorrichtungen abgelassen werden konnten. Kam das Boot in dem befohlenen Seegebiet an, so wurden die Minen versenkt. Diese waren so eingerichtet, daß sie zunächst auf Grund sanken, um nämlich das eigene Boot nicht zu gefährden, daß sie aber nach einer bestimmten Zeit wieder hochstiegen und dann in der vorgesehenen Tiefe, unmittelbar unter der Wasseroberfläche, stehen blieben. Hierdurch sind im Kriege sehr wesentliche Erfolge erzielt worden, ohne daß natürlich eine direkte Erfolgsbeobachtung in allen Fällen möglich war.

Die Besatzung eines U-Bootes richtet sich nach seiner Größe. Der Kommandant ist in allen Fällen ein jüngerer Offizier im Range eines Kapitänsleutnants oder Oberleutnants zur See. Nur auf ganz großen U-Booten, von denen im Weltkrieg nur wenige zum Einsatz kamen, war der Kommandant ein Korvettenkapitän. Die Besatzung besteht außer dem Kommandanten, je nach Größe, aus 2—5 Offizieren und zwischen 10 und 50 Mann. Ungefähr die Hälfte hiervon entfällt auf das Maschinenpersonal, da ja das U-Boot fast nur

aus technischen Einrichtungen besteht. Das technische Personal untersteht dem leitenden Ingenieur, einem Oberleutnant (Ing) oder Leutnant (Ing), der dem Kommandanten für die Verwendungsbe-
reitschaft aller Einrichtungen maschineller und tauchtechnischer Na-
tur verantwortlich ist.

Der Weltkrieg erforderte mit zunehmender Länge immer stärkere
Geranziehung der U-Boot-Waffe, da im Laufe der Jahre erkannt
werden mußte, daß eine Niederringung Englands nur noch mit die-
sem Mittel möglich war. Die zögernde Haltung der Diplomatie,
die immer wieder auf die Empfindlichkeit der feindlichen und neu-
tralen Mächte Rücksicht nahm, verhinderte die volle Auswirkung der
starken U-Boot-Waffe und erreichte dadurch, daß immer wieder neue
Abwehrmittel eingesetzt werden konnten, die unsere U-Bootsverluste
erhöhten. Als im letzten Kriegsjahre mit allen Mitteln der unein-
geschränkte U-Boots-Krieg einsetzen durfte, war es zu spät, und es
gelang nicht mehr, England durch Drosselung seiner Einfuhr in die
Knie zu zwingen. 178 U-Boote mit über 5000 Mann blieben auf den
verschiedenen Kampfplätzen, die sich vom Weißen Meer bis in das
Schwarze Meer und über alle Teile des Atlantiks erstreckten.

Die Auswirkung des U-Bootskrieges auf England läßt sich am
besten aus der Tatsache entnehmen, daß England beim Waffenstill-
stand keine eiligere Forderung hatte, als die Auslieferung der ge-
samten U-Boots-Flotte. Diese mußte in Stärke von über 100
Booten nach Harwich überführt werden, bevor überhaupt der Waf-
fenstillstand bewilligt wurde. Hiermit war natürlich das Todes-
urteil für die deutsche Kriegsführung gesprochen.

Bekanntlich mußte als Folge des verlorenen Krieges auch der
größte Teil der übrigen deutschen Flotte ausgeliefert werden. Diese
wurde dann unter die verschiedenen Siegermächte verteilt, wobei
wiederum bezeichnend bleibt, daß England eine Aufteilung der
U-Boots-Flotte zu verhindern wußte und alle ausgelieferten
U-Boote zerstören ließ. Es sollte ja nicht etwa einer seiner „Freun-
de“ am deutschen U-Bootbau lernen können und vielleicht später ein-
mal — man kann ja nie wissen — diese Waffe gegen den früheren
Verbündeten zum Einsatz bringen.

Die Ablieferung und somit die Zerstörung der deutschen U-Boote
wurde ohne jede Ausnahme erzwungen. Deutschland versuchte in
dem damaligen allgemeinen Zusammenbruch wenigstens das zu einem
Nationalheiligtum gewordene U 9 zu retten, um es nicht als
Kriegswaffe, sondern als Denkmal für spätere Geschlechter zu er-
halten; aber auch dieser Wunsch wurde von dem vernichtungsfüchti-
gen Gegner abgelehnt. Einzig und allein das alte U-Boot U 1, welches

schon im Kriege als Schulboot aufgebraucht und außer Dienst ge-
stellt worden war, war inzwischen im Deutschen Museum zu Mün-
chen als technische Sehenswürdigkeit aufgestellt worden und blieb
als Museumsstück im aufgeschnittenen Zustand vor der Vernichtung
bewahrt. Die Überführung der Boote nach der Themse bildete so
ziemlich die härteste Probe für die Besatzungen, die mit ihren
Booten auf Gedeih und Verderb verwachsen waren. Die Ausliefe-
rung an den Engländer erfolgte ohne schwere Zwischenfälle, und die
Besatzungen der Überführungskommandos wurden mit Begleit-
dampfern wieder nach Deutschland zurückbefördert.

Wie bekannt ist, war hier inzwischen der allgemeine Zusammen-
bruch eingetreten, und die U-Boots-Besatzungen mußten ebenso wie
alle anderen Soldaten den Weg in das bürgerliche Leben zurück-
finden. Für sie war es besonders schwer, da sie unter dem Eindruck
einer verlorenen Sache stehen mußten, denn wenn die aus dem Feld-
heer zurückkehrenden Krieger wenigstens den Trost mitnehmen
konnten, daß ein wenn auch noch so kleines Heer dem künftigen
Deutschland erhalten bleiben würde, so war für die U-Boots-Leute
ihr bisheriger Lebensinhalt abgeschlossen und nach dem Willen der
Gegner endgültig vernichtet. Die Bestimmungen des Friedensdik-
tats standen den Waffenstillstandsbedingungen an Härte in keiner
Weise nach. Sie untersagten eindeutig und für alle Zeit den Bau
von U-Booten. Ja, die hochentwickelte deutsche Werstindustrie
durfte nicht einmal mehr für fremde Marinen U-Boote liefern. Mit
allen Mitteln sollte der Gedanke an eine U-Bootsmacht in Deutsch-
land erdrückt werden. Die Männer, die bisher alle ihre Kenntnisse
und Fähigkeiten an den Bau und an die Seefahrt der U-Boote ge-
setzt hatten, mußten sich in alle Winde zerstreuen. Eins konnte ihnen
jedoch nicht genommen werden, das war die Liebe zu ihrer Waffe
und der Wille, sich nicht unterkriegen zu lassen. Viele gingen ins
Ausland, andere blieben wenigstens dem Schiffbau auf den Werften
treu, der größte Teil aber trat mit veränderten beruflichen Auf-
gaben in das private Leben, in Industrie und Handel über. Aber
überall entstanden nach der Depression der ersten Nachkriegsmonate
Kameradschaftliche Zusammenschlüsse, unter denen die U-Boots-Leute
meistens eine besondere Stellung einnahmen. Überall flammte der
Wille zum Zusammenbleiben neu auf und mit ihm die Hoffnung in
kommenden besseren Zeiten das einmal Gelernte doch wieder zum
Einsatz bringen zu können. Zahlreiche Bücher wurden geschrieben,
und alle dienten der Aufgabe, die gewonnenen Erkenntnisse nicht ver-
loren gehen zu lassen. Nach zehnjähriger hoffnungsloser militäri-
scher Lage zeichnete sich allmählich das Wiedererwachen der Nation

am Horizont ab und bald war erkennbar, daß Deutschland seinen ihm zustehenden Platz in der Welt schnell wieder erringen würde.

Unmittelbar nach der Machtübernahme durch Adolf Hitler im Jahre 1933 kam Deutschland auch militärisch wieder zur Geltung. Alle Bindungen und Einschränkungen auf diesem Gebiete wurden aus eigener Kraft beiseite gedrängt, und auch für die Marine ergab sich die Möglichkeit, die erforderliche Machtstellung wieder anzustreben. Die Vorarbeiten für einen U-Boot-Bau wurden in aller Stille getroffen und aus allen Teilen des Landes fanden sich die alten U-Boot-Fahrer, soweit sie hierfür in Frage kamen, wieder ein. Im Frühjahr 1935 wurde der Welt vom Führer offiziell bekanntgegeben, daß Deutschland wieder U-Boote baue, und es folgte das Flottenabkommen mit England. Dieses Abkommen, welches von Deutschland freiwillig angeboten wurde, begrenzte nach eigenem Vorschlag die deutsche Flottenmacht auf 35 Prozent der englischen, gestattete jedoch in Anbetracht der Eigenart der deutschen Lage einen stärkeren Ausbau der U-Bootflotte. Die Vorarbeiten erlaubten es noch im gleichen Jahre, den Bau von 24 kleinen Booten zu beginnen und bald darauf die ersten Boote dieser Art in Dienst zu stellen. Es waren dies Schiffe von 250 t Wasserverdrängung, die an der Wiege des deutschen U-Boot-Baues, nämlich in Kiel, entstanden. Sie hatten eine Länge von 41 Metern und eine Besatzung von 23 Mann. Sie waren somit etwas größer als die kleinsten Boote, die Deutschland im Kriege nach Bekanntwerden der ersten U-Boots-Erfolge in Bau gegeben hatte. Im Jahre 1936 wurden zwei weitere Boote bestellt, bei denen man die Wasserverdrängung bereits auf über 700 t gesteigert hatte. Das weitere Bauprogramm brachte dann im nächsten Jahre 10 Boote von 500 t, so daß Deutschland hiermit über 3 Typen verfügt, die für alle in Frage kommenden Aufgaben zunächst geeignet erschienen. Jedenfalls wurde mit diesen 3 Typen die U-Boots-Flotte weiter entwickelt.

Die U-Boote sind jeweils zu 7—10 Booten zu einer Flottille zusammengefaßt. Diese Zusammenfassung hat bei den U-Booten naturgemäß nicht die taktische Bedeutung wie z. B. bei Torpedobooten, da ein U-Boot im ganzen gesehen doch immer einzeln operieren muß. Die Zusammenfassung zu Flottillen ist aber aus Gründen der übersichtlichen Gliederung und der Verwaltung erforderlich. Eine Flottille bildet einen Verband, ähnlich einem Regiment oder einem

Geschwader. Sehr wesentlich ist, daß die neue U-Bootwaffe von vornherein mit leistungsfähigen Begleitschiffen ausgestattet worden ist. Jede Flottille verfügt über ein solches. Diese Schiffe sind zum Teil besonders als U-Boots-Begleitschiffe mit allen zugehörigen Ausrüstungseinzelheiten gebaut, zum anderen Teil aber auch aus älteren Handelschiffen umgebaut worden. Die Begleitschiffe dienen zur Aufnahme des Flottillenkommandos mit dem umfangreichen, zugehörigen Büroapparat. Ferner enthalten sie Wohn- und Schlafräume für die U-Boot-Besatzung und bieten diesen alle für die Bequemlichkeit des täglichen Lebens erforderlichen Einrichtungen. In Friedenszeiten spielt sich der Dienst auf den U-Booten normalerweise so ab, daß tagsüber Übungs- und Schulfahrten unternommen werden, dann aber abends die Boote in den Häfen einlaufen oder an ihrem zugehörigen Begleitschiff festmachen. Die Besatzungen steigen dann auf das Begleitschiff über und können in wesentlich günstigeren Räumlichkeiten ihre Freizeit und ihre Nachtruhe verbringen. Bei größeren Übungen und insbesondere bei Kriegsfahrten ist die Besatzung natürlich auf den engen Raum ihres U-Bootes angewiesen. Die Wohnverhältnisse sind hier dann so, wie sie durch die Enge des kleinen Schiffes gegeben werden. Der U-Bootsmatrose schläft in seiner Längematte zwischen Torpedos, Rohrleitungen und Ventilen, dauernd gestört von dem durch den Bootsbetrieb bedingten Verkehr seiner auf Wache befindlichen Kameraden. Diese Anforderungen an die körperliche Widerstandsfähigkeit verlangen auch, daß nur ausgesucht gesundes und kräftiges Menschenmaterial für das harte Leben auf U-Booten in Frage kommt. Aber alle diese Mängel werden gern in Kauf genommen für das Bewußtsein, einer auserwählten, schlagfähigen Waffe anzugehören. Wie bei allen Schiffen der Flotte ergänzen sich die Besatzungen der U-Boote nur aus Freiwilligen, und es ist ein schönes Zeichen für den Geist unserer Jugend, daß kein Mangel an geeignetem Ersatz festgestellt werden muß.

Die Begleitschiffe werden nach deutschen Flüssen genannt, wie die „Saar“, die „Mosel“, die „Donau“ oder die „Weichsel“ und andere. Aber auch um das U-Bootwesen verdiente Leute werden in Begleitschiffen verewigt, wie z. B. Erwin Wagner und Wilhelm Bauer. Auch die U-Bootsflottillen sind zu Traditionsträgern geworden, und zwar dadurch, daß man ihnen die Namen von gefallenen, berühmten U-Boots-Kommandanten aus dem Weltkrieg verliehen hat. Die erste Flottille wurde natürlich nach Otto Weddigen benannt.

