



Chronik des
Seeoffizier-Jahrgangs
1908



B 4/214 - 71

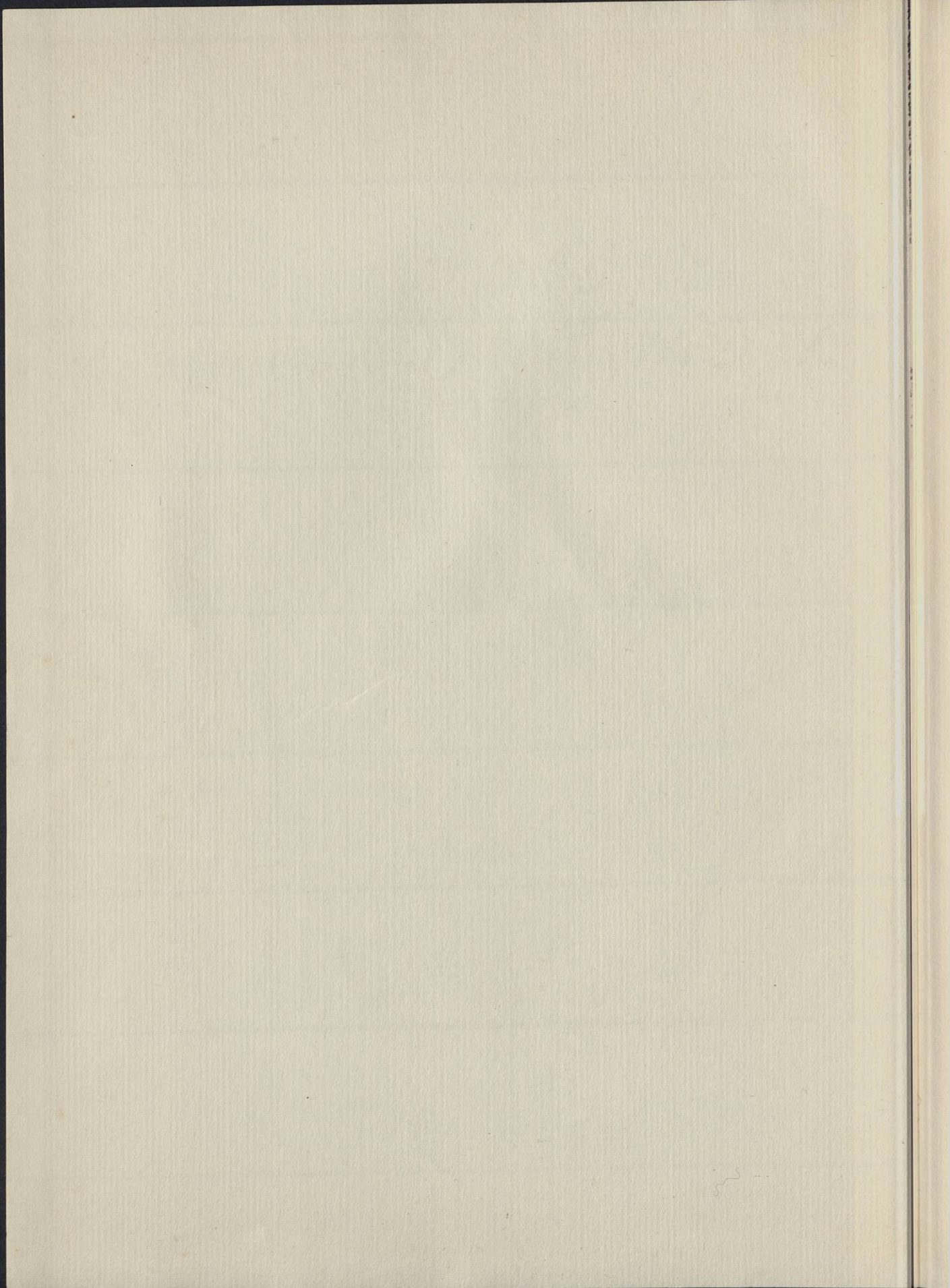
76645

Chronik des Geofhyler-Jahrgangs 1908

Herausgegeben von
Rudolf Knappe
Herausgeber

Verlag
Johann Neumann, Neudamm

Vertriebsstellen in Berlin, Leipzig, München, Frankfurt a. M., Hamburg
1908



Karl Brünke

Chronik des Seemanns-Jahrgangs 1908

Bearbeitet von
Karl Ruprecht
Kapitänleutnant a. D.

Band 1
Zum Gedächtnis unserer Toten

In Kommission bei Hubert & Co. G. m. b. H. in Göttingen
1928

Alle Rechte vorbehalten.
Copyright by Hubert & Co. G. m. b. H., Göttingen.



Gedruckt und gebunden bei
Hubert & Co. G. m. b. H., Göttingen.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Ehrentafel „Es starben für Kaiser und Reich“	IV
Vorwort des Herausgebers	VII
Und dennoch!	2
Geschichte des Seeoffizier-Jahrgangs 1908	4
Die Reichsmarine	14
Gedenkartikel für unsere toten Crewkameraden (in alphabetischer Reihenfolge):	
Adermann, Albrecht, Amberger, Barfurth, Behn, Beier, v. Bentheim, Bertram,	
Bramigt, Brinckmann, Brock, Brodersen, Cording, Degetau, Dinter, Doeberl,	
Ehrentauf, Faber, Fischer, Flex, Fröhner, Gaupp, Glimpf, Grabner, Gruber,	
Günther, Haag, Hahn, v. Heydebreck, Hillebrecht, Hoffmann, Holz, Höpfer,	
Kalau v. Hofe, v. Keyserlingk, Kiel, Köllmann, Komorowski, Krameyer,	
Krüger, Kuhlo, Küstner, Lodemann, Loerbrock, Lücken, v. d. Lühe, Mez,	
Mirow, Müller-Schwarz, v. Nathusius, Nische, Oestreich, Pfeffer v. Salomon,	
Plinko, Pustkuchen, Reichhold, Reimar, Reinde, Riensberg, Rode, v. Rohr-	
scheidt, Röthig, Rühle v. Lilienstern, Salzwedel, Schmidt, Schmitz, Schulz,	
Schwarzmann, Sichert v. Sichertshoff, Steig, Stieler, Thielmann, Voigt,	
Willers, v. Zerboni di Sposetti, Zerrath	17—177

Auswechselbarer Anhang:

	Seite
Anschriftenliste der nächsten Angehörigen unserer Toten	1—5
Anschriften und Personalangaben der überlebenden Kameraden	6—23
Der U'boats-Kommandant der U-Flottille Flandern (Gedicht)	24



Berichtigungen.

Zu S. 109: Lodemann ist in Scheuba, Kreis Löben in Ostpr. geboren als Sohn des Rittergutsbesizers Gustav-Adolf Lodemann.

Zu S. 141: Riensberg ist am 17.12.1916 verabschiedet, am 5.9.1917 als Kriegsfreiwilliger (Gemeiner) bei der 1. Komp. der Flieger-Ersatz-Abteilung 11 in Breslau wieder eingestellt worden und bei der Jagdstaffel 10 im Luftkampfe gefallen.

Zu S. 153: Hans Schmidt ist in Linke (nicht Sieker) geboren; seine Mutter starb am 19.5.1927 (s. Anschriftenliste).

Es starben für



Kaiser u. Reich

In den Reihen der Marine

Im Dienst vor dem Kriege

Ulrich Brock

13. 10. 1908 S. M. S. „Freya“
St. Thomas

Herm. Hillebrecht

22. 10. 1908 S. M. S. „Gertha“
Nordatlantik

Ed. Schwarzmann

9. 7. 1910 S. M. S.
„Württemberg“

1914

Kurt Lodemann

6. 8. W. O. „U. 13“ 1. U. Halbf.
Helgoland

Otto Zerrath

9. 8. W. O. „U. 15“ 1. U. Halbf.
Helgoland

Ludolf Bertram

28. 8. I. T. O. S. M. S. „Köln“
Deutsche Bucht

Eduard Kuhlo

28. 8. I. T. O. S. M. S. „Mainz“
Deutsche Bucht

Wern. Kalaup. Hofe

17. 10. W. O. S. M. T. pbt. „S. 117“
Halbflottille Thiele

Hermann Reichhold

16. 12. III. Batf. 1. Matr. Regts.
vor Neuport

1915

Hans Oestreich

19. 1. W. O. S. M. T. pbt. „S. 14“
Schillig Reede

Ernst Bramigt

Karl Brinckmann

Wilhelm Willers

24. 1. S. M. S. „Blücher“
Kreuzerschlacht a. d. Doggerbank

Gottlieb Reinicke

15. 9. W. O. „U. 6“,
bei Udsire

Udalbert Doeberl

21. 1. W. O. „U. 7“ vor der
Emsmündung

Martin Holz

23. 10. S. M. S. „Prinz Adalbert“
vor Libau

1916

Willi Hahn

25. 1. II. Mar. Seefl. Abtlg.,
Partenkirchen

Eberhard Fröhner

16. 3. Rmdt. „U. C. 12“
vor Tarent

Kurt Faber

24. 4. Seeflugstation
Zeebrügge

Arthur Mez

5. 5. Rmdt. „U. B. 13“
U. Fl. Flandern

Rupert Gruber

31. 5. I. T. O. S. M. S. „Wies-
baden“, Stagerratschlacht

Walter Höpfer

31. 5. W. O. S. M. S. „Wies-
baden“, Stagerratschlacht

Hans Schmidt

31. 5. W. O. S. M. T. pbt. „B. 29“
Stagerratschlacht

Kurt Beier

1. 6. W. O. S. M. S. „Pommern“
Stagerratschlacht

Wilhelm Plinke

1. 6. T. O. S. M. S. „Frauenlob“
Stagerratschlacht

Georg Haag

6. 7. Rmdt. „U. C. 7“
U. Fl. Flandern

Earl. Hanno Fischer

6. 7. W. O. „U. C. 7“
U. Fl. Flandern

Werner Albrecht

21. 8. Rmdt. „U. C. 10“
U. Fl. Flandern

Johannes Röthig

25. 9. Seeflugstation
Zeebrügge

Chr. A. v. Nathusius

28. 11. W. O. S. M. Luftsch. „L. 34“
über Hartlepool

Alfred Nitzsche

4. 12. Rmdt. „U. C. 19“
U. Fl. Flandern

1917

- | | | |
|--|---|---|
| Paul Günther
14. 1. Rmdt. „UB. 37“
U-Fl. Flandern | Otto Chrentraut
8. 2. Rmdt. „UC. 39“
U-Fl. Flandern | Wilhelm Kiel
12. 3. (?) Rmdt. „UC. 18“
U-Fl. Flandern |
| Hans Degetau
5. 4. Rmdt. „UC. 68“
U-Fl. Flandern | Heinrich Küstner
Anfang Mai. Rmdt. „UB. 39“
U-Fl. Flandern | Harald v. Keyserlingk
10. 5. Rmdt. „UB. 36“
U-Fl. Flandern |
| Herbert Pustkuchen
12. 6. Rmdt. „UC. 66“
U-Fl. Flandern | Hermann Glimpf
28. 7. Rmdt. „UB. 20“
U-Fl. Flandern | Bernhard Dinter
21. 8. Rmdt. S. M. Luftsch.
„L. 23“ bei Horns Riff |
| Ernst Mirow
12. 9. FZO. „U. 45“
Nordküste Irlands | Ernst Voigt
13. 9. Rmdt. „UC. 72“
U-Fl. Flandern | Werner Ackermann
17. 9. Rmdt. „UC. 45“
I. U-Flottille |
| v. Zerbini di Spofetti
27. 9. Rmdt. „UC. 21“
U-Fl. Flandern | Rühle v. Lilienstern
29. 9. Rmdt. „UC. 55“
I. U-Fl., Brunsbüttelkoog | Max Schmitz
Mitte Oktober, Rmdt. „UC. 62“
U-Fl. Flandern |
| Arno Hoffmann
20. 10. (?) I. WO. „U. 66“
IV. U-Fl., Emden | Georg Reimarus
23. 10. Rmdt. „UC. 16“
U-Fl. Flandern | Karsten v. Heydebreck
1. 11. Rmdt. „UC. 63“
U-Fl. Flandern |
| Theodor Schulz
29. 11. Rmdt. „UB. 61“
V. U-Fl., Bremerhaven | | Reinhold Salzwedel
2. 12. Rmdt. „UB. 81“
U-Fl. Flandern |

1918

- | | | |
|--|--|---|
| Hugo Thielmann
15. 3. Rmdt. „UB. 106“
vor Schleimünde | Wolfg. Komorowski
30. 3. Rmdt. S. M. Tpbt. „G. 87“
14. I. Halbflottille | Alfred Krameyer
März/April. Rmdt. „UC. 79“
U-Fl. Flandern |
| Erik v. Rohrscheidt
1. 7. Rmdt. „UB. 42“
U-Halbfl. Konstantinopel | Wilhelm Amberger
Anfang Juli, Rmdt. „UB. 108“
U-Fl. Flandern | Jakob Brodersen
11. 7. Rmdt. S. M. Tpbt. „G. 66“
Nordsee |
| Karl Rode
Ende September, I. WO.
„UB. 102“, südlich Irland | | Alfred Köllmann
29. 9. (?) I. WO. „UB. 115“
U-Fl. Flandern |

1919

an den Kriegsfolgen

- | | | |
|--|--|--|
| Paul Grabner
30. 1. zuletzt IO.
S. M. G. „Nürnberg“ | Martin Flex
21. 2. zuletzt 3. Matr. Artl.
Regt., Flandern | Vicco v. der Lühe
1. 3. zuletzt Rmdt. „UB. 16“
U-Fl. Flandern |
|--|--|--|

In den Reihen des Heeres

- | | | |
|---|---|--|
| Herbert Lücken
24. 8. 1914 MGR. Führer
Inf. Regts. 13, bei Charleroi | Werner Steig
9. 9. 1914. MGR. Gren.
Regts. 5, bei Löhen | Schart v. Scharthoff
8. 5. 1916. MGR. Führer Inf. Regts.
Nr. 24 in Fort Douaumont |
| Paul Cording
1. 8. 1916. MGR. Inf. Regts. 14
Höhe 304 vor Verdun | Georg Gaupp
17. 7. 1917 Komp. Führer
Inf. Regts. 167, südlich Tarnopol | Hellmuth Riensberg
18. 1. 1918 als Kampfflieger
im Westen |



Außerdem starben:

Friedrich Loebrocks
3.8.1910

Dietrich Barfurth
21.11.1910

Hans Krüger
6.7.1911

Wilhelm Stieler
20.10.1912

Ferd. Pfeffer v. Salomon
4.1.1913

Egon v. Bentheim
13.4.1919

Erich Müller-Schwarz
22.4.1920

Gert Behn
27.9.1927



Vorwort.

