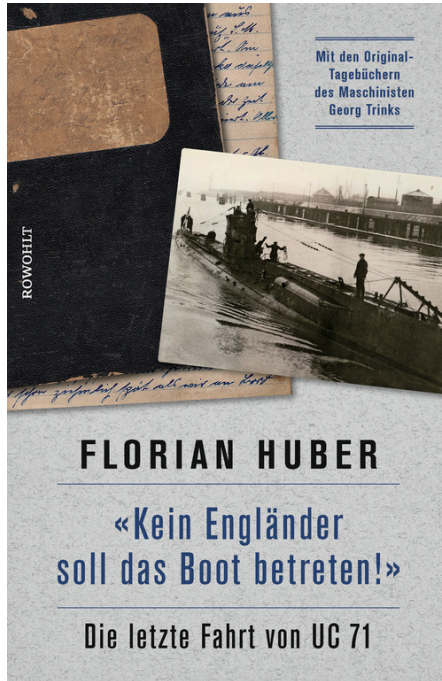


## Leseprobe aus:



ISBN: 978-3-498-03044-5

Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf [www.rowohlt.de](http://www.rowohlt.de).

Florian Huber

**«Kein Engländer soll  
das Boot betreten!»**

Die letzte Fahrt von UC 71

Rowohlt

Die Rechtschreibung im Tagebuch von Georg Trinks  
wurde zur besseren Lesbarkeit behutsam angepasst.

1. Auflage März 2019  
Copyright © 2019  
by Rowohlt Verlag GmbH,  
Reinbek bei Hamburg  
Lektorat Susanne Frank  
Satz aus der Haarlemmer  
bei Dörlemann Satz, Lemförde  
Druck und Bindung  
CPI books GmbH, Leck, Germany  
ISBN 978 3 498 03044 5

# **Inhalt**

Vorwort

Prolog

November 2011

Georg Trinks, Maschinenmaat

# Vorwort

Die Menschheitsgeschichte ohne Schiffe und Seefahrer zu erzählen, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Denn egal ob steinzeitlicher Einbaum oder Fellboot, ob Ruderkriegsschiff der Phönizier und Griechen, wikingerzeitliches Langschiff, chinesische Dschunke, Karavelle der Entdecker, Galeone der spanischen Armada oder U-Boot des Ersten und Zweiten Weltkriegs: all diese Schiffe haben die Weltgeschichte auf die eine oder andere Art nachhaltig geprägt. Pioniere ihrer Zeit entdeckten ganze Kontinente, machten sich Inseln zu eigen und besiedelten sie; Kriege wurden durch Seeschlachten entschieden, und noch heute werden Waren über den gesamten Globus mit Schiffen transportiert.

Rund drei Millionen Schiffswracks liegen laut UNESCO auf dem Grund von Seen, Flüssen und Ozeanen. Das sind drei Millionen einzigartige, spannende, lehrreiche, aber auch ergreifende Geschichten des Menschen und seiner Reisen in ferne und unbekannte Länder. Drei Millionen Geschichten über Aufbruch, Glaube, Hoffnung und tragisches Scheitern. Geschichten von beherzten Kapitänen, furchtlosen Entdeckern, cleveren Handelsleuten, einfachen Fischern und tapferen Soldaten.

Und genau davon handelt auch dieses Buch. Es erzählt eine wahre Begebenheit, die mich als Wissenschaftler und Taucher, aber auch schlichtweg als Mensch sofort in ihren Bann gezogen hat. Seien Sie gespannt auf die Geschichte des deutschen U-Boots UC 71, auf seine Besatzung und auf seinen mysteriösen Untergang vor der Insel Helgoland kurz nach Ende des Ersten Weltkriegs. Und natürlich auf Georg Trinks, der 4. Maschinist an Bord war und dem ich es zu verdanken habe, dass ich dieses Buch überhaupt schreiben konnte. Dabei wusste ich von ihm noch gar nichts, als ich

das Wrack von UC 71 zum ersten Mal am Grund der Nordsee untersuchte, um mehr über seinen Untergang herauszufinden. Dass ich nun nach mehr als zwölf Jahren des Recherchierens und Forschens die ganze Geschichte und sogar des Rätsels Lösung erzählen darf, hätte ich nicht für möglich gehalten – bis zu jenem Zeitpunkt, als mir 2017 die beiden Tagebücher Trinks' in die Hände fielen, deren Inhalt die Geschichtsschreibung zu UC 71 verändern wird.

Ich wünsche Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, vergnügliche Stunden über wie unter Wasser. Lassen Sie uns die Zeit um etwa 100 Jahre zurückdrehen und gemeinsam abtauchen – hinunter auf den Grund der dunklen Nordsee, hinunter zu UC 71 ...

Kiel, im August 2018

Florian Huber

## Prolog

20. Februar 1919. Es ist bitterkalt. Die dunkle See vor Helgoland ist aufgewühlt. Die Gischt peitscht und der eisige Wind bläst mit bis zu sieben Windstärken aus Südwest. Mächtige Wellen umtosen die Lange Anna, das Wahrzeichen der deutschen Nordseeinsel. Mittendrin der Schlepper Terschelling, der sich durch die schäumenden Wogen kämpft. Im Schlepptau hat er UC 71, ein U-Boot der Kaiserlichen Marine. Der Krieg ist verloren, und zusammen mit weiteren U-Booten soll das Schiff nun an England übergeben werden.

Die Überführungsfahrt findet einen Tag später statt als zunächst geplant. Jetzt, am späten Vormittag, soll es losgehen. Alle Schiffe stellen sich am Sammelplatz Hogstean auf, etwa 900 Meter südlich vor Helgoland inmitten der tosenden See. Bereits kurz darauf schlagen große Brecher über den Turm von UC 71 hinweg. Dann beginnt das 50 Meter lange U-Boot urplötzlich zu sinken und verschwindet für immer im Meer.

Was war geschehen? Und warum so schnell?

Es gibt nur dürftiges Aktenmaterial, mit dessen Hilfe sich die Ereignisse halbwegs rekonstruieren lassen. Ein Telegramm des aufgelösten Kommandos der III. Unterseebootsflottille mit dem Bericht des Kommandanten an die Deutsche Waffenstillstandskommission<sup>1</sup> gibt einige Hinweise zum Untergang:

---

**1** Die Deutsche Waffenstillstandskommission von 1918 (kurz: WaKo) wurde Ende des Ersten Weltkrieges zusammengestellt und sollte die deutschen Interessen in den Waffenstillstandsverhandlungen mit der Entente vertreten. Die Entente war ein informelles Bündnis zwischen dem Vereinigten Königreich, Frankreich und Russland.

*«UC 71 wurde am 11. Februar unter Führung von Oberleutnant zur See Köhler von Wilhelmshaven nach Helgoland geschleppt. Boot machte auf dieser Fahrt, soweit festzustellen, kein Wasser. Blieb auch in Helgoland trocken. Am 20. wurde UC 71 durch Schlepper Terschelling aus dem Hafen geschleppt. Es stand starke See aus SW 6–7. Boot ruckte mehrfach heftig ein und schlug quer. Auf der Hogstean-Barre gingen die Brecher schon über den Turm. Ich schloss alle Luken und ließ die Leute auf den Schlepper übersteigen. Boot fing plötzlich aus nicht erkennbarer Ursache an zu sinken, sodass ich genötigt war, Boot zu verlassen. Innerhalb einer Stunde sank Boot ganz weg. Bericht folgt.»*

Bis heute ist der angekündigte Bericht mit der genauen Untergangsursache verschollen. Oder wurde er vielleicht niemals geschrieben? Absichtlich vernichtet? Lediglich eine Zusammenfassung an das Reichsmarineamt, in der es um die Überführung der deutschen Schiffe nach England geht, enthält einige Angaben dazu. Demnach ist UC 71 gegen 11 Uhr 15 ungefähr 300 Meter westlich von Hogstean gesunken. Laut Aussage von Verbandsführer Kapitänleutnant Maas begann das U-Boot, nachdem es vom Schlepper Terschelling aus dem Hafen gebracht worden war, direkt hinter der Mole unterzugehen und *«konnte nur noch aus dem Fahrwasser geschleppt werden, bevor es sank»*.

Obwohl UC 71 auf ungeklärte Weise von jetzt auf gleich in den Fluten verloren ging, setzten die Männer des U-Boot-Verbandes ihre letzte Fahrt mit neun U-Booten und Schleppern nach Harwich unbeeindruckt fort. Der Ort im Südosten Englands galt aufgrund seiner geschützten Lage als einziger sicherer Ankerplatz zwischen Themse und Humber. Mystischerweise sollten zwei weitere U-Boote niemals dort ankommen: Am folgenden Tag sank auch UC 40. Und als ob das nicht schon genug wäre, ging kurz darauf auch U 21 im kalten Nordseewasser verloren. Somit erreichten von den zehn bei Helgoland in See gestochenen U-Booten



**Kiel, den 26. Februar 1919.**

93

Brieftelegramm.


An      Ubootsamt,                  Berlin.

Über den Untergang UC 71 ist hier folgende Telegrammeldung vom aufgelösten Kommando der III U-Flottille mit B.Nr. N.A.190 vorgelegt:

Auf U.J.G.4303 U 3.

UC 71 wurde am 11. Februar unter Führung von Ob.Ltn.z.S.Köhler von W'haven nach Helgoland geschleppt. Boot machte auf dieser Fahrt, soweit festzustellen, kein Wasser. Blieb auch in Helgoland trocken. Am 20. wurde UC 71 durch Schlepper Terschelling aus dem Hafen geschleppt. Es stand starke See aus SW.6-7. Boot ruckte mehrfach heftig ein und schlug quer. Auf der Hoogerster Barre gingen die Brecher schon über das Turm. Jch schloß alle Luke und ließ die Leute auf dem Schlepper übersteigen. Boot fing plötzlich aus nicht erkennbarer Ursache an zu sinken, sodaß ich genötigt war Boot zu verlassen. Innerhalb einer Stunde sank Boot ganz weg. Bericht folgt.

Ubootswasser G.4576 U 3.