Ihr folgten bis jetzt die Flottillen „Wegener“, „Emsmann“, „Lohs“, „Salzwedel“ und „Sundius“.

Es sei in diesem Zusammenhang erwähnt, daß der damalige Oberleutnant z. See Emsmann derjenige U-Boots-Kommandant war, der im Oktober 1918 mit seinem UB 116 einen Angriff auf den englischen Liegeplatz Scapa Flow unternahm. Diese Tat ist gerade in den jetzigen Tagen wieder in den Mittelpunkt des allgemeinen Interesses gerückt, da der Kapitänleutnant Prien mit seinem U-Boot den gleichen Versuch erfolgreich durchgeführt hat. Bekanntlich fiel ihm das englische Schlachtschiff „Royal Oak“ zum Opfer.

Dieser Erfolg ist umso bemerkenswerter, als gerade die Abwehrmaßnahmen gegen U-Boote außerordentlich scharf geworden sind. Die Erfahrungen des Weltkrieges sind auf Seiten unserer Gegner aufs äußerste ausgenutzt worden und haben für die U-Boot-Fahrer manche Falle schaffen helfen.

Die stärkste Waffe des U-Bootes ist zwar seine Unsichtbarkeit, jedoch kann das Sehrohr, welches die Wasseroberfläche durchbricht, immerhin zum Verräter werden. Die Übung der Ausgucksposten auf den Überwasserschiffen ermöglicht es, daß auftauchende Sehrohre, insbesondere bei glatter See, sehr häufig erkannt werden. Der beste Schutz für das Sehrohr ist eine leicht gekräuselte Wasseroberfläche, wie sie bei schwachen Winden entsteht.

Eine weitere gefürchtete Abwehrwaffe ist das Sordgerät. Diese Einrichtung ist mit Hilfe der hochentwickelten Elektrotechnik zu sehr großer Empfindlichkeit gebracht worden und gestattet, mit Hilfe der im Wasser mit großer Geschwindigkeit sich fortpflanzenden Schallwellen, ein getauchtes U-Boot auf Grund der unvermeidlichen Maschinengeräusche festzustellen. Zwar ist die Reichweite nicht sehr groß, jedoch muß das angreifende U-Boot immerhin in ziemliche Nähe des Gegners kommen, um seine Torpedos anbringen zu können. Somit kann es auch verhältnismäßig leicht gehört werden.

Ist nun das Boot gesichtet oder durch Abhören festgestellt, so beginnt der Gegenangriff. Die wirksamste Waffe ist die Wasserbombe. Diese besteht aus einem Sprengkörper mit Verzögerungseinrichtung und wird von dem angegriffenen oder angreifenden Schiff über Bord geworfen. Sie detoniert nach einer eingestellten Zeit in einer ebenfalls einstellbaren Wassertiefe. Durch verschiedene

Staffelung der Zündtiefen kann man dem gesichteten U-Boot mit einiger Wahrscheinlichkeit zu Leibe gehen. Die Kunst der angegriffenen U-Boots-Besatzung ist es nun, sich durch geschickte Manöver aus der Reichweite der Wasserbomben zu bergen.

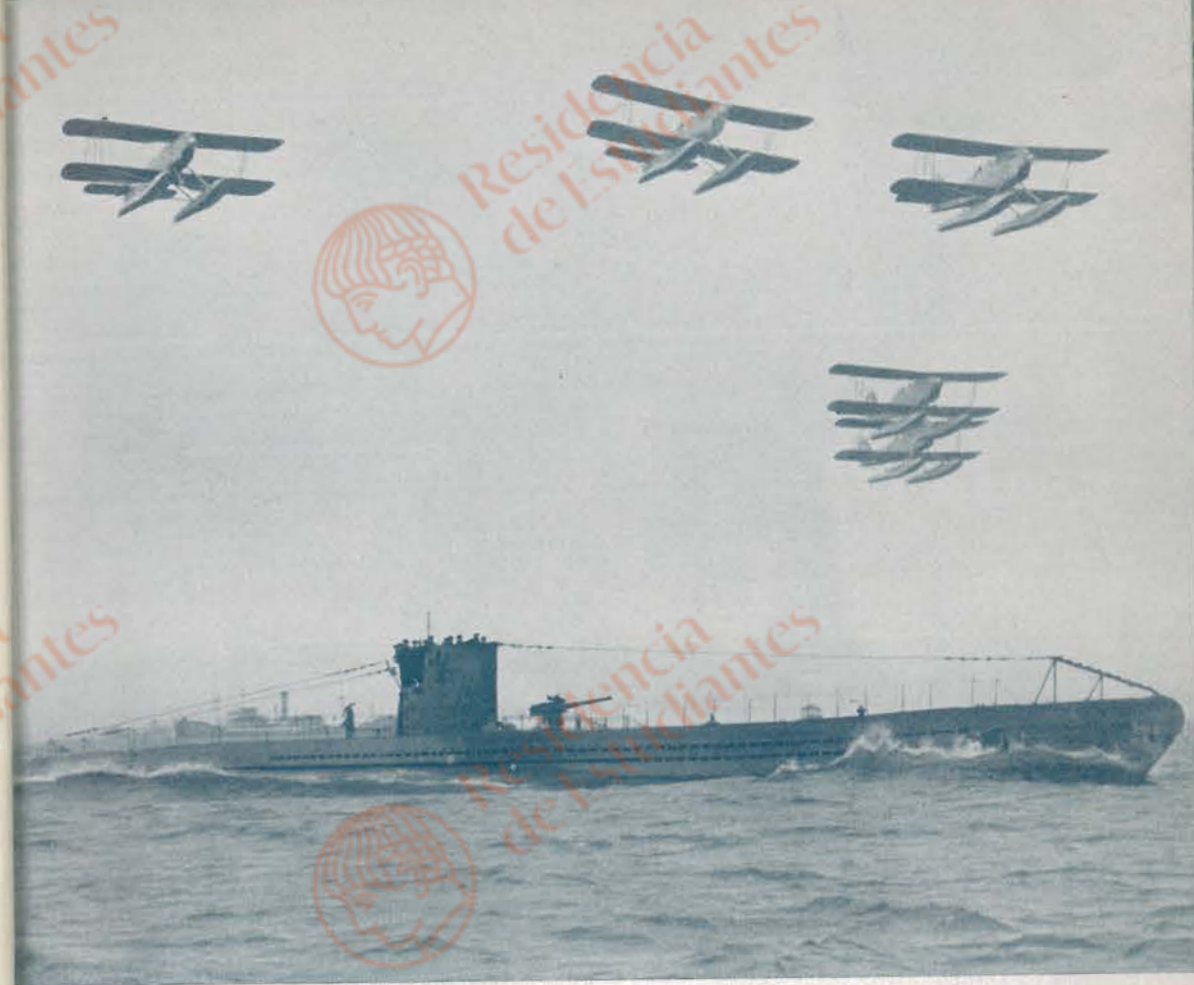
Weitere Abwehrmittel sind Netze, die in engen Durchfahrten ausgelegt werden. Im Weltkriege hatte der Engländer sogar den englischen Kanal in der Breite von einigen 30 Kilometern durch bis auf den Grund reichende Netzsperre für unsere U-Boote praktisch geschlossen. Sehr wirksam sind auch in verschiedenen Tiefen stehende Minensperren, und manches U-Boot ist im Weltkriege auch dieser heimtückischen Waffe zum Opfer gefallen.

Wie bekannt ist, richtet sich die Wirkung der U-Boote nicht allein gegen die feindliche Seemacht, sondern in gleicher Weise und vielleicht noch stärker gegen den feindlichen Handel. Die Lieferung von Kriegsmaterial, Nahrungsmitteln und Rohstoffen für die Industrie erfolgt für unseren Gegner England durch seine ausgedehnten Handelsbeziehungen mit allen Teilen der Welt. Wenn Deutschland also die englische Blockade mit gleichen Mitteln erwidern will, so muß es den englischen Handel vernichten. Für Überwasserstreitkräfte ist diese Aufgabe infolge der ungünstigen verkehrstechnischen Lage Deutschlands nicht oder doch nur sehr schwer zu erfüllen. Das wirksamste Mittel ist und bleibt das U-Boot. Der Gegner hat natürlich das Bestreben, seinen Handel zu schützen und hat hierin als aussichtsreichstes Mittel den Geleitzug erkannt. In normalen Zeiten verkehrt jedes Handelsschiff auf seinem ihm vorgeschriebenen Wege nur in Rücksicht auf Zeit und Ladung. Die Zusammenstellung von Geleitzügen dagegen zwingt natürlich zu einem Verzicht auf die rein wirtschaftliche Ausnutzung. Sie erlaubt aber dafür einen wirksamen Schutz einer größeren Anzahl von Handelsdampfern durch beigegebene Kriegsschiffe. Diese Begleiter, in den meisten Fällen Kreuzer, Zerstörer und Torpedoboote, fahren vor und neben dem Geleitzuge. Sie suchen durch ständige Zickzackkurse und unregelmäßige Fahrtänderungen etwa angreifende U-Boote zu beunruhigen und unter Wasser zu drücken, so daß diese nicht in der Lage sind, einen regelrechten Angriff gegen den Geleitzug anzusetzen. Selbstverständlich ist das Geleitzugverfahren sehr teuer. Wie aber die Praxis bewiesen hat, ist es immerhin recht wirksam. Die Kunst der angreifenden U-Boot-Kommandanten liegt dann darin, die Kette der

Begleiter unbemerkt zu durchbrechen und aus dem Begleitzuge einen oder möglichst mehrere fette Brocken herauszubeißen. Wie die Erfolge beweisen, hat die U-Bootwaffe des Weltkrieges ebenso wie die neue deutsche U-Bootwaffe diese Kunst im vollen Maße beherrschen gelernt.

Wünschen wir unseren U-Booten in dem uns aufgezwungenen Kriege weitere gute Erfolge. Sie haben eine geschichtliche, für den Bestand unserer Nation grundlegende Aufgabe zu erfüllen,

denn sie fahren gegen Engelland.



Englands Schrecken:
Deutschlands U-Boote und Deutschlands Luftwaffe.



Die verschiedenen Typen unserer U-Boote: Oben: 250-t-U-Boot. — Unten: 740-t-U-Boot.



Die verschiedenen Typen unserer U-Boote: Oben: 500-t-U-Boot. — Unten: 517-t-U-Boot.

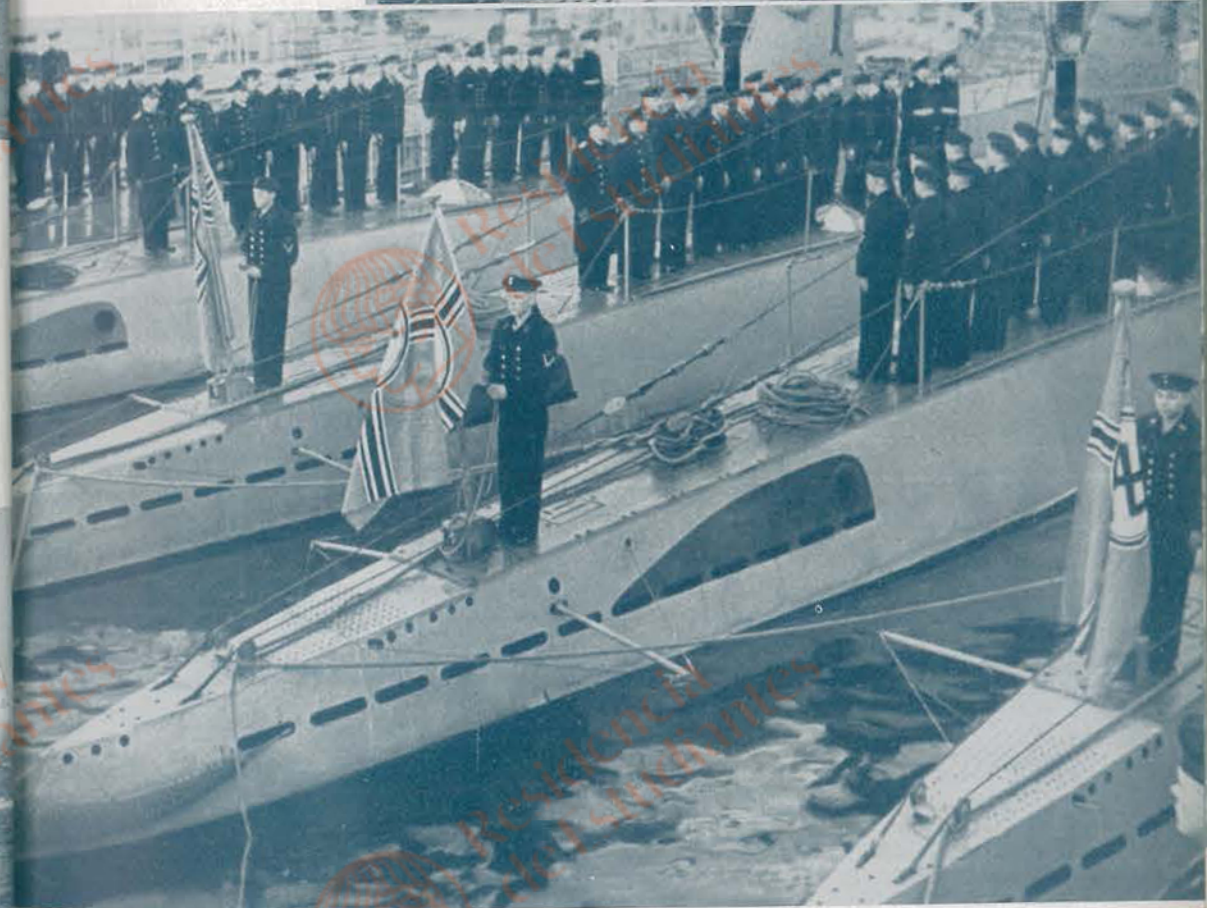


Die verschiedenen Typen unserer U-Boote: 712-t-U-Boot.