War ursprünglich, beim ersten Auftauchen des Gedankens an eine Crew-Chronik, gleich nach dem Zusammenbruch 1918, auch beabsichtigt, in ihr die Lebensbeschreibungen und vor allem die Kriegserlebnisse aller Crew-Kameraden zu vereinigen, um so für spätere Geschlechter das damalige Gesamtbild der Crew recht anschaulich festzuhalten, so zeigten sich doch schon bei dem ersten Versuch Anfang 1919, die dazu notwendigen Angaben durch Fragebogen zusammenzubringen, die überaus großen Schwierigkeiten, die der Verwirklichung eines so umfassenden Planes durch die Zerstreuung der Crew in alle Winde bereitet waren.

Um vorerst innerhalb der Crew Fühlung zu halten bzw. um sie, soweit sie damals schon fehlte (bei fast zweidrittel der Kameraden) wieder herzustellen, ließ ich erstmals zu Pfingsten 1921 privatim einen Rundbrief erscheinen. Der begeisterte Wiederhall, den dieser Schritt fand und die dankenswerte Gebefreudigkeit, die er auslöste, ermöglichten in den folgenden Jahren die Herausgabe weiterer sieben, z. T. umfangreicher Rundbriefe mit den ersten Crew-Anschriftlisten. Wenn trotzdem ihr Hauptzweck, die Förderung der Chronik, nur unvollkommen erreicht wurde, so lag das zum großen Teil an den kranken Verhältnissen der Inflationsjahre. Immerhin gelang es doch noch im Sommer 1923 durch den vorsorglichen Ankauf einer gewissen Papiermenge und durch die Herstellung der meisten Lichtdruckbilder unserer Toten, den ersten Grundstock zur Chronik in Form von wertbeständigen Sachwerten sicherzustellen. Daß damals in der Eile nicht durchweg bestgeeignete Bildvorlagen beschafft werden konnten und man daher dem einen oder anderen Bilde die Inflationszeit bei kritischer Beurteilung etwas anmerkt, mußte notgedrungen in Kauf genommen werden, ebenso wie das etwas umständliche Einkleben der Einzelbilder, das aber unter den vorliegenden Verhältnissen allein die nötige Freiheit in der Gestaltung des Ganzen gewährte.

Bereits 1923 wurde eine vorläufige Beschränkung der Arbeit auf die Lebensbeschreibungen der toten Kameraden notwendig, wollten wir in absehbarer

Zeit zu einem Ergebnis gelangen. Aber selbst der Verwirklichung dieses beschränkten Planes türmten sich immer neue Schwierigkeiten entgegen, wurde doch in den Krisenjahren nach der Geldentwertung eine unerwartet große Zahl von Kameraden abermals entwurzelt. Es war deshalb nur zu natürlich, daß die einzelnen Gedenkartikel nur spärlich von den Bearbeitern eingingen. Erst im Spätherbst 1927 gelang es Menzel, unter Hinweis auf den geplanten 20jährigen Crewtag, die Arbeiten so zu beschleunigen, daß jetzt in der Tat dieses Buch fertig vorgelegt werden kann.

Dem Gedächtnis unserer Toten ist dieser Band gewidmet, um damit eine Ehrenschuld abzutragen, die wir diesen Kameraden und deren Angehörigen gegenüber schmerzlich empfanden. Das Lebensbild derjenigen in erster Linie für die Mit- und Nachwelt festzuhalten, die ihr Leben für des Vaterlandes Ehre und Größe dahingegeben haben, erschien uns Pflicht. Darüber hinaus aber sollte wenigstens in kurzen Zügen eine Crew-Geschichte den von uns allen gemeinsam zurückgelegten Teil unseres Lebensweges darstellen, den Teil unseres Daseins, den keiner von uns je in seiner Erinnerung missen möchte. Auch eine umfassende Anschriftenliste durfte in der Chronik nicht fehlen, als wichtigste Brücke für den unmittelbaren Zusammenhalt aller Einzelnen untereinander. Dieser Anhang ist auswechselbar eingefügt, weil seine Angaben in wenigen Jahren veralten und ersetzt werden müssen.

In der Gestaltung der einzelnen Gedenkartikel wurde den beteiligten 29 Verfassern möglichste Freiheit gelassen. Naturgemäß mußte hie und da gekürzt, oder, mehr noch, ergänzt werden, was die Kriegsgeschichtsforschung Neues bot, bzw. eingehende Nachforschungen ergeben haben. Im übrigen bildet die sehr unterschiedliche Länge der einzelnen Gedenkartikel natürlich keinerlei Maßstab für den Wert der Betreffenden. Die möglichst charakteristische Zeichnung des Gesamtbildes jeder Persönlichkeit war uns die Hauptsache. Dagegen sind die äußeren Angaben über Kommandos nicht vollständig, sondern nur insoweit mit aufgenommen, als zur Darstellung der Schicksale notwendig erschien. Insbesondere können die Angaben über Orden und Ehrenzeichen keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen.

Neben der persönlichen Erinnerung der Verfasser sind in weitestem Ausmaße Angaben der Eltern und Angehörigen, sowie amtliche Unterlagen, Ranglisten u. dergl. als Quellen benutzt worden. Fast ausnahmslos konnten alle genannten Daten nach amtlichen Personalpapieren verglichen werden, für deren

Bereitstellung ich vor allem den beiden Marine-Stationskommandos zu großem Danke verpflichtet bin, ebenso wie ich der unermüdlichen Auskunftsbeschaffung einiger aktiver Kameraden äußerst dankbar gedenke. Jeder einzelne Gedenkartikel ist u. a. auch von den Angehörigen auf seine Richtigkeit hin geprüft worden. Alle diese Unterlagen, Entwürfe und Korrekturen sind beim Marine-Archiv in Berlin hinterlegt. Besonderen Wert habe ich der möglichst eingehenden Darstellung der näheren Umstände der Kriegsverluste beigemessen. Die Schilderung der Kriegseignisse ist mit dem Admiralstabswerk in Übereinstimmung gebracht, für die U'boots-Verluste sind die neuesten amtlichen Angaben verwendet, die für die Boote der U-Flottille Glandern in einer von Herrn Korvettenkapitän Wafner herausgegebenen Broschüre zusammengestellt vorlagen. Einheitlich ist in allen Gedenkartikeln nur die vollständige Nennung aller Personalien durchgeführt, wegen der Wichtigkeit des Buches als familien-geschichtliches Quellenwerk. Soweit nichts anderes ausdrücklich im Lebenslauf vermerkt ist, bezeichneten sich alle Kameraden als evangelisch.

Wenn ich nun dies Buch als eine neben dem Beruf in Freistunden zusammengestellte Arbeit vorlege und den Leser um billige Berücksichtigung der schwierigen Entstehungsgeschichte bitte, so wünsche ich mit heißem Herzen, daß etwas von dem Geist und Heldensinn der darin verewigten Kameraden auf unsere Kinder und Kindeskinde ausstrahlen möge, auf daß die Enkel vollenden, was jenen zu erreichen versagt blieb: die Freiheit des Vaterlandes.

Göttingen, Mitte Mai 1928.

Ruprecht.



Und dennoch!

Dieses Motto stand über unserem 15jährigen Crewfest, in der Zeit, da des Vaterlandes Zukunft so dunkel und die wirtschaftliche Lage so schwierig war wie nie zuvor! Trotzdem nahm das Fest einen herrlichen Verlauf, erneuerte den Geist der Zusammengehörigkeit unter uns und stärkte uns für den Kampf des Alltags. Das gleiche Wort soll auch dieses Buch auf seinem Wege geleiten!

1918, unmittelbar nach dem Zusammenbruch, wurde der Entschluß zur Aufstellung einer Crew-Chronik gefaßt; 1923 auf dem Crewtage in festlicher Stunde feierlich erneuert, und doch schien es fast, als ob der Plan nicht verwirklicht werden würde. Manch einer hatte den Glauben an das Erscheinen dieses Buches schon aufgegeben. Allen Schwierigkeiten zum Trotz ist es dennoch fertig geworden und soll heute am Tage unseres 20jährigen Crewtages das sichtbare Zeichen dafür sein, daß die Bande, die uns in 10 gemeinsamen, glücklichen Jahren unter der alten Flagge zusammengeschmiedet haben, dauernder und fester sind als alle die Ereignisse, die nachher kamen und die uns in alle Winde zerstreuten.

Der aufopferungsvollen Mitarbeit einzelner Kameraden, insbesondere aber der unermüdlichen Tätigkeit Rupprechts ist es zu verdanken, wenn wir heute den Band in unseren Händen halten können. Allen denen, die zu seiner Fertigstellung beigetragen haben, sei hierfür an dieser Stelle herzlichst gedankt.

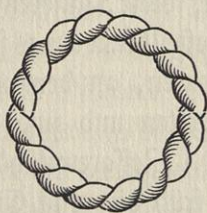
20 Jahre nach unserem Eintritt in die Marine und 10 Jahre nach der Beendigung unserer gemeinsamen Tätigkeit war es möglich, trotz der vielen Ablenkungen, die der neue Beruf und die der Kampf um die neu zu gründende Stellung uns brachten, für alle gefallenen Kameraden aus der Feder der Freunde einen Gedenkartikel zu erhalten. Somit ist dieses Buch ein untrügliches Zeichen dafür, daß wir auch jetzt noch, trotz örtlicher Trennung und Verschiedenheit der Berufe, zusammengehören, und darüber hinaus ist es ein Bürgе dafür, daß dieser Zusammenhalt für unser ganzes Leben unzerstörbar ist. Was Umsturz und

Zusammenbruch, Geldentwertung und Existenzkampf nicht untergraben konnten, das wird auch in Zukunft das ewige Gleichmaß der fortschreitenden Zeit und das Einerlei des Alltags nicht zerstören können.

In erster Linie gilt dieses Buch den gefallenen Kameraden. Ihre Bilder und die von Freundeshand geschriebenen Gedenkartikel sollen uns immer daran erinnern, was sie uns waren. Ihr Hoffen und Sehnen, für das sie in den Tod gegangen sind, hat sich nicht erfüllt, und dennoch sind sie nicht umsonst gestorben, wenn wir sie nicht vergessen. Unseren Söhnen und Enkeln wollen wir beim Durchblättern dieses Buches erzählen, was sie geleistet und wofür sie ihr junges Leben hingegeben haben. Ihr Bild soll als heiligstes Vermächtnis einer glücklichen Jugendzeit und einer ruhmreichen Vergangenheit für immer in uns leben.

So nehmt das Buch nun in die Hand
Und blättert's Seit um Seite,
Wobei Euch wehmutsvoll und stolz
Erinnerung sei Geleite!
Wen Krieg und Schicksal fortgerafft
Soll Bild und Name künden,
Die lieben Kameraden all,
Die werdet Ihr hier finden.
Vergeßt sie nicht, die tatenfroh,
Beendeten ihr Streben,
Wenn Euer Herz Ihr Denkmal ist,
Werden sie dennoch leben!

Menzel.



Die Geschichte des Seeoffizier-Jahrgangs 1908.

Am 18. März 1908 veröffentlichten die Kieler Neuesten Nachrichten eine 252 Namen umfassende (unvollständige) Liste der zur Einstellung zugelassenen Seekadetten-Anwärter. Am Sonntag, den 31. März 1908, nachmittags 5 Uhr sammelten diese sich in der unteren Halle der Marineschule zu Kiel und wurden hier vorläufig auf die drei Schulkreuzer S.M.S. „Fregata“, „Hertha“, „Victoria Louise“ und S.M. Segelschulschiff „Charlotte“ verteilt. Mit den, das Nötigste enthaltenden, Handtaschen in der Faust ging es dann in Reih und Glied durch die Straßen Kiels zur alten Deckoffizierschule in der Muhlhusstraße, die uns für die nächsten Wochen in drangvoll fürchterlicher Enge beherbergen sollte. Die erste Nacht in den übereinanderstehenden Feldbetten, mit ihren sehr ungleich gestopften Strohsäcken und in der ungewohnten Umgebung haben wohl nur wenige erquicklich geschlafen. Am Montag Morgen, den 1. April, begannen dann die wissenschaftlichen Prüfungen und ärztlichen Untersuchungen, nur zeitweise unterbrochen durch die eifrigen Versuche unserer Korporalschaftsführer und aus dem Kadettenkorps kommenden Kameraden, uns auf den der Marineschule benachbarten Exerzierplätzen die Anfangsgründe militärischen Benehmens beizubringen. Endlich nach sechs anstrengenden Tagen konnte die Schlußkonferenz am 6. April die endgültige Entscheidung über die Einstellung von 200 Seekadetten treffen, alle übrigen Anwärter zogen am folgenden Sonntag trübselig wieder von dannen, darunter eine ganze Anzahl, die, wohl überrascht durch den anstrengenden straffen Dienstbetrieb der ersten Tage, selbst auf ihre Einstellung verzichtet hatten. Zu diesen 200 neu eingestellten Seekadetten kamen dann noch 4 Seekadetten aus der Crew 07, die ein zweites Jahr fahren sollten und 16 Baueleven, sowie 3 unserem Jahrgang zugeteilte junge Rumänen. Außerterminmäßig eingestellt kam etwas später Friedensburg noch hinzu.

Diesem Sonntag, dem letzten, an dem wir noch mal in Zivil einige Stunden Freiheit genießen durften und zum Teil einige gerade im Hafen liegende russische Kriegsschiffe („Zessarewitsch“ u. a.) „fachverständig“ besichtigten, folgte am Montag früh die erste Einkleidung in Arbeitszeug, der Handwaffenempfang und dann stramme 5 Wochen der ersten infanteristischen Ausbildung. Schon nach so kurzer Zeit konnte diese mit einer wohl gelungenen Besichtigung nicht nur der Einzelausbildung und des Turnens, sondern auch der Bewegungen in Kompagniekolonnen, Parademarsch in Halbzugfronten,

Schießen und Schützendienst abgeschlossen werden. Nebenher waren sogar schon die ersten Übungen im Bootsrudern bei leichtem Schneetreiben auf dem Kieler Hafen erledigt worden. Als einziges größeres Ereignis aus dieser Zeit verdient der eindrucksvolle Stapellauf des damals größten deutschen Panzerkreuzers S.M.S. „Blücher“ auf der Kaiserlichen Werft zu Kiel am 11. 4. 1908, dem wir alle beiwohnen durften, erwähnt zu werden. Die kargen Freistunden bis spät abends hatte das Heer der Kieler Schneider, Wäsche- und Ausrüstungslieferanten ständig mit Beschlag belegt. Langsam rundete sich so das Bild des wohlbestallten Seekadetten E./08.