An H<sup>o</sup>: H  
g d.  
Papa Wien  
4/3 - Ltn. Rumbach  
Wdr Lt. in Brn.  
11/3 Lt. 1/3  
H. 1/3  
V 1157

Bereits im Vorfeld der Überführungsfahrt forderte England die Deutschen dazu auf, für alle U-Boote, die dabei verlo-

ren gehen sollten, gleichwertigen Ersatz in Form von Diesel- oder E-Motoren bereitzustellen. Im Fall von UC 71 übergab das Reichsmarineamt die Öl- und Elektromaschinen aus den U-Booten UC 111, UC 112 und UC 115, die im März 1919 mit dem Dampfer Anni Hugo Stinnes nach England gebracht wurden. Darüber hinaus wollte die Inspektionskommission der Alliierten wissen, welche Maßnahmen Deutschland treffen würde, um das Wrack der UC 71 zu zerstören. Die Deutschen sagten zu, das Boot entweder zu sprengen oder es zu heben und dann abzuwracken. Warum sie diese Zusage letzten Endes nicht einhielten, ist bislang rätselhaft.

Und so gerieten UC 71 und die zwei anderen U-Boote für viele Jahrzehnte in Vergessenheit. Aber während UC 40 und U 21 weiterhin verschollen bleiben, wurde UC 71 mittlerweile gefunden.

## November 2011

Draußen ist es grau. Regen schlägt gegen die Fenster, und die letzten Blätter wehen von den Bäumen. Ich sitze in meinem kleinen Büro im Institut für Ur- und Frühgeschichte der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel und bereite mich auf das Wintersemester vor. Seit ein paar Jahren schon arbeite ich hier als wissenschaftlicher Mitarbeiter mit den Schwerpunkten Unterwasserarchäologie sowie historische Archäologie und leite eine kleine Arbeitsgruppe. Vor elf Jahren kam ich von meiner Geburtsstadt München in den hohen Norden Deutschlands, um mich hier auf die Archäologie unter Wasser zu spezialisieren. In München hatte ich bereits mein Grundstudium absolviert, und Tauchen ist schon lange meine große Leidenschaft. Nachdem ich als 13-Jähriger bei einem Kurs zum ersten Mal ins Tauchen hineingeschnuppert hatte, war es um mich geschehen. Als ich endlich durfte, nämlich mit 15 Jahren, machte ich schließlich meinen Grundtauchschein auf den Seychellen, und seither hat mich die Unterwasserwelt nicht mehr losgelassen.

Archäologie und Geschichte interessierten mich damals aber wenig. Eigentlich gar nicht, denn meine Lehrer taten wirklich alles dafür, den Geschichtsunterricht so öde und einfältig wie nur möglich zu gestalten. Gefühlt behandelten wir sowieso nur den Zweiten Weltkrieg und mussten stupide Jahreszahlen auswendig lernen. Die Steinzeit hingegen, die nach heutigem Kenntnisstand vor etwa 3,4 Millionen Jahren in Afrika begann, hakten wir mal eben in zwei Wochen in der siebten Klasse ab. Erst später in der Oberstufe entdeckte ich dann die alten Kulturen wie Kelten, Germanen, Wikinger, Römer, Etrusker, Skythen sowie die Maya, Inka und Azteken für mich und erkannte, wie unglaublich faszinierend deren Geschichte ist – Büchern wie «Der Herr der Ringe» und Metalbands wie «Running Wild»,

«Iron Maiden» und «Amorphis» sei Dank. Ich begann, ein Buch nach dem anderen über diese Völker zu verschlingen. Und so kam es, dass ich meine bereits sichere Lehrstelle zum Hotelfachmann im Münchner Hotel «Hilton» sausen ließ und mich stattdessen an der Ludwig-Maximilians-Universität für Ur- und Frühgeschichte, Ethnologie und Skandinavistik einschrieb. Diese Entscheidung habe ich bis heute kein einziges Mal bereut, denn sehr schnell merkte ich, dass das genau mein Ding war.

In einem achtwöchigen Kurs ließ ich mich dann in Kiel zum geprüften Forschungstaucher ausbilden. Diese Ausbildung ist Voraussetzung dafür, in Deutschland wissenschaftlich unter Wasser arbeiten zu dürfen. Mittlerweile bin ich selbst beim Kieler Forschungstauchzentrum als Ausbilder im Einsatz. Und wie so viele junge Wissenschaftler in Deutschland habe ich nur eine halbe Stelle an der Uni, arbeite aber logischerweise trotzdem Vollzeit und das bei lau-siger Bezahlung. Das macht mir aber nichts aus, denn mein Job bereitet mir sehr viel Spaß und mein Chef lässt mir die nötige Freiheit, mich an unterschiedlichen Projekten zu beteiligen.

In meinem nun bevorstehenden Seminar «Unterwasserarchäologie I: Maritime Archäologie in Deutschland» möchte ich mit meinen Studenten neben bedeutenden Fundstellen in der Ostsee auch das Potenzial von Fundstellen in der Nordsee und rund um die Insel Helgoland behandeln. Bislang hat dort nämlich niemand allzu viel geforscht. In Referaten sollen die Studenten unter Wasser gelegene archäologische Fundorte vorstellen und einordnen. Die etwa 30 Themen gebe ich vor, und während ich gerade gedankenversunken durch das regennasse Fenster schaue, kommt mir ein U-Boot in den Sinn, von dem ich hörte, als ich 2006 auf der Insel war, um dort einen Kurs in «Schlauchversorgtem Tauchen» an der Biologischen Anstalt Helgoland zu absolvieren.

In dem Kurs habe ich als Forschungstaucher gelernt, wie ich über einen langen Schlauch von Bord eines Schiffes mit Atemgas versorgt werden kann, anstatt den ganzen Gasvorrat auf dem Rücken mitzuführen. Der Kurs war wichtig für mich, weil ich an einem biologischen Projekt eines Windparkbetreibers in der Deutschen Bucht mitarbeiten sollte. Der Betreiber gab damals diese Art des Tauchens vor; also lernte ich sie. Während des einwöchigen Kurses tauchten wir ganz in der Nähe des besagten U-Boots. Leider gab es keine Gelegenheit, das Wrack aus dem Ersten Weltkrieg zu erkunden, weshalb ich es bisher auch nicht als mögliches Referatsthema auf dem Zettel hatte. Im Moment weiß ich nicht einmal mehr, wie das Boot heißt, aber ein schneller Blick ins Internet verrät mir, dass es sich dabei um UC 71 handelt.



U-Boote im Hafen von Kiel, 1914.

Ich gehe den langen Gang hinüber in unsere große Bibliothek und suche nach einem Buch von zwei Historikern, die die Geschichte des U-Boots, soweit es ihnen möglich war, aufgearbeitet haben. Leider kann ich es nicht finden, aber Literatur über U-Boote des Ersten Weltkriegs gehört auch

nicht unbedingt zum Bestand eines archäologischen Instituts, das sich überwiegend mit der Ur- und Frühgeschichte des Menschen befasst. Ich überlege nicht lange und bestelle es mir im Internet.

Einige Tage später sitze ich wieder in meinem Büro. Das Buch ist angekommen, und voller Vorfreude beginne ich, darin zu lesen. Sofort bin ich von dem U-Boot begeistert. Sein mysteriöser und ungeklärter Untergang fasziniert mich. Bislang wurde das Wrack nur ein-, zweimal betaucht und noch nie wissenschaftlich oder unterwasserarchäologisch betrachtet. Spontan beschließe ich, das zu ändern. Mein Ziel ist es ab jetzt, UC 71 in seinem heutigen Zustand vollständig zu dokumentieren und dabei das Rätsel des Untergangs ein für alle Mal zu lösen. Das kann ja nicht so schwer sein, denke ich – nicht ahnend, dass es noch eine ganze Weile dauern würde, bis ich überhaupt die Möglichkeit bekommen würde, das Wrack mit eigenen Augen zu sehen ...

## Georg Trinks, Maschinenmaat

Meine Erlebnisse auf UC 71 in der Zeit  
vom 9. November 1916 bis 24. Mai 1918<sup>2</sup>

### *1. Einsatzfahrt vom 28. Februar 1917 bis 4. März 1917 Überführungsfahrt zur U-Flottille Flandern<sup>3</sup>*

Befehl für Ausreise UC 71:

Auslaufen zur U-Flottille Flandern über Helgoland. Boot gehört mit Ankunft in Zeebrügge zur U-Flottille Flandern.

Weitere Zwischenhäfen nur im Bedarfsfall anlaufen. Bei dem Flaggschiff des II. Geschwaders die etwaigen letzten Funksprüche über Minen und Sachlage erfragen.

In der inneren Bucht der Nordsee sind wegen U-Bootsgefahr Zickzack-Kurse zu fahren.

Das Boot wird in der Nordsee von einem Vorpostenboot begleitet.

Am 9. November 1916 wurde ich von Flandern aus nach Hamburg zur Bauinformation auf S. M.<sup>4</sup> UC 71 bei «Blohm & Voss»<sup>5</sup> kommandiert. Am 10. November abends

---

**2** Im Sinne einer besseren Lesbarkeit und Verständlichkeit wurden die Tagebücher von Georg Trinks möglichst behutsam der heutigen Rechtschreibung, Interpunktion und Grammatik angepasst. Das gilt auch für Zitate aus historischen Quellen, die im Buch zu finden sind. Generell wurde aber versucht, die Eigenarten des Originals zu wahren.

**3** Die Befehle der Einsatzfahrten sind in den offiziellen Logbüchern von UC 71 (Archiv Freiburg) festgehalten und hier übernommen worden. Die Nummerierung der offiziellen Einsatzfahrten weicht von denen aus Trinks' Tagebuch ab.

**4** Seiner Majestät (S. M.) Unterseeboot

**5** Werft in Hamburg

kam ich mit Maschinenmaat Stahlecker an. Das Boot lag noch im Dock und wurde am 11. November mittags zu Wasser gelassen. In der Zeit bis zum 28. November haben wir uns informiert – allerdings mehr in Hamburg als an Bord. Am 28. November, mittags 12 Uhr, stellten wir unter Oberleutnant zur See Hans Valentiner das Boot mit drei «Hurras» für Kaiser und Reich in den Dienst. Die schöne Hamburger Bummelei hatte mit dieser Stunde ein Ende, denn von jetzt an hatten wir das Boot, mit allem, was drin war, zu verwalten.