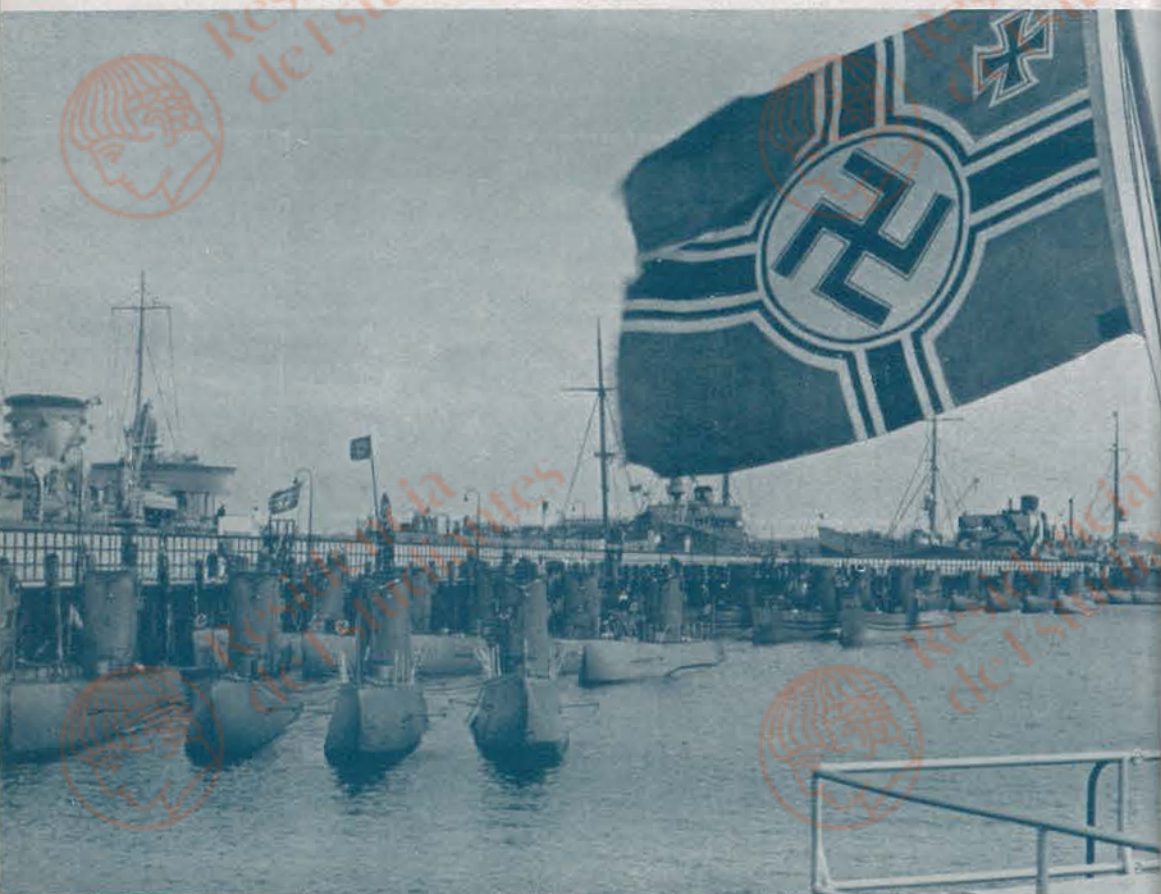


Eines unserer neuen 250-t-U-Boote läuft in den Hafen ein. Im Hintergrund eine Segelregatta.

Bei der
Indienststellung:
Der Kommandant hält
vom Turm aus eine
Ansprache an die Be-
satzung.



Eine neue U-Boot-Flottille wird unter feierlicher Flaggenhissung in Dienst gestellt.



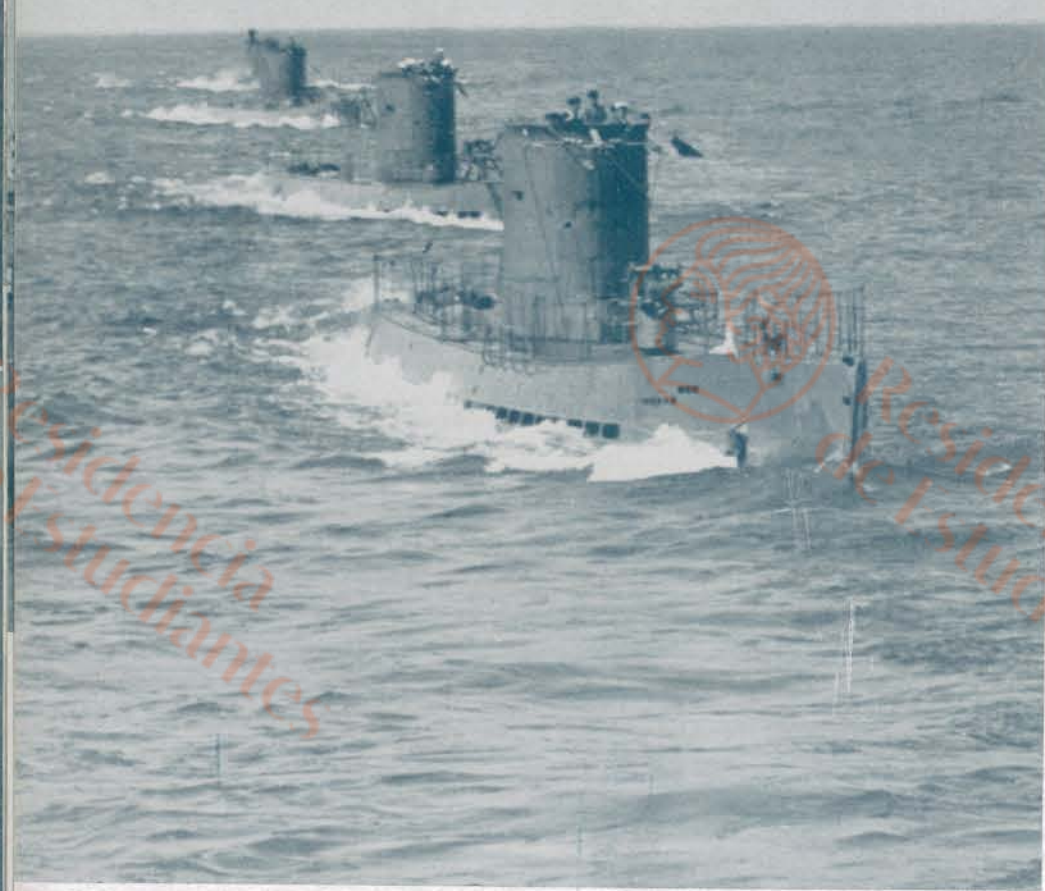
U-Boot-Flottille im Hafen.



Kommandant, Wachoffizier und Obersteuermann auf dem Turm beim Auslaufen des U-Boots aus dem Hafen.

Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes



Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

Auslaufen einer Flottille zu Übungsfahrten in der Ostsee.

Residencia
de Estudiantes

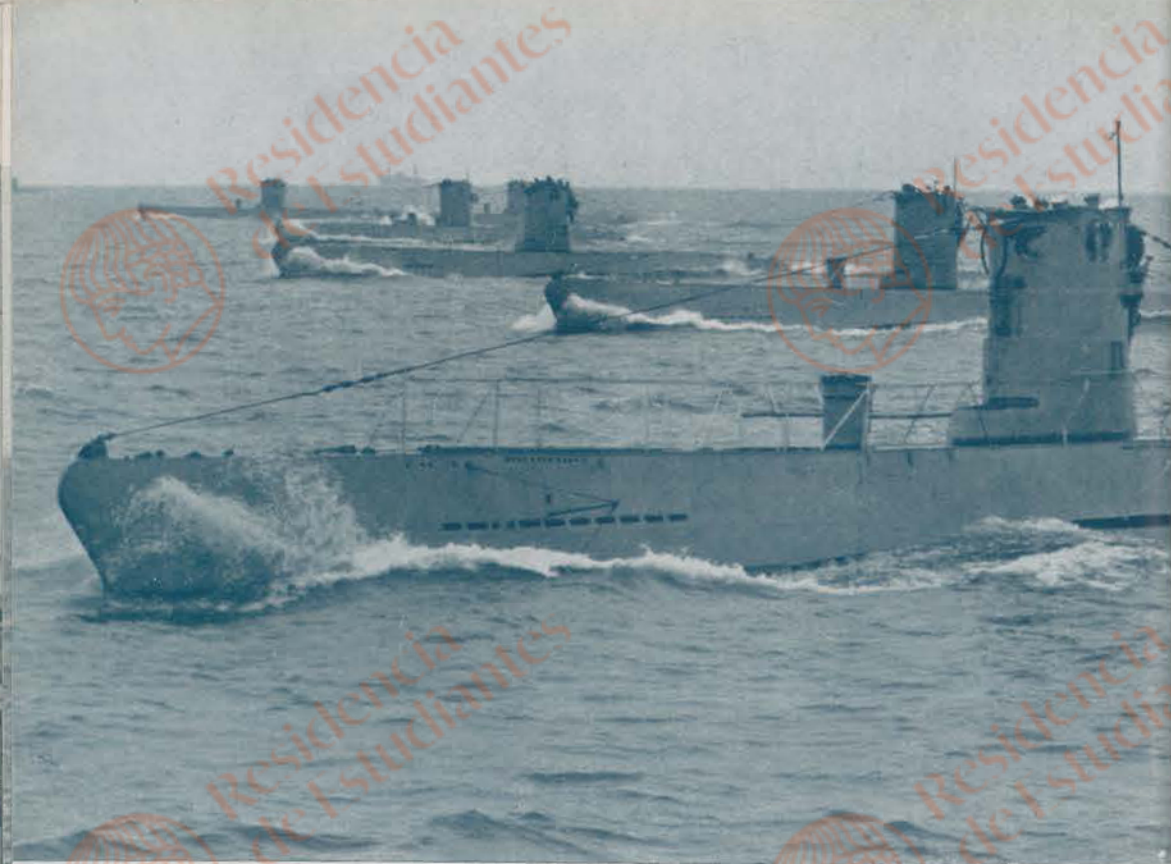
Residencia
de Estudiantes

Residencia
de Estudiantes

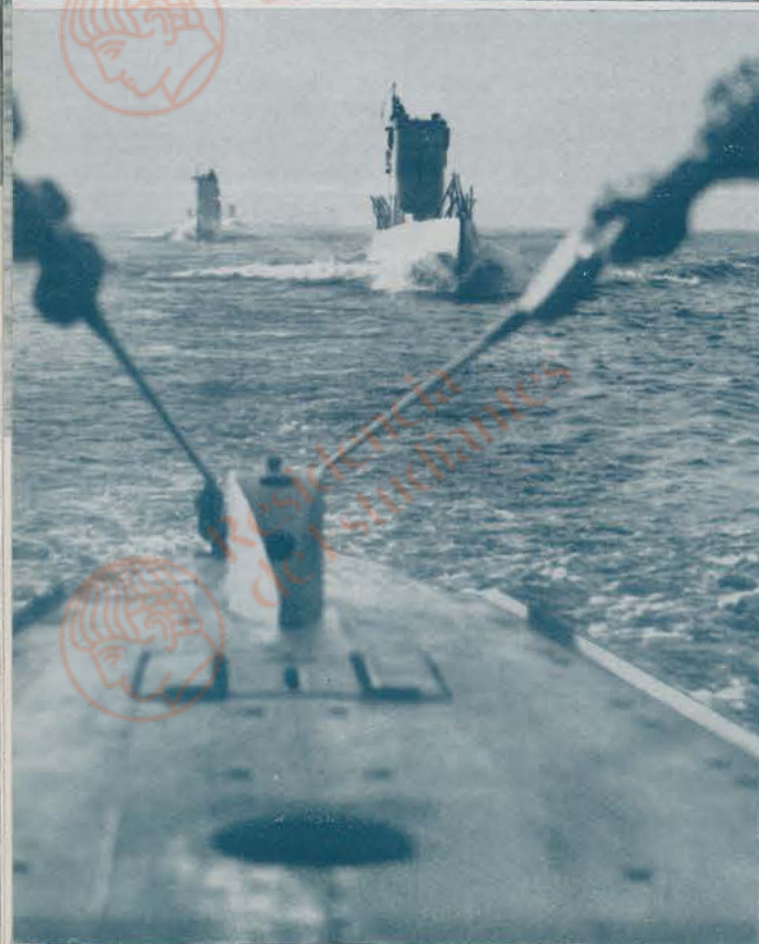


U-Boots-Flottille mit U-Bootsbegleitschiff.