Endlich war der erste Ausbildungsabschnitt geschafft, die erste „Besichtigung“ überstanden, das blaue Tuchzeug und die gesamte sonstige Ausrüstung in Ordnung. Heller Sonnenschein und erstes schüchternes Frühlingsgrün leuchteten uns am Sonntag, den 12. Mai 1908 auf dem Wege zur hochgelegenen Kieler Garnisonkirche am Niemannsweg und füllten den weihervollen, hohen Raum mit Fluten bunten Lichtes, als sich dort über 200 Schwurhände zum Flaggeneid gen Himmel reckten. Die 16 Wachältesten mit der Hand auf der Flagge vor'm Altar, wir alle mit heißem Wollen und freudig klopfendem Herzen gelobten uns hier mit unserem ganzen Sein, mit Denken, Fühlen und Handeln dem selbstlosen Dienst für Kaiser und Reich, bereit, uns wenn nötig auch mit unserem Leben für diese einzusetzen. Über ein Drittel der damals sich dem Vaterlande weihenden Kameraden hat in den inzwischen verflossenen 20 Jahren in Kriegs- und Friedenszeiten, auf und unter dem Wasser, in der Luft und zu Lande, in der Heimat wie in der Ferne, die beschworene Treue mit dem Tode besiegelt. Möge es auch uns Überlebenden gelingen, diese selbstlose Treue und Hingabe an's Vaterland wie jene zu halten, bis auch unsere Aufgabe dereinst erfüllt sein wird!

Nach flottem Vorbeimarsch vor dem Inspekteur des Bildungswesens, Sr. Exzellenz Herrn Vize-Admiral Bordenhagen, vereinte eine festliche Tafel im Gartensaal der Marineschule Offiziere und Seekadetten, waren wir doch nunmehr feierlich vollgültiger Nachwuchs des Seeoffizierkorps geworden. Von dieser Tafel weg glitt mancher erwartungsvolle Blick hinaus auf den Hafen, wo die vier schneeweiß, mit gelben Aufbauten, gemalten vier Schulschiffe nach Beendigung ihrer Werftliegezeit gerade an den Bojen vor der Marineschule festgemacht hatten.

Nach einer letzten fröhlichen Abschiedsfeier in der Messe der alten Decksoffizierschule durften wir uns am Mittwoch einschiffen. Berge von Kleider-

fäcken und Waschkörben brachten unsere Ausrüstung an Bord, scheinbar viel zu viel für die kleinen engen Seekadettenspinde. So begann unsere christliche Seefahrt zunächst einmal mit den Nöten des Spindstauens und der Eingewöhnung in die engen Bordverhältnisse. Gerade diesem Beginn unserer seemännischen Laufbahn soll unsere Erinnerung gelten, wenn wir uns jetzt, wieder um die Wende des Mai, am gleichen Ort zum zwanzigjährigen Crewtage wieder vereinen, wenn auch nur in einer durch den Brand der Kriegs- und Nachkriegsjahre leider stark zusammengeschmolzenen Zahl.

In wenigen Wochen waren wir auf kurzen Übungsfahrten in der Ostsee mit dem Dienst an Bord wenigstens soweit vertraut gemacht, daß der Inspekteur des Bildungswesens Anfang Juni die Seeklarbesichtigung der Schulschiffe vornehmen konnte. Nach kurzen Urlaubstagen traten diese dann am 11. Juni ihre Ausreise an. Zunächst wurden Ost- und Nordseehäfen angelaufen, dann gingen Anfang Juli S.M.S. „Charlotte“ und „Freya“ nach Westindien, „Hertha“ und „Victoria Louise“ in das Mittelmeer. Im einzelnen wurden folgende Häfen angelaufen:

S.M.S. „Charlotte“	S.M.S. „Freya“	S.M.S. „Hertha“	S.M.S. „Victoria Louise“
Kommandant: Freg.-Kapt. Bach	Kommandant: Kapt. z. S. Leberecht Maack	Kommandant: Kapt. z. S. Louran	Kommandant: Freg.-Kapt. Mauve
I. Seekad. Offz.: Oblt. z. S. Gautier	I. Seekad. Offz.: Kptlt. Dollmann	I. Seekad. Offz.: Kptlt. Reuter	I. Seekad. Offz.: Kptlt. Helf II. SO.
II. Seekad. Offz.: Lt. z. S. v. d. Borne	II. Seekad. Offz.: Oblt. z. S. Elze	II. Seekad. Offz.: Lt. z. S. Andler	Oblt. z. S. Böhm Lt. z. S. Wehr
Kiel, Helgoland, Wilhelmshaven, Bergen, Balholm, Gudvangen, Lerwick, Greenock, Vigo, Cadix, Madeira, Las Palmas, Port Castries (Santa Lucia), Prince Ruperts Bay (Dominica), Santiago de Cuba, Havanna, Kingston (Jamaica), Santiago de Cuba, Port of Spain (Trinidad), St. Thomas, Vigo, Dartmouth, Kiel.	Kiel, Apenrade, Eckernförde, Kiel, Arendal, Borkum, Schillig, Luxhaven, Helgoland, Bremerhaven, Brunsbüttelkoog, Falmouth, Funchal, Ponta Delgada, Horta, Halifax, Newport (Rh. I.), Charleston (S. C.), Havanna, Kingston, St. Thomas, Port of Spain, La Brée, Martinique, Prince Rupert Bay, St. Thomas, Santiago de Cuba, Pensacola (Fla.), Bermuda, Inseln, Ponta Delgada, Ferrol, Kiel.	Kiel, Saffnis, Bornholm, Swinemünde, Bremerhaven, Bergen, Molde, Merøf, Drontheim, Holandsfjord, Digermulen, Narvik, Queenstown, Palma, Cartagena, Madeira, Las Palmas, Queenstown, Messina, Alexandrien, Venedig, Korfu, Messina, Neapel, Korfu, Athen, Algier, Cadix, Ferrol, Audorfer See, Kiel.	Kiel, Swinemünde, Kiel, Molde, Wilhelmshaven, Madeira, Teneriffa, Barcelona, Rapallo, Neapel, Venedig, Korfu, Cagliari, Palma, Cagliari, Genua, Alexandrien, Messina, Korfu, Palermo, Korfu, Algier, Cadix, Lissabon, Kiel.

Alle die zahllosen Erlebnisse dieser Auslandsreisen und die vielfältigen Eindrücke zu schildern, die in der Fremde auf uns einstürzten, ist an dieser Stelle nicht möglich. Wandelten die einen in den Mittelmeerländern auf den Spuren ehrwürdiger Kulturen, so boten den andern die Wunder der mittelamerikanischen Tropenwelt und die großartige Weite des Atlantik fast mehr als in der kurzen Zeit innerlich verarbeitet werden konnte. Artillerie- und Bootsdienst bildeten das Rückgrat unserer Ausbildung; Turnen, Navigation, Seemannschaft, Signaldienst und Maschinentechnik sorgten zusammen mit den theoretischen Unterrichtsfächern für die nötige Abwechslung bei Tag und Nacht.



Fern der Heimat starben unerwartet plötzlich Ulrich Brock (f. d.) auf S.M.S. „Freya“ und Hermann Hillebrecht (f. d.) auf S.M.S. „Hertha“. Doch nicht nur diese zwei traurigen Ereignisse im Herbst 1908 führten uns die schnelle Vergänglichkeit des Menschen anschaulich vor Augen, sondern in noch gewaltigerem Umfange das schwere Erdbeben, das am Altjahrsabend 1908 Messina und die umliegenden Orte zerstörte. Beide im Mittelmeer befindlichen deutschen Schulschiffe eilten herzu und konnten, weil fast als erste zur Stelle, wirksame Hilfe leisten bei der Bergung der Verwundeten und Toten, den ersten Aufräumarbeiten, der Verhütung von Plünderungen, wie bei der Versorgung der Bevölkerung. Von beiden Schiffen waren vorwiegend die Seekadetten zu diesem Dienst an Land kommandiert. Vorstehendes Bild, das uns von Thielmanns Vater freundlicherweise zur Verfügung gestellt worden ist,

wird allen beteiligten Kameraden hoffentlich eine schätzenswerte Erinnerungsgabe sein. Die Schiffe blieben, bis die vom deutschen Roten Kreuz gestifteten hölzernen Baracken angekommen und aufgestellt waren. Dieses Erdbeben und die grauenvollen Eindrücke, die es hinterließ sind wohl für alle Beteiligten das eindrucksvollste Ereignis der ganzen Reise gewesen. Im Herbst 1909 verließ der König von Italien allen Seekadetten der beiden Schiffe die silberne Messina-Erinnerungsmedaille am Bande der italienischen Rettungsmedaille als Dank für ihr Hilfswerk.

In der zweiten Märzwoche 1909 kehrten alle Schulschiffe nach Kiel zurück. Schon unterwegs war die mündliche und praktische Fähnrichsprüfung erledigt, im letzten Auslandshafen auch die schriftlichen Prüfungsarbeiten angefertigt und vorausgeschickt. Nun wurde die rastlose und vielseitige Ausbildungsarbeit des ganzen ersten Jahres gekrönt durch die Schlußbesichtigung durch den Inspekteur des Bildungswesens der Marine. Als seebefahrene junge Leute mit geweitetem Blick durften wir dann am 20. 3. 1909 auf Heimatsurlaub fahren.

Während die unserer Crew zugeteilten 16 Baueleven ihre technische Ausbildung auf der Kaiserlichen Werft in Angriff nahmen (von ihnen war Eichholz zur Seeoffizierslaufbahn übergetreten), zogen 190 am 10. 4. 1909 zum neuen Dienstgrad ernannte Fähnrüche zur See zehn Tage später in die alte große, rote Marineschule in Kiel ein. Die übrigen 18 Seekadetten waren aus der Marine ausgeschieden, einer (Panzer) der Crew 1909 zugeteilt.

Hier auf Marineschule wurden die vier Schulschiffs-Crewen erst einmal bunt durcheinandergewürfelt. So entstand eigentlich erst hier die den ganzen Jahrgang umfassende einheitliche „Crew“, innerhalb deren jeder Einzelne jeden Kameraden, wohl ausnahmslos, persönlich kennenlernte. In und außer Dienst verschmolz die Crew zu jener Einheit, die trotz Krieg und Umsturz nicht in die Brüche ging, zusammengehalten durch den Stolz, einer Crew gleichgesinnter, gleich tüchtiger, ehrenfester Kameraden verbunden zu sein durch persönliche Bekanntschaft und Freundschaft und durch die gemeinsamen ernsten und heiteren Erlebnisse unserer eindrucksvollsten Jünglingsjahre. Unter dem Marineschul-Direktor Rapt. z. S. Müller waren es vor allem die beiden Fähnrichsoffiziere, die Korvetten-Kapitäne Ewers (Der „sterbende Fürst“) (1. Komp.) und Roehr (2. Komp.), die in vorbildlicher Erziehungsarbeit Korpsgeist und Tradition in unserer Crew pflegten, unterstützt von den acht Inspektionsoffizieren, den Oblts. z. S. I. Stohwasser, II. Lieckfeldt, III. Zores, IV. v. Stosch (Richard), V. Keller-

mann, VI. Recke, VII. Matthy (gleichzeitig Segeloffizier) und VIII. Lemmer. Die Verteilung der Fähnriche zur See auf diese acht Inspektionen ist, ebenso wie die Verteilung auf die Schulschiffe und Spezialkurse, aus den zwei Anschriftenlisten am Schluß dieses Buches zu ersehen.

Unsere anfangs recht nüchtern kasernenmäßigen Stuben im II. Stock waren bald wohnlich eingerichtet, vielfach sogar durch Abtrennung besonderer „Wohnzimmer“ durch quergestellte Spindreihen. In den harten Feldbetten der großen Schlaffäle haben wir, sofern nicht gerade eine Wasserschlacht im Gange war, oder großer „Budenzauber“ gemacht wurde, prachtvoll geschlafen, denn Dienst und Sport sorgten stets für ausreichende Müdigkeit, Seemanns Landgang oder ein „Inspektionsabend“ oder „Musikessen“ zuweilen obendrein noch für die nötige Bettschwere. Welche Fülle von Begebenheiten käme an's Licht, wenn Stuben, Gänge und Hallen dieser schönen alten Marineschule nur über dies eine Jahr berichten könnten, das letzte übrigens, in dem dies seit 1888 benutzte Gebäude als Marineschule Verwendung fand. Die neue Marineschule in Mürwik stand bereits dicht vor ihrer Vollendung.

Der verehrten Herren Zivillehrer, der Professoren Dr. Kellstab, Dr. Weinoldt, Dr. Sellenthin und des Oberlehrers Dr. Bernitt, heißes Bemühen, unsere Kenntnisse in Mathematik, Physik, Chemie und Englisch zu vertiefen, zeitigte wenigstens den Erfolg einer Schnee-bildhauerischen Glanzleistung auf dem verschneiten Tennisplatz, der im Nu der Treffpunkt der Seeoffiziere aller Jahrgänge wurde. Dienstkenntnis, Navigation und Artillerie, von den Herren K. Rapt's. Goeze, Ewers, Rebensburg und Roehr und den Kapitl's. Schubart, Böcker und Huning vorgetragen, kamen uns damals kaum interessanter vor als die Vorlesungen des M. Ob. Ing. Müller (Rudolph) und der Herren M. Ob. Bauräte Krieger, Klamroth und Becker über Schiffbau und Maschinenkunde. Eine Ausnahmestellung nahm indessen in gewissem Sinne der Unterricht des Herrn Hauptmanns Polmann über Landtaktik und Befestigungslehre ein, zumal er erfreulich oft in's freie Gelände verlegt wurde.

Reiten, Segeln, Signaldienst, Turnen und Tennisspiel sorgten im übrigen dafür, daß wir nicht einseitige Schulstubenhocker wurden. Ruder- und Segelregatten mit den Kuttern, Ganter- und Falterbooten — übrigens einem für Ausbildungszwecke unübertrefflichen Bootstyp —, Tennismettkämpfe zur Kieler Woche und die Vorstellung vor Sr. Majestät dem Kaiser im Anschluß an die große Rekruten-Vereidigung bei der I. M. D. wechselten mit weniger beliebten

Veranstaltungen wie z. B. den großen Navigations-Arbeiten in der Aula u. dergl. ab. Soll ich daneben an die Buschiri-Kanone in der Aula oder an die Fahrübungen eines Feldgeschützes C. 96 im oberen Vestibül und die dadurch lückenhaft gewordene große Freitreppe erinnern? Zu viel, viel zu viel Erlebnisse drängen sich in der Erinnerung zusammen und verursachen ein freundliches Schmunzeln. Kein Wunder, daß wir beim Crewtag 1923 mit unseren Frauen zusammen kaum ein Ende fanden im Durchschreiten der alten vertrauten Räume.

Gar zu lange schon hatten wir nach unserer Meinung die Schulbank drücken müssen als das Marineschuljahr endlich am 21.3.1910 zu Ende ging, drum grüßten wir den Schluß der letzten Arbeitsstunde mit einem gewaltigen Alle-Mann-Abpfeifen als den Morgen kommender Freiheit.