In der darauffolgenden Woche machten wir jeden Tag unsere Schulfahrt auf der Elbe. Am Sonnabend, den 2. Dezember 1916 hieß es dann Abschied nehmen, denn mittags gegen 12 Uhr ging es die Elbe aufwärts nach Kiel zu. Am Abend gegen 17 Uhr legten wir in Brunsbüttel an. Hier aßen und tranken wir nochmals auf Kosten von «Blohm & Voss» und es war schon ziemlich spät, als wir an Bord zurückkamen.

Am 3. Dezember in aller Frühe ging es dann weiter. Wir wurden in den Kaiser-Wilhelm-Kanal eingeschleust und mittags gegen 14 Uhr legten wir in Kiel am Anschar an. Die ganze Zeit in Kiel, die wir zur Schule fuhren, war reichlich mit Arbeit ausgefüllt. Meistens fuhren wir tagsüber hinaus in die Kieler oder Eckernförder Bucht, kamen abends um 17 Uhr wieder herein und pumpten dann bis 19 Uhr unsere Batterie auf, um den anderen Tag wieder klar zu sein. Wir waren darum auch alle recht froh, als uns unser Kommandant verkündete, dass wir am 28. Februar 1917 nach Flandern sollten.

Am 28. Februar 1917 morgens ging es dann auch mit geschmiertem Boot und drei «Hurras» aus der Ostsee heraus



durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal<sup>6</sup> der Nordsee zu. Da im Kanal sehr viel Treibeis war, wurden wir von SMS Preußen<sup>7</sup> geschleppt. Das Wetter war rau und zeitweise regnete es ganz jämmerlich. Abends um 17.20 Uhr legten wir endlich in Brunsbüttel an, wo wir auch die Nacht über liegenblieben.

*29. Februar 1917*

Wegen zu dichtem Nebel mussten wir heute noch in der Schleuse liegenbleiben. Nachdem wir mittags noch unseren Trimmversuch gemacht hatten, war allgemeines Auscheiden.

*1. März 1917*

Morgens um 7.37 Uhr legten wir ab und liefen aus der Schleuse aus. Hier nahm uns wieder ein Schlepper in Empfang. Um uns einigermaßen Bahn zu machen, fuhr SMS Schleswig-Holstein voraus. Unser Schlepper hatte alle Mühe, uns durch die dicken Eisschollen hindurchzubringen. Von Cuxhaven ging es dann mit eigener Kraft nach Helgoland, wo wir mittags um 14 Uhr im U-Boot-Hafen festmachten. Nun sollte mein Wunsch endlich erfüllt werden und ich sollte das viel genannte und berühmte Helgoland sehen. Sobald ich fertig war, ging ich auch los.

Zunächst ging meine Wanderung nach dem Unterland. Hier sah es aber nicht mehr aus, als wäre hier ein Badestrand gewesen. Es war alles umgewälzt und verbaut. Wo im Frieden die schöne Sandenge und Spielplätze gewesen wären, wa-

---

**6** Kaiser-Wilhelm-Kanal, heute Nord-Ostsee-Kanal

**7** SMS ist die Abkürzung für «Seiner Majestät Schiff»

ren nun überall Schutthaufen zu sehen. Obgleich die Insel dadurch nicht gerade verschönert wirkte, so war es doch notwendig, um dieses Fleckchen deutscher Erde zu einer Schutz- und Trutzwehr gegen England zu machen.

Wollte man nach dem Oberland, so musste man entweder eine Treppe hochsteigen oder einen steil ansteigenden Tunnel hinauf. In diesem Tunnel befanden sich zur Beförderung von Lasten Schienen, auf denen Hunte<sup>8</sup> mittels Seilen hochgezogen oder hinabgelassen wurden. Stand man oben, so sah man soweit das Auge reichte weiter nichts als das tiefblaue Meer, das fortwährend an dem felsigen Gestein der kleinen Insel spielte und dadurch auch schon durch die Länge der Zeit einige Felsblöcke von der Insel getrennt hat. Sie ragen nun als Kegel von ungefähr 35 bis 40 Metern allein aus dem Meere empor. An der Südspitze gegen England zu hat eine mutige Seele einen dieser Kegel erklommen und das Zeichen des Eisernen Kreuzes darauf errichtet.

Oberflächlich war von dem großen Festungswall nicht viel zu sehen. Nur auf der Südseite standen einige Türme mit 30,5-Zentimeter-Geschützen und sonst sah man nur die großen Trichter, die die großen Mörser bargen. Alle 30 bis 40 Meter kam man an Toren vorbei, die in den unterirdischen Festungsbereich führten. Betrat man eines dieser Tore, die streng bewacht wurden, so hatte man vor sich einen langen Gang, der spärlich durch elektrisches Licht erhellt wurde. An beiden Seiten der Wände zogen sich dicke Kabel, Rohrleitungen für die Dampfheizung und Telefon- und Telegrafendrähte entlang.

Kaum waren wir ein Stück in das Labyrinth eingedrungen, machte sich ein Rollen und Poltern bemerkbar und aus der Ferne kam auf Schienen eine Karre auf uns zu, die bis oben hin mit 30,5-Zentimeter-Granaten vollgeladen war. Überall

---

**8** Transportkarren im Bergbau

zweigigen Quergänge ab und von diesen wieder die einzelnen Türen, die zu den Munitionskammern, zu den Provianträumen und zu all den verschiedenen Räumlichkeiten führten, die für so ein großes Werk erforderlich sind. Wollte man alles genau besichtigen, so bräuchte man Tage dazu.

Ansonsten sind die Wohnhäuser auf dem Oberland alle von der Zivilbevölkerung geräumt. Dafür haben es sich die Besatzungstruppen darin gemütlich gemacht.

### *2. März 1917*

Morgens um 8.25 Uhr klar zum Manöver. Noch einen letzten Gruß winkten wir diesem Eiland zu und dem Feind ging es mit frohem Mut entgegen. Ohne besondere Zwischenfälle sind wir den ganzen Tag der Küste längs gefahren, um so bald wie möglich unser Ziel zu erreichen. Nachts um 23.50 Uhr kam plötzlich Alarm. Doch dieser war nur zur Übung.

### *3. März 1917*

Den letzten Rest der Fahrt ohne Störung durchgefahren und um 9.30 Uhr machten wir endlich an der Mole in Zeebrügge fest. Nachdem wir noch eine halbe Stunde in der Schleuse zugebracht hatten, ging es mit voller Fahrt durch den Kanal nach Brügge und mittags um halb zwölf lagen wir dort fest. In der Zeit bis zum 9. März machten wir alles für eine fünftägige Fahrt klar.

### *2. Einsatzfahrt vom 9. März 1917 bis 14. März 1917*

Befehl für UC 71:

Aufgabe: Besetzen einer U-Linie zum Handelskrieg gegen die Konvois Holland-England.

Durchführung: Auslaufen am 6. März 1917, 117 Alpha. Die Quadrate<sup>9</sup> sind bis zum 11. März, 5 Uhr vormittags, besetzt zu halten, dann einlaufen.

Allgemeines: Mit eigenen Torpedo- und U-Booten ist zu rechnen.

### *10. März 1917*

Nachts um null Uhr legten wir ab und im Stockdunkeln ging es durch den Kanal nach Zeebrügge. Nach dem Durchschleusen ging es dann ohne Aufenthalt bis morgens 7 Uhr weiter, dann weckte mich die Alarmglocke aus meinem schönen Schlaf. Es war aber nur ein Trimmversuch und anschließend hatten wir eine Unterwasserfahrt bis mittags 13 Uhr. Nachmittags luden wir bis 17 Uhr unsere Batterie. Um 17.17 Uhr krachten zwei Schüsse. Sie galten einem Segler, der harmlos beim Fischfang war. Ob er getroffen wurde, wusste niemand. Wir haben ihn in Ruhe gelassen und sind dann über Wasser weitergefahren, ohne auch nur eine Rauchwolke zu sehen.

### *11. März 1917*

Die ganze Nacht haben wir meistens still gelegen. Morgens um 8 Uhr ging es mit beiden Maschinen langsam über Wasser weiter – immer auf unserem Quadrat hin und her. Abends um 20 Uhr lagen wir auf Grund, 45 Meter tief, und um null Uhr ging es wieder hoch.

---

**9** Zur besseren Gebietsbestimmung war die Nordsee in unterschiedliche Quadrate eingeteilt.

12. März 1917

Das Tempo von gestern wurde fortgesetzt. Morgens um 9.45 Uhr ertönte Alarm, ein Dampfer kam uns in die Que-re. Er bekam zur Begrüßung einen Schuss und Seppl hatte Glück und traf gleich mittschiffs in der Wasserlinie. Da es jedoch üblich ist und der Alte<sup>10</sup> befürchtete, der Dampfer könnte bewaffnet sein, wurde getaucht. Durch allgemeine Verwirrung konnte das Boot nicht gehalten werden und so ging es mit Affenfahrt auf 26 Meter Tiefe und dann ebenso schnell wieder auf acht Meter. Das Resultat war, dass der Dampfer das Weite gesucht hatte. Wir suchten dann noch eine Stunde nach ihm, doch er blieb für uns verschwunden. Um 14.10 Uhr gab es wieder Alarm. Diesmal war es einer unserer größten Freunde, nämlich ein englischer Zerstö-rer, der sich unter dem Schutze eines kleinen Fischdamp-fer an uns heranzuschleichen versuchte. Doch rechtzeitig hatten ihn unsere Seeleute auf dem Turm entdeckt und mit knapper Not kamen wir gerade noch von der Oberfläche weg. Kaum waren wir auf 25 Metern, da fauchte er über uns hinweg. Wir legten uns auf Grund, 26 Meter, und harren gespannt, was jetzt kommen würde; denn dass er schon wieder am Draht ziehen würde, daran glaubte keiner, da-für hat er uns ja viel zu lieb. Wir sollten auch gar nicht lan-ge im Zweifel sein. Unser Funk-Telegraf-Gast meldete be-reits, dass er durch den Unterwasserschall-Signal-Apparat das Schraubengeräusch näherkommen höre und gar bald konnten wir das schnurrende Geräusch mit bloßem Ohr hö-ren. Doch was war das? Das waren nicht nur die Schrauben, sondern er schleppte ein Fanggerät hinter sich her, das sich

---

**10** Gebräuchliche Bezeichnung für den Kommandanten eines U-Boots

am U-Boot verfangen sollte. Jetzt hieß es, nur ganz ruhig im Boot sein. Wir stellten noch den Kreiselkompass ab und es herrschte Stille – gleich wie im Totenreich. Wie ein Habicht zog er in unserer nächsten Nähe seine Kreise. Dreimal hintereinander ließ er seine Wasserbomben zu uns in die Tiefe sausen. Sie explodierten beim Aufschlag auf dem Meeresgrund. Es krachte wohl und unser Boot kam ins Schwanken, doch Schaden hatte er keinen angerichtet. Dann endlich um 18.30 Uhr abends entfernte sich das Schraubengeräusch immer mehr und mehr.