Residencia
de Estudiantes



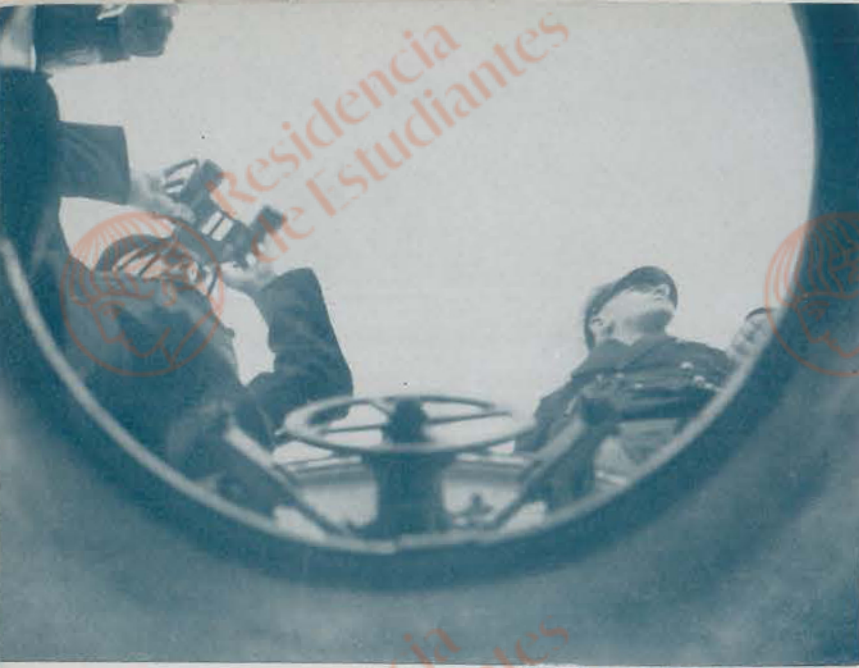
U-Flottille übt im Verbande.



U-Boote in Marschformation.



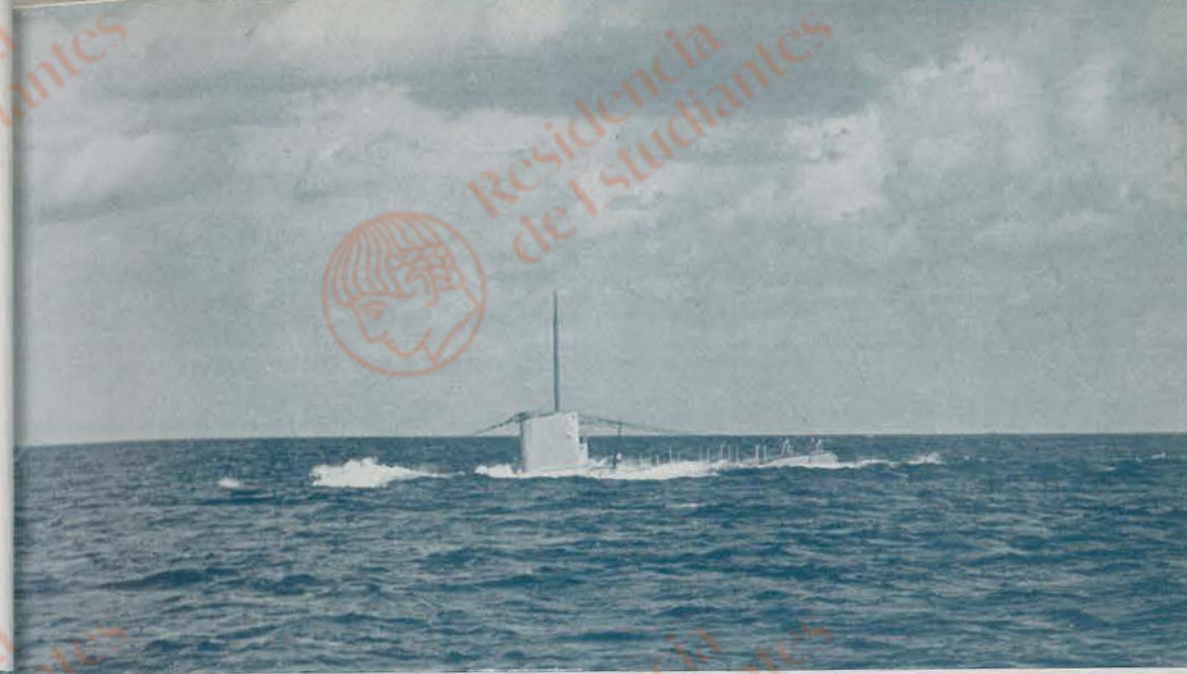
Kommandant auf dem Kommandoturm.
Neben ihm das Sehrohr.



U-Boot tauchklar: Das Sehrohr ist bereits ausgefahren. Mit dem Glas wird noch einmal die Wasseroberfläche abgesucht.



Am Tiefenfeuer während des Tauchens.



Tauchendes U-Boot.
Bild unten: Nur noch das Sehrohr ist sichtbar.

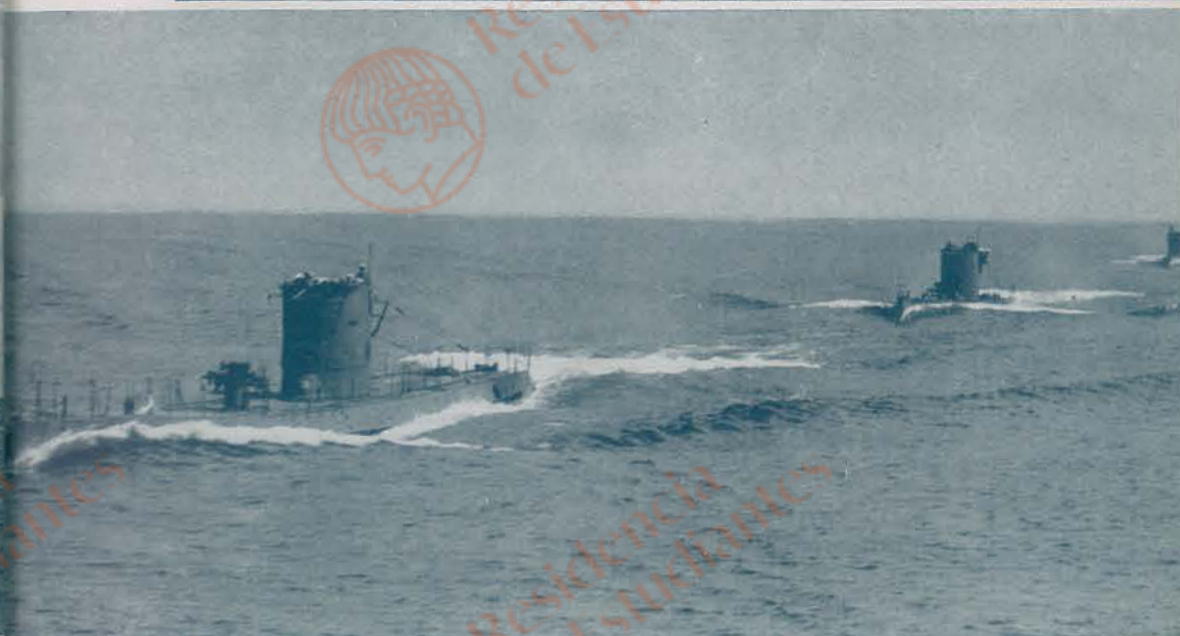
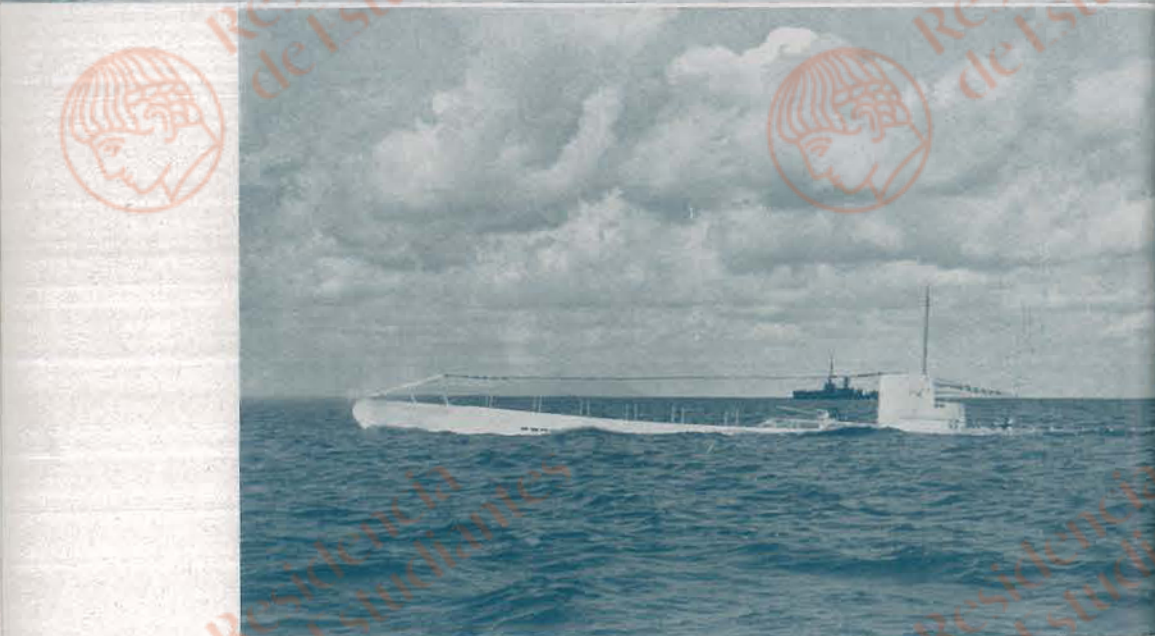
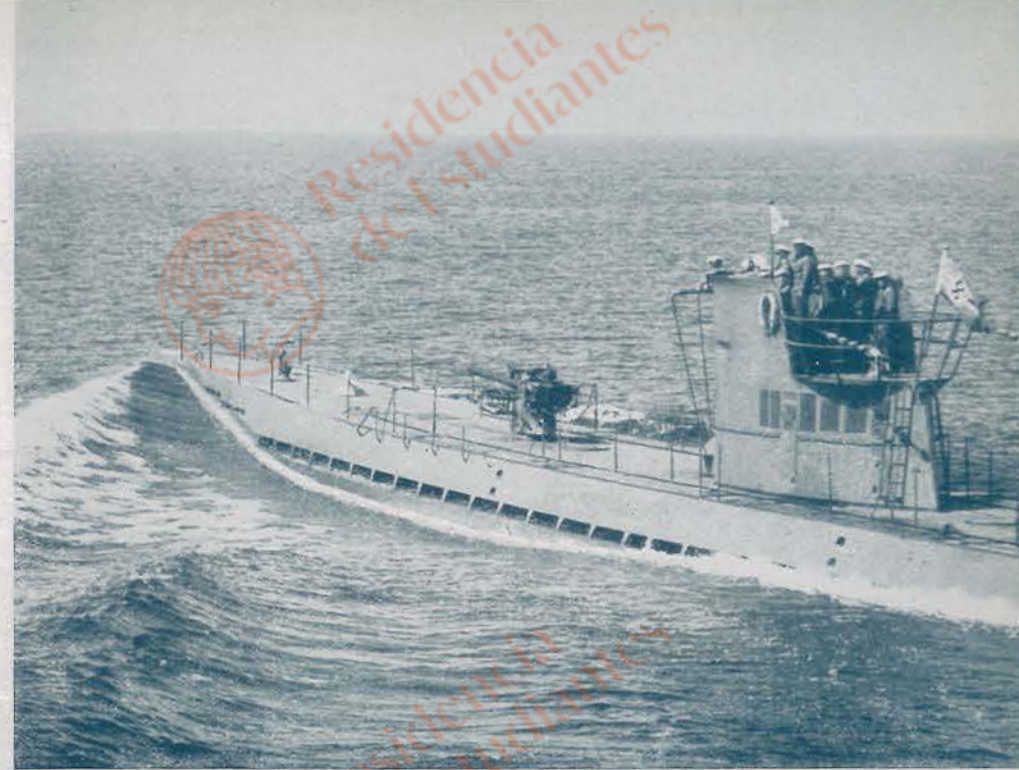


Bild oben: Bug und Turm schauen aus dem Wasser heraus, gleich wird das ganze Boot frei sein, dann wird das LuK geöffnet, und der Kommandant betritt den Turm.

Bild unten: Auftauchendes U-Boot.

In voller Fahrt.



U-Boote bei Fahrübungen.



Auf dem Kommandoturm.
Darüber ein See-flieger.



Ein 500-t-Boot.



Vom U-Boot-Turm wird ein
Winkspruch abgegeben.