Abermals um 18 im Laufe des Jahres aus verschiedensten Gründen ausgeschiedene Kameraden vermindert, begannen wir am 1.4. die Waffenlehrgänge, die sog. Spezialkurse. Je eine Hälfte der Crew, abermals bunt durcheinandergemengt, besuchte erst drei Monate die Schiffs-Artillerie-Schule in Sonderburg, dann zwei Monate die Torpedoschule in Würwik und widmete schließlich einen Monat der infanteristischen Ausbildung beim I. und II. Seebataillon bzw. in umgekehrter Reihenfolge. Die S.A.S., Kommandeur Rapt. z. S. Wurmbach, Fähnrichs-Offz.!: Raptlt. Hermann (Kurt), Lehrer: Raptlts. Huning und Zuchschwerdt, Inspektionsoffiziere: Raptl. Ape (Karl) und die Oblts. z. S. Schumacher, Witte (Max) und Berke, ist mir in besonders lieber Erinnerung, bot sich uns doch in den Gewässern rund um Alsen ein unvergleichlich schönes und vielseitiges Segelrevier, das auf z. T. eigenen Booten fleißig durchstreift wurde.

Augustenburg und die Reunions im Sonderburger Kurhaus, die Düppeler Höhen, das Knirzberg-Denkmal nördlich Apenrade, Knapp's Mühle und die Schützenhaus-Anni gehören ebenso in das Bild dieser kleinen Marinegarnison, wie die gelegentlich einlaufenden Eisenbahnzüge von und nach „Europa“ oder die ewig „gesperrte“ Schiffbrücke.

Hier und auf dem anschließenden Torpedokursus in Würwik schiefen wir, obzwar an Land, zur Abwechslung wieder in Hängematten, wie die Heringe eng zusammengepackt. In Würwik galten wir sogar als auf S.M.S. „Württemberg“, Kommandant Rapt. z. S. Funke, eingeschifft, dieweil wir mit diesem ältesten „Linien Schiff“ seiner Majestät gelegentlich zu Torpedoschießübungen in die Geltinger Bucht ausliefen. Fröhlicher und selbständiger war die Seefahrt indessen auf den ganz kleinen und den 2 „großen“ Schul-Torpedobooten, mit

denen wir unter Aufsicht unserer Lehrer, der Kapltts. Pochhammer, Bindseil und Firle, und Oblts. z. S. Stohwasser und Sittenfeld, bereits selbständig manövrieren durften. Das ehrwürdigste Fahrzeug jener Mürwiker Flotte war aber doch der weiß gemalte „graue Esel“, einst Sr. Maj. erstes Spieren-Torpedoboot, das noch täglich mit seiner erstaunlichen Geschwindigkeit von höchstens 7—8 Meilen nach Flensburg zu über das Wasser kroch. Muß ich auch den schön gemalten Keller in der I. S., das Parkhotel und den „Schwarzen Walfisch“ in Flensburg besonders in die Erinnerung zurückrufen? Ich glaube, diese Erinnerungen verblassen so leicht wohl keinem von uns.

Mit zick und Zack, straffen Exerzitien und peinlich genauen Schießübungen folgte der Infanteriekursus. Die Seebataillone galten nicht umsonst, an Hand ihrer dreijährigen Dienstzeit, als die beste Infanterietruppe des Deutschen Reiches. Das gute Vorbild spornte an, und stolz waren wir, wenn es uns gelang, auf den Truppenübungsplätzen Munsterlager und Lockstedt mit dieser Truppe Schritt zu halten in Leistung und Haltung.

Abermals begann ein neuer Ausbildungsabschnitt am 1. 10. 1910 mit unserer Verteilung auf die Schiffe der Hochseeflotte und auf die Auslandskreuzer. Abermals hatte sich die Kopfstärke der Crew durch Schwarzmanns Tod und zwei Abgänge verringert auf 169 aktive Kameraden. Hier beginnen nun die Lebenswege der einzelnen Kameraden auseinanderzulaufen, trotzdem auf den großen Schiffen bis zu je 10 Kameraden beisammen blieben, nur um so enger zusammengeschweißt durch die selbständige Führung einer meist winzigen, aber um so stimmungsvolleren Fähnrichsmesse. Die ganze Crew erhielt gleichzeitig, am 9. 10. 1910, die Erlaubnis zum Tragen des Offiziersjäbels und damit die stolze Hervorhebung gegenüber dem nächsten Fähnrichsjahrgang wie gegenüber dem übrigen Unteroffizierkorps.

Während des nun folgenden „Säbler“-jahres setzte bereits die Spezialisierung auf verschiedene Waffengattungen ein. Dabei wurden auffallend viele Crewkameraden zur Funkentelegraphie herangezogen, die gerade in jenen Jahren entscheidende Fortschritte machte und wirklich frontreif wurde. Waren die Geschwader in Wilhelmshaven bzw. Kiel auch meist getrennt, so entwickelte sich doch ein um so lebhafterer Verkehr von einer Fähnrichsmesse zur andern innerhalb der Verbände. Besonders in W'haven wurde das erleichtert dadurch, daß die Schiffe alle hintereinander am Bollwerk festmachten. Nur das jeweils in „Alaska“, neben der III. Einfahrt liegende Schiff war nicht so leicht zu erreichen.

Die großen Übungsfahrten der Flotte, so vor allem die Sommerreise nach Norwegen und Kap Skagen, führten uns weit über die Flottenübungsplätze an unseren Küsten hinaus wieder einmal in das befreundete Ausland, immer neuen Eindrücken entgegen. Am Schluß der Sommermanöver fanden geschlossene Übungen und eine Flottenparade in der Kieler Bucht vor Ihren Kaiserl. Hoheiten dem deutschen Kronprinzen und dem Erzherzog-Thronfolger Franz-Ferdinand v. Österreich statt; eine stolze Flottenschau unserer jungen Seemacht, die gerade erst eine Division sogen. „Dreadnoughts“, die Nassauklasse, vorführen konnte.

Wieder war ein Jahr vergangen. 3½ lange Ausbildungsjahre lagen hinter uns, als am 27.9.1911 der überwiegende Teil unserer Crew durch A.R.O. zu Leutnants zur See befördert wurde. Auch die Letzten wurden am 25.4.1912 befördert. Die Kopfstärke der Crew betrug zu dieser Zeit noch 159 aktive Kameraden. Schon der Herbststellenwechsel 1911 zerstreute die Crew über die ganze Marine, vor allem auf die Torpedowaffe und auf die Schiffsjungen-Schulschiffe. Selbst den neuesten Waffengattungen, der Fliegerei und Unterseebootswaffe, wurden in der Folge einige Crewkameraden zugeteilt.

Die drei Rumänen waren schon Frühjahr 1912 ausgeschieden. Pustkuchen wurde nach einjähriger Beurlaubung zur Reserve, Alsmussen nach längerer Abwesenheit um die Wende 1913/14 wieder eingestellt, als sich immer mehr politische Wetterwolken um Deutschland zusammenbrauten. Als dann der Krieg ausbrach zählte unser Jahrgang 156 Aktive. Auch zahlreiche Inaktive eilten herzu und wurden meist bei der Matrosen-Artillerie verwendet.

Die Schilderung der Einzelschicksale im Kriege ist an dieser Stelle nicht meine Aufgabe. Mannigfaltig genug waren sie und wundersam manches Kriegserlebnis, bei dem „der liebe Gott den Daumen dazwischen gehalten hatte“. In allen Weltmeeren und an allen Grenzen vom Euphrat bis Flandern und Kurland haben Crewkameraden vor'm Feinde ihren Mann gestanden. Wer dabei auf dem Felde der Ehre gefallen ist, wird in diesem Buche ehrenvoll verzeichnet.

Am 19.9.1914 wurde der ganze Jahrgang zu Oberleutnants zur See, am 1.5.1918 die Ersten, am 29.10.1918 die Letzten mit Kaiserlichem Patent zu Kapitänleutnants befördert. Mehr als ein Drittel der zu Kriegsbeginn aktiven Kameraden ist geblieben, und zwar

24 bei der U-Flottille Flandern, davon 22 als Kommandanten	
12 auf sonstigen U-Booten,	„ 5 „ „
zusammen 36 auf U-Booten,	davon 27 als Kommandanten

weiterhin 5 auf Luftschiffen u. Flugzeugen, davon 1 als Kommandant
5 auf Torpedobooten, „ 2 „ Kommandanten
11 auf verschiedenen Schiffen
8 beim Marinekorps und beim Heere.

Mit 65 Kriegsverlusten, davon 30 als selbständige Kommandanten, steht unsere Crew mit an höchster Stelle unter allen Seeoffizier-Jahrgängen. Acht Witwen und 4 Waisen (Amberger, Brodersen, Glimpf u. Köllmann) beklagen den Verlust eines Crewkameraden als Gatten und Vater.

21 Crewkameraden gerieten obendrein in Kriegsgefangenschaft. Salzwedel und Steinbauer wurden als U'boots-Kommandanten in Flandern mit dem Pour le mérite ausgezeichnet. Pustkuchen, v. Werner, Voigt (Ernst), Steinbauer, Salzwedel, Ramien, Sprenger und Menzel errangen das Ritterkreuz des Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern.

Nach dem Kriege nahm der größte Teil der Kameraden den Abschied. Immerhin waren am 1.4.1920 noch 23 Crewkameraden im aktiven Dienst, meist in Freiwilligen-Verbänden, bemüht langsam Zucht und Ordnung wiederherzustellen. Aber nur acht Kameraden konnten bei der vom Feindbund verfügten endgültigen Wehrmachtsverminderung im September 1920 den blauen Rock anbehalten. Ihnen, die heute noch treu die Wacht halten, fühlen wir andern alle uns auch im bürgerlichen Rock noch auf's engste verbunden, denn unerschüttert blieb das Zusammengehörigkeitsgefühl und die treue Kameradschaft der stolzen

Ruprecht.

„Crew 08“



Die Reichsmarine.

Als der Ansturm fast der gesamten bewohnten Erde gegen unsere Heimat im von Deutschland erbetenen Waffenstillstand sein Ende gefunden hatte, als zum ersten Male das Buch aufgeschlagen wurde, dessen schicksalschwere Zeilen unerbittlich-klarsten Vernichtungswillen atmen, als Heldensinn und Opfermut, scheinbar zu Unrecht gepriesen, niedrig im Kurs standen, da schien der deutsche Flottenraum für immer ausgeträumt. — Das erste Aufblitzen eines Hoffnungsstrahles brachte die Kunde von Scapa Flow, wo in der Mittagsstunde des 21.6.1919 zum letzten Male die Kriegsflagge des Reiches auf der gefangenen wehrlosen Flotte in der Sonne leuchtete, wo die einmütigen Besatzungen, hinter ihre Führer tretend, die unbefiegten Schiffe und Boote dem sicher erwarteten feindlichen Zugriff entzogen. Hier brach wieder eine Gesinnung hervor, die Ehre und Stolz höher wertete als käufliche Güter, hier lagen nach überwundenem Tiefpunkt Ansätze zu neuem Aufstieg.

Es folgten die Marine-Brigaden, größtenteils aus Männern der treu gebliebenen U- und Torpedobootsverbände bestehend, geeint von starken Führerpersönlichkeiten und von ihrer Tatkraft geführt zu Leistungen für die Rettung Deutschlands, die unvergessen bleiben werden.

Der neuen Marineleitung erste amtliche Tat war die Aufstellung der Minensuchverbände. Ihnen fiel die Aufgabe zu, durch schnelle Beseitigung der ausgedehnten Minensperren und -felder die Wiederaufnahme von Schifffahrt und Fischerei und damit die Wiederanbahnung geregelter Wirtschaftsbeziehungen zu ermöglichen. Es folgte die schrittweise Wiederinstandsetzung des uns unter dem drückenden Friedensdiktat verbliebenen Schiffsbestandes und Hand in Hand damit die Neuaufstellung von Mannschaftsverbänden. Nach Maßgabe der Fertigstellung der Schiffe und der Verfügbarkeit des Personals ward so Einheit um Einheit wieder in Dienst gestellt, Übungen, Fahrten, Vermessungen und endlich auch Auslandsreisen wurden wieder aufgenommen und so allmählich

der Indiensthaltungsstand erreicht, der sich bei der uns aufgezwungenen Personalbeschränkung aufrecht erhalten läßt.

Noch eine schwere Belastungsprobe sollte die neu erstehende Reichsmarine durchmachen, die ihre Entwicklung schwer hemmte und unter deren Auswirkungen eine große Zahl unserer Besten, die bis dahin ein Weiterdienen auch unter den veränderten Verhältnissen für möglich gehalten hatten, den blauen Rock ausziehen mußten — der Kapp-Putsch. Wiederum sahen sich viele von uns vor die Frage gestellt: Hat es noch Zweck? Wird es möglich sein, die Wehrmacht so aus dem politischen Getriebe herauszuhalten, daß sie ihrer Aufgabe, dem parteilosen Dienst am Vaterlande, gerecht zu werden vermag, als die stärkste Klammer für die oft bedrohte Einheit des Reiches, als ein Vorbild und Sammelpunkt ordnungsliebender, staatserhaltender Kräfte auf der Grundlage freiwilligen, vertrauensvollen Gehorsams, als die berufene Hüterin des Erbes ruhmvoller Vergangenheit und unschätzbbarer Überlieferungen deutschen Seegeltungswillens?

Nur 8 unseres Jahrgangs, der an Zahl der Kriegsoffer mit an höchster Stelle steht, sind über diese Krise hinaus, auch nach Durchführung der Wehrmachtsverminderung laut Friedensvertrag, im Dienst geblieben und gehören noch heute der Reichsmarine an, füllen ihren Platz aus im Festhalten an den, uns in hoffnungsvollen Friedensjahren eingepfosten Idealen und in hingebungsvoller, manchmal aussichtslos erscheinender Arbeit. Die Aufgaben sind gegen früher in vielem gesteigert. War der Seemacht in der Sonne kaiserlicher Gnade ein Ehrenplatz auch in den Herzen des größten Teiles des deutschen Volkes gewiß, so muß sie heute oftmals um ihren Bestand kämpfen und seine Berechtigung nicht nur, sondern seine Notwendigkeit gegenüber dem gerade durch den verlorenen Krieg und den scheinbaren Mißerfolg des früheren Flottenbaues wieder gesteigerten rein kontinentalen deutschen Denken immer erneut nachweisen. Das trat deutlich in Erscheinung, als es sich in diesem Jahre darum handelte, die deutsche Volksvertretung von der Notwendigkeit der angeforderten 1. Rate für die Erneuerung unseres Bestandes an gepanzerten Schiffen zu überzeugen, eine Frage, bei der es, wie vielleicht nicht allgemein beachtet wurde, letzten Endes um den Fortbestand der Reichsmarine überhaupt ging. — Aber auch durch die Einrichtung der 12jährigen Dienstzeit des Personals erwachsen den Führern neue Aufgaben, deren Umfang und Tragweite nicht leicht überschätzt werden können. Daß in heutiger Zeit die die Öffentlichkeit beschäftigenden

Fragen politischer, wirtschaftlicher und kultureller Art auch die Wehrmacht in stärkerem Maße als früher berühren, ist bei der veränderten Organisation unseres staatlichen Lebens eine Selbstverständlichkeit. Der Soldat muß sich heute mit den Fragen der Politik, wenn auch nicht der Parteipolitik, beschäftigen. Auch hier muß der Offizier Führer und Lehrer sein. Der Staat erwartet von jedem seiner Diener mit Recht willige und tätige Ergebenheit auch für die neue Staatsform und Erziehung der Untergebenen und des Nachwuchses in diesem Sinne. Hier müssen bei der an sich aristokratischen Grundlage des ganzen Wehrberufes Takt und Liebe zur Sache helfen. —

Ob wir den Tag der Freiheit noch sehen werden, wissen wir nicht. Aber ihn heraufführen helfen können wir. Wann und wo es auch ist, wir sind gebunden an und durch das unsichtbare, verpflichtende Vermächtnis derer, von deren Taten die Seiten dieses Buches melden. — Von den Weiten des Meeres, das ihre Leiber deckt, von den Stätten des Kampfes, die ihren letzten Atemzug getrunken, raunt es mit Ernst Jüngers tiefem Heldenwort: „Auch das Vaterland ist eine Religion“

v. Bonin.