Jetzt kam wieder Leben in uns. Der Kreisel wurde wieder angestellt und wir tauchten auf. Der Zerstörer war weg. Jetzt wurde uns auch klar, warum er gar nicht weichen wollte: Rund um uns war ein großer Ölfleck und wir sahen, dass unsere Treibölbehälter undicht waren und ein Tropfen nach dem anderen stieg an die Oberfläche. Der Engländer muss sich aber seines Erfolges sicher gewesen sein, da er schon wieder ein Submarine als vernichtet meldete.

Abends um 23 Uhr bekamen wir noch einen Funktelegramm-Spruch: Wir sollten unseren Standort angeben, um zu zeigen, dass wir wieder hochgekommen sind. Als wir dann zwei Tage später zusammen mit UC 69 einliefen, hörten wir, dass die Kameraden auf dem Nachbarquadrat am 12. März, abends um 19 Uhr, einen Zerstörer abgeschossen hatten, der ganz wahrscheinlich derselbe war, der uns das Licht ausblasen wollte. Zwei Stunden später musste er selbst dran glauben.

### *13. März 1917*

Um sich die Zeit zu vertreiben, ging es mit langsamer Fahrt den ganzen Tag über Wasser und wir waren froh, als wir abends 23 Uhr Richtung Heimatkurs steuerten.

*14. März 1917*

Von nachts null bis 3 Uhr haben wir noch vor der Ausfahrt von Rotterdam gelegen, da in dieser Zeit laut Funkspruch drei holländische Dampfer auslaufen sollten, die wir gerne mitgenommen hätten. Doch auch damit war es nichts und mit aller Kraft ging es Richtung Zeebrügge, das wir morgens um 10 Uhr erreichten. Unsere erste Fahrt ohne Erfolg. Hoffentlich gibt's das nächste Mal mehr.

*3. Einsatzfahrt vom 28. März 1917 bis 13. April 1917*

Befehl für UC 71:

Aufgabe: Minenlegen nach eigenem Ermessen vor Tréport, Dieppe und Valéry. Dann Handelskrieg in der südlichen Biskaya<sup>11</sup>.

Durchführung: Auslaufen am 24. März 1917. Minenlegen möglichst bei Stillwasser. Abstände und Tiefeneinstellung nach eigenem Ermessen. Dann Handelskrieg nach den besonderen Anordnungen. Rückkehr nach Maßgabe der Leistungsfähigkeit und des Munitionsverbrauchs, spätestens nach 14 Tagen.

Allgemeines: Mit eigenen Torpedo- und U-Booten ist zu rechnen.

In der Zeit, in der wir im Hafen lagen, machten wir wieder alles seeklar, denn unsere nächste Reise soll durch den Englischen Kanal gehen. Mit Munition sind wir sehr gut ver-

---

**11** Die Biskaya ist eine Bucht des Atlantischen Ozeans, die sich von Galicien bis zur Bretagne entlang der Nordküste Spaniens und der Westküste Frankreichs erstreckt. Dieses Seegebiet ist für schlechtes Wetter, starke Stürme und extremen Seegang bekannt.

sehen: Wir haben vier Torpedos, 18 Minen, 73 Sprenggranaten und 300 8,8-Zentimeter-Granaten übernommen.

Am 28. März 1917 ging die Reise los, nachdem wir drei Tage hintereinander seeklar hatten, aber wegen Sturm und Nebel immer am Auslaufen gehindert wurden. Nachmittags um 17.30 Uhr fuhren wir durch die Schleuse in Zeebrügge. Um 8.45 Uhr kam «Klar zum Auslaufen!». Sechs Fahrzeuge, anscheinend Zerstörer und Monitore<sup>12</sup>, die wohl auf der Fahrt nach Zeebrügge waren, kamen uns in den Weg. Wir ließen sie ziehen und gaben nur einen Funkspruch an unsere Küstenbatterie ab, damit die Gäste gleich gut empfangen werden konnten.

Mit voller Fahrt ging es an der Küste weiter dem Kanal zu, denn nach dieser Nacht mussten wir die Minennetze und Dampfersperre passieren. Dies sind jedes Mal aufregende Minuten für die Seeleute. Für uns ja weniger, da wir unten sind und von allem nichts sehen und hören. Und doch müssen wir jeden Augenblick gewärtig sein, die Alarmglocke zu hören. Und wenn die hier erst einmal in Bewegung gesetzt wird, dann ist die Luft schon ziemlich dick.

Wir fuhren nur zwei Seemeilen unter der französischen Küste längs und hatten Untiefen bis sieben Meter. Aber wir hatten auch diesmal Glück.

### *29. März 1917*

Nachts um 2 Uhr hatten wir es geschafft und die dicke Luft lag hinter uns. Wir fuhren noch bis morgens um 6 Uhr und gingen dann auf Grund, um den Tag hier unten zu verbringen, damit wir bis abends unentdeckt bleiben würden. So-

---

**12** Ein Monitor ist ein relativ kleines und langsames, aber mit sehr schweren Geschützen in einem oder mehreren Türmen bewaffnetes Kriegsschiff, konzipiert für den Einsatz in seichten Küstengewässern und auf Flüssen.



lange wir noch unsere Minen haben, sind wir für niemanden zu sprechen – auch für den dicksten Handelskasten nicht. Gegen Abend tauchten wir auf und fuhren unserem ersten Bestimmungsort zu – es war der Hafen von Dieppe, wo wir die Hafeneinfahrt mit sechs Minen beglücken sollten. Wir mussten deshalb im Schutze der Nacht ganz dicht unter Land fahren. Es ging alles ganz gut und 22.10 Uhr fiel die erste Mine und innerhalb von fünf Minuten folgten die anderen fünf Stück. Tief fielen sie hier nicht, denn wir hatten nur acht Meter Tiefe unter uns. Eine Stunde später fielen die nächsten sechs in der Hafeneinfahrt von Sankt Valery. Auch hier ging es glatt.

*30. März 1917*

Kaum war ich abgelöst und wollte ein Auge voll nehmen, da hieß es schon wieder «Auf Tauchstation!». Wir waren am dritten Ort angelangt, der unsere letzten sechs Eier haben sollte. Es war die Hafeneinfahrt von Fécamp. Um 1.15 Uhr fiel endlich die letzte Mine und wir konnten mit dem Kreuzerkrieg beginnen. Bis morgens 6 Uhr ging es noch über Wasser, dann verschwanden wir wegen zu schlechtem Wetter in den Fluten und gingen auf Grund. Den ganzen Tag haben wir auf 35 Metern zugebracht, bis wir endlich abends 19 Uhr auftauchten. Das Wetter war bedeutend besser geworden und mit großer Fahrt ging es in den Abend hinein dem Atlantik zu.

Um 22 Uhr kam uns ein Dampfer in Begleitung eines Zerstörers in den Weg. Etwa eine Dreiviertelstunde machten wir Jagd auf ihn, doch er war vorsichtig, fuhr immer im Zickzack und so mussten wir ihn schweren Herzens laufenlassen. Kaum war dieser Anlauf vorüber, kam Nummer zwei. Wieder ein großer Dampfer und wieder wurde das erste Torpedorohr fertig zum Schuss gemacht. Aber auch dies-

mal wieder Essig. Einen Schuss gaben wir noch auf ihn ab und dann ließen wir ihn laufen.

*31. März 1917*

Morgens um 4.15 Uhr kam auf einmal Alarm und wir verschwanden vor vier Zerstörern in den Fluten auf 35 Meter Tiefe und es ging mit langsamer Fahrt weiter. Es war furchtbar kalt und alle mussten auf Station bleiben. Bücher hatten wir auch keine zum Lesen und so wurde es mit der Zeit ungemütlich und bitterkalt. Endlich, nachmittags 16.35 Uhr, kam die Erlösung, indem wir auftauchten. Bis abends ging alles klar, dann um 23.30 Uhr kam der Befehl «Auf Tauchstation, Geschütz besetzen!». Der erste Schuss für heute fiel, ihm folgten mehrere weitere. Es war ein Segler, ein Zweimastschoner, 600 Tonnen groß. Untersuchen konnten wir ihn nicht, da es stockfinster war. Es wurde aber reingeschossen in die gute Stube. Die Leute retteten sich so schnell wie möglich in ihr Boot und ruderten davon. Nach dem elften Schuss hatte er genug. Er legte sich langsam auf die Seite, um dann mit einem Male Schnelltauchen zu markieren.

*1. April 1917*

Der April fing gleich wunderbar an. Den Vormittag ging es ja noch, aber um 14 Uhr mittags mussten wir doch verschwinden, um wenigstens in Ruhe und mit Appetit essen zu können. Obgleich es unser Koch heute sehr gut meinte und Eisbein mit Sauerkraut gekocht hatte, so sah man doch recht verdrießliche Gesichter, die ihr Essen nur ansahen und dann mit bitterer Miene wieder wegstellten. Ja, Neptun forderte heute seinen Tribut von den neuen Seefahrern,

denn wir hatten eine Windstärke von sechs bis sieben und da gab es Seetolle genug.

Um 16.50 Uhr tauchten wir wieder auf. Abends um 22.30 Uhr sichteten wir einen kleinen Dampfer, mussten ihn aber laufenlassen, da die Geschützmannschaft nicht an Deck kam und ein Torpedo zu wertvoll für diesen Pott gewesen wäre. Die See ging immer höher und wir bogen jetzt nach der spanischen See zu. Gegen 23 Uhr hatten wir ungefähr Brest, die Südspitze von Frankreich, quer ab.