Blick in die nur 1 qm große
U-Bootklappe.



Mittagessen an Deck.

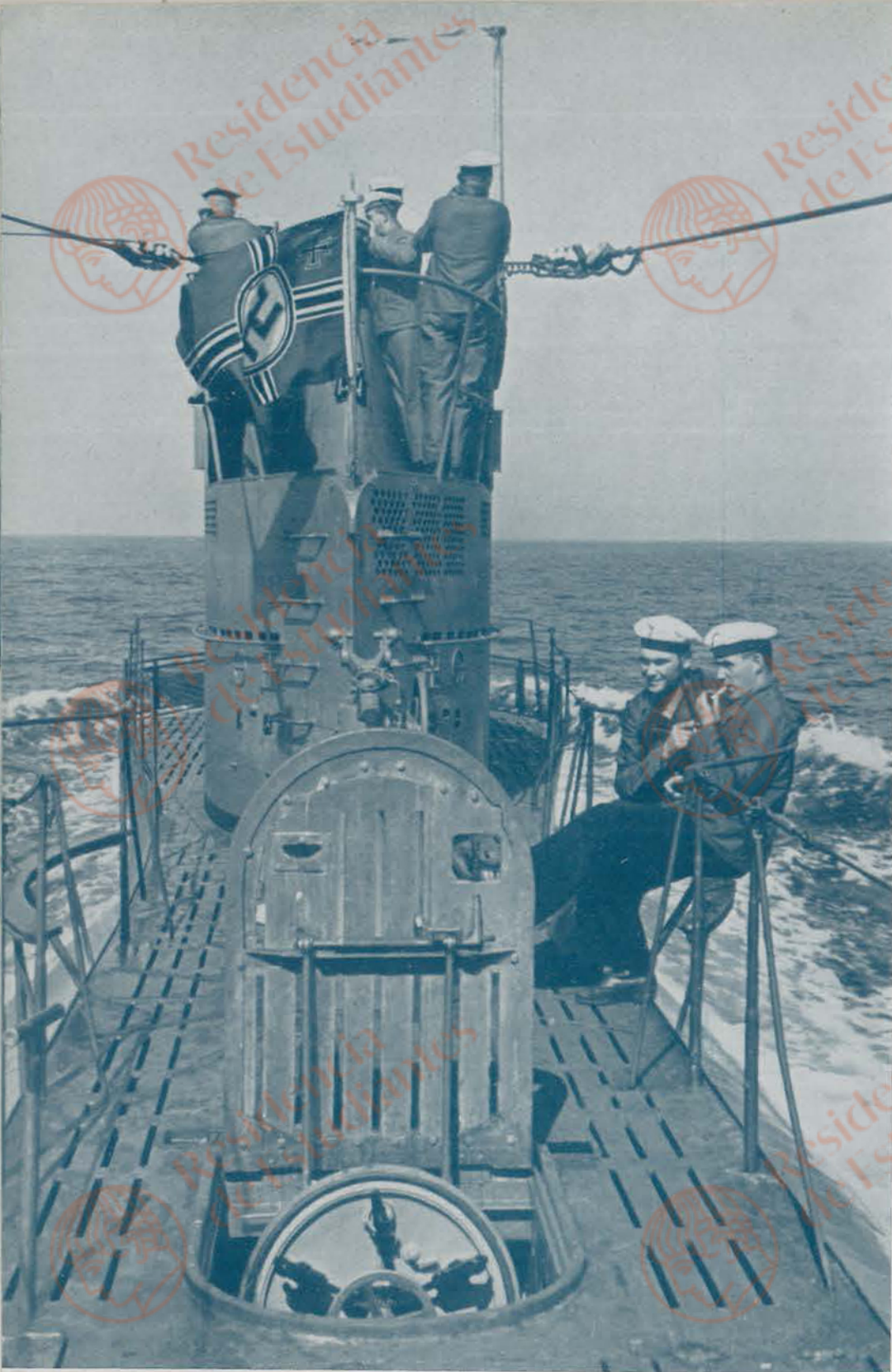




Freizeit in der „Röhre“.



Freiwache an Deck.

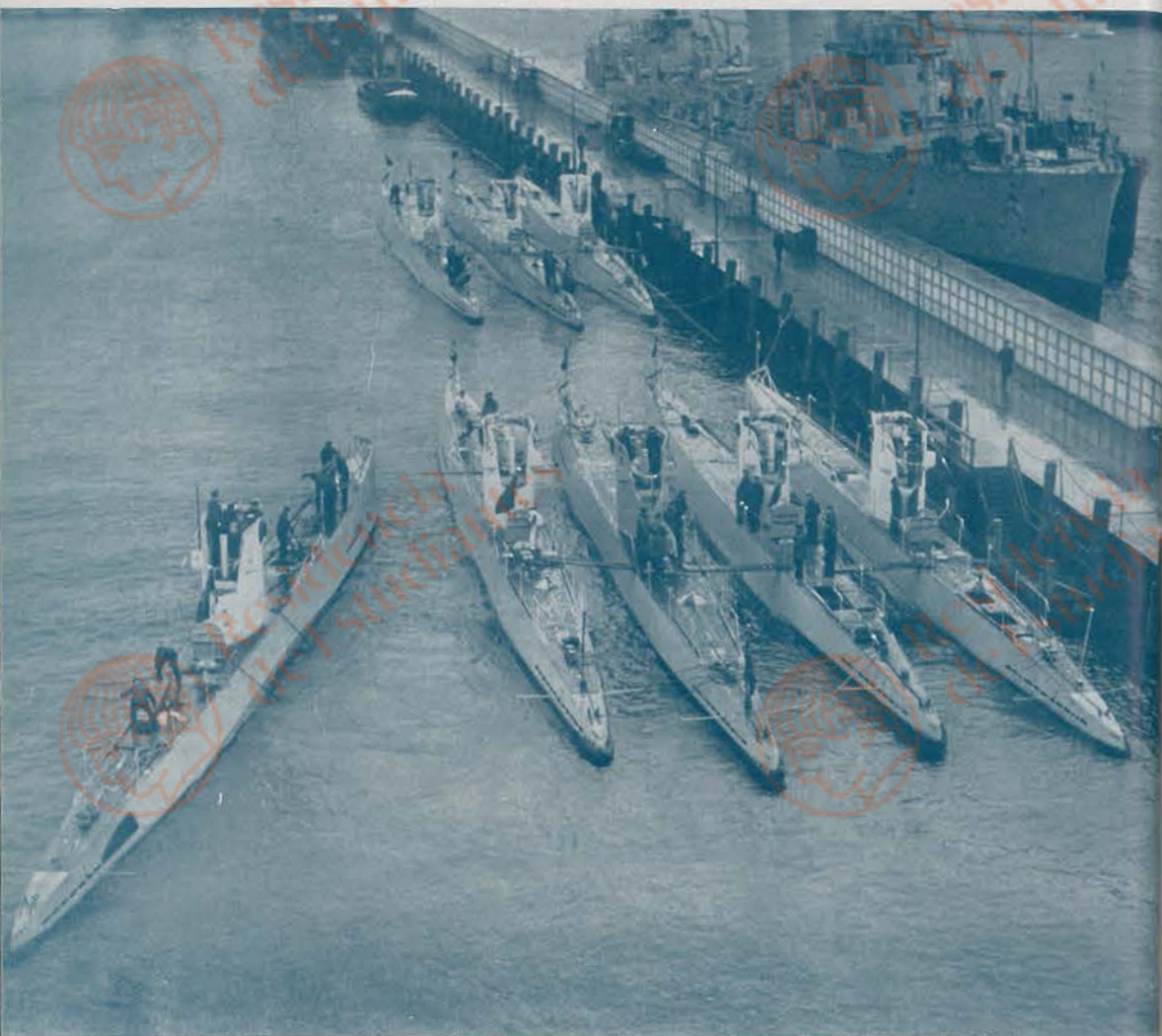


U-Boot-Überwasserfahrt.

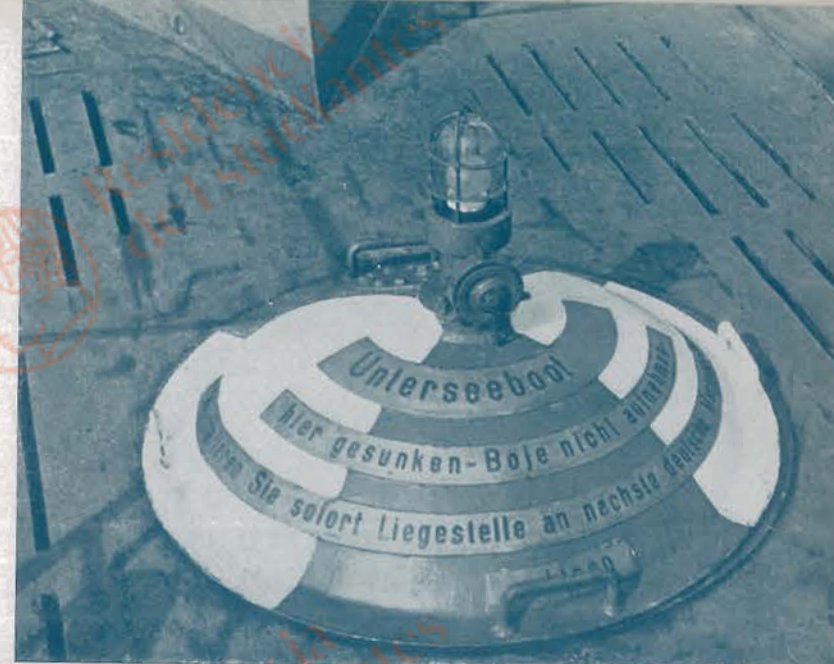
Auf der Brücke eines
U-Boot-Begleitschiffes.



Ein U-Boot-Begleitschiff.



Flottille beim Anlegen im Heimathafen.



Signalboje, die bei U-Boots-
unfall den Standort anzeigt.
Die Boje ist mit Morsetlampe
und Telephon ausgerüstet, wo-
durch mit der U-Boots-Besatzung
die Verbindung aufgenommen
werden kann.



Bei Konfervierungsarbeiten.



Putzen des Schrohrs im Hafen.



Bei Konservierungsarbeiten.



Arbeiten außerbords mit der Schwimmweste.



Freizeit.



Mittageessen an Deck.



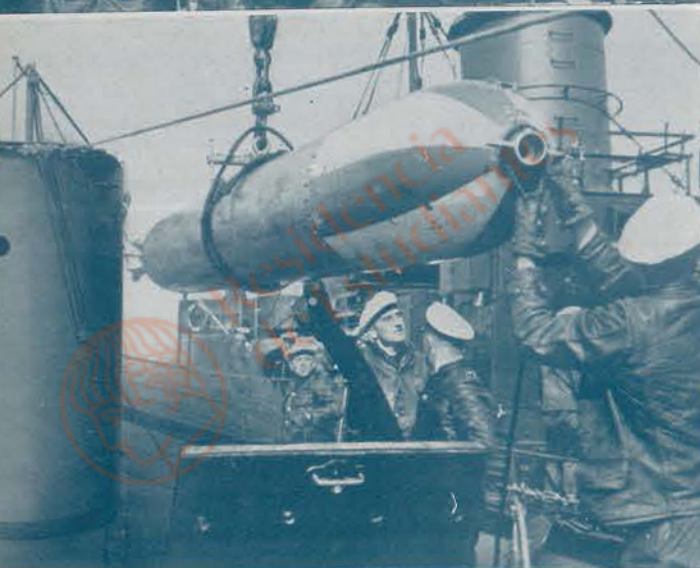
Beim Kartoffelschälen.



U-Boot-Begleitschiff mit Booten einer U-Flottille.