Werner Ackermann

Oberleutnant zur See

Inmitten der Masurischen Seen, in dem kleinen Städtchen Nikolaiken (Kreis Sensburg) in Ostpreußen, wurde Paul Ferdinand Werner Ackermann am 28. 10. 1888 als ältester Sohn des damaligen Amtsrichters Paul Ackermann und seiner Frau Gemahlin Marie, geb. Janson, geboren. Im Jahre 1892 kam sein Vater als Landrichter nach Memel, wo Werner von 1895 bis 1898 die ersten Schuljahre auf dem dortigen Gymnasium verbrachte. Am 8. 7. 1895 starb seine Mutter und ließ Werner mit vier jüngeren Geschwistern zurück, zwei Schwestern und zwei Brüdern. 1898 wurde sein Vater dann als Landgerichtsrat nach Halle a. S., 1900 als Oberlandesgerichtsrat nach Breslau versetzt, wo Werner auf dem Johannes-Gymnasium das Abiturienten-Examen bestand. Von dort aus trat er am 1. 4. 1908 als Seekadett in die Kaiserliche Marine ein.

Von klein an, wahrscheinlich durch den Memeler Hafen beeinflusst, hat Werner sich mit Marinefragen beschäftigt. Die Flottenkalender und ähnliche Bücher waren ihm als Knabe die liebste Lektüre. Sein sehnlichster Wunsch, zur Marine zu kommen, wurde fast noch im letzten Augenblick vereitelt, denn kurz vor seiner Einberufung rannte er sich beim Rodeln auf dem Zobten bei Breslau die Kufen des Hörnerschlittens durch eine Wade. Tagelang verbiß er sich den Schmerz, bis schließlich doch ein Arzt eingreifen mußte.



S.M.S. „Charlotte“, auf der Werner als Seekadett fuhr, machte ihre letzte Fahrt. Es ging über den Atlantischen Ozean hinüber nach Westindien. Dem arbeitsreichen Jahr auf der Marineschule in Kiel folgten dann die Fähnrichslehrgänge auf der Artillerieschule in Sonderburg, in Mürwit bei Flensburg der Torpedokursus auf S.M.S. „Württemberg“ (hier nicht zu verwechseln mit der „roten Nelkenkonferenz“ im Parkhaus) und zuletzt beim I. Seebataillon der Infanteriekursus. Als stolzer Säbelfähnrich kam Werner dann am 1. 10. 1910, beneidet von seinen Kameraden, auf S.M.S. „Gneisenau“, die am 11. November Wilhelmshaven verließ, um den Kronprinzen nach Indien zu bringen, und die dann in Ostasien zum Kreuzergeschwader stieß. Am 27. 9. 1911 zum Leutnant zur See befördert, tat er noch ein Jahr lang zur vollsten Zufriedenheit seiner Vorgesetzten seinen Dienst als FZ.-Offizier und kehrte genau nach 2 jähriger Abwesenheit am 11. 11. 1912 auf Dampfer „Löbau“ in die Heimat zurück. Als Andenken brachte er große volle Kisten mit asiatischen Kostbarkeiten mit, aber trotzdem, und das ist das Bewunderungswerte dabei, gab er seinem Vater alle pflichtmäßigen Zuschußgelder fast restlos zurück.

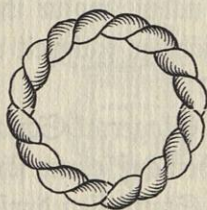
Sechs lange Wochen Urlaub verlebte er dann in Leipzig bei seinen Eltern, wohin sein Vater bereits 1910 als Reichsgerichtsrat versetzt war, nachdem er in Breslau zum zweiten Mal geheiratet hatte. Acht Monate gehörten dann der Rekrutenausbildung bei der 2. Abteilung der II. Matr.-Division als Kompagnieoffizier und stellvertretender Kompagnieführer. 1913 finden wir Werner als FZ.-Offizier, Adjutant und Signaloffizier, später als Wachoffizier und Gerichtsoffizier auf S.M.S. „Prinzregent Luitpold“. Auf diesem modernen Großkampfschiff im III. Geschwader erlebte er den Kriegsausbruch, wurde September 1914 zum Oberleutnant zur See befördert und machte sämtliche Flottenunternehmungen mit. Von einem solchen Flottenvorstoß in die Nordsee zurückgekehrt, erreichte Werner am 16. 9. 1915 die telegraphische Nachricht von dem plötzlichen Tode seines Vaters, dem er nur noch das letzte Geleit geben konnte. Als Gefechtswachhabender war er in der ruhmreichen Seeschlacht am Skagerrak (31. 5. 1916) seinem Kommandanten, Kapitän zur See Heuser, eine tatkräftige Hilfe voller Sicherheit und Ruhe. Dieser urteilte folgendermaßen über ihn: „Besonders tüchtiger, umsichtiger und gewissenhafter Offizier von sehr guter Veranlagung, hat jeden Dienst mit gutem Erfolg versehen. Ein Offizier, dessen weitere Entwicklung und Verwendung verdient im Auge behalten zu werden; für jedes Kommando in der Front und im Rücken geeignet.“

Als Ritter des EK. 2. Kl. (6. 1. 1916) und des Bayr. Militär-Verdienstordens 4. Kl. mit Schwertern (26. 7. 1916) wurde er im April 1917 zur U-Schule kommandiert. Nach seiner dortigen Ausbildung kam er in die Nordsee zur I. U-Flottille, wo er am 15. September Kommandant von S.M. „UC. 45“ wurde.

Vor Helgoland fand am 17. 9. 1917 die Übernahmefahrt mit anschließender Tauchübung statt. Dann sollte es wohlgerüstet zu einer Unternehmung gegen den Engländer gehen. Das harte Seemannslos hatte es aber anders bestimmt. Der junge Kommandant und mit ihm seine brave Besatzung kehrten von dieser Tauchübung nicht mehr lebend zurück.

Im Sommer 1918 ist „UC. 45“ gefunden und gehoben worden. Auf dem Heldenfriedhof in Wilhelmshaven liegt unser Kamerad Werner Ackermann bestattet. Ein einfaches schwarzes Kreuz, umgeben von Lebensbäumen, trägt seinen Namen und erinnert uns an echte, treue Kameradschaft. Er war uns ein Vorbild von unermüdlicher und peinlicher Pflichttreue in und außer Dienst.

Im Elternhause war Werners Rolle durch seine Stellung als ältester Sohn gekennzeichnet, die er auch stets den jüngeren Geschwistern gegenüber bewußt behauptet und auf diese bis zuletzt entscheidenden Einfluß ausgeübt hat, weil auf ihn unbedingter Verlaß war. Nach dem Tode des Vaters hat er alles aufgeboten, die in Deutschland und an irgendwelchen Fronten zerstreute Familie zusammenzuhalten. Von der U-Schule aus war er zuletzt bei seiner Mutter auf Urlaub zu Hause, vergnügt und humorvoll wie stets. Zwei seiner Brüder sind als Kriegsfreiwillige 1914 und 1918 gefallen, beide Schwestern gestorben. Die Mutter und der jüngste Bruder wohnen noch in Leipzig. Gerhard Meyer.



Werner Albrecht

Oberleutnant zur See

Albrecht ward am 21. 5. 1889 zu Aschersleben als Sohn des Direktors Paul Albrecht und seiner Gemahlin Anna, geb. Schenk, geboren. Dort verlebte er auch seine Jugend und seine Schulzeit bis zum Abitur, mit dem er Ostern 1908 in die Marine eintrat. Als Seekadett war er auf S.M.S. „Fregata“ kommandiert. Groß und stattlich, stark und männlich, stets fröhlich und hilfsbereit, so ist er uns von Anfang an in bester Erinnerung geblieben. Schalkhaft konnte er sein, am meisten aber kennzeichnete ihn seine fast fatalistische Ruhe, die so gut zu seinem Seemannsberufe paßte. Später fuhr er von 1910 bis 1913 als Fähnrich und Leutnant zur See auf S.M.S. „Nassau“ im I. Geschwader, zuletzt, nach einem F.T.-Lehrgang 1913, als F.T.-Offizier.

Der Herbst-Stellenwechsel 1913 verschlug ihn vom „dicken Schiff“ zur schwarzen Waffe, die solch selbständige Charaktere wie Albrecht gut gebrauchen konnte. Im November und Dezember 1913 fuhr er als WO. auf S.M. Tpbt. „S. 21“, dann von Anfang 1914 bis März 1916 als WO. auf S.M. Tpbt. „S. 174“, mit dem er an den meisten Kriegseignissen jener ersten Kriegsjahre in der Nordsee tätigen Anteil nahm, wofür ihm das EK. 2 verliehen wurde. Unterbrochen wurde diese 2 1/4 jährige Fahrzeit nur durch einen kurzen Minen-offiziers-Lehrgang im März 1914.

Nur acht Wochen vor der Skagerrak-Schlacht abkommandiert zu sein und diese nicht mehr miterlebt zu haben auf seinem schneidigen, schönen Torpedoboot war recht schmerzlich für ihn. Stattdessen durfte er hoffen alsbald mit einem U-Boot an den Feind zu kommen, denn seit April 1916 war seine Ausbildung zum Unterseeboots-Kommandanten auf der U-Schule im Gange. Gleich nach Beendigung dieses Lehrgangs kam Albrecht Anfang August 1916 zur U-Flottille Flandern und wurde Kommandant des kleinen Minen-U-bootes S.M. „UC. 10“.



Mit diesem Boot lief Albrecht am 17. 8. 1916 aus Zeebrügge aus, um Minen in der Humber-Mündung zu legen. Die Erfüllung seiner Aufgabe konnte er am 21. August bei der Schouwenbank S.M. „UB. 10“ berichten, bei dem er zum Nachrichtenaustausch längsseit ging. Nach englischen Berichten wurde das Boot noch am 21. 8. 1916 durch das englische U-Boot „E. 54“ beim Schouwenbank-Feuerschiff durch Torpedo abgeschossen. Dies muß unmittelbar nach dem Zusammentreffen mit S.M. „UB. 10“ geschehen sein. Von der Besatzung wurde niemand gerettet.

Mit Albrecht haben wir einen besonders vorbildlichen Offizier und Kameraden verloren. Seine hervorragendsten Eigenschaften waren Umsicht, Tatkraft und Zuverlässigkeit. 1912 rettete er als Scheibenoffizier unter großer eigener Gefahr einen Matrosen aus sehr hochgehender See und erhielt dafür die Rettungsmedaille. Beim Untergang S.M. Tpbt. „S. 13“ im Jahre 1915 holte er, wieder unter Einsatz seines eigenen Lebens, den schwer verletzten Maschinisten aus dem Wasser. Beide Fälle waren Beispiele von selbstlosem, aufopferndem Mut. Es ist eine Freude, die Beurteilungen Albrechts durch seine Vorgesetzten in allen Stellungen, die er bekleidete, zu lesen. Abgesehen von seiner praktischen Begabung werden immer wieder seine vorbildliche Dienst-auffassung und seine Beliebtheit, sowohl bei Kameraden wie Untergebenen, hervorgehoben. Er war ein begeisterter Seemann, vorbildlicher Offizier und treuer Kamerad. Viel zu früh wurde er dem Vaterlande und uns entzissen.

Rotthaus.





Wilhelm Amberger

Kapitänleutnant

„Unser Willem“ wurde am 16.3.1890 zu Ingolstadt geboren und dort protestantisch erzogen; ein gütiges Geschick bescherte ihm ein treues, aufrichtiges Herz und als besondere Gabe ein heiteres, sonniges Gemüt. Schon früh wurde ihm durch seinen Vater, der als Kgl. bay. Major bei den Pionieren stand und durch den Anblick seiner befestigten Heimatstadt mit ihrem bewegten

Soldatenleben die Lust und Liebe zum Dienst bei der Waffe geweckt. Was Wilhelm in der Jugend zu werden versprach, das hielt er als Mann: er wurde ein echter Soldat und blieb der treue, sonnige Mensch. Leider verlor er schon 1897 seinen geliebten Vater und mußte mit seiner Mutter Wilhelmine A., geb. Koeber aus Miesbach, und mit seinem älteren Bruder Gustav zunächst nach Nürnberg ziehen; im Jahre 1900 siedelte dann die Familie nach München über, wo Wilhelm das Max-Gymnasium und später das Realgymnasium besuchte.

Angeregt durch die Erzählungen seines Bruders, der 1906 in die Kaiserliche Marine eingetreten war, wuchs in seinem jungen, nach Abenteuern drängenden Herzen die Sehnsucht nach der See. Seinem ungestümen Drängen gab die Mutter, wenn auch schweren Herzens nach und ließ ihren Liebling ziehen. So kam Wilhelm im April 1908 zu uns. Trotzdem er als Bayer als eine richtige Landratte angesehen wurde, war er ganz in seinem Element. Tannenschlank, hager, aber fehnig, fast zierlich gebaut, mit rötlichem Blondhaar und wasserblauen Augen, ein hervorragender wagemutiger Turner, schnell von Entschluß, mit nie wankendem Frohsinn, herzerfrischender bayerischer Offenherzigkeit und bemerkenswerter musikalischer Begabung (er spielte frei nach Gehör, was er nur je gehört hatte), so prägte sich sein Bild uns allen ein. Das herrliche Westindien, das er auf seiner Schulschiffsreise mit S.M.S. „Greya“ in seiner ganzen Pracht kennen lernte, weckte in ihm neue Begeisterung für den schönen Seemannsberuf. Dennoch vergaß er seine waldumrauschten bayerischen Berge nicht und hat oft auf fernem Meer mit Sehnsucht ihrer gedacht.