### *2. April 1917*

Die ganze Nacht und den Vormittag mit einer Maschine über Wasser in südlicher Richtung weitergefahren. Da der Seegang immer noch zunahm, gingen wir gegen 14.15 Uhr wieder auf 30 Meter und tauchten um 19 Uhr auf, um unsere Batterie aufzuladen.

### *3. April 1917*

Um 1 Uhr morgens ging es wieder auf 30 Meter. In dieser Gegend konnten wir den beliebten Meeresgrund nicht aufsuchen, um uns ruhig hinzulegen, denn wir hatten noch 1000 Meter Wassersäule unter uns. Da unser Boot jedoch höchstens den Druck von 100 Metern, das ist gleich zehn Kilogramm auf einen Quadratzentimeter, aushält, wären wir wohl platt wie eine Briefmarke, wenn wir runter wollten. Darum mussten wir auch ganz vorsichtig tauchen, damit wir nicht etwa abrutschten.

Morgens 8 Uhr tauchten wir wieder auf, luden die Batterie und gondelten über Wasser längs. Um 11 Uhr vormittags donnerte unsere Kanone. Es war ein Segler, diesmal schon etwas größer, 800 Tonnen, aber dennoch eine spär-

liche Beute für acht Tage. Die Besatzung des Seglers stieg in ihr Rettungsboot, doch kam sie nicht weit, denn bei solchem Seegang wurden sie herumgeschleudert wie eine Nusschale. Eine halbe Stunde später war vom Boot und den Leuten nichts mehr zu sehen. Sie starben den Seemannstod.

Da wir nichts bei dem Wetter anfangen konnten, wollten wir warten, bis sich Wind und Seegang einigermaßen gelegt haben, und dann dem Kahn den Garaus machen. Wir blieben deshalb immer in der Nähe. Doch abends 23 Uhr mussten wir weiter, denn es kam wieder Beute in Sicht und zwar ziemlich fett. Die Jagd ging auch sofort los und mit äußerster Kraft den fliehenden Halunken hinterdrein.

#### *4. April 1917*

Um 1.16 Uhr morgens krachte endlich der erste Schuss. Der Kapitän, obwohl er eine 5,2-Zentimeter-Kanone an Bord hatte, sah wohl die nutzlose Flucht ein, stoppte und kam mit den Schiffspapieren zu uns an Bord. Der Steueremann und die Nummer Eins fuhren mit den vier Sprengpatronen zum Dampfer, legten sie und kamen mit der ganzen Besatzung des Dampfers zurück. Sie waren noch nicht wieder bei uns an Bord, als die Zündschnüre der Patronen ihr Ziel erreichten. Mit einem mächtigen Knall und einer hoch aufsteigenden Rauch- und Feuergarbe brachten sie dem Dampfer zwei große Lecks bei. Er legte sich auf Steuerbordseite und sank ganz langsam tiefer. Jetzt hieß es für uns wieder einsteigen, denn wir waren mit Erlaubnis des Kommandanten fast alle an Deck, um uns das Schauspiel anzusehen. Nach 25 Minuten durften wir wieder hochkommen, um uns das Ende dieser Tragödie anzusehen: Mit dem Vorschiff lag er schon ganz im Wasser und die Masten, die noch vor kurzer Zeit gen Himmel gerichtet waren, senkten

ihre Häupter immer mehr dem Wasser zu. Der Schornstein rauchte noch, bis endlich das Wasser hineinlief und das Feuer ausmachte. Eine hohe Wassersäule ging hoch. Sie zeigte uns an, dass die Kessel explodiert waren. Noch einige Todeszuckungen, Aufsteigen großer Luftblasen, und unter kolossalem Getöse war auch der letzte Rest verschwunden. Es war ein italienischer Dampfer, 3000 Tonnen groß. Die Besatzung war die reine Völkermischung und hätte wohl recht gut zu Hagenbeck<sup>13</sup> gepasst. Als das Werk beendet war, ging es zu unserem verlassenen Segler zurück.

Um 7 Uhr morgens ging die Jagd wieder los. Wieder ein Dampfer, aber obgleich wir alles daran setzten und ihm auch 14 Granaten hinterherschickten, erreichte er doch das Weite und wir mussten wieder umkehren. Nachmittags schickten wir noch einen Segler zu Neptun und fuhren dann weiter auf der Suche nach Beute. Dabei trafen wir UC 69, das auch seinen Wirkungskreis hier unten aufgeschlagen hat. Am Abend erfuhren wir per Funkspruch von der Kriegserklärung Amerikas an Deutschland<sup>14</sup>.

### *5. April 1917*

Um 1.15 Uhr waren wir in der Hafeneinfahrt von Brest und der Rummel ging auch gleich los. Das Torpedorohr wurde wieder klar zum Schuss gemacht, aber nach kurzer Zeit kam der Befehl «Das Ganze zurück!» und wir tauchten und fuhren auf 40 Meter Tiefe langsam weiter. Der Grund zum

---

**13** Vermutlich eine Anspielung auf den gleichnamigen Hamburger Tierpark, wo um die Jahrhundertwende Völkerschauen gezeigt wurden, unter anderem mit Afrikanern, Lappländern und weiteren indigenen Völkern, wozu es in einem Teil des Parks eigene Kulissen gab.

**14** An dieser Stelle irrt sich Trinks im Datum, da die USA den Deutschen erst zwei Tage später, also am 6. April, den Krieg erklärten.

Angriff waren mehrere Dampfer, die aber ganz wahrscheinlich durch Flieger gewarnt worden waren, denn als wir nahe genug heran waren, stieben sie auseinander wie eine Herde wild gewordener Gänse und mit aller Kraft und im Zickzack-Kurs suchten sie das Heil in der Flucht. Wir hatten, wie schon so oft, das Nachsehen.

Um 5 Uhr tauchten wir wieder auf. Das Wetter war geradezu herrlich und wir von der Freiwache durften mittags eineinhalb Stunden an Deck sein, und außer der Wache sind auch alle anderen hochgestiegen. Man fühlte sich wie neu geboren, als einem die liebe Sonne ins Gesicht lachte. Die See, die sich noch vor zwei Tagen in haushohen Wellen einher wälzte, hatte sich wieder beruhigt und war spiegelglatt. Um 14 Uhr hieß es jedoch, wieder von der zu Bildfläche verschwinden, denn am Horizont zeigte sich eine Rauchwolke, obgleich dieselbe noch 20 bis 25 Kilometer entfernt war. Dennoch war Vorsicht geboten, und gern und erfrischt durch die würzige Seeluft stiegen wir wieder ein. Wir änderten unseren Kurs und fuhren mit aller Kraft auf das rätselhafte Fahrzeug zu. Aus der kleinen Rauchwolke entpuppte sich allmählich ein schöner Dampfer, der, als er uns sah, nichts Eiligeres zu tun hatte als auszapicken. Doch er rechnete wohl nicht damit, dass wir auch zwei Maschinen haben und zwölf Seemeilen in der Stunde herauschlugen. Nach zirka drei Stunden waren wir in der Wettfahrt Sieger, und als die ersten Begrüßungsschüsse von unserer Seite fielen, sah der Kapitän ein, dass wir keinen Spaß machten, und die Besatzung ging in die Boote. Der Kapitän brachte wieder die Schiffspapiere zu uns an Bord und der Steuermann, Obermaat Deppmeier und ein Matrose fuhren hinüber, um das Zerstörungswerk zu verrichten. Es klappte auch alles wieder ganz gut. Die Sprengpatronen knallten, der Dampfer legte sich langsam auf Backbordseite, bis allmählich der Schornstein und die Masten platt auf dem Wasser lagen. Jetzt drehte er sich noch ganz herum, sodass er kieloben

schwamm. Die letzten Seufzer in Gestalt von großen Luftblasen stiegen noch hoch und weg ging er, um das Los der anderen auf 3500 Meter Tiefe zu teilen.

Die Beute fiel diesmal ziemlich reich aus. Alles, was uns noch auf dem Tisch zum Osterfest fehlte, war da: drei fette Kaninchen, zwei Tauben, Eier, Apfelsinen, Backwerk und noch allerlei so schöne Sachen. Wem diese Sachen gehört hatten, war der spanische Dampfer Sankt Fugencia, 2000 Tonnen, auf dem Wege von England Richtung Heimat. Er hatte Kohlen geladen. Zum Zeichen seiner Neutralität hatte er ja groß und breit seine Landesfarben an die Schiffswände gemalt, aber das half nichts. Er war im Sperrgebiet und da gehörte er nicht hin<sup>15</sup>.

Als das Werk vollbracht war, ging es mit großer Fahrt nach Süden.

#### *6. April 1917*

Den ganzen Tag über Wasser gefahren, ohne auch nur das Geringste anzutreffen. So richtige Karfreitagsstimmung.

#### *7. April 1917*

Ostersonnabend. Bei immer weiter zunehmendem Seegang ging es träge über Wasser dahin. 7 Uhr morgens kam dann «Alle Fahrt und Heimatskurs!». Alle waren erstaunt, denn unsere Zeit war ja noch gar nicht abgelaufen. Aber obgleich man fragte, keiner wusste, was eigentlich anlag, und der Stab hüllte sich wie immer in tiefstes Schweigen. Um 10.10 Uhr jedoch wurde der Kurs wieder geändert. Ein Dampfer

---

**15** Seeblockade um England; am 4. Februar 1915 erklärte Deutschland die Gewässer rings um Großbritannien zum Kriegsgebiet.

war die Ursache der Störung. Unsere Kanone gab der Besatzung recht deutlich zu verstehen, dass sie auf dem Kasten nichts mehr zu suchen haben. Doch der Kapitän dachte anders und suchte sein Heil in der Flucht. Damit war aber nichts zu machen, denn schon nach den nächsten Schüssen musste er stoppen, da ihm unser Seppl eine Granate in die Dampfleitungen gesetzt hatte und dadurch der ganze Dampf abblies. Wegen zu hoher See konnte keiner von uns an Bord des Dampfers und er wurde mit der Kanone kaputtgemacht. Nach dem 50. Schuss hatte er endlich genug und sank in das Reich der Tiefe. An Deck durften wir diesmal nicht, da zu viel Wasser rüberkam. Der Dampfer war ein Portugiese und 3500 Tonnen groß.