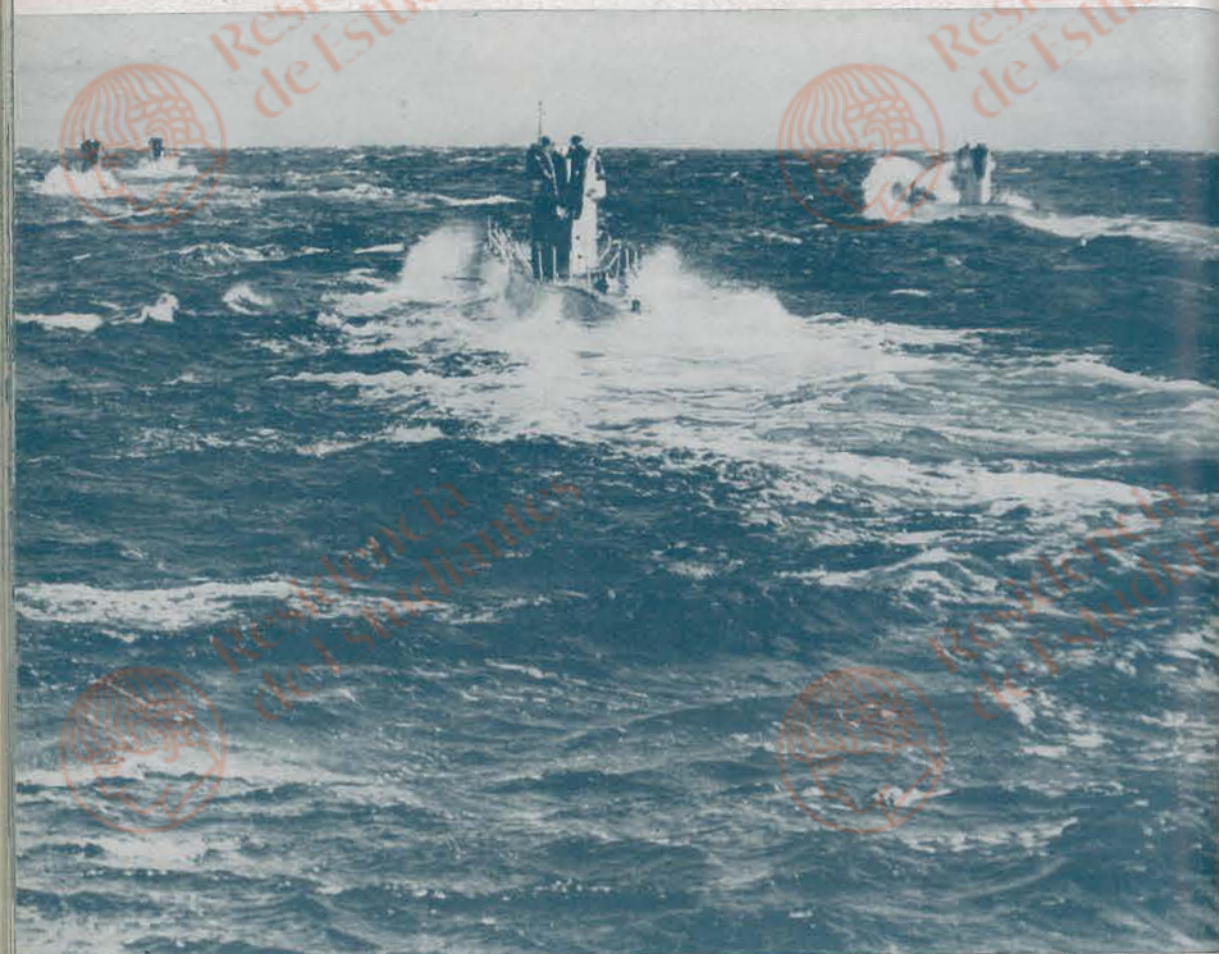
Die Flottille hat festgemacht.



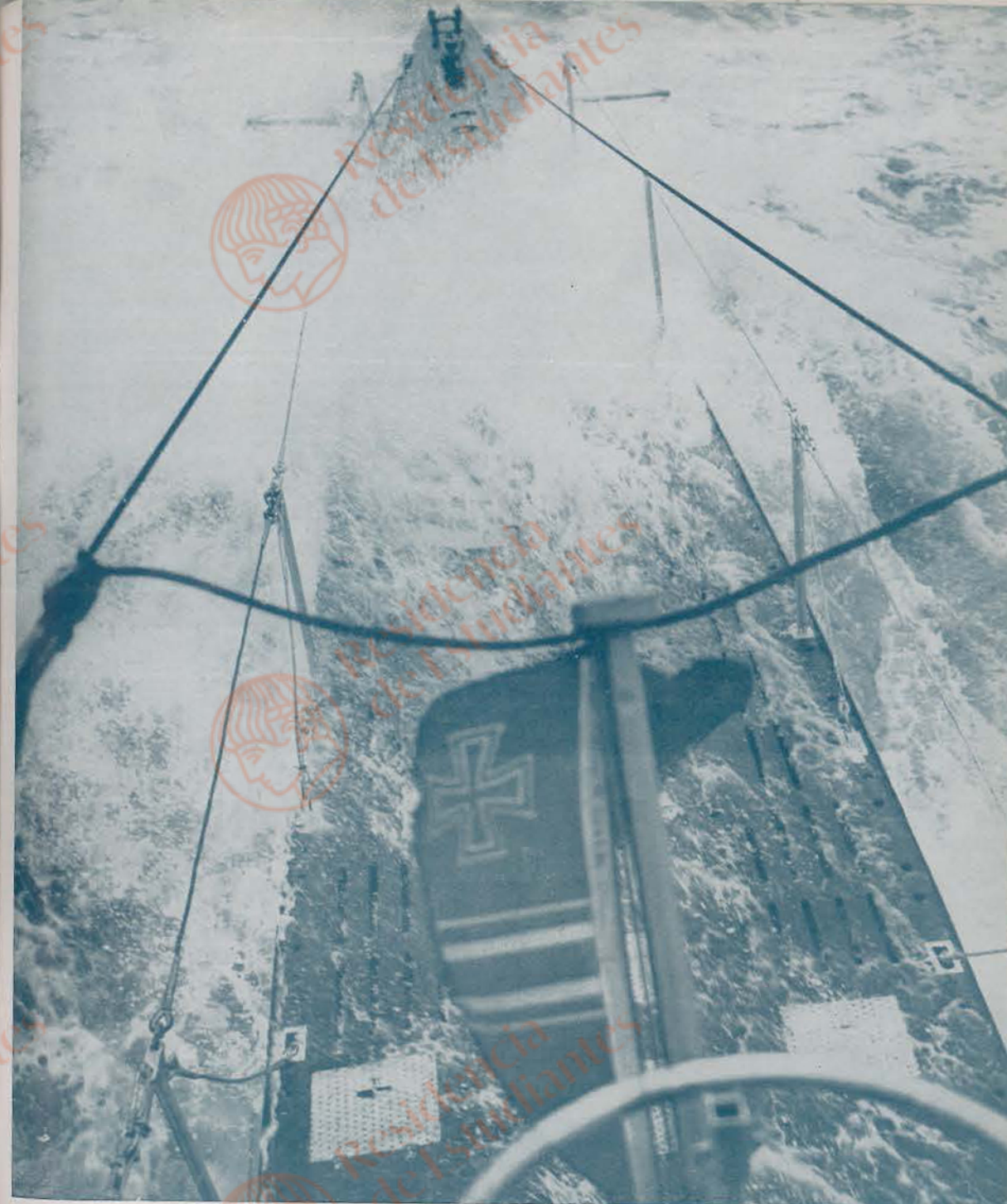
Torpedo-Übernahme an Bord.



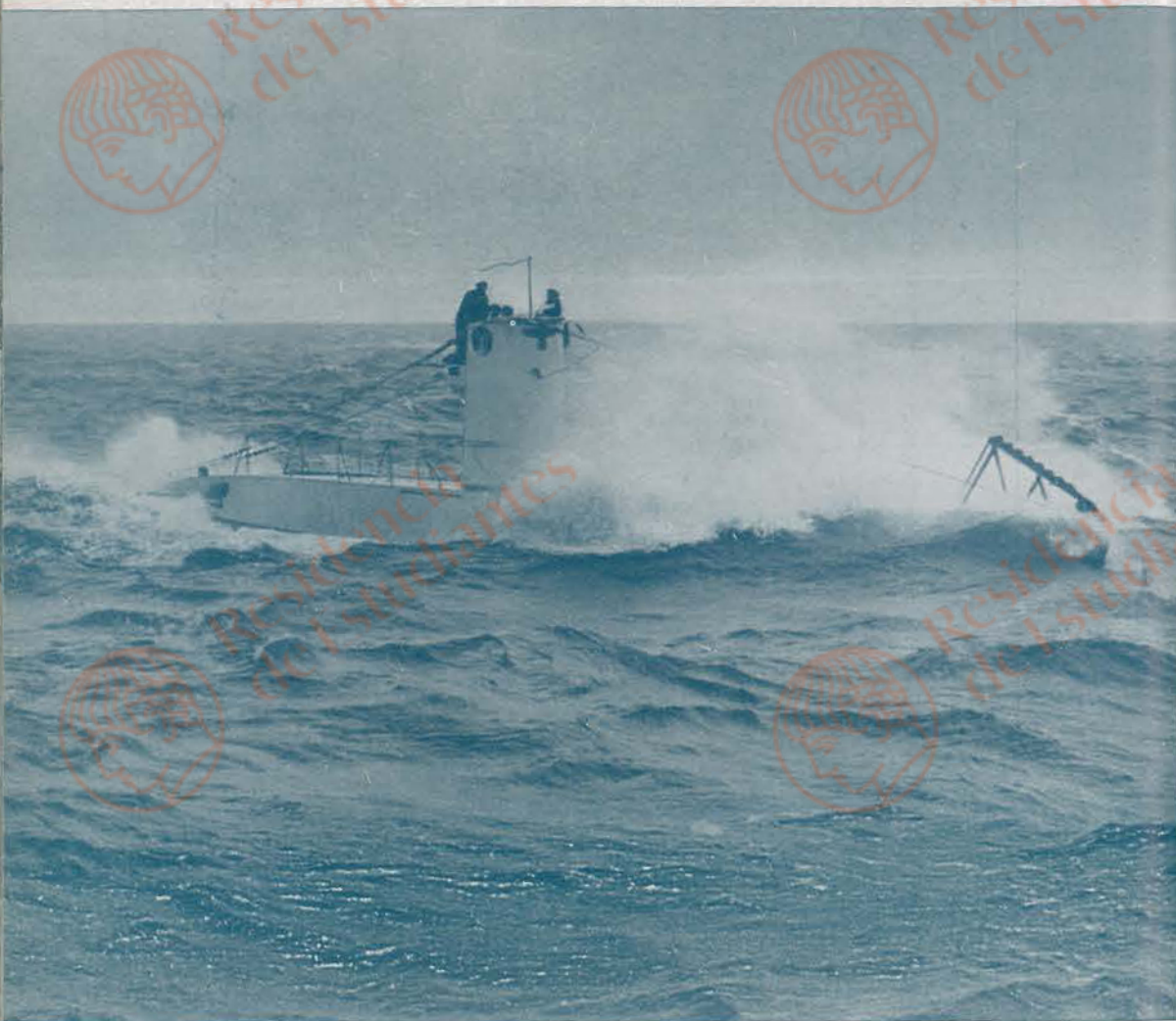
Auslaufende U-Boote.



Kleine Schiffe im weiten Meer:
Vier Unterseeboote einer Flottille, die eine Fahrt um Skagen herum nach Helgoland machen.



Bei Windstärke 6.



U-Boot in bewegter See.



U-Boot in der Dünung.



Signaldienst von Boot zu Boot.



Ein Boot vor Anker.



Im letzten Glanz der Abendsonne einlaufendes U-Boot.



U-Boote in der Nordsee.

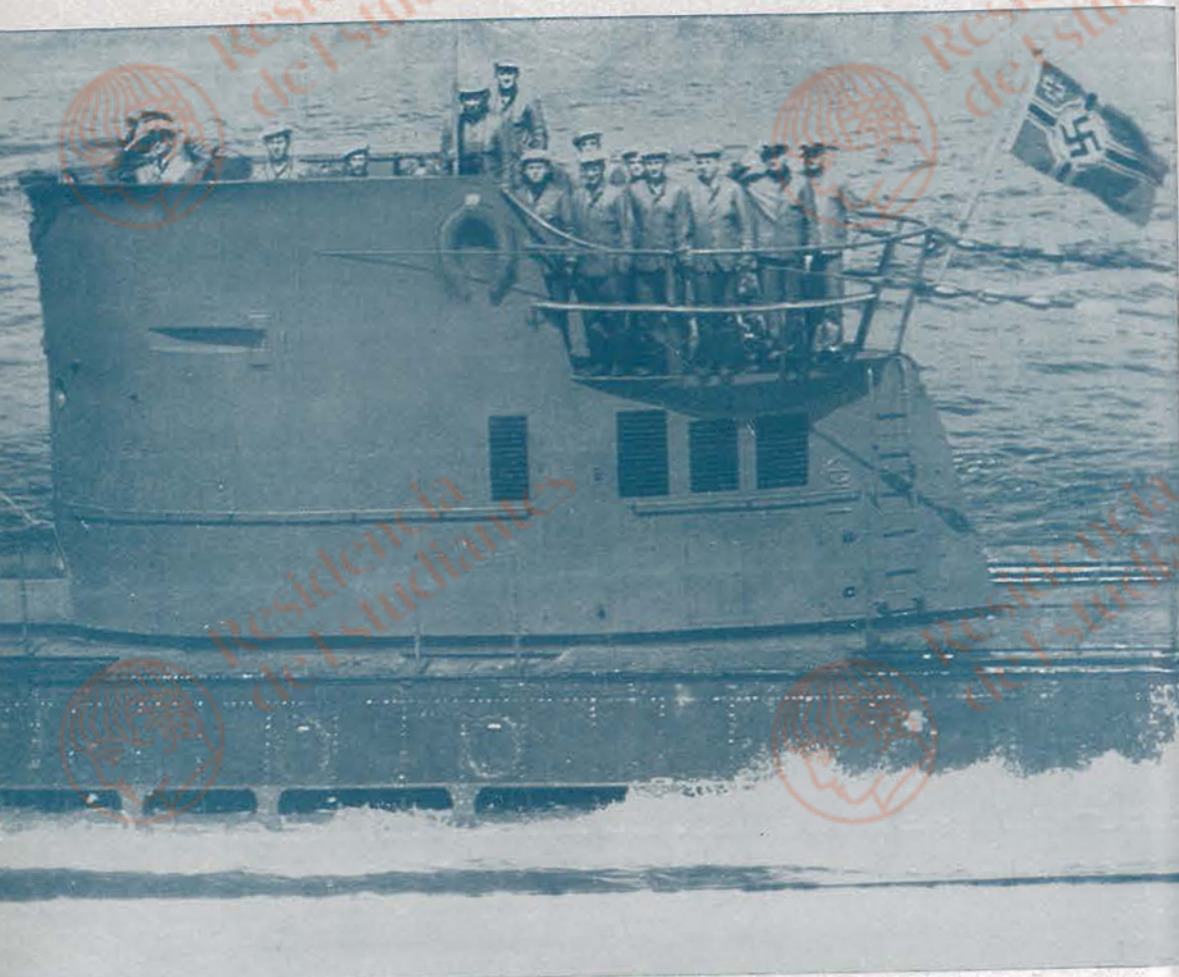


U-Bootsflottille auf dem Marsch.