Nach einer fröhlichen Fährnrichszeit in Kiel und auf den Spezialkursen kam Wilhelm als Wachleutnant auf S.M.S. „Elfaß“ und später auf S.M.S. „Schlesien“, die beide dem II. Geschwader angehörten. Nebenbei besuchte er den Funkentelegraphie-Kursus in Mürwik und hatte sich bald in die ST. so eingelebt, daß er durch U.R.O. vom 24. Februar, zu Ende März 1914 als Leiter der dortigen großen ST.-Station, der neuesten und wichtigsten derartigen Marineanlage, nach Neumünster kommandiert wurde. Von hier aus machte er oft kleine Abstecher nach dem geliebten Hamburg, und herrliche Autofahrten in das schöne Schleswig-Holstein, die ihm das höchste Lebensglück erschlossen: denn aus Hamburg holte er sich seine Frau, Erika geb. Denicke, mit der er von seiner Hochzeit am 30.1.1915 in Wentorf i. Holst. an bis zu seinem tragischen Ende in schönster Harmonie lebte. Der Kriegeausbruch gab seiner Tätigkeit erhöhte Bedeutung, insofern als Wilhelm vor die schwierige Aufgabe gestellt wurde, den eigenen Funkdienst mit seiner wichtigen Station zu unterstützen, den feindlichen aber zu stören bezw. zu beobachten und abzu hören. Seine Tätigkeit nahm ihn so in Anspruch, daß er seine ganze Energie einsetzen mußte, um sie bewältigen zu können. Erst Anfang April 1916 wurde er von diesem schwierigen Dienst abgelöst, freilich um den nicht minder harten der U-boots-Fahrer dafür einzutauschen. Er kam nach Kiel und siedelte mit seiner Frau in die Eschmarchstraße 16 über, wo sein herziges Töchterchen Ursula am 19.4.1917 das Licht der Welt erblickte. Dieses blonde Geschöpfchen wurde bald der Liebling des ganzen Stadtviertels und war der Abgott ihres Vaters. Die Zeit im trauten Heim an Land war aber nur kurz bemessen, der Dienst der U-Schule und des Torpedokursus hielt Wilhelm eifern fest. Ende August 1916 wurde erstmalig S.M. „UB. 10“ seiner Führung in Flandern anvertraut. Schon im November 1916 rückte er auf Grund hervorragender Leistungen zum Kommandanten des doppelt so großen Bootes S.M. „UB. 38“ auf, das er ein volles Jahr siegreich führte, bei den immer schwieriger werdenden Verhältnissen eine zähe Leistung. Anfang 1918 wurde er zur Indienstellung eines neuen Bootes nach Kiel geschickt, nahm dort noch an einigen Weiterbildungskursen teil, bis S.M. „UB. 108“ am 1.3.1918 die Werft von Blohm und Voß verlassen und seine Erprobungen beginnen konnte. Dieses Dritteljahr öfteren Zusammenseins mit seiner Familie hat er noch sehr genossen, bis er endlich mit seinem neuen Boot wieder gegen den Feind auslaufen durfte. Die feuchtfröhliche Einweihung des schönen Bootes brachte nochmal all die lieben

Kameraden und Kameradinnen zusammen, dann schlug die Abschiedsstunde. Wohl keiner von den Kameraden, die sie erlebten, wird sie je vergessen können. Es war ein frischer klarer Maimorgen in Kiel, das schlanke Boot, mit Blumen, wie zu einer Hochzeit geschmückt, zerrte unwillig an den Leinen, die es an der U'boots-Brücke festhielten. Alles an Deck war froh und zuversichtlich. Bald waren die letzten Vorbereitungen getroffen und der Kommandant erschien auf der Brücke. Nie werden wir sein sonniges, frohlockendes Antlitz vergessen, als er mit einem Hurra auf die zurückbleibenden Kameraden hinausfuhr in Sieg und — — Tod. Zwei leuchtende Sommermonate noch mehrten seinen Ruhm als eines der zähesten U'boots-Kommandanten in Flandern, dann blieb auch sein Boot überfällig, das am 2. 7. 1918 Zeebrüge zu einer Unternehmung im Kanal verlassen hatte.

Schwere Tage kamen für seine treue Gattin und für alle Kameraden. Nachdem die geplante Fahrzeit abgelaufen war, verrann Stunde um Stunde in banger Erwartung; immer mehr schwand die Hoffnung auf eine Rückkehr, bis wir sie ganz begraben mußten. Was seine treue Erika litt, ist nicht zu sagen. Immer wieder flackerte ein Hoffnungsfünkchen auf, das aber bald wieder erlosch; in keiner Kriegsgefangenenliste, die wir mit fiebernder Spannung durchlasen, stand sein Name.

So ist er denn versunken, nachdem er noch manchem Feind den Garaus gemacht hatte, irgendwo im Kanal, wo so viele treue Kameraden mit ihm ruhen. Wahrscheinlich ist er einer englischen Sperre zum Opfer gefallen, denn die Vernichtung seines Bootes im offenen Kampf wurde von keinem feindlichen Bericht erwähnt.

So frisch, treu und sonnig, wie er an die Front hinausfuhr, steht er in unserer Erinnerung! Er war ein tapferer U'boots-Kommandant und ein lieber Freund und Kamerad, hochgeschätzt von seinen Vorgesetzten, ausgezeichnet mit dem EK.1 und dem Bayr. Militär-Verdienst-Orden 4. Kl. mit Schwertern.

Wir aber wollen seine Taten unseren Kindern erzählen und sein Andenken auf unsere Jungen verpflanzen, damit die Tradition blühen und fortleben soll in unserem Volke, als der Geist unserer pflichttreuen, sonnenfrohen deutschen U'boots-Kommandanten!

Friedrich Mez.



Dietrich Barfurth

Fähnrich zur See a. D.

Dietrich (gen. „Diez“) Barfurth hat in Göttingen am 22. 6. 1889 das Licht der Welt erblickt. Als neunwöchiges Kleinkind machte er nach der Berufung seines Vaters Dietrich B. als Professor der Medizin nach Dorpat, mit seiner Mutter Helene Barfurth, geb. Lohmann, die weite Reise in's Baltikum mit. 1896 erfolgte die Übersiedlung der Familie nach Rostock. Da er ein heller Kopf war, durchlief Diez alle Rostocker Gymnasialklassen ohne Stockung. Nach dem Abiturium ging er im Sommer 1907 auf ein halbes Jahr nach London, um seine englischen Sprachkenntnisse in eine für die Kaiserliche Marine brauchbare Form zu bringen. Die Londoner Nebel haben offenbar seine Tuberkulose erstmals in Erscheinung treten lassen, ohne daß sie aber als solche erkannt wurde. Er kam damals mit einem Katarrh zurück, der erst nach einigen Monaten wich.

Während seiner Seefadettenreise auf S. M. S. „Greya“ erholte Barfurth sich anscheinend wieder völlig. Er war ein vorzüglicher Turner und Tennisspieler, unter seinen Kameraden durch sein lauterer, zurückhaltendes Wesen beliebt. Auf der Marineschule fing

er von neuem zu husten an und erkrankte längere Zeit. Dem damals als Einj.-Freiw.-Arzt in Kiel bei der Marine dienenden Bruder Walter gelang endlich die einwandfreie Feststellung eines offenen tuberkulösen Prozesses als die Ursache. Dietrich wurde sofort nach Arosa geschickt und am 8. 1. 1910



als invalide entlassen. Aber selbst der acht Monate lange Aufenthalt in Arosa konnte ihn nicht mehr retten, seine Tuberkulose hatte bereits zu große Fortschritte gemacht. Nach qualvollem Krankenzustand ist er am 21. 11. 1910 in Rostock gestorben. Wir haben in ihm einen lieben Kameraden verloren, der

leider nur ein kurzes Stück seines Lebensweges hat mit uns die gleiche Bahn ziehen können, aber doch mit die eindrucksfähigsten Jünglingsjahre und doch lange genug, um seine Persönlichkeit fest in die Erinnerung seiner Kameraden einzuprägen. Ruprecht.

Gerhard Behn

Kapitänleutnant a. D.

„Gert“ Behn, geboren am 10.3.1888 in Hamburg als Sohn des Rechtsanwalts Dr. Johannes Behn und seiner Frau Margarethe, geb. Viehl, ist ganz in Hamburg aufgewachsen, von klein auf also in engster Fühlung mit der See. Schon zu Ostern 1907 erwarb er sich an der Gelehrtenschule des Johanneums zu Hamburg das Reisezeugnis, meldete sich seinem sehnlichsten Wunsche, Seeoffizier zu werden, entsprechend zur Marine, wurde aber wegen eines angeblichen Herzfehlers zurückgewiesen. Zunächst studierte er deshalb je ein Semester Medizin in Oxford und Straßburg.

Eine erneute Meldung bei der Marine im Frühjahr 1908 war erfolgreich. Am 1.4.1908 wurde er als Seekadett in die Kaiserliche Marine eingestellt und kam auf S.M.S. „Victoria Louise“. Als Fähnrich zur See war er Inspektions- und Gruppenältester. Gradlinig, fest und unbedingt verlässlich, beherrscht und rüchhaltlos kameradschaftlich wurde er ein Vorbild und vertrauter Berater für viele

Kameraden, wenn es sich um Fragen der Ehr- u. Dienstauffassung oder um Stanzdes-Angelegenheiten handelte. Ernst, kritisch beobachtend und still zurücktretend traf man ihn gewöhnlich und jedem von uns wird das plötzliche fröhliche Ausleuchten in guter Erinnerung sein, das für einen Augenblick über sein Gesicht flog, wenn er



aus solcher Grundstimmung heraus in einen Kreis fröhlicher Kameraden gezogen wurde. Er war ein fester, reifer, männlicher Charakter, dem auch die schnelle, wagemutige Entschlußkraft nicht fehlte. Nach den Waffen-Lehrgängen gehörte er zu den Glücklichen, die volle zwei Jahre als Säbelfähnriche u. Leutnants zur See im

fernen Ostasien auf S.M.S. „Scharnhorst“ Dienst tun und ihren Gesichtskreis erweitern durften. Frühjahr und Sommer 1913 finden wir ihn auf S.M.S.

„Braunschweig“ und „König Albert“, dann aber brachte ihm der 1.10.1913 die Kommandierung zur Torpedobootswaffe, bei der er im Frieden wie im Kriege drei Jahre lang als WO. und zeitweise als stellvertretender Kommandant auf zehn verschiedenen Booten der 12. Halbflottille zur See fuhr. Ab 1.4.1917 war er ein weiteres Jahr lang Kommandant eines großen modernen Bootes in der 10. Halbflottille. Mit seinem schneidigen Torpedoboot war er an den meisten größeren Unternehmungen zur See beteiligt. Drei Vorstöße im Herbst 1914 in die Nordsee, gegen Yarmouth und Scarborough/Whitby, 1915 eine Unternehmung in der Ostsee gegen Libau und fröhlichen Handelskrieg im Kattegat und Skagerrak hat er mitgemacht. 1916 streifte er wieder bis zur englischen Küste bei Lowestoft und Scarborough, bewährte sich trefflich im Toben der Skagerrak-Schlacht und durfte schließlich im Januar bis März 1917 von Flandern aus überfallartig mit schönen Erfolgen in die Bewachung der Hoofden und zweimal sogar bis in den Dover-Kanal einbrechen, um der Schwesterwaffe, unseren U-Booten, den Weg freizumachen.

Von Februar 1918 ab wurde er auf verschiedenen Lehrgängen zum U'boots-Kommandanten herangebildet und fuhr als solcher vom 21.7.1918 an vorerst das Schul-U'boot S.M. „U. 16“, da sich infolge des Januarstreiks der Werftarbeiter die Fertigstellung neuer Boote verzögert hatte. An die Front ist er dadurch nicht mehr gekommen. Nach dem Kriege wandte er sich sogleich wieder der Medizin zu und errang sich in siebenjähriger harter, entsagungsvoller Arbeit eine neue Lebensstellung als Arzt in Hamburg. Dem Ziele nah, raffte ihn am 27.9.1927 eine tückische Krebskrankheit dahin, deren Vorboten ihm schon seit etwa 1917 das Leben erschwert hatten. An seiner Bahre widmete Eiffe ihm, dem Kapitanleutnant a. D. Dr. med. Gert Behn, folgende Worte: „Schon wieder stehen wir an der Bahre eines unserer Besten!“

Gert Behn war einer der Klügsten unter uns. Das haben wir schon vor 20 Jahren neidlos anerkannt. Er war einer von den Offizieren, die es wohl nur in Deutschland gibt — die ihren Beruf als Wissenschaft auffassen und deren unaufhörliches kluges Denken nicht zum Mindesten unsere Waffen geschmiedet hat. Gert Behn war ein Soldat von rastlosem, ja bewundernswertem Fleiß. Darum war er aber kein grauer Theoretiker, sondern er hat als Wachoffizier eines großen Torpedobootes in der Skagerrak-Schlacht bewiesen, daß er seinen Mann stehen konnte auch im schwersten feindlichen Artilleriefeuer, in welchem er als Manövrieroffizier nie versagte.

Und als das Unglück über unser Vaterland hereinbrach, als alles um uns zusammenstürzte, was uns hoch und heilig war, als das Verfassungsleben der Nation über Nacht einen Sprung um Jahrhunderte machte — eine Entwicklung, der wir alle nicht gewachsen waren — da war Gert Behn einer der ersten, der sofort seine fleißige Arbeit wieder aufnahm. Auf ganz anderem Gebiete, aber doch wieder im Dienst für sein Vaterland, für sein Deutsches Volk.

Hierbei kam ihm seine umfassende Bildung zu Gute. Oft hat er sich im Kameradentreife spöttisch geäußert über die sich überall breit machende Halbbildung. Ein Mann wie Gert Behn war auch berechtigt hierzu. Er war durchdrungen von der Wahrheit jenes Wortes, daß nur die Wissenschaft allein revolutionär und konservativ zugleich ist. Revolutionär: weil sie vor keiner Autorität halt macht, konservativ: weil sie immer auf der Arbeit Gewesener aufbaut.

So konnte er denn den Weg antreten, der ihn vom schneidigen Torpedoboots-Kommandanten zum anerkannten Arzt führte.

Darum hat er das Wort wahr gemacht, das er vor 20 Jahren mit erhobener Schwurhand in der Garnisonkirche zu Kiel gesprochen hat: „Seinen Mann zu stehen in Kriegs- und Friedenszeiten, bei Tage und bei Nacht, zu Wasser und zu Lande, und an welchen Orten es auch immer sei!“

Ja, Kameraden!: Wenn es wahr ist, was vor kurzem ein ausländischer Staatsmann sagte, daß der Wiederaufstieg Deutschlands von 1918 bis heute in der Geschichte aller Völker ohne Beispiel dasteht, dann wollen wir uns doch daran erinnern, daß der Weg eines Volkes und sein Erfolg gezeichnet wird von der Tüchtigkeit des Einzelnen. Das Schicksal des Einzelnen ist das Schicksal seines Volkes.