### *8. April 1917*

1. Ostertag. Welch langweiliger Tag, denn im Schnecken-tempo ging es immer über Wasser dahin. Vormittags gegen 11 Uhr kam eine kleine Abwechslung in Gestalt eines Fischdampfers. Mit aller Kraft ging es hinter ihm her. Als wir jedoch anfangen zu schießen, war auch er nicht faul und brachte seine Schmalzbüchse in Bewegung. Allerdings nur kleines Kaliber, aber sauber schoss der Bursche doch. Der Kommandant zog es deshalb vor, sich mit dem Halunken nicht auf ein Gefecht einzulassen und abzdrehen, denn es war zu gefährlich. Ein Schuss im Druckkörper unter der Wasserlinie kann leicht zum Verhängnis werden.

Als Festtagsfreude konnten wir nacheinander an Deck gehen. Wunderbares Wetter, die Sonne lachte, Frühlingsstimmung. Nur fehlte hier die Vegetation. Soweit das Auge reichte nichts weiter als das tiefblaue Meer, das heute ruhig und in trägen Wellen dahinrollte. Die einzigen Lebewesen, die man sah, waren einzelne Möwen, die im langsamen Flug dahinzogen. Und die kleinen Taucher, die sich sonn-



ten. Sonst, außer dem dumpfen Geräusch unserer Motoren, das gedämpft ans Oberdeck drang, herrschte überall eine Totenstille.

Abends beim Dunkelwerden ging es in die Bucht von Brest auf die Jagd nach Dampfern, denn es war höchste Zeit, dass wir Torpedos loswurden. Um 20 Uhr abends kam der erste Anlauf, doch der missglückte. Um 23.45 Uhr wurde zum zweiten Mal angesetzt und endlich kam «Achtung, los!» und unser erster scharfer Torpedo verließ das Steuerbord-Rohr. Aber obgleich alle sehr gespannt horchten – eine Detonation wollte nicht kommen und wir mussten leider feststellen, dass es ein Fehlschuss war.

### *9. April 1917*

Mit dem neuen Tag ging es auch gleich wieder los und der dritte Anlauf auf denselben Dampfer wurde angesetzt. Um 0.30 Uhr verließ auch der zweite Torpedo sein Rohr. Ich stand an der Uhr, zählte die Sekunden und zählte gerade 18, da ging er hoch. Mittschiffs war der Kasten getroffen und darum dauerte es auch nicht lange, da war er von der Bildfläche verschwunden und suchte sich einen Platz auf dem Meeresgrund aus. Es war ein 3000-Tonnen-Dampfer und obwohl auch er von einem Zerstörer begleitet wurde, musste er doch das Los der vielen teilen.

Um 6.30 Uhr ging der Rummel schon wieder von neuem los. «Auf Tauchstation, Geschütz besetzen!», und bums, fuhr auch schon die erste Granate als Morgengruß zu einem Dampfer hinüber. Dieser zögerte auch nicht lange und die Besatzung ging in die Rettungsboote. Da jedoch auch heute an ein Sprengen infolge des hohen Seegangs nicht zu denken war, gingen wir vorsichtshalber unter Wasser, fuhren Angriff und schossen einen Torpedo auf den Dampfer ab, der auch mit einem furchtbaren Krach das Zerstörungs-

werk vollbrachte. Binnen zehn Minuten hatte der Dampfer ausgelitten und die See rollte über ihn hinweg. Name und Nationalität konnten wir nicht feststellen. Schätzungsweise war er 4000 Tonnen groß. Mittags gingen wir dann unter Wasser, um unseren Reserve- und letzten Torpedo zu laden. So feierten wir das Auferstehungsfest im Jahre 1917.

#### *10. April 1917*

Langweilig fing der neue Tag an, denn mit Schnecken- geschwindigkeit ging es auch heute dahin. Unser Boot rollte infolge des Seeganges noch immer ganz gut und verschiedenen Seeleuten wollte das Essen nicht schmecken. Abends um 18 Uhr kam endlich «Alle Kraft!». Hallo! Da musste wieder etwas im Busch sein. Es dauerte auch gar nicht lang, bis unsere Kanone donnerte. Die übrigen Formalitäten wurden wieder erledigt, der Dampfer bekam seine vier Sprengpatronen angehängen und war fertig, um die Reise zu Vater Neptun anzutreten. Es war der Dampfer Rannvik, der von Buenos Aires kam und auf dem Weg nach Frankreich war. Er war 5850 Tonnen groß und hatte 9900 Tonnen Weizen geladen. Es war der größte und schönste Kasten, der uns auf dieser Reise bisher in die Quere gelaufen ist. Die vier Sprengpatronen gingen hoch, aber es verging eine Stunde nach der anderen, ohne dass der Kahn wegsacken wollte. Unterdessen wurde es finster und der Kommandant wollte den neuen Tag abwarten und bis dahin in der Nähe bleiben.

#### *11. April 1917*

Als ich morgens um 6 Uhr auf Wache kam, schwamm das Biest noch immer. Und da das Wetter noch schlechter geworden war und keine Sprenggranaten mehr angebracht

werden konnten, machte ihm unser letzter Torpedo den Garaus. Nach dem Schuss dauerte es auch nicht mehr lange: Er legt sich auf die Seite und verschwand in den Fluten. Die Besatzung, die aus ungefähr 50 Mann bestand, war nicht etwa traurig, dass ihr Schiff versenkt wurde, sondern freute sich noch darüber. Sie erzählten uns, dass sie 200 Kronen bekämen, falls das Schiff in Grund gebohrt würde, und da sie auch nur 30 Seemeilen von Land entfernt waren, hatten sie auch keinen Grund, besorgt zu sein.

Da sich das Wetter immer mehr verschlechterte, kam endlich die Parole «Heimat!» heraus. Der Heimatkurs wurde abgesteckt und mit aller Fahrt ging es dem Kanal zu.

### *12. April 1917*

Den ganzen Tag ging es mit aller Kraft weiter, ohne dass wir auch nur das Geringste sichteten, bis uns auf einmal abends beim Dunkelwerden ein Segler in die Quere lief. Da die Zeit sehr knapp war, denn es war kurz vor Le Havre und wir mussten diese Nacht noch durch die Sperre, machten wir ihn in kurzer Zeit mit Granaten zum Absaufen fertig. Auch er legte sich auf die Seite und machte Schnelltauchen. 300 Tonnen.

### *13. April 1917*

Nachts 12 Uhr ging es durch die gefährliche Gasse und alles war gespannt und ein jeder hatte wohl die Frage auf der Zunge, ob es gelingen wird. Die Natur meinte es sehr gut mit uns, denn es war stockdunkel und die See leicht bewegt. Windstärke drei bis vier. Das Wetter war wie geschaffen für diese Fahrt. Eineinhalb Seemeilen unter der französischen Küste ging es längs. Überall eine unheimliche Ru-

he und an Land konnte man deutlich die einzelnen Lichter der Gebäude erkennen. Auf der Brücke standen drei Mann zum Ausguck und passten scharf auf. Dann tauchten Bilder vor den Augen auf, die rätselhaften Fahrzeugen glichen, doch beim näheren Hinsehen zerfloss alles in nichts. Gerade durch diese Bilder kann sich ein Seemann leicht täuschen lassen, denn nichts ist schwerer, als in dunkler Nacht ein Fahrzeug rechtzeitig von diesen Nebelbildern zu unterscheiden.

Je näher wir der Sperre kamen, desto mehr Fahrzeuge kamen auf. Diesmal aber keine Schatten, sondern kleine Wachtboote, die die Fahrtstraße nach U-Booten absuchten. Wir mussten bald nach rechts, bald nach links ausweichen, um mit ihnen nicht in Berührung zu kommen. Denn ein Zusammenstoß hätte unser Verderben sein können, weil dadurch sofort Alarm geschlagen worden wäre, und an Wegtauchen war hier nicht zu denken, da wir nur eine Wassertiefe von acht Metern hatten und 13 Meter brauchen, wenn wir uns dem Schutze des Meeres anvertrauen wollen. Dann kam auch noch ein riesiger Scheinwerfer hinzu, der von Calais aus die Fahrtstraße absuchte. Mehrere Male hatte er uns im Schein und wir dachten schon, dass er uns gefunden hat. Aber zum Glück ließ er den Lichtkegel weiter spielen und somit konnten wir uns bei den französischen Schlafmützen bedanken, dass wir glücklich um 2 Uhr die dicke Luft hinter uns hatten.

Vormittags gegen 10 Uhr liefen wir in Zeebrügge ein. Schwarz wie die Teufel, denn Schmutz von 17 Tagen bedeckte unsere Körper. Doch zufrieden mit der Fahrt stiegen wir an Land. Ausgezeichnet wurden nach dieser Fahrt mit dem Eisernen Kreuz II: Ing.-Aspirant Kages, Obermaschinenmaat Deppmeier, Torpedomaschinenmaat Dörfler, Bootsmaat Wagner und S. K. Schütze.

Da unser Kommandant schon auf der letzten Reise krank geworden war und sich auch im Hafen sofort sein altes Lei-

den wieder bemerkbar machte, kam infolgedessen der Befehl, dass Oberleutnant zur See Valentiner abkommandiert sei und nach Deutschland komme. Wir ließen ihn gern ziehen. Dafür bekamen wir am 26. April 1917 Oberleutnant zur See Thielmann als Kommandanten an Bord. Da derselbe noch kein C-Boot<sup>16</sup> gefahren hatte, sollten wir erst zwei bis drei Hoofden<sup>17</sup>-Fahrten machen.

#### *4. Einsatzfahrt vom 30. April 1917 bis 7. Mai 1917*

Befehl für UC 71:

Aufgabe: Kreuzfahrt in den Hoofden.

Durchführung: Auslaufen am 30. April 1917. Handelskrieg nach den besonderen Anordnungen. Rückkehr nach sieben Tagen.

Allgemeines: Mit eigenen Torpedo- und U-Booten ist zu rechnen. Unterwasserfahrt im Gebiet der früheren großen Netz-Minen-Sperre vor der flandrischen Küste vermeiden, da Möglichkeit neuer feindlicher Netz- und Minentätigkeit dort besteht. Die allerhöchsten Befehle bezüglich Durchlassen der neutralen Dampfer durch das Sperrgebiet beachten.

---

**16** Die Kaiserlich Deutsche Marine entwickelte drei verschiedene Bootstypen, jeden für spezielle Aufgaben und Operationsgebiete: die «U»-Boote, die «UB»-Boote (B-Boote) und die «UC»-Boote (C-Boote).

**17** «Hoofden» ist eine Bezeichnung für den südlichsten Teil der Nordsee, das Seegebiet nördlich der Straße von Dover zwischen Belgien und den Niederlanden im Osten und der Ostküste Englands im Westen.

*30. April 1917*

Abends 22 Uhr kam «Klar zum Manöver!» und bei herrlichem Frühlingswetter ging es dem Kanal entlang der Nordsee zu.

*1. Mai 1917*

Den ganzen Tag ging es äußerst harmlos zu, wie es in dieser Gegend nicht anders zu erwarten war. Zwar ertönte einmal das Alarmsignal, doch es war nur zur Übung. Nach diesem Signal tauchten wir wieder auf und fuhren mit beiden Maschinen über Wasser weiter.

*2. Mai 1917*

Den ganzen Tag über genau das Programm wie gestern, bis abends kurz vorm Dunkelwerden eine Rauchwolke in Sicht kam. Mit aller Kraft ging es darauf zu. Einige Schuss aus unserer 8,8-Zentimeter und das Fahrzeug stoppte. Es entpuppte sich als ein holländischer Fischdampfer beim Fang. Da der Bursche im Sperrgebiet war, gab es trotz allem Biten und Flehen von Seiten des Kapitäns kein Erbarmen. Eine Sprenggranate genügte, um mit dem Heck zuerst in den Fluten der Nordsee zu verschwinden. Es war der Fischdampfer Westland, der, gerade erst gebaut, seine erste Seereise machte, um nie wieder zu kommen.

### *3. Mai 1917*

Wieder ging ein Tag zur Neige, ohne den geringsten Zwischenfall zu haben. Die einst so belebte Nordsee hatte sich in ein Totenmeer verwandelt, denn kein Handelsdampfer war mehr zu sehen.

### *4. Mai 1917*

Heute genau das gleiche Lied von gestern.

### *5. Mai 1917*

Heute ging es anders los, denn es war noch gar nicht richtig hell, als schon Rauchwolken am Horizont aufkamen. Die Kanone wurde wieder in Funktion gebracht und das Ziel war auch diesmal wieder ein Fischdampfer. Doch heute war die Arbeit schon eine schwierigere, da wir schon ziemlich schweren Seegang hatten. Den Kahn versenkten wir, nachdem die elf Mann starke Besatzung ausgestiegen war, mit Granaten. Das sollte unsere letzte Heldentat auf dieser Fahrt sein, denn die See wurde immer wütender und wir gingen deshalb mittags 13 Uhr unter Wasser und legten uns in 33 Meter Tiefe auf Grund, um hier besseres Wetter abzuwarten.

### *6. Mai 1917*

Den ganzen Tag haben wir uns auf dem Meeresgrund ausgeruht und es uns bequem gemacht. Wie es mit der Zeit

langweilig werden wollte, haben wir das Grammophon nach hinten geholt und unter lustiger Musik einen gemütlichen Skat geklopft. Hätten wir noch einen schönen halben Liter dazu gehabt, wäre nichts davon zu merken gewesen, dass wir auf 33 Meter Wassertiefe im U-Boot saßen.

#### *7. Mai 1917*

Morgens um 3 Uhr tauchten wir auf. Es war zwar etwas ruhiger geworden, doch gab es immer noch nichts anzufangen, und da unsere Zeit um war, waren wir alle herzlich froh, als der Heimatkurs abgesteckt und gesteuert wurde. Den ganzen Tag ging es mit beiden Maschinen unserem Ziel zu.

#### *8. Mai 1917*

Morgens um 5 Uhr hatten wir endlich Zeebrügge in Sicht. Um 6 Uhr liefen wir in die Schleuse ein und nach zirka ein-einhalb Stunden hatten wir Brügge erreicht. Schnell hatten wir unsere drei Torpedos, die wir leider nicht verwenden konnten, abgegeben und um 10 Uhr konnten alle ausscheiden – bis auf meine Wenigkeit. Denn ich hatte Wache und musste an Bord bleiben.

#### *5. Einsatzfahrt vom 13. Mai 1917 bis 21. Mai 1917*

Befehl für UC 71:

Aufgabe: Kreuzfahrt in den Hoofden.

Durchführung: Auslaufen am 14. Mai 1917. Handelskrieg nach den besonderen Anforderungen. Rückkehr nach sieben Tagen.



Allgemeines: Befehle bezüglich Durchlassen der holländischen Dampfer durch das Sperrgebiet vom 15. bis 18. Mai beachten. Bei der Kanaltonne 6 sind scheinbar U-Boot-Fallen, Minen und dergleichen ausgelegt.

In der Zeit bis zum 13. Mai 1917 lagen wir in Brügge und haben alles klargemacht zur nächsten Unternehmung, die leider wieder nach den öden Hoofden gehen soll. Außer einigen Fliegerangriffen auf die Werft und der Beschießung von Zeebrügge durch Seestreitkräfte, die jedoch keinen nennenswerten Schaden angerichtet haben, war nichts von Bedeutung los.

### *13. Mai 1917*

Abends gegen 21.30 Uhr ging es wieder mit frischem Mut und vergnügtem Sinn durch den Kanal der See entgegen. Es war ein wunderbarer Abend und die Gedanken eilten zurück, um bessere Zeiten aufzusuchen, denn der liebe Mond, der hinter den Wolken hervorlugte, brachte doch andere Gedanken mit und bessere als die, die man bei der christlichen Seefahrt hat.

### *14. Mai 1917*

Die ersten Stunden ging es noch mit aller Kraft, bis wir dann auf unserer Position angelangt waren. Dann ging es im Bummelmarsch immer der holländischen Küste entlang.

### *15. Mai 1917*

Das schöne Wetter, das wir gestern noch hatten, verließ uns ganz plötzlich und dafür kam eine steife Brise auf. Das

Boot fing an zu schlingern und zu stampfen und wir gingen deshalb um 11 Uhr vormittags auf Grund. 38 Meter. Nach fünf Stunden tauchten wir wieder auf, aber nur, um mit unseren Ventilatoren die Luft im Boot zu erneuern. Dann verschwanden wir wieder, um auf Grund weiter zu schlafen. Abends um 21 Uhr ging es wieder hoch und da sich das Wetter ein klein wenig gebessert hatte, fuhren wir über Wasser weiter. Um 23 Uhr kam Beute in Sicht. Erst hieß es «Torpedorohr klarmachen zum Schuss!», doch als wir näher kamen und das Fahrzeug sich als ein Zweimastsegler entpuppte, also ein Torpedo zu schade war, blieb es unserem Seppl überlassen, den Kahn mit seiner Kanone von der Bildfläche verschwinden zu lassen. Mit vergnügtem Schmunzeln ging er auch sofort an die Arbeit und obgleich so viel Wasser rüberkam, dass mitunter der Geschützführer mit seinem Geschütz ganz unter Wasser war, so ließ er sich nicht irre machen und mit einer Seelenruhe ging ein Schuss nach dem anderen aus dem Rohr. Nach 31 Schuss hatte der Segler endlich genug und lautlos verschwand er in den Fluten.

### *16. Mai 1917*

Es war noch gar nicht richtig hell, da ging der Tanz von neuem los. Es war ein Segler beim Fischfang. Da sich die See immer noch so stürmisch zeigte, wurde auch dieser Bursche mit dem Geschütz versenkt. Nach dem 29. Schuss war er so weit, dass er die Reise zu Vater Neptun antreten konnte. Nach diesem ging es mit erster Maschine weiter. Abends um 23 Uhr kam wieder «Alle Kraft voraus!». Nanu? Wieder etwas in Sicht?

*17. Mai 1917*

Um 1 Uhr ging endlich das Manövrieren los, doch wussten wir immer noch nicht, um was es sich eigentlich handelte, bis morgens um 5 Uhr «Auf Tauchstation!» kam. Als ich nach vorn kam, erfuhr ich, dass wieder zwei Segler unsere Wege gekreuzt und wir mit dem Versenken bis morgens gewartet hatten. Also, es ging wieder los. Genau wie gestern half den beiden unser Geschütz, ihren Liegeplatz aufsuchen. Es waren die Segler MA 45 Märkirins und MA 666 Jakoba, beide Holländer.

*18. Mai 1917*

Gegen Morgen kamen zum Seegang noch Nebel und Regen hinzu, die uns veranlassten, um 6 Uhr den beliebten Meeresgrund aufzusuchen, um uns auf 30 Meter Tiefe auszuruhen. Mittags um 13.20 Uhr tauchten wir wieder auf, das Wetter war besser. Um 16 Uhr kam wieder ein Segler in Sicht, der von uns gleich warm empfangen wurde. Zwei Schuss genügten, um der Besatzung zu zeigen, was sie zu tun hat. Da der Kahn 300 Tonnen Kakaobutter geladen hatte und dies ein sehr wertvolles Produkt ist, was man daraus ersieht, dass die ganze Ladung einen Wert von vier Millionen Mark hatte, wollten wir längsseits gehen und so viel wie möglich übernehmen. Doch ein Sturzregen und plötzlicher Nebel hinderten uns an unserem Vorhaben und wir mussten uns mit dem begnügen, was der Steuermann und die Nummer eins mit dem Boot herüberbrachten. Darunter waren leider nur ein Zwei-Zentner-Sack von dieser Butter, Salzfleisch, Erbsen und noch verschiedene andere schöne Sachen. Es hätte allerdings mehr rübergenommen werden

können, doch haben wir dies dem Steuermann zu verdanken, der nur ein Mann für seine Tasche war und anderen die Luft nicht gönnte. Ein Ideal der U-Bootbesatzung und ein würdiges Ebenstück zu seinem Kommandanten Valentin, der auch nur darauf bedacht gewesen war, sich durch diesen Krieg zu bereichern und der Besatzung nicht einmal eine von den hundert Apfelsinen gönnte, die auf der Reise im Biskaya gekapert wurden. Für ihn galt nur der Wahlspruch: «Nichts für andere, alles für mich.» Das sind Männer, die im Binnenland als Helden gefeiert werden. Doch weil ich einmal davon spreche, will ich auch den Dritten nicht vergessen, denn zu allen guten Dingen gehören drei. Ein ebenso habgieriger und verhungerrnder Mann, der sogar bei seinem Abschied die Liebenswürdigkeit besaß, mindestens zehn bis 15 Grammophonplatten, die wir als Liebesgaben bekommen hatten, mitzunehmen. Und noch verschiedene andere Sachen. Nun aber wieder zurück zum Segler: Zwei Sprengpatronen vollendeten das Zerstörungswerk und lautlos sank er in die Tiefe. Es war der Zweimast-schoner Annita aus Rotterdam auf dem Wege nach Dover.

### *19. Mai 1917*

Den ganzen Tag über Wasser gefahren. Nachmittags haben wir noch einige Angriffe auf rätselhafte Fahrzeuge gefahren, doch konnten wir sie nicht mehr erreichen, da sie zu schnell im dicken Nebel verschwanden. Abends um 22 Uhr sind wir auf Grund, 23 Meter, gegangen und um 12 Uhr nachts ging es wieder hoch.

*20. Mai 1917*

Mit dem neuen Tag ging es auch dem Heimathafen zu. Unbehelligt kamen wir auch abends, es war schon 21 Uhr, in Zeebrügge an. Nach einstündigem Warten ging es auch hier weiter und um 23.30 Uhr waren wir glücklich im Kloster, unserem Quartier in Brügge, angelangt. Für die beiden letzten Reisen kamen vier Eiserne Kreuze II an Bord und zwar waren die Ausgezeichneten: Maschinenmaat der Reserve Stahlecker, Maschinenmaat der Reserve Zirkmann, Matrose Stöver und Matrose Hoffmann.

Am 30. Mai sollten wir wieder in See stechen, doch unser Leutnant Faust wollte anders. Denn als wir am ersten Pfingsttag durch den Kanal nach Brügge fuhren und an der ersten Brücke angelangt waren, wollte das Boot nicht durch die Brücke durch, sondern mit aller Kraft ging es gegen das Bollwerk. Das Resultat war, dass sich das Backbord-Tiefenruder überhaupt nicht mehr bewegen ließ. Wir waren also gezwungen, wieder nach Ostende ins Dock zu gehen. Leider mussten wir aber erst nach Brügge, da wir im Kanal nicht drehen konnten.

Den ersten Feiertag, abends um 23 Uhr, waren wir endlich in Brügge fest. Den zweiten Feiertag ging es im umgekehrten Weg wieder nach Ostende und wir kamen abends um 21 Uhr an. Wegen dieser Feiertage waren wir ja alle in sehr guter Laune. Denn bei diesem herrlichen Wetter im Kanal rumgondeln, macht keinen Spaß. Im Dock sahen wir dann die Bescherung: Das Tiefenruder war total verbolzt und wir brauchten acht Tage, um es reparieren zu lassen.

Am Abend zuvor war schon dicke Luft und die Scheinwerfer spielten alle fünf Minuten und suchten nach Fliegern. Doch im Allgemeinen blieb es ruhig und um 1.30 Uhr gingen wir

schlafen. Um 3.30 Uhr wachte ich auf. Unwillkürlich richtete ich mich auf und horchte. Was war das bloß für ein Donnern? Von der Front konnte es nicht sein, denn der Ton kam aus der entgegengesetzten Richtung. Jetzt hörte man deutlich das Rollen und wir wussten sofort, dass es nur Schiffsgeschütze sein konnten, denn nur diese haben das langgezogene Rollen. Die Fensterscheiben und die Türme begannen durch den Luftdruck zu klirren. Es hörte sich an, als wenn es noch ein ziemliches Ende weg wäre. Wir waren alle der Meinung, dass englische Monitore Zeebrügge befunkten. Später stellte sich heraus, dass unsere Zerstörer, drei an der Zahl, gegen vier Monitore, zwei kleine Kreuzer und mehr von englischen Zerstörern ein Gefecht aufgenommen hatten, bei welchem S 20<sup>18</sup> nach heldenmütigem Kampf gesunken ist. Nur acht Mann von der Besatzung sind vor dem Engländer gerettet worden.

Wir waren noch alle dabei und stellten unsere Betrachtungen über die Schießerei an und schauten zum Fenster hinaus, da passierte es auf einmal: in nicht allzu weiter Ferne der Donner des Abschusses und gleich darauf in der Einfahrt neben der Mole eine hohe Wassersäule als Zeichen des Einschlages einer 38-Zentimeter-Granate. Jetzt wussten wir auch, was kommen würde. Und was der Engländer für ein Ziel hatte, zeigte uns der zweite Schuss, der mitten auf der Werft einschlug. Da diese jedoch nur 600 bis 800 Meter von unserem Wohnhaus entfernt war, konnten wir die Aufschläge tadellos beobachten. Aber zugleich merkten wir auch, dass die Luft auf einmal ziemlich eisenhaltig wurde, denn Sprengstücke, die wie eine Faust groß und noch größer waren, flogen in unserer Nähe nieder. Wir verhalfen uns daher so schnell wie möglich in einen einigerma-

---

**18** S 20 war ein Großes Torpedoboot der Kaiserlichen Marine. Es wurde am 5. Juni 1917 bei einer Aufklärungsfahrt am Ärmelkanal durch überlegene britische Einheiten versenkt.

ßen bombensicheren Unterstand, um wenigstens vor den Sprengstücken sicher zu sein. Unterdessen hörte man einen Aufschlag nach dem anderen und die Sprengstücke fielen wie Regentropfen auf das Pflaster. Viele von uns, die die Neugierde zu sehr plagte, stellten sich an die Hausecke, um dem Schauspiel zuzusehen – bis einer von ihnen von einem Sprengstück getroffen umfiel. Schwer verletzt an beiden Hüften trugen wir ihn herein und verbanden ihn so gut es ging.

Auf beiden Seiten des Kanals hatte unterdessen die reinste Völkerwanderung eingesetzt, denn alles, was um die Werft und den Seebahnhof herum wohnte, musste flüchten. Es waren meistens nur die armen Leute, die im sogenannten «Negerdorf» wohnten. Sie hatten nur die allernötigste Habe auf dem Rücken und rannten so schnell sie die Füße tragen konnten davon, um aus dem Bereich des Bombardements zu kommen. Währenddessen waren auch unsere Flieger aufgestiegen, um mit den englischen Flugzeugen, die das Feuer der Monitore leiteten, den Kampf aufzunehmen. Sie vertrieben sie. Einige von unseren flogen nach See zu und leiteten das Feuer weg von unseren Küstenbatterien, die jetzt auch anfangen und dem Engländer die Hölle heiß machten. Doch immer noch sauste ununterbrochen eine Granate nach der anderen auf die Werft. Auf der Werft und in deren Nähe wurden auch die Nebelkästen angestellt und nach kurzer Zeit war ganz Ostende in Nebel gehüllt und zwar so dicht, dass man keine 100 Meter sehen konnte. Dies hatte den Zweck, das Ziel für den Feind verschwinden zu lassen. Und dieses Mittel half, denn auf einmal war es ruhig und der Engländer zog ab.

Wir atmeten erleichtert auf, denn in was für einer Gefahr wir gewesen waren, sahen wir erst nach der Beschießung am Seebahnhof: Der Engländer hatte auch mehrere Schüsse auf die Engelsbrücke gerichtet und auf die darunter befindlichen Schleusen, die nur ungefähr 50 Meter von unse-

rem Unterstand entfernt waren. Und obgleich der Engländer sehr sauber geschossen hatte, waren diese Granaten doch fehlgegangen und statt die Schleusen zu treffen, hatte er zwei Volltreffer in den Seebahnhof hineingesetzt, die ihren Teil zur Zerstörung dieses einst so schönen Bauwerkes beitrugen. Denn dieses Gebäude, das zum großen Teil aus Glasfenstern bestand, war schon arg durch Fliegerbomben mitgenommen worden und keine Glasscheibe war mehr ganz. Einige Pfeiler der Engelsbrücke waren von Splittern völlig durchschlagen und überall, wo man hinsah, konnte man Splitter herumliegen sehen. Einige sogar so groß, dass man sie kaum anheben konnte. Die Torpedoboote, die in der Nähe vom Seebahnhof lagen, hatten sehr viele Splitter abbekommen. Auch ein U-Boot der Klasse UB hatte so viele Sprengstücke abbekommen, dass es am Oberdeck aussah, als wäre man beim Siebemachen gewesen. Im Seebahnhof war der eine Volltreffer in das Gebäude nach der Seeseite gefahren, während der andere auf der Seite nach der Stadt zum Dach hereingesaust war. Der ganze Flügel ist nur noch ein Trümmerhaufen. Unten im Keller hatten sich die Steuerleute von den Torpedobooten verkrochen. Nur mit knapper Mühe konnte man sie vorm Erstickungstod retten. Auf der Werft sah es nun von allem am gefährlichsten aus. Gleich am Eingang beim Betriebsbüro war eine Granate im Garten gelandet. Zum Glück ein Blindgänger, der nur ein Loch von zwei Meter Tiefe und drei bis vier Metern im Durchmesser gerissen hat. Aber durch den Luftdruck waren doch alle Fenster und Türen flötengegangen. Die Batterie, die gleich daneben stand, hatte auch zwei Blindgänger direkt vorm Unterstand hingesetzt bekommen, ohne auch nur den geringsten Schaden anzurichten. Ein Volltreffer hatte die Maschinenbauhalle wie ein Fragezeichen hingestellt und die Brocken nur so durcheinandergehauen. Am schlimmsten sah es im Werftbecken aus. Hier war ein



Volltreffer auf einem Masutprahm<sup>19</sup> krepert. Die Opfer davon waren: UC 70. Bei diesem hatten mehrere Splitter den Druckkörper in der Maschine durchgeschlagen, und binnen zwei Stunden lag es im getauchten Zustand da. Nummer zwei war ein großer Fischdampfer, der direkt quer im Becken abgesackt ist. Nummer drei und vier der Masut und ein Ölprahm, die jetzt noch friedlich auf dem Meeresgrunde liegen.

[...]

---

**19** Als Masut werden Ölrückstände auf See bezeichnet. Bei einem Prahm handelt es sich um ein kleines Schiff ohne eigenen Antrieb. Es wird zum Transport von Waren, als Fähre oder für die Arbeit mit Baumaschinen genutzt.