Übungen am Gefäß des U-Bootes.





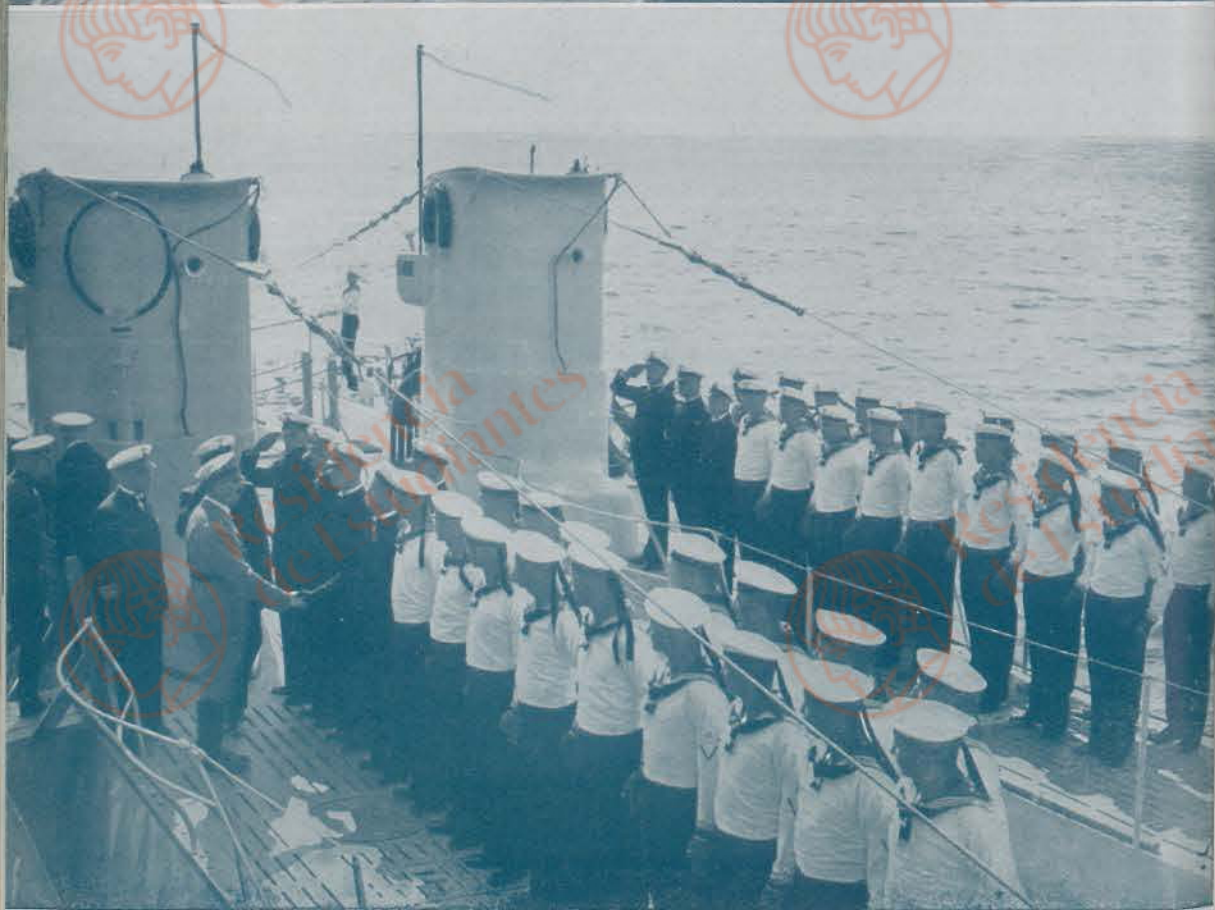
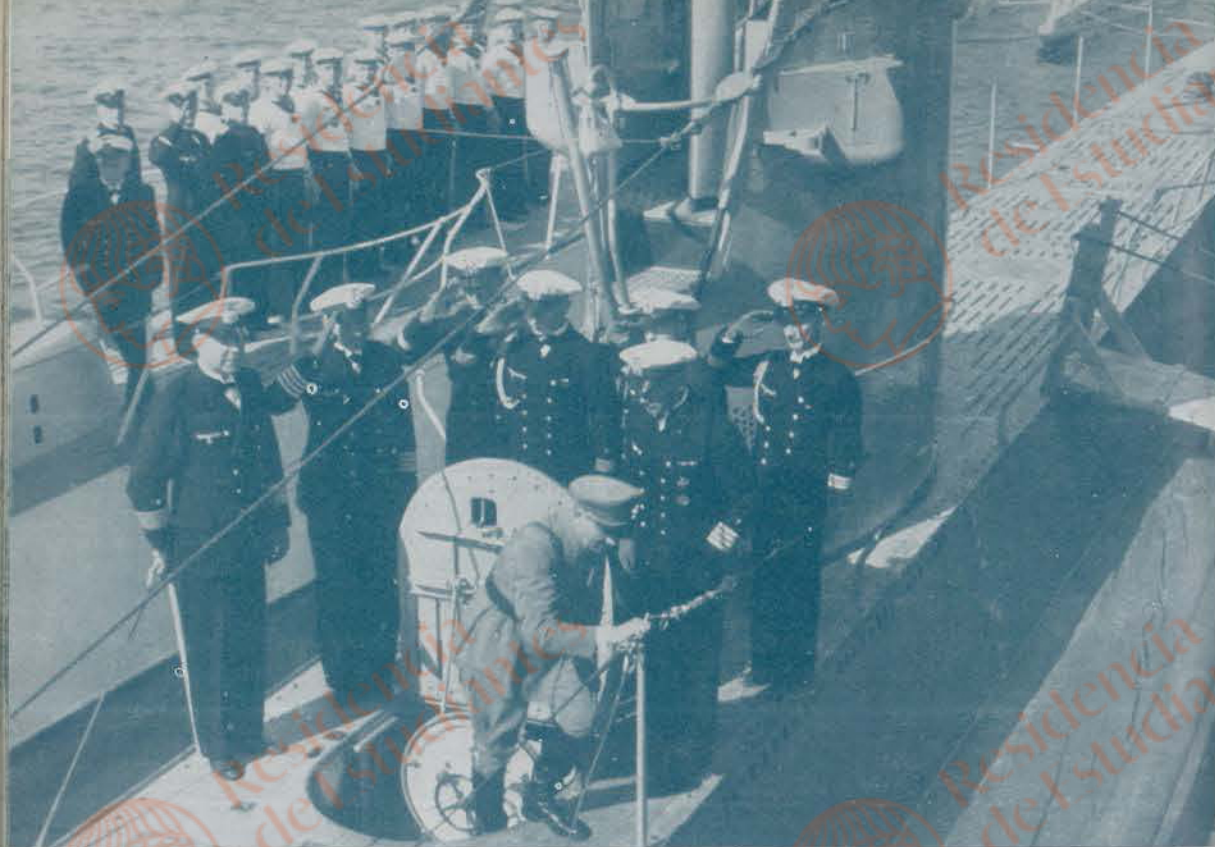
Befähung auf dem Kommandoturm angetreten.



Auf Aviso „Grille“ nimmt der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine die Parade der U-Boote ab.

U-Boot mit angetretener Befähung bei der Flottenparade.





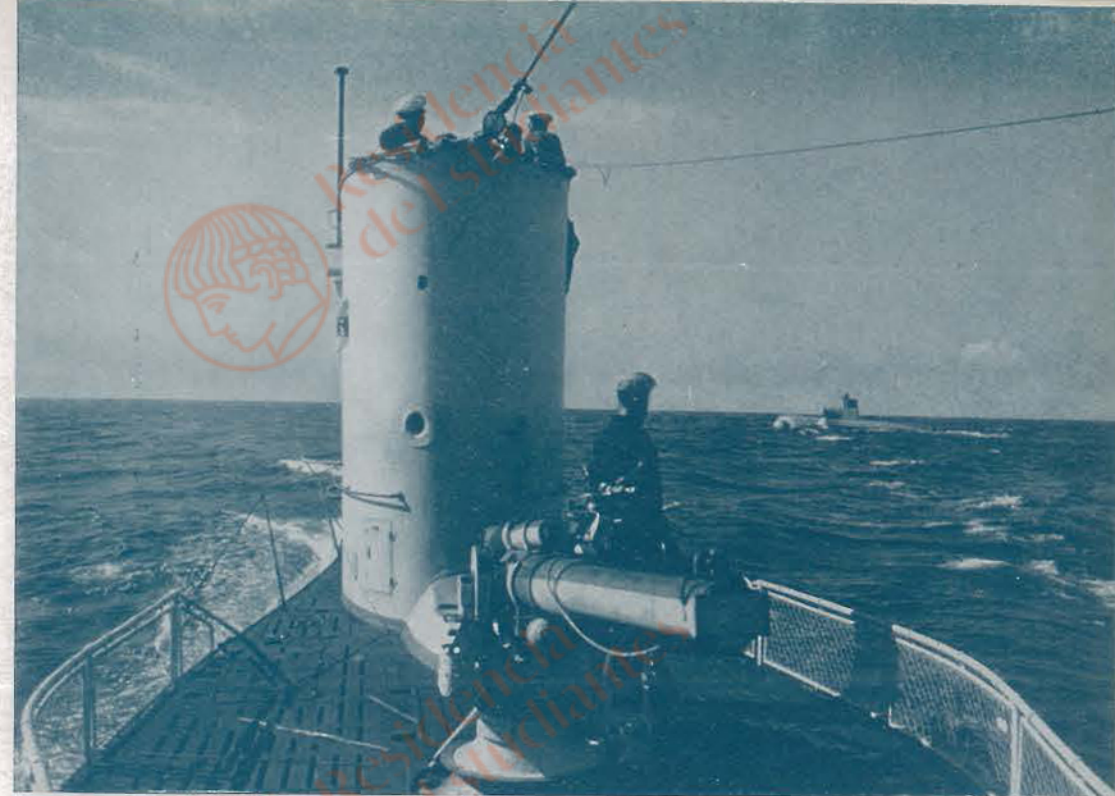
Der Führer bei seinen U-Booten.



Bug eines unserer 250-t-U-Boote.



Bug eines 517-t-U-Boots.



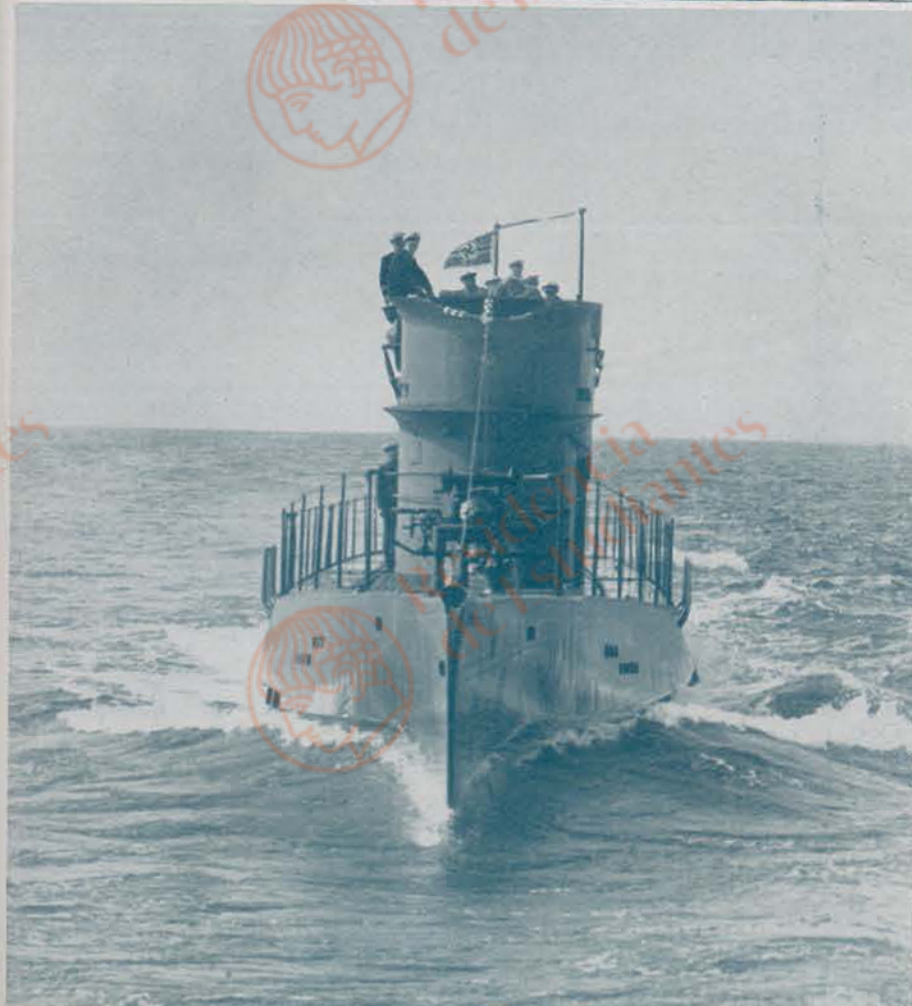
Oben: Auslaufendes U-Boot. Unten: Kommandoturm eines U-Boots.