Ein solches Einzelschicksal liegt in dem Leben Gert Behns vor uns!

Gert Behn! Deine Kameraden nehmen Abschied von Dir!

Wir stehen an deiner Bahre nicht nur mit einer Träne der Trauer, sondern auch mit einer Träne des Stolzes im Auge, denn du warst einer von denen, die in Deutschland seltener geworden sind:

Ein tapferer, kluger Soldat, ein fleißiger werktätiger Arbeiter mit altdeutscher Dienstauffassung und ein untadeliger Ehrenmann!

Mit einem Wort: Ein deutscher Offizier!“

Ruprecht, Eiffe.

Kurt Beier

Oberleutnant zur See

Unser Kamerad Kurt Beier war der Sohn eines preußischen Offiziers, des Majors z. D. Wilhelm Beier und seiner Gemahlin Amanda, geb. Bußmann. Sein Vater hatte bereits im Kriege 1870/71 mit Auszeichnung mitgekämpft und stand zuletzt im Schleswigschen Feldartillerie-Regiment Nr. 9.

Kurt Beier wurde am 29. 7. 1889 in Berlin geboren. Schon im Jahre 1891 zogen seine Eltern nach Lankwitz und 1893 nach Groß-Lichterfelde. Kurt hat seine ganze Jugend in diesem schönen Berliner Vorort verlebt. Sein Interesse für die Seefahrt erwachte schon früh, so daß sein Vater ihn vom jetzigen Schillergymnasium, das er bis Quarta besucht hatte, auf die Lichterfelder Oberrealschule übersiedeln ließ, um ihm eine bessere Ausbildung in den neueren Sprachen und in Mathematik zukommen zu lassen. Während seiner Schulzeit machte er schöne Reisen in Deutschland und eine größere Reise nach Riga zu einem Schulfreunde. Am 27. 3. 1908 bestand er seine Reifeprüfung unter Befreiung vom Mündlichen und wurde Anfang April als Seekadett in die Kaiserliche Marine eingestellt.

Hier lernten wir ihn kennen als einen strebsamen, pflichttreuen Kameraden mit offenem, geradem Charakter und regen geistigen Interessen, der sich bald unsrer allgemeinen Zuneigung erfreute. Nach der kurzen Infanterie-Ausbildung in Kiel kam er an Bord der „Victoria Louise“ und nahm mit offenem Blick die Eindrücke der ersten Auslandsreise auf, die uns nach Norwegen, in den Atlantik und in die schönsten Häfen des Mittelmeers führte.

Ostern 1909 bezog er als Fähnrich zur See die Marineschule. Neben dem theoretischen Unterricht widmete er sich besonders gern dem Segelsport, den er auch später mit Vorliebe pflegte. Nach dem Bestehen der Seeoffizier-Hauptprüfung folgten die Waffenlehrgänge, für ihn mit dem Infanteriekursus beginnend.



Am 23.4.1910 verlor Kurt Beier seinen Vater nach langer schwerer Krankheit und wurde darnach als einziges Kind eine rechte Stütze seiner Mutter.

Beier's erstes Flottenkommando war S.M.S. „Dresden“ vom 1.10.1910 ab, mit Bramigt zusammen, als einzige Fähnriche an Bord. Hier blieb er auch nach seiner am 27.9.1911 erfolgten Beförderung zum Leutnant zur See bis zum Ausbruch des Weltkrieges. Mit S.M.S. „Dresden“ machte er aus Anlaß des ersten Balkankrieges eine zweite größere Auslandsreise nach Konstantinopel, die vom 6. April bis 23. September 1913 dauerte.

Die Mobilmachung verschlug ihn als Wachoffizier und FZ.-Offizier auf das wieder in Dienst gestellte ältere Linienschiff „Elfaß“. Im Juli 1915 kam er, ebenfalls als Wachoffizier, auf S.M.S. „Zähringen“. Mit diesen beiden Schiffen, die dem damaligen IV. Geschwader angehörten, nahm er mehrfach an kriegerischen Operationen in der östlichen Ostsee teil und erwarb sich hierbei das EK. 2. Kl. Schon im ersten Kriegsjahr fiel Beier's erster Frontkamerad und guter Freund Bramigt an Bord S.M.S. „Blücher“ im Kreuzergefecht auf der Doggerbank.

Durch seine Kommandierung als WO. auf S.M.S. „Pommern“, die er nach kurzem Landkommando am 3.1.1916 erhielt, kam Kurt Beier nun mit dem Nordseekriegsschauplatz in dauernde Fühlung. Mitte Mai 1916 fuhr S.M.S. „Pommern“ als Zielschiff für Front-U'boote, die der U-Schule zu Schießübungen zugeteilt waren. Bei dieser Gelegenheit sah ich Kurt Beier zum letzten Mal und erfuhr seine so oft an Kameraden geübte Gastfreundschaft. Vierzehn Tage später kämpfte S.M.S. „Pommern“ im Verbands des II. Geschwaders in der Skagerrak-Schlacht mit und fiel in der Nacht zum 1.6.1916 mit ihrer ganzen tapferen Besatzung einem feindlichen Torpedo zum Opfer.

So ist uns unser lieber Kamerad Kurt Beier durch den Heldentod entrissen, auf der Höhe von Deutschlands Ruhm und Ehre, am gleichen Tage wie sein ihm nahestehender Kamerad Gruber auf S.M.S. „Wiesbaden“ und viele andere deutsche Helden. Er war ein echter deutscher Seeoffizier, selbstlos gegenüber Kameraden, wohlwollend zu seinen Untergebenen, fröhlich zu rechter Zeit, von wärmster Vaterlandsliebe erfüllt. Alle Kameraden, die den Weltkrieg überlebt haben, tragen sein Bild vor Augen und werden ihn nie vergessen. Lübbe.





Egon v. Bentheim

Kapitänleutnant a. D.

Karl Wilhelm Hermann Egon v. Bentheim ist am 28. 11. 1889 zu Minden in Westfalen geboren, wo sein Vater Constantin v. Bentheim als aktiver Offizier in Garnison stand. Später lebte dieser mit seiner Ehefrau Anna, geb. v. Forckenbeck, als Hauptmann und Batteriechef, der ersten Batterie des 2. Garde-Feldart.-Regts. in Potsdam. Egon v. Bentheim wurde evangelisch erzogen und erhielt seinen ersten Unterricht in einer Privatschule. Da starb

plötzlich am 16. 2. 1897 sein Vater. Seine Mutter zog nun nach Fraustadt in Posen, nahe der schlesischen Grenze. Hier besuchte Egon die Vorschule und die ersten drei Klassen des Gymnasiums, bis er als Offiziers-Halbwaife 11 1/2-jährig zu Ostern 1901 in das Königlich preussische Kadettenkorps zu Wahlstatt in Schlesien, nahe Liegnitz, eintreten konnte. Ostern 1904 kam er von dort in die Hauptkadettenanstalt zu Groß-Lichterfelde, in der er bis zum Abiturienten-Examen Ostern 1908 verblieb.

Als Seekadett fuhr er mit S.M.S. „Charlotte“ nach Westindien, erledigte dann die übliche Fähnrichsausbildung, zuletzt als Säbelfähnrich auf S.M.S. „Hessen“, auf der er bis zum Herbst 1913 auch als Leutnant zur See mit F.T.-Sonderausbildung verblieb. Am 1. 10. 1913 kam er zur 5. Reserve-Torpedoboots-Halbflottille als Wachoffizier S.M. Tpbt. „B. 163“. Mit nur kurzer Unterbrechung durch einen artilleristischen Weiterbildungslehrgang blieb er hier bis zum 3. 5. 1915, d. h. bis zu seiner Entsendung nach der Türkei. Am 12. Mai übernahm er das Kommando über das zur türkischen Torpedoboots-Flottille gehörige Torpedoboot „Muavenet“ und fuhr dieses mit größtenteils türkischer Besatzung im Marmara-Meer und im Schwarzen Meer. In dieser Stellung erlebte er am 17. 6. 1915 ein Gefecht mit feindlichen U-Booten im Marmara-Meer, am 15. 7. und 8. 8. 1915 Gefechte bei Conguldağ an der kleinasiatischen Küste des Schwarzen Meeres, am 5. 9. 1915 ebenda das Gefecht bei Kirgen

und schließlich am 14. 11. 1915 einen U-Bootsangriff auf S.M.S. „Goeben“ vor dem Bosporus, der durch sein geschicktes Verhalten vereitelt wurde.

So errang er sich hier vorm Feinde zum EK. 2, am 27. 1. 1916 auch das EK. 1 und am 18. 8. 1916 die Rettungsmedaille am Bande, ferner den türkischen eisernen Halbmond, die silberne Liakatmedaille mit Schwertern und die türkische Rettungsmedaille. Ende September 1916 wurde v. Bentheim Flagg-leutnant beim Kommando der Mittelmeerdivision auf S.M.S. „Goeben“. Diese Stellung hat er infolge seiner Sprachkenntnisse und seines besonders takt-vollen und einnehmenden Wesens so hervorragend ausgefüllt, daß er zur späteren Verwendung als Flügeladjutant Sr. Maj. des Kaisers vorgeschlagen wurde. Schließlich wurde auch er Mitte Juli 1918 zu einem U-boots-Kommandanten-Lehrgang in die Heimat zurückberufen, von der Türkei noch mit der silbernen Intiasmedaille mit Schwertern ausgezeichnet.

Bei Beendigung seiner U-boots-Ausbildung und eines kurzen anschließenden Artillerie-Offizier-Lehrgangs knickte in den ersten Oktobertagen 1918 gerade die politische Reichsleitung widerstandslos in sich zusammen. v. Bentheim war es daher nicht mehr vergönnt, noch an die Front zu kommen, zumal der U-boots-Krieg alsbald ohne jede Gegenleistung auf Befehl des Feindbundes eingestellt wurde. Als Kommandant S.M. „UB. 79“ blieb v. Bentheim bis zum bitteren Ende der Auslieferung auch seines Bootes an England am 23. 11. 1918 im Verbande der U-Schul-Halbflottille.

Nach seiner alsbaldigen Verabschiedung meist bei seiner Mutter in Mar-burg lebend, verstarb er infolge einer Schußverletzung am 13. 4. 1919 in Wer-nigerode am Harz nach tragischen Verwicklungen einer Herzensangelegenheit.

So schied hier ein Kamerad aus dem Leben, der einst zu den begabtesten und gewandtesten unserer Crew gerechnet wurde. In jeder Hinsicht besonders befähigt, mit Humor und Witz begabt, mit auffallend leichter Auffassungsgabe, besonderen gesellschaftlichen und musikalischen Talenten, mit einem sprühenden Temperament, aber auch besten dienstlichen Eigenschaften hatte das Schicksal ihn überreich ausgestattet. Eine typisch germanische Gestalt, geistig viele über-ragend, blond und blauäugig, wurde unserem Kreise mit ihm entrissen.

Ruprecht.





Rudolf Bertram

Leutnant zur See

Rudolf Friedrich Karl Bertram, geboren am 13.10.1889, stammte aus Hannover, wo sein Vater Prof. Dr. Rudolf Bertram Realschuldirektor war. Seine Mutter Therese, geb. Baake, starb leider allzufrüh am 29.12.1898, während Ludolfs drittem Schuljahr auf dem Realgymnasium in Hannover, an dem er auch zu Ostern 1908, nach erfolgreichem Besuch der Oberprima, das Reisezeugnis erhielt. Schon in frühester Jugend hatte er den Wunsch geäußert, zur

Marine zu gehen. So ging denn dieser sehnlichste Wunsch in Erfüllung, als er Ostern 1908 als Seekadett in die Kaiserliche Marine eintreten konnte. Auf S.M. Schulkreuzer „Hertha“ fuhr er im ersten Jahr im Mittelmeer zur See, dort auch die Schrecken des Messina-Erdbebens miterlebend. An das Marineschuljahr schlossen sich die Fähnrichs-Waffenlehrgänge an, nach deren Beendigung Rudolf als Säbelfähnrich im Herbst 1910 an Bord S.M. kleinen Kreuzers „Lübeck“ kommandiert wurde, und im Verbande der Aufklärungsschiffe der Hochseeflotte fuhr. Diesem Verbande ist er bis zu seinem Tode treu geblieben. Wenige Tage nach seiner Beförderung zum Leutnant zur See im Herbst 1911 stieg er auf den neuen kleinen Kreuzer S.M.S. „Köln“ über, dessen I. Torpedo-offizier Bertram späterhin wurde.

Als ein gediegener ernster Charakter hing Rudolf mit großer Liebe an seinen drei Stieffschwestern, die wiederum stolz auf ihren großen Bruder waren. Schon im Juni 1913 verlobte er sich mit Emilie (gen. Emmi) vom Berg, Tochter des Geh. Regierungs- und Schulrats Dr. vom Berg in Schleswig und wurde am 18.8.1914 in Wilhelmshaven mit ihr getraut. Als Trautext hatte er sich das Bibelwort ausgesucht: „Sei getreu bis in den Tod, so will ich Dir die Krone des Lebens geben“. Als Gesänge hatte er das Altniederländische Dankgebet und „Ein feste Burg ist unser Gott“ bestimmt. Starkes, männliches Gottvertrauen, Glück und Dankbarkeit sprechen aus seinen damaligen Briefen, Hoffnung auf den sicheren Sieg, aber auch die volle Bereitschaft sein Leben für das von ihm über alles geliebte Vaterland dahinzugeben.

Am Vormittag des 28. 8. 1914 hatten englische leichte Seestreitkräfte bei diesigem Wetter einen Vorstoß in die Deutsche Bucht unternommen. Zwischen ihnen und unseren Vorposten war es nordwestlich Helgoland zu einer Reihe von Einzelgefechten gekommen. Inzwischen waren alle verfügbaren deutschen leichten Kreuzer einzeln zur Verfolgung herbeigeeilt und bedrängten mittags mehrere englische Verbände so, daß auf deren Hilferufe, für uns unerwartet und bei der Unsichtigkeit überraschend, ein Geschwader neuester englischer Panzerkreuzer eingreifen mußte, das weiter in See in Bereitschaft gelegen hatte. Drei von fünf kleinen deutschen Kreuzern, die eine englische Flottille umstellt hatten, wurde dieser Vorstoß der schnellen, schwer bewaffneten Schiffe zum Verhängnis, so auch S.M.S. „Köln“. Von der Ems kommend war es ihr fast schon gelungen, den östlich von ihr stehenden Zerstörern und Begleitkreuzern den Rückweg nach Westen abzuschneiden, als sie mit diesen kämpfend gerade den von WSW. anlaufenden Panzerkreuzern in den Weg kam. Trotzdem sie sofort kehrt machte und bald nach Nordwesten abdrehte, muß sie unter der Beschießung mit schwerer Artillerie bereits stark gelitten haben, sie konnte jedenfalls nur noch geringe Fahrt laufen. Kaum waren die englischen Panzerkreuzer, deutlich hörbar mit anderen deutschen Schiffen kämpfend, nordostwärts im Nebel aus Sicht gekommen, drehte S.M.S. „Köln“ auf Südost-Kurs zurück, um Helgoland zu erreichen. Der Weg dahin war frei, wenn die englischen Panzerkreuzer weiter nach Nordosten fuhren. Unglücklicherweise machten diese aber auf die irrtümliche Meldung hin, daß weiter nordöstlich Minen lägen, schon nach kaum 20 Minuten kehrt, ehe sich die lahmgeschossene „Köln“ hatte entfernen können. Wenige Salven der schweren Artillerie des englischen Flaggschiffs auf nächste Entfernung brachten nun das Schiff um 2,35 Uhr mittags zum Sinken. Der überlebende Teil der Besatzung wurde von den Engländern nicht gerettet. Die zur Rettung abgesandten englischen Zerstörer kehrten wegen angeblicher U'boots-Gefahr vorzeitig wieder um. Erst nach zwei Tagen gelang es deutschen Streitkräften, die Untergangsstelle zu finden und einen Heizer als einzigen noch Überlebenden zu bergen. Der größte Teil der Offiziere war schon während des Gefechts gefallen, über dessen Ende ein englischer Torpedoboots-Offizier als Augenzeuge schrieb:

Die „Köln“ war noch übler als „Mainz“ mitgenommen. Das ganze Schiff stand in Flammen und war vollständig in dichte Rauchwolken gehüllt. Aber immer noch nicht wollte die bewunderungswürdige Besatzung den Kampf

aufgeben. Nur drei Kanonen waren noch verwendungsfähig und das Fahrzeug selbst in ein vollständiges Wrack verwandelt. Aber die heldenmütigen deutschen Seeleute weigerten sich in jedem Falle, die Flagge zu streichen. Nachdem unsere Kreuzer die Kanonen von „Köln“ zum Schweigen gebracht hatten, zogen sie sich zurück und schickten die Zerstörer vor, um den an Bord Befindlichen zu helfen. Aber da begannen die deutschen Geschütze wieder gegen uns zu spielen, so daß „Lion“ gezwungen war, unseren tüchtigen Feind zu versenken. Wir sahen es mit wirklichem Bedauern nach einer so hervorragenden Verteidigung gegen eine vielfache Übermacht.

So ist denn auch unser guter Vertram in ehrenvollem Kampfe, vorm Feind, auf der geliebten See gefallen, treu seinem Flaggeneid, gerade zehn Tage nach seiner Hochzeit, dem Höhepunkte seines Lebensglückes. Ruprecht.

Ernst Bramigt

Oberleutnant zur See

Ernst Hermann Bramigt, am 10.6.1889 zu Weimar als Sohn des Regierungs- und Baurats Ernst Bramigt und seiner Ehefrau Marianne, geb. Behr, geboren, hat den größten Teil seiner Jugend in Dessau verlebt, wohin sein Vater versetzt worden war. Ab Ostern 1896 hat er die Vorschule, ab 1899 bis zum Abiturientenexamen Ostern 1908 das Dessauer humanistische Gymnasium besucht.

Als Seekadett finden wir ihn an Bord in Sonderburg. Auch als Leutnant zur See blieb er noch ein Jahr lang auf S.M.S. „Dresden“. Am 1.10.1912 stieg er dann als Wachleutnant auf das damalige Artillerieversuchsschiff, den großen Kreuzer „Blücher“ über. Auf



des Schulschiffs S. M.S. „Charlotte“ inmitten der abfliegenden Romantik der Segelschiffahrt nach den tropischen Inseln Mittelamerikas, als Säbelfähnrich später auf S.M.S. „Dresden“, zwischendurch im Sommer 1911 zu einem Entfernungsmess-Lehrgang bei der Schiffsartillerieschule

diesem Schiff befand er sich auch bei Kriegsausbruch und hat mit ihm gleich in den ersten Kriegsmonaten an einer ganzen Reihe von Kampfhandlungen teilgenommen. Seine Gefechtsstation war dabei: Artilleriebeobachter im Vormars, von ihr aus hatte er stets einen sehr guten Überblick über die Ereignisse, wie nur wenige seiner Kameraden.

Auf einer Unternehmung in der Ostsee gegen den Finnischen Meerbusen vom 4.—9.9.1914 jagte S.M.S. „Blücher“ zwei russische Panzerkreuzer hinter ihre Minensperren zurück, nahm am 3. November, wieder in der Nordsee, zusammen mit den übrigen Schiffen unserer I. Aufklärungsgruppe an dem Vorstoß gegen die englische Küste und an der Beschießung von Zarmouth teil, und beteiligte sich am 16.12.1914 an der Beschießung von Hartlepool und Scarborough. Durch das heftige Abwehrfeuer der Küstenbatterien verlor „Blücher“ an diesem Tage neun Tote. Am Morgen des 24.1.1915 hatte die I. Aufklärungsgruppe bei einem Vorstoß nach der Doggerbank gerade kehrt gemacht, als sie doch noch mit weit überlegenen englischen Schiffen in's Gefecht kam. Gegen 10 Uhr vormittags meldete Bramigt den Feind: „Fünf Panzerkreuzer der „Lion“-Klasse Steuerbord achteraus in Sicht, Entfernung etwa 180 km, kommen auf.“ In dem entbrennenden Gefecht hatte „Blücher“ als Schlußschiff unserer vier Kreuzer, dem Feinde zunächst, am meisten zu leiden.

Schon bald nach Beginn der Schlacht wurde Bramigt's leicht gepanzerter Beobachtungsstand im Vormars zerschossen und mußte geräumt werden. Bramigt hat dann später, als bereits die Ruderanlaßleitung und die Befehlsübermittlungsanlagen von vorn nach achtern zerstört waren, in dem durch Feuer, Dampf und Rauch erfüllten Zwischendeck eine Befehlsübermittlerkette zum Handruder organisiert und dadurch, wenigstens zeitweise, ein Kurshalten des Schiffes ermöglicht. Daß dieser selbstgewählte Posten im Zwischendeck des Schiffes, das jeden Augenblick zu kentern drohte, ihm keinerlei Aussicht auf Rettung bot, mußte ihm klar sein. Trotzdem hat er dort ausgehalten bis zum Schluß, seinen Leuten als Beispiel, und hat in dem kenternden Schiff den Tod gefunden, in demselben ersten deutschen sogenannten „großen“ Panzerkreuzer, dessen Stapellauf er einst in den ersten Wochen seiner Seekadettenzeit in Kiel hatte bewohnen dürfen. Beider Laufbahnen waren so am Anfang und Ende miteinander verwoben.

Ruprecht.



Karl Brindmann

Vizesteuermann der Reserve

Karl Heinrich Brindmann ist am 26.1.1888 in Hornburg, Kreis Halberstadt, als Sohn des Bürgermeisters August Brindmann und dessen Frau Anna, geb. Böhmann, geboren. Nach bestandener Reifeprüfung wandte er sich dem Schiffbaufach zu. Um Marine-Baubeamter werden zu können, trat er als einj.-freiwill. Baueleve am 1.4.1908 bei der I. Matrosen-Division in Kiel ein und wurde als solcher nebst seinen Kameraden dem Seekadettenjahrgang 1908 zugeteilt. Mit uns kam er alsbald an Bord S.M.S. „Hertha“.

Wenn auch rein äußerlich durch anderen Uniformschnitt etwas unterschieden vom zünftigen Seekadetten, war er doch mit Herz und Sinn ganz einer der Unseren. Ruhe, Umsicht und vollendete Kameradschaftlichkeit machten ihn zu einem beliebten Kameraden. Am 1.1.1909 wurde er zum Obermatrosen befördert.

Nach Rückkehr S.M.S. „Hertha“ aus dem Mittelmeer und glücklich bestandener Fähnrichsprüfung schied Brindmann am 31.3.1909 als Bootsmannsmaat der Reserve aus dem aktiven Dienst, widmete den Sommer 1909 der praktischen Ausbildung auf der Kaiserlichen Werft zu Kiel und studierte dann vom Herbst 1909 an Schiffbau in Charlottenburg. Um den dortigen Akademischen Segler-Verein hat er sich manches Verdienst erworben, war eine Zeit lang Vorsitzender und bewies sein sportliches Können durch Ablegung der Schifferprüfung, hat darüber aber nicht sein Studium vergessen, vielmehr im Herbst 1914 die Diplomprüfung des Schiffbaufaches bestanden.

Vom ersten Mobilmachungstage an gehörte er zur Besatzung des Panzerkreuzers „Blücher“, wurde hier alsbald zum Vizesteuermann der Reserve befördert und nahm als solcher an dem ersten und leider auch letzten schweren Waffengange dieses Schiffes, an der Seeschlacht auf der Doggerbank am 24.1.1915 teil. Überlebende S.M.S. „Blücher“ berichteten später aus englischer Gefangenschaft, daß Brindmann gleich bei einem der ersten Treffer auf seiner Gefechtsstation in der Kasematte gefallen sei. Getreu seinem Flaggeneide, den

er einst mit uns zusammen geschworen, ist dieser prächtige und hoffnungsvolle Charakter für unser Vaterland durch feindliche Übermacht gefallen, als ein leuchtendes Beispiel selbstverständlicher Pflichttreue für kommende Geschlechter.

Ruprecht.

Ulrich Brock

Seekadett

Ulrich Brock wurde am 9.8.1890 zu Königshütte in Oberschlesien geboren und evangelisch getauft. Sein Vater, Dr. Leopold Brock, war damals Direktor des dortigen Gymnasiums, seine Mutter Luise, geb. Girton, die Tochter eines Geistlichen in Ostpreußen. Ulrich besuchte das Gymnasium in Oels, wohin sein Vater inzwischen als Direktor versetzt worden war, und zwar von Ostern 1899 an und verließ es nach gut bestandener Reifeprüfung 1908, um in die Kaiserliche Marine einzutreten.

Schon auf der alten Deckoffizierschule in Kiel lag Ulrich Brock auf meiner Stube. Zusammen kamen wir zur Backbord zwoten Wache S.M.S. „Greya“ und haben hier Freud und Leid der Seekadettenzeit treulich miteinander geteilt.

Die große, dunkle, äußere Erscheinung beherbergte einen forschenden, handfesten, energischen Charakter, der vorbildlich die Zähne aufeinander beißen konnte, wenn harte Aufgaben an ihn herantraten. Gutmütig, ohne Falsch, ernst und treuherzig, errang sich Brock bald allgemeine Beliebtheit unter



all seinen Kameraden, wenn auch nur Wenige seinem bescheiden verschlossenen Wesen innerlich näherzukommen vermochten. Im Dienst ein ganzer Mann, trug er still und zurückhaltend tiefere innere Werte in sich als Mancher geahnt haben mag, gerade als ob er sich, seinen frühen Tod vorausahnend, innerlich habe sammeln wollen.

Am 13.10.1908, nachmittags 3 Uhr, ereignete sich bei den praktischen Übungen im vorderen 21 cm Turm das entsetzliche Unglück. Brock arbeitete unter dem Geschütz. Das vorzeitig auslaufende Geschützrohr zerschmetterte ihm den Schädel. Dumpfe Trauer senkte sich über Schiff und

Befazung. Noch am gleichen Nachmittag gedachte die ganze Besatzung seiner in schlichter Trauerfeier auf dem Mitteldeck. Viele Worte brauchte der Pfarrer nicht zu machen, auch so hatte jeder von uns genug zu tun, dies plötzlich aus heiterem Himmel hereingebrochene Ereignis innerlich zu verarbeiten. Mit stark beschleunigter Geschwindigkeit lief das Schiff auf seinen nächsten Anlaufhafen St. Thomas zu. Die Backbord zwote Wache hielt die Totenwacht am Sarge, der unter Sonnensegeln am Heck aufgestellt war und dauernd mit Eis und Wasser gekühlt werden mußte.

Als bald nach dem Einlaufen am übernächsten Mittag trat Brock seine letzte Fahrt an. In die Kriegsflagge gehüllt, wurde der Sarg im Beisein der ganzen Besatzung eingeseget, und dann über Steuerbord Fallreep in's schwarz ausgeschlagene Boot gegeben und von seiner Seekadettenwache an Land zunächst in die Leichenhalle des Marinehospitals gebracht. Am Spätnachmittag des 16. Oktobers gaben ihm alle Offiziere und Seekadetten, die Freiwache der übrigen Besatzung, eine dänische Kompagnie unter Gewehr, und Tausende der Bevölkerung das letzte Geleit zum nordöstlich der Stadt schön unter alten Bäumen gelegenen Friedhof. Drei Salven krachten über sein Grab, war er doch im Dienst für Flagge und Vaterland geblieben. Dann flog uns nach alter Tradition wieder straffe Marschmusik voran, wieder an Bord, zu neuer Arbeit, neuem Wagen. Du aber, lieber Ulrich Brock, schläfst auch in fremder Erde unter der tropischen Sonne, unvergessen von uns allen.

Nach dem Kriege fand der Schulkreuzer „Hamburg“ Anfang April 1926 das Grab auf der jetzt den Vereinigten Staaten gehörenden Insel in guter Ordnung.

Ruprecht.





Jakob Brodersen

Oberleutnant zur See

„Jak“ Brodersen wurde am 12.4.1889 als fünfter Sohn des inzwischen verstorbenen Kaufmanns Jürgen Brodersen und seiner Ehefrau Marie, geb. Plaetner, in Flensburg geboren. Er wurde im elterlichen Hause, einem alten Flensburger Kaufmannshause, erzogen und besuchte die Oberrealschule I in Flensburg. Seit Jahrhunderten haben sich stets Mitglieder der Familie Brodersen dem Seemannsberufe gewidmet, und die vielen alten Bilder im Hause erzählen von ihren Seefahrten auf Segelschiffen. Schon ein Urgroßvater war mit seinem Schiff an dem Seegefecht gegen die Engländer 1806

beteiligt und wurde mit seinen Offizieren lange Jahre in Gillinghamsbay gefangen gesetzt, nachdem ihm Schiff und Ladung weggenommen waren. Jak Brodersen zeigte früh Liebe zur See und benutzte seine Ferien zu Seereisen nach Norwegen, Dänemark und Schweden. Bei seiner ersten Meldung bei der Kaiserlichen Marine wurde er ein Jahr zurückgestellt, weil er zu schnell gewachsen war; und dieses Jahr benutzte er, um sich