

LOTHAR-GÜNTHER BUCHHEIM

JÄGER IM WELTMEER



Nach dem Erfolg von Lothar-Günther Buchheims Epos »Die Festung« geisterte ein Phantom durch die Medien - ein Buch, das keiner kannte, das aber belegen sollte, Buchheim sei Kriegspropagandist gewesen. Die Kontroverse um das 1943 abgeschlossene Werk »Jäger im Weltmeer« faßte A. J. Andreas in der »Welt am Sonntag« zusammen:

»Buchheim hatte auch dieses Buch für den Verlag geschrieben, dessen Chef mit den Nazis nichts im Sinn hatte, Peter Suhrkamp. Der ehemalige Stoßtruppführer war einer der letzten Aufrechten, Unbestechlichen im deutschen Literaturgewerbe. ‚Jäger im Weltmeer‘ konnte für seinen Verlag überlebenswichtig sein. Was geschah, nimmt sich heute geradezu gleichnishaft für den Niedergang des hitlerschen Deutschland aus: Die gesamte Auflage wurde in der Spammerschen Druckerei in Leipzig bei einem Bombenangriff vernichtet. Ein Neudruckversuch, im Elsaß, wurde von französischen Widerstandskämpfern durch zufällige Sabotage verhindert; ein weiterer, in Norwegen vorgesehener, unterblieb. Peter Suhrkamp war nach einer Denunziation verhaftet worden. Die Denunziation Buchheims durch ‚Jäger im Weltmeer‘ scheitert an diesem Buch selbst. Wer Gelegenheit hat, es zu lesen, findet nicht eine Spur von Propaganda. Im Gegenteil: nüchterner, sogar skeptischer hätte kein Kriegsbericht schreiben können, und die Jäger sind vor allem Gejagte... ein Buch, das nicht lügt, ein Vorläufer zum ‚Boot‘.«

Nach den Angriffen gegen sein Buch legt Buchheim jetzt die Karten auf den Tisch und veröffentlicht »Jäger im Weltmeer« unverändert. In seinem Vorwort schreibt er: »Dieses Buch habe ich, vierundzwanzig Jahre alt, mitten im Krieg gemacht - genauer: Peter Suhrkamp hat es konzipiert, als sein Verlag in äußerster Bedrängnis war: Er sah die Fotos, die ich von der fünften und sechsten Feindfahrt mit U96 zurückgebracht hatte, und erkannte in meinen Bildern sogleich eine geschlossene Reportage, wie sie noch nicht existierte... Ein neues Vehikel, um meine Zeugenschaft an den Mann zu bringen, war gefunden: der Text-Bild-Report. Damit konnte ich unmittelbar Zeugnis davon ablegen, was mit mir und

allen meinen Kameraden geschah. Mit Hilfe meiner Fotos sollte ich sogar die Wahrheit *belegen* können, meine Bilder würden sprechen, auch dafür, wie wir uns mit zwei Gegnern herumschlagen mußten: dem Feind zur See und in der Luft und dem feindlichen Element, der See.«

Lothar-Günther Buchheim, geboren 1918 in Weimar. Schon mit vierzehn Jahren als zeichnendes und malendes »Wunderkind« Mitarbeiter von Zeitungen und Zeitschriften. Erste Kollektivausstellungen und erste Monographie (1935). Fährt nach dem Abitur mit dem Faltboot die Donau hinab bis ins Schwarze Meer. Als literarischer Ertrag dieser Reise erscheint 1939 bei S. Fischer der Band »Tage und Nächte steigen aus dem Strom«. Studium an den Kunstakademien in Dresden und München. Im Zweiten Weltkrieg Kriegsbericht, ursprünglich als Kriegsmaler, mit Einsätzen auf Minenräumbooten, Zerstörern und vor allem U-Booten. Nach dem Krieg Gründung einer Kunstgalerie und später auch eines Kunstverlages. Lothar-Günther Buchheim ist Autor zahlreicher Standardwerke über den Expressionismus. 1973 erschien sein Roman »Das Boot«, 1995 »Die Festung«, dazwischen unter anderem die Bild/Textband-Trilogie »U-Boot-Krieg« (1976), »Die U-Boot-Fahrer« (1985), »Zu Tode gesiegt« (1988). Daneben immer wieder Fernsehfilme und Reportagen. Lothar-Günther Buchheim lebt in Feldafing am Starnberger See. Seine Sammlung expressionistischer Kunst ist legendär.

Alexander Rost, Jahrgang 1924, ist Publizist und Schriftsteller in Hamburg. Er ging 1942 zur Marine und war nach Kriegsende zwei Jahre lang Seeoffizier im Minenräumdienst. Nach dem Studium, Hauptfach Geschichte, wurde er Journalist und arbeitete bei wichtigen Tages- und Wochenzeitungen. Ausgezeichnet wurde er unter anderem mit dem Theodor-Wolff-Preis.



LOTHAR-GÜNTHER BUCHHEIM

JÄGER IM WELTMEER

Mit einem Vorwort des Autors

und einem Nachwort von Alexander Rost

HOFFMANN UND CAMPE

Die Deutsche Bibliothek - CIP-Einheitsaufnahme

Buchheim, Lothar-Günther:

Jäger im Weltmeer / Lothar-Günther Buchheim. Mit einem
Vorw. des Autors und einem Nachw. von Alexander Rost.

- 1. Aufl. - Hamburg : Hoffmann und Campe, 1996

ISBN 3-455-11172-6

»Jäger im Weltmeer« wurde 1943 für den Suhrkamp Verlag, Berlin,
gedruckt, kam aber nie zur Auslieferung, da zwei Auflagen durch
Kriegseinwirkungen in den Druckereien vernichtet wurden.

© 1996 by Hoffmann und Campe Verlag, Hamburg

Schutzumschlaggestaltung: Lothar-Günther Buchheim

Lithographie (Reprint der Originalausgabe):

Lorenz und Zeller, Inning

Druck und Bindung: Franz Spiegel Buch, Ulm

Printed in Germany

INHALT

<i>Vorwort</i>	4
Jäger im Weltmeer	23
Auslaufen	35
Der Normaltag	40
Funk	64
Gammeln	68
Sturm	80
Kampf	88
Kriegstagebuch von U A vom 23. bis 28. November	99
Erklärung der seemännischen Ausdrücke	104
Die Bilder	106
Wegekarte	108
<i>Nachwort</i>	109

VORWORT

Dieses Buch habe ich, vierundzwanzig Jahre alt, mitten im Krieg gemacht - genauer: Peter Suhrkamp hat es konzipiert, als sein Verlag in äußerster Bedrängnis war: Er sah die Fotos, die ich von der fünften und sechsten Feindfahrt mit U 96 zurückgebracht hatte, und erkannte in meinen Bildern sogleich eine geschlossene Reportage, wie sie noch nicht existierte. Als er sich für die Bilder begeisterte, war ich noch arglos: Einen Bildband hatte es schließlich im Suhrkamp Verlag noch nie gegeben.

Ein Jahr zuvor hatte mich der dritte Gestellungsbefehl in München erreicht - ich war dort Kunststudent. Gestellungsbefehle, der »Ruf zu den Fahnen«, kamen zu Beginn des Krieges noch mit normaler Post; ich konnte sie verbrennen und jeweils in Eile den Wohnsitz - das heißt: die Bude - wechseln. Man wollte mich immer, was mir nicht behagte, zu »schweren« Waffen einziehen: zu den Pionieren, zur Küstenartillerie. Einmal sollte der Standort Straubing sein, das andere Mal Husum. Als dann mit jedem Tag deutlicher wurde, daß ich mich, schwergewichtig, wie ich nun mal war, nicht mehr in die Straßenbahn setzen konnte, ohne von allen Seiten giftig begafft zu werden - als das Leben als Zivilist im Ganzen sehr riskant wurde -, meldete ich mich »freiwillig« zu den Fahnen. Als Freiwilliger konnte ich mir die Waffengattung aussuchen, und da ging ich, ich kam aus Sachsen, zur Marine.

Weil es schon etliche Veröffentlichungen gab, wurde ich sehr schnell Kriegsberichterstatter und als solcher Kriegsmaler. Die Bezeichnung war eher komisch, tat ich doch alles mögliche andere als malen: Ich fuhr auf Zerstörern und schrieb Reportagen - wie hätte ich an Bord auch malen sollen! Es folgten Einsätze auf Schnellbooten, Minenräumbooten und anderen »fahrbaren Untersätzen«. Bald sprach sich herum, daß geplante Unternehmungen interessant würden, wenn ich an Bord war.

Dann ging ich zu den U-Booten - und zwar zur 7. Unterseebootflottille mit dem Einsatzhafen Saint Nazaire.

Hier fotografierte ich, obwohl das auch nicht meines Amtes war, bald wie ein Besessener, zeichnete ziemlich viel und heimste an Notizen ein, was nur einzuheimsen war.

Und nun saß ich Zar Peter, meinem Verleger, in der Berliner Lützowstraße in der Uniform eines Leutnants gegenüber. »Wenn wir aus Ihren Fotos ein Buch machen könnten, würden wir kriegswichtig«, ging Suhrkamps Rede. Und weiter: »Dann wären wir fürs erste gerettet... Sie müßten nur noch einen Text dazu schreiben!«

So einen Text wollte ich jetzt aber nicht schreiben, arbeitete ich doch in jeder freien Minute an der ersten Fassung einer großen U-Bootreportage: »Das geduckte Leben«, aus der später »Das Boot« wurde. Ich fühlte mich zur Zeugenschaft aufgerufen, weil ich, wie kaum ein anderer, extreme Situationen erlebt und überlebt hatte. Der Stoff, den ich bewältigen wollte, war freilich übergroß, und die Arbeit daran wuchs sich bald zur Obsession aus: Das Erlebte war noch allzu nahe, und die Schreckensbilder bedrängten mich so sehr, daß jeder Schreibversuch zu einer heftigen Nervenanspannung wurde. Besonders deprimierte mich das Gefühl, ich könnte mich nicht verständlich machen, die Leser würden die Drangsal der U-Bootwelt nicht nachempfinden können. Simpel ausgedrückt: Jeder Mensch ist schon einmal über Erde gelaufen, er hat sich auch schon auf die Erde gelegt und kann das Erlebnis eines Infanteristen, der dicht am Boden Deckung sucht, nachempfinden. Selbst ohne geflogen zu sein, kann sich jemand das Fliegen vorstellen, wenn er schon einmal auf einem Turm gestanden und so die Welt von oben gesehen hat.

Diese »allgemeinen Voraussetzungen« gibt es nicht für den submarinen Krieg. Die wenigen Bücher, die erschienen waren, schwiegen sich über die Besonderheiten dieses Krieges aus, in dem Physik, Chemie und Maschinenbau eine so große Rolle spielen. Den Leser, damit er dies Außerordentliche verstehen könne, geduldig quasi zum U-Bootfahrer zu machen, erschien mir als allzu langer Weg.

Es gab noch mehr Hemmungen: Schon an Bord habe ich mich damals mit der Frage der »Wahrheit« beschäftigt. Mir wurde bald deutlich, daß man sogenannter objektiver Wahrheit nicht ohne alle

erdenkliche Akribie habhaft werden kann. Daß ich im »Boot« die Ichform gewählt habe, sollte deutlich machen, daß es sich um meine eigene subjektive Wahrheit handelt. Mir war klargeworden, daß ich in Momenten äußerster Bedrohung die Geschehnisse anders erlebte, als sie unmittelbar danach in meiner Erinnerung waren. Ich konnte schon Minuten nach einem Wasserbombenangriff nicht mehr »objektiv« schildern, wie ich ihn erlebt hatte, weil sich sofort danach Empfindungen und Reflexionen einstellten, die ich »im Augenblick« nicht hatte.

Ich fühlte mich deshalb auch gänzlich außerstande, zu meinen Bildern einen Text über die U-Boote zu schreiben - also aus dem eben Erlebten ein Buch zu machen. Peter Suhrkamp aber hatte schon den Titel gefunden: »Jäger im Weltmeer«.

Und nun dekretierte er mit seiner ganzen imposanten Autorität gar, daß es jetzt für mich nichts anderes geben sollte, als aus meiner Fotobeute und meinen Notizen ein Buch zu machen und damit den Verlag vor der drohenden Schließung zu retten. Und zwar sofort! In Tag- und Nachtschichten, wenn es sein müßte - und wo auch immer.

Mir war klar, was mir blühen würde. In meinem Buch »Die Festung« habe ich die Situation so beschrieben:

»Ich *wollte* damals kein Buch schreiben, aber Suhrkamp war wie versessen darauf. Es geriet auch prompt zu einer schwierigen Zangengeburt: ein Buch in die Welt zu setzen, das einem guten Dutzend Dienststellen und Zensuronkels jedweder Couleur gefallen, dennoch aber möglichst kein Propagandagedröhn enthalten sollte - nicht gerade eine einfache Sache...«

Plötzlich aber gewann ich Geschmack an Suhrkamps Plan und begann, wie ums Leben zu schreiben. Im Grunde kam mir Zar Peters striktes Gebot zupaß, wenn ich das auch nicht wahrhaben wollte und alles in mir gegen seine Strenge rebellierte. Ein neues Vehikel, um meine Zeugenschaft an den Mann zu bringen, war gefunden: der Text-Bild-Report. Damit konnte ich unmittelbar Zeugnis davon ablegen, was mit mir und allen meinen Kameraden geschah.

Mit Hilfe meiner Fotos sollte ich sogar die Wahrheit *belegen* können. Und ich würde mich kurz fassen, meine Bilder würden sprechen, auch dafür, wie wir uns mit zwei Gegnern herumschlagen mußten: dem Feind zur See und in der Luft und dem feindlichen Element, der See.

Auf eine Schilderung des Konvoikampfes konnte ich in meinem Text ganz verzichten. Darüber war ich froh, wollten mir doch die Kampfszenen nicht nüchtern genug gelingen. Dorthin, wo sie stehen sollten, habe ich einen Auszug aus dem Kriegstagebuch gesetzt.

Das Kapitel »Gammel« wollte ich dafür so breit wie möglich anlegen, damit endlich jeder merken könnte, daß der Gammel das Leben der U-Bootfahrer bestimmte, nicht die Jubelsequenzen der Wochenschauen.

Bei jeder Zeile wußte ich, das Buch »durchzubekommen« würde schwer werden. Ringsum gab es nichts Vergleichbares, nur die üblichen bestellten und uniformen Propagandatekte. Auf solche waren die Genehmigungsbehörden programmiert und auch fixiert. Wie würden sie sich einem Buch gegenüber verhalten, das die siegumstrahlten U-Bootfahrer auch in ihrer monatelangen Trostlosigkeit schilderte?

Peter Suhrkamp hatte zum Glück mancherlei halb klandestine Verbindungen zu den Ministerien, und so schien es denn ganz so, als würde sein Plan - Rettung des Verlages durch ein zur »Kriegswichtigkeit« hochgestapeltes Buch - gelingen. Ich war selber in Berlin von Pontius zu Pilatus gerannt, um das nötige Papier lockerzumachen. Suhrkamp hatte mir derweil meinen Text dreimal zum Überarbeiten und zur Korrektur zurückgegeben. Damals hielt ich das für Sadismus, aber Suhrkamp ging es darum, jeden in seinen Ohren falschen Zungenschlag zu meiden. Im ganzen Text gibt es so auch nur zwei Sätze, deren Pathos mich nach dem Krieg beschämte. Vor mehr als fünfzig Jahren waren es indessen ehrliche Sätze. Heute stehe ich zum Pathos des damals Vierundzwanzigjährigen.

Dann gab es aber doch noch ein dramatisches Hin und Her mit viel Hangen und Bangen, bis sich herausstellte: Ohne Dönitz würde es nicht gehen. Ohne Dönitz wäre kein Papier zu bekommen. Und schon kam Suhrkamp wieder als Zwingherr ins Spiel: Hoch aufgerichtet stand er hinter seinem Schreibtisch, die Asche seiner Zigarette lässig mit dem Zeigefinger abklopfend und sicher wohl wissend, wie gut das durch Fensterschmutz gedämpfte Seitenlicht sein breites Gesicht modellierte, und sagte theatralisch: »Buchheim, Sie müssen Ihren Dönitz aktivieren. Jetzt wird es ernst! Dönitz muß den Karren wieder in Schwung bringen. Der ist nämlich festgefahren!«

Als ob es bisher nicht ernst war, dachte ich, und fühlte mich wie ein Boxer, der, hart angeschlagen, ins Taumeln gerät. Was denn nun noch? Suhrkamp tat gerade so, als wisse er nicht, wie schwer an Dönitz, den eingeschworenen Gefolgsmann des Führers, heranzukommen war. Aber er wußte es natürlich sehr wohl.

»Sie wollten ihn doch längst zeichnen. Daß er Ihnen Modell sitzt, das schaffen Sie doch - und dabei können Sie dann ja loslegen...«

Konzentriert zeichnen und dabei listig Feingemünztes von sich geben, so stellte sich Suhrkamp das also vor.

Und dann kam es noch schlimmer: »Sie schreiben ein Vorwort«, befahl Zar Peter, »und legen es zur Unterschrift vor. Schließlich wird das immer so gemacht!«

Eine schreckliche Woche folgte. Tag- und Nachtangriffe der Royal Air Force. Nächte mit Stilübungen im Hotel.

Aber Suhrkamps Plan ging auf: Er bekam, was er brauchte, um das nötige Papier loseisen zu können.

Nun, dachte ich, kann nichts mehr schiefgehen, und machte mich auf die lange Reise zur Flottille zurück.

Damals war ich stolz darauf, daß es mir - dem jungen Leutnant - gelungen war, Dönitz zu mobilisieren. Stolz auch auf das Bild am Ende der Fotosequenz, wußte ich doch, daß die Seelords - so hießen die Matrosen damals - dieses Bild *richtig* verstehen würden. Und auch darauf hielt ich mir etwas zugute: Das einzige Hakenkreuz, das auf meinen Fotos zu sehen ist, steht falsch herum.

Daß ich dies alles durch die Zensurämter gelotst hatte, erschien mir wie ein Wunder.

Gedruckt wurde das Buch schließlich bei der »Spamerschen« in Leipzig und dort auch gebunden. Ich erhielt die ersten Vorexemplare und war vor Stolz geschwellt: ein Buch, ein richtiges Buch mitten im Krieg! Meine Texte, meine Fotos!

Doch da verbrannte bei einem Bombenangriff auf Leipzig kurz vor der Auslieferung die gesamte Auflage.

Aber Zar Peter ließ nicht locker. Ein neuer Druckort, Mühlhausen im Elsaß, wurde gefunden, und neues Papier gab es auch.

Eines war klar: Solange an dem Buch gewerkelt wurde, hatte der Verlag einen gewissen Schutz.

Monate vergingen, der U-Bootkrieg war in ein kritisches Stadium geraten, ja, für die Eingeweihten längst verloren. Da kam aus Berlin die Hiobspost: Bei einem Überfall der Resistance auf die Druckerei war auch die zweite Auflage vernichtet worden.

Was jetzt? Ich wollte es kaum glauben: Das Buch sollte zum drittenmal aufgelegt werden. Papier, hieß es, gebe es nur noch in Norwegen, also erschien es nur logisch, auch gleich in Norwegen drucken zu lassen.

Ich wurde wieder einmal nach Berlin befohlen, um beim Beschaffen der Druckgenehmigungen mitzuhelfen.

Als ich den Verlag in der Lützowstraße betrat, wurde ich gleich mit der Schreckensnachricht konfrontiert: Suhrkamp verhaftet und in die Prinz-Albrecht-Straße gebracht. Der vorgeschobene Grund: Hoch- und Landesverrat. Mit diesen Vorwürfen hatte Suhrkamp, dessen war ich sicher, nichts zu tun. In meinem Buch »Die Festung« ist genau geschildert, wie Peter Suhrkamp von einem Agent provocateur in eine Falle gelockt wurde, aus der es auch für ihn kein Entkommen mehr gab.

Ich war am Boden: Genutzt hatte alles Fintenschlagen also nichts. Gegen den von den Nazis entfesselten Moloch Krieg hatte keine Camouflage Bestand. Wir würden alle vor die Hunde gehen. Peter Suhrkamp - alle.

Fortan existierten also nur ein paar Autoren- und Verlagsexemplare von meinem Buch. Trotzdem geisterte es in jüngster Zeit heftig, wenn auch nur als eine Art Phantom, in den Medien herum, zur Übergröße aufgeblasen von einigen »Publizisten« und zweifelhaften Philologen.

Es war zwar ein Kunststück, mich für ein nicht existierendes Buch als kriegsgeilen Bösewicht zu malen, aber die Tricks gelangen - freilich mehr schlecht als recht -, wenn nur verschwiegen wurde, daß mein Verleger Peter Suhrkamp hieß. An den trauten sich die Geiferer dann doch nicht heran.

Weil es nicht meine Art ist, mich zu ducken, lege ich jetzt die Karten auf den Tisch: Jeder soll selber urteilen können, ob dieses Buch ein Nazipamphlet ist oder nicht.

Damit ist die zuletzt oft an mich gestellte Frage, warum denn »Jäger im Weltmeer« jetzt - nach einem Halbjahrhundert - noch erscheinen soll, eigentlich beantwortet.

Trotzdem noch dies: Denen, die den Krieg »wirklich« erlebt, also nicht nur vom Hörensagen kennengelernt haben, verschloß es noch Jahre nach dem Krieg den Mund - viele sind bis zum heutigen Tage stumm geblieben.

Gezeichnet von den Schrecken des Krieges und den Demütigungen nach der Niederlage, von den Siegern und der jüngeren Generation - oft gar von den eigenen Kindern - als »Kriegsverbrecher« verachtet, waren sie unfähig, Schuldgefühle - die echten und die ihnen oktroyierten - zu verarbeiten. Meist geriet ihnen jeder Versuch einer sachlichen Schilderung zu einer Art Rechtfertigung für das, was sie nicht zu verantworten hatten. Gleich, ob sie, Kinder, die sie damals waren, von Naziparolen oder von der Erziehung in einem liberalen Elternhaus geprägt waren - sie alle hatten ja, als die Nazis die Welt mit Krieg überzogen, keine Wahl, sie wurden zu Rädchen in der schrecklichen Kriegsmaschinerie und so um die besten Jahre ihres Lebens betrogen.

Was Wunder, daß Kinder und Enkelkinder unserer Generation ohne tiefe Kenntnis dessen blieben, was unser Dasein verhängnisvoll bestimmt hat. An literarischen Zeugnissen dessen, was uns widerfahren ist, fehlt es auf unserer Seite, der Seite der Verlierer, fast ganz. Die Sieger hatten ihre Hemingway, Mailer, Jones, Montserrat. Bei uns erhielt die nachfolgende Generation im wesentlichen von Historikern Aufklärung über die Vergangenheit; Historiker können das Geschehene zwar darstellen und in ihre Kategorien einordnen, aber veranschaulichen können sie es nicht.

Zu diesem Dilemma kann, meine ich, dieses Buch ein Gegengewicht bilden - ein Gegengewicht gegen das Verschweigen aber auch gegen die sich innerhalb wie außerhalb unserer Grenzen zeigende Praxis des andauernden Wegschwindelns, Beschönigens und Fälschens unserer Kriegsvorgeschichte - gegen die üble Tendenz, eine ganze Generation auseinanderzudividieren - entweder in schuldhaft Verstrickte - und die freizusprechen, oder alle Soldaten als Mordbuben immer wieder aufs neue zu brandmarken.

Wir, die wir den Krieg erlebt haben, sind eine Generation von Beschädigten und bis zur Verzweiflung Gebrochenen. Bei Lichte

betrachtet, hat sogar unser Wiederaufbauwunder viel mit der Schuldzuweisung in der Nachkriegszeit zu tun, nur ist die Beschämung umgewandelt worden in Stoßkraft. Aber das große Trauma ist geblieben, es beherrscht unsere gesamte politische und wirtschaftliche Entwicklung. Wenn nicht daran gearbeitet wird, die Verdrängungen, die uns seit dem Krieg bedrücken, aus der Welt zu schaffen, laufen wir Gefahr, wieder einer von Hybris diktierten Verrücktheit zu verfallen.

Wer die stumme Kriegsgeneration verstehen will, muß zuerst erfahren, wie es im Krieg *wirklich* war: Da konnte sich das Erhabene ganz dicht neben das Schreckliche gesellen. So zeigen es auch meine alten Bilder: Die von der Begegnung mit einem Kameradenboot im tosenden Mittelatlantik und die eines explodierenden Tankers gehören zusammen wie in der Wirklichkeit von ehemals.

Den Schiffen galt von früher Jugend an meine ganze Liebe. Ich fühlte mich im Krieg zeitweilig wie der junge Schiffsoffizier in Joseph Conrads Erzählung »Jugend«. Peter Suhrkamp hatte mir anbefohlen, Conrad, der mit richtigem Namen Jozef Teodor Konrad Nalecz Korzeniowski hieß, zu lesen. Ein Geheimtip! Conrad, geborener Pole und englischer Schriftsteller, war ja verboten. Wenn es hart auf hart ging, stand der junge Schiffsoffizier neben mir, der mit seinem ersten Patent auf einem Seelenverkäufer durchs Südchinesische Meer schipperte. Aus allen Fugen drang Rauch, weil die Kohleladung sich selbst entzündet hatte und schwelte. Der morsche Holzkahn konnte jeden Augenblick in die Luft fliegen. Der junge Mann aber, der kein anderer als Conrad selber war, fühlte sich großartig erhoben. Solche, den ganzen Menschen hinnehmenden Gefühle, gab es für unsereinen im Krieg oft genug. Warum sollte ich das, alt geworden, leugnen? Warum leugnen es so viele? Warum geben sie nicht zu, daß ihnen das Leben später kaum noch große Augenblicke geschenkt hat.

Daß unsere Torpedos, wenn sie trafen, wie die leibhaftige Apokalypse wüten würden, wußte jeder an Bord. Wir hatten fünf davon in den Rohren, vier unter den Bodenbrettern im Bugtorpedoraum und noch welche in Oberdeckstuben.

Damals hatte ich Matthias Claudius fest im Kopf. Bei ihm suchte ich Halt:

»'s ist Krieg! 's ist Krieg! O Gottes Engel wehre
Und rede du darein!
s'ist leider Krieg - und ich begehre
Nicht schuld daran zu sein!«

Für mich wurden die U-Boote zum großen Erlebnis. Von ihnen war ich fasziniert, seit ich zum erstenmal welche als Einhüllenboote im Eis von Pillau gesehen hatte. Der Mythos der »grauen Särge« - im Winternebel von Pillau griff er mir ans Herz.

Wer, wie der U-Bootfahrer, auf das funktionierende Maschinenleben seines Schiffes angewiesen ist, gewinnt nun mal ein viel engeres Verhältnis zur toten Materie als einer, der im Notfall sein Schiff verlassen und sich retten kann.

Dem Boot und der Besatzung von U 96 fühlte ich mich tief verbunden - »auf Gedeih und Verderb«, das waren damals keine leeren Worte. Warum sollte ich das heute verschweigen?

Die Fotos dieses Buches habe ich an Bord des U-Boots U 96 gemacht. Ich war Kriegsberichterstatter, und zwar als Maler und Zeichner, nicht als Bildberichterstatter mit der Kamera. Die Fotos entstanden mit meiner eigenen Kleinbildkamera Contax mit Tessar-Objektiv und teils hochempfindlichen Filmen. Für diese Ausgabe wurden die Fotos nach den authentischen Drucken der Originalausgabe in Format eins zu eins reproduziert.

Das Buch ist in seinem Text wie in seinem Bildteil im Vergleich zu der Druckauflage aus dem Jahr 1943 unverändert geblieben.

Das vorgeschaltete Dönitzfoto und das von ihm signierte Vorwort sind die beiden einzigen Seiten, die in diesem Reprint fehlen. Und das aus gutem Grund: In Dönitz, den ich zu Beginn des Krieges für eine Art Seekriegsmoltke hielt, erkannte ich im Kriegsverlauf einen gnadenlosen Totschläger.

Lothar-Günther Buchheim, Oktober 1996

*Denen gewidmet, die in ihrer Jugend keine Wahl hatten
und die Kriegsschrecken ertragen mußten,
ob sie wollten oder nicht.*



Admiral DONITZ

LOTHAR-GÜNTHER BUGHHEIM

JÄGER IM WELTMEER

1943

Karte von K. Gundermann

**Die Aufnahmen dieses Buches
stammen mit Ausnahme der sieben Bilder von der Versenkung eines Dampfers,
die der Leitende Ingenieur des Bootes, Kapitänleutnant (Ing.) Grade, machte,
von Marine-Kriegsberichterstatter Lothar-Günther Buchheim**

Alle Rechte vorbehalten

Meinen U-Boots-Kameraden

***Die Pflicht ist selbstverständlich,
aber das rechte Gewicht gibt erst
das Herz, das freiwillig in die
Waagschale geworfen wird.***

ERNST JÜNGER

JÄGER IM WELTMEER

Die Schiffe auf allen Meeren der Welt erfüllen ihr Leben an der Oberfläche des Wassers. Das Wasser, das sie mit ihren runden Bäuchen verdrängen, gibt ihnen Auftrieb. Ihr Auftrieb macht sie dem Menschen dienstbar. - Ihr Auftrieb ist ihr Leben. Wenn er zunichte wird, verschwinden sie von der Oberfläche und werden von der Tiefe hinabgerissen. Ein Schiff, das seinen Auftrieb verliert, kann ihn nicht wiedergewinnen. Es wird aus der Liste der lebenden Schiffe gestrichen: gesunken - verschollen. Der Moment des Versinkens in die Tiefe ist der gefürchtetste im Leben der Seefahrer, er bedeutet den Tod für Schiff und Besatzung. Das Unterseeboot ist das einzige Schiff, das in die Tiefe eindringen kann, ohne von ihr vernichtet zu werden. Ein kompliziertes System hochentwickelter Maschinen gibt der Besatzung die Herrschaft über seinen Auf- und Untertrieb in die Hand. Mit ein paar geübten Griffen können wir die Luft, die uns an der Oberfläche des Wassers trug, aus den Tauchtanks entweichen lassen. Dadurch werden wir schwerer als das von uns verdrängte Wasser und verschwinden von der Oberfläche. Wir überantworten uns der Tiefe, auf die Festigkeit der Stahlhülle unseres Schiffes vertrauend, die dem andrängenden Druck des Wassers, rundum geschlossen, keinen Einlaß bietet. Wir bleiben auch unten bei klarem Bewußtsein und führen Energien in unseren Maschinen mit, die uns auch in der Dunkelheit der Tiefe vorwärtsbewegen. Von der Luft im Boot und unserem Vorrat an reinem Sauerstoff können wir lange Zeit unter Wasser leben. Wir können in so große Tiefen gehen, daß wir als aus der Welt der Lebenden ausgeschieden gelten könnten.

Um unseren Auftrieb zurückzugewinnen, lassen wir in Stahlflaschen zusammengepreßte Luft in unsere Tauchtanks strömen. Wir werden leichter als das von uns verdrängte Wasser, werden emporgehoben, durchbrechen die Oberfläche und sind wieder ein Schiff, das vom Wasser getragen wird und den Stürmen die Stirn bietet.

Auf jedem Schiff, und sei es der geringste Heringskolcher oder ein winziges Beiboot, liegt ein Abglanz des Wunders der Seefahrt: der kühnen Herausforderung der Gefahr, mit der das Element, tückisch und jederzeit zum vernichtenden Schlag bereit, den Menschen bedroht, der sich auf ihm behaupten will. Mit dem Unterseeboot aber haben Schiffsbau- und Maschinenbaukonstrukteure der Seefahrt ein vollkommenes Schiff gegeben, das der Gewalttat der See auch über Wasser den uralten Schrecken genommen hat.

Das Unterseeboot ist seetüchtig wie kein anderes Schiff. Es bietet den Wogen keine Aufbauten, die sie zertrümmern, keine Luken, die sie einschlagen könnten. Furchtlos können wir auf unserem Boot die Stürme, die „Herrscher in Ost und West“ herausfordern, ungestraft die Wut der Seen verachten. Der Aufruhr des Wassers kann uns mit wandernden Bergen umstellen und unsere Sicht begrenzen. Die tobenden Seen können uns schütteln und den Einsatz unserer Waffen beschränken: überwältigen können sie uns nicht. Selbst nach den schwersten Wogenschlägen richtet sich unser Boot wieder auf, schüttelt den Gisch von seinen Flanken und läuft gegen die nächste Woge an. Wenn wir mit der Kraft unserer Maschinen nicht mehr gegen die entfesselten Seen ankommen, dann tauchen wir und suchen unseren Weg in der Stille der Tiefe. Das Wasser schützt uns dann selbst vor der Wut seiner Wellen an der Oberfläche.

Auch der Flieger verläßt die Oberfläche der Erde. Er hat die Höhe erobert. Wir haben die Dimension nach dem Herzen der Erde zu gewonnen. Das Reich des Fliegers ist völlig verschieden von dem unseren. Aber Flugzeug und Unterseeboot gehören zu den großen Ausbrüchen der Menschheit aus den Grenzen ihres Verhaftetseins mit der Erde.

Die Eroberung des Luftraumes hat uns neue Erkenntnisse gegeben, sie hat unser Bild von der Erde gewandelt. Die Eroberung der Tiefe durch das Unterseeboot hat uns keine Bereicherung unseres Wissens gebracht, keine Wahrheiten, die den Horizont der menschlichen Erkenntnis weiter stecken. Ihre Dunkelheit bleibt uns unerschlossen, sie behält ihr Geheimnis. Der Flieger kann sehen, selbst der Nachtflyer ist nicht völlig blind. Wir aber sind, in unsere Stahlzelle eingeschlossen, der Fähigkeit des Sehens beraubt. Es gibt keine Öffnungen, durch die uns die Erscheinungen der Außenwelt sichtbar werden könnten. Wir sind blind, und wir sind taub. Vertrauensvoll haben wir unsere Instrumente für unsere Sinne eingesetzt. Nur durch sie sind wir über unsere Bewegungen, über die Vorgänge außerhalb des Bootes unterrichtet.

Der Mensch lebt durch das Auge, es vermittelt ihm die großartigsten Eindrücke und füllt seinen Geist mit Erinnerungen an. Das ursprüngliche Wesen des Kampfes ist das Auge-in-Auge mit dem Gegner oder der lauenden Gefahr. Wenn unser Boot aber einmal von der Oberfläche in die Tiefe der See verschwunden ist und auch das Auge des Sehrohrs vom Wasser überspült wird, sind wir völlig blind. Wir können unsere Waffen nicht mehr anwenden, ohne Gegenwehr sind wir den Wasserbombenangriffen des Feindes ausgesetzt.

Der Bau unseres Bootes hebt es heraus aus den Regeln jahrtausendalter Schiffsbaukünste, denn es muß sich anderen Kräften widersetzen als das Überwasserschiff. Die Formen der Schiffskörper aller Überwasserschiffe sind nach den Gesetzen des geringsten

Widerstandes bei größter Leistung für die Fahrt über Wasser abgestimmt. Nur ihre Bäuche schmiegen sich in die Tiefe ein, nur nach unten sind sie dem Wasser verschlossen, während ihre Decks und Aufbauten wie treibende Inseln dem Reich der Luft angehören. Das Wesen der Unterseeboote ist zwittrig. Sie sind zugleich Geschöpfe der Luft und der Tiefe. Sie fahren an der Oberfläche und dürfen dem Wasser ebensowenig Widerstand bieten wie jedes andere Schiff, sie dringen aber auch in die Tiefe ein und müssen gegen ihren Druck gerüstet sein. Die Grundform des Unterseebootes ist daher eine zylindrische stählerne Hülle, die sich nach vorn und hinten verjüngt und durch halbkugelförmige Böden abgeschlossen wird. Dem Druck des Wassers setzt sich überall die Wölbung des stählernen Zylinders mit höchstem Widerstand entgegen. Die sichtbare Form unseres Bootes ist nur eine den gewöhnlichen Überwasserschiffen angepaßte Verkleidung. Das Vorschiff und das über die ganze Länge des Bootes liegende Oberdeck sind nicht druckfest. Damit diese Umbauten unter Wasser nicht eingedrückt werden können, sind sie von Flutschlitzen durchbrochen. Durch sie kann das Wasser eindringen, so daß der Druck außerhalb und innerhalb der Räume derselbe ist.

Zu den größten Schrecknissen gehört für das Überwasserschiff die Grundberührung. Sein Schiff frei vom Grund zu halten, ist die erste Aufgabe des Seemanns. Für unser Boot bedeutet die Grundberührung nur dann Gefahr, wenn wir wie jedes andere Schiff über Wasser fahren. Für das Tauchboot aber gehört in flachen Gewässern das Berühren des Grundes zu den geübten Arbeitspraktiken.

Ein getauchtes Unterseeboot läßt sich nicht auf einer bestimmten Tiefe halten, ohne daß seine Motoren laufen. Die aller kleinste Gewichtsveränderung, die das Boot leichter oder schwerer macht als das spezifische Gewicht des Wassers - das sich auch durch geringeren oder größeren Salzgehalt ändert, - gibt ihm sofort Auftrieb oder Untertrieb. Nur mit Hilfe der Ruder und der Kraft der Maschinen ist es dynamisch auf der gleichen Tiefe zu halten. In Gewässern aber, deren Tiefe nicht über die Grenze der Tauchfähigkeit eines U-Bootes hinausgeht, kann es sich auf Grund legen und seine Maschinen abstellen. Mit der Schwere seines eigenen Gewichtes liegt es dann ruhiger und fester als vor dem sichersten Anker.

Für unser Boot war die Grundberührung einmal sogar das erlösende Wunder in größter Gefahr. Von Fliegerbomben getroffen, sanken wir stark vorlastig und konnten trotz Anblasens, trotz mit Luft gefüllter Tauchtanks das Boot nicht mehr halten, da es durch das eingedrungene Wasser zu schwer geworden war. Unaufhaltsam begannen die Zeiger der Tiefenmanometer über die Skalen zu laufen. Im Munde bildete sich der bittere Geschmack äußerster Gefahr. Doch ehe der Druck der Tiefe unser Boot vernichten konnte, wurde der Ablauf des Schicksals, der so

eindeutig schien, durch eine Erschütterung, die das Boot durchlief, aufgehalten. Wir waren auf Grund gestoßen. Der liebe Gott hatte uns eine „Schaufel Sand unter den Kiel geschmissen“, als es eigentlich schon nichts mehr zu hoffen gab. Auf Grund liegend, konnten wir das eingedrungene Wasser außenbords drücken und die entstandenen Schäden an unseren Maschinen beheben.

Wir haben den Stürmen den Schrecken genommen, und wir haben uns der Bedrohung der Elemente entledigt, dennoch bleiben wir den Naturgesetzen mit besonderer Strenge unterworfen. Ihr Walten ist nur weniger offenkundig. Die Regeln, die sie uns geben, sind komplizierter. Ihre Weisungen sind oft nur aus Physik, Dynamik und Chemie deutbar. Aus der unmittelbaren Wirklichkeit haben sie sich in die Bereiche der Wissenschaft zurückgezogen. Oft grenzt ihr Wirken an das Dasein von Zauberwesen, die unser ganzes Boot in dem Zittern der Maschinen erfüllen. Die Sorgsamkeit, mit der wir ihnen gerecht zu werden trachten, ist nicht geringer als die lauernde Bereitschaft der Segelschiffer, denen sich im leisen Schlagen der Segel und in einer kaum merklichen Veränderung der Farbe des Himmels nahe Gefahr ankündigt. Ununterbrochen müssen wir auf der Hut sein, daß das Wunder unserer Maschinen uns nicht verläßt, denn ihr Versagen kann den Erfolg unseres Einsatzes zunichte machen.

Ein Boot weit draußen im Atlantik, Tagereisen von Stützpunkten entfernt, meldet, daß es wegen Bombenschäden nicht mehr tauchen kann. Der Funkspruch erfüllt alle mit äußerster Besorgnis. Die Lage ist eindeutig: das Boot kann sich nicht mehr bergen, es kann nicht mehr ungesehen an den Gegner kommen, es ist der Machtlosigkeit verfallen. Sein Trotz und seine Kühnheit sind zerschlagen, auch wenn die Männer der Besatzung ihre Tapferkeit und ihren Willen zum Sieg noch so sehr hochhalten. Es ist nur noch ein außerordentlich empfindliches Überwasserschiff. Als solches ist es machtlos, der Entdeckung und dem Angriff des Feindes ausgesetzt, bis die Sicherungen, die ihm vom Stützpunkt aus entgegengeschickt werden, es erreichen können, ist es dem Zufall überantwortet. Mitten in der Wüste kann keiner verlässener sein als jeder auf diesem Boot, dem seine Fähigkeit zu tauchen genommen ist. Ein Außenbordverschluß ist leckgeschlagen - ein Nichts fast in diesem feinnervigen Maschinenorganismus -, dieser Schaden hat das Boot seines größten Schutzes beraubt.

Wir unterstehen nicht mehr den Launen der Winde. Der Bedrohung durch das Unbekannte, Gewalttätige der Elemente haben wir uns in eine Maschinenzelle entzogen. Ein Gewirr von Leitungen, Instrumenten, Ventilen und vielerlei Hilfsmaschinen umschließt uns. Die Maschine hat uns aber nicht zu bloßen Technikern gemacht. Höchste menschliche und seemännische Tugenden werden von Kommandant und Besatzung

verlangt; die Mystik des Unvorhergesehenen und Ungewissen - das Abenteuer, erfüllt ganz unser Dasein.

Die Kommandanten der Unterseeboote sind keine ökonomischen Menschen. Sie haben ihren Beruf gewählt um der Tugend willen, die die See vom Manne verlangt. Dieser Beruf bringt Menschen zusammen und scheidet Menschen nach guter harter Wahl. Nur Klarheit über sich selbst, ohne Beschönigung und ohne überhebliche Anmaßung, führt sie zum Erfolg. Nicht die stärkeren Waffen, sondern Mut, Ausdauer, Kühnheit und Unerschrockenheit reißen das Siegesglück auf ihre Seite.

Niemand ist so nur auf sich gestellt wie der Kommandant des Unterseebootes. Er trägt allein die volle Last verantwortungsschwerer Entschlüsse. Nur er sieht beim Unterwasserangriff den Feind und heftet die Optik des Sehrohrs an seine Bewegungen bis zum Schuß. Er führt die Getriebe der toten Materie, die vielfältigen Funktionen von Maschinen und Waffen zu einer einzigen Wirkung zusammen, während die Besatzung nichts vom Gegner sieht und nur gewissenhaft in ihrem Dienstbereich die Befehle des Kommandanten ausführt. - Er muß beobachten, in Sekundenschnelle alle Möglichkeiten der Gefahr für das Boot abwägen, sich sofort entschließen und den Willen zum Sieg in sieghafte Tat wandeln. Aus bruchstückhaften Beobachtungen muß seine Vorstellung ein genaues Bild der Lage formen und die Maßnahmen des Gegners erkennen, ehe sie sich ausgewirkt haben. Seine Vorsicht darf nicht auf Sicherheit bedacht sein, bis zur äußersten Konsequenz muß er sein Boot einsetzen. Sein Jagdglück, an das die Besatzung glaubt, wächst ihm zu wie ein Geschenk, aber er darf sich auf das Glück nicht verlassen, denn im Grunde entscheidet nur das Können über die Dauerhaftigkeit des Erfolges. Auch muß er härteste Enttäuschungen verwinden können, ohne seine Überlegenheit zu verlieren, denn oft genug verweigert das Schicksal den Sieg, den er schon in Händen glaubte.

Seine größte Kraft liegt im Vertrauen der Besatzung, der Offiziere und Mannschaften. Sie wissen nichts von der taktischen Lage, und sie sehen nichts vom Kampf. Ihre Blicke hängen an Manometern und Wasserstandsgläsern, sie bedienen Hebel und Ventile und wandeln die Materie in Kraft, die leicht und blitzschnell auf jeden Befehl des Kommandanten reagiert. Den Gesetzen des Kampfes Untertan, leben sie in der gleichen Enge, sind sie gleichen Gefahren ausgesetzt und leiden gleiche Entbehrungen. Das gleiche Schicksal hat sie zu einer geschlossenen Einheit zusammengeschweißt. - Auch bei Überwasserfahrt gibt es für die meisten von ihnen keinen Himmel, keine Wolken, keinen Seeraum, keine frische Luft, nur Rohre, Schalter, Ventile, weiße und rote Leitungen, Schweiß- und Öldunst und den dröhnenden Lärm der Motoren. Bei Tag und Nacht sind sie bereit, auf den schrillen Ton der Alarmklingel zu ihren Stationen zu springen. Jeder

ist dann mitverantwortlich für den Erfolg des Bootes, einer dem anderen auf Gedeih und Verderb verbunden. Das Versagen des einzelnen kann den Sieg zunichte machen und das Leben der ganzen Besatzung gefährden.

Wir hielten mit unserem Boot im Nordatlantik Fühlung mit einem Geleitzug, aus dem wir schon zwei Dampfer herausgeschossen hatten. Die Brückenposten wurden zu doppelter Aufmerksamkeit ermahnt, damit das Boot nicht von sichernden Zerstörern, die jeden Augenblick auftauchen konnten, abgedrängt würde. Da kam von oben der Ruf: „Zerstörer backbord achteraus!“ Im Nu war der Kommandant auf der Brücke. Über die Kimm hatte sich ein Zerstörermast schon hoch herausgeschoben. Ein Brückenposten hatte sich minutenlang der Müdigkeit nicht widersetzt und den auftauchenden Zerstörer nicht rechtzeitig genug bemerkt. Der Kommandant mußte sofort Alarm geben, denn es war sicher, daß die Ausgucks in den Mastkörben des Zerstörers uns gesehen haben mußten. Nach wenigen Minuten krachten auch schon die Wasserbomben, und wir wurden stundenlang auf Tiefe gehalten. Als wir wieder auftauchten, war der Geleitzug weg und nicht mehr wiederzufinden. Andere Boote, die auch Jagd auf diesen Geleitzug aufgenommen hatten und für die unsere Meldungen über den Standort des Geleitzuges die einzigen Richtweiser waren, mußten ihre Jagd als aussichtslos abbrechen.

U-Boot-Soldaten erzählen nicht viel von ihrem Leben, aber in den lapidaren Sätzen der Kriegstagebücher von U-Boot-Kommandanten finden sich ans Übermenschliche grenzende Zeugnisse soldatischer Pflichterfüllung. Ein U-Boot ist durch Bomben getroffen und so schwer beschädigt worden, daß seine Rückkehr an die Oberfläche einem unwahrscheinlichen Zufall überlassen ist. Ein großer Teil der Hilfsmaschinen ist zerstört. In der Dunkelheit steigt das Wasser im Boot. Das Schicksal scheint sich schon gegen das Boot entschieden zu haben. Trotzdem versinkt die Besatzung nicht in Mutlosigkeit. Sie arbeitet mit äußerster Anstrengung während der Verfolgung durch Bewacher und Zerstörer weiter und kann sich mit knapper Not einer Umzingelung entziehen. Im Kriegstagebuch schreibt der Kommandant am Schluß der Aufzeichnung der Schäden und Ausfälle nur: „Die Besatzung verhielt sich kaltblütig und arbeitete unerschütterlich an der Beseitigung der Störungen.“

Der Kommandant, der dies schrieb, spendete damit seiner Besatzung mehr als ein Lob. Dieses „kaltblütig“ und dieses „unerschütterlich“ bedeuten mehr als ein Attribut, sie sind das im Tone des knappen Berichtes gegebene Zeugnis tapferster Pflichterfüllung, die den Menschen in seine königliche Stellung setzt.

In meiner Erinnerung steht die Gestalt des Kapitänleutnants L., der uns nach seiner vierten Reise trotz aller Fragen nur mitteilte: „Um ein

Haar wäre es schiefgegangen. - Es war eine tolle Fahrt. Aber sie hat die Mannschaft ordentlich hingetrimmt." Er erzählt uns nichts. Aus seinem Kriegstagebuch erfahre ich das Folgende: Nach einem Wasserbombenangriff leckt eine Untertriebszelle und läuft voll. Das Boot sackt durch und kann nur mit der Kraft der Maschinen und der Ruder auf Tiefe gehalten werden. Da wird das Boot auch noch achterlastig. Alle Gegenstände, die nicht festgebunden sind, rollen polternd nach hinten. Das Ölzeug an den Haken hängt schräg im Raum. Wegen der Geräusche, die die Lenzpumpen machen, kann nicht gelenzt werden. Achtern steigt das Wasser, da stehen die elektrischen Maschinen. Wenn die elektrischen Maschinen absaufen, wenn sie Kurzschluß bekommen, ist es aus. Mit Pützen und Behältern schafft die Besatzung das Wasser in fliegender Eile von Hand zu Hand in die Zentrale. Während der gehetzten Arbeit aber geht die Verfolgung durch die Zerstörer weiter, kracht Wasserbombe nach Wasserbombe, man hört durchs ganze Boot die Schraubengeräusche der Zerstörer. Am Schluß des Kriegstagebuchs steht die kurze Notiz: „Die Besatzung hielt sich prima. Schöpfkommando achtern wühlte wie beim Rugbyspiel. Gruppe an den vorderen Rohren machte faule Witze und lästerte über schlechte Wasserbombenwürfe." -

Ein anderes Boot blieb in Küstennähe tagelanger Verfolgung ausgesetzt. Von feindlichen Zerstörern wurde es unter Wasser gehalten, bis sein Sauerstoff aufgebraucht war. Das Boot mußte während der Nacht hochkommen, die Luft erneuern und wieder den Schutz des Wassers aufsuchen, das nicht tief genug war, um es aus der sorgfältigen Umstellung des Feindes entkommen zu lassen. „Achtzig Wasserbomben haben sie in unmittelbarer Nähe geschmissen. Vorn im Boot bekamen wir Wassereinbruch. Das Licht war ausgefallen. Es war überhaupt alles ausgefallen. Vierundzwanzig Stunden haben wir noch einmal durch Kalipatronen geatmet. Im dicken Dunst haben wir geschuftet wie die Tiere und gegen die Wassereinbrüche angekämpft, während sie schon mit Suchleinen nach uns angelten und über uns die Totenwache fuhren." Sie haben sich nicht vom Grauen übermannen lassen, wenn auch hundertmal die Frage laut wurde: „Alles aus?" Sie haben sich der dumpfen Müdigkeit und der tödlichen Sehnsucht nach Ruhe, nach Aufgabe des Kampfes widersetzt. Sie haben der Not in die kalte Fratze gelacht. Sie haben über die Lethargie gesiegt und den Weg zurückgefunden.

Mit eingedrücktem Turm und umgerissenem Sehrohrschaft kommt das Boot des Kapitänleutnants E. in den Stützpunkt zurück. Wären die Beschädigungen nur um Zentimeter tiefer gegangen, hätten wir seine Rückkehr nicht mehr erlebt. Völlig unglaublich aber will es uns erscheinen, daß der Siegeswille dieser Bootsbesatzung das schwerbeschädigte Boot noch hartnäckig zu mehrfachem Angriff und Erfolg geführt hat. Das Boot war auf Tiefe vom Rammstoß eines

angeschossenen, sich im Kreise drehenden Dampfers getroffen worden. In seinem Kriegstagebuch hat der Kommandant notiert: „Auftauchen. - Oben sieht es wüst aus. Der Sehrohrbock ist völlig umgerissen, das vordere Sehrohr ist festgeklemt. Die ausgefallenen Sehrohre zwingen zum Rückmarsch.“ Der Kommandant fügt sich in das Unabänderliche. Das Boot tritt den Rückmarsch an. Zwei Tage später kommt ein Tanker in Sicht. Er ist mit einem Heckgeschütz bewaffnet und steuert Zickzackkurse. Behelfsmäßig ist das Luftzielsehrohr ausgebessert worden. Der Kommandant entschließt sich zum Angriff. Zwei Torpedos treffen den Tanker in der Mitte und in der Maschine. Mit heftigen Explosionen geht er unter. Nun hat das Boot nur noch einen einzigen Torpedo im Rohr. Am späten Abend des nächsten Tages kommt noch einmal ein einzeln fahrender Dampfer in Sicht. Er hat zwei Geschütze. Mühselig lange dauert der Kampf um eine vorliche, zum Schuß günstige Position, denn der Dampfer zackt. Es wird Nacht. Der Kommandant setzt zum Angriff an. Er schießt seinen letzten Torpedo. Der Torpedo verfehlt sein Ziel. Nach dem Angriff wird das Boot von der Besatzung des feindlichen Dampfers bemerkt. Trotzdem entschließt sich der Kommandant mit dem schwerbeschädigten Boot zum Artilleriegefecht und versenkt den Dampfer durch Granaten.

Der eigentliche Kampf des Unterseebootes ist meist kurz, das Suchen nach Beute aber dauert oft wochenlang. Nichts unterbricht dann das zähe Gleichmaß der Schiffsroutine. Keiner kann dem anderen in der Enge ausweichen. In der Behauptung gegen die zermürbende Tatenlosigkeit liegt die größte Leistung der Besatzung während wochenlanger Feindfahrt.

Es ist vorgekommen, daß ein Boot dreimal aus dem Stützpunkt ausgelaufen ist, wochenlang in See war und mit allen Torpedos, ohne einen einzigen Erfolgswimpel am Sehrohr, wieder in den Hafen einlief. Kommandant und Mannschaft traf kein Verschulden. Einmal kamen sie wegen zu schweren Seeganges nicht zu genauem Schuß, ein anderes Mal wurden sie abgedrängt und so lange auf Tiefe gehalten, bis sie den Anschluß an die feindlichen Dampfer nicht wiedergewinnen konnten. Bei der dritten Reise bekamen sie nicht die Rauchwolke eines feindlichen Schiffes zu Gesicht. Sie hatten schon das Krepieren von Wasserbomben zu Dutzenden rings um das Boot gehört, nie aber den Aufschlag und die Detonation ihrer Torpedos. Sie kannten den Ton der Suchgeräte des Feindes, nicht aber das Knacken und Brechen der Schotten untergehender Schiffe. Doch sie ließen sich nicht beugen von der Mißgunst des Schicksals. Sie behaupteten sich gegen die Bitternis der Erfolglosigkeit, ungebrochen liefen sie zur vierten Fahrt aus, die ihnen einen großen Erfolg brachte.

Das Unterseeboot ist Waffe und Maschine in höchster Potenz, sein eigentliches Wesen ist der Angriff. Unbemerkt können wir uns an die

Schiffe des Feindes heranschleichen und ihm in der Deckung der Tiefe unsere Waffen entgegentragen. Überall sind wir und nirgends. Wir beunruhigen den Feind in allen Meeren und zwingen ihn zu dauernder Defensive. Mit dem Auge unseres Sehrohres verfolgen wir seine Bewegungen und warten, bis die Stunde reif ist.

Unsere Waffen sind Torpedo, Mine und Artillerie. Der Torpedo ist unsere eigentliche Waffe. „Der Urzweck des U-Bootes ist der Torpedoangriff unter Wasser.“ Beweglichkeit, Tauch- und Tiefensteuereigenschaften des Bootes, alles dient dem Torpedoangriff: Selbst die kleine Silhouette, die das Boot auch bei Überwasserfahrt in der Dämmerung oder nachts fast unsichtbar macht.

Mit Beharrlichkeit wird in Verbindung mit dem Torpedo das Wort „schießen“ gebraucht: „Der Torpedo wird geschossen.“ - „Ein Boot hat sich verschossen.“ Der Torpedo ist jedoch kein Geschöß. Er wird nicht mit Explosivkraft, sondern mit Preßluft aus dem Rohr gestoßen. Mit Motor, Schraube und Ruder versehen, ist der Torpedo selbst ein hochentwickeltes Unterseeschiff, das unbemannt seinen Kurs dicht unter der Oberfläche nimmt. Statt von Menschenhand, wird es von einem feinnervigen Uhrwerk gesteuert, und als Last trägt es Sprengstoff in seiner Stahlhülle.

Seine Tauchfähigkeit macht das Unterseeboot auch als Minenträger zu einer wirkungsvollen Waffe; denn es kann sich auch am Tage ungesehen bis vor die feindliche Küste schleichen und genau beobachten, wo sich der Verkehr des Feindes bündelt. Vor den Ansteuerungen und Einfahrten der Häfen klinkt es seine Last aus den Minenschächten aus - es dringt sogar bis in die Stützpunkte des Feindes zu seiner tückischen Arbeit.

Hier muß ich an Kapitänleutnant M. denken. Die schwierig anzusteuern Einfahrten der feindlichen Häfen kannte er genau aus seiner Dienstzeit als Handelsschiffsoffizier. Er erzählt: „Tagelang standen wir unter der Küste und beobachteten den Schiffsverkehr. Beim Heranpirschen mußten wir höllisch aufpassen. Dauernd hatten wir Boote ringsum, Fischereifahrzeuge, kleines Kropfzeug. Meist hatten sie keine Laternen gesetzt und tauchten plötzlich in bedrohlicher Nähe auf. Jeden Augenblick konnten sie auf unser Boot aufmerksam werden. In den flachen Gewässern wäre Tauchen nicht möglich gewesen. In der Dämmerung drangen wir in den Hafen ein. Auf jeder Mole stand ein Geschütz. Der Strom hatte die üble Neigung, uns an die Mole zu drücken. Die Posten rauchten Zigaretten. Auf den Kais fuhren Autos. Die Ladebäume arbeiteten noch. Sonnenbrenner strahlten. Unbehelligt konnten wir die Minen an den dafür bestimmten Punkten fallen lassen und an den auf Reede liegenden Schiffen vorbei wieder ablaufen. - Es war schon übel, aber es hat gelohnt. Am nächsten Morgen schon fingen wir die SOS-Rufe von zwei getroffenen Dampfern auf.“ - Nichts weiter.

Kein Wort von der fast unerträglichen Spannung, die sich erst löste, als das Boot wieder in tieferem Wasser stand.

Unser Geschütz, das vor dem Turm auf der Back steht und beim Tauchen überspült wird, ist nur eine Hilfswaffe. Wenn der angegriffene Dampfer sein Geschütz besetzt hält, ist der Artilleriekampf völlig ungleich, denn der Dampfer verträgt viele Treffer, während ein einziger Treffer das U-Boot vernichtet. Dennoch kommen immer wieder Boote in den Stützpunkt zurück, die nicht nur ihre Torpedos, sondern auch ihre Artilleriemunition verschossen haben.

Noch im schmierigen, salzverkrusteten Lederanzug sitzt Kapitänleutnant T. unter uns, tiefe Schatten unter den Augen, das schmale Gesicht von der rötlichen Krause des Bartes umrahmt. Er hüllt sich in dichtes Schweigen wie immer. Erst auf unser Drängen, fast widerwillig gibt er den Bericht von einer Unternehmung vor der amerikanischen Küste, der mühseligen Überfahrt, schwerer Vereisung des Bootes, böartigen Maschinendefekten. „Wir waren auf dem Rückmarsch und hatten keine Aale mehr. Da laufen uns im ersten Drittel bei Seegang sieben zwei dicke, stark bewaffnete Frachter vor die Nase. Nichts zu machen!“ - Guter T., du hieltest die Armstützen des Sessels fest gepackt, und dein Gesicht wurde in der Erinnerung hart und verbissen. Wir sahen dich in diesem Augenblick alle auf der Brücke des Bootes stehen, fluchend und von Ohnmacht gequält. - „Nachdem die beiden Eimer vorbeigerauscht waren, kommt am selben Tag noch ein dritter Dampfer. Das hat mich zur Weißglut gebracht. Ich bin getaucht und habe mir den Dampfer erst einmal angesehen. Wir hatten ja schließlich noch unsere Artilleriemunition. Tausend Meter hinter ihm sind wir aufgetaucht. Es war kurz vor Einbruch der Dämmerung. Die Sicht achttausend bis zehntausend Meter. Seegang sieben -“ Ich sehe die tobende Wasserlandschaft, die „Seegang sieben“ bedeutet. „Wir haben alles ausgeblasen, damit das Boot so hoch wie möglich herauskam, und sind dann mit langsamer Fahrt in seinem Kielwasser geblieben. Aber auch bei langsamer Fahrt war die Brücke ständig unter Wasser, denn wir mußten gegen die See angehen. Das Geschütz war dauernd von Brechern zugedeckt. Zeitweilig verschwand der Dampfer hinter den hohen Seen, und wir sahen nichts voneinander. Mit dem MG. haben wir ihm schließlich eine ganze Serie von Schüssen durch die Takelage gejagt. Vielleicht hat er bei diesem Seegang ihr Pfeifen gar nicht gehört. Endlich, nach ein paar Schüssen in die Back, hat der Kerl gestoppt. Wie die Affen sind die Leute in die Boote gestürzt. Ich habe ihnen Zeit gelassen und bin auf die andere Seite gegangen, damit ich das Boot vor die See bekam. Jetzt rollten die Brecher von achtern an und hoben das Boot hoch. Die Geschützbedienung mußte trotzdem bis unter die Achseln im Wasser stehen. Aber wir haben geschossen! Einhundertachtzig Schuß in anderthalb Stunden. Der Takt der Salven

wurde von den Wellen bestimmt, denn wir konnten nur schießen, wenn der Dampfer und wir zugleich gehoben wurden. Es war verdammt schwer, in die Wasserlinie zu treffen. Der Richtschütze wurde uns außenbords geschlagen. Am Tampen, mit dem er sich festgebunden hatte, haben wir ihn wieder gefischt. Schließlich sind wir hinter den Dampfer gegangen und haben seitlich in die Bordwand geschossen. Das gab größere Löcher. Durch die Löcher sahen wir, wie es innen gloste. - -
- Endlich, nach zwei Stunden, fuhr der rote Hahn aus dem Bug, und der Bursche ging auf Tiefe."

Immer seltener werden die Schiffe, die einzeln über die Meere fahren. Der Feind sichert die Lebensströme seines Handels in Geleitzügen. Mit Zerstörern, Korvetten, Kanonenbooten und Flugzeugen versucht er unseren Angriffen zu begegnen. Schon der Zwang aber, seine Schiffe zu Geleitzügen zusammenzufassen, schädigt den Feind schwer. Seine beladenen Dampfer müssen in Häfen warten, bis der ganze Geleitzug zusammengestellt ist; die schnellen Dampfer müssen sich nach der Geschwindigkeit des langsamsten Schiffes richten; dauernd in der Defensive, muß der Geleitzug große Umwege fahren, um neu hinzustoßende Schiffe aufzunehmen, muß er an Treffpunkten warten; und erreicht der Geleitzug sein Ziel, überfüllt er den Hafen mit seinen vielen Schiffen.

Im Geleitzug fahren die Dampfer in mehr oder weniger dicht aufgeschlossenen Kolonnen. Zerstörer bilden die Spitze, Zerstörer laufen wie Schäferhunde um ihre Herde die Seiten auf und ab, und wieder Zerstörer sichern und decken am Schluß. Manchmal fahren auch noch Sicherungsfahrzeuge zwischen den einzelnen Kolonnen. Es ist nicht nur Aufgabe der einen Geleitzug begleitenden Zerstörer, angreifende und eingebrochene U-Boote zu bekämpfen, sondern sie versuchen von vornherein den Angriff zu vereiteln. Sie fahren bei Tage weite Sicherungstreifen, um uns abzudrängen oder so lange unter Wasser zu drücken, daß wir während der Nacht den Anschluß nicht wiederfinden. Sie werden dabei von Flugzeugen unterstützt.

Die Sicherungsfahrzeuge des Geleitzuges sind uns an Stärke und Geschwindigkeit meist überlegen. Trotzdem lassen unsere Boote nicht von der einmal gesichteten Beute ab, bis sie die feindlichen Dampfer vor den Augen der Zerstörerkommandanten auf Grund geschickt und die Herde zersprengt haben. Durch Stunden und Tage geht oft die Jagd. An der Grenze der Sicht wird an Rauchwolken und Mastspitzen Fühlung gehalten. Durch Funkmeldungen werden andere Boote herangeholt. Wie gierige Wölfe brechen sie wieder und wieder in die Herde der Dampfer ein und finden mit jedem Angriff neue Opfer. Mut und Geschicklichkeit der U-Boot-Kommandanten überwinden die Abwehr von Zerstörern, Korvetten und Flugzeugen.

Ich höre Kapitänleutnant E., den Helden vieler hartnäckiger Geleitzugschlachten: „Geleitzüge? - - - Freue ich mich bloß, wenn ich einen kriege! Da sind erstens mal viele Schiffe beisammen. Wenn ich ihn einmal erfaßt habe, kann ich dranbleiben, und ich muß mir nicht jeden Dampfer mühsam einzeln suchen. Zweitens habe ich genaues Ziel, denn der Geleitzug ist in sich starr und unbeweglich; und wenn mehrere Boote dran sind und erst einmal eines eingebrochen ist, - dann ist für uns das große Raken gekommen.“

Die Abwehrmittel des Feindes sind Wasserbombe, Fliegerbombe, Mine, Netz, U-Boots-Falle und Ortungsgeräte. Dazu alle Abwehrwaffen gegen Überwasserschiffe, denn das U-Boot ist ja auch Überwasserschiff. Mine und Netz sind stationäre Waffen, mit denen der Feind unseren Schleichweg vor seinen Häfen umstellt. Mit U-Boots-Fallen sucht er uns zu locken und zu täuschen. Als harmlos getarnte Dampfer setzen plötzlich zum Rammstoß an und eröffnen das Feuer aus verborgenen Geschützen. Mit Fliegerbomben und Artillerie greift uns der Feind bei Überwasserfahrt an. Seine Hauptabwehrwaffe ist die Wasserbombe. Sie ist ein großer, einem Teerfaß ähnlicher Sprengkörper, der in verschiedenen Tiefen zur Explosion gebracht werden kann. Gegen die Wasserbombe gibt es keinen Schutz.

Mit seiner Abwehr fordert der Feind oft das Letzte an Ausdauer, Unerschrockenheit, Kühnheit und Geschicklichkeit von Kommandant und Besatzung. Schrecken aber kann er uns nicht.

Gegen die Tücken seiner Abwehr steht unser Mut.

In meiner Erinnerung ersteht ein Gespräch zwischen dem alten erfahrenen Zentralemaaten unseres Bootes und einem blutjungen Fähnrich, der erst neu an Bord war. Schwere Bombenangriffe hatten das Boot heimgesucht. Der Ausgang war noch ungewiß, da sagte der blutjunge Fähnrich: „Die Bomben! Toll! Das war wie Weihnachten! Wie eine Bescherung!“ Er sagte es mit glänzenden Augen und einem gurgelnden Lachen hinten in der Kehle. Und der Zentralemaat antwortete trocken, während er in fliegender Eile neue Sicherungen eindrehte: „Teufel noch mal, müßt ihr aber häßliche Weihnachten gehabt haben!“

AUSLAUFEN

Wir gehen auf dem Kai dahin, dicht am Absturz in das ölige, von allerlei Unrat bedeckte Hafenbrackwasser. Vor mir gehen der Kommandant, der Leitende Ingenieur und der zweite Wachoffizier. Wir haben graue Lederhosen und lange graue Lederjacken an. Die klobigen Seestiefel an unseren Beinen machen unseren Gang schwer und breitspurig. Jeder trägt ein kleines Bündel unter den Arm geklemmt, unser ganzes Gepäck für viele Wochen: ein paar Hemden, Waschzeug, eine Flasche Kölnisch Wasser, ein Buch, ein paar Fotos - das ist schon alles. Wir gehen zu unserem Boot und „steigen ein“. Unser Boot bietet uns während der Hafentage keine Heimstatt, und auch während der Tage in See müssen wir auf alle Bequemlichkeit verzichten.

Die Sonne ist noch hinter den düsteren Lagerschuppen, die das Hafenbecken rings umstellt halten. Alles ist schwarz und grau, ohne Farbe. Die Luft ist klamm und feucht und macht frösteln. Spanische Reiter sperren den Weg. Ein Posten springt herzu und schlägt eins der Hindernisse wie eine Tür zurück.

Nun kommen wir an den Pier, an dem die Minensuchboote so dichtgedrängt liegen, daß sich für das Auge ihre Aufbauten, Masten und Schloten verwirren. In schwarzen Wachmänteln, mit übergezogenen Kapuzen stehen Posten schemenhaft auf den Plattformen für die Fla-Waffen. Drüben liegen langgestreckte, schnittige Torpedoboote, dahinter Frachter. Die Schiffsleiber haben riesige Mennigeflecken, als wären sie über und über entzündet. Am Ausrüstungskai, im Dunst kaum erkennbar, liegen zwei U-Boote. Sie ragen kaum aus dem Wasser. Wie geduckt liegen sie zwischen den hochbordigen Schiffen, Raubkatzen unter Großwild. Nur der Turm ist hochgereckt und gibt einen festen Umriß. Auf weiten Umwegen über Geleise, Schwenkbrücken und Straßen, die durch Sprengtrichter und wüst getürmtes Mauerwerk versperrt sind, gelangen wir zu dem Bunker, in dem unser Boot liegt. Die Arbeiter, die im Halbdunkel des Morgens wie geschäftige Gnomen erscheinen, richten sich, als wir schon halb vorbei sind, von ihrer Arbeit auf, erkennen den Kommandanten und murmeln ihren Gruß. Aus dem Dunst wächst eine riesige Wand gegen den Himmel, eine Häuserfront ohne Simse und Fenster höhlen. Die Enden sind von Rauch und Nebel verhüllt. - Der Unterseebootsbunker! Quer vor dem Blick liegt der Betonblock. Er erstreckt sich so in die Breite, daß seine Höhe nicht wirkt, obwohl er alle Häuser ringsum weit überragt. Nirgends ist eine Öffnung erkennbar. Die

einzigste Gliederung bringt die vorgekragte Betondecke, die mit ihrem gewaltigen Gewicht die dicken Mauern in die Erde zu drücken scheint. Das Ganze wirkt wie das Fundament für einen Bau, der in den Himmel reichen soll.

Um eine Ecke gelangen wir zu einem Tor, dem die schweren Stahltüren das Aussehen eines Tresoreinganges geben. Prasselnder Lärm schlägt uns wie Maschinengewehrfeuer aus dem düsteren Halbdunkel entgegen. Dazwischen klingen Schläge auf Eisen wie Abschüsse von Kanonen. Motoren wummern. Scharf und fauchend zwischen Preßluftstrahlen. Wir sind in einer Zyklopenwelt: zur Rechten erstrecken sich weite Becken, in jedem liegen zwei U-Boote; zur Linken strahlt Licht aus Fenstern von vielen Werkstätten. Eine ganze Werft in Beton! Nichts mehr von der malerischen Romantik alter, verschmutzter Docks: alles ist auf Zweckmäßigkeit und schnelle Arbeit gerichtet. Die von den Schlägen der Niethämmer und dem Schüttern vieler Motoren zitternde Luft ist wie ein geladenes elektrisches Feld. An hundert Stellen wird zu gleicher Zeit gearbeitet, um die Boote, die hart mitgenommen von den Schlägen der Atlantikseen und der feindlichen Abwehr in den Bunker einlaufen, in kürzester Zeit wieder leistungsfähig zu machen. Während wir auf der breiten Rampe zwischen den Boxen und den Werkstätten dahingehen, öffnet sich ein Becken nach dem anderen, alle durch dicke Mauern getrennt, und die Boote darin drehen langsam ihre Profile.

Wir kommen zu Trockendocks. Steil fallen die Wände in die dunkle Tiefe, die hier und da vom bläulich blendenden Aufleuchten der Schneidebrenner und Schweißflammen zerrissen wird. Bleicher Schein fällt auf die Boote, zeichnet sie aus dem Dunkel heraus und zeigt ihre Unterwasserformen. Hilflös, rechts und links von Stützbalken gehalten, liegen sie auf Stapelklötzen, rundbauchige Tiefseefische. Da ist ein Tanker-U-Boot eingedockt. Es ist plump wie ein See-Elefant. Sein Oberdeck läßt weit nach den Seiten aus, als wollte es die Wände des Docks auseinanderdrücken. In seinem Bauch ist Platz für Öl, Proviant und alles Nötige für viele Boote, die draußen leergefahren zu ihm stoßen werden, sich neu verproviantieren und ihre Operationen fortsetzen, ohne den Stützpunkt anzulaufen. Unser Weg wird von einem Lastwagen versperrt, ein Kran hebt ein U-Boot-Geschütz hinauf. Es ist über und über rot von Rost. Jetzt öffnet sich die vorletzte Box dem Blick. - Da ist unser Boot!

Während vieler Wochen war das Boot eingekäfigt. An ihm wurde gehämmert, genietet, geschweißt. Es wurde ausgeweidet wie ein an Land getriebener Fisch. Das Geschütz wurde abgehoben und die Oberdecksbeplankung aufgerissen. Batteriezellen und ölige Maschinenteile standen an Oberdeck im Geschlinge der Leitungen und Schläuche. Unten lagen alle Leitungen und Anlagen bloß. Überall

gähnten die Öffnungen auseinandergenommener Rohrstücke. Die Flurplatten waren abgenommen. Man konnte in die untere Hälfte des Bootes sehen, wo die Batterien untergebracht sind.

Als die Werftleute das Ihre getan hatten: das Geschütz wieder an Oberdeck stand, die Decksbeplankung wieder eine begehbare Fläche war und das ganze Boot einen neuen Anstrich bekommen hatte, standen an Oberdeck Kiste an Kiste, Körbe, Säcke, Kanister, Stapel von Konservendosen - und noch immer wurde Neues mit Lastwagen herbeigefahren. Es kamen weiter: Matratzen, Decken, Gummijacken, Ölzeug, Kokosmatten, Lederzeug, Tauchretter, nautische Instrumente, Seekarten und Handbücher, ganze Bündel von Gläsern - und dann: Granaten und Torpedos!

Das Übernehmen der Torpedos ist keine leichte Arbeit. Dabei muß sehr sorgsam verfahren werden, damit die Torpedos, nachdem sie der Kran im Heißring auf die schräge Lademaschine gesetzt hat, nirgends anecken und ihre Schrauben und Ruder vor jeder Verbiegung bewahrt bleiben. Langsam werden sie, mit Flaschenzügen gesichert, in den Bugraum hinabgelassen und dort an die Ladeschiene gehängt. Vier von ihnen finden in den Bugrohren Platz, ein fünfter im Heckrohr im E-Maschinenraum. Die anderen werden im Bugraum gelagert.

Nachdem die Torpedos untergebracht waren, mußte der Frischproviand verstaut werden. Es kamen: Säcke und Kisten mit Gemüse, Kartoffeln, Berge von Broten, Zitronen und Eier in großer Zahl, Zwiebeln, Mulden voll Fleisch, gebratenes Geflügel für die ersten Tage. Noch gestern schien es unglaublich, daß man jemals, ohne über Barrikaden klettern zu müssen, durchs Boot kommen würde. Gestern noch stand ein gut Teil der Säcke und Kisten an Oberdeck, während das Boot bereits randvoll gestopft schien. Jetzt ist das Oberdeck aufgeklart. Kein Werkzeug liegt mehr herum, kein Sack, keine Kiste - nichts. Keine Spur mehr von Schmutz. Die Leinenenden sind sauber aufgeschossen, Bugraum- und Kombüsenluk sind dicht. Das Boot ist seeklar, fertig, von Bereitschaft erfüllt.

Nun gehen wir über die leicht geneigte Stelling. Die drei Schritte über die meterbreite Spanne schwarzen Wassers zwischen dem Boot und der Kaimauer bedeuten mehr als das Übersteigen auf ein Fahrzeug: sie haben etwas Endgültiges. Meine ganze Welt wird nun für Wochen vom Raum dieses Bootes umschlossen sein.

Der WO läßt die Besatzung stillstehen und kommt dem Kommandanten entgegen:

„Melde gehorsamst: Besatzung vollzählig angetreten. Maschinenanlage, Unter- und Oberdeck seeklar!“

„Danke! - Heil Besatzung!“

„Heil Herr Kapitänleutnant!“ tönt es vielstimmig und im Bunker nachhallend zurück.

„Augen geradeaus! - Rührt euch! - Rumschließen!" Die Besatzung schließt einen Kreis um ihren Kommandanten, der sich langsam die Lederhandschuhe von den Händen streift, einem nach dem anderen ins Gesicht schaut und dann sagt: „Letzte Reise sind wir mit allen Torpedos und allen Granaten wieder nach Hause gekommen! - War nicht unsere Schuld! - Schön ist es trotzdem nicht! - Paßt bloß auf, daß wir diesmal das Versäumte nachholen! Ohren steifgehalten, und dann wollen wir schon sehen, daß es diesmal klappt. - Weggetreten!"

Ich klettere auf den Turm. Die Farbe an der Leiter ist naß und stumpf, an manchen Stellen klebt sie noch. Durch das offene Turmluk dringt warmes Licht herauf. Ich rufe hinab. Ein Gesicht erscheint unten. Ich gebe meine Sachen hinunter, dann steige ich selber ein.

Backbord vorn ist meine Koje. Vorläufig kann ich nichts auspacken, denn auf der Koje liegt ein ganzer Berg Tauchretter, ein Stapel Zeitungen, Kriminalschwarten und „Wahre Geschichten". Klettern wir also wieder hinauf. An der Pier hat sich eine Menge Leute versammelt: Werftarbeiter, Soldaten, Mädchen mit Blumen. Eine Musikkapelle nimmt Aufstellung. Der Kommandant hat sich im Turm hoch herausgestellt und beugt sich weit über die Turmverschanzung, damit er Vor- und Achterschiff übersehen kann.

„Alle Leinen los und ein!"

Die Trossen klatschen ins Wasser, werden beigeholt und aufgeschossen. Wir führen noch ein paar verlegene hilflose Abschiedsreden über die sich immer breiter aufschiebende Spanne schwarzen Wassers hinweg. Nun setzt die Kapelle ihre Instrumente an, und die Reden gehen unter im laut nachhallenden Getön. Die letzten Blumen werden an Oberdeck geworfen. Von den E-Maschinen werden wir aus der Bunkerhöhle gezogen. Bleiches Morgenlicht blendet die Augen. Ein Wolkenstreifen brennt zwischen Lagerhäusern auf. Die Sonne steht noch tief. Sie ist, zwischen zwei Schuppen geklemmt und vom Gerüst eines Kranes vergittert, noch ohne Glanz, ein rötlicher Tupfen im Graublau.

Langsam streicht der Bug über die Reihe der Schiffe, die an den Kais liegen, und nimmt die Richtung auf die Ausfahrt auf. Auf einmal durchläuft ein Schüttern das Boot. Die Diesel springen an! Der Pulsstrom der Maschine zittert bis in die letzte Schraube. Unsere Körper werden davon ergriffen. Viele Wochen wird nun das Dröhnen der Diesel Tag und Nacht um uns sein. -

Wir gewinnen die offene See. Das Meer wandert uns entgegen. Der Bug staucht auf und ab, auf und ab, als stünden wir still und das Meer zöge an uns vorüber. Die Küste wird immer flacher, bald bleibt nichts als ein dünner grauer Streifen, der wie ein Trennungsstrich noch eine Weile zwischen Meer und Himmel hingespant ist. Nun vernebeln die Auspuffgase dieses letzte Zeichen vom Land.

Ringsum haben wir nichts als das Meer. Das Unberechenbare, das Abenteuer erwartet uns. - Es ist wunderbar, dieses Schiff unter den Füßen zu haben, unter einer Mannschaft handfester Kerls zu leben. Voraus ist der Himmel grau, als braue es sich da zusammen. Bald wird es dunkel werden. -

DER NORMALTAG

Unser Operationsgebiet liegt im Mittelatlantik. Es wird von zwei Zahlen bezeichnet, die auf der Seekarte aus all der gleichförmigen Bläue ein ganz bestimmtes Quadrat herausheben. Jeder gewöhnliche Dampfer hat einen Hafen zum Ziel. Zwischen Hafen und Hafen erfüllt sich sein Dasein. Er hat seine festen Routen, die er, ohne Haken zu schlagen, auf dem kürzesten Weg zurücklegt. Wir aber stoßen ins Leere vor und kehren nach Wochen in denselben Hafen zurück, aus dem wir ausgelaufen sind. Das Ziel, dem wir zustreben, ist nichts als ein Quadrat auf der Seekarte, das von zwei angenommenen Zahlen bezeichnet wird. Es gibt Tausende solcher Quadrate in der weiten Fläche des Atlantik, jeden Augenblick kann uns ein Funkspruch ein anderes als Ziel zuweisen.

Unser nächstes Ziel ist nur ein vorläufiges, das uns vom Stützpunkt weg in die Weite des Atlantik leitet und unserer Fahrt für die ersten Tage Stetigkeit und Richtung gibt. Unser eigentliches Ziel aber sind die Schiffe des Feindes, die längst nicht mehr auf den alten Routen fahren, sondern mit ständig neuen Ausweichkursen unseren Angriffen zu entgehen versuchen. Wir müssen sie erst aufspüren, müssen uns auf die Lauer legen und pirschen, wie Jäger, die noch nicht wissen, wo sie auf ihr Wild treffen werden.

Um zu unserem Quadrat zu kommen, brauchen wir, nach den Berechnungen des Obersteuermanns, bei Marschfahrt zehn Tage. Wir könnten schneller dort sein, wenn wir die Diesel große Fahrt laufen ließen, es wird aber Marschfahrt gewählt, weil der Brennstoffverbrauch so am günstigsten ist und wir unsere Kraftreserven in den Ölbunkern für die Jagd auf den Feind aufsparen müssen. Wir fahren gleichbleibenden Kurs, solange keine Wetterstörungen auftreten und uns zum Abdrehen zwingen und kein Befehl uns einen anderen Weg bestimmt. Wir fahren in Luftlinie unserem Ziel zu. Der Rudergänger im Turm braucht kaum Ruder zu legen, unter dem Steuerstrich schwankt immer dieselbe Zahl der Kompaßscheibe hin und her.

Die Dinge im Boot haben ihren festen Platz bekommen, und man kann jetzt schnell und unbehindert von einem Ende des Bootes zum anderen gelangen. Die Besatzung hat die Müdigkeit der Hafentage abgeschüttelt und sich in den geregelten Kreislauf der Schiffsroutine hineingefunden. Der Dienst vollzieht sich in Ruhe und geübter Stetigkeit. Unsere Zeit geht dahin wie bei einer Kampftruppe, die hinter der

Kampfstellung liegt und in ständiger Bereitschaft auf das Signal zum Angriff wartet. Wache und Freiwache wechseln im gleichen Rhythmus und formen einen Normaltag heraus, dessen Verlauf hier aufgezeichnet werden soll:

In der Zentrale kurz vor Mitternacht. Leise surren die Lüfter. Durch das geöffnete Turmluk saugen die Diesel einen frischen Luftstrom herab. Die wenigen Lampen sind abgeblendet, damit kein Schein nach oben dringt und uns einem Nachflieger verrät. Es ist, als würde die Dunkelheit den Raum ins Grenzenlose weiten; seine Wände sind nicht mehr erkennbar. Aus den Ungewissen Schattentiefen glimmen grünphosphoreszierende Richtungsanzeiger, die bei höchster Gefahr, wenn alles Licht ausgefallen ist und die Besatzung die Orientierung verloren hat, den Weg zum Turmluk weisen sollen. Nach vorn gibt der Lichtschein, der das Rund der Kugelschottöffnung klar aus dem Dunkel herauszeichnet, dem Raum seine Begrenzung: er kommt aus dem Funkschapp und von der Lampe, die im Gang zur Offiziersmesse brennt. Die Umrisse von zwei Männer sind darin zu erkennen, die auf der Kartenkiste hocken und Kartoffeln schälen. Kaum noch sichtbar lehnt der wachhabende Zentralegast an seinem Stehpult und rechnet im Tauchtagebuch die Füllungen der Reglertanks nach. Mit gurgelnden und zischenden Tönen schwappt unter den Flurplatten das Bilgewasser hin und her. Das Geräusch der Diesel klingt, durch die beiden geschlossenen Schotts hinter der Unteroffiziersmesse gedämpft, als passiere es durch Filter. Mit an- und abschwellendem Brausen laufen die Seen draußen am Boot entlang.

Ich steige durch das Kugelschott. Der wachhabende Funkmaat sitzt, die Muscheln des Kopfhörers an den Ohren, tief zusammengesunken über einem Buch. Er stützt sich dabei auf die Tischplatten rechts und links, die seine Apparate tragen, wie auf Krücken auf. Vor der Kommandantenkoje, dem Funkraum gegenüber, ist der grüne Vorhang zugezogen. Aus schmalen Schlitzern dringt aber Licht und zeigt an, daß der Kommandant auch noch nicht schläft. Vielleicht liest er oder schreibt, wie es seine Gewohnheit ist, im Liegen Briefe, die er schon seit den Hafentagen schuldet, Briefe, die erst nach Wochen abgeschickt werden können.

Meine Füße verfangen sich in ein paar Sachen, die aus dem Horchraum herausgefallen sind, wo sie zum Trocknen aufgehängt wurden. Ich staue alles wieder zurecht: Socken und Seestiefel und meine Nordpolfahrermütze, die nur Augen und Nase freigibt und gewöhnlich vom erkälteten ersten WO auf Wache unter dem Südwester getragen wird.

Die O-Messe scheint auch viel größer. Hinter der Back schläft auf der Sitzbank der Leitende. Er hat seinen Vorhang nur halb zugezogen, so daß ich im Schein der kleinen Leselampe sein Gesicht deutlich sehen

kann, darüber baumelt seine Uhr an ihrer kurzen Kette wie ein eilfertiges Pendel hin und her. Auf den geschlossenen Augenlidern zeichnen sich die Pupillen ab, ein wenig nach der Nasenwurzel zu, als schielte er im Schlaf.

Die Oberkoje gegenüber ist leer, der zweite WO ist auf Wache. In der Unterkoje schläft hinter dem Vorhang der erste WO seiner Wache entgegen, die er in wenigen Minuten antreten muß. Schon geht das Schott zum Bugraum lärmend auf. Der Leitende wirft sich mit einem gurgelnden Laut auf die andere Seite und schläft, das Gesicht den Spinden zugekehrt, schnaufend weiter. Mit verwirrtem Haar kommt ein Mann von vorn in die O-Messe, grüßt, noch ganz verschlafen aus mühsam offenen Lidern blinzeln, und zieht den Vorhang zur Koje des ersten WO zurück: „Zehn vor voll, Herr Leutnant!“

Ein schlafdummes Gesicht kommt aus der Schattentiefe der Koje in den Lichtschein, als dem ersten WO die Wirklichkeit bewußt wird, beginnt er zu schimpfen. Schließlich findet er mit einem Bein aus den Decken, schiebt es staksig über das Kojengitter und wälzt schwerfällig den Körper nach. Der ganze Vorgang sieht aus wie die Zeitlupenaufnahme eines Hochsprunges. Ich will ihn nicht noch weiter reizen und gehe nach vorn.

Zwei schwache Lampen geben dem Bugraum nur halbe Helle. Schwerer, saurer Dunst schlägt mir entgegen: Schweiß, Öl, Bilge, Geruch von nassem Zeug. Das Schlingern des Bootes ist hier am stärksten. Zwei schattenhafte Gestalten torkeln vor den Torpedorohrsätzen hin und her und maunzen: „Unsozial! - Auf die Barrikaden treiben! - Mitten in der Nacht!“ - Da das Boot wieder schwer rollt, kommen sie erst nach etlichen vergeblichen Ansätzen in die Seestiefel. „Holpriges Wetter, was?“ sagt der eine. - „Gibt's wieder nasse Füße!“ Sie ziehen dicke Isländer an und schlingen sich Handtücher um den Hals, damit kein Wasser am Halsbund der Gummijacke eindringen kann.

Die neue Brückenwache versammelt sich in der Zentrale: zwei Mann, der Unteroffizier und der erste WO. Im Ungewissen Licht erscheinen sie in ihrem schweren Ölzeug plump wie Taucher. Es wird kaum gesprochen. Die beiden aus dem Bugraum gähnen noch immer. Der erste WO wischt sich die Augen aus. Der Zentraleheizer hat Kaffee gemacht. Langsam schlüpfend hält der erste WO mit beiden Händen in dicken Lederhandschuhen eine vielfach angestoßene Tasse. Einer nach dem anderen trinkt. Sie wiegen dabei die Bewegungen des Bootes in den Kniekehlen aus, so daß kaum ein Tropfen Kaffee überschwappt. Ab und zu schielen sie nach der Uhr dicht unter der Decke am Sehrohrschacht. Der Unteroffizier schimpft, weil sein Ölhut vertauscht ist, jetzt hat er einen mit verknoteten Strippen. Nun räumt der Zentraleheizer Kanne und Tasse wieder weg. - Zwölf Uhr! Auf die Minute genau entern

die vier auf. Sie brauchen keine Anschnallgurte, die See ist nicht zu grob.

Trotzdem ist die alte Wache, die mit steifen Gliedern von oben kommt, pudelnaß. Der zweite WO hat den Kragen hochgestellt und den Ölhut tief ins Gesicht gezogen. Die Gesichter der anderen sind vom Spritzwasser rotgeschlagen. Sie hängen ihre Gläser über die Haken, und so wortlos, wie die neue Wache sich anzog, schälen sie sich ungelenk und schwerfällig aus den nassen Gummijacken, dann helfen sie sich gegenseitig, die Hosen abstreifen. Der jüngste Mann der Wache belädt sich mit dem ganzen Packen nassen Ölhosen, Öljacken und Südwester und schafft alles nach achtern in den E-Maschinenraum, dem trockensten Raum an Bord, wo er sehr zum Leidwesen des E-Maschinisten die Sachen zum Trocknen zwischen den beiden E-Maschinen und zu beiden Seiten des achteren Torpedorohres aufhängt.

Schnell gurgeln die Männer der abgelösten Wache einen Schluck heißen Kaffee hinunter, ziehen sich die nassen Gummistiefel von den Füßen, putzen ihre Gläser und stauen sie weg. Der Unteroffizier geht nach achtern, der zweite WO mit den beiden Ausgucks nach vorn. Wenige Minuten später hat sich jeder in seine Kojе verholt.

Eine Weile ist wieder Stille, bis der Zentraleheizer die Lenzpumpe anstellt, die das von oben kommende Wasser aus der Bilge nach außenbords befördert. Ich klettere wieder in meine Kojе. Dicht neben meinem Ohr höre ich die See am Boot entlang tasten. Es ist ein langes an- und abschwellendes Schürfen und Rauschen. Manchmal fährt auch ein scharfes Zischen dazwischen.

Beim Wachwechsel der Maschine um zwei Uhr werde ich wieder munter. Die Maschinenwachen müssen durch die U-Messe hindurch, wo ich schlafe. Für eine Weile stehen dabei die beiden Schotts zum Dieselraum offen. Brausend schlägt der Diesellärm in den Raum, und die Maschinen saugen in mächtigen Zügen die Luft an, so daß der Vorhang vor meiner Kojе hochweht. Beim Vorüberzwängen an der nicht abgeschlagenen Back zieht ihn einer mit dem Rücken ganz auf. Ich halte die Augen geschlossen und gebe mir Mühe, nicht auf die Stimmen der Männer zu hören. Noch kann ich mich an den Schlaf klammern. Doch nun wird Licht gemacht. Der Schein der Lampe, die dicht neben mir von der Decke strahlt, trifft mein Gesicht, und ich werde völlig wach. Es riecht stark nach Dieselgas im Raum. Die abgelösten Maschinenmaate ziehen ihre ölverschmierten Jacken und Hosen aus, nehmen ein paar Züge aus ihren Apfelsaftflaschen und klettern halblaut schwatzend in die Kojen. Noch einmal wird das Schott aufgestoßen, und als letzter erscheint der E-Maat. Er schließt das Schott krachend hinter sich und schaltet große Beleuchtung ein. Ich weiß aus vorangegangenen Nächten, was nun kommen wird. Eine verwünschte Neugier treibt mich immer wieder, aus

halbgeschlossenen Augen heimlich das Schauspiel zu beobachten, daß sich jede Nacht wiederholt.

Der E-Maat stellt sich vor dem Spiegel auf, der am Schott angebracht ist, und schneidet sich ein paar Fratzen. Mit dem Daumennagel fährt er ein paarmal nach beiden Richtungen über die Zinken seines Kammes. Nun zieht er seine Haare nach vorn über das Gesicht. Nach einer Reihe von Versuchen gelingt es ihm, den Scheitel an der richtigen Stelle zu ziehen. Wenn er sich etwas vom Spiegel entfernt, sehe ich, daß sein Gesicht von einer verklärten Andacht erfüllt ist. Jetzt kommt der Augenblick, wo er sich mit schräggelegtem Kopf von rechts und links betrachtet. Dann geht er zu seinem Spind, in dem er eine Weile herumkramt, bis er sich wieder, diesmal mit einer Büchse Pomade in der Hand, vor dem Spiegel aufbaut. Die Pomade streicht er sorgsam zwischen die Zinken des Kammes und führt ihn dann wieder durchs Haar, bis er eine ganz glatte Fläche erzielt, in der sich die Lampen spiegeln. - Nun packt er zufrieden die Utensilien weg, zieht die Jacke aus, fährt, ohne die Senkel zu lösen, aus den niedrigen Schuhen und wälzt sich auf die Kojen. Das Licht läßt er brennen. Fünf Minuten später klettere ich hinab, um zum Schalter zu kommen. Dabei werfe ich einen Blick in die Kojen des E-Maaten und sehe, daß die ganze Pracht wieder zerstört ist. - Mit Pomade und Kamm hält bei uns im Boot einer in all dem Dreck und Gestank die Fahne der Zivilisation hoch.

Der offizielle Tag beginnt um sieben. Die Lautsprecher brüllen mit größter Lautstärke durchs Boot. „Ich bin die Lilli, die Lilli aus Najanka. Das ist die kleine Stadt in Kamerun am Tanka.“

Ich gebe mir jeden Morgen Mühe, genau herauszubekommen, wo die Lilli her ist und wie dieser Fluß in Kamerun richtig heißt. Sie singt aber zu abgehackt, und mein geographisches Wissen reicht nicht aus. Die Lautsprecher kann man nur etwas leiser schalten, ganz abstellen aber kann man sie nicht, da sie der Befehlsübermittlung dienen. So müssen wir uns in die Willkür des Funkmaaten schicken, der in seinem Schapp den Plattenspieler bedient.

Jeden Morgen erbittert mich die Vorstellung, daß es eigentlich erst vier Uhr ist. Um für die Funkmeldungen das Umrechnen zu ersparen, richten wir uns nach deutscher Sommerzeit. Wir sind außerdem vom Nullmeridian schon so weit nach Westen entfernt, daß zwischen der Sonnenzeit unseres Standortes und unserer Uhrzeit ein weiterer Unterschied von zwei Stunden entsteht. Doch meinen Kummer über das zu frühe Aufstehen kann ich leicht beschwichtigen, indem ich mir vorhalte, daß es ja im Grunde ganz gleich ist, wohin wir den Tagesanfang legen, genau so gleichgültig wie in einem Bergwerk. Der Wechsel von Wache und Freiwache vollzieht sich in Intervallen, die von der Tageszeit gar nicht berührt werden. Sowohl tags wie nachts sitzen

wir unten im Boot bei elektrischem Licht, denn wir haben ja keine Bulleyes und keine Oberlichter.

Der Backschafter der U-Messe trägt nun schon Tassen fürs Frühstück der Unteroffiziere auf. Es wird Zeit, daß ich mich aus den Decken schäle, sonst trete ich den Herren, die unter mir an der aufklappbaren Back essen wollen, nachher in die Marmeladenteller. Der Leitende kommt auf dem Wege zur Morgenvisite der Maschinen durch den Raum, und wir führen, während ich meine Schuhe suche, die ich diesmal hinter zwei Rohren sicher festgeklemmt hielt, unser sich täglich kaum abwandelndes Morgengespräch:

„Na?“

„Ja!“

„Gut geschlafen?“

„Warum auch nicht?“

„Wie sieht's aus?“

„Comme si - comme ça!“

„Barometer?“

„Steigt!“

„Selbst dran schuld!“

Nun klaube ich mir die Fusseln der Woldecken aus den Bartstoppeln. Der Kamm, den ich durch die Haare ziehe, wird jeden Morgen völlig schwarz. Wie ein Filter scheinen die Haare die festen Bestandteile des Öldunstes aufzufangen.

Die Morgenwäsche vollzieht sich auf dem Klo. Wenn wir mit dem Frühstück so lange warten wollten, bis alle durchgeschleust sind, könnten wir abends frühstücken. Reiben wir uns also nur die Augen ein bißchen aus und setzen uns ungewaschen zu Tisch!

Der Leitende kommt mit öligen, an einem Fetzen Twist nur notdürftig abgewischten Händen zurück, der zweite WO sitzt schon auf seinem Klappstuhl, während der Kommandant sich noch zu waschen scheint. Der Leitende murmelt: „Gutes Vorbild! - Schneidig, schneidig!“

Der Koch ist schon um sechs geweckt worden. Er hat Rührei gemacht, das für gewöhnlich kalt auf den Tisch kommt. Dazu gibt es Butter, fad schmeckendes Büchsenbrot und schwarzen Kaffee, der „Negerschweiß“ genannt wird. Gegen den Negerschweiß wehrt sich mein Magen mit Entschiedenheit.

„L I, ich weiß nicht, der Kaffee schmeckt mir immer weniger!“

Der Leitende schlingt seinen Bissen hinunter:

„Müßtest dir mal die Zähne putzen, vielleicht wird's dann besser!“

Nun erscheint der Kommandant mit Zahnpasteflecken auf der Backe und von der Feuchtigkeit gedunkeltem Bart, sagt „Guten Morgen, ihr Ferkel!“ und zwängt sich in seine Ecke. Eine Weile stiert er vor sich hin ins Leere, und keiner wagt etwas zu sagen, bis er nach der Tagesparole fragt.

„Procul negotiis“, schlägt der Leitende vor und übersetzt sogleich, um keinen bloßzustellen: „Fern von den Geschäften.“

Der Kommandant nickt: „Fern von den Geschäften! - Ausgezeichnet! - - - Stimmt schon für die ganze Woche! - Stimmt seit dem Auslaufen!“

Unsere morgendliche Verdrießlichkeit läßt sich kaum verhehlen.

Aus dem Radio plärrt der Refrain: „Ich bin glücklich, ich bin froh, und ich sag dir auch wieso -“

Im Boot ist jetzt großer Morgenverkehr. Alle paar Minuten muß irgendeiner von vorn nach achtern oder von achtern nach vorn. Da ich auf meinem Klappstuhl mitten im Gang sitze, muß ich jedesmal aufstehen.

Nun will der Kommandant auch noch den Kalenderspruch wissen. Der Kalender hängt über seinem Schreibtisch unter einem holzgeschnitzten Dackel mit Glasaugen. Er versorgt uns mit praktischer Lebensphilosophie. Zuweilen lesen wir daraus vor wie aus einem Witzblatt. Für heute heißt der Spruch:

„Wer schwankt, fällt leicht um!“

„Prägnant, prägnant!“ höhnt der Leitende.

Nach dem Frühstück bleiben wir noch eine Weile sitzen und pflegen die Elegie der Morgentafel, während aus dem Lautsprecher eine schmelzende Stimme fragt: „Liebst du mich? - Noch gestern hast du diese Frage verneint -“, wozu der zweite WO vernehmlich seufzt und die Augen verdreht.

Mit unverhohlenem Widerwillen macht sich der Kommandant nach dem Frühstück ans Kriegstagebuchschreiben und setzt für eine Stunde später Fähnrichsunterricht an. Der Leitende verschwindet wieder nach achtern, der zweite WO macht sich mit seinem Papierkram zu schaffen, und der Backschafter kommt zum Abbacken.

Als ich auf dem Wege nach achtern wieder durch die Zentrale gehe, ist der runde Ausschnitt des Turmluks noch von schwarzer Nacht ausgefüllt. Die Luft von oben ist kalt und feucht. Ich habe noch keine Lust, aufzuentern. -

Der Obersteuermann steht über den Kartentisch gelehnt und koppelt. Er hat seit zwei Tagen keine Besteck nehmen können, immer waren die Gestirne hinter dichten Wolkenzügen verborgen. So kann er den Schiffsort nur noch annähernd bestimmen, indem er etwa stündlich die zurückgelegte Wegstrecke mit dem Kurs in die Karte einträgt. Wind und Seegang aber treiben das Boot ab, so daß der tatsächliche Schiffsort nicht mehr genau mit dem gekoppelten übereinstimmt. Eine Weile schaue ich dem Obersteuermann über die Schulter zu, wie er mit Stechzirkel und Lineal hantiert, und lange mir dabei ein paar Backpflaumen aus der Kiste, die für die Verdauung dicht neben dem Kartentisch für jedermanns Zugriff aufgestellt ist.

Als ich beim Hochschauen sehe, daß die kleine Lampe am Schapp „H“, unserem Klo, nicht brennt, krame ich schnell aus meinem Spind Waschlappen und Seife hervor und bin mit schnellen Schritten am Schott zum Klo, ehe noch ein anderer bemerkt hat, daß „Schangs“ ist. Das Lichtsignal hat der Leitende gebastelt. Es leuchtet auf, sobald von innen der Verschlußhebel auf „besetzt“ gestellt wird. Es ist eine der kleinen, liebenswürdigen Erfindungen, die die Mühsal des Alltags erleichtern, denn nun brauchen wir uns nicht mehr in Ungewißheit und Zweifel von einem Ende des Bootes durch den engen Gang zum anderen zu winden, um dann schließlich vor verschlossener Tür zu stehen.

Im Schapp „H“ ist das kleine Waschbecken mit Hähnen für Süßwasser und Salzwasser. Mit dem Süßwasser muß gespart werden. Es langt nur zum Zähneputzen und für eine Katzenwäsche mit dem Waschlappen. Wer auf eine ausführlichere Reinigung Wert legt, braucht nur den Salzwasserhahn aufzudrehen und kann mit der immer bereitliegenden Salzwasserseife auch den schönsten Schaum erzielen.

Seine Bedeutung bekommt das Schapp „H“ vor allem aber durch den „Triton“, unser Patentklosett, das an Stelle des üblichen baumelnden Porzellangriffs mit der Aufschrift „ziehen“ ein verzwicktes Hebelsystem aufweist, dessen Bedienung durch technische Zeichnungen und Erklärungen in einem Plakat klargemacht wird. Aus der technischen Skizze geht zwar hervor, daß die Anlage für Preßluftbetrieb eingerichtet ist, es hat an Bord aber noch keiner Gebrauch von der Preßluft gemacht; der Leitende hütet seine Preßluft wie ein Proviantmeister seine Schinken. Man pumpt also, und der Pegelstand des Beckeninhaltes steigt, statt abzunehmen. Man zweifelt an der Richtigkeit der Hebelstellung. Da ist ja die Zeichnung: Außenbordsventil nach rechts! - Stimmt! - Stimmt überhaupt alles. Man schindet sich ab, bis einem dann jemand aus großer Güte den Trick verrät, die bestimmte Hebelstellung, mit der man die Leitung kneifen kann, so daß sie mit voller Wirkung saugt.

Noch ganz außer Atem vom Pumpen stauere ich mein Waschzeug wieder zwischen die Apfelsaftflaschen im Spind und gebe mich sodann dem Vergnügen hin, die Nummer eins, den Personalchef und Spieß des Bootes, bei der Leitung des „Reinschiff“ zu beobachten.

Es ist immer nur die Hälfte der Besatzung auf Stationen, die andere befiehlt die Nummer eins jetzt zum Feudeln und Fegen, was mit viel Durcheinander und Befehlslärm vor sich geht, damit nur jeder im Boot von der Wichtigkeit dieser Aktion nachhaltig überzeugt wird.

Vor dem Funkschapp hebt der Koch die Flurplatten auf und verschwindet mit bedeutungsvollem Gesicht in der Unterwelt, wo er zwischen dem Geschlinge der Rohrleitungen in den Räumen, die nicht von der Batterie ausgefüllt werden, einen großen Teil seines Proviantes

eingelagert hat. Büchse nach Büchse kommt zum Vorschein, und zuletzt taucht der Koch selbst wieder auf.

Für eine Weile beobachte ich die Tätigkeit des Zentralemaaten. Er ist ein stiller, nachdenklicher Mensch, die rechte Hand des Leitenden. An seinem kleinen Pult stehend, macht er seine Tageseintragungen ins Tauchtagebuch. Jede Ab- oder Zunahme des Gewichtes durch Verbrauch von Wasser, Treiböl und Proviant und auch die Verlagerung der Gewichte muß er vermerken und die Nachfüllung der Regel- und Trimmzellen bestimmen, damit die Gewichtsverhältnisse im Boot die gleichen bleiben und jederzeit die zum Fluten oder Lenzen erforderlichen Wassermengen bekannt sind. Nach einer Weile legt er seinen Bleistift hin und macht sich an den Flutverteilern zu schaffen. Er öffnet das Flutventil zu einer Regelzelle und läßt Seewasser nachfließen, um den Gewichtsausgleich für irgendwelchen Verbrauch zu schaffen. Darauf beginnt er mit den Vorbereitungen zum Prüfungstauchen. Er läßt mit der Hilfslenzpumpe, deren Leitungen in alle Räume führen, alle Bilgen durchlenzen und aus einer Flutleitung in ein Gefäß, das dicht neben seinem Pult angebracht ist, Seewasser einfließen, in das er einen luftgefüllten Glaskörper mit geeichter Verdrängung eintaucht. An der Skala kann er die Dichte des Seewassers feststellen. Je nach der Dichte des Seewassers muß zugeflutet oder gelenzt werden.

Ich bin immer wieder verblüfft, daß sich so kleine Änderungen im spezifischen Gewicht des Wassers für das Boot bemerkbar machen können. Der Zentralemaat aber hat mich aufgeklärt, daß eine Änderung des spezifischen Gewichtes des Wassers um ein tausendstel Gramm erfordert, daß auch das spezifische Gewicht des Bootes, um es in der Schwebe zu halten, um den tausendsten Teil geändert werden muß. Das entspricht bei einem Boot von fünfhundert Tonnen bereits einer Gewichts Differenz von über fünfhundert Kilogramm. Ein Übergewicht von fünfhundert Kilogramm aber würde das Boot sinken lassen, denn um es in der Schwebe zu halten, muß es durch den Reglertank bis auf fünf Kilogramm genau ausgewogen werden.

Der Leitende taucht auf mit Werkzeug in der Hand. Er ist wieder an einer Erfindung. Jeden Tag kommt er auf etwas Neues. Gestern hat er Entlüfterleitungen umgelegt. „Der sägt uns noch das Boot kaputt und nimmt es uns unterm Hintern auseinander“, bemerkt der Zentralemaat. Heute früh hat er uns angekündigt, daß nun bald keine abgebrannten Streichhölzer mehr im Turm herumliegen würden, und hat ein Blatt Papier mit Formeln und Zahlen bekritzelt. Jetzt öffnet er die Hand und zeigt mir ein rundes Ding, eine Spule dichtgewickelten Draht in einer Hartgummifassung. „Ein Widerstand“, sagt er so obenhin und verschwindet im Turm. Der Zentralemaat klärt mich auf, daß es sich nur noch um eine Viertelstunde handeln kann, bis wir einen elektrischen

Zigarettenanzünder im Turm haben, und wirft einen anerkennenden Blick nach oben: „Ja, der Leitende.“

Der Obersteuermann kramt seine Bücher hervor. Er blättert im Stromatlas, um die Besteckversetzung zu ermitteln. Dann versucht er etwas über das Wetter der nächsten Tage und Wochen zu ergründen. Er hat dazu Monatskarten, die nach Erfahrung von Dampfern für jeden Monat Hauptwindrichtungen und Hauptwetterlagen angeben. Auch die Zeit der Mondauf- und -untergänge und des Dämmerungsbeginns gilt es aus Tabellen zu berechnen. Der Obersteuermann hat wieder alle Hände voll zu tun. Er ist einer der meistbeschäftigten Leute an Bord, denn neben seiner navigatorischen Tätigkeit ist er noch der Führer der dritten Wache.

Oben ist es immer noch dunkel. Der Kreisausschnitt des Turmluks wandert herüber und hinüber, an ein paar Sternen kann ich seine Bewegungen erkennen. Am Rudergänger vorbei, der an der Vorderseite des Turmes dicht an die Wand gedrückt zwischen seinen Geräten hockt, entere ich auf und stecke den Kopf in den Wind.

„Ein Mann auf Brücke?“

„Jawohl!“ kommt die Stimme des ersten WO zurück.

Ich greife mit der Linken den blanken Vorreiber des Turmluks, mit der rechten Hand eine am Sehrohr angebrachte Eisenstange und ziehe mich ganz aus dem Luk heraus. Kalt faßt mir der Wind ins Gesicht. Er ist mit Feuchtigkeit beladen, und seine Stöße lassen mich erschauern. Wie unter einem Zwang suche ich, ehe ich mich der Betrachtung des Himmels hingeebe, den Horizont ab. Ungebrochen liegt das Rund der Kimm um uns. -

„Wind hat vor einer Stunde nach Westen gedreht“, sagte der erste WO.

Wir laufen gegen die See an.

Die Posten stehen unbeweglich. Ihre Gläser wandern von einer Grenze ihres Sektors zur anderen - hin und zurück - wieder und wieder. Manchmal setzt es einer ab, beobachtet mit bloßem Auge eine Weile, überschaut den Gesamtblick, den Himmel vor allem, und führt das Glas wieder vor die Augen.

Im Westen ist noch völlige Dunkelheit. Im Osten aber ist die Nacht entzweiggesprungen. Wohl steht der Mond noch weißlich fahl am Himmel, rund wie ein Ei, das die Nacht ausgebrütet hat, doch vom Horizont schwebt ein Hauch grünlichen Lichtes hoch, fließt breit und zeichnet immer größere Stücke der Kimm dunkel gegen hell ab. In halber Höhe reißt es ein paar Wolken aus der abseitigen Versunkenheit der Nacht und hellt ihre Ränder auf.

Wir fahren durchs Morgengrauen wie ein Geisterboot. Das Gepatsche der Wellen, die unter uns an der Rundung der Tauchtanks hochlecken, klingt wie von weit her. Das Rauschen der Bugwelle ist

kaum zu hören. Über dem Wasser liegt Nebel, der sich allmählich in Streifen zerfasert. Es ist, als ob das Wasser rauchte. Durch den Nebel strömt ohne Laut ein kalter Wind. Allmählich hebt sich der Nebel ganz weg. In weichen Wellen kommt die Morgendämmerung. Das Nachtmeer wird vom Licht getroffen. Überall zuckt und zittert es unter den Berührungen des Lichtes.

Der erste WO wendet sein Gesicht dem Turmluk zu: „An Kommandant: Dämmerungsbeginn!“ und danach: „An Obersteuermann: Chance zum Sterneschießen!“

Jetzt sehe ich auch: Hoch oben, fast im Zenith, flimmern noch bleich ein paar Sterne. Die Kimm zeichnet sich nun ringsum schon klar und deutlich ab. Der Obersteuermann wird zu genauen Messungen kommen.

Eilfertig kommt er herauf, nimmt einen schnellen Rundblick und nickt mit dem Kopf, was eine Anerkennung für die Gestirne und die Kimm bedeuten soll. Dann läßt er sich den Sextanten heraufreichen und beginnt seine Arbeit.

„Stoppuhr klar?“ fragt er nach unten.

„Jawohl!“ kommt es herauf.

Jetzt drückt er sein rechtes Auge gegen das Okular und legt den Kopf in den Nacken. Mit verkniiftem Gesicht visiert er einen Stern an und senkt ihn dann in seinem Gerät auf die Kimm herab.

„Rigel - Achtung - Null!“ ruft er nach unten. Dann liest er den Winkelwert ab. Er braucht noch einen zweiten Stern. Das Spiel wiederholt sich:

„Beteigeuze - Achtung - Null!“

Unten in der Zentrale sind die genauen Zeiten und die Höhen aufgeschrieben worden. Jetzt klettert der Obersteuermann hinab und berechnet mittels der nautischen Tafeln unseren Schiffsort.

Nach einer Weile fangen die Wolkengebäude plötzlich Feuer, und im Nu steht der ganze östliche Himmel in Brand. Amethystfarbenes Licht quillt über den Saum der Kimm und füllt den ganzen Himmel. Glut und Brand. Dazwischen Wolken wie dunkler Qualm mit Violett am Untersaum. Der Himmel ist in Tumult geraten, und das ganze Meer ist rot wie von einem ungeheuren Gemetzel. Wir fahren durch die Röte hindurch, und auch auf unserer Back liegt roter Widerschein.

Nun schiebt die Sonne ihren oberen Rand über die Kimm. Der Himmel verfärbt sich grünlich und bekommt allmählich eine blaugraue, gegen die Kimm blasser werdende Tönung, und während die Sonne schnell höher steigt und blendenden Glanz gewinnt, verlieren die Wolken ihre Farbe, und das Wasser wird wieder dunkel. Wie Sprünge zucken weiße Schaumstreifen durch die dunkle Fläche.

Das Meer sieht heute wie die Landschaft eines Vorgebirges aus. Runde, abgeschliffene Hügel, auf- und abschwingende und sich überschneidende Linien. Die Hügel rollen unter dem Boot durch. Sie

heben uns auf und ab. Wenn ein Windstoß kommt, laufen Furchen und Runzeln über ihre Flanken.

Möwen kreisen mit unbewegten Flügeln um das Boot. Ihr Gefieder leuchtet blendend auf und stumpft wieder ab, wenn sie gegen die Sonne stehen. Sie recken die Köpfe und blicken uns aus starren Augen an. Wir sind weitab vom Land. Mich beschäftigt für eine Weile die Frage, wo sie wohl herkommen könnten.

Der Tag verspricht schön zu werden. Leise summt der zweite WO vor sich hin. Dann macht er eine weitausholende Geste, die den ganzen Meeresanblick umfaßt, und deklamiert pathetisch:

„Wenn ich in der Früh
So durchs Wasser zieh,
Hügel auf und -ab -“

Dann langt er mit einem schnellen Griff sein Glas, als wäre er über seine undienstliche Regung entsetzt, nimmt es vor die Augen und sucht mit geradezu verbissener Emsigkeit seinen Sektor ab, ohne daß lange Zeit ein Wort fällt. Der Himmel wölbt sich immer höher, er saugt sich voller Bläue, die blassen und zerfaserten Wolkenstreifen werden immer schleierhafter. Unverdeckt steht das Gestirn wie ein Zyklopenauge im Blau. Der Wind nimmt die letzte Trübung aus der Luft. Die Kimm zeichnet sich haarscharf ab. Über ihr ist das Blau des Himmels eine Spur heller, als wollte es sie noch deutlicher absetzen.

Im Turmluk erscheint die weiße, von Rostflecken übersprenkelte Mütze des Kommandanten. Ohne ein Geräusch zu machen, stemmt er sich herauf, verkneift die Augen zum Rundblick und stellt sich mit gespreizten Beinen neben dem offenen Luk auf. Mit tief in die Taschen gestemmtten Händen macht er abwechselnd das rechte und das linke Knie krumm, je nachdem das Boot sich wälzt. So kann er in aller Gemütsruhe dastehen, ohne sich anlehnen zu müssen.

Der zweite WO beginnt wieder Mörikes Versen Gewalt anzutun und sie auf die Seefahrt zu beziehen. Er steht auch nicht davon ab, das Ergebnis versuchsweise mit einem Summen zu vertonen. Das Gesicht des Kommandanten verzieht sich dabei vor listiger Freude zu immer neuen Grimassen.

„Prächtig, prächtig, das Wetterchen“ - murmelt der zweite WO zwischen den Händen hindurch, die mit den Fingerspitzen das Glas stützen, und wendet sich schließlich mit zutraulich fröhlicher Miene mir zu, um meine Zustimmung einzuholen: „Großartig - was?“ - Und da steht nun der Kommandant! Der zweite WO starrt ihn an wie eine Erscheinung, und der Alte hat sein Vergnügen an der zusammengestotterten Meldung und dem roten Kopf.

„Paßt mir bloß gut auf, Leute!“

Da fährt eine gutgezielte Salve Spritzwasser über das Schanzkleid und trifft den Kommandanten genau ins Gesicht, daß die Pfeife verlischt. Grollend verschwindet er eine Etage tiefer. Jetzt ist der kleine zweite WO die Genugtuung in Person.

Für neun Uhr ordnet der Kommandant das tägliche Prüfungstauchen an, um das Boot genau auszuwiegen, damit bei Alarm nicht erst viel gelenzt und geflutet werden muß und um festzustellen, ob alle Ventile und Verschlüsse in Ordnung sind.

Reibungslos läuft das Manöver ab: Die Brückenwache steigt ein und besetzt die Tiefenruder. Der zweite WO schließt das schwere Luk und zieht den Deckel fest. In Sekundenschnelle, als wäre Alarm, melden die Räume tauchklar. Der zweite WO befiehlt „Fluten“, und die Zentraleheizer reißen die Schnellentlüftungen auf. Brausend und zischend entweicht die Luft vor dem von unten nachdrängenden Wasser aus den Tauchtanks. Das Boot wird vorlastig, und der Zeiger des Tiefenmanometers beginnt über die Zahlen des Zifferblattes zu streichen. Noch ein dröhnender Wellenschlag gegen die Brücke, jetzt ist der Turm untergeschnitten, und auf einmal reißt das Brausen der Wellen ab. Es ist beklemmend still. Kein Schüttern der Diesel mehr, kein Summen der Entlüfter. Auch das Radio verstummt, denn die Funkwellen dringen nicht mehr bis zu uns.

„Boot auf Sehrohrtiefe einsteuern!“ befiehlt der Kommandant. Nach den Weisungen des Leitenden wird Ruder gelegt, und langsam dreht sich der Zeiger des Tiefenmanometers zurück, bis er auf Sehrohrtiefe stehenbleibt. Der zweite WO ist aufgeentert und geht nun Sehrohrwache oben im Turm.

Es wird auf kleine Fahrt gegangen, und die Tiefenruder werden möglichst wenig gebraucht.

Jetzt wiegt der Leitende das Boot aus: „Hundert Liter fluten! - Dreißig Liter nach vorn! - Beide Ruder Mitte!“

Das Boot darf nun weder steigen noch fallen. Wie ein Luftschiff muß es in der gleichen Höhe schweben bleiben.

Die Wassersäule im „Papenberg“ bleibt stehen. Der Leitende nickt zufrieden.

Jetzt kann mit geringster Schraubenarbeit manövriert und das Boot mit Hilfe der vorderen und achteren Tiefenruderpaare leicht in Horizontallage gehalten werden.

„Klar zum Peilen!“ gibt der Leitende über die Sprechanlage durchs Boot. Im Bug- und Heckraum werden die Verschlüsse zu den Peilrohren aufgemacht, an die Peilstäbe wird Kreide geschmiert, und wenn der Leitende an seinen Instrumenten abliest, daß das Boot genau waagrecht liegt, werden aufsein Kommando: „Achtung Null“ die Peilstäbe auf Grund gestoßen, wieder herausgezogen und abgelesen. Dann kommen die Meldungen aus den einzelnen Räumen:

„Torpedozelle eins x Liter.“

„Torpedozelle zwei x Liter.“

Der Zentralemaat trägt die Meldungen sofort ins Tauchtagebuch ein. Sie müssen sich mit seinen errechneten Ergebnissen decken.

Der Kommandant steigt durch die Öffnung des Kugelschotts in die Zentrale.

„Alles klar?“ fragt er den Leitenden.

„Jawohl!“

„Welcher Einsteuerunterschied?“

„Boot einhundertfünfzig Liter zu leicht und dreißig Liter achterlastig“, meldet der Leitende.

„Hat das der Zentralemaat vorbereitet?“

„Jawohl!“

„An Zentralemaat - leidlich zufrieden.“

Die ruhige Unterwasserfahrt wird auch vorn im Bugraum genutzt. Die Torpedos müssen „gepflegt“ werden. Im Nu sind die Hängematten weggezurrst und die Kojen hochgeklappt. Die Männer ziehen ihre Hemden aus und schlagen an den Ladeschienen Flaschenzüge an. Ihr Wohnraum verwandelt sich mit eins in eine Maschinenhalle. Schon sind die Heißringe an den Wagen, die auf den Ladeschienen laufen, die Bodenverschlüsse der Torpedorohre werden geöffnet. Mit einem horizontal arbeitenden Flaschenzug werden die dick eingefetteten, mattblinkenden Aale einer nach dem anderen aus den Rohren gezogen und an die Ladeschiene gehängt. Jeder der Männer hat seine festeingespielte Rolle. Zug um Zug wickelt sich die Arbeit ab: Die Luftkessel der Torpedos werden nachgefüllt, die Antriebsmaschinen werden durchgetörnt, damit alle Lager und Wellen leichtgängig bleiben. Auch die Seiten- und Tiefenruderapparate werden durchprobiert, und an den Schmierstellen wird Öl nachgefüllt. Die Körper der Männer glänzen bald vor Schweiß im schwachen Licht. Es ist harte Arbeit, die hier jeden Tag getan werden muß, damit die Waffen immer scharf bleiben.

Ich gehe nach achtern in den Dieselraum. Wie überhitzte Tiere strahlen die stillstehenden Diesel ihre Wärme aus. Auch hier wird gearbeitet. Die Flurplatten sind an einer Stelle aufgehoben. Der Saugkorb der Dieselbilge ist verstopft. Von unten zwängt sich ein Mann herauf. Er ist mit Öl und Dreck besudelt.

„Reich mal 'n Twist her!“ Dann verschwindet er wie ein Kanalisationsarbeiter wieder in der Unterwelt.

Währenddessen liest der Dieselobermaschinist ab, wie oft der Tagesverbrauchstank gefüllt worden ist, und berechnet danach den Tagesverbrauch.

„Wieder acht Tonnen weniger“, bedeutet er mir mit schmerzlich verzogenem Gesicht.

Der Kommandant steht in der Zentrale und „knobelt“. Er hat eine Karte auf dem Kartentisch ausgebreitet. In tiefem Nachsinnen greift er hin und wieder zum Zirkel und legt wohl auch den Winkel an.

„Hier müßte man jetzt stehen! - Oder hier! - Oder da!“

Mit der Zirkelspitze umreißt er die Gebiete, in denen Geleitzüge gemeldet sind.

„Aber bis wir erst mal dort sind!“

Er rätselt, wo die Geleitzüge wohl marschieren könnten. Weichen sie nach Norden aus, weil die Nächte länger sind? Schlagen sie ihre Bögen nach Süden? - Es ist das alte Lied: Unruhe, Jagdgier und keine Beute!

Die Arbeiten im Bugraum und im Dieselraum sind beendet. Durch die Sprechanlage gibt der Kommandant in alle Räume: „Klarmachen zum Auftauchen!“

Die Brückenwache macht sich unter dem Turmluk fertig.

„Auftauchen!“ befiehlt jetzt der Kommandant.

„Vorderes Tiefenruder oben zehn, hinteres oben fünf“, leitet der LI das Auftauchmanöver ein.

„Anblasen!“

Aus Stahlflaschen zischt jetzt Preßluft in die Tauchtanks, deren Entlüftungen noch während des Tauchens wieder geschlossen wurden. Das darin befindliche Wasser wird durch die offenen Flutklappen wieder nach unten herausgedrückt.

„Boot steigt! - Turm kommt frei! - Boot ist raus!“ meldet der Leitende.

Durch das geöffnete Turmluk entweicht der Überdruck.

„Ausblasen mit Diesel!“

Das vollkommene Ausblasen der Tanks wird, um Preßluft zu sparen, durch die Abgase der eben angesprungenen Dieselmotoren besorgt.

Die Wache entert auf. Schon ist das Schaukeln des Bootes in neues Vorwärtstreben übergegangen. Das Anschlagen der Wellen hat sich wieder in scharfes Zischen verwandelt. Als ganz ausgeblasen ist, befiehlt der Kommandant: „Wegtreten von Tauchstationen!“

Um zwölf Uhr bringen die Backschafter das Mittagessen durch die Kugelschotts. Wir können heute ohne Schlingerleisten essen und brauchen die Schüsseln, die auf der Back keinen Platz; haben, nicht zwischen den Oberschenkeln zu halten. Es gibt Flottenspeck mit Kartoffeln und Rosenkohl.

Sofort nach dem Essen ist Wachwechsel, damit für die anderen die Mahlzeit noch warm ist.

Nach dem Essen ist große Nachfrage nach „Schangs“ zum Rauchen, und jeder wacht eifersüchtig darüber, daß keiner zu lange oben bleibt. Auf der Brücke dürfen neben den Posten wegen der dauernden Fliegergefahr nur immer zwei Mann erscheinen. Der Kommandant hat aber den Raum im Turm um das Sehrohr herum zum Rauchen freigegeben. Wenn mehrere gleichzeitig hinaufwollen“ müssen

sie sich schon sehr zusammendrängen, um in der Enge Platz zu finden. Dieser Platz im Turm ist „an der Dorflinde“ getauft worden, obwohl er nicht das geringste von Traulichkeit an sich hat. Man behilft sich eben!

Ein Heizer kommt herauf. Er zündet sich eine Zigarette an, kauert sich wie ein Araber auf seinen Schenkeln nieder und gibt sich mit geschlossenen Augen der Wohltat der Zigarette hin. Noch ehe er ganz zu Ende geraucht hat, kommen von unten schon Rufe der nächsten Anwärter auf den Platz.

Bei den Landtruppen wird für gewöhnlich, wenn sie nicht von ihren Verbindungen abgeschlossen sind, nach dem Essen Post verteilt. Die Postverteilung gehört zu den großen, mit Neugier und Spannung erwarteten Ereignissen des Tages. Für uns gibt es keine Post, keine Briefe, keine Pakete, keine Zeitungen. Wir sind ohne Nachrichten aus der Heimat und können keine Nachrichten geben. Unsere einzige Verbindung mit dem Land ist der Funk. Doch über die Funkwellen gelangen nur Befehle an uns, und wir selbst dürfen nur knappe Meldungen senden.

Ich klettere wieder auf die Brücke. - Das Wetter hat sich eingetrübt. Unter dem Himmel ist eine graue Hülle gespannt. Das Licht der Sonne ist tot und abgestorben. Sie ist nur noch ein weißlicher Fleck, als hinge sie hinter dichtbeschlagenem Glas.

Für eine Weile verliere ich mich, über die Gitterstäbe der Relling gebeugt, in der Betrachtung des Wassers, das unter mir brausend und zischend, mit Luft milchig verquirlt, am Boot entlangschießt. Blasen und Schaumstreifen finden sich wie auf einem endlosen Webstück zu immer neuen Mustern zusammen. Von dem weißen Streifen lasse ich meinen Blick achteraus führen. Eine lange, wenige Meter breite Bahn, auf der die rundum hochzuckenden Wellen geglättet sind, als wäre eine Schleppe darübergegangen und hätte alles Aufbegehrende niedergedrückt, zeichnet unseren Weg. Rechts und links davon flechten sich die zwei schäumenden Zöpfe des Kielwassers und lösen sich langsam wieder auf. Noch in Sichtweite dringen von beiden Seiten die kurzen Kabbelseen in die geglättete Bahn, und das Meer hat die Spuren unseres Weges getilgt.

Der Leitende kommt herauf. Er ist auf einen Klön aus: „Was gibts denn hier zu sehen?“

„Schweinsfische, große Schweinsfische!“

„Wo denn?“

„Sind eben abgehauen.“

„Schade!“ sagt der Leitende.

Am Nachmittag liegt der größte Teil der Freiwächter auf den Kojen. Auf dem Boot gibt es für die Besatzung keinen zusammenhängenden Nachtschlaf, und das dauernde Schlingern und Rollen, das durch Gegenbewegungen des Körpers ausgeglichen werden muß, macht

müde. Um der Müdigkeit, die auch mir wie Nebel den Kopf umhüllt, nicht nachzugeben, setze ich mich auf das Wachstuchsofa, die Koje des Leitenden in der O-Messe, und lange mir ein Buch vom Bord. Mittendrin schlage ich es auf:

„- - - Großsegel und Bagien werden aufgegeit, bis sie, nur von den Gordings und Geitauen gehalten, in Bäuchen unter den Rahen hängen. Die gesamte Besanbesegelung wird geborgen und der Besanbaum mittschiffs geholt - - -“

Es wird viel gelesen an Bord. In den Seitenspinden über der Koje des Kommandanten ist eine Bibliothek untergebracht. Die kulturhistorischen Werke darin sind die am besten erhaltenen, während die Seiten der Kriminal- und Abenteuerromane, die in großen Massen kurz vor dem Auslaufen an Bord gebracht werden, vor Zerlesenheit kaum noch aneinanderhaften. Nicht lange, und ich nehme beim Lesen nur noch den optischen Eindruck der Zeilen wahr. Eine Weile gebe ich mir noch Mühe, dann stecke ich das Buch zurück und gehe in die Zentrale.

Der Vorhang vor der Kommandantenkoje ist wieder zugezogen. Der Kommandant und der Leitende sind nicht an den Wachwechsel gebunden, sie können schlafen, wenn es nichts anderes zu tun gibt. Der Kommandant tut es mit Vorsatz und Beharrlichkeit. Er schläft, wenn es nur irgend geht, als würden nächste Woche die Preise für Schlaf maßlos in die Höhe schießen. Er greift kaum in den Ablauf der Schiffsroutine ein. Nach den ersten Tagen, die mit dauerndem Prüfungstauchen ausgefüllt waren, um die Mannschaft wieder in Schwung zu bringen, ist seine Gegenwart weniger augenscheinlich als spürbar. Er hält es mit den Göttern, deren Macht ja auch in ihrer Unsichtbarkeit beruht. Bei der kleinsten Störung jedoch, die ihm nicht entgehen kann, weil er nicht durch Wand und Tür abgetrennt ist und alles im Boot mithört, bekommt der Übeltäter seine scharfe Kritik zu hören. Ich weiß, daß er während des Angriffs tage- und nächtelang nicht von der Brücke weicht. Jetzt spart er mit Bedacht seine Kräfte. Er hat sich eine Maxime aufgestellt: „Man muß sich vorbereiten! Man kann gar nicht genug schlafen, damit man die besten Nerven hat, wenn es darauf ankommt.“

Um vier Uhr werden Maschine und Brücke abgelöst, mit der neuen Brückenwache entere ich auf. Der Himmel ist grau und eisig. Der Wind hat aufgefrischt. Das Meer ist ein riesenhaftes Brandungsfeld geworden. Die Seen gehen noch nicht hoch, aber jede See bricht sich. Das Meer sieht weißgrau und greisenhaft aus.

Der zweite WO summt nicht mehr vor sich hin. Als er sich mir zudreht, zeigt er ein mürrisches, verkniffenes Gesicht, von dem die Nässe tropft. Dauernd müssen die Gläser zum Putzen in die Zentrale hinabgereicht werden. Dem zweiten WO geht es nicht schnell genug, bis sie wieder heraufkommen, unwillig fordert er Eile. Sie müssen hier oben

jetzt höllisch aufpassen, der Sichtkreis ist zusammengeschrumpft bis auf zwei Seemeilen Radius.

Ich gehe zusätzlich Ausguck. Es ist noch keine halbe Stunde vergangen, da brüllt der steuerbord achtere Ausguck: „Flieger in sechzig Grad!"

Blitzschnell fährt der zweite WO herum und folgt dem ausgestreckten Arm des Ausgucks. Für den Bruchteil einer Sekunde erfasse ich einen dunklen Punkt im Grau, dann bin ich schon am Turmluk. Während ich mich durchfallen lasse, höre ich den zweiten WO Alarm geben. Schwer schlagen meine Stiefel auf den Flurplatten auf. Mit einem Sprung bin ich zur Seite, schon kommt der nächste von oben, der zweite Posten schlägt ihm auf die Schultern. Die Alarmglocken schrillen scharf durchs Boot, Der Leitende kommt mit einem Satz durchs Kugelschott.

„Flutän!" höre ich von oben die Stimme des zweiten WO.

Fragend steht das Gesicht des Kommandanten vor mir.

„Flieger in sechzig Grad!"

Die Schnellentlüftungen werden gezogen, die rotweiß markierten Handräder aufgewirbelt. Die Brückenposten haben die Tiefenruder besetzt. Schon wird das Boot vorlastig. Das Bilgewasser zischt nach vorn. Lederjacken und Handtücher lösen sich von der Wand und stehen wie steife Arme schräg im Raum. Eine Pütz rasselt gegen die Vorderwand. Langsam, als müßte er einen zähen Widerstand überwinden, setzt sich der Zeiger des Tiefenmanometers in Bewegung. Die Blicke kleben an ihm fest. Wir möchten ihm helfen, möchten ihn schneller in Gang bringen können.

„Alle Mann voraus!" befiehlt der Leitende. In fliegender Eile, mehr fallend als laufend, stürzen die Leute durch die Zentrale nach vorn, damit das Boot schneller auf Tiefe kommt. Der Kommandant beobachtet aus zusammengekniffenen Augen das Spiel der Zeiger. Sein Gesicht ist verschlossen.

Er duckt sich hinter die Rudergänger, es sieht aus, als zöge sich sein Körper vor Spannung zusammen. Preßluft zischt - das Boot ist abgefangen. Wir warten, einen beengten Herzschlag nach dem anderen.

„Gleich kommen die Bomben!" der Kopf denkt immer denselben Gedanken. „Gleich kommen die Bomben!"

Das Fallen der Schweißwassertropfen, das man sonst nie hört, klingt überlaut in die Stille. Der Kommandant hat sich auf die Kartenkiste gehockt, ich sehe nur noch seinen zusammengekrümmten Rücken. Er löst sich als erster aus der Starre, erhebt sich und winkt wie ein verärgerter Dirigent mit der linken Hand ab, während er die Rechte tief in die Hosentasche schiebt. „Nichts!"

„Schwein gehabt!" sagt der Leitende.

„Vorläufig unter Wasser bleiben!" befiehlt der Kommandant und dann zum zweiten WO gewendet: „Gut, zweite Wache!"

Erst kurz vor dem Abendbrot tauchen wir wieder auf. Die Sicht ist kaum besser geworden. Unter dem grauen Himmel sind dunkle Wolken aufgezogen. An manchen Stellen hat das Grau wie ein fadenscheiniger Stoff dünne Stellen. Für eine Weile sieht es aus, als wäre das Licht augenblicks bereit, wieder aufzubrechen und den ganzen Himmel zu überfluten. Aber dann wird es dunkel. Im Grau des Himmels wird wie auf nassem Papier ein dunkles Blauschwarz gelöst, das allmählich breitfließt und schließlich auch die letzte Ungewisse Helligkeit im Westen wegschwemmt.

Zum Abendbrot müssen wir Schlingerleisten aufsetzen und ständig auf der Hut sein, daß uns die Suppe nicht überschwappt. „Ganz ungewöhnliches Wetter! Muß sich um eine nordatlantische Störf front handeln!" sagt der Kommandant kauend. Während des ganzen Abendessens erfahren wir von ihm nichts weiter. Er bleibt still. Die Erfolglosigkeit unserer Fahrt hat ihn völlig vergrämt. Nach dem Abendessen ist es wieder sehr ruhig im Boot. Die Entlüfter summen. -

Wenn aber das Schott zum Bugraum aufgeht, dringt von vorn Gesang und Stimmengewirr bis in die Zentrale. Im Bugraum läßt man wieder fünf gerade sein, trotz des Wetters und trotz der Tatsache, daß das Boot noch alle Aale im Bauch und schon einen guten Teil des Brennstoffs verfahren hat.

„Gehen wir nach vorn!" sage ich zu mir, „singen wir einen Shanty mit und treiben uns die Grillen aus!"

„Großer Rabatz im Kettenkasten!" sagt der Obersteuermann mit anerkennendem Nicken, als ich durch die Oberfeldwebel-Messe komme.

Nun mache ich das Schott auf. Es ist wie immer schummrig im Bugraum. Diesmal haben sie sogar noch ein Stück rotes Papier vor die Lampe geklemmt.

„Was ist denn hier los?"

„Jubel, Trubel, Heiterkeit!" tönt es mir vielstimmig entgegen.

Dicht bei dicht hocken die Freiwächter im Schneidersitz auf den Bodenbrettern, während über ihnen Hängematten tief durchgebaucht langsam hin und her pendeln, nur wenige Zentimeter über ihren Köpfen. Mit den Rücken lehnen sie gegen die Kojen. Es wird noch gegessen. In der Mitte des Kreises liegen halbgeöffnete Ölsardinendosen, ein Napf mit Butter, Vierkantbrot und zwei lange Würste auf dem Boden. Man braucht keine Teller.

„So kann wenigstens nichts herunterfallen", bedeutet mir der kleine Zentraleheizer.

Sie könnten gut die Räuberszene aus Carmen darstellen, wie sie da so im Halbdunkel hocken, mit Hemden, die über viel mehr Löcher verfügen, als für Kopf und Arme nötig wären, mit ölverschmierten

Drillichjacken, gestreiften Pullovern oder völlig nackten Oberkörpern. Einige haben schon bedrohliche schwarze Bärte im Gesicht, andere blonde Schifferkrausen, und Benjamin, der flotte Junge aus Elmsbüttel, hat sich ein verruchtes Menjoubärtchen zurechtgestutzt. Sie sehen durchaus nicht sehr gesellschaftsfähig aus, und ihre Reden klingen auch nicht wie die von Klosterbrüdern. -

Jetzt langt sich Benjamin das Brot, greift mit der anderen Hand zum Backslappen, der in der Mitte liegt, wischt den grünen Schimmel weg und drückt das Brot gegen die schweißnasse Brust. Mit einem großen Messer zieht er dicke Scheiben herunter und macht sich mit Gleichmut daran, aus den grünverschimmelten Brotstücken den noch gesunden Kern herauszuschneiden. Es bleibt nicht sonderlich viel übrig. Die Reste wirft er mit Schwung in die Pütz, die dicht am Schott steht.

Das Boot holt über. Lederjacken und Ölzeug entfernen sich von der Wand. Wir müssen uns an den Halteseilen der Kojen festklammern. Die Pütz fällt um. Das verschimmelte Brot verstreut sich. Aus der Tiefe des Raumes kommt wüstes Fluchen. Ich spähe zwischen Köpfen und Hängematten hindurch ins Dunkel.

„Da tanzt ja einer völlig nackt herum!“

„Der Brückenwilli! - Der zerweicht seinen Alabasterleib“, werde ich aufgeklärt.

Aus den Kojen kommt schwermütiger Gesang. Eine Teepfütze zwischen unseren Füßen läuft langsam auf die eine Seite und dann wieder, nachdem sie sich eine Weile bedacht hat, auf die andere Seite. Vorn scheppert die Waschschüssel, die der Brückenwilli zwischen den Torpedorohren festgeklemmt hatte, mit viel Lärm hin und her.

Nun holt Benjamin seine Mundharmonika hervor, klopft sie umständlich in die leere Handfläche aus, führt sie mit eingezogenen Lippen in der hohlen Hand ein paarmal vor dem Mund hin und her und kommt dann auf eine Melodie, die er mit weichen schnellen Schlägen der freien Hand leicht tremolieren läßt. Frensen summt dazu. Einer nach dem anderen hält mit. Nun kommen sie auf den Text:

„Wir lagen vor Madagaskar
und hatten die Pest an Bord,
in den Kesseln verfaulte das Wasser,
und täglich ging einer über Bord.“

„Ruhe im Schiff! - will schlafen!“ hört man eine tiefe Stimme von oben aus der Hängematte, als käme sie vom lieben Gott.

„Hab dich man nich so!“ weist der Brückenwilli die Stimme zurecht.

„Ruhe, sage ich!“

„Noch ein Wort, und du bist 'n anatomisches Wunder!“ wettet jetzt Frensen, während Benjamin eifrig mit doppelter Lautstärke weiterbläst.

Als aber gar eine Kriminalschwarte von oben mitten in den Kreis auf die Bodenbretter knallt, wird das als Signal genommen, von unten gegen die Hängematte loszuboxen. Der Brückenwilli gestaltet die Strafmaßnahmen noch wirkungsvoller, indem er sich hinsetzt und mit dem Fuß auf die Hängematte loshaut.

„Stimmt's nun wieder?“ fragt er zuletzt befriedigt und ganz außer Atem.

Dann geht es weiter:

„Der lange Hein war der erste.
Er soff von dem faulen Naß.
Die Pest gab ihm das Letzte
und wir ihm ein Seemannsgrab.
Ahoi - ahoi...”

Das Ahoi ziehen sie lang und legen alle Gefühle hinein.

„Noch Tee?“ fragt Benjamin den kleinen Dieselheizer Börner.

„Noch!”

Benjamin kippt die mächtige Kanne an. Es kommt lange Zeit nichts. Benjamin kippt weiter, und nun schießt plötzlich ein dicker Strahl aus der Kanne über den Tassenrand hinweg und ergießt sich über Brot, Wurst und Ölsardinendosen.

„Oh, du ewiger Mistpfützenkrebs!“ wütet Frensen und rappelt sich hoch. Auch die anderen müssen sich in Sicherheit bringen.

„Sauzucht!”

„Kauf dir bloß bald einen Schwanz und geh als Affe!”

„Sowas ham se vor der Sintflut in'n Busch geschafft und krepieren lassen!”

Es hagelt nur so auf den armen Benjamin herein, und es bleibt ihm nicht viel mehr übrig, als ein schuldbewußtes Gesicht zu machen und mit dem Backslappen die Bescherung wieder aufzufeudeln.

„Au, verflucht, schon zehn vor voll!” stellt Frensen fest.

Sie müssen sich fertigmachen für die nächste Wache.

Der Brückenwilli meutert: „Kein Dasein! - Kaum sitzt man mal, dann muß man schon wieder hoch - Mist!”

Frensen beschwichtigt ihn: „Reg dich nicht auf, das schadet deinem Teint!” Und während er sich umständlich in sein Lederzeug verpackt, hält er eine Rede: „Was ihr überhaupt wollt - ist doch alles in bester Ordnung. Uns kann es ja gar nicht besser gehen. Nehmt mich zum Beispiel mal her: Zu Hause duzen sie mich alle, hier werde ich sogar von den Herren Offizieren mit ‚Sie‘ angeredet. Zu Hause, - du meine Güte, - da muß ich stundenlang bis in die Fabrik laufen, hier brauch' ich bloß durch die paar Schotts bis zur Stätte meiner Arbeit!” Er wirft sich in die Brust und schaut sich um: „Na, stimmt's? Oder hab' ich recht?”

„Toller Philosophendampfer!" stöhnt Benjamin.

Dann verschwindet er mit dem Oberkörper in seiner Kojen, um aus dem Spind an der Seitenwand etwas hervorzugraben. Frensen, der nun fertig ist und sich aufmacht, knallt ihm im Vorübergehen ein paar Handfeste auf die straff gespannte Hose und ist durch das Schott verschwunden, ehe Benjamin wieder zum Vorschein kommt, wobei er sich vor lauter Hitzigkeit auch noch den Kopf einrennt.

„Hat gegessen, nich?" erkundigt sich teilnahmsvoll einer aus der Runde.

„Gleich fresse ich dich auf und spuck' die schäbigen Reste in die Pütz!" gerät jetzt Benjamin in Harnisch.

„Streu aber Chlorkalk drüber", berät ihn der Brückenwilli, „sonst stinkt das hier noch mehr, langt mir schon so!"

Das Schott geht auf.

„Fünf vor voll", brüllt eine Stimme in den Raum.

Die neue Wache bricht auf. Der runde Himmelsausschnitt im Turmluk ist kaum einen Schimmer heller als der schwarze Rahmen des Luks.

„Ein Mann auf Brücke?"

„Jawohl!" kommt es von oben zurück. Es ist die Stimme des ersten WO. Langsam gewöhnen sich die Augen ans Dunkel und erkennen die schattenhaft schwarzen Gestalten der Posten, die reglos wie Steinblöcke stehen. Ich lehne mich gegen das Schanzkleid. Bommtschtschjwumm schlagen die Wellen gegen das Boot. Dazwischen klingt scharfes Zischen und dumpfes Brausen. Schaumschnüre schimmern fahl und flechten sich in das Dunkel ein. Tschum tschjum. Wieder und wieder schlägt das Meer den dumpfen Gong der Bootswandung. Ein Brecher rauscht über das Vorschiff, und der Netzabweiser gibt einen kleinen singenden Ton, der sich wie ein goldner Faden in den dunklen Stoff der Nacht wirkt. Der Widerschein eines einzelnen Sternes zuckt seitab auf den Wellen hin und her. Ich stemme mich höher heraus, bis ich das ganze Vorschiff übersehen kann. Am Boot entlang schimmert das Wasser grünlich auf, als wäre es von innen her durchleuchtet, und zeichnet die Formen des Bootskörpers deutlich aus dem Dunkel heraus.

„Verdammtes Meerleuchten!" knurrt der erste WO.

Die Mondsichel fließt hinter Dunststreifen breit. Ab und zu blinzelt ein Stern auf und verlischt wieder. Unter den zerstreuten Sternen fahren wir dahin.

„Verdammt dunkel", grollt der erste WO wieder und dann zu dem Brückenposten: „Paßt mir bloß auf!"

Als ich wieder in die Zentrale hinunterkomme, hockt der Kommandant noch auf der Kartenkiste. Er nimmt seine Pfeife aus dem Mund, wendet mir sein Gesicht aus dem Halbdunkel ganz zu und sagt: „Noch nicht schlafen gehen!"

Ich weiß nicht, worauf er hinauswill. Nun macht er eine verschmitzte Miene und zeigt wortlos mit dem Pfeifenstiel auf zwei Zentraleheizer, die über den Flutverteilterventilen beschäftigt sind. Beim Näherhinschauen sehe ich, daß sie Kartoffeln reiben. „Wenn die Außenwelt nicht mit Ereignissen aufwartet, müssen wir eben unserem Innenleben gesteigerte Aufmerksamkeit zuwenden!“ klärt mich der Kommandant auf.

„Na und?“

„Kartoffelpuffer!“ sagt lakonisch der Kommandant und nickt.

Ich kann mich gar nicht genug wundern, der Kommandant ist richtig aufgekratzt. Ich muß mit ihm in die Kombüse. „Da wollen wir doch mal - da wollen wir doch mal -“, murmelt er in einem fort unternehmungslustig vor sich hin. In der Kombüse schickt er den Schmutt zur Koje und langt sich selbst Tiegel und Fett. Ein Heizer kommt aus der Zentrale mit der Schüssel voller geriebener Kartoffeln. Schon zergeht das Fett in der Pfanne. Der Kommandant freut sich wie ein Schuljunge, hebt den Tiegel hoch und läßt es von einer Seite auf die andere zischen.

„Gleich geht der erste vom Stapel!“

Von hoch oben, daß das Fett nur so aus dem Tiegel spritzt, gießt er den Teig ein. Wie ein über seine Retorten gebeugter Chemiker beobachtet er, wie der Teig langsam fest wird und sich bräunt. Mit krauser Nase zieht er den aufsteigenden Duft ein. Nun kommt der große Augenblick, da der Kartoffelpuffer Salto drehen muß. Ein Schwung, der Puffer fliegt durch die Luft, und da liegt er schon wieder brav und flach in der Pfanne, oben goldbraun. Der Kommandant vollführt vor Begeisterung in der engen Kombüse einen Barentanz, so daß ich mich hinter die Leiter zum Kombüsenluk retten muß. Nun ist es soweit: der erste Kartoffelpuffer kann probiert werden. Wir reißen uns jeder ein Stück heraus und halten es eine Weile mit hochgezogenen Lippen zwischen den Zähnen, bis es sich halbwegs abgekühlt hat.

„Toll, was?“ bemerkt der Kommandant.

Der Schmutt muß nochmals hoch und große Dosen mit Apfelmus holen. Allmählich häufen sich schon die fertigen Kartoffelpuffer zu einem gehörigen Stapel. Es wird nun Zeit zur Ablösung für die Maschinenwache. Das Schott geht auf, und ölverschmiert kommt der erste in die Kombüse. Verblüfft starrt er den Kommandanten an und will sich schnell durch den Raum drücken.

„Halt! Stop!“ ruft ihn der Kommandant an. Gehorsam bleibt der Mann stehen. Nun muß er nach Befehl Augen zu- und Mund aufmachen, und der Kommandant stopft ihm hinein, was nur irgend hineingeht. Zuletzt schmiert er noch einen Löffel Apfelmus über die Füllung, wobei auch das ganze Kinn etwas mit abbekommt.

„Kehrt marsch! Der nächste!“

Die Prozedur wiederholt sich. Mit der neu aufziehenden Wache wird genau so verfahren. Unser gestapelter Vorrat ist im Nu aufgebraucht. Der Leitende erscheint. Das Ereignis hat sich im Boot herumgesprochen.

„Da ist ja alles dran!“ entfährt es ihm.

„Kein Platz hier!“ ruft der Kommandant mit hitzerotem Kopf und fuchtelt dem Leitenden mit einem langen Messer vor dem Gesicht herum. Schnell wird das Schott von außen wieder geschlossen.

Wir rühren fleißig die Hände. Schon kommt Grund in der Schüssel zum Vorschein. Bis zum nächsten Wachwechsel haben wir das ganze Boot abgefüttert.

Der Zeiger der Uhr ist schon über die Zwölf gerückt.

Der Kommandant räkelt sich und wischt sich mit dem Jackenärmel den Schweiß vom Gesicht. Zuletzt stöhnt er wie eine Lokomotive, die Dampf abläßt, und ich muß es mir gefallen lassen, daß mir ein paar handfeste Schläge auf die Schultern knallen.

„Los, aufessen!“ schiebt er mir den letzten Puffer hin. Er schaut mir dabei zu und ist die Zufriedenheit in Person. Wir haben uns betätigt. Wir haben uns die Grillen ausgetrieben. Mit schweren Bäuchen verholen wir uns auf die Kojen. Schon im Halbschlaf höre ich in den Unterkojen die beiden Dieselmaate reden. „Mensch, der Alte, der kommt auf die ausgefallensten Ideen!“

„Haste was dagegen?“

„Ach, Mensch, bist du doof! Allah erhalte dir die Schräglage deiner Gedanken!“

FUNK

Das Drahtseil des Netzabweisers, in den die Kugeln der Porzellanisolierungen eingeflochten sind, ist unsere Antenne. Durch sie sind wir ständig mit dem Befehlshaber auf dem festen Land verbunden. Er bestimmt von seinem Lagebunker aus den Weg jedes einzelnen Bootes und weiß ständig, an welcher Stelle der Wasserwüste es sich befindet. Das Gefühl, nicht allein auf uns gestellt zu sein, nicht von aller Verbindung abgeschnitten im Atlantik zu treiben, gibt uns Rückhalt und Kraft.

Gegenüber der Kojе des Kommandanten hat der Funker sein schmales Schapp. Er ist ein sehr blasser und stiller Mensch mit dem Gesichtsausdruck einer Spitzmaus. Wenn ich mir die Gesichter der einzelnen Leute vergegenwärtigen will, fällt er mir immer zuletzt ein. Er lebt scheu und zurückgezogen.

Zwischen den Tischplatten, auf denen seine Apparate stehen, hat er sich auf eine verzwickte Weise zurechtgehockt. In den Händen hält er ein Buch: einhundertunddrei Gedichte von Ringelnatz. Seine Kopfhörer hat er so übergestülpt, daß nur eine Hörmuschel am Ohr anklemmt. So kann er ankommende Morsezeichen und mit dem freien Ohr zugleich auch Befehle aus dem Boot hören. Manchmal zieht sich sein Mund breit, und die Augen werden klein vor Freude über die Verse. Auf einmal wandelt sich jedoch sein Ausdruck jäh, als zöge ein Wolkenschatten über eine in der Sonne liegende Landschaft. Auf seiner Stirn bildet sich ein Gewirr von Falten. Seine Hand greift zum Stift. Auf einem Block beginnt er Zeichen zu schreiben. Sein Blick ist dabei aus schmal zusammengekniffenen Augen ins Leere gerichtet. Er schreibt wie unter einem suggestiven Zwang. Mit der linken Hand dreht er hin und wieder an den Knöpfen seiner Apparate. Ich beuge mich über seinen Tisch und höre die dünnen Töne aus den Muscheln des Kopfhörers wie das leise Zirpen von Insekten. Noch weiß keiner von uns, auch der Funker nicht, ob dieses Diktat, das im gleichen Augenblick Hunderte oder Tausende von Seemeilen entfernt abgegeben wurde, uns gilt. Ob es den Erfolg eines Kameraden meldet oder Unglück bedeutet. Der Funker schaut auf; sein Blick bekommt wieder Schärfe. Er reicht uns ein Blatt Papier mit einer sinnlosen Buchstabenfolge aus seinem Schapp. Erst beim Entschlüsseln formen sich die rätselhaften Silben zu Worten und werden schwer von Sinn und Schicksal:

„An BdU. aus Geleitzug zwei Dampfer fünftausend und sechstausend Bruttoregistertonnen, sieben Stunden Wabo-Verfolgung, abgedrängt, stoße nach. U X!“

Der entschlüsselte Funkspruch wird in die Funkkladde eingeschrieben, der Kommandant liest ihn, zeichnet ihn ab und reicht die Kladde weiter. Die anderen Offiziere lesen ihn auch und zeichnen ihn auch ab. Der letzte gibt die Kladde zurück. Aus dem Funkschapp kommt ihm der Arm des Funkers entgegen.

Ein typischer Funkspruch, der die Geschichte eines Angriffs mit den dürftigsten Worten umschließt, der Überwindung, Erfolg, Not, ein knappes Davonkommen nach sieben Stunden des Grauens, und den zähen, ungebrochenen Kampfwillen der Besatzung in denkbar knappster Form mitteilt.

Wir kennen die Kameraden, die auf diesem Boot fahren. In diesem Augenblick sind sie uns ganz nahe, als wären sie unter uns. Der Funkspruch ist für uns wie ein Trost, ein beschwichtigender Zuspruch: wieder ist ein Boot durch ein paar Funkworte in den Bereich der Gewißheit gerückt.

Sieben Stunden Wasserbomben! Wir wissen, was diese kurzen Worte bergen, kennen die schreckliche Blöße, in der sich ein Boot befindet, das durch Stunden mit Wasserbomben gejagt wird. - Sie haben es wieder einmal hinter sich. Überstandene Gefahren haben etwas Tröstliches, als wäre das Maß der Gefahr, das ein Boot durchzustehen hat, auf das Quentchen genau vorausbestimmt und Stück für Stück abzuleisten wie eine Arbeit. Wir sprechen nicht über die Not, in der sich die Kameraden befanden. Wir verbergen unsere Gedanken voreinander, als wären wir insgeheim an eine Abmachung gebunden, Gefahren zu verschweigen. Wir sprechen nur von ihrem Erfolg. Die Erfolge der Kameraden nähren unseren Kampfwillen und schüren die Sehnsucht nach der Begegnung mit dem Feind.

Die Funkmeldung hat das manchmal aufkeimende Gefühl des Alleinseins im riesigen Kampfraum verscheucht. Wir wissen, daß zur selben Sekunde alle Boote, die gleich uns den Feind suchen, diese Nachricht aufgefangen haben, und daß das der Funker beim Befehlshaber im Schein seiner kleinen Lampe auf dem festen Land die Nachricht getreulich aufgenommen hat, und daß nun auf der großen Karte im Lagezimmer des Befehlshabers eins der roten Fähnchen, die den Standort der Boote kennzeichnen, umgesteckt wird.

Wenn ich den Funker an seinen Apparaten hantieren sehe, scheint er mir mit übersinnlichen Mächten in Verbindung zu stehen wie mein Physiklehrer, der uns wieder und wieder auf mit Sand bestreuten Metallplatten die Ornamente der Klangfiguren hervorzauberte, indem er die Platte mit einem Fiedelbogen in Schwingung brachte. Ich weiß über das Wesen der Klangfiguren genau so Bescheid wie über die

elektrischen Wellen, die Funktionen von Röhren und Spulen und die Wege der Kupferdrähte in den grauen Apparaten. Dennoch, trotz des mitteilbaren Wissens um die physikalischen Gesetze bleibt mir die Gleichzeitigkeit von Aufgabe und Empfang einer Nachricht ungeachtet der Entfernungen und ohne sichtbare Leitung Wunder und Zauberei.

Es vergehen nur Minuten, bis unser Funker die Kladde wieder herausreicht. Diesmal ist es ein Funkspruch des BdU an ein Boot, das hoch im Norden steht. Es soll mit Höchsthochfahrt einen neuen Angriffsraum besetzen. Anscheinend wird in diesem Gebiet ein Geleitzug vermutet. An den unsichtbaren Fäden des Funks wird das Boot nun zu einer bestimmten Stelle im Atlantik gezogen. Über Tausende von Seemeilen von der Zentrale des Befehlshabers entfernt, wird es ferngelenkt. Es nimmt seine Jagd auf, ohne selbst etwas vom Feind zu sehen.

Ich erfahre durch diesen Funkbefehl wieder, was Geführtwerden bedeutet. Die Fläche, die unser Gesichtskreis aus der unendlichen Wasserlandschaft herausreißt, ist fast ein Nichts. Wir könnten monatelang kreuz und quer fahren, ohne die Rauchfahnen zu entdecken, die sich hinter der Kimm in allen Richtungen der Windrose verbergen können. Wir kämen kaum zum Erfolg, wenn nicht unsere Kurse sinnvoll berechnet wären. Der Gesichtskreis jedes Bootes wird zu einem kleinen Steinchen in einem großen Mosaik. Der einzelne Stein hat nur geringen Wert, mit anderen Steinen aber fügt er sich dem wägenden und zusammenfassenden Geist des Befehlshabers zu einem Bild zusammen, auf dem sich die Bewegungen des Feindes deutlich abzeichnen. Mag der Feind seine Geleitzüge nach noch so ausgeklügelten Kursen fahren lassen, irgendwo werden die Rauchwolken seiner Schiffe von den Brückenposten eines Bootes gesehen, das seine Beobachtung sofort an den Befehlshaber meldet.

Am Nachmittag schenken uns die Funkwellen noch eine Nachricht. Diesmal empfangen wir sie durch das Radio wie alle Menschen daheim:

„Deutsche Unterseeboote versenkten vor der Küste Kanadas einen Zerstörer, westlich Gibraltar eine Korvette, an der Küste der Cyrenaika und vor Murmansk je ein Bewachungsfahrzeug!“

Aus dem Lautsprecher tönt das Englandlied. Der zweite WO haut mir auf die Schulter: „Fast nicht auszudenken!“ Er macht dazu ein Gesicht, als hätte ihn der Weihnachtsmann beschenkt.

„Es wird immer toller - immer toller! Fehlen bloß wir noch im Mittelatlantik!“ sagt der Alte und darauf mit unternehmungslustiger Tonlage: „Wartet, wartet, noch ein Weilchen!“-

Der Leitende wiederholt immer wieder memorierend: „Kanada - Gibraltar - Cyrenaika - Murmansk“, als suche er sich in Gedanken auf dem Globus diese Stellen der Erdkugel zusammen. Er faßt sich als erster. Er zieht eine arrogante Grimasse, blickt in die Runde, als wäre alles sein Verdienst, und bringt sein Schlagwort an: „Warum auch nicht?“

„Alte Großschnauze!" sagt der Kommandant.

GAMMELN

Wir fahren nun schon seit Wochen. Wir haben kein Ziel, auf das wir unsere Gedanken richten könnten. Wir fahren ins Leere. Gleichförmig haspeln sich die Tage ab. Sie schieben sich im Osten über die Kimm hoch und verblassen im Westen. Wir haben ihre Reihenfolge vergessen. Es ist, als wolle uns jeder neue Tag mit Nachdruck davon überzeugen, daß alle Einsatzbereitschaft, Mut, Können und Geschicklichkeit keinen Wert haben, wenn nicht das Glück dazukommt und einen Dampfer vor die Torpedorohre laufen läßt. Die Schiffsroutine läuft stur ab, ohne Zwischenfälle. Tag für Tag dieselben Verrichtungen, derselbe gleichförmige Wechsel von Wache und Freiwache durch die Stunden des Tages und der Nacht. Die Bartstoppeln werden länger. Auf den Broten wachsen Schimmelpilze. Unsere Sturheit wird immer größer. „Trostlos!“ sagt der Leitende einmal ums andere.

Während die Stunden und Tage in der Mühle der Zeit zu Schrott zermahlen werden, der uns langsam zwischen den Händen wegsickert, feilt das unablässige Angespanntsein an unseren Nerven. Auch während wir auf der Koje liegen, bleiben unsere Sinne in ständiger Bereitschaft. Unser Schlaf ist nicht fest, sondern eine dünne Hülle, die leicht vom kleinsten fremden Geräusch durchstoßen werden kann. Während wir schlafen, setzen die vielfältigen Geräusche im Boot nicht aus: die Diesel schüttern und rauschen, die Seen zwischen draußen vorüber, durch das geöffnete Turmluk pladdern von Zeit zu Zeit Wassergüsse herab. Dann wieder summen die Entlüfter, oder die Lenzpumpen springen an. Diese Geräusche beunruhigen uns nicht. Die kleinste Unregelmäßigkeit aber wird von unseren Nerven sofort wahrgenommen. Wir liegen immer auf der Lauer. Die Gefahr läßt sich nicht voraus bestimmen. Sie kann sich hinter jeder Wolke verbergen und hinter jeder Welle lauern. Trotz der scheinbaren Ruhe müssen wir ständig auf die Begegnung mit dem Feind gefaßt bleiben.

Unsere Tage gehen dahin wie Wachen um einen Brand, der nur innen glostet. Dennoch darf keiner einschlafen, weil jeden Augenblick die Flammen hoch und gefährlich und alles versengend aus der weißen Asche herausschlagen können.

Nur die technischen Bezeichnungen für unsere Tätigkeit ändern sich von Zeit zu Zeit: an Stelle von „Anmarsch ins Operationsgebiet“ ist „Abfahren von Suchkursen“ getreten. Die „Suchkurse“ wurden von

„Vorpostenstreifen" abgelöst. Jetzt ist unsere Aufgabe: „Auf- und Abstehen im Angriffsraum".

In dem Gebiet, in dem wir uns befinden, wird Schiffsverkehr von Westen nach Osten vermutet. Wir dampfen dementsprechend durch die hohe Dünung von Süden nach Norden. Der Maschinentelegraph steht auf „Kleine Fahrt". Der Ton der Diesel ist dünn und holprig. Die Bugwelle kräuselt sich müde und ohne Glanz. Wir schleichen förmlich durch das Wasser. Wir müssen Brennstoff sparen. Trotz der geringen Fahrt verringert sich aber unser Brennstoffvorrat von Minute zu Minute.

„Für nichts und wieder nichts!" sagen die Heizer mit verbissener Wut. Die Leute haben Sorge, wir könnten den Brennstoff verfahren, ohne einen Dampfer vor die Rohre zu bekommen. Bei der letzten Reise ist es dem Boot so ergangen. Ohne einen Torpedo verschossen zu haben, lief es nach mühseliger, sehr langer Unternehmung in den Stützpunkt ein. Kein Siegeswimpel flatterte am Sehrohr. Mit vernagelten Mäulern stand die Besatzung an Oberdeck.

„Wird genau wieder so!" sagen die Schwarzseher.

„Die Kerls, die Tommies, die scheinen uns zu meiden!"

Einen halben Tag brauchen wir, um unseren Angriffsraum abzufahren, dann stehen wir an seiner Nordgrenze. Durch das geöffnete Turmluk ruft der Rudergänger nach oben: „Zeit zur Kursänderung!"

„Hart Backbord! - Neuer Kurs einhundertachtzig Grad!" befiehlt der Wachoffizier.

Der Bug streicht unendlich langsam über den Halbkreis der Kimm. Das Heckwasser krümmt sich wie ein Schlangenschwanz, und langsam schiebt sich die Sonne auf die andere Seite des Bootes.

„Einhundertachtzig Grad liegen an!" kommt die Stimme des Rudergängers von unten.

Der Ruderlageanzeiger steht nun auf der Einhundertachtzig. Vorher stand er auf der Dreihundertsechzig. Weiter ändert sich nichts. Das Dahinschippeln nimmt seinen Fortgang. Es geht uns wie einem Segler in der Mallung, jener für die Schifffahrt, die ihre Kraft aus dem Winde nimmt, so höllisch widrigen Zone zwischen den Passaten. Wir sind auf unsere Art „bekalmt".

„Man könnte sich selbst in den Hintern beißen", ist die Meinung im Bugraum.

Das Meer ist auch eingedöst. Nur ein bißchen Gekräusel auf einer müden Altdünung. Es liegt da wie eine Fläche aus Blei, auf der man gehen kann. Die Wolken stehen still wie Fesselballons. Die Luft regt sich nicht.

Der Brückenposten neben mir wird bissig: „Das sollten sich die Herrschaften zu Hause mal ansehen, Ozean, nichts als Ozean. Wie die sich das so vorstellen: auslaufen - paar Tage 'rumfahren - Dampfer sehen - möglichst gleich rudelweise - schneidige Attacke - drauf und

dran - schießen, was aus den Rohren geht - ein paar Wasserbomben aufs Haupt, damit uns die Bäume nicht in den Himmel wachsen - Siegeswimpel ans Sehrohr - lauter dicke Tanker - und von einem Ohr bis zum andern grinsend an der Pier festmachen - Blechmusik und Orden!"

„Hach“, sagt der andere, während er unablässig seinen Sektor absucht, „so sieht das ja auch im Kino aus! Aber das sollte mal einer filmen: lauter Großaufnahmen von schimmelndem Brot, dreckigen Hälsen, verfaulten Zitronen, zerrissenen Hemden, verschwitzten Decken und dann unsere miesen Visagen.“

„Schade“, läßt sich der erste wieder hören, „die Wut, die ich im Bauche habe, und den Gestank im Boot bekämen sie ja doch nicht drauf.“ -

Ein paar treibende Kisten, hunderte von Flaschenkorken, die Planken eines Rettungsbootes, das ist für Wochen alles, was wir sehen. Keine Spur einer Rauchwolke, keine Mastspitze; nichts. Wohin wir auch auf unseren Suchkursen stoßen, wie sehr wir fluchen und dem Schicksal grollen, die Kimm bleibt leer.

Es ist heiß im Raum, auf meiner Stirn steht Schweiß. Ich werfe die Decken ab und wälze mich auf meiner Kojе hin und her. Licht fällt mir aufs Gesicht. Mein Kojenvorhang ist wieder aufgezoɡen. Der Schein der Lampe steigt und sinkt auf der gegenüberliegenden Wand. Aus dem Lautsprecher kommt leise Musik, sie kann sich kaum im tiefen Dröhnen der Diesel behaupten. Es ist mir schon, als wäre das Dieselgeräusch wie Wasserstoff und Sauerstoff ein Bestandteil der Luft selbst, ich höre es gar nicht mehr mit Bewußtsein.

Eine Weile lausche ich auf das Schlurren und Sausen des Wassers. Es betastet uns, es pocht an. Es sucht eine Blöße und gibt sich nicht damit zufrieden, daß es keinen Einlaß findet. Hartnäckig sucht es weiter am ganzen Boot entlang. Manchmal schwillt das Schlurren und Feilen auch zu wüstem Lärm an: das Wasser hadert und begehrt gegen uns auf, es stöhnt und führt sausende Schläge, die dumpf klingen wie auf gespannter Leinwand.

Aus der Zentrale kommen Stimmen wie von weither. Dann höre ich durch den Lärm der Seen ein Pochen und Scheppern, zwischen Druckkörper und Holzverkleidung, wie mir scheint. Was ist denn da wieder los? Ich halte den Atem an und versuche den Ursprung des Geräusches zu ergründen. Zeitweilig setzt es ganz aus, doch dann poltert es wieder los. Schließlich hebe ich, um besser hören zu können, den Kopf hoch. Nun weiß ich, daß der Lärm aus dem Spind an meinem Fußende kommt. Ich turne aus der Kojе und mache den Spind auf. Eine Apfelsaftflasche torkelt darin herum. Ich klemme sie fest und klettere beruhigt wieder in die Kojе. Ich fühle die Müdigkeit in allen Knochen und muß doch wachen Auges zusehen, wie der Minutenzeiger auf dem

Zifferblatt über dem Schott zur Kombüse unablässig weiterwandert. Nur noch eine Stunde bis zur Wachablösung.

Endlich gerate ich in einen Dämmerzustand. Die dünne Hülle des Schlafes hat sich noch nicht gefestigt, als sie vom Schrillen der Alarmglocken zerrissen wird. Mit einem Satz bin ich aus der Koje und stehe auf dem Boden, ehe das Bewußtsein überhaupt zu arbeiten begonnen hat. Als ich in die Stiefel fahren will, gerate ich ins Taumeln. Verdamnte Ungeschicklichkeit! Der Raum ist sofort von hastiger Bewegung erfüllt. Aus dem Dieselraum quillt durch die Kombüse blauer Dunst. Das Gesicht eines Heizers löst sich heraus. Mit verstörtem Ausdruck fragt er: „Was ist denn los?“

Das Boot neigt sich schräg. Durch das Kugelschott klettere ich in die Zentrale. Mit schlafwirren Haaren hockt der Leitende hinter den Tiefenrudergängern, auf deren Ölzeug und Südwestern noch die Nässe glänzt. Unbeweglich steht der Kommandant hinter ihm. Der Obersteuermann, der den Alarm gegeben hat, hält sich noch an der Leiter zum Turmluk fest. Er ist über und über naß, in kleinen Bächen rinnt das Wasser von ihm ab, sein Atem geht noch schwer von der Anstrengung des Lukschließens.

Ich durchschaue die Zusammenhänge noch nicht. In der Stimme des Leitenden ist jede Erregung unterdrückt. Sie klingt fast gelangweilt, als er den Tiefenrudergängern seine Befehle gibt: „Hinten aufkommen - vorn zehn - hinten fünfzehn - langsam aufkommen!“

„Plötzlich Schatten in neunzig Grad!“ klärt mich endlich der Obersteuermann auf.

Das Horchgerät ist besetzt. Der Horcher beugt seinen Kopf in den Gang vor. Seine Augen sind blicklos, wie nach innen gerichtet, während er langsam mit seinem Gerät das Wasser nach Geräuschen absucht - jetzt meldet er:

„Schraubengeräusche in siebzig Grad - wandern aus -!“ Und nach einer Weile: „Geräusche werden schwächer - wandern aus!“

„Na ja“, sagt unbewegt der Kommandant und zuckt mit den Schultern.

Ein Bild aus einem alten Marinewerk steigt vor mir auf: Schwarze Nacht, nur ein paar Sterne am Himmel und die dünne, hintenübergekippte Sichel des Mondes. Aus der Nacht schiebt sich der hochragende Bug eines Schiffes. Unten, dicht über den Wellen, sieht man, von den wenigen Sternen kaum beleuchtet, einen kleinen Segler, der von dem scharfen riesigen Bug mittendurch geteilt wird. Zersplitterte Masten, zerrissenes Tauwerk und ein paar Menschen, die entsetzt ihre Arme hochwerfen.

„Auf hundertunddreißig Grad gehen!“ befiehlt der Kommandant und verschwindet wieder durchs Kugelschott.

Wir sprechen von den Dampfern des Gegners: wo fahren sie, wo schleichen sie herum?

Durch die eingehenden Funkmeldungen wird unsere Erbitterung nur noch gesteigert. Der Funk verschweigt uns nichts, und wir müssen alles mit zur Kenntnis nehmen: „Feindlicher Geleitzug in Sicht - U X.“ „Geleitzug in Sicht Quadrat XW hundertsechzig Grad zehn Seemeilen - UY.“ „Feind steuert Zick-Zack-Kurse um den Hauptkurs von fünfzig Grad. Fahrt neun Seemeilen - UW.“ „Geleitzug fährt in mehreren Kolonnen. Sicherung rings um den Geleitzug. Fahrt neun Seemeilen, Kurs zwanzig Grad -UY.“ Keiner der gemeldeten Geleitzüge ist für uns erreichbar, sie sind alle im Nordatlantik gestellt worden.

In der Nacht kommen die Erfolgsmeldungen: „Geleit Quadrat XW Kurs West, Fahrt neun Seemeilen, Wind West sieben, Regenschauer. Aus Geleit drei Dampfer. Einmal Sinken nicht beobachtet. Wasserbomben - UD.“ „Viel schweres Wetter. Tiefe Temperaturen. Dampfer ‚D‘ aus Geleit versenkt - UY,“ Wir kennen den Kommandanten des Bootes, das eben seinen Erfolg gemeldet hat.

„Ein Sonnenjunge, dieser M.!“ sagt der Alte. Es ist kein Neid in seiner Stimme. Nun beugt er sich wieder über das Kartenblatt, er sucht die Gebiete der letzten U-Boots-Erfolge heraus. „Scheinen große Nordbögen zu schlagen, um zu ihren Osthäfen zu kommen. Hier sollte man jetzt stehen!“ - und er streicht mit dem flach gelegten Zirkel über ein Gebiet, das für mich keine andere Eigenart hat, als daß sich seine Quadratzahlen von denen der umliegenden Quadrate unterscheiden. „Sicher ist da was los!“

Er zieht den Kopf tiefer zwischen die Schultern, schnauft ein paarmal kräftig und besieht sich eine Weile diese gleichförmig blaue Fläche, aus der ihm die Bilder der Dampfer zuwachsen: erst Rauchwolken, dann Mastspitzen und dann beim Näherkommen Schornsteine, Aufbauten, Passagieraufbauten womöglich, Pfahlmasten, Kreuzerhecks, ein Riesenzossen hinter dem anderen, eine große, langsam schleichende Herde, von auf- und abjagenden wendigen Zerstörern geschützt. Nun stemmt er beide Ellbogen auf, stellt die Füße weiter zurück, damit er mit schräggelehntem Körper besseren Halt am Kartentisch hat, stützt den Kopf in die Handflächen, immer noch schweigend auf die Quadrate der Karte starrend. Endlich stößt er einen leisen Pfiff zwischen den geschlossenen Zähnen heraus, und nun beginnt er zu reden: „Hach, Dampfer! Verdammt noch mal, wo sind bloß die Dampfer?“

Als wäre eine plötzliche Wildheit in ihn gefahren, stemmt er sich hoch, schüttelt heftig den Kopf und macht ein paar fahrigte Bewegungen mit den Armen: „Das kann gar keiner ahnen, was das bedeutet, wenn man so ein paar Rauchwolken entdeckt hat, wenn dann die Mastspitzen

hinter der Kimm hochsteigen und man Föhlung hält und die anderen Boote heranholt und sich dann, wenn es soweit ist, heranpirscht und die Dampfer wachsen sieht, immer höher heraus, immer größer, und dann zudreht, die Zerstörer äfft und schießt! - Ja schießt! - Und wenn dann der Torpedo trifft - nein, das kann sich keiner vorstellen! Wenn die harte Detonation durchs Wasser schlägt und dann drüben eine Säule aus Feuer, Wasser, Qualm und Fetzen hochgeschleudert wird, und das Schiff aufsteilt und wegsackt - der ganze große Pott - aus - Schluß!"

Er sticht den Zirkel in das Linoleum des Kartentisches. Dann holt er tief Atem, ehe er weiterspricht: „Dann können die Wasserbomben kommen! Dann können sie ruhig schmeißen, immer brav und gottesfürchtig! Da weiß man wenigstens, warum man sie aufs Haupt bekommt. ‚Schön‘, sagt man dann, ‚nun auch ein paar Dutzend Wasserbomben!‘ - Ja, wenn die Torpedos treffen! Es gibt nichts Tolleres! Auf der ganzen Welt nichts Tolleres - hach, ja!"

Er hält die Kante des Kartentisches mit den Fäusten gepackt. Ein Mann will nach achtern durch. Wir drücken uns dichter an den Kartentisch. Nun spricht er wieder: Ich möchte nichts anderes sein als U-Boot-Kommandant - ja, trotz allem, trotz der Gammelei, trotz dieses verfluchten, - - - dieses dreimal verfluchten Dahinschippens! - Einmal muß es ja wieder klappen, zum Teufel, ja!"

Ein Anflug von grimmigem Spott tritt auf sein Gesicht. Dann knallt er den Zirkel hin und wendet sich an einen Zentraleheizer: „Machen Sie uns ein Kujambelwasser - aber mit viel Zucker - und überhaupt reichlich - Beeilung!"

Der Angeredete erhebt sich verstört von den Flutverteilern und verschwindet nach achtern in die Kombüse. Der Kommandant langt sich seine Pfeife aus der Gesäßtasche, stochert mit einem Metallstäbchen in dem schwarzverkohlten Kopf herum und nimmt das breitgekaute Mundstück zwischen die Zähne. Dann schaut er sich suchend im Raum um, holt sich eine Lederjacke vom Haken, faltet sie sorgsam zu einem Kissen zusammen und hockt sich auf der Kartenkiste zurecht, den Rücken gegen das Handrad des vorderen Tiefenruders gelehnt. Mit einer Geste bedeutet er mir, daß ich das gleiche tun soll. Während wir auf das Kujambelwasser warten, verschließt er sich wieder mit seinen Gedanken. -

Wieder ein Tag, irgendeiner aus der langen eintönigen Folge. Das Boot wird zu einer engen Röhre, einem Käfig, in dem unsere hochgespannten Erwartungen verkümmern. Wir geben uns alle Mühe, um uns unsere Mißlaune gegenseitig nicht fühlen zu lassen, machen Scherze, spielen ein bißchen Komödie, einer für den anderen, strengen uns an, um den Trübsinn des Kommandanten aufzuhellen. Vor lauter

Grübeln vergießt er am Frühstückstisch das Essen. Vor jedem Bissen kommt er wie in einem Erschrecken zu sich, dann kaut er eilfertig eine Weile und ist gleich darauf mit seinen Gedanken wieder weit weg. An unseren Gesprächen nimmt er kaum Anteil. Als der Backschafter zum Abräumen erscheint, hat er noch nicht einmal die Hälfte seines Rühreies gegessen. Lustlos schiebt er den Teller weg. Dann ist es, als würde er sich zurückfinden. Er bedenkt uns mit zutunlichen Blicken und öffnet den Mund, als ob er etwas sagen wolle. - Nichts. - Schließlich rettet er sich in ein paar dienstliche Anweisungen. Es ist immer dasselbe: „Neun Uhr Prüfungstauchen! -Zehn Uhr Fähnrichsunterricht. - Kurs durchhalten bis Mittag!“ Gar nichts Neues.

Der Leitende lehnt sich mit verschränkten Armen zurück und betrachtet die Decke. Sein Spitzbart steht dabei waagerecht ab, und ich muß an das Haupt des Holofernes denken. Der Kommandant hat seine Fäuste zu beiden Seiten des Tellers auf den Tisch gelegt. Sie sind groß und schwer, recht geschaffen für eine handfeste Arbeit. Manchmal sieht man ihm deutlich an, daß er versucht ist, mit der Faust auf die Back zu schlagen, daß alles Geschirr nur so hochspringt, und unbändig zu fluchen. - Statt dessen lehnt er sich mit einem schweren Aufatmen zurück und schaut uns ergeben der Reihe nach an.

„Ja, LI, Sie haben es gut!“ sagt er, „Sie können basteln, Kameras auseinandernehmen, Maschinenanlagen auseinanderklabustern, Umformer und Widerstände und was weiß ich nicht bauen. Und der Herr zweite WO hat seine Verschlusssachen und seinen Schrifftladen. Ihr seid alle beschäftigt! Euer greiser Vater aber soll schießen! - Ja, schießen! - Schieß mal einer, wenn keine Dampfer da sind! - Wo ist im übrigen der Kalenderspruch?“

Ich verschwinde schnell nach nebenan und komme mit dem Blatt zurück.

„Was sich soll klären, das muß erst gären!“

„Genug gegoren, verdammt noch mal! Wenn das nicht bald ausgegoren hat!“ - grollt der Kommandant, und dann mit versöhnlicher Verbindlichkeit: „Erheben wir uns, meine Herren!“

Der Leitende verschwindet nach achtern. Der zweite WO macht sich für seine Wache fertig. Der erste WO holt sich seinen Papierkram hervor. Der Kommandant steht als letzter auf. Er geht zu seinem kleinen Schreibtisch, schaltet die Lampe ein und fordert vom Obersteuermann die Unterlagen fürs Kriegstagebuch an.

„O Herr, laß es Abend werden!“ höre ich ihn nach einer Weile von nebenan stöhnen.

Ein Funkspruch ist eingegangen, wir gebärden uns mit Fleiß gleichgültig, und doch erwartet jeder von uns, ohne daß wir es uns

eingestehen, von jeder Meldung, die der Funker aufnimmt, das Ende der Gammelei. Kaum hat der Bleistift des Funkers die letzte Zeile geschrieben, nimmt ihm der Kommandant mit einem verächtlichen Blick auf die ganze Apparatur den Zettel aus den Händen, liest ihn mit stumm bewegten Lippen und verschwindet durch das Kugelschott.

Wir schauen uns bedeutungsvoll an.

Der Kommandant steht in der Zentrale über die Seekarte gebeugt. In der linken Hand hält er den Funkspruch und mit der rechten setzt er den Stechzirkel auf. Vorläufig müssen wir vergebens auf eine Offenbarung der Nachricht warten. Der Kommandant wächst ordentlich an Größe. „Könnte klappen! - Nicht ganz uneben!“ hören wir ihn endlich murmeln.

Der erste WO hält die Ungewißheit nicht mehr aus und bittet um den Streifen Papier. Wie gierige Löwen zur Fütterung drängen wir uns um ihn zusammen. Da steht: „Geleitzug Quadrat XY. Zick-Zack-Kurse um sechzig Grad, Fahrt acht Seemeilen – U X.“ Ein Blick auf die Karte belehrt mich, daß das Quadrat XY in unserer Nähe liegt.

Der Obersteuermann räuspert sich und sagt nur: „So.“ Mit der gleichgültigsten Miene fragt er den Kommandanten lediglich nach dem neuen Kurs, als hätte uns der Funkspruch die neuen Kleinhandelspreise für Kartoffeln mitgeteilt. Auch dem Kommandanten ist nichts anzumerken. Ich bin der Meinung, daß dieser Funkspruch Anlaß zu einer kleinen Gemütsbewegung wäre, und schlage dem Leitenden auf die Schulter: „Toll, da kommen wir doch noch zum Schuß!“

Der Leitende antwortet nur mit seinem sturen „Warum auch nicht“, und der Obersteuermann mustert mich mit einem Blick, in dem Zweifel an meiner geistigen Verfassung liegt. - Ich fühle mich unter einer Horde Verdurstender, die das nahe Wasserloch für eine Fata Morgana halten.

Es ereignet sich vorläufig gar nichts. Wir stehen in der Zentrale. Der Leitende bohrt sich mit der Zunge in einem Zahn. Der Obersteuermann gibt sich der Betrachtung seiner Fingernägel hin, während der Kommandant auf der Karte Winkel anlegt und mit dem Zirkel Entfernungen mißt.

Ich habe Muße, mir die Würste zu betrachten, die wie müde Pendel an der Decke hin und her baumeln. Auf den Speckseiten haben sich kleine Schweißwasserperlen gebildet, die im Schein der elektrischen Lampen aufleuchten, als wären sie wer weiß wie kostbar. Der Anblick der Würste und Schinken zwischen den grauen Rohren und Hilfsmaschinen hat für mich etwas Irritierendes. Würste unter Eisen! - Ich kann nicht verstehen, daß der Leitende in seiner Zentrale, inmitten dieser nüchternen Sachlichkeit, solche Embleme menschlicher Notdurft duldet.

Der Kommandant bleibt weiterhin mit Zirkel und Dreieck beschäftigt, er löst die Kreuzeraufgabe. Der Obersteuermann guckt ihm über die Schulter zu. Ich lange mir ein paar Backpflaumen aus der Kiste, und

indem ich die Kerne wie Kugeln im Mund hin und her bewege, versuche ich, sie aufs beste von allen Pflaumenfleischresten zu säubern, als wollte ich Präparate, Ausstellungsstücke von gutgeputzten Pflaumenkernen zubereiten. Für die Pflaumenkerne hat der Zentraleheizer eine leere Milchkdose an die Holzverschalung genagelt. Sie ist schon halb gefüllt. Meine Kerne sind bei weitem die saubersten. Ich versteige mich soweit, darüber eine Art Stolz zu empfinden.

Der zweite WO kommt mit einem neuen Funkspruch durchs Kugelschott.

„Aha“, sagt der Kommandant, diesmal mit deutlicher Erwartung in der Stimme. Er läßt sich sogar herbei, uns den Funkspruch vorzulesen: „An UA: Sofort mit Höchsthfahrt auf den von U X gemeldeten Geleitzug operieren - BdU.“ Er macht eine weitausholende Gebärde mit der rechten Hand und befiehlt mit gewichtiger Senatorenstimme: „An WO: Auf große Fahrt gehen! Dreihundertundvierzig Grad steuern - weiteres folgt!“

Wie ein Echo kommt die Wiederholung des Befehls durch den Rudergänger aus dem Turm.

Das Gesicht des Kommandanten glänzt jetzt wie die Glaskugeln auf den Rosenstangen. „Haut astrein hin - haut ganz astrein hin!“ Er zeigt uns auf der Karte den Schiffsort des Geleitzuges und den unsrigen. „Morgen früh, so gegen vier Uhr, müssen wir dort sein! - Halleluja!“

Das Leben sieht wieder goldgelb aus. Nur der zweiflerische Obersteuermann weist darauf hin, daß man nicht vor der Kirchweih jubeln soll.

Die Maschinen haben den Klang gewechselt. Das Dröhnen der Diesel ist wieder tief und rauschend geworden. Gesammelt und machtvoll strömt es durchs Boot. Wir haben das lange nicht mehr gehört.

In der Öffnung des Kugelschotts erscheinen fragende Gesichter. Die Leute sehen zu ihrer großen Verblüffung ihren Kommandanten wie einen Brummbären von einem Bein auf das andere wankend in der Zentrale im Kreise tanzen. Ein paar Silben haben das Wunder bewirkt: „Sofort mit Höchsthfahrt auf den von U X gemeldeten Geleitzug operieren.“ Der Ozean ist auf einmal nicht mehr leer. Alle Müdigkeit ist abgefallen. Wir sind entflammt wie dürrer Zunder. Die Luft ist förmlich mit elektrischer Spannung geladen.

Durch das halbgeöffnete Schott zum Bugraum kommt rostiger Gesang:

„Heute nacht oder nie - - -!“

Im U-Raum grölen sie auch:

„Die Nacht ist nicht allein zum Schlafen da,
die Nacht ist da, daß was geschieht - - -!“

Es ist wunderbar: weit jenseits unserer Sichtweite ist ein Kameradenboot auf den Gegner gestoßen. Es hat seine Funkmeldung über den Standort des Feindes abgegeben, und schon nehmen wir die Jagd auf, wie ein Schweißhund, der auf die Fährte gesetzt ist. Wir jagen, obwohl wir unser Ziel nicht sehen. - Und der Gegner, dem unsere Jagd gilt, wähnt sich noch unentdeckt. Er ahnt nicht, daß nun die Tasten der Funkgeräte spielen und auf der großen Karte im Lagezimmer des Befehlshabers rote Fähnchen bereits seinen Weg markieren.

Der Kommandant nimmt das Mikrophon der Bordsprechanlage vor den Mund und gibt an alle Räume: „Boot operiert auf Geleitzug, an dem U X Fühlung hat. Ab vier Uhr früh ist Zusammentreffen zu erwarten!“ - Ein Knacksen in den Lautsprechern, dann nichts weiter.

Der Kommandant wendet sich wieder der Karte zu. „Hier müssen wir ihn treffen - wenn alles klar geht, - wenn er nicht zackt!“ Er zeigt mit dem Zirkel auf ein Bleistiftkreuz, dessen Lage er vorhin errechnet hat. „Wenn - wenn - wenn -!“ wiederholt er dann für sich selbst.

Wieder ist eine neue Meldung eingegangen: „Geleit Quadrat XY, Kurs siebzig Grad. Vier Kolonnen - U X.“

Der Kommandant läßt den Kurs verbessern. „Die Sache macht sich!“ murmelt er vor sich hin.

Das Leben ist wieder schön, zum Umarmen schön!

Der Leitende kommt durch den Raum. Er kann es sich nicht verkneifen, uns eine Predigt zu halten: „- - und dann kam der Engel des Herrn in Gestalt eines Funkspruchs und erfüllte seine Gemeinde - - -“

„Schnauze!“ fährt ihm der Kommandant dazwischen.

Ich klettere auf die Brücke. Unser Heckwasser strudelt wie Selterlimonade. Am Himmel stehen weiße Wolken wie von Schrapnellen da- und dorthin gepufft. Und das Bötchen läuft mit tiefender, geifernder Schaumschnauze, daß es nur so eine Pracht ist. Der erste WO memoriert, nach seinem Gesichtsausdruck zu urteilen, sein „Gebet vor der Schlacht“, die Befehlsansprache für die Torpedowaffe. Überall sind Leute dabei, die so oft geprüften Leitungen noch einmal zu kontrollieren. Sie tun es unauffällig, ohne Befehl, gleichsam inoffiziell.

Den Kommandanten hält es nicht mehr im Allerheiligsten hinter seinem dunkelgrünen Vorhang. Die meiste Zeit ist er selbst auf der Brücke, die Hände tief in die Taschen der Lederhose gestemmt, die ehemals weiße, abenteuerlich verbeulte Mütze tief nach vorne ins Gesicht gezogen und unter den grünoxydierten Beschlagen des Mützenschildes mit verkneiften Augen Himmel und Wasser absuchend. Wieder und wieder ermahnt er die Brückenposten: „Paßt bloß auf - Kinder, paßt bloß auf, daß uns jetzt keiner verquer kommt!“

Nicht einmal zum Essen steigt er ein. Er läßt sich einen Teller voll heraufbringen. Dann interessiert es ihn aber gar nicht, er läßt es stehen.

Manchmal bricht seine verhaltene Spannung aus, und er schlägt mir auf die Schulter: „Das muß diesmal klappen!“

Der Überschwang des Leitenden kennt keine Grenzen. „Da wird was fällig! - Zweiundzwanzigtausend Tonnen fehlen uns noch in der Sammlung!“

Schließlich muß der Kommandant doch nach unten, um sich auf der Karte die Entwicklung der Dinge anzuschauen. Der Obersteuermann hat unten eifrig weitergekoppelt.

„Aha“, sagt der Kommandant, und dann zum Obersteuermann gewendet: „Sieht doch ganz ordentlich aus, was?“

Da steht jetzt der Feind! Ein neues kleines Bleistiftkreuz zeigt seinen Standort. Unser aller Gedanken richten sich auf diesen Punkt, wie sich Kompaßnadeln nach Norden richten.

Stunde um Stunde vergeht. Der Brennstoff wird nur so durch die Leitungen gerissen. Heute bereitet uns das wenig Kopfschmerzen. Es wird Abend. Ich entere wieder auf. Die Wolken werden von einem Überfluß an irisierenden Farben überschüttet. Sie werden ganz satt von Farbe. Dann läßt auf einmal das Licht der Sonne die Wolken im Stich. Sie bleiben gleich Verstoßenen allein zurück und zeigen wieder ihr eigentliches kümmerliches Grau. Am Himmel steht als bleicher Schemen schon die volle Scheibe des Mondes. Es ist achtzehn Uhr.

Ich gehe wieder nach unten und mache meine Geräte zurecht. Eine Stunde später bin ich wieder in der Zentrale und beobachte den Obersteuermann bei seiner Arbeit.

Um neunzehn Uhr zwanzig reicht der Funker einen neuen Spruch aus seinem Schapp. Der zweite WO entschlüsselt und betrachtet ihn lange, ehe er ihn weiter reicht.

Es ist etwas faul. Mir sackt das hüpfende Herz auch ohne Erläuterung tiefer.

Der Kommandant hält den entschlüsselten Spruch in der Hand und bekommt allmählich den gleichen etwas verwunderten Ausdruck, den zuweilen Boxer nach einem schweren Schlag ins Gesicht annehmen, ehe sie zusammensacken.

Da steht es: „Abgedrängt, Fühlung verloren, stoße nach - U X.“

Der Leitende schaut mich fassungslos an. Der Obersteuermann kehrt uns den Rücken zu.

Wir haben noch Hoffnung, einen Schimmer, eine Neige von Hoffnung. Vorläufig wird Kurs und Fahrt beibehalten. Drei Stunden später wird der Stab gebrochen: „Im Quadrat XY gesucht. Nichts gefunden - U X.“

Wir vermeiden, miteinander zu sprechen. Wir gehen uns aus dem Weg, als wären wir rüdig.

Der Kommandant fängt sich zuerst wieder. Er wendet sich an den Schmutt, der mit hochgekrempelten Ärmeln, friedfertig und ahnungslos

sich vorbeidrücken will. „Haben Sie keine Gurken, Sauerkraut oder so etwas - bißchen was Saures wäre jetzt schön!" -

STURM

„Wind Nordwest fünf, Seegang vier, Suchkurse“, schreibt der Kommandant ins Kriegstagebuch. Der Wind hat eine noch hohe Altdünung wieder aufgerissen in weißgeifernde Kämme und eilig wandernde grüne Täler. Höhenzüge ohne Glanz, mit Schrägen wie stumpfgeriffelte Schieferplatten. - Täler und Höhen! Wir haben genau vorderliche See. Es ist, als stünden wir still, und das Meer wanderte uns entgegen in breiten Wellenfronten; eine nach der anderen, eine Armee, ein Millionenheer! Spritzwasserwürfe zielen uns scharf ins Gesicht, und die Nässe findet ihren Weg zum Halsbund hinein und rinnt in kleinen Bächen über Brust und Rücken hinab.

Ich stemme mich gegen den Sehrohrbock so hoch, daß ich über das Schanzkleid der Brücke hinweg das ganze Boot von vorn bis achtern übersehen kann. Wieder überwältigt mich das Großartige des Anblicks. Verbissen läuft unser scharfer Bug gegen die düsteren Schrägen an; er bohrt sich ein, schneidet sie entzwei, unterläuft sie. Immer wieder stürzen brechende Seen ihre wuchtende Last auf das Vorschiff herab, umstrudeln das Geschütz und branden gegen den Turm. Doch unbeugsam wühlt sich unser Boot aus dem brodelnden Gischt heraus, bäumt sich hoch, schüttelt das Wasser von seinen runden Flanken und rennt schon wieder gegen die nächste Woge an.

Am nächsten Tag wird der Wind unstet. Die Gewalt seiner Stöße und die Richtung wechseln. Der Himmel bleibt ein lückenloses Grau, unter dem Grau stauen sich dunklere Wolken wie Eisschollen. Nirgends ein versöhnlicher Ton; überall Grau, Grau, nichts als feindliches Grau. Obgleich der Wind nachläßt, bleibt der Seegang gleich stark. Dicht auf dicht kommen die Seen heran, stahlfarbig, von weißem Geäder durchfurcht und von weißem Geifer überzischt.

Dann erstet voraus eine Wand von der Kimm in den Himmel hoch, wie aus schwarzgrauem Gips gefügt. Die Wand bekommt Arme, die sich nach und nach über den ganzen Himmel strecken. Das Gestirn verlöscht, die Luft wird schwer von dumpfem Druck. Der Wind bleibt für Stunden fast ganz aus. Nur die Seen tosen und zischen. Ihr Lärm klingt noch einmal so laut, da das Gejohle des Windes ausbleibt. -

Auf einmal ist der Sturm da! Er kommt in einem plötzlichen Angriff aus der Wand vor uns herangerast, daß es die weißgrüne Haut von den Wellen wegfetzt. Gröber und gröber laufen die Seen an, zischend und keuchend hetzen sie am Boot vorbei. Es wird Nacht, und der Lärm setzt

nicht aus. Jetzt bekommen die oben auf der Brücke eine gehörige Ladung, es tost, als würden ganze Wasserfälle über den Abstich von Hochöfen gestürzt. Vorn im Bugraum hört man das Feilen und Zischen der Wellen am stärksten. Der stampfende Lärm der Maschinen ist hier am weitesten entfernt, durch die geschlossenen Schotts wird er abgedrosselt. Man hört vorn all die Töne heraus, aus dem der Lärm der Seen besteht: Sausen, Schlurren, Feilen, Patschen, Meißeln, Schaben. Dann wieder sind es gewaltige krachende Schläge, unter jedem Schlag klingt das Boot nach wie eine Trommel.

Der Sturm ist entfesselt. Er fegt mit zwei Dutzend Seemeilen Geschwindigkeit dahin und gebärdet sich wie irre. Nur zu! Wir haben uns einigermaßen fest in den Kojen zurechtgeklemmt, und vorläufig pfeifen wir uns eins. Ha, uns soll das so recht sein!

„Tschtschsstjum!“ - Jetzt macht der Bug eine Verbeugung, der Raum stellt sich schräg, immer schräger. Unsere Sachen entfernen sich wieder von der Wand. Meine Beine kommen hoch, mein Kopf sinkt weg. - Jetzt kommt der Raum in eine kreisende Bewegung, das Boot versucht nach der Seite auszubrechen. - Hörst du, wie sich der Bug schon wieder einbohrt, wie er sein spitzes Horn in die nächste Woge einrennt? - Wie die Maschinen wühlen! Das Boot zittert heftig und arbeitet schwer. - Nun rasen die Schrauben wieder los, wie von einer hemmenden Gewalt befreit! Wir rennen gegen die nächste Woge an. Der Dieselheizer aus der Kojen gegenüber bedenkt mich mit einem gelangweilten Blick und verdreht dabei die Augen.

„Holpriges Wetter, was?“

„Ja!“

„Da werden wohl einige der Herren Würfelhusten bekommen!“

„Ja!“

Als wäre es bei ihm schon soweit, steigt sein Adamsapfel auf und ab, und er gibt dann einen gewaltigen Rülps von sich. Auf meinen verweisenden Blick entschuldigt er sich: „Das Sauerkraut!“ mit Sanftmut in der Stimme.

Ja, wir können noch lachen, die Seen können uns nichts anhaben. Wie ein Stehauf richtet sich unser Boot immer wieder hoch, und wir können auf unseren Kojen liegenbleiben. Wir brauchen nicht in Angst zu leben, daß es oben über uns zu krachen beginnt und plötzlich die Bramstenge oder irgend etwas schmetternd herunterkommt. Wir brauchen hier unten nur unsere paar Proviantkisten festzuzurren, damit sie nicht koppheister gehn. -

Drei Tage und Nächte tobt nun schon dieser Sturm. Unsere Glieder sind aus Blei. Immerwährend muß man die Muskeln anspannen, damit man im torkelnden Boot nicht den Halt verliert. Stumpfe Müdigkeit erfüllt den Kopf.

Der Kommandant bedeutet uns, das wäre noch gar nicht viel. Er ist auf Segelschiffen gefahren und hat wohl mancherlei hinter sich.

Der Sturm wird immer bösartiger, die Schlagkraft der Seen nimmt ständig zu. Wir fahren schräge Hänge hoch, stoßen mit dem Bug ins Leere, rasen hinab, tauchen durch Klüfte, wieder hinauf, wieder hinunter, hinein in das grüne Fleisch der Wellen, daß sie aufbrüllen.

Jetzt wird der Dienst auf der Brücke hart! Jetzt gilt es: vier Stunden lang aushalten und ausgucken! Vier Stunden brüllt, tobt, schlägt, stößt und strudelt es um uns! Das Seewasser brennt in den Augen. Das Gesicht ist rotgepeitscht! Wir haben keinen trockenen Faden mehr am Leibe. Die durchnäßten Handschuhe und die Gläser haben wir längst nach unten gegeben. Das Turmluk ist geschlossen, damit nicht zuviel Wasser ins Boot stürzt. Wir sind ausgesetzt.

Das Boot wird weggestaucht unter der wühlenden Brandung. Immerfort ist das Deck unter der Flut begraben; wir haben kein Schiff mehr unter den Füßen. Wieder und wieder bricht das Wasser zu uns herein, strudelt um die Beine, steigt am Körper hoch und will uns aus dem Stand werfen, ehe es Abfluß findet. Mit aller Gewalt müssen wir uns festhalten, denn auf die Gurte allein, mit denen wir uns festgebunden haben, können wir uns nicht verlassen.

Ein Rücken wie von einem riesenhaften Walfisch taucht vor uns auf, er wird immer größer, und dann hat er oben eine Brandungskrone. Jetzt verliert er seine Rundung und stellt sich zum Grat auf: Eine Wand! Die Wand wird hohl, sie leuchtet gläsern grün. Nun kommt sie auf uns zu. Der Bug sticht in sie hinein. Uns bleibt die Luft weg - jetzt bricht die Wand! Wir ducken uns hinter die Brückenverschalung.

„Festhalten!“

Ein krachender Schlag gegen den Turm! Wir sehen nichts mehr. Prasselnd stürzt sich die Last über unsere gekrümmten Rücken und zerrt am Ölzeug.

„Du meine Fresse!“

Der Sturm stopft die Worte in den Mund zurück. Die Hände sind klamm vom harten Griff. Weiß treten die Knöchel hervor. Die Nässe trieft uns von den Gesichtern. Weitersuchen! - Nicht nachlassen! Ausgucken!

Der Kommandant schreibt ins Kriegstagebuch:

- 13:00 Boot macht mit beiden Maschinen Umdrehungen für halbe Fahrt. Trotzdem stehen wir fast auf der Stelle.
- 13:55 Getaucht wegen schlechten Wetters.
- 20:00 Auftauchen. Noch immer starker Seegang. Waffenverwendung beschränkt.
- 22:00 Unterwassermarsch wegen Wetterlage.
- 01:30 Aufgetaucht. Starker Seegang. Geringe Sicht.

02:15 Boot beigedreht wegen sehr grober See.

Die Seen wachsen jetzt schräg hinter uns hoch, heben unseren Achtersteven an, rauschen in Höhe der Brückenverschanzung vorbei und überfluten das Vorschiff.

„Da war doch eben etwas!“ höre ich den zweiten WO.

Mein Blick sucht die tobenden Seen ab, Falte für Falte. Da sehe ich unter dem wehenden Staub einen dunklen Körper, der hochgeschleudert wird und im nächsten Augenblick schon wieder verschwunden ist. Wieder wächst eine ungeschlachte See hinter uns hoch; wir ducken uns weg; dann richten wir uns schnell auf. Der zweite WO fordert ein Glas an. Das Luk wird von innen aufgemacht, das Glas wird heraufgegeben, und das Luk wird schnell wieder geschlossen.

Ich ducke mich neben den zweiten WO, der die Optik des Glases mit der linken Hand vor den Spritzwasserwürfen schützt. Er wartet wie zum Sprung gespannt. - Wieder ist nichts zu sehen als der Tumult weißgebänderter Gebirge. Ich ziehe die Lidspalten zusammen, mache meine Augen klein und scharf - - - nichts!

Auf einmal reißt der zweite WO das Glas vor die Augen:

„Das ist doch -!“

Da sehe auch ich wieder den dunklen Körper, er steigt hoch und verschwindet.

„Was?“

Der zweite WO zerbeißt seine Worte zwischen den Zähnen. Dann setzt er das Glas ab und wendet mir sein nasses Gesicht zu.

Er muß brüllen:

„Das ist ein U-Boot!“ und dann durchs Sprachrohr:

„Lederlappen auf die Brücke! - Beeilung! Los, los - Beeilung!“ -

Er duckt sich wieder zusammen und lauert. Ich schöpfe Luft und starre dann mit angehaltenem Atem über die Seen - nichts!

„Verdammt noch mal!“

„Da -!“

Der zweite WO faßt den dunklen Körper mit dem Glas auf. Jetzt ist er sicher:

„An Kommandant: - Backbord voraus U-Boot!“

Er gibt mir das Glas. Vor einer neuen See muß ich mich festklammern. Dann bekomme ich den kreiselnden Körper in die Optik und erkenne nun auch die Formen eines U-Boots-Turmes. Ein paar Sekunden nur, dann ist alles wieder weg.

Der Kommandant kommt herauf und läßt sich einweisen. „Tatsächlich!“ knurrt er nach einer Weile unter dem Glas hindurch. „Einwandfrei deutsches U-Boot!“

Der dunkle Körper wird hinter einer mächtigen See wieder kleiner und sinkt ganz weg.

„Die tauchen doch nicht!“ ruft der Kommandant.

„Verdammt noch mal, die tauchen doch nicht etwa - die halten uns doch nicht für Engländer! - Schnell Handscheinwerfer hoch!“

Für eine Weile ist nichts mehr zu sehen, so sehr wir uns auch anstrengen. Der Kommandant wirft mir einen verzweiferten Blick zu.

Da, eine Spitze, eine hochgestellte Tonne - das sind sie wieder! Wie ein tanzender Korken werden sie hochgeschleudert.

Wir laufen mit beiden Maschinen. Spritzwasser und Gischt schlagen uns in Fetzen entgegen. Wir achten's kaum noch. Zwischen den Mühlsteinen der Wogen arbeiten wir uns auf das Boot zu. Ich stemme mich höher. Eine Welle läuft von achtern an, ein ganzer Alpenzug mit weißen Schneegipfeln. Mit scharfem Zischen läuft sie unter uns durch und stellt sich vor unseren Blick. Vom Boot der anderen ist wieder nichts mehr zu sehen, als wäre es von der Oberfläche verschwunden. Dann erscheint es plötzlich wieder zwischen den Schaumköpfen, wie aus der Flasche geschossen ist es hochgeworfen worden.

„Wann kommt endlich der Handscheinwerfer?“

Der Kommandant gerät in Zorn. Das Kabel scheint sich im Turm verfangen zu haben. Endlich kommt der Leitende selbst mit dem Scheinwerfer. Der Kommandant ergreift ihn mit beiden Händen und stemmt sich mit dem Rücken gegen den Sehrohrbock. Der Leitende und ich halten den Kommandanten fest. Die linke Hand des Kommandanten drückt jetzt die Taste.

„Lang kurz lang - kurz kurz lang -“

Der Kommandant setzt ab.

„Aus! Nichts mehr zu sehen!“

Das andere Boot ist wieder weg, wie vom Abgrund angesogen.

Da blitzt es zwischen den Wasserbergen auf; eine Sonne strahlt und verlischt.

„Kurz lang lang -“, das Erkennungssignal!

Mit aller Kraft halten wir die Schenkel des Kommandanten umklammert, damit er Halt hat. Er gibt seine Zeichen hinüber. Wir entziffern:

„Kurs und Fahrt beibehalten - komme 'ran -!“

Wieder wird drüben das Boot weggestaucht. „Verrückt, rein irrsinnig!“ brüllt der Leitende. „Die armen Kerle!“

Ein zischender Strahl trifft uns in die Gesichter, wie ein Knebel sitzt uns das Wasser im Mund, wir spucken und fluchen.

Was hat der Leitende gesagt? Die armen Kerle? -

Ein Wasserberg, gewaltiger als alle anderen, rollt von achtern heran, seine Flanke ist geriffelt und von weißen Gischtstreifen durchzogen, von seinem Kamm weht wirbelnd weißer Rauch. Mir stockt der Atem. Ich

habe kein Auge mehr für das Boot der Kameraden, sehe nur noch das Leuchten des Gishtes, den die See auf ihrem Rücken heranträgt. Sie legt sich wie eine riesenhafte Barrikade vor den Sturm.

„Achtung - Null!“ brüllt der Kommandant.

Ich klammere mich mit aller Kraft fest und ducke mich hinter das Schanzkleid. Mein Herz überstürzt sich. - Das ist zuviel! Das hält das Boot nicht aus! - Das scharfe Zischen trifft mich bis ins innerste Mark. Atemlos warte ich ein paar beengte Herzschläge lang, dann fühle ich, wie das Boot achtern hochgehoben wird. Ein dumpfer, schwerer Schlag dröhnt gegen den Turm. Und nun schießt ein Wirbelstrom von Wasser gurgelnd in die Brücke. Scharfe Würfe prasseln auf unsere gekrümmten Rücken. Das Wasser saugt und zerrt an den Beinen. Ich klammere mich an der Kompaßtochter fest und ziehe die Füße hoch. Dann wage ich aufzusehen. Die See zeigt uns ihre Rückseite. Sie rollt gerade über das Vorschiff weg. Der Bug ist ganz tief eingetaucht, als könne er nie wieder freikommen.

Mein Blick trifft das Gesicht des zweiten WO. Er hat den Mund weit aufgerissen und schreit. Er ist von der Tollheit des Anblicks ganz überwältigt. Es sind keine Worte, sondern nur röhrende Rufe.

Auf einmal wird das Boot der Kameraden in seiner ganzen Länge sichtbar, dieselbe See, die eben unter uns durchlief, hat es emporgehoben. Es dauert nur Augenblicke, dann wird sein Bug von einer Gischtflut begraben. Es sieht aus, als wäre er abgetrennt worden, als führen die da drüben nur noch mit dem halben Boot zur See. An ihrem Turm steigt eine Gischtsäule senkrecht hoch, wie an einer Felsklippe, die in der Brandung steht, dann sackt sie wieder zusammen, wie eingenebelt verschwindet das Boot im grauen Wasserrauch.

Unser Boot dreht. Der Winkel zwischen unserem Kurs und der Anlaufrichtung der Seen wird allmählich spitz. Zuletzt laufen wir fast gegen die Seen an. Unser Bug zielt genau auf die Mitte des anderen Bootes, manchmal bleibt er wie festgekeilt in den Seen stecken, dann wühlt er sich doch wieder frei und steht wie ein tückisch suchender Keil ein paar Augenblicke steil in der Luft, ehe er wieder hinabrennt und sich im eigenen Sturz begräbt. Das Boot taumelt und zittert und ruckt. Es versucht nach der Seite auszubrechen. Jetzt ist das Boot der Kameraden ganz nahe. Für Augenblicke liegt es unter uns, wir können von oben in ihren Turm sehen und erkennen jeden einzelnen Brückenposten, ihre weißen Gesichter sind uns mit offenen Mündern zugekehrt. Ob sie brüllen? Im Zischen der platzenden Wogen und im Anklatschen gegen den Turm bleibt ihr Rufen stumm.

Mich fällt Angst an, ob wir bei diesem Seegang das Boot auf Kurs halten können. Wir werden auf unserem Drehkreis immer näher an das andere Boot herangetragen, schon treffen die Wellenberge, die von unserem Bug wie von einem Schneepflug zur Seite geworfen werden,

mit taumelnden Dwarsseen zusammen, Wasserfetzen schießen senkrecht hoch, wie aus einem Geysir geschleudert.

„Maßarbeit - au verflucht!“ höre ich eine Stimme dicht an meinem Ohr.

„Wenn die jetzt bloß da drüben keinen Film machen!“

Wieder nimmt uns eine See auf den Rücken, wir steigen auf, werden gegen den Himmel getragen wie in der Gondel eines russischen Rades, höher und höher. Ich beuge mich über die Verschanzung, fliegender Gischt klatscht mir ins Gesicht. Mir stockt der Atem: ich schaue wie vom Dach eines Hauses in die Brücke des anderen Bootes. Mein Gott, wenn wir jetzt auf die anderen geschleudert werden!

Die Woge geht unter uns durch, und unser Boot neigt sich auch noch erschreckend schräg, als wollte uns unsere Brücke über die anderen auskippen. - - - Festklammern! Nur festhalten! Mein Blick sucht das Gesicht des Kommandanten: der hat die Lippen nur spöttisch geschürzt.

Ich merke, daß ich brülle. Ich habe den Schrei gar nicht gewollt, er ist mir unbewußt in die Kehle gestiegen. - Es ist toll: Das Wasser - nein: kein Wasser, taumelnde Wände, Vulkane, zuckende Schneegebirge, Tumult und Aufruhr! Und mittendrin das Boot. Dieser auf und ab geschleuderte Stahlkörper, der nicht unterzukriegen ist, der sich schüttelt und bäumt und immer neue Ausfälle macht - hinein in den Geifer, in die schwarzgrünen Mäuler. - Zu denken, daß sie unten in seinem Bauch während dieses wüsten Tanzes die Maschinen warten, daß da unten ein Funker in seinem Schapp hockt, daß sie im Bugraum auf ihren Kojen liegen, lesen oder zu schlafen versuchen, daß da unten Licht brennt und Menschen wohnen! - Und diese Handvoll festgebundener Männer auf der Brücke, mitten im Tumult! Wie sie sich behaupten!

Nun muß ich lachen, denn es geht mir wie dem Leitenden, der mir, als er auf die Brücke kam, ins Gesicht brüllte: „Die armen Kerle“. Als ob wir aus dem Bulleye eines riesigen Ozeandampfers in Trockenheit und Geborgenheit auf das Boot der Kameraden hinabschauten, als ob es uns nicht genau so ginge, als ob wir für die anderen nicht dasselbe Bild böten! - -

Der Kommandant hat sich Winkflaggen heraufkommen lassen, nun stemmt er sich wieder hoch und gibt seinen Spruch ab:

„Was haben Sie versenkt?“

Drüben signalisiert einer mit den Armen: „Zehntausend Tonnen.“

Zwischen uns schießen die Kreuzseen in die Höhe. Der Kommandant macht ein paar Gesten, die bedeuten, daß wir ruhig noch ein Stück 'rangehen könnten. Er hat seinen Drehkreis genau abgeschätzt. - Nun winkt er wieder:

„Gute Chance, ihr Himmelhunde!“

Drüben haben sie jetzt auch Signalflaggen hochbekommen.

Wir lesen mühsam ab:

„Servus - Mast- und Stengebruch!"

Jetzt läßt uns die See fallen, wir werden hinabgestürzt, unser Boot hängt wieder in äußerster Schräglage. Wir sacken in ein von Wasserstaub erfülltes Tal. Durch den rauchigen Wassernebel sehe ich hoch über uns die Bugspitze des anderen Bootes und den oberen Turmrand. Wir schieben uns langsam an ihnen vorbei. Ich schließe die Augen, höre nur noch die Seen, ihr donnerndes Brechen, das scharfe Zischen der Luftblasen und die dumpfdröhnenden Schläge gegen den Bootskörper. Als ich wieder aufschaue, sehe ich in unserem Heckwasser nur einen großen Fleck weißen Gischt mit einem dunklen Punkt darin, über dem ein Arm mit einer roten Signalfolge fuchtelte. Ich umklammere das Sehrohr und stemme mich höher. Das andere Boot verschwindet schon wieder ganz in den Falten der Seen. Wir winken und brüllen! - Bald ist das andere Boot nur noch eine Tonne, die hochgeworfen wird und wieder wegsackt, dann nur noch ein tanzender Korken, ein paar Minuten später ist schon nichts mehr zu sehen.

Wir nehmen unseren alten Kurs wieder auf.

KAMPF

„Wind Nordwest fünf, Seegang vier, bedeckter Himmel, schlechte Sicht.“ Der Wind hat die Dünung des letzten Sturmes wieder aufgewühlt. Schwer holt das Boot indem ungebändigten Aufruhr über. Wir laufen einem gemeldeten Geleitzug zu. Vor zwei Stunden haben wir die letzte Fühlungshaltermeldung aufgenommen:

„Gegner ändert Kurs auf hundertzehn Grad. Fünftausend-Bruttoregistertonnen-Frachter versenkt. Geleit marschiert in breiter Formation. Vier Kolonnen. Etwa dreißig Dampfer. Starke Luftsicherung.“

Gegen Mittag müssen wir nach unserer Berechnung auf den gemeldeten Geleitzug stoßen. Unsere Diesel laufen wieder mit großer Fahrt. Salve auf Salve schlägt das aufgewühlte Meer gegen den Turm. Wellenberge verdecken den Horizont, kesseln uns ein, drücken die Sicht zusammen.

„Verdammt noch mal, gerade jetzt dieses Wetter!“ flucht der WO.

Der Bug unterläuft eine zischende See, mit scharfer Schneide wehrt der Wellenbrecher sie ab, wir ducken die Köpfe weg. Sofort müssen wir wieder hoch, jeden Augenblick können jetzt die feindlichen Sicherungen auftauchen. Diese grauen Wände da können feindliche Zerstörer bergen, aus den hetzenden Wolken können jeden Augenblick Flugzeuge herabstürzen.

Die Gläser haben wir in die Zentrale hinuntergereicht. Was nützen sie noch? Sie sind naß. Mit Lederlappen können wir sie nicht mehr trocken halten. Wir sehen mit bloßen Augen besser als durch die verschleierte Optik. Die Luft ist von Spritzwasser erfüllt wie von Nebel. Ein gewalttätiger Nebel, der unsere Augen rötet, die Gesichter schmerzen macht, die Hände in den durchnässten Handschuhen verklammmt und uns bis auf die Knochen frösteln läßt.

Gerade jetzt dieses Wetter! Gerade jetzt, da es gilt, stellen sich die Elemente gegen unsere Jagd.

„Elf Uhr. Wetterverschlechterung. Regenböen verdecken die Sicht fast ganz. Genau vorderliche See“, notiert der Obersteuermann für das Kriegstagebuch.

Wir müßten bald den Kurs des gemeldeten Geleitzugs schneiden, doch unsere Sicht wird immer mehr begrenzt.

„Elendes Wetter! - Kann einem glatt passieren, daß man auf ein paar Seemeilen an den Brüdern vorbeistößt!“ schimpft der WO.

Der Kommandant erscheint im Turmluk, wie ein witternder Hund zieht er die Luft ein. Er späht eine Weile reglos in das Grau vor uns, die Bewegungen des Bootes in den Knien auswiegend. Dann wirft er plötzlich den Kopf hoch und befiehlt: „Klarmachen zum Tauchen!“

Wir sind nicht am Ende unserer Künste: den Schall der Schrauben und Maschinen von den feindlichen Schiffen trägt das Wasser in der Tiefe weiter, als die gespannteste Sicht jetzt reichen könnte, unsere empfindlichen Instrumente nehmen ihn auf und leiten uns wie unsere eigenen Sinne. - Aus dem Jagen wird ein horchendes Lauern.

Triefend stehen wir in der Zentrale. Der Wachoffizier klappt den schweren Deckel des Luks herunter und zieht ihn fest. Unser zitterndes Maschinenherz ist verstummt. Zuluft- und Auspuffventile der Diesel sind geschlossen, jetzt hat unser Boot keine Öffnungen mehr. Die elektrischen Maschinen werden auf die Schraubenwellen gekuppelt und übertragen lautlos die in den Batterien gespeicherte Kraft. In Sekundenschnelle werden die Räume tauchklar gemeldet.

„Fluten!“ befiehlt der Kommandant.

Die Zentralegasten reißen die Schnellentlüftungen auf, und mit zischendem, donnerndem Schwall entweicht die Luft aus den Tauchtanks. Beide Tiefenruder werden hart unten gelegt. Das Boot wird vorlastig. Der Zeiger des Tiefenmanometers beginnt sich zu drehen, mit einem Schlag reißt das Toben und Brausen der Wellen ab, Stille umfängt uns. In die Stille fällt das Kommando: „Auf dreißig Meter gehen!“

Durch Legen der Tiefenruder wird das Boot achterlastig gemacht. Aus den Tauchtanks muß dabei die letzte Luft entweichen. „Entlüftungen schließen!“ befiehlt der Leitende. Dann läßt er die befohlene Tiefe ansteuern.

Der Kommandant hat sich neben das Funkschapp in den Gang gehockt. Das Gesicht des Horchers wird von unten her beleuchtet, es ist ganz abgekehrt, ganz nach innen gerichtet. Seine Augen sind ausdruckslos, der Blick leer, als sammele er alle Sinne im Gehör. Er hat den Kopfhörer übergestülpt und versucht, mit seinem Gerät ringsum unter den Geräuschen des Wassers Anzeichen vom Feinde herauszufinden. Wieder und wieder fragt der Kommandant: „Keine Peilung?“ und nach einer Weile ungeduldig und gespannt: „Gar nichts?“ Für einen Augenblick drückt er selbst eine Muschel des Hörers ans Ohr, dann gibt er ihn mir. So sehr ich die Ohren auch scharf mache, es ist nichts zu hören, als ein summendes Tosen, ähnlich dem Geräusch, das aus großen Muscheln dringt, wenn man ihre Öffnungen dicht ans Ohr legt.

Seit einer Stunde fahren wir schon unter Wasser, lauern und suchen.

„Die sind uns doch hoffentlich nicht durch die Lappen gegangen, verdammt noch mal!“ murmelt der Leitende und fährt sich mit nervösen

Bewegungen ein paarmal durchs Haar. Der Kommandant will sich gerade wieder hochrappeln und dem Leitenden Befehl zum Auftauchen geben, als sein Blick auf das Gesicht des Horchers fällt. Der Horcher hat die Augen geschlossen, sein Mund wird fest, sein Gesicht zieht sich zusammen, als hätte er in eine saure Frucht gebissen. Langsam dreht er die Steuerung seines Gerätes. Es schlägt nach rechts und links aus. Als hätte er das Geräusch eingezingelt, dreht er sein Rad nun nur noch ganz wenig hin und her. Mit schwer niedergehaltener Erregung in der Stimme meldet er dem Kommandanten: „Horchpeilung in sechzig Grad. - Ganz schwach!“

Der Kommandant richtet sich mit einem Ruck auf und drückt die eine Muschel des Hörers selbst ans Ohr, sein Gesicht wird ganz hellhörige Spannung. Als wäre durch die Geräusche im Horchgerät ein Kontakt eingeschaltet, ist mit einem Schlag das Boot von Kampfwartungen und Jagdgier erfüllt.

Plötzlich zuckt der Horcher kaum merkbar zusammen. Der Kommandant zieht die Lippen zwischen die Zähne. „Wasserbomben! - Die beharken einen. - Verdammt! - Wie ist jetzt die Peilung?“

„Siebzig Grad - wandert voraus - weitab!“ antwortet der Horcher.

Der Kommandant steigt durchs Kugelschott in die Zentrale. Mit vor Härte fremder Stimme befiehlt er: „Sofort auf fünfzig Grad gehen! - Klarmachen zum Auftauchen!“

Wir sind wieder auf der Brücke. Das Wetter ist noch schlechter geworden. Tief hängende Regenböen verdüstern ringsum den Himmel. Die Helligkeit des Tages ist erloschen. Spritzwasserwürfe, von jeder Woge weggefetzt, überziehen die Wasserlandschaft mit bleichem Dunst. Immer wieder zischen Wasserstürze durch das geöffnete Turmluk in das Boot hinunter. Wir können jetzt das Luk nicht schließen, denn der Feind kann uns jeden Augenblick überraschen. Er hat mit seiner Nähe jede Woge außerhalb unseres Sichtkreises mit Drohung und Gefahr erfüllt.

Wir haben keine Fühlungshaltermeldung mehr aufgenommen. Vielleicht haben die den Geleitzug sichernden Zerstörer das Boot unserer Kameraden mit ihren Wasserbombenwürfen abgedrängt, vielleicht halten sie es noch unter Wasser.

Unsere Schrauben rasen wieder, die Diesel geben das Letzte her. Wir stoßen in den grauen Nebel hinein. Der Kommandant weicht nicht von der Brücke. Sein Gesicht ist grimmig verkniffen. Unter der tief herabgezogenen Krempe des vor Nässe glänzenden Südwesters sucht er das Meer ab, seine Augen sind dabei nur zwei scharfe Striche. Er allein muß jetzt entscheiden, ob er das Boot durch Tauchen vor Überraschungen aus den Regenböen heraus entziehen will oder seinen Willen zum Angriff über seine Bedenken Herr werden lassen soll. Er ist ganz allein in seinem Entschluß, keiner kann ihn beraten, keiner ihm Bestätigung oder Entgegnung geben.

Ich steige ein, um mir am Kartentisch die Entwicklung anzusehen. Der Obersteuermann ist eifrig beim Koppeln.

„Kann jeden Augenblick soweit sein“, sagt er mir, ohne das Gesicht vom Kartentisch zu heben. „Hier stehen wir! - Hier ist der Geleitzug zu vermuten. - Vielleicht hat er auch wieder gezackt! - Dieses Wetter soll der Teufel holen!“ - Er murmelt noch ein paar halblaute Flüche, dann macht er sich verbissen wieder an die Arbeit. Plötzlich höre ich von oben die Stimme eines Ausgucks: „Mastspitzen steuerbord achteraus!“

Ich entere sofort auf. Das Glas an die Augen gepreßt, suche ich in der Blickrichtung des Kommandanten. Das Grau einer Nebelbank erscheint im Kreisausschnitt der Optik. Ich erfasse den schwankenden Horizont und führe das Glas auf ihm hin nach beiden Seiten. Endlich erkenne ich im Grau eine senkrecht hochragende Spitze. Sie tanzt im Glas auf und ab. Ich will sie zur Ruhe zwingen und stütze mich auf. Sofort überträgt sich das Zittern der Turmverschanzung auf meine Arme. Das Bild verschwimmt vollends. Ich muß von neuem suchen. Da ist der dunkle Strich wieder. Ein Mast! - Man muß ihn mit bloßem Auge sehen können, so hoch ist er schon heraus. Hinter mir höre ich den ersten WO, Aufregung in der Stimme: „- aus Regenbö gekommen!“

Ich drehe mich nach dem Kommandanten um. Sein Gesicht ist ganz verschlossen. Zwischen halbgeöffneten Lippen stößt er, wie für sich selbst, hervor: „Zerstörer mast! - Teufel noch mal! - Hoch heraus!“ Der Kampf um den richtigen Entschluß spiegelt sich in seinem Gesicht. Er muß jetzt in Sekunden alle Chancen für unser Boot abwägen. Noch einmal setzt er das Glas an, dann ruft er „Alarm!“

Wir verschwinden in fliegender Eile von der Brücke. Der Kommandant steigt als letzter ein und wirft das Luk dicht. Mit beiden E-Maschinen „Große Fahrt“ geht das Boot, dem Druck der Tiefenruder gehorchend, nach unten.

„Auf Sehrohtiefe einsteuern!“ befiehlt der Kommandant von oben aus dem Turm.

Wir sind noch vorlastig. Das Bilgewasser schießt rauschend unter den Flurplatten nach vorn. Der Leitende läßt aus dem vorderen Trimmtank Wasser in den achteren trimmen. Ganz allmählich erst kommt das Boot auf ebenen Kiel. Die Wassersäule im „Papenberg“ sinkt. Der Kommandant, der jetzt oben im Turm am Sehrohr sitzt, ist noch blind. Voller Ungeduld kommt seine Stimme von oben: „Frage Tiefe!“ Im selben Augenblick kommt das Sehrohr frei. Der Leitende meldet nach oben in den Turm: „Boot ist eingesteuert.“

Ein Mann der Brückenwache steht in nassem Ölzeug schweratmend neben mir. Der zweite Brückenposten und der seemännische Unteroffizier der Wache hocken vor den Druckknöpfen der Tiefensteuerung. Ihr Blick hängt an der Wassersäule im „Papenberg“. Sie steigt auf und ab. Jedes Auf und Ab bedeutet ein Steigen oder

Sinken des Bootes, dem es mit kurzem Legen der Tiefenruder immer rechtzeitig zuvorzukommen gilt.

Wir wissen nicht, was oben vorgeht. Keiner von uns sagt ein Wort, die Gefahr hält uns gebannt, es ist still wie in einem Totenhaus. Von oben kommt endlich die Stimme des Kommandanten: „An Horchraum! - Steuerbord querab ein Zerstörer!“ Eilfertig geben wir die Weisung weiter. Das Gesicht des Horchers beugt sich aus dem Horchschapp in den Gang hinaus. Seine Augen sind groß und dunkel. Er stellt seine Apparate auf die angegebene Richtung ein und faßt die Geräusche der Zerstörermaschine auf.

Die Stimme des Kommandanten ist ganz leise geworden; trotzdem fällt sie wie ein lauter Ruf in die Stille: „Rohr eins bis vier bewässern!“

Der Befehl wird weitergegeben. Ich hebe den Kopf, mein Blick trifft sich mit dem des Leitenden. Dieselbe Frage durchläuft uns: „Was denn? Will der Kommandant den Zerstörer angreifen? - Am hellichten Tage?“

Von oben kommt wieder die leise Stimme: „An Zentrale! - LI genau auf Tiefe halten!“

Die dünnen Muskeln im Gesicht des LI straffen sich und entspannen sich wieder. Jetzt gilt es für ihn. Wehe, wenn das Boot aus dem Wasser bricht und sich dem Gegner verrät! Wehe, wenn der Kommandant im entscheidenden Augenblick durch Unterschneiden des Sehrohrs blind wird!

Die Schläfenader des Leitenden ist dick geschwollen, seine Stimme ist knarsch geworden. „Fünzig Liter fluten! - Fest! - Hundert Liter fluten!“ Sein Blick wendet sich nicht mehr von den Tiefenmanometern und der Wassersäule im „Papenberg“. - „Hundert Liter nach vorn. Los, los!“

Das Herz pocht mir im Halse. Ich zwingen mich zur Ruhe, beobachte eine Fliege, die sich über den Rand des Kugelschotts fortbewegt. Ich versuche, meine ganze Aufmerksamkeit in der Betrachtung dieser Fliege zu sammeln. Doch da schwirrt sie hoch. - Ich finde sie nicht wieder.

Schweißwassertropfen fallen patschend in die Büge. Leise schwappt das Bilgewasser hin und her. Nur für Sekunden summt jetzt der Sehrohrmotor. Der Kommandant zeigt das Sehrohr nur ganz kurz und läßt es wieder vom Wasser überspülen. Er gibt jetzt den Befehl, das Rohr fünf zu bewässern. Der Befehl wird weitergegeben. Nach Sekunden schon kommt die Meldung von achtern: „Rohr fünf ist klar zum Unterwasserschuß bis auf Mündungsklappe!“

Der Kommandant befiehlt: „Schaltung Rohr fünf!“

Die Schalter rasten ein. Ein Taschenlampenkegel huscht über den Boden. „Schaltung ist Rohr fünf!“

Am „Papenberg“ sehe ich, daß das Sehrohr unterschneidet. Der Anblick der sinkenden Wasserstandssäule trifft mich wie ein körperlicher Schmerz. Sofort gibt der Leitende einen Ruderbefehl. Das Sehrohr kommt wieder frei. Es ist wie eine Erlösung.

„Rohr fünf fertig?" fragt der Kommandant.

„Jawohl, Herr Kapitänleutnant!"

Der Leitende spielt mit den Kinnmuskeln. Von Zeit zu Zeit verbessert er die Ruderlage. „Vorne mitte, - hinten unten zehn!" -

Wir wissen nicht, was oben vorgeht, sind blind und taub, können nichts tun, als dahocken und auf die Befehle des Kommandanten lauschen; sie geben unserem Geist, der sich nach Bildern sehnt, nur geringen Anhalt.

Der Kommandant will jetzt die Seitenruderlage wissen.

„Ruder liegt steuerbord fünfzehn!" meldet der Leitende.

Lange Zeit geschieht nichts. Die Spannung wird übermächtig. Nur das kurze Anspringen und Aussetzen des Sehrohrmotors ist zu hören, es klingt wie eine geheimnisvolle Morsesprache.

Plötzlich ruft der Kommandant von oben: „Alle Mann voraus! Schnell auf Tiefe gehen!"

„Verdammt!" knurrt der Obersteuermann.

Die Leute hasten durch die Zentrale. Das Boot wird vorlastig. - „Was ist nur los?" fragt es in mir. Da kommt von oben die ruhige Stimme des Kommandanten: „Es kommen gleich Wasserbomben!"

Jetzt klettert er selbst herab und hockt sich mit gespielter Gleichmut auf die Kartenkiste. „Vorne hart unten! Hinten aufkommen!"

Das Boot ist abgefangen, aus Jägern sind wir plötzlich zu Gejagten geworden. Wir sind getaucht, können unsere Waffen nicht mehr anwenden, sind wehrlos. Jetzt heißt es nichts als Zähne zusammenbeißen.

„Rackbaum - rrum." Ein unerhört harter Schlag, wie mit der breiten Axt geführt, trifft das Boot. Ich habe das Empfinden, daß sich die Haut meines Gesichtes zusammenzieht. Alles gerät ins Zittern. Ein Mann, der sich nicht festhielt, taumelt.

Wieder ein Schlag! Aus! Finsternis! -

Eine Stimme dringt wie von weither an mein Ohr. Taschenlampenkegel reißen weißliche Flecken aus der Dunkelheit. Jemand ruft nach Sicherungen.

„Ersatzbeleuchtung ausgefallen!"

„Kein Wassereinbruch!"

„Rackbaum - rrum - tschsch." Wie Raubfischer fischen sie nach uns mit Netzen aus Bomben. Wir können uns in keine Höhle verkriechen, können nicht davonjagen, sind auf Gnade und Ungnade der Bedrohung ausgeliefert.

„Untertriebszelle lenzen!" befiehlt der Leitende nach einer neuen Detonation. In das Zischen der Wassermassen, die in das von der Bombe gerissene Loch zurückströmen, klingt das Anspringen der Lenzpumpe.

Ich sitze im runden Rahmen des Kugelschotts, habe ein Rohr gepackt, das unter meinen Schenkeln durchläuft, fühle die glatte Farbe und den spröde bröckelnden Rost auf der unteren Seite des Rohres, halte es fest wie ein Schraubstock. Die Knöchel meiner Hand treten weiß und spitz heraus.

„Vorne hochkommen! - Fest!“ befiehlt der Leitende den Rudergängern. Dann meldet er dem Kommandanten: „Boot ist aufgefangen!“

Es ist, als müsse der Kommandant, der jetzt ununterbrochen rechnet, erst zu sich kommen. Dann sagt er mit leiser Stimme: „Es kommt noch mehr! - Die Burschen haben das Sehrohr gesehen!“

Neue Detonationen! Wir sitzen in einer Pauke, auf die von allen Seiten ohne Takt losgeschlagen wird.

„Fünfzehn!“ zählt der Zentraleheizer. „Sechzehn, siebzehn, achtzehn, neunzehn!“

Ich habe kein Empfinden, ob die Bomben rechts, links, über oder unter dem Boot krepieren. Der LI starrt auf den Zeiger des Tiefenmanometers, der bei jeder Detonation ein Stück über die Markierung schnellt. Seine Augen sind ganz groß und dunkel.

Das Gesicht des Kommandanten ist von versteinerner Spannung geprägt. Er sieht uns nicht. Er hat seine Umwelt ausgeschlossen, muß rechnen: Eigenkurs, Gegnerkurs - Ausweichkurs, muß sekundenschnell reagieren. Er ist jetzt der einzige, der kämpft, der die Kräfte seines Geistes und seines Instinktes für uns einsetzt. An der Richtigkeit seiner Befehle hängt unser Leben.

„Hart backbord!“

„Ruder liegt hart backbord!“

„Auf null Grad gehen!“

Es bleibt eine Weile still. Dann ist es, als ob sich der Kommandant an uns erinnere. Leise spricht er zu uns: „Ich konnte die Burschen genau sehen! Sie standen auf der Brücke und schauten zu uns her! - Im Topp waren drei Mann!“

Dann neigt er sich vor und gibt seine Befehle für den Horcher durchs Kugelschott: „Achten, ob er auswandert! - Lauter oder leiser?“

Der Horcher antwortet: „Gleichbleibend“ und nach einer Weile: „Wird lauter!“

Der Kommandant steckt seinen Kopf durchs Kugelschott: „Frage Auswanderung?“

„Zweihundertfünfundneunzig!“

„Hart steuerbord!“ gibt der Kommandant einen neuen Ruderbefehl.

Neue Bombenwürfe, vier Detonationen in schneller Folge hintereinander. Als der Detonationsschwall ausgerauscht ist, fragt der Kommandant, als wäre alles in bester Ordnung: „Ob wir den

wiederkriegen? War schön bemalt! - Ein ganz altes Schiff! - Stark ausladende Back! - Ziemlich vierkant!"

Ein neuer Schlag gegen die Füße.

„Siebenundzwanzig, achtundzwanzig“, zählt der Zentraleheizer. Noch ein Schlag! Ein Stiefel rasselt auf den Flurplatten.

„Verdammt noch mal! Ruhe!“ Wie das Fauchen eines Tigers klingt die Stimme des Kommandanten.

Jetzt muß jeder auf seine Weise mit der Angst fertig werden. Es mag alles angehen, wenn man Befehle ausführen kann, wenn man nicht links und rechts zu schauen hat und alle Gedanken auf den Befehl richten muß. Wir aber sind der Gefahr wehrlos ausgeliefert.

Die Züge des Kommandanten sind starr. Mit aller Kraft hält er seine Sinne versammelt. Er rechnet ununterbrochen. Die Grundfaktoren seiner Rechnung verändern sich mit jeder Meldung, nach der Stärke der Schraubengeräusche und der Anlauffrichtung des Zerstörers muß er unseren Kurs abstimmen. Unsere Fahrt ist gering, langsam nur schleichen wir durch die Tiefe. Der Zerstörer kann oben über Wasser mit der vollen Kraft seiner Maschinen hin und her hetzen und uns im Netz seiner Horchpeilungen einfangen. Wir können unsere Maschinen nicht abstellen, dann würden wir sofort sinken oder steigen. Langsam durchfahren wir das Getümmel der Detonationen. Für unseren Weg bleibt nur eine schmale Gasse, die abgesteckt ist von den Bombenwürfen des Feindes. Wenn wir eines dieser Zeichen des Todes berühren, die unseren Weg begrenzen, ist es zu Ende.

Meine Gedanken jagen unter hohem Druck hin und her. Schweißperlen stehen mir auf der Stirn. Die Tiefe erscheint mir auf einmal durchsichtig, sie bietet keine Deckung mehr. Es ist, als läge das Boot auf einer Bühne, von Hunderten von Scheinwerfern angestrahlt, im Paukenwirbel der Vernichtung. Schweißglanz gibt den Gesichtern scharfe Plastik. Unsere Blicke verfangen sich, als wollten wir uns aneinander festhalten. Nur nicht weich werden! Nur nicht zucken!

Wieder fünf Bomben! Der Zentraleheizer zählt sie zu den alten hinzu.

Der Kommandant hebt den Kopf, als besinne er sich, daß wir um ihn stehen. Er zwingt seinen Ausdruck zu Gleichgültigkeit. Seine Stimme ist ruhig. Deutlich akzentuiert setzt er mitten im Lärm der Vernichtung seine Worte: „Nur ruhig, immer ruhig, meine Herren, das ist noch gar nichts!“ Die Ruhe seiner Stimme beschwichtigt, sie legt sich auf das Schwirren unserer Nerven.

Ein neuer schmetternder Schlag.

„Wassereinbruch über Wasserstandsglas!“ Der Ruf dringt wie eine stählerne Spitze in mich, ein flatternder Blick des neuen Zentraleheizers trifft mich. Unwillig wendet sich der Kommandant um: „Quatsch, nur kein Theater!“

Der Zentralemaat ist schon dabei, den wie aus einer Düse stiebenden Strahl zu dämmen. Die Heizer helfen ihm. Sie sind alle sofort über und über naß. Die Luft liegt dunstig und dick in blauen Schwaden im Raum. Wir wagen nicht zu atmen. „Bumm – rrackbaum - - - rrawumm!“ Noch während die Detonationen verrauschen, sagt der Kommandant: „Was denn, was denn nur - was ist denn los - liegt ja gar keine Veranlassung zur Beunruhigung vor!“ Er tut gleichmütig.

Der Horcher meldet laufend die Peilung. „Zweihundertundsechzig Grad - zweihundertundfünfzig Grad - zweihundertvierzig Grad - wird lauter!“

Der Kommandant hat sich über seinen Erwägungen wieder ganz verschlossen. Es ist Totenstille im Boot. Nach einer Weile fällt seine Stimme in das Schweigen: „Wie peilt er jetzt?“

Aus dem Funkschapp kommt die Antwort. Sofort faßt der Kommandant seinen Entschluß. „Hart steuerbord!“ Und gleich danach: „An Horchraum! - Wir drehen nach steuerbord!“

Ein Schraubenschlüssel muß nach achtern durchgegeben werden. Ich lange danach und reiche ihn weiter. Herrgott, nur irgend etwas tun können. Handräder drehen. Hebel stellen. Die Lenzpumpe bedienen. Kämpfen können.

Der Horcher beugt seinen Oberkörper wieder in den Gang vor. Die Linsen seiner Augen sind auf Unendlich gestellt. Er ist der einzige, der jetzt mit der Außenwelt in Verbindung steht. Er meldet wieder: „Peilungen werden lauter! - Zweihundertunddreißig - zweihundertundzwanzig -“

„Prost Mahlzeit!“ sagt der Alte und nickt dabei mit dem Kopf. „Lenzpumpe abstellen! - Unnötiges Licht aus! - Weiß der Satan, wie lange wir den Strom noch brauchen!“

Der Horcher meldet wieder: „Anlauf beginnt! - Geräusche peilen zweihundertundzehn Grad! - werden schnell lauter -“

Der Alte starrt vor sich hin. Er lehnt sich mit dem Rücken gegen die silbern blickende Säule des Sehrohrs. Seinen Kopf hat er in die Hand gestützt. „Verdammt, wenn wir eine Ölspur haben!“

Ölspur. Für den Bruchteil einer Sekunde sehe ich die bunt schillernden Schlieren, die Öl auf der Oberfläche des Wassers bildet. Es ist oben noch heller Tag, die See ist nicht stark bewegt, eine Ölspur wäre für den Feind die sicherste Fährte, auf der er uns finden muß. Das hätte gerade noch gefehlt!

Aus dem Horchraum kommt die leise Stimme des Horchers: „Ziemlich nahe.“ Vor übermächtiger Spannung gibt er keine richtige Meldung.

Der Kommandant befiehlt: „Beide Maschinen kleine Fahrt voraus! - Wenig Ruder legen!“

Der Horcher ist im Moment ganz still. Wir warten auf die nächsten Bomben, ohne uns zu rühren, mit angehaltenem Atem. Die Sekunden dehnen sich; nichts. Zwei Mann neben mir stehen wie festgewurzelt. - Immer noch nichts.

Endlich läßt sich der Horcher wieder hören: „Zerstörergeräusche wandern aus!“

Der Alte quittiert die Meldung gleichmütig: „Genehmigt!“

Wieder fallen zwei Bomben. Das Detonationsgeräusch ist schwächer. „Weitab“, sagt der Kommandant. Er hat sich zurückgelehnt und die Hände tief in die Taschen gestemmt. Seine Beine hat er übereinandergeschlagen.

„Anfänger, arme heimatlose Bettnässer! - Heinis! - Kümmerliche Pestgewächse!“ -

„Tjumm wumm!“ Wieder weiter ab. Der Alte grinst spöttisch.

Ich schaue mir die Seekarte an. Bei der letzten Schiffsortsbestimmung hat der Obersteuermann ein Kreuz gemacht, wir stehen jetzt einige Seemeilen weiter südwestlich. Den Punkt werde ich mir merken; wenn wir hier herauskommen! Ich tue schnoddrig, mache ein bißchen Theater.

Der Horcher sucht den ganzen Kreis seiner Skala ab. „Na?“ fragt der Kommandant. „Wandert aus!“ antwortet der Horcher.

Der Kommandant schaut sich um. „Die Angelegenheit scheint erledigt zu sein.“ Und, durch das Kugelschott steigend: „War ganz lehrreich, was?“

„Ein Stück Papier her!“ fordert der Kommandant. Er will den Funkspruch vorbereiten. Unsere ganze Not wird sich in die paar Worte zusammenzwängen: „Drei Stunden Wasserbombenverfolgung.“

Der LI kommt wieder in die Zentrale. Er tauscht einen Blick mit dem Kommandanten. Dann befiehlt dieser kurz: „Auf Sehrohrtiefe gehen!“ Der Leitende gibt seine Befehle. Der Kommandant steigt in den Turm.

„Frage Tiefe.“ - „Zwanzig Meter- Sehrohr kommt frei!“

Unsere Spannung steigert sich wieder. Leise summt der Sehrohrmotor. Minuten vergehen. Der Alte sagt kein Wort. Wir warten und warten. Auf einmal ruft er: „Schnell 'runter! Auf Tiefe gehen!“

„Alle Mann voraus!“ befiehlt der Leitende. Das Boot wird wieder vorlastig. Der Zeiger des Tiefenmanometers dreht sich wieder nach vorwärts: Zwanzig - dreißig - vierzig Meter.

Der Kommandant steigt in die Zentrale herunter. „Zerstörer liegt x Meter ab. Gestoppt. Der wollte uns überraschen.“

„Hat ja auch recht von seinem Standpunkt aus“, läßt sich der Leitende hören.

„Der Dummkopf!“ sagt der Alte.

Nummer Eins sucht die Spannung durch Erzählen abzureagieren: „Das war auch mal so 'ne Sache zwischen Island und England. Jeden

Tag Zerstörer und Flugzeuge. Gegen einhundertundachtzig Wasserbomben. Über einhundert Fliegerbomben auf einer Reise. Dreizehnmal Alarmtauchen an einem Tag." -

Wir setzen uns nach Westen ab. Nach einer Stunde läßt der Kommandant das Boot auf zwanzig Meter einsteuern.

Nach einer Weile befiehlt der Kommandant: „Klarmachen zum Auftauchen!“ Zischend strömt Preßluft in die Tauchtanks. „Turmluk ist frei!“ meldet der Leitende. Mit der ersten Wache entert der Kommandant auf. „Druckausgleich!“ Das Turmluk ist auf. Der Überdruck entweicht.

„Klarmachen zum Ausblasen - klar bei Entlüftungen - Dieselraum tauchklar!“

KRIEGSTAGEBUCH VON UA

VOM 23. BIS 28. NOVEMBER

- 23.11. Wind Südwest eins bis zwei - Seegang zwei - wechselnd bedeckter Himmel, schlechte Sicht.
- 00:36 U-Boot gesichtet. Gebe Erkennungssignal, Antwort mit Erkennungssignal.
- 09:46 Übungsalarm mit Störungsexerzieren, Tiefensteuer- und Feuerleitübungen.
- 25.11. 16:56 Eingang Funkspruch von U X: „Geleitzug in Quadrat Paula-Willi in Sicht. Kurs Ost. Werde von Fliegern abgedrängt.“
- 18:20 Eingang Funkspruch von U Z: „Habe Fühlung an Geleit. Quadrat Paula-Max.“
- 19:00 Eingang Funkspruch von U J: „Geleit Kurs 80 Grad, Fahrt 8,5 Seemeilen.“
- 19:06 Eingang Funkspruch von U X: „Geleit wieder in Sicht. Quadrat Paula-Otto. Feind ändert Kurs auf 60 Grad. Starke Sicherung vorn. Nebelschwaden. Sicht 2 Seemeilen.“
- 19:10 Mit Höchsthochfahrt auf gemeldeten Geleitzug operiert.
- 20:17 Meldung eines torpedierten Frachters: „SSS... Torpedoed by German submarine. 52° 12' North. 42° 30' West. Sinking slowly. SSS...“
- 23:30 Funkspruch von U X: „Aus Geleitzug 2 Dampfer versenkt. Abgedrängt. Fühlung verloren.“
- 23:40 Funkspruch von B. d. U.: „An U J... Dranbleiben! U A heranzuführen!“
- 26.11. 04:00 Sichtverschlechterung durch Regen. Seegang nimmt zu.
- 08:06 An Backbord querab 2 leere Rettungsboote, treibend.
- 09:43 Eingang Fühlungshaltermeldung von U J, wonach Geleitzug jetzt im Quadrat Paula-Siegfried steht. Kurs jetzt 80 Grad, Fahrt 8,5 Seemeilen.
- 09:48 Eingang Funkspruch von U J: „Gegner ändert Kurs auf 110 Grad. 5.000-BRT-Frachter versenkt. Geleit marschiert in breiter Formation. 4 Kolonnen. Etwa 30 Dampfer. Starke Luftsicherung.“
- 11:00 Wetterverschlechterung. Regenböen verdecken die Sicht fast ganz. Genau vorderliche See.

- 11:15 Getaucht zum Horchen. Schwache Peilung in 60°. Wabo-Detonation.
- 11:20 Horchpeilung 70° etwas stärker. Kann nur gesuchtes Geleit sein.
- 11:30 Entschließe mich trotz Wetterlage über Wasser auf Geleit zu operieren.
- 12:15 Drei Dez steuerbord achteraus kommt plötzlich schneller Schatten aus Regenfront. Ist Zerstörer. Versuche in Regenbö zu laufen und im Abdrehen Heckschuß anzubringen. Hat uns bemerkt, da Entfernung sehr gering. Zerstörer dreht zu und wird schnell größer.
- 12:20 Alarm. Entschließe mich Zerstörer unter Wasser anzugreifen.
- 12:25 Zerstörer stößt in Lage O in Höchstfahrt auf Sehrohr zu. Auf Tiefe gegangen.
- 12.30 bis 14:00: Zwanzig Wasserbomben. Erster Anlauf geht hinten vorbei. Zweiter sitzt schon besser. Lampen und Sicherungen fallen aus. Wasserstandsgläser springen. Glasbehälter an der Hilfslenzpumpe zerbricht. Boot wird rasch schwerer und stark vorlastig. Zeitweise auf große Fahrt gegangen, da Boot nur so mit Tiefenrudern zu halten. Dauerndes Lenzen wird erforderlich, da zuviel Wasser im Boot. Wasserbomben fallen entfernter. Schraubengeräusche werden leiser und verschwinden in rechtweisend 70 Grad.
- 16:00 Aufgetaucht. Von Zerstörer nichts mehr zu sehen. Weiter auf Geleitzug operiert.
- 18:05 In 350 Grad Rauchwolken. Es ist der gemeldete Geleitzug. Fühlungshalten infolge wechselnder Sicht und Regenböen erschwert.
- 18:40 Achteraus kommt U J in Sicht.
- 19:30 Dämmerungsbeginn. Etwas herangestaffelt. Geleitzugformation einwandfrei in vier Kolonnen auszumachen. Absicht ist Nachtangriff.
- 19.52 Bewacher in Sicht, der von achtern an Geleit herangestaffelt und uns genau voraus hat. Mit Höchstfahrt über Wasser ausgewichen und dabei vorgesetzt. Bewacher sieht uns nicht, da Boot durch Qualmwand der Dieselabgase gut gedeckt ist.
- 20:23 Geleit zackt vier Dez nach Backbord. Funkspruch abgegeben: „Geleit Quadrat Paula-Bruno. Kurs 70 Grad. Mittlere Fahrt - U A.“
- 22:40 Laufe zum Angriff an. Kolonnen fahren dicht geschlossen. Zerstörer vorne und auf der Mondseite gut zu erkennen.

Auf die Steuerbordseite der zweiten Kolonne zugelaufen. Die Nacht ist durch den Mond sehr hell. Für Unterwasserangriff aber zu dunkel. Zum Herangehen Wolkenwand vor dem Mond ausgenützt. Zieht wider Erwarten rasch vorüber. Bereits auf große Entfernung geschossen.

- 22:47 Auf größere Dampfergruppe abgekommen. Vier gezielte Einzelschüsse. Drei Treffer auf 8.000-BRT-Passagierdampfer und auf 5.500-BRT-Frachter. Dabei wird Boot von Kanonenboot erkannt. Komme aber noch zum Heckschuß auf großen Schatten. Ist Tanker, etwa 8.000 BRT. Werden sofort nach dem Schuß mit Artillerie beschossen. Salven liegen weit. Seite aber gut. Ein Kanonenboot dreht zu und läuft zum Angriff an.
- 22:53 Alarm. Auf Tiefe gegangen.
- 23:05 bis 00:16: Achtzehn Wasserbomben. Unter Wasser drei Torpedodetonationen und später Sinken - Krachen der Schotten und Spanten - der beiden zuerst getroffenen Dampfer einwandfrei gehorcht. Weitere Wasserbombenanläufe liegen entfernter. Keine Ausfälle.
- 27.11. 00:30 Noch immer Wasserbombendetonationen. Etwa zwanzig Wasserbomben. Hat uns verloren. Torpedos nachgeladen. - Kein Geräusch in unmittelbarer Nähe. Aufgetaucht. Vermute alte Vormarschrichtung des Geleitzuges mit Südzack bei Morgendämmerung.
- 03:00 Funkspruch abgegeben: „Von Kanonenboot Wasserbomben-Verfolgung. Fünf gezielte Schüsse. Vier Treffer. Passagierdampfer 8.000 BRT und Frachter 5.500 BRT Sinken einwandfrei gehorcht. Treffer auf 8.000-BRT-Tanker beobachtet. Sinken nicht. – U A.“
- 08:00 Schatten voraus. Es ist der angeschossene Tanker. Aus SOS-Rufen geht hervor, daß andere Boote noch am Geleitzug sind und auch abschießen.
- 08:30 Funkspruch aufgenommen: „Versenkt drei Dampfer. Ein viertes Schiff wahrscheinlich. Bei Angriff vier Stunden Wasserbomben. Geleitzug in Gruppen und Einzelfahrer zersprengt. Fühlung abgerissen. Stöße nach in NW - U Z.“
- 28.11. 09:00 Auf Tanker zugelaufen. Zum Angriff angesetzt. Läuft geringe Fahrt. 7 Sm. Kurs etwa 120 Grad. Vorgesetzt zur Bestimmung der Schußunterlagen.
- 10:00 Getaucht zum Unterwasserangriff. Dampfer zackt ran, dadurch wird Schußentfernung sehr klein.
- 10:25 Torpedo geschossen. Schuß wurde Treffer Mitte. Starke Mitdetonation des Brennstoffes. Große Rauch- und

- Feuerentwicklung. Auslaufendes Öl brennt auf dem Wasser. Am Himmel riesige Rauchwolke. Starker Feuerschein. Dampfer sackt tiefer, läuft aber weiter. Besatzung noch teilweise an Bord. Drei Geschütze auf den Aufbauten achtern. Können wegen Qualm und Hitze nicht bedient werden. Keine Rettungsboote zu sehen.
- 10:45 Zunächst noch Schraubengeräusche. Wandern voraus.
- 10:52 Erneuter Angriff. Warten zu gefährlich. Verräterischer Schein. Treffer unter dem achteren Mast. Wieder Riesenfeuer. Dampfer stoppt. Sackt achtern tiefer. Bordwand an der Einschußstelle herausgeschlagen. Brand auf dem Wasser breitet sich rasch aus. Muß energisch mit den Maschinen zurückgehen.
- 11:10 und 11:12: Detonationen an Bord. Anscheinend hochgehende Zellen, Benzinfässer oder Munition. Tanker bleibt jetzt liegen.
- 11:40 Schraubengeräusche. Turbine. Zerstörer vermutet. Im Sehrohr nicht zu sehen.
- 11:55 Aufgetaucht. Nicht ausgeblasen. Zerstörer liegt gestoppt beim Wrack.
- 11:57 Alarmtauchen. Schleichfahrt. Weiter abgesetzt.
- 12:10 Aufgetaucht. Beabsichtige liegenzubleiben und abzuwarten, ob Tanker sinkt. Torpedos geladen. Batterie aufgeladen. Zerstörermast kommt zeitweilig noch in der Nähe des Wracks über die Kimm.
- 13:24 bis 14:50: Gestoppt gelegen. Dampfer sinkt nicht. Brand wird langsam kleiner.
- 16:00 Entschließe mich noch einmal heranzugehen und Fangschuß zu geben. Tanker ist vor den achteren Aufbauten an der Einschußstelle durchgebrochen. Beide Teile sind durch die Laufbrücke noch verbunden. Totalverlust sicher. Das Vorschiff ist seitlich abgebogen und überspült. Rettungsboote treiben leer. Zerstörer offenbar mit Tankerbesatzung abgelaufen.
- 16:15 Gehen näher heran und schießen in Bug und Heck mit Maschinenwaffe Luftlöcher.
- 16:30 Von achtern aus Nebelwand kommt Schatten, schmale Silhouette, ist Kanonenboot.
- 16:36 Getaucht zum Angriff. Kanonenboot läuft hohe Fahrt. 220 Umdrehungen. Macht kleine Zacks. Auf 500 Meter Entfernung zackt Kanonenboot zu. Wahrscheinlich bei der glatten See Sehrohr gesehen. Auf Tiefe gegangen.
- 16:49 bis 17:50: Mehrere Wasserbombenanläufe. Zwölf Wasserbomben.

- 18:00 Versucht, Kanonenboot abzuschütteln. Werde nochmals angelaufen. Aber Wasserbomben schon weiter ab.
- 19:30 Auf Sehrohtiefe gegangen. Kanonenboot liegt in rechtweisend 90 Grad, etwa 8.000 m ab. Unter Wasser weiter abgesetzt. Vom Tanker ist nichts mehr zu sehen.
- 28.11. 03:30 Funkspruch aufgenommen: „Von U X: Zwei große Frachter 00.31 Quadrat Max-Rot. Generalkurs West. 10 Sm. Seit einer Stunde Fühlung verloren. Stöße nach. WNW 7, Seegang 5, 1027 steigend. Waffeneinsatz wegen Wetter noch eingeschränkt.“
- 08:00 Verschossen. Rückmarsch angetreten. Andere Boote haben noch Fühlung. Funkspruch abgesetzt: „Angeschossenen Tanker 8.000 BRT versenkt. Von Kanonenboot Wabo-Verfolgung. Verschossen. Rückmarsch - U A.“

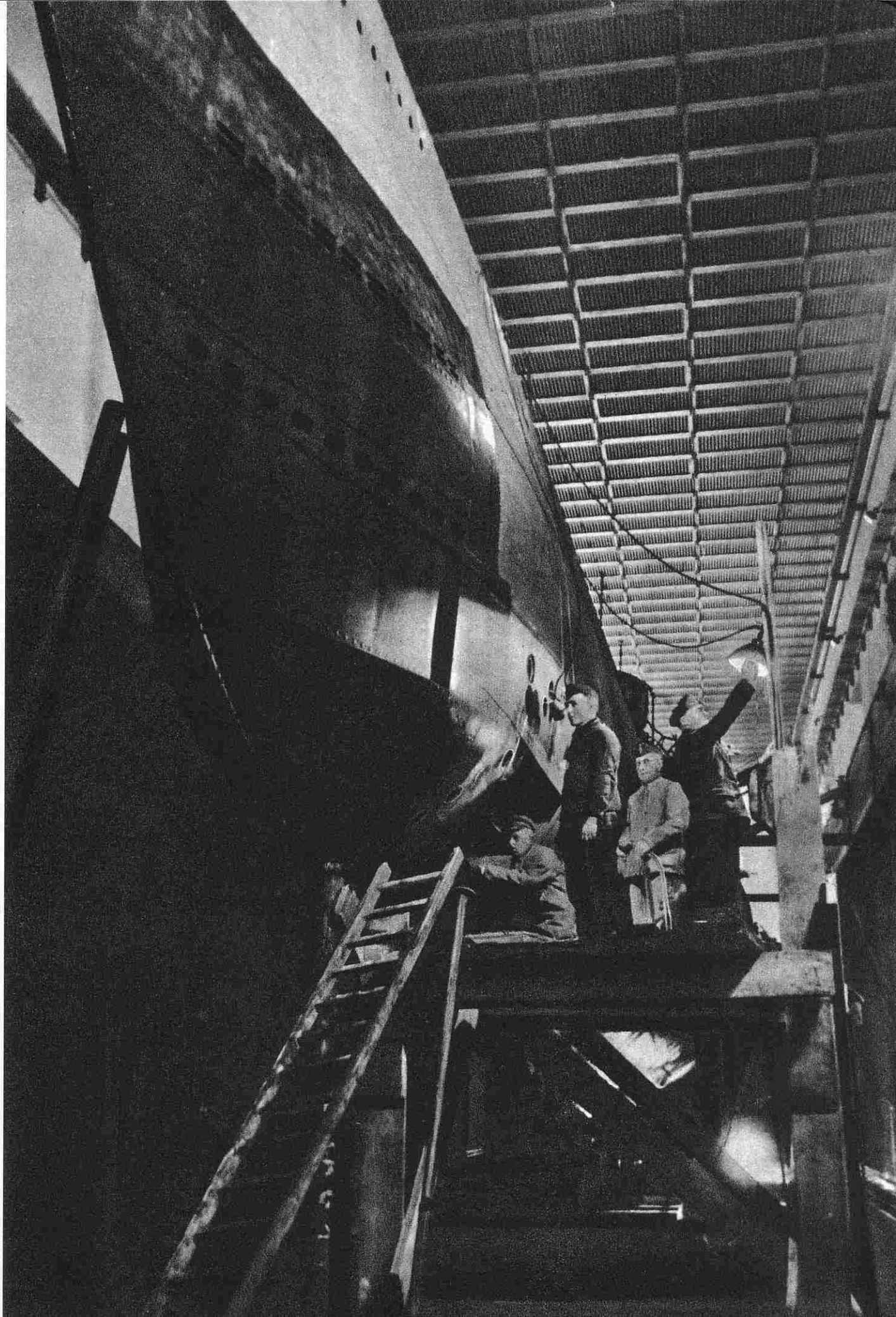
ERKLÄRUNG DER SEEMÄNNISCHEN AUSDRÜCKE

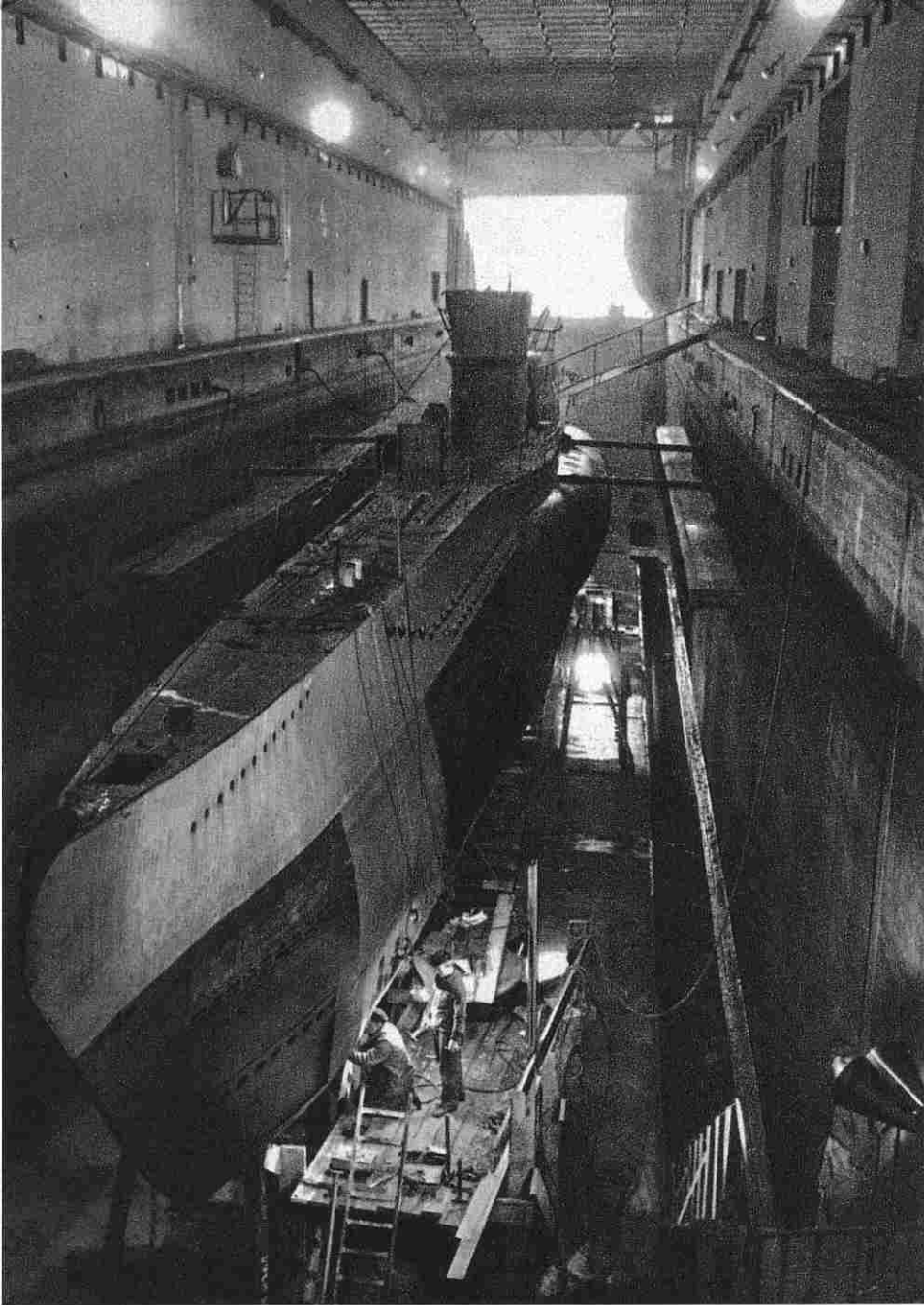
<i>achtern</i>	hinten	und Gewichtsunterschieden des Bootes ändert. Diese werden ausgeglichen durch Zulassen von Seewasser oder Lenzen
<i>achterlastig</i>	nicht auf ebenem Kiel (Achterschiff hängt tiefer als Vorschiff)	
<i>anblasen</i>	aus Druckluftflaschen Preßluft in Tauchzellen strömen lassen, die das darin befindliche Wasser verdrängt und dem Boot Auftrieb gibt	<i>entern</i> hochsteigen, hochklettern
<i>aufklaren</i>	Ordnung schaffen	<i>E-Maschine</i> elektrische Maschine, die das Boot unter Wasser treibt
<i>aufschießen</i>	ein Tau spiralartig zusammenlegen	<i>Fender</i> birnenförmiger Körper aus Tauwerk, der beim Anlegen zwischen Schiffskörper und Kaimauer gehängt wird, um den Stoß aufzufangen
<i>Back</i>	urspr. Aufbau über dem Vordeck, Tisch	<i>feudeln</i> aufwischen
<i>wasserdichte Back</i>	wasserdichter Raum unter dem Vordeck, der durch seine Luftfüllung bei Überwasserfahrt starkes Stampfen des Bootes verhindert. Beim Tauchen wird er geflutet	<i>Flurplatten</i> Eisenplatten, auf denen die Besatzung im Boot steht. Der eigentliche Schiffsboden liegt tiefer
<i>backbord</i>	linke Seite des Bootes in Fahrtrichtung gesehen	<i>fluten</i> öffnen der oberen Abschlüsse der Tauchzellen (Entlüftungen), damit die den Auftrieb gebende Luft entweichen und von unten Wasser durch die geöffneten Flutklappen nachströmen kann
<i>Bagierah</i>	unterste Rah des Kreuzmastes	
<i>B.d.U.</i>	Befehlshaber der Unterseeboote	<i>Geitau</i> Tau zum Aufholen der Segel unter die Rah
<i>bekalmt</i>	abgeleitet von Kalmen, windstille Gürtel zwischen den Passaten	<i>Gording</i> Tau, mit dem die Segel beim Bergen aufgeholt werden
<i>Besan</i>	der hintere Mast einer Bark	<i>Grätting</i> Lattenrost
<i>Besteck</i>	Angabe der geographischen Länge und Breite, auf der sich das Boot befindet	<i>Isländer</i> dicker Pullover, meist aus unentfetteter Wolle
<i>Bilge</i>	Raum zwischen Flurplatten und dem Schiffsboden, in dem sich Schweißwasser und überkommendes Wasser sammelt	<i>Kalmen</i> windstille Zonen zwischen den Passaten
<i>Bugraum</i>	vorderster Raum im Boot, in dem die Torpedobewaffnung untergebracht ist und in dem die Mannschaften wohnen	<i>Kimm</i> Horizont
<i>Bulleye</i>	rundes Fenster in der Schiffswandung	<i>Kombüse</i> Küche
<i>einsteuern</i>	das Boot gewichtsmäßig in einen Schwebezustand bringen, der sich mit der eigenen Schwere des Wassers	<i>Kugelschott</i> rundes Schott zwischen Zentrale und O-Messe und zwischen Zentrale und U-Messe
		<i>Kujambelwasser</i> Limonade
		<i>LI</i> Abkürzung für Leitender Ingenieur
		<i>lenzen</i> 1. urspr. jegliches Außenbordpumpen von Wasser 2. Außenbordbefördern von Wasser mit Hilfe von Pumpen

	oder Druckluft aus den im Boot und außerhalb des Bootes befindlichen Regelzellen, um dadurch das Gewicht des Bootes so abzustimmen, daß es genau dem Gewicht des verdrängten Wassers gleich ist	<i>Sextant</i>	Winkelmeßinstrument zur Orts- und Zeitbestimmung
<i>Luk</i>	Öffnung im Schiffskörper	<i>Stelling</i>	urspr. an Tauen hängendes Sitzbrett zum Bemalen der Außenwand des Schiffes.
<i>Mallung</i>	Hin- und Herspringen des Windes		Laufplanke
<i>Nock</i>	Außenende einer Rah. Brückennock: erweitertes Außenende der Brücke	<i>Stenge trimmen</i>	Verlängerung des Obermastes Wasser in der Längsrichtung des Bootes verlagern, um das Boot in der Längsrichtung auszuwiegen. Es geschieht durch das Umpumpen von Wasser zwischen den beiden an den äußersten Enden gelegenen Trimmzellen
<i>O-Messe</i>	Offiziermesse		Leine zum Festmachen
<i>Papenberg</i>	Druckmesser, zeigt mit Hilfe einer Wasserstandssäule die Tiefe des Bootes in Sehrohrtiefe an	<i>Trosse</i>	
<i>Pier</i>	Hafenmauer	<i>Twist</i>	Putzwolle
<i>Pütz</i>	urspr. hölzerner Eimer mit Griff aus Tauwerk. Abfallgefäß	<i>U-Messe</i>	Unteroffiziermesse
<i>reffen</i>	das Segel durch teilweises Einholen verkleinern	<i>Untertrieb</i>	Übergewicht des Bootes gegenüber dem verdrängten Wasser
<i>regeln</i>	das Boot durch Einstömenlassen oder Außenborddrücken von Wasser in Gleichgewichtszustand bringen	<i>Untertriebszellen</i>	Zellen, die bei Überwasserfahrt mit Wasser gefüllt sind und dadurch dem Boot beim Tauchen eine größere Schwere geben und die Tauchzeit verkürzen. Werden nach dem Tauchen ausgedrückt
<i>Schapp</i>	kleiner Raum	<i>Verschanzung</i>	über das Deck hochgezogene Außenhaut des Schiffes. Umkleidung der Brücke, die etwa bis zum Kinn reicht
<i>Schlingerleisten</i>	Holzleisten, die auf die Back aufgesetzt werden, um ein Abrutschen des Geschirrs bei Seegang zu verhindern	<i>vorlastig</i>	nicht auf ebenem Kiel (Vorschiff hängt tiefer als Achterschiff)
<i>Schmutt</i>	Schiffskoch	<i>WO</i>	Wachoffizier
<i>Schott</i>	urspr. Trennungswand im Schiff. Jetzt auch die Tür in der Wand		

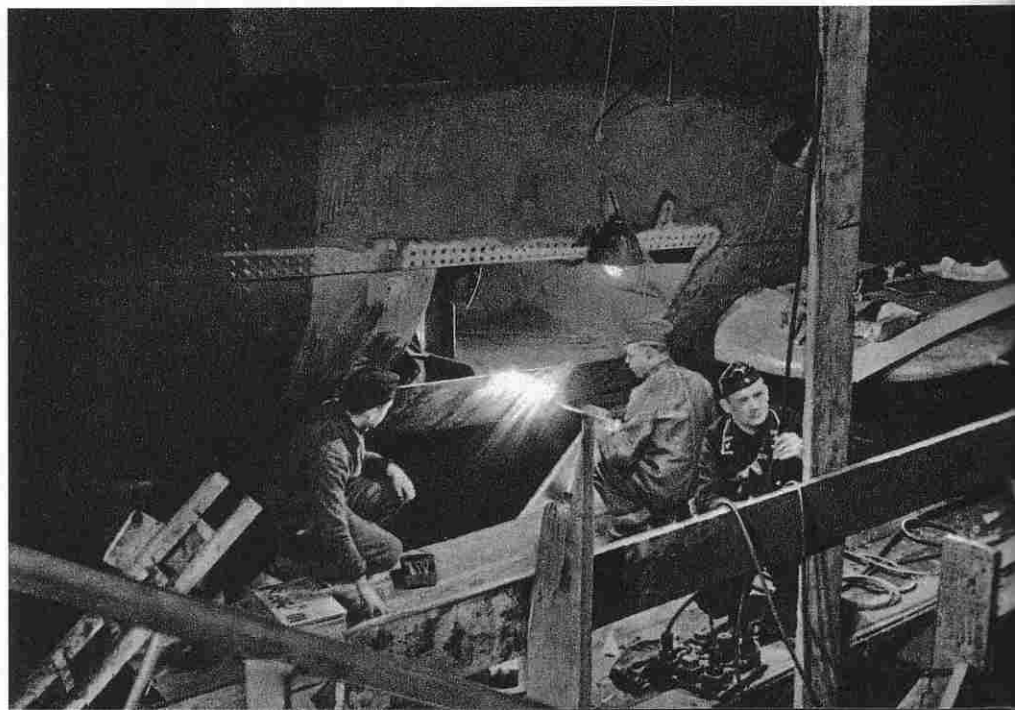
DIE BILDER

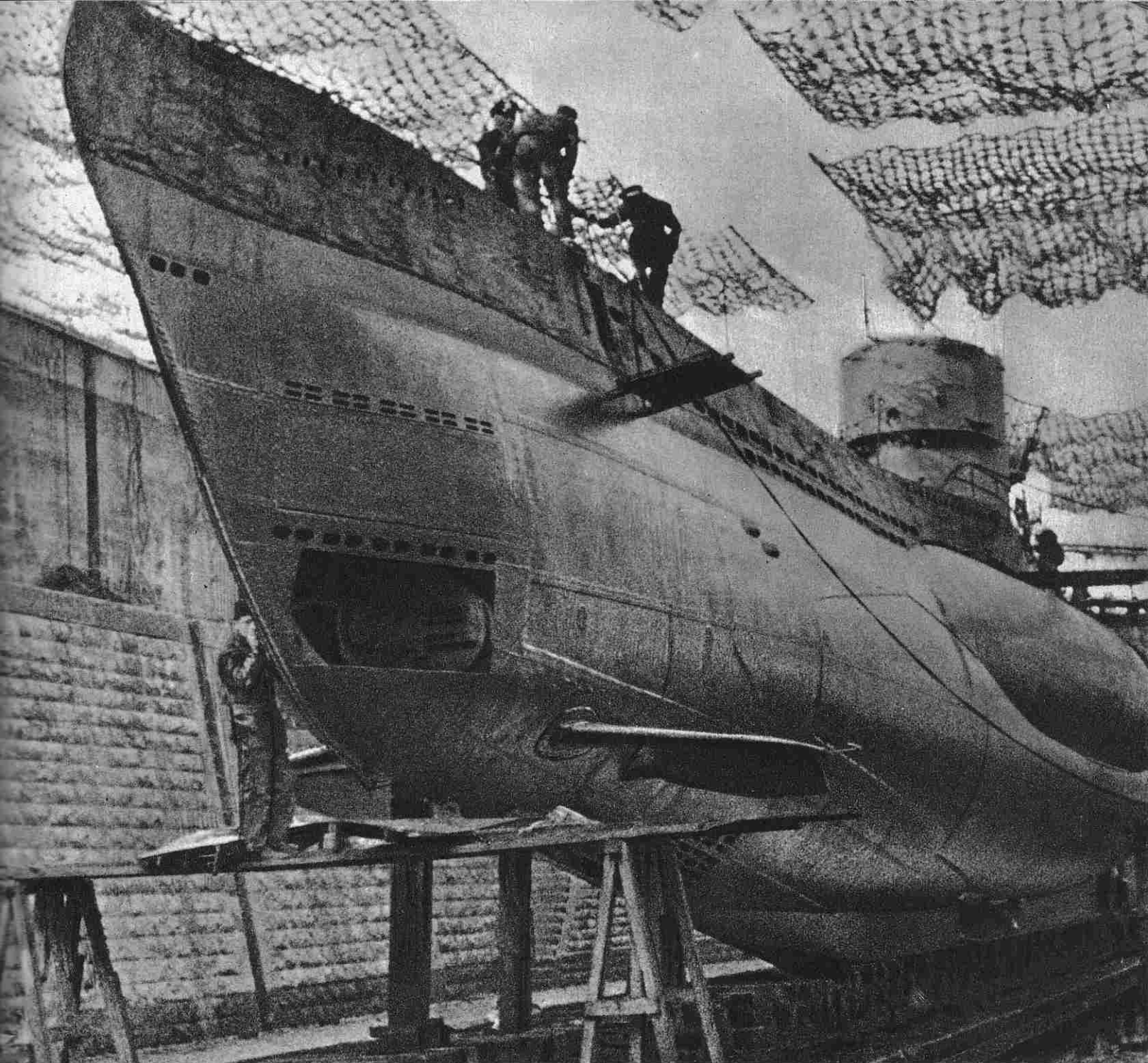
Boot
im
Bunker



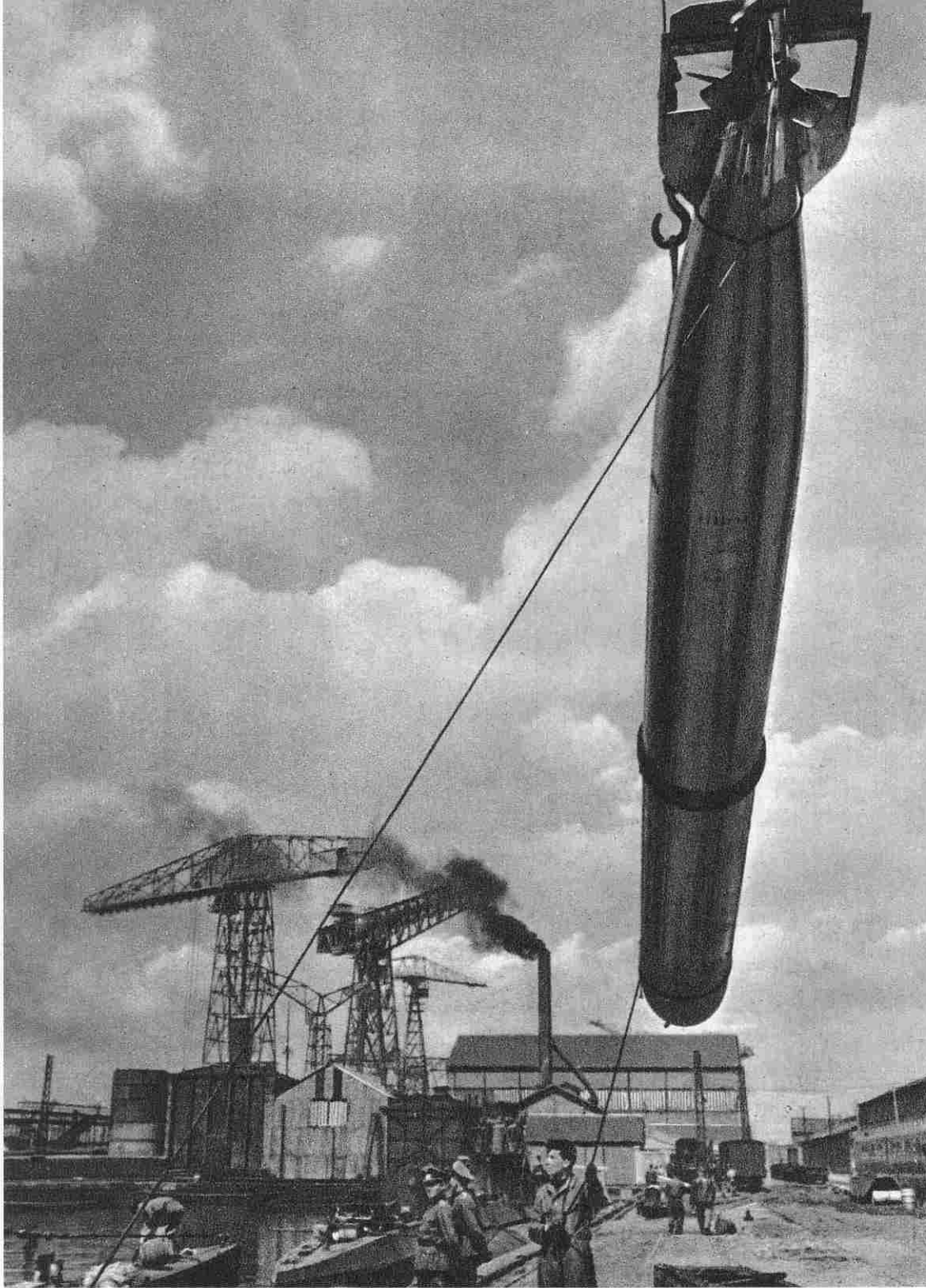


Nach wochenlanger Feindfahrt werden die Boote in den Bunker docks an der Atlantikküste unter dem Schutz meterdicker Betondecken von deutschen Werftarbeitern in allen Teilen überprüft, überholt und zu neuer Fahrt ausgerüstet.

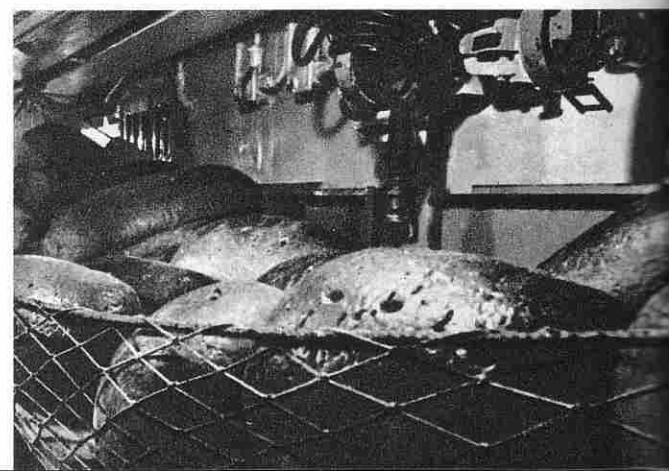




Wie ein riesiger, an Land geworfener Fisch der Vorzeit liegt das Boot unter tar-
nenden Netzen im Dock und zeigt seine Formen: die scharfe Schneide des Bugs,
den rund ausladenden Schiffsbauch, die Wölbungen und Wülste der Tauchtanks,
die Flossen der Tiefenruder und die Mündungen der Torpedorohre. – Durch zahl-
reiche Flutschlitze dringt das Wasser in die Räume zwischen dem eigentlichen
Druckkörper in Gestalt einer zylindrischen stählernen Röhre und der dünnen Außen-
haut. So wird verhindert, daß die für die Überwasserfahrt notwendige Verkleidung
des Bootes bei Unterwasserfahrt eingedrückt wird.



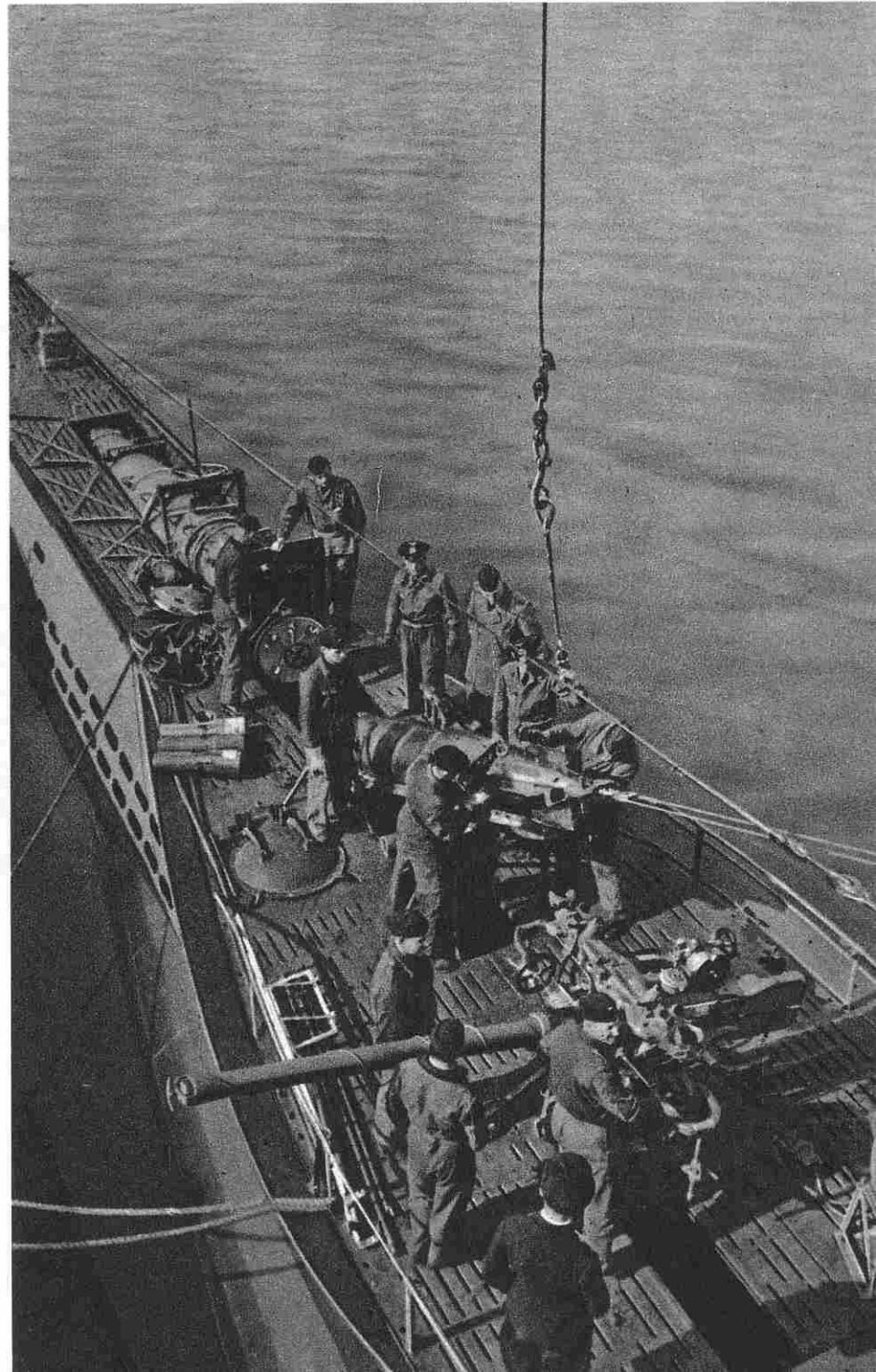
TORPEDOÜBERNAHME UND AUSRÜSTUNG

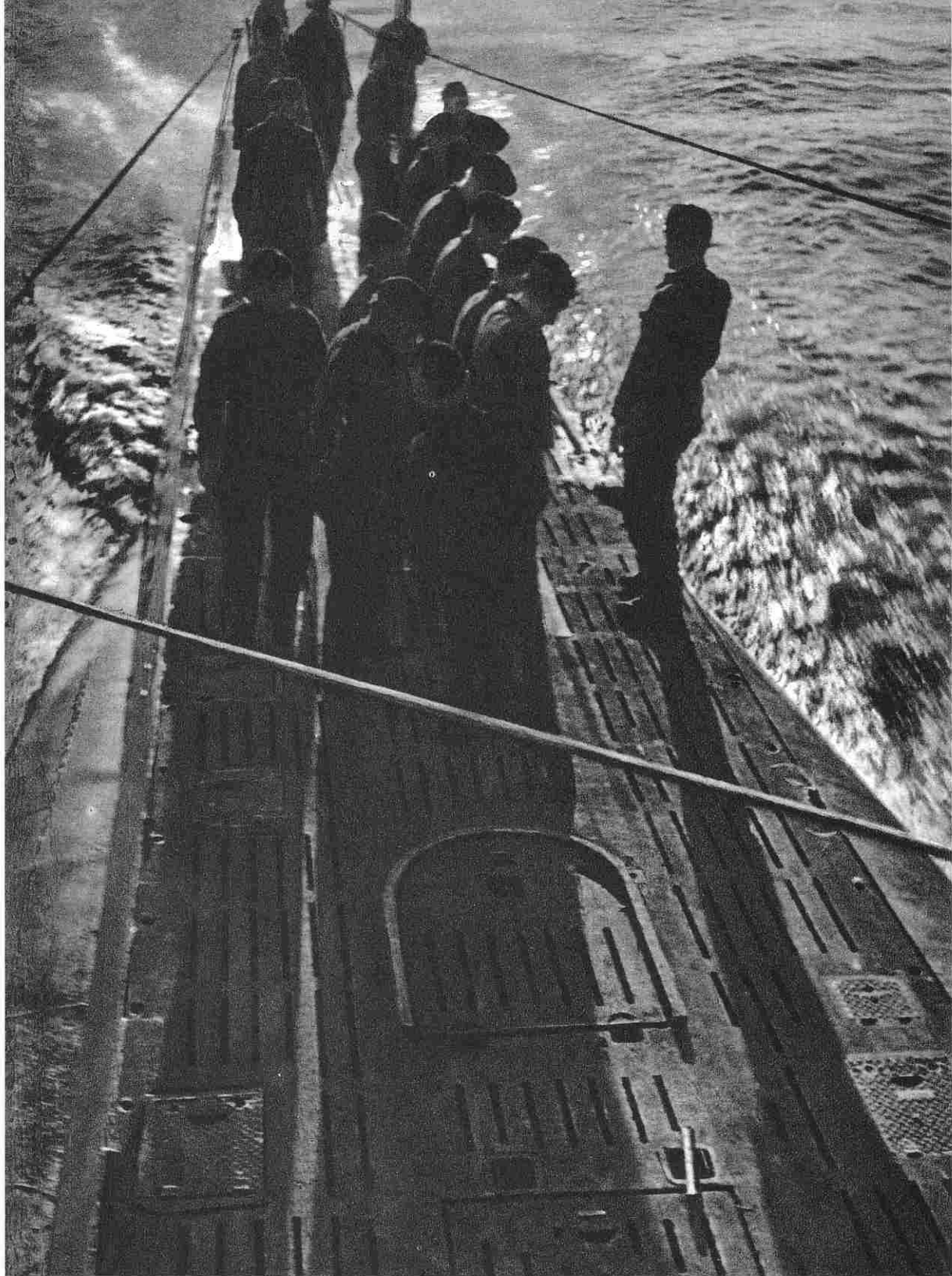




Torpedos werden an Kränen übers Boot gehievt und auf der schrägen Ladeschiene in den Bugraum hinabgelassen. Solange sie nicht verschossen sind, schränken diese „Aale“ den Wohnraum der Besatzung ein, der ohnedies sehr eng ist.

Frische Brote werden in einer Hängematte im Gang vor dem Kommandantenraum verstaut, Würste und Schinken in der Zentrale zwischen Rohrleitungen und Manometer unter die Decke gehängt.





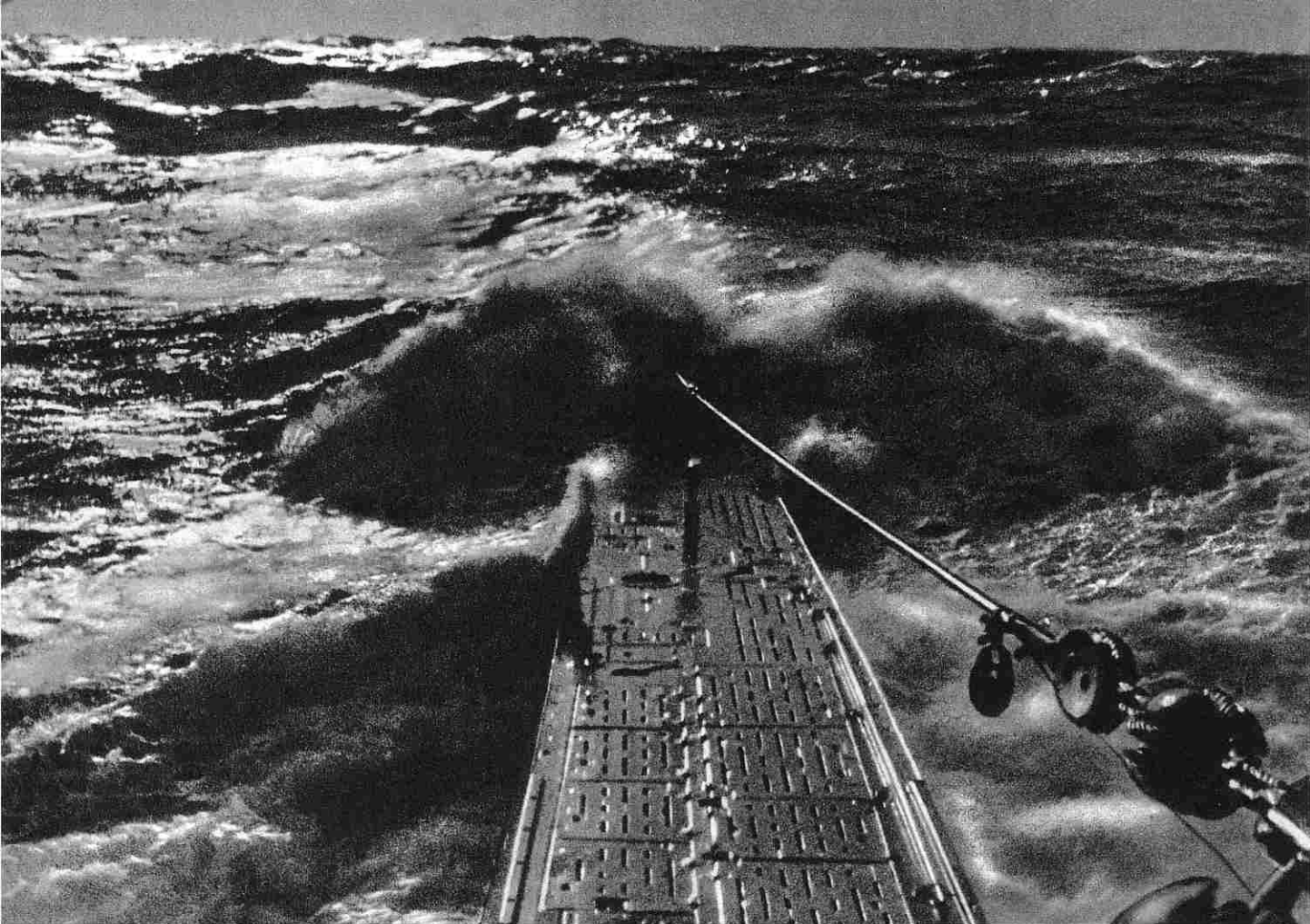
KLAR ZUM AUSLAUFEN

Die wachfreie Besatzung ist an Oberdeck angetreten. Die Leinen sind gelöst. Dieselmotoren durchschüttern das Boot. Schon nimmt es Fahrt auf.



MIT MARSCHFAHRT INS OPERATIONSGBIET

Die ersten Ausläufer der Atlantikseen zischen mit weißem Gischt durch die Grätings. Das Leben der Besatzung ist von nun an bestimmt durch den gleichmäßigen Wechsel von Wachen und Freiwachen. Am Turm das Zeichen der Flottille: der wutschnaubende Stier von Scapa Flow, den Endraß als junger Wachoffizier nach Scapa Flow an Priens Turm malte.



In der Atlantikdünung



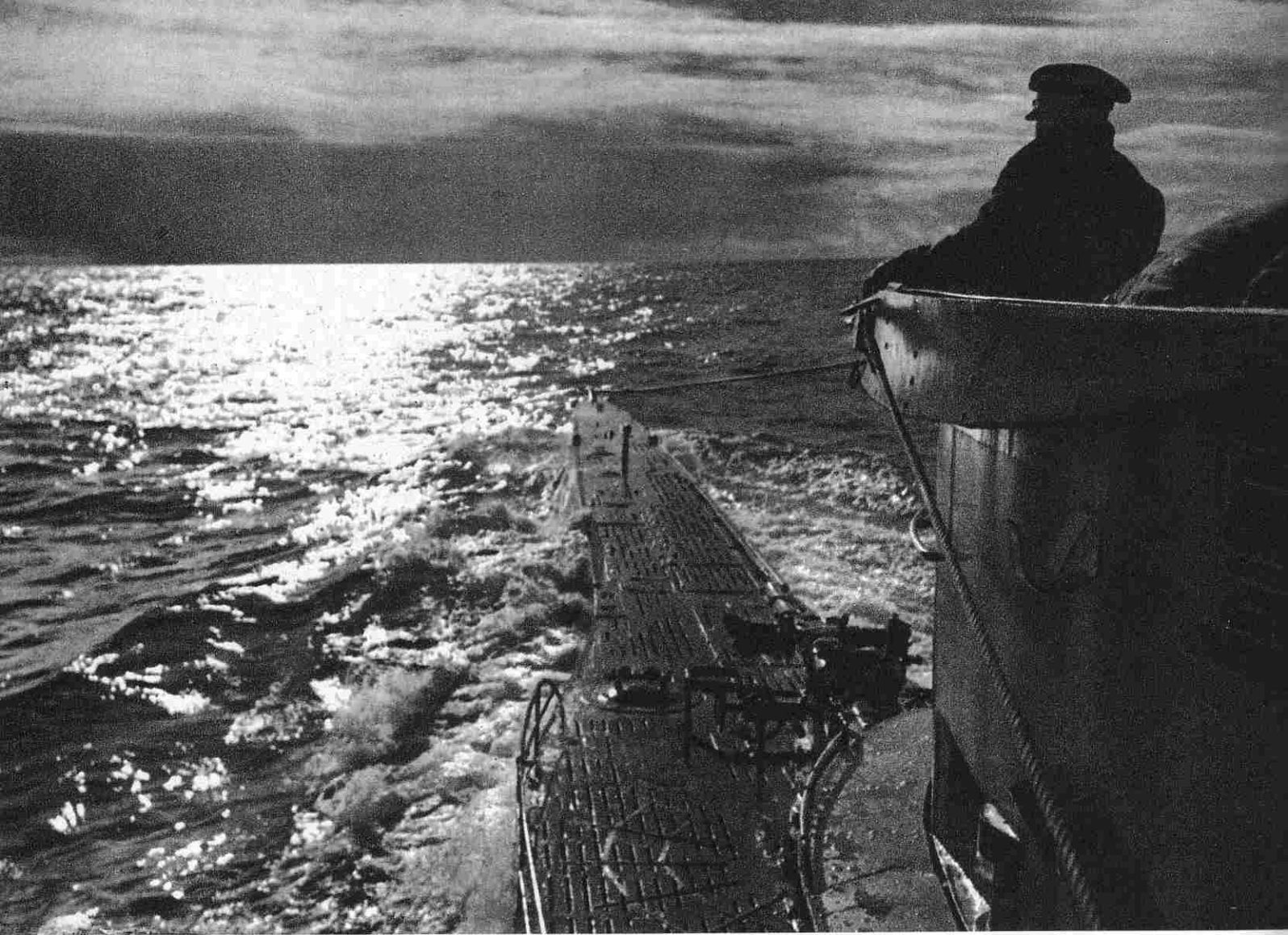
Der Obersteuermann nimmt die letzte Landpeilung

Ausguck



DER KOMMANDANT

Ihn hält es im besonders fliegergefährdeten Gebiet nicht unten. Mit Südwest und Gummijacke, „Anzug großer Seehund“, bleibt er bei der Brückenwache und sucht, stets mißtrauisch, als zusätzlicher Ausguck Himmel und Wasser ab. – Wer zuerst sieht, hat gewonnen!



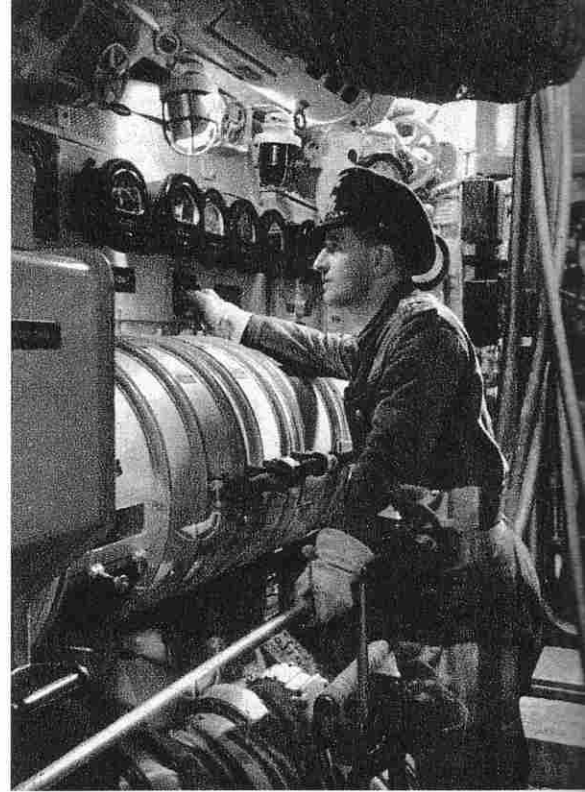
BRÜCKENWACHE

Vier Mann halten Wache, ein Offizier, ein Unteroffizier und zwei Mann. Jeder beobachtet einen Sektor von 90 Grad. Alle vier Stunden löst die Wache ab.



Die U-Boot-Brücke hat nicht, wie die Brücken anderer Schiffe, Nocks und ein verglastes Ruderhaus. Die Wache steht in einer nach hinten offenen Wanne. Es gibt keine Deckung gegen die Seen außer der Brustwehr aus Blech. Spritzwasserwürfe treffen die Gesichter. Die Gläser müssen zum Trockenputzen fortwährend nach unten gereicht werden.



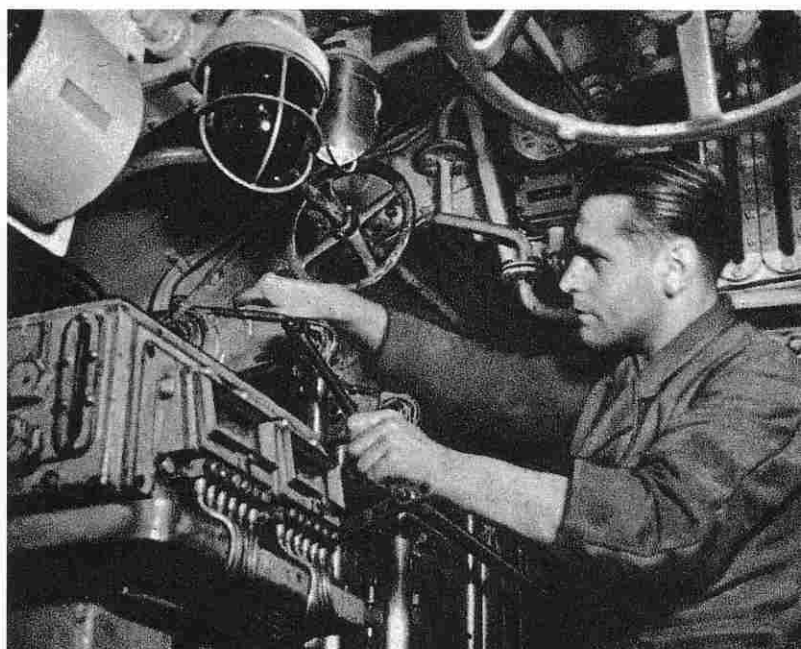


PRÜFUNGSTAUCHEN

Der Kommandant gibt durchs Turmluk seine Befehle. Der Posten Rudergänger im Turm legt den Maschinentelegraphen auf stop. Die Diesel verstummen. Die elektrischen Maschinen werden zur Unterwasserfahrt auf die Wellen geschaltet. Der Zentraleheizer dreht auf das Kommando „Fluten“ die Flutventile auf, und die Luft entweicht aus den Tauchtanks.



Im Dieselraum geht das Maschinenpersonal sofort an die Kontrolle und Pflege der Maschinen.



Die Brückenposten haben die Tiefenruder besetzt.



IM BUGRAUM

Die Kojen sind hochgeschlagen und die Hängematten weggezurr. Die ruhige Unterwasserfahrt wird benutzt, die „Aale“ aus den Rohren zu ziehen und zu „pflegen“.



Der Wohnraum ist in eine Maschinenhalle verwandelt.



Der Schmutt in der engen „Küche“; durch sie geht es zu den Maschinen, zum WC und über die Leiter zum Kombüsenluk.



Der Backschafter muß die vollen Schüsseln durch die Kugelschotts in die Messe balancieren.





„Jubel, Trubel, Heiterkeit!“ das große Schlagwort im Bugraum. Wenn es auch eng ist wie in einer Höhle, wenn es auch nach Schweiß, nassem Zeug und Bilgewasser stinkt, auf den Bodenbrettern über den Reserveaalen hockt man ganz gut im Schneidersitz und läßt sich die gute Laune nicht verderben.



AUF SUCHKURS

Während unten im Boot alles seinen Gang geht, wachen oben die Kameraden. Unablässig lassen sie ihre Augen über das Rund der Kimm und den Himmelsraum gehen und suchen Meer und Himmel nach Verfolgern und Beute ab.



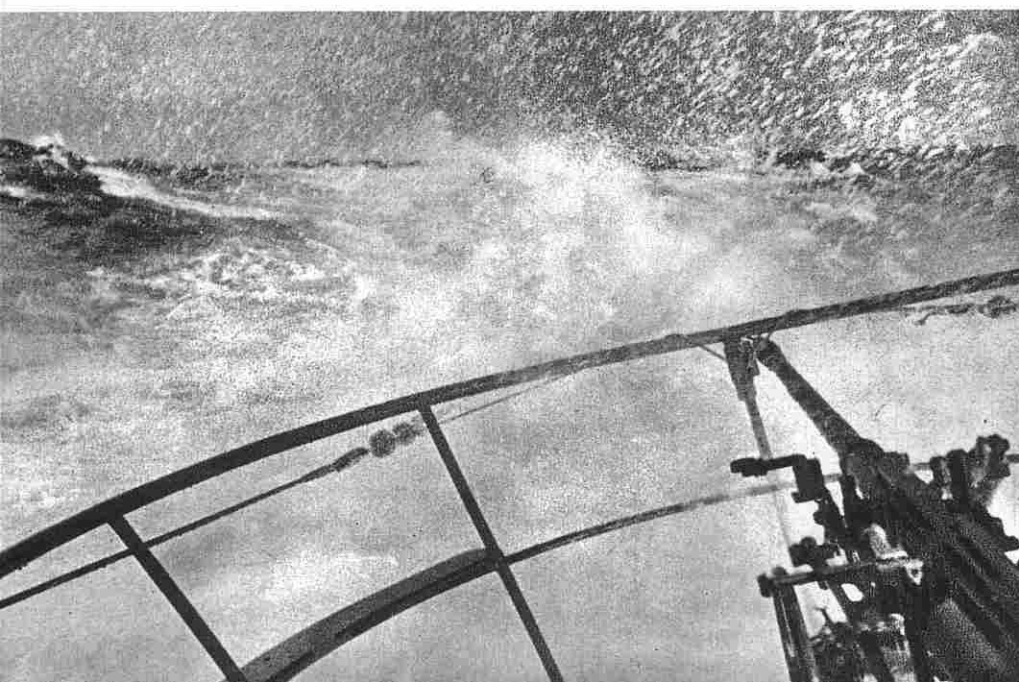
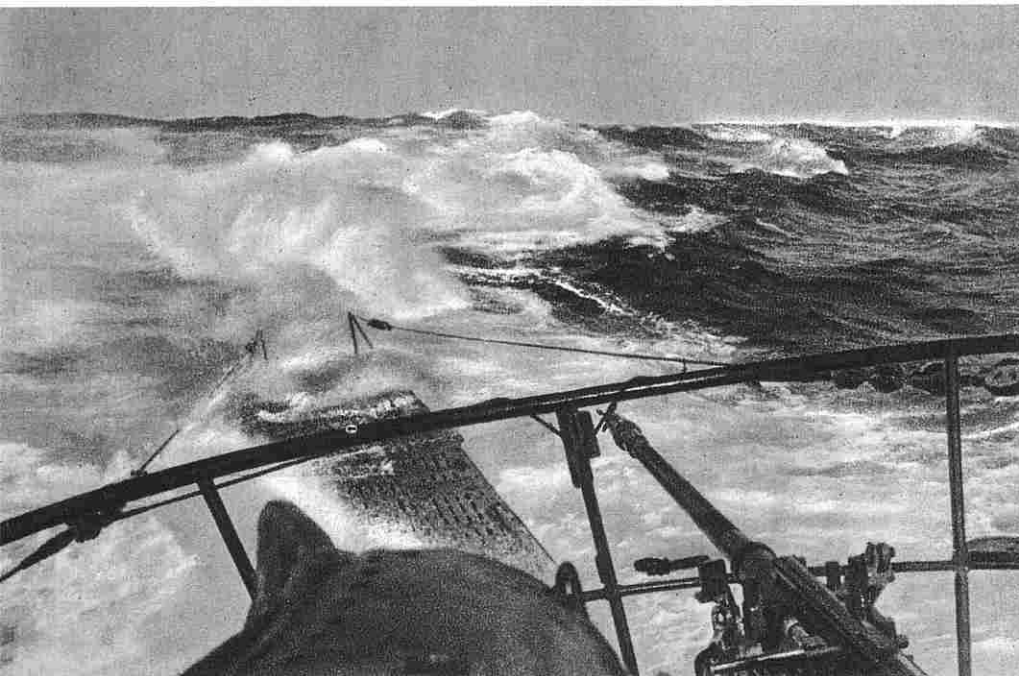




Die Fläche des Meeres hat sich aufgeschluchtet in tiefe Täler und weiß und grüngischtende Hügel. Die Wachen werden angegurtet. Das Wasser schlägt auf die gekrümmten Rücken, steigt zerrend an den Beinen hoch, ehe es abfließt. Kein Faden ist mehr trocken am Leib, die Augen sind entzündet, die Finger sind klamm. Immer wieder muß die Wache die Gesichter dem Sturm und den Wellenschlägen hinhalten.







Wie eine weiße Schleppe zieht
das Boot seine Hecksee hinter
sich her. Tobend wirft sich
das Meer auf diese einzige
Spur seines Weges und löscht
sie im Nu wieder aus.

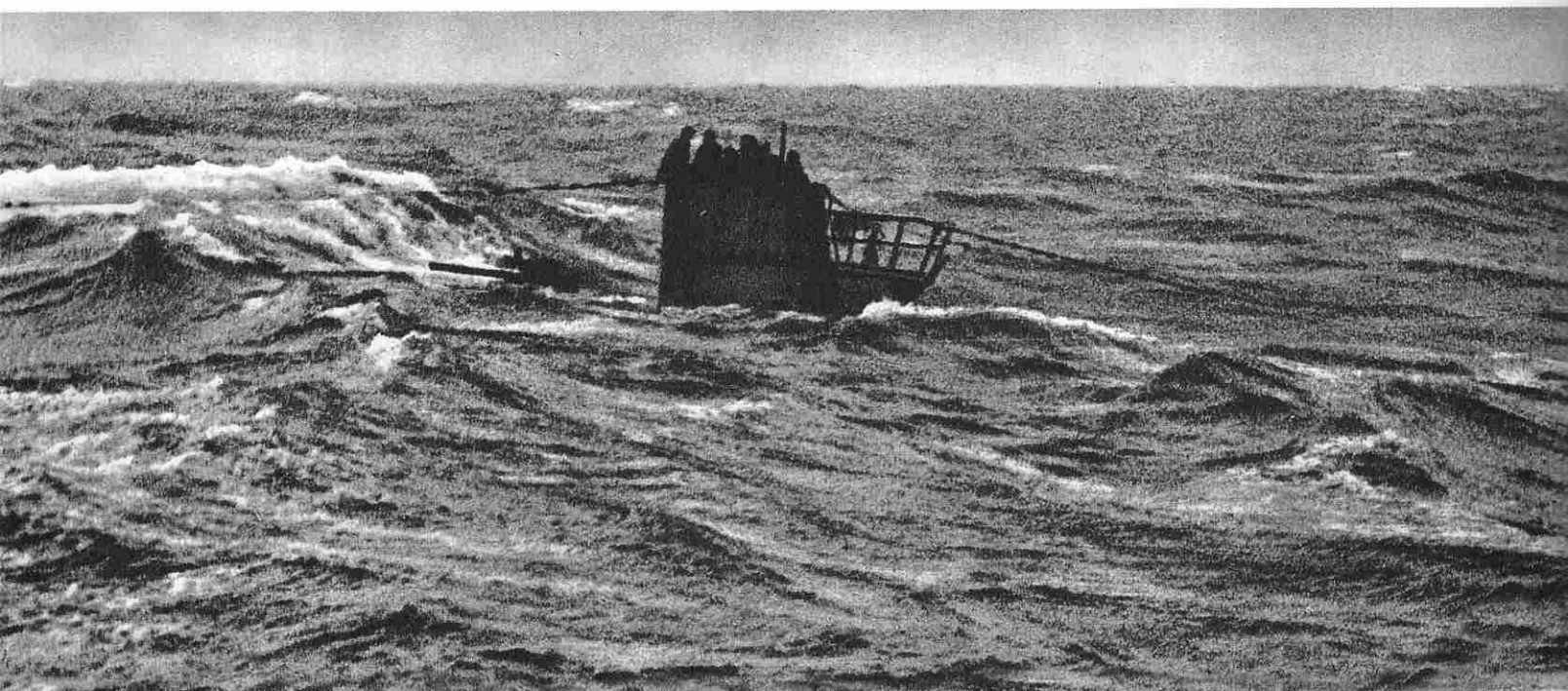
Der Ausguck hat ein deutsches U-Boot gesichtet. Der Kommandant greift nach den Flaggen und gibt einen Winkspruch hinüber. Ein Mann der Brückenwache hält ihn fest, damit der Sturm ihn nicht umreißt.





„Verdammt noch mal . . .!“

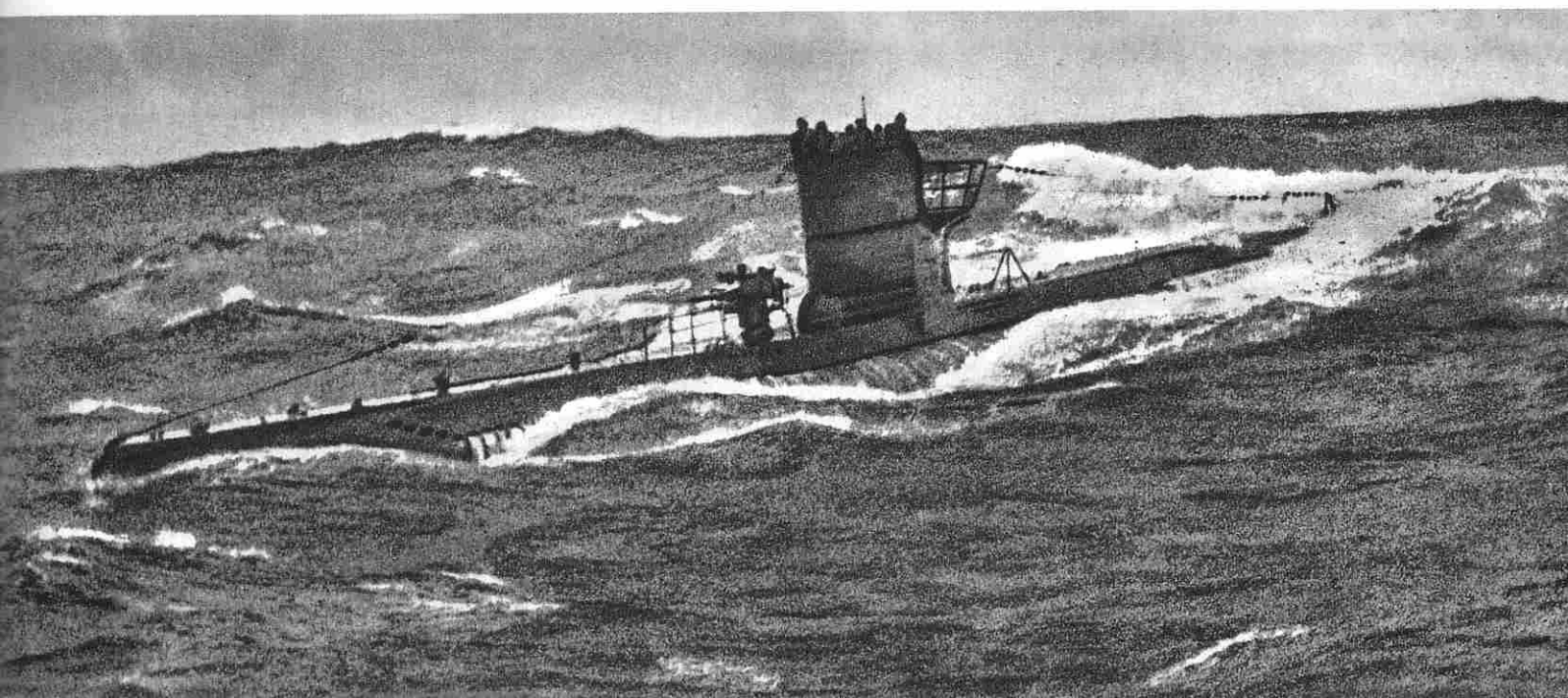
Nur der Turm ragt aus den Wellen.



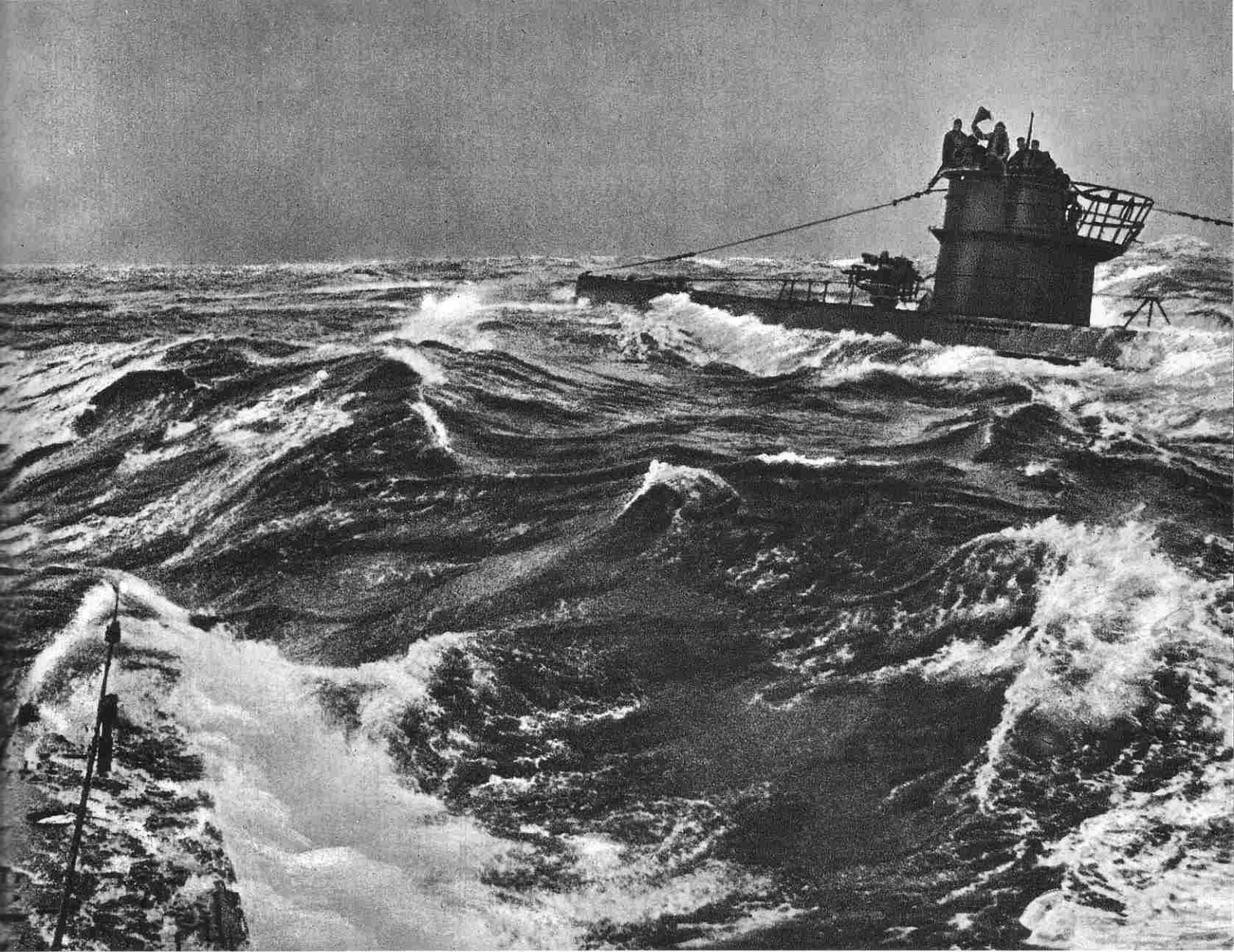
Für Augenblicke
wird das Boot
von den Seen zu-
gedeckt.



Dann wieder wird das Boot in seiner ganzen Länge sichtbar.

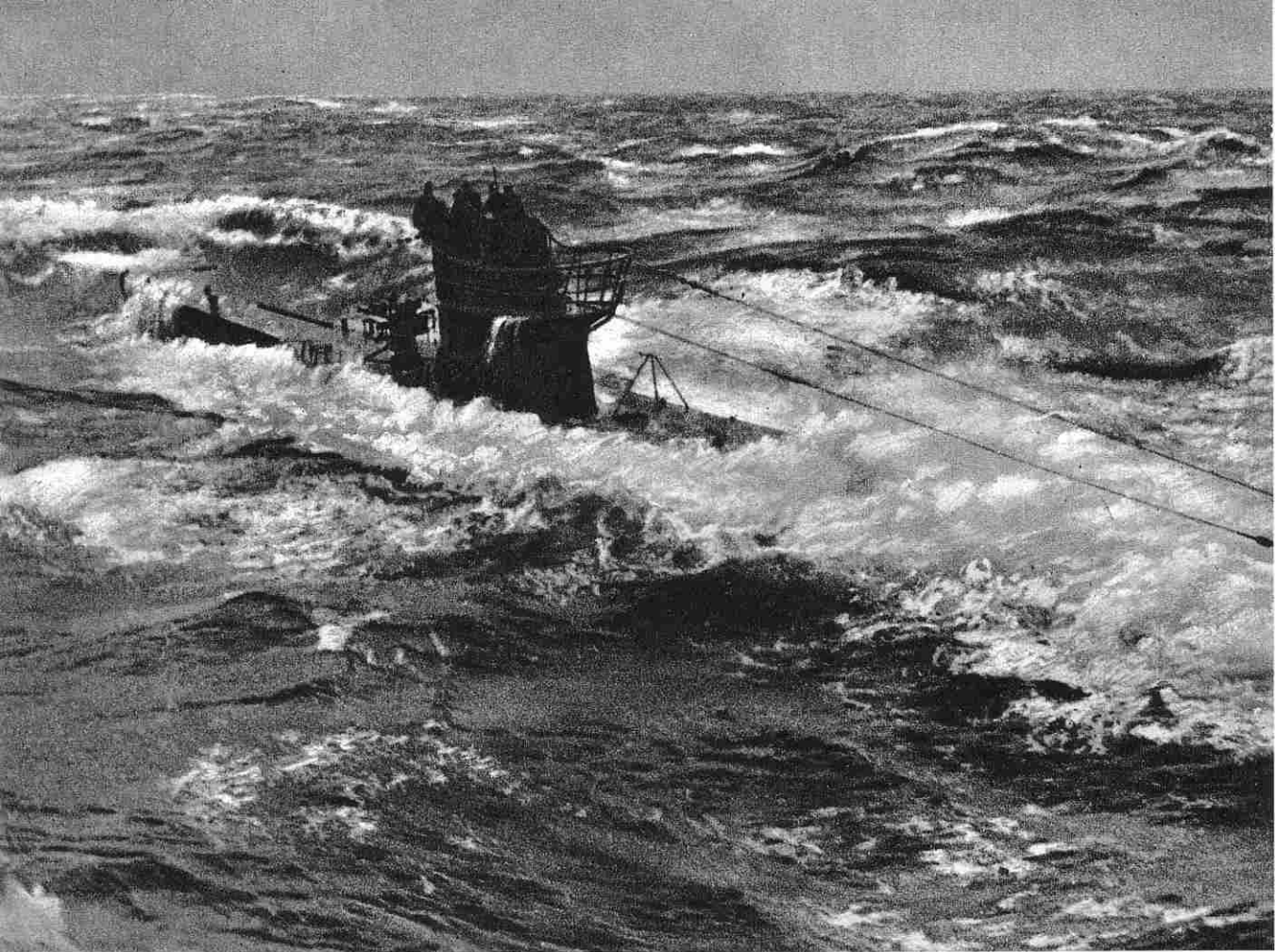






Jetzt sind sie nahe heran.
Kreuzseen schießen zwischen
den beiden Booten hoch.





Einmal ist das andere Boot tief unten



. . . einmal hoch oben.



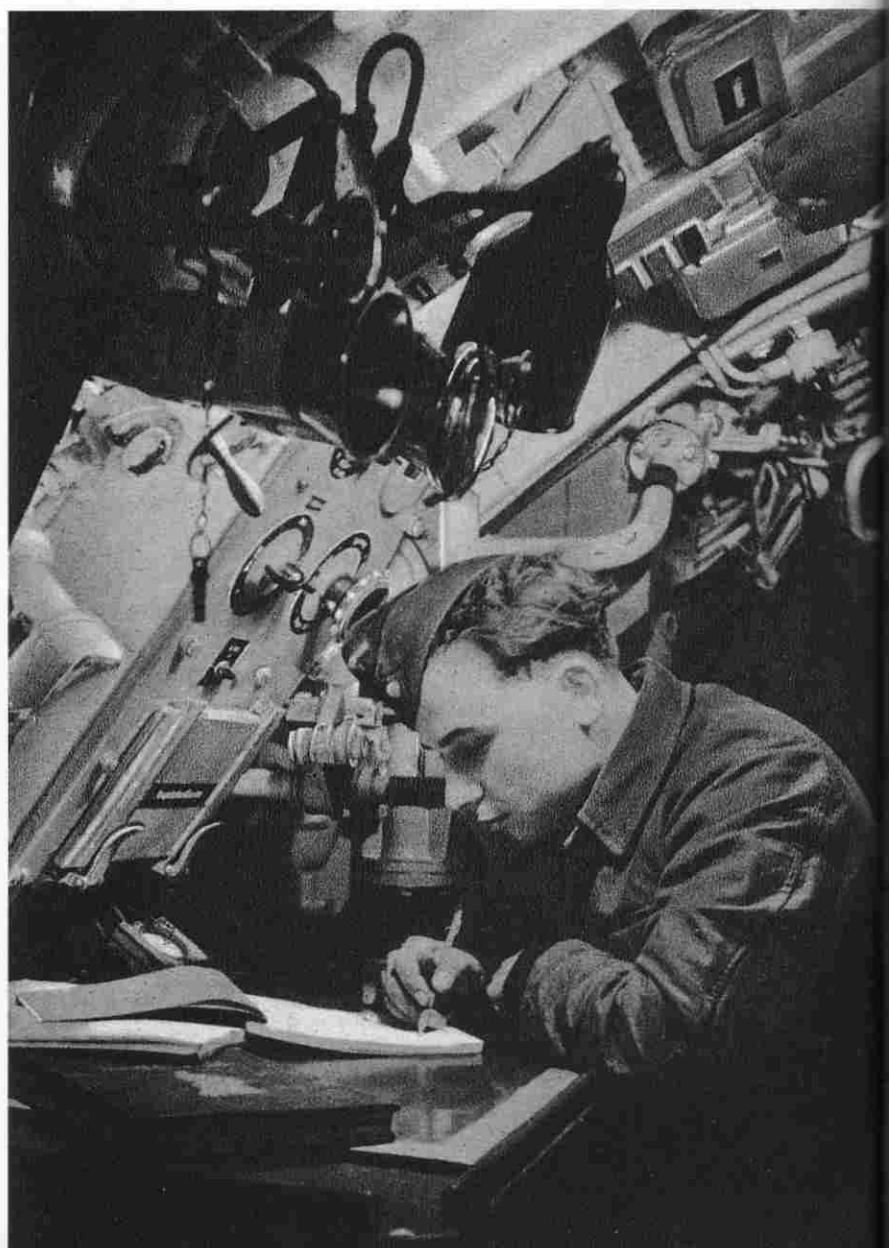
Jedes Boot nimmt seinen alten Kurs wieder auf.







SCHIFFSORTSBESTIMMUNG





Der Obersteuermann drückt das Auge gegen den Sextanten und peilt die Sonne an. Er holt sie in seinem Gerät auf die Kimm herab. Er liest auf dem Gradkreis den Winkel ab zwischen der Sonne, seinem Auge und der Horizontlinie. In der Zentrale wird die Uhrzeit der Messung gestoppt und notiert. Der Obersteuermann errechnet nach seinen Messungen den Schiffsort.





Noch immer bleibt die Begegnung mit dem Feind versagt. Seit Wochen läuft die „Schiffsroutine“ gleichmäßig ab. Tagaus, tagein gleichförmiger Wechsel von Wache und Freiwache. Oben auf der Brücke sucht die Wache den Horizont und den Himmel nach Zeichen vom Feind ab, und unten im Boot überwacht der Funker mit seinen Geräten den Äther.



JAGD AUF EINEN GELEITZUG

Nach langen aufreibenden Wochen vergeblichen Lauerns und Suchens ist eine Fühlungshaltermeldung eingelaufen, die das Boot auf einen Geleitzug lenkt, der in der Nähe fährt. Der Zeiger des Maschinentelegraphen steht auf „Große Fahrt“. Nach neuen Fühlungshaltermeldungen wird der Kurs verbessert.

Der Wachoffizier meldet: „Rauchwolken in 350 Grad!“ – Der Geleitzug!

Der Kommandant weicht nun nicht mehr von der Brücke. Der Obersteuermann hat sich auf den Schrohrbock gesetzt, um besser sehen zu können. Jeden Augenblick können hinter der Kimm Rauchwolken sichtbar werden oder die Sicherungen des feindlichen Geleitzuges auftauchen.

Voraus geht die Kimm in einer dunklen Regenbö unter. Der Sichtkreis verengt sich. Plötzlich ruft der steuerbord achtere Ausguck: „Fahrzeug in 140 Grad!“

Aus der Regenbö ist in Sekundenschnelle ein feindlicher Zerstörer aufgekommen. Er zeigt ganz schmale Silhouette. Er kommt direkt auf das Boot zu. Keine Chance zum Angriff. Viel zu spitze Lage! Der Zerstörer muß das Boot gesehen haben!



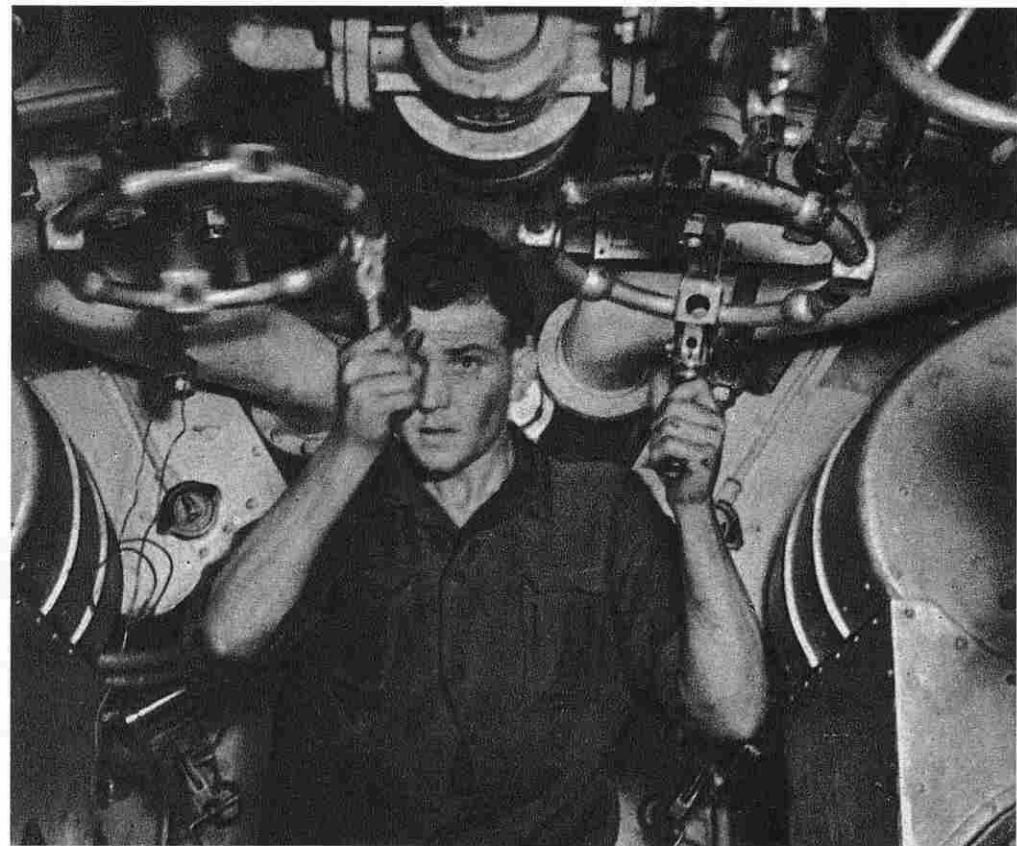
ALARM!



Durchs Boot schrillen die Glocken. In den Maschinenräumen, wo der betäubende Lärm der „Große Fahrt“ laufenden Diesel die Glocken übertönt, blinken rote Lampen auf. Nur mit Zeichen kann sich das Maschinenpersonal verständigen.



Mit blitzschnellen Griffen wird die Kuppelung der Diesel herausgerissen. Dann werden die Diesel zum Stehen gebracht.



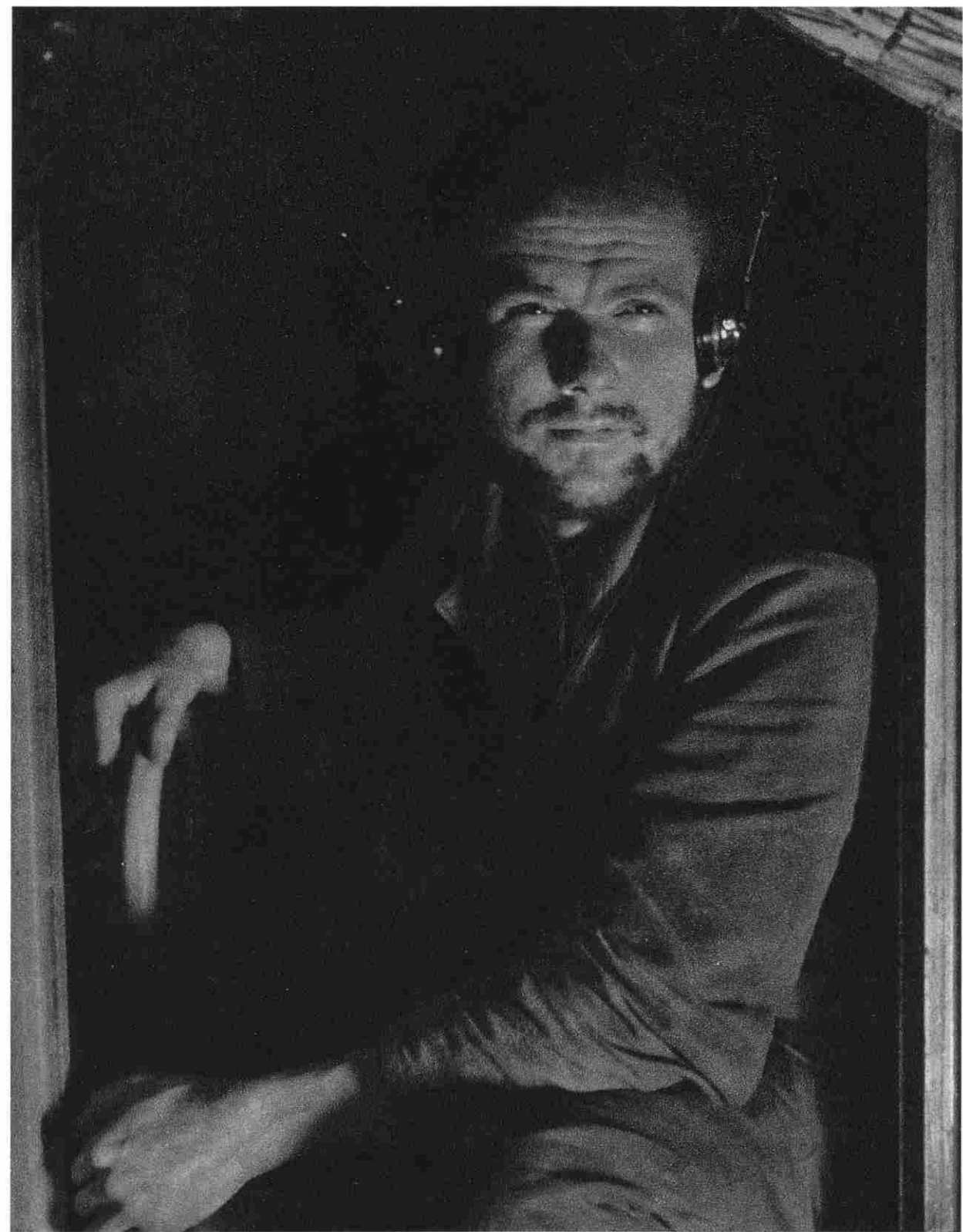
Der Dieselheizer muß durch Handräder die Diesel-Abgasklappen dicht ziehen, damit kein Wasser über die Auspuffleitungen der Dieselmotoren eindringen kann.



Die E-Maschinen werden auf die Schraubenwellen geschaltet. Stark vorlastig geht das Boot auf Tiefe.

Hinter dem Leitenden Ingenieur stehend beobachtet der Kommandant das Spiel der Zeiger und Wasserstandsgläser.





Der Horcher ist jetzt der einzige, dessen Sinne über seine Geräte nach außen dringen. Laufend gibt er Meldungen über die Anlaufrihtung des Zerstörers.



Der Kommandant hat sich auf die Kartenkiste in der Zentrale gehockt und horcht auf die Meldungen aus dem Horchraum.

„Schraubengeräusche werden lauter! - Zerstörer läuft an!“

Da erschüttert schon die erste Wasserbombendetonation das Boot. Lampen klirren, Wasserstandsgläser zerspringen, von der Decke schneit abgeplatzte Farbe herab.

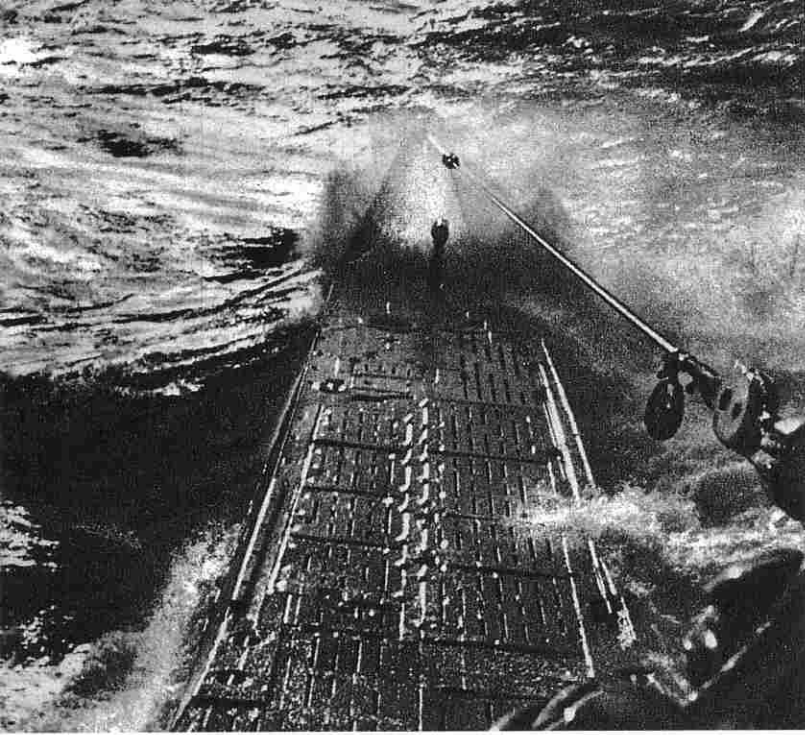
Die nächste Serie! - Das Boot schüttelt und bebt! Das Licht fällt aus. Nach Sekunden quälender Ungewißheit flammt die Notbeleuchtung auf. Jetzt bestimmt der Kommandant nach den Meldungen aus dem Horchraum immer neue Ausweichkurse, um das Boot aus den Bombenwürfen des Feindes herauszubringen.

Nach stundenlanger Verfolgung meldet endlich der Horcher: „Zerstörer wandert aus!“ Die Detonationen der Wasserbomben klingen ferner und dumpfer.



Der Kommandant hat sich erhoben. Er steht jetzt hinter dem Rudergänger, schiebt die Hände in die Taschen: „Das wäre wohl soweit erledigt.“

Mit wechselnden Kursen und Schleichfahrt setzt sich das Boot unter Wasser ab.



Das Boot taucht wieder auf. Sofort gehen die Diesel auf große Fahrt. Das Boot lässt sich nicht abschütteln. Der Feind wird weiter verfolgt.





Am Abend kommt der Geleitzug wieder in Sicht. Vom Feinde ungesehen hält das Boot Fühlung bis zur Nacht, die den Erfolg bringen wird.





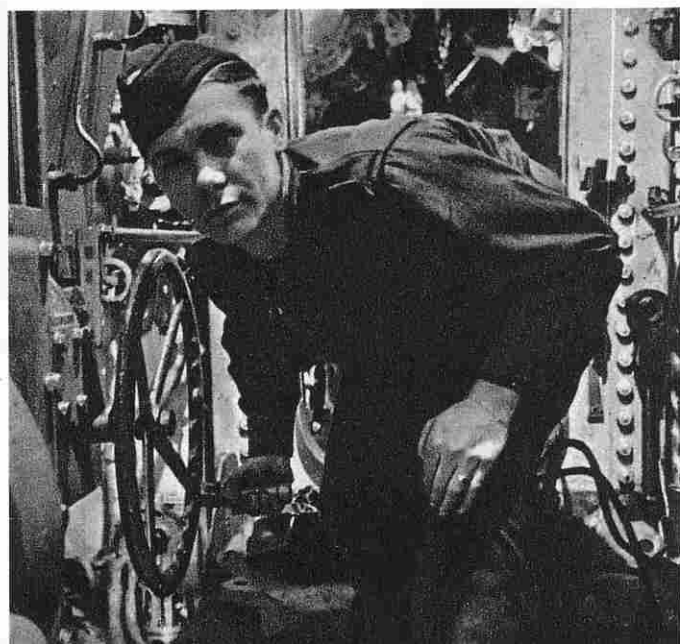
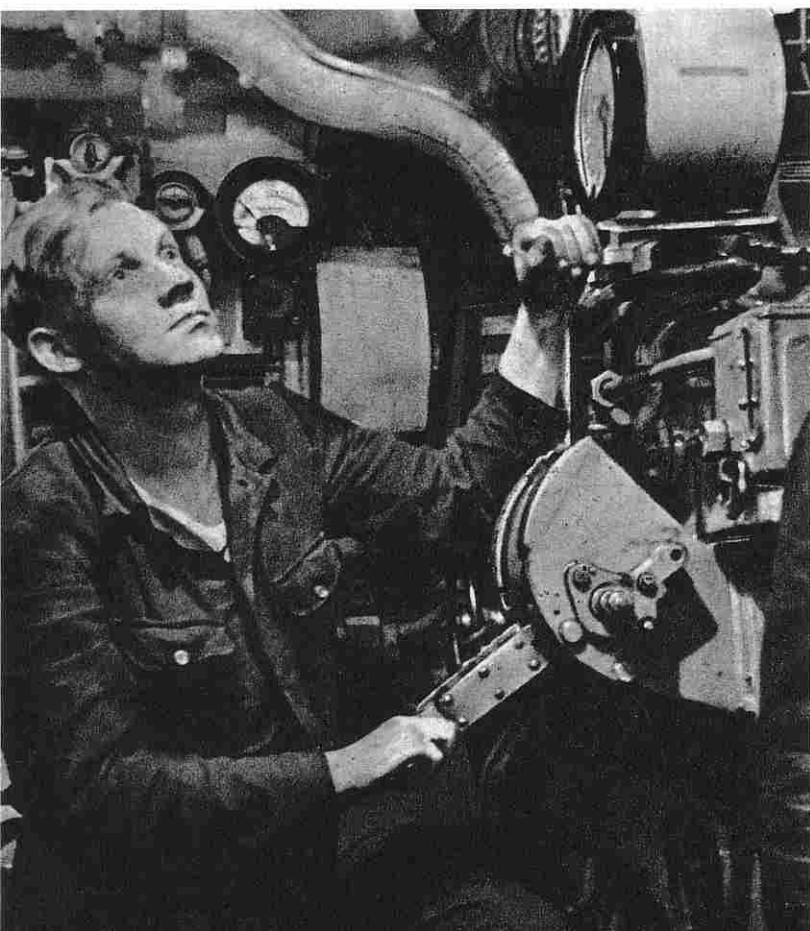
Nach erneuter länger Wasserbombenverfolgung ist das Boot am Morgen wieder aufgetaucht.



Steuerbord querab kommen Schatten in Sicht. Es ist ein in der Nacht angeschossener Tanker. Der Kommandant entschließt sich zum Unterwasserangriff.

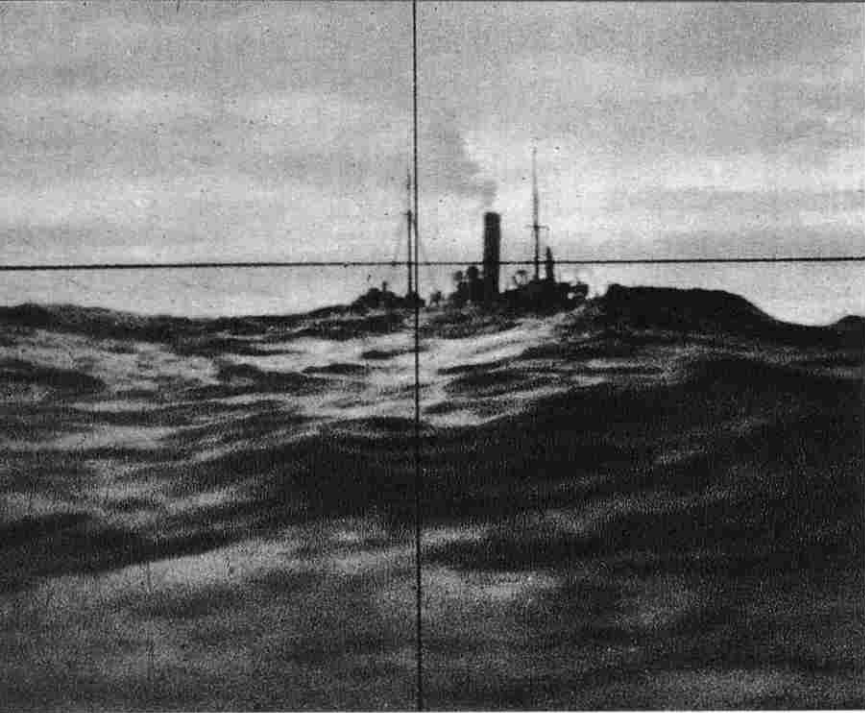


In der Zentrale. Der Leitende Ingenieur muß jetzt das Boot genau auf Sehrohrtiefe halten.



Die beiden Tiefenruder-
gänger. Jeder Tendenz
des Bootes zu fallen oder
zu steigen müssen sie
rechtzeitig durch Legen
der beiden Ruder zuvor-
kommen, um das Boot
dicht unter dem Wasser-
spiegel in Schwebe zu
halten.





Der Kommandant nimmt den feindlichen Dampfer im Sehrohr aufs Ziel.

Der erste Schuß wird Treffer Mitte.



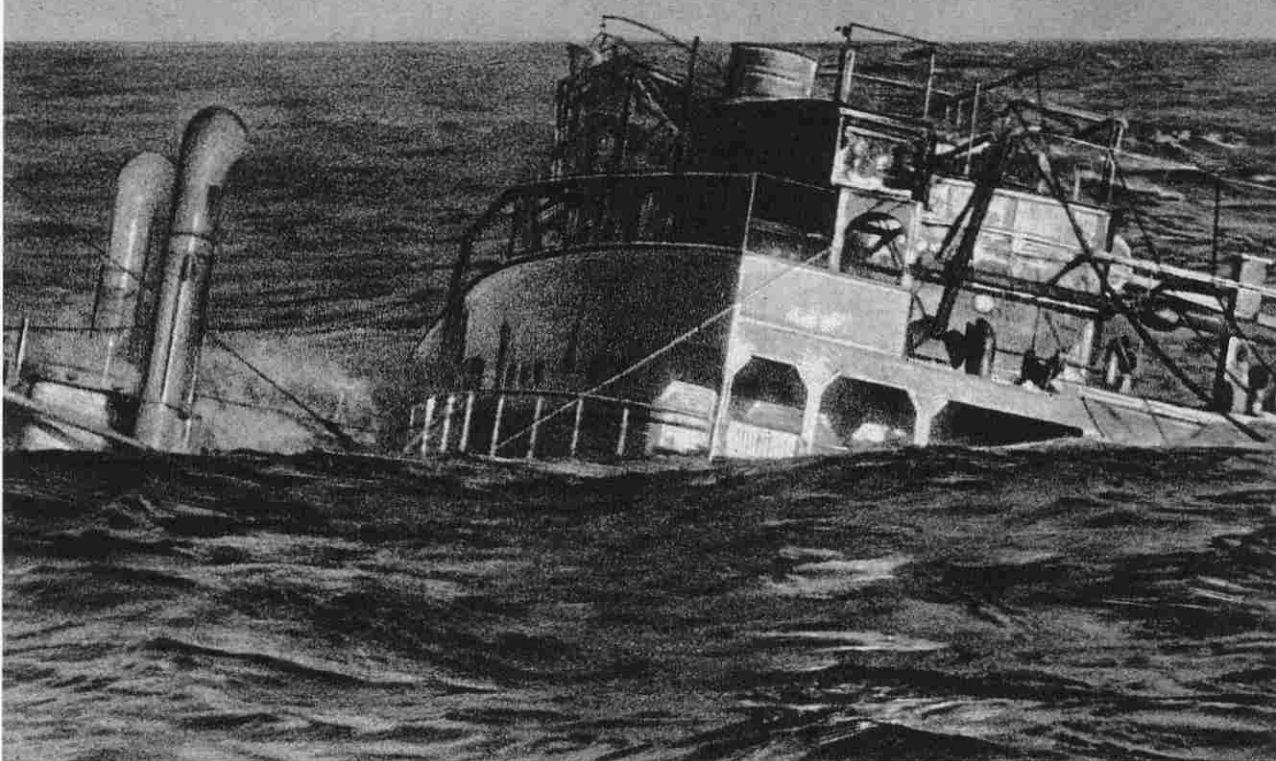


Torpedos werden nachgeladen, eine harte Arbeit in der Enge des Bugraums.

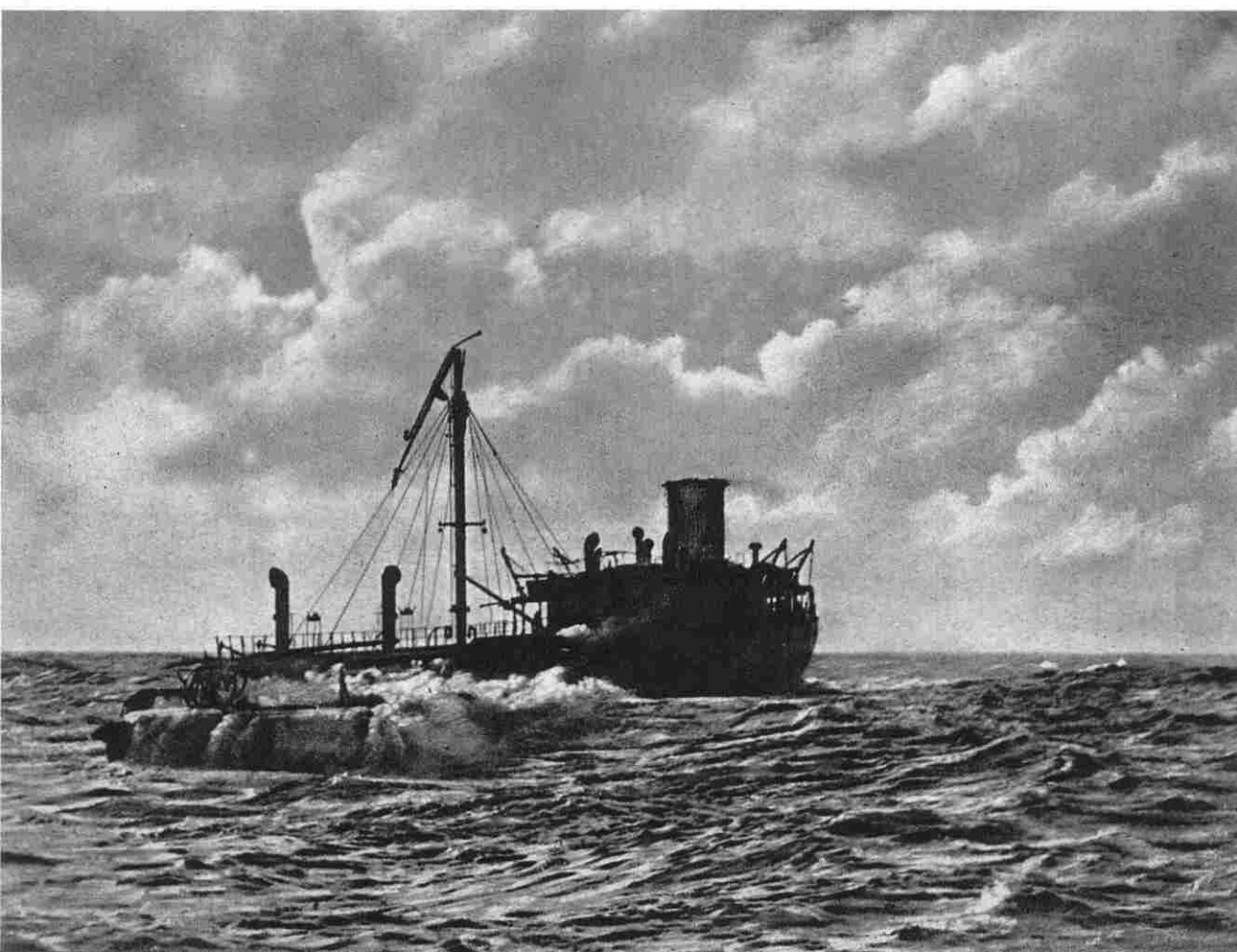


Der feindliche Dampfer ist in der Mitte durchgebrochen. Getrennt schwimmen Bug und Heck weiter.





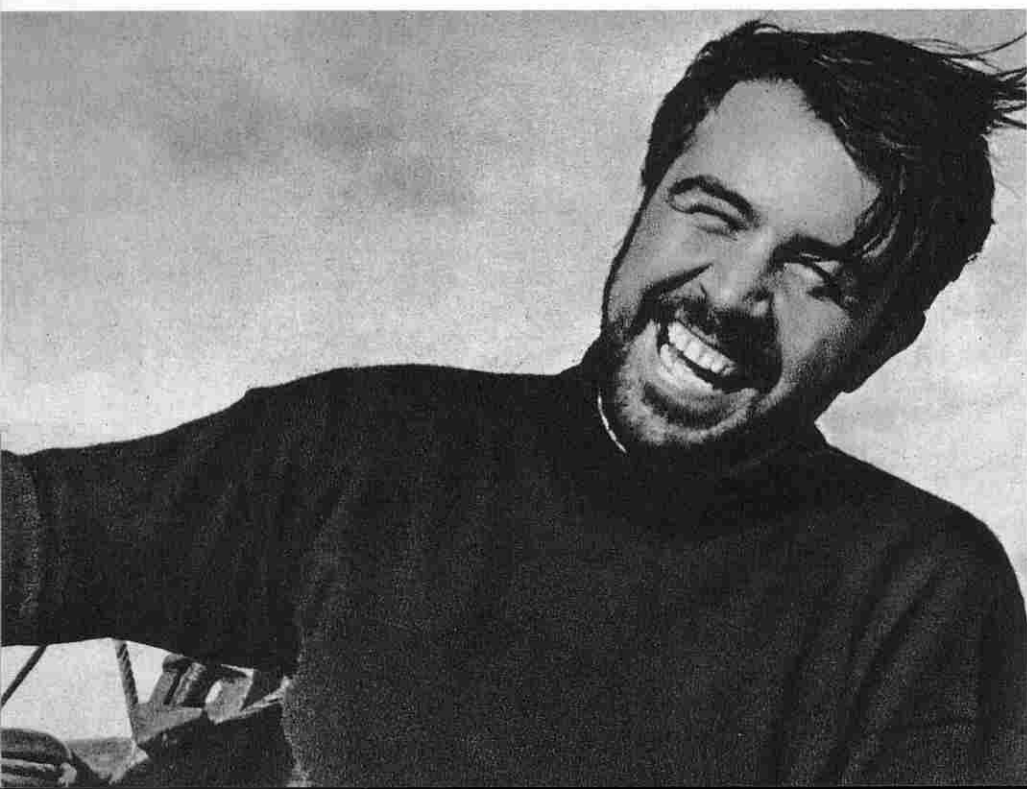
Mit der Bordwaffe werden Luftlöcher in die treibenden Wracks geschossen.







FREUDE ÜBER DEN SIEG





Die einzige Flasche Bier, die für jeden verstaubt war, wird geleert.

Noch darf die Wachsamkeit — wie in den Wochen, als das Boot ins Jagdgebiet auslief — keinen Augenblick nachlassen.





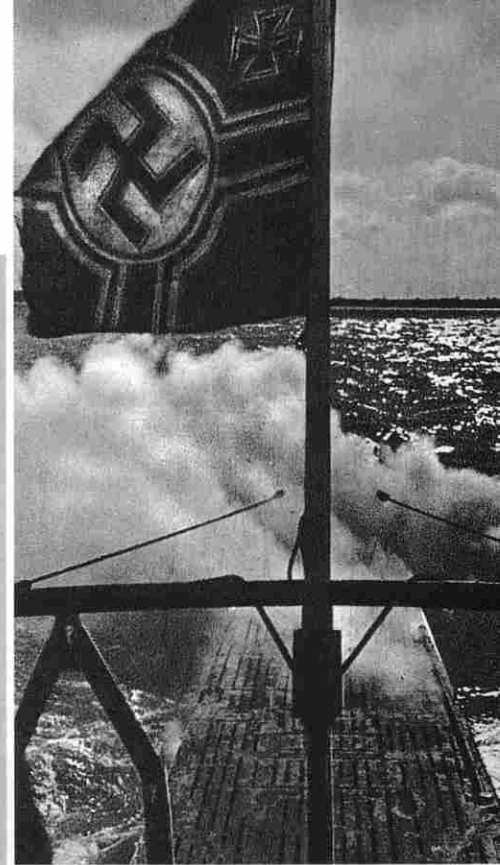
Die Gedanken der Besatzung sind wieder auf das feste Land gerichtet. Doch liegt noch eine tagelange Fahrt vor ihr.

AUF DER HEIMFAHRT

Der Kommandant schließt
das Kriegstagebuch ab.

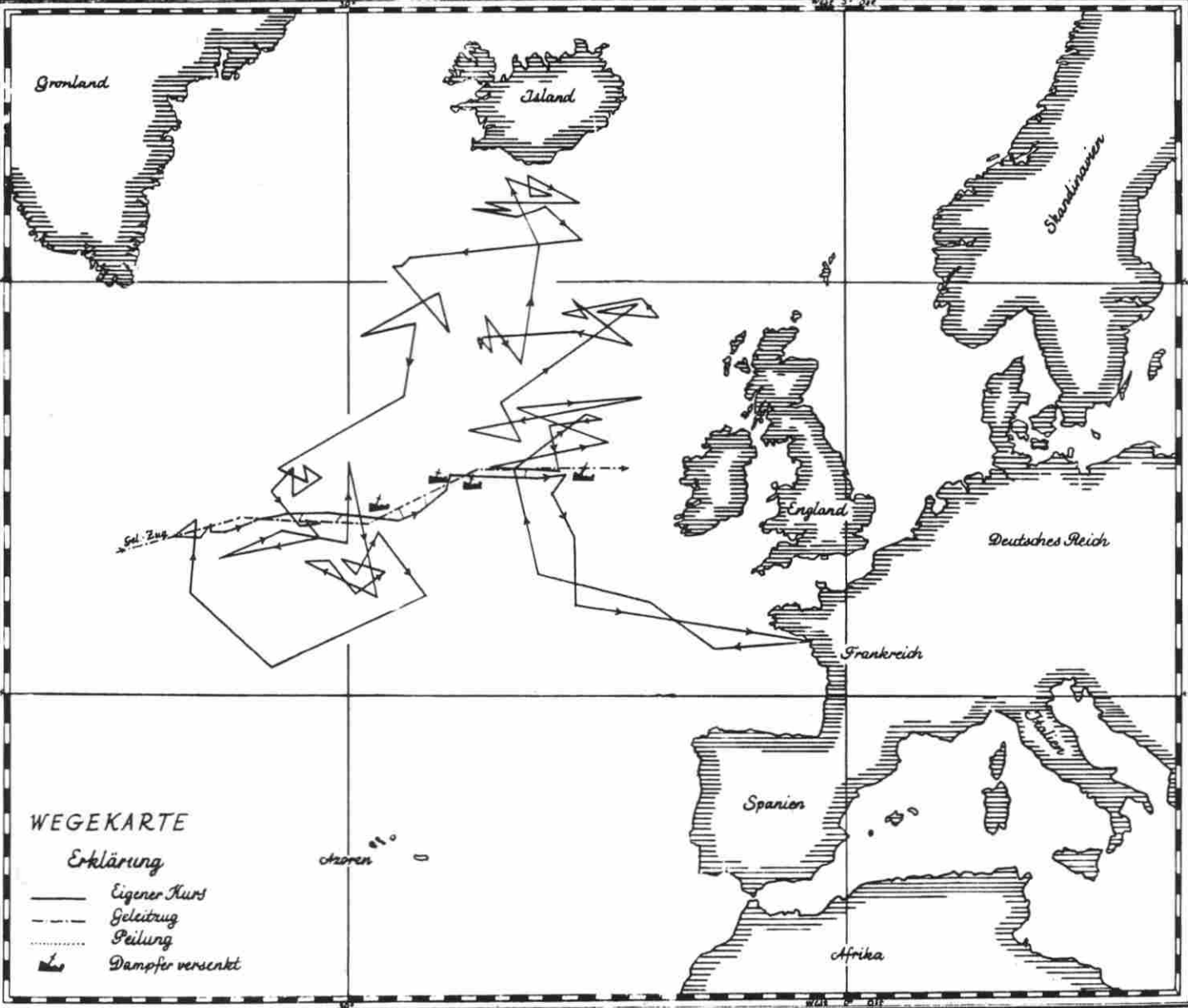


Das Boot steht vor der Einfahrt. Ein Winkspruch wird zum Sperrbrecher gegeben.
Der Leitende Ingenieur zieht die Siegeswimpel auf.



Die Gefahr ist vorüber. Die „Unterirdischen“ sind heraufgekommen und haben sich zu einem Klöhn in den „Wintergarten“ gesetzt. Mancher von ihnen war während der ganzen Fahrt nur für Minuten an der frischen Luft. Mit langsamer Fahrt hält das Boot auf die Einfahrt zu. An Oberdeck werden die Leinen klargemacht. Nur noch Minuten, dann wird das Boot in der Schleuse festgemacht.





Grönland

Island

Skandinavien

England

Deutsches Reich

Frankreich


Spanien

Italien

Afrika

WEGEKARTE

Erklärung

- Eigener Kurs
- - - Gefährdung
- Peilung
-  Dampfer versenkt

NACHWORT

von Alexander Rost

Als er »Jäger im Weltmeer« verfaßte, in Wort und Fotos, war Buchheim ein prominenter Reporter. »Text und Zeichnungen von Kriegsberichter Lothar-Günther Buchheim« stand über vielen Artikeln in der Leipziger Illustrierten und anderen Blättern, deren Redaktionen trotz des Nazi-Regimes noch Sinn für journalistische Qualitäten zeigten. Buchheim hatte an Zerstörer- und Schnellbootgefechten vor der französischen Kanalküste teilgenommen; und unter den U-Bootfahrern war er alsbald bekannt als einer, der zu ihnen zählte, sich aber entgegen dem militärischen Kommand auf die Freiheiten eines Künstlers berief.

In einem zwar auf amtlichem Formular geschriebenen und gestempelten, aber doch wohl nicht für die Akte bestimmten Führungszeugnis schrieb der Kommandant von »U 96«, Heinrich Lehmann-Willenbroock, im Dezember 1941 über Buchheim:

»Er brachte es fertig, aus 1:000 unleserlichen Zetteln, die er blockweise gebündelt unter einem protzigen Isländer trug, zwei dicke Mappen genauso unleserlich vollzuschreiben.« Zu seinen »Militärischen Eigenschaften« ist angemerkt: »Den Einwirkungen feindlicher Waffen stand er, abgesehen vom Zusammenzucken bei der ersten Wasserbombe, lächelnd und notierend gegenüber.«

Einen Gargantua-Hunger auf Erlebnisse muß Buchheim gehabt haben, als er alles, was um ihn herum geschah, mit dem Instinkt des Sammlers vereinnahmte und festhielt. Daß ein Kriegsberichterstatte auf kämpfenden U-Booten mitfuhr, war nicht selbstverständlich; es gab manche Möglichkeit, sich vor dem höchst riskanten Einsatz zu drücken. Buchheim in seinem Erfahrungshunger hatte darauf gedrungen. Er häufte damals das Kapital an, das ihm Jahrzehnte später mit »Das Boot« und dann mit »Die Festung« den schriftstellerischen Welterfolg einbrachte. »Jäger im Weltmeer« ist der Vorläufer seiner Romane. 1943 zum erstenmal gedruckt, aus unmittelbarer Teilhabe heraus entstanden, ist dieses Buch mehr als nur ein packender Bericht; es ist in Text und Bild ein zeitgeschichtliches Dokument.

Lothar-Günther Buchheim ist längst Person der Zeitgeschichte; er hat als Kunstsammler die bedeutendste private Expressionistenkollektion zusammengetragen. Als Schriftsteller hat er zwar wenig mit der üblichen deutschen Literaturszene zu tun, aber so etwas wie Weltsympathie erworben: »Das Boot«, in mehr als ein Dutzend Sprachen übersetzt, ist besonders in Nordamerika - wo man sonst allem Deutschen gegenüber eher skeptisch ist - als bester deutscher Roman über den Zweiten Weltkrieg gepriesen worden.

Auch den Nichtlesern wurde Buchheim in Deutschland schließlich mit der Verfilmung seines »Boot« bekannt. Die Filmversion hat ihm selbst allerdings nicht gefallen. Der egomanische Dynamiker hätte lieber sein eigenes Drehbuch verwirklicht gesehen, das er dann als Taschenbuch unter dem Titel »U 96« herausgab. Es unterscheidet sich von dem gedrehten Film durch akribische Genauigkeit - und ist darum typisch für den Wirklichkeitsfanatiker Buchheim.

Was ihn seit jeher antreibt, ist Kampf um die Durchsetzung seiner Ideen. Jahrgang 1918, hat er heute zwar nicht mehr die »Bullennatur« seiner jüngeren Jahre: beide Hüftgelenke künstlich, ein Auge infolge Infektion nach einer Operation erblindet, die Pillendose bunt assortiert; aber das Hochdruckheißdampf-Temperament, dessen Sicherheitsventil seine Frau Ditti ist, eine Mecklenburgerin, hat er nicht eingebüßt. Er ist keinem Streit aus dem Wege gegangen und hat manchen wohl selbst vom Zaun gebrochen. Wer ihn und seine Lebensgeschichte ein bißchen und sein Werk - in seinem autobiographischen Roman »Die Festung« hat er sich, wie er beteuert, »bis auf die Haut geoutet« - genauer kennt, wird im unbequemen, ungeduldigen Buchheim aber auch die verletzliche Künstlerseele entdecken. Seine Grundexistenz ist die bildende Kunst, voran die Malerei.

Buchheim hat die Kunst in seinen Genen. Seine Mutter war Malerin. Und anfangs war er ein Künstler auch aus Not. Der Stiefvater war mit seiner Eisengießerei in Konkurs geraten. Die Weltwirtschaftskrise zog ihren Grauschleier über eine verarmte Familie. Schon als Zwölfjähriger verarbeitete Buchheim die soziale Tristesse in der Industriestadt Chemnitz, in der er aufwuchs, in

Linolschnitten, für die er das Linoleum aus einem Kammerfußboden nahm: eine scharf perspektivisch gesehene menschenleere Straße an einem Fabrikgelände, die Demonstration kämpferischer Arbeiter oder ein über ameisenhaft winzige Menschen sich auftürmendes Wolkenkratzer-Metropolis wie aus dem Film von Fritz Lang, in entschiedenem Schwarzweiß.

Nichts war kindlich. 1932 stellte eine Leipziger Galerie Linolschnitte aus, denen niemand ansehen konnte, daß sie von einem Vierzehnjährigen stammten: Zirkus- und Schaubudenszenen, in deren »Imagination und Unbefangenheit« ein Kritiker »die rüde Luft Rimbaudscher Verse« verspürte. Mit seinen Linolschnitten, gedruckt in Lokalzeitungen, und bald auch mit Artikeln über »Zeppelinlandungen« und »Feuerwehreinsätze« und andere lokale Ereignisse verdiente der Junge, mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs, das Geld, das die Mutter im vaterlosen Haushalt benötigte.

Auf Selbstbildnissen, meist Federzeichnungen, blickt der Fünfzehnjährige in kurzen Hosen oder Knickerbockern, der sportlichen Statuskleidung von Bürgersöhnen, finster entschlossen auf sein gespiegeltes Ich. Was Hemingway als Fundament seines Schriftstellerdaseins bezeichnet hat, war wohl Existenz Erfahrung auch für Buchheim: eine schwierige Jugend.

Er war Internatsoberschüler, mit Stipendium. In den Ferien lebte er, wie ein Schulkamerad sich erinnert, sein Fernweh aus, getrieben »von ahasverischer Unrast«. Buchheim entdeckte Landschaften, Städte, die Dörfer im Erzgebirge, die Meeresküste und hielt seine Eindrücke in einer Unzahl von Zeichnungen fest, auch in Aquarellen, selten in Öl. Heran wuchs der Augenmensch Buchheim, der im Anblick und Durchschauen des Realen das Phantastische enthüllt.

Der Schüler Buchheim gehörte den Pfadfindern an, die 1933 zwangsweise in das Jungvolk und die Hitlerjugend eingegliedert wurden. Im Braunhemd aktiv wurde er nicht. Als Siebzehnjähriger trat er in einen jener Sportvereine ein, die damals als »proletarisch« und gewiß nicht als nationalsozialistisch angesehen wurden: Im Chemnitzer Kraftsportverein Atlas wurde er sächsischer Jugendmeister im Ringen.

Nach dem Abitur leistete er vom Herbst 1937 an seine halbjährige Arbeitsdienstpflicht ab, auf dem Oberjoch bei Hindelang, im höchstgelegenen Barackenlager Deutschlands. Danach erhielt der

junge Künstler, dessen Begabung offenkundig war, ein Stipendium für die Kunstakademie in Dresden. Als sein wichtigster Mentor, Wilhelm Rudolph, von der Hochschule verwiesen wurde, hielt Buchheim die Verbindung zu ihm aufrecht. »Ich entschied stets gern selber, was ich für richtig hielt«, bekräftigt er heute sein eigenständiges Verhalten; und ein eigenständiges Unternehmen war auch sein Semesterferienabenteuer, aus dem dann sein erstes Buch, »Tage und Nächte steigen aus dem Strom«, entstand: Buchheim paddelte im Faltboot auf der Donau bis ins Schwarze Meer. Sein erster Verleger wurde Peter Suhrkamp, sein Lektor Oskar Loerke.

Als der Zweite Weltkrieg ausbrach, streifte Buchheim wieder im Faltboot umher. Diesmal an der Ostseeküste. Er wurde aus dem Zelt heraus verhaftet. Die Spionagehysterie grassierte, und man hatte immerhin beobachtet, daß er Pferde zeichnete, die zum Transport verladen wurden. Nachdem sich der Spionageverdacht als lächerlich erwiesen hatte, schickte die Polizei ihn zurück nach Chemnitz, per Freifahrkarte, worüber sich Buchheim, kein Anhänger von Geldausgaben, wenn sie nicht für Kunst bestimmt sind, bis heute amüsieren kann.

Als abzusehen war, daß ein junger gesunder Mann nicht mehr lange ungeschoren in Zivil umherlaufen könnte, meldete sich der schon längst gemusterte Buchheim, mittlerweile Student an der Münchener Kunstakademie mit einer primitiven Klausur in Feldafing, im Herbst 1940 zur Marine.

Er wurde als Maler einer unter Hunderten von Kriegsberichterstatlern. Alle schreibenden und Bildreporter, Wochenschau-Kameraleute, Rundfunksprecher, Redakteure sogenannter Frontzeitungen waren in den Wehrmachtteilen Heer, Luftwaffe und Marine unter der markigen Bezeichnung »Kriegsberichter« in der »PK«, der »Propagandakompanie«, organisiert. Sie waren »Sonderführer« in Unteroffiziers- oder Offiziersrängen, Buchheim von 1942 an als Leutnant, unterlagen Einsatzbefehlen und wurden zu verschiedenen Einheiten oder Stäben beordert; dort aber hatten sie weitgehend freie Hand, ihre Aufträge zu erledigen. Was dann gedruckt werden sollte, bestimmte die Zensur.

Natürlich war jeder in der PK heftigem »Weltanschauungs«-Druck ausgesetzt: Jede journalistische und künstlerische Tätigkeit wurde unter dem Begriff Propaganda subsumiert (oder verboten); und wer kein Nazi war, wurde umlauert von parteifrommen Intriganten, deren Denunziation den Kopf kosten konnte.

Der Kriegsmaler Buchheim lieferte keine »Blut und Salzwasser«-Kunst. Seine Zeichnungen von U-Bootfahrern zeigen keine wie holzgeschnitzten Heroenköpfe, keine Dekors mit Tapferkeitsorden und Hakenkreuzemblemen. Gemessen an den damals gängigen Heldenkult-Ikonen sind sie schier antimilitaristische Seemannsstudien.

Zu seiner Sehbeute, die er aus dem Krieg nach Hause brachte, gehören vor allem Bilder von der bretonischen Felsenküste, Brandung und Meer, Fischerboote, Hafenszenen mit bizarren Schrotthaufen, vom Krieg geschundene Schiffe. Buchheim zeichnete und malte, was er sah, beschönigte nichts, verfälschte nichts. Von Propaganda ist da nichts zu sehen.

Und auch »Jäger im Weltmeer« ist keine Eloge auf »graue Wölfe auf grauem Meer«, wie die U-Bootfahrer in einem krampfigen Kampflied genannt wurden. Der Text-Bild-Band ist ein präziser, seiner Zeit und seinem Milieu verhafteter und darum zeitlos dokumentarischer Bericht. Es ist das ehrlichste Kriegsbuch, das damals einem Autor in Deutschland möglich war. Nichts wird ins Defätistische gewendet; aber auch nichts ist ins Heroische verklärt. Die Wirklichkeit des U-Boot-Kriegs ist so genau geschildert, daß die propagandistischen Wochenschauen jener Zeit geradezu dementiert werden. Die »Jäger« seines Berichts sind vor allem Gejagte; mehrmals entkommen sie nur knapp den Angriffen von Flugzeugen und Zerstörern, den todverheißenden Attacken mit Wasserbomben. Die Reportage verschweigt nicht die Angst und auch nicht die banale Eintönigkeit des »Gammels«. Die Fotos zeigen die Marinesoldaten als Techniker an Geräten, Instrumenten, Motoren, Torpedos und demonstrieren, wie sie der Klaustrophobie und den Beklemmungen des Dienstes in ihren Tauchröhren ausgeliefert sind. In der nüchternen, stimmigen Beschreibung des Geschehens ist »Jäger im Weltmeer« als pure Reportage ein propagandafreies Stück erlebten Zeitgeschehens.

»Jäger im Weltmeer« erschien nicht in einem Nazi-Verlag, sondern wieder im Berliner Suhrkamp-Verlag. Als Stoßtruppführer im

Ersten Weltkrieg ausgezeichnet, war Peter Suhrkamp zunächst gegen Gesinnungsschnüffelei gefeit und vor dem Gezeifer des Reichspropagandaministers Goebbels einigermaßen sicher. Er führte unter seinem Namen den S. Fischer-Verlag weiter, dessen jüdische Besitzer zur Emigration gezwungen waren, und blieb einer der ganz wenigen Literatur Verleger, die sich nicht der herrschenden Gesinnung unterwarfen. Nach einer Denunziation, in der ihm verbotene Auslandskontakte vorgeworfen worden waren, wurde er im Frühjahr 1944 von der Gestapo verhaftet und in ein KZ in Mecklenburg gesperrt.

Das U-Boot-Buch sollte 1943 das Rettungsfloß des Verlages in der braunen Brandung sein; und daß Peter Suhrkamp gesagt habe, es könne dessen »Überleben« bedeuten, wie Buchheim in der »Festung« erzählt, ist ebenso plausibel, wie es unbezweifelbar ist, daß Suhrkamp sich nicht dazu hergegeben hätte, ein nazistisch geprägtes Kriegsbuch zu verlegen.

Und das Ernst-Jünger-Zitat, das Buchheim seinem Buch voransetzte? Deutlicher hätte man damals seine Distanz zur Ideologie der Propaganda-Machthaber kaum signalisieren können; Jünger war denen seit langem suspekt geworden.

Ein »widerständiges Buch« sei »Jäger im Weltmeer«, hat Buchheim behauptet. In der scharfen Beobachtung der Umstände an Bord und im Nichtübersehen dessen, was auf sie einwirkt, steckt jedenfalls Widerständiges, das der Propaganda den Wind aus den Segeln nimmt. Vielleicht ist es die einzige große Reportage in Deutschland, die während des Zweiten Weltkrieges geschrieben wurde und noch im Kriege gedruckt werden sollte; gewiß ist das Buch eine Rarität. Und last not least erfüllt es, auch darin fern von Propagandabilligkeit, den Anspruch der klassischen Reportage, literarische Kunstform zu sein: »Der Wind hat eine noch hohe Altdünung wieder aufgerissen, weißgeifernde Kämme, eilig wandernde grüne Täler...« - im Sturm umweht das U-Boot ein Hauch von Joseph Conrad.

Als »Jäger im Weltmeer« noch in Archivtiefe lag, wurde das verschollene Buch - nach der Veröffentlichung der »Festung« - aus kaum auslotbaren Gründen einiger Buchheim-Gegner als »Propagandafibel« geschmäht; und ein verrannter Kritiker nannte »Jäger im Weltmeer« gar »eine abscheuliche, kriegsverherrlichende

Propagandaschrift«. Solches absurde Verdikt belegt zunächst einmal den Abgrund zwischen den Generationen in Deutschland.

In den angelsächsischen Ländern gibt es glänzende Romane über Erfahrungen an den Fronten des Zweiten Weltkriegs, in denen der »Orlog«, wie Buchheim sagt, mit all seinen Schrecken, aber auch in faszinierten Wahrnehmungen geschildert wird. Deutsche Literatur über jenes Kriegserlebnis ist nur punktuell vorhanden. Zugespitzt ließe sich sagen, meint Buchheim: »Die Sieger haben ihre Kriegserfahrungen verarbeitet, die Besiegten sind verstummt.«

Er sei entschlossen, »die Verdrängungsmauer zu durchbrechen« begründet Buchheim seine Bücher. In »Boot« und »Festung« hat er wie kein anderer Schriftsteller deutscher Sprache das Grauen des Krieges wie seine elende Alltäglichkeit beschrieben - ohne zu leugnen, wie sehr ihn die Erfahrung damals »geformt« hat und wie das, was ihn damals faszinierte und wofür das Meer, die Schiffe, die Technik gleichnishaft sind, in der Erinnerung neben dem Entsetzen weiterlebt.

Die Elemente der späteren literarischen Arbeiten sind im Ansatz schon in »Jäger im Weltmeer« enthalten; aber die frühe Reportage ist unter dem heftigen Eindruck des soeben Erlebten entstanden, wogegen in den Romanen die jahrzehntelange Reflexion der Erfahrungen spürbar ist. Insofern verwundert nicht, daß das Werk des 24 Jahre alten Buchheim noch wesentlich stärker vom ehrlichen, realistischen Pathos der Unmittelbarkeit beseelt ist, als es die Bücher des reifen Autors sind. Ob »Jäger im Weltmeer« über den Graben hinausgreift, der sich zwischen Buchheims Generation und den Jüngeren aufgetan hat, mag eine offene Frage bleiben; doch die überfällige Veröffentlichung dieses Buches, mehr als ein halbes Jahrhundert nach seinem Entstehen, lichtet jedenfalls den Nebel von Unverständnis, der über der Sandbank der Unverträglichkeiten liegt.

Die Sentenz von den Büchern, die »ihr Erlebtes« haben, wie Goethe »habent sua fata libelli« übersetzte, drängt sich auf. Für »Jäger im Weltmeer« darf das gemeinhin nicht mitzitierte »pro captu lectoris« nicht unterschlagen werden: »Je nach Auffassung des Lesers.«