U-Boot beim
Auslaufen.



Rückkehr von
winterlicher
Übungsfahrt.



U-Boot bei
der Ausfahrt.



Abendstimmung.

Kommando-
turm mit aus-
gefahrenem
Schnorchel.



Unten:
Der Diesel-
auspuff wird
geschlossen zur
Tauchfahrt.





Der Kommandant geht als Lehter vor dem Tauchmanöver vom Turm in das Bootinnere und schließt das Turmlut dicht ab.



Das Schrohr wird vor dem Unterwasserangriff für Sekunden ausgefahren. Der Kommandant beobachtet mit gespanntester Aufmerksamkeit die Vorgänge an der Wasseroberfläche.



Englischer Frachter – Kurs Meeresgrund.

Die Versenkung eines englischen Frachters im Atlantik durch ein deutsches U-Boot. Die Aufnahme wurde von dem U-Boot aus nach dem Torpedotreffer aufgenommen. Nachdem sich die Mannschaft des Dampfers in die Rettungsboote begeben und in Sicherheit gebracht hatte, wurde der Frachter mit einem gutführenden Torpedoschuß zum Sinken gebracht. Kerzen-gerade bäumte sich das Schiff auf, um dann auf den Meeresgrund zu sinken.



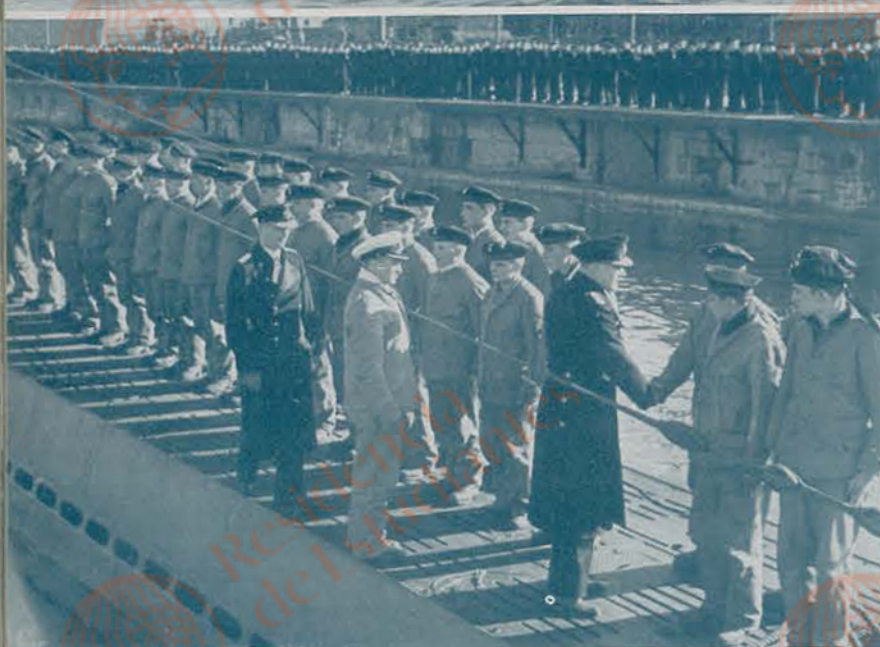
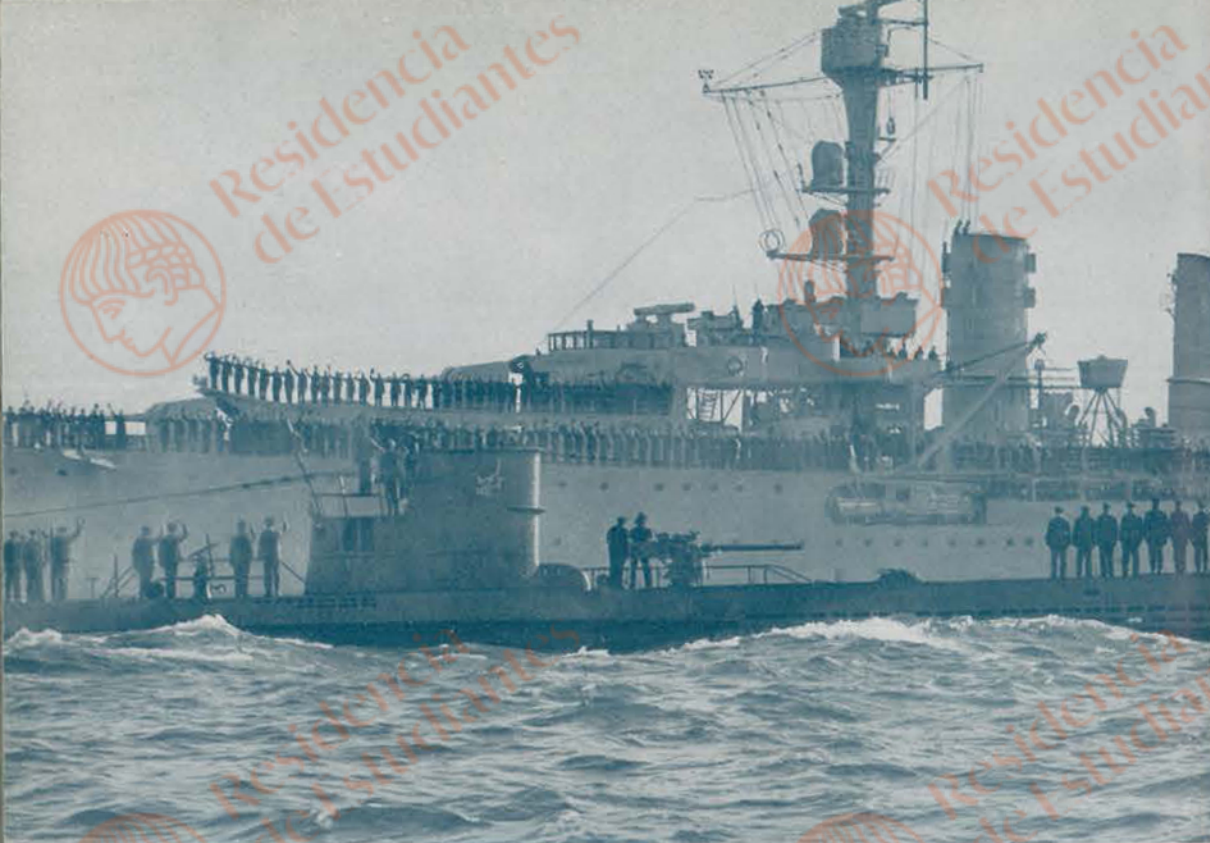
Die Besatzung des englischen Flugzeugträgers „Courageous“ beim Einlaufen in den Heimathafen.



Der Befehlshaber der Unterseeboote zeichnet die U-Bootsbesatzung, die den englischen Flugzeugträger „Courageous“ versenkte, nach ihrer Rückkehr durch Verleihung von Eisernen Kreuzen aus.



Der Führer begrüßt in Begleitung von Großadmiral Dr. h. c. Raeder und Konteradmiral Dönitz eine erfolgreiche U-Bootsbesatzung.



Triumphfahrt durch den Hafen. Die Besatzungen der Kriegsschiffe sind angetreten, um das U-Boot Kapitänleutnant Priens bei der Rückkehr von Scapa Flow zu begrüßen.

Admiral Carls, der kommandierende Admiral der Marinestation der Ostsee, begrüßt die Besatzung des siegreich aus Scapa Flow heimgekehrten U-Bootes. (Mit weißer Mütze: Kapitänlnt. Prien, dahinter der V. d. U. Konteradmiral Dönitz.)



Oben: Der Sieger von Scapa Flow, Kapitänleutnant Prien, trifft mit dem Flugzeug des Führers „Grenzmark“ auf dem Flugplatz in Berlin-Tempelhof ein. Unten: Die Berliner umjubeln die Mannschaft des erfolgreichen U-Bootes bei ihrer Ankunft in der Reichshauptstadt.



Kapitänleutnant Prien, geschmückt mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes, verläßt mit seiner Besatzung Berlin.



Der Kommandant des U-Bootes, Kapitänleutnant Prien (vorn), passiert mit seiner Besatzung die Ehrenwache, um sich in die Reichskanzlei zum Führer zu begeben.

Hitlerjungen begrüßen Matrosen der siegreichen U-Bootbesatzung im Hotel Kaiserhof in Berlin.



Der Sieger von Scapa Flow, Kapitänleutnant Prien, auf seinem U-Boot.



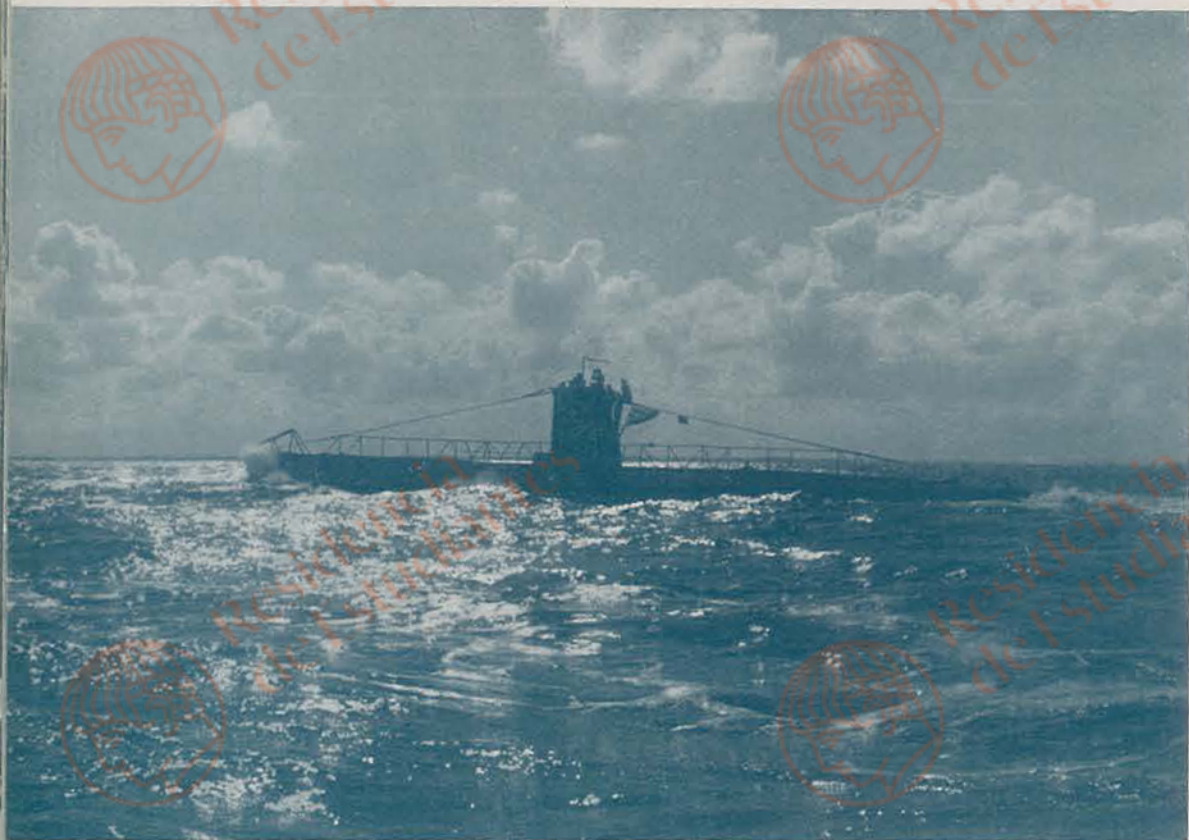
Ruhig liegt der englische Tanker, der Schweröl geladen hat, auf dem Wasser, ein Schuß vor den Bug brachte ihn zum Stoppen.

Haus hohe Wogen spritzen auf — der Schuß hat gefressen.



Oben: In Sekundenschnelle ist der Vorgang im Atlantik beendet: mit dem Bug nach oben versinkt das Schiff.

Unten: Das verlassene Rettungsboot des englischen Tankers wird längsseitig geholt.



Wir fahren gegen Engelland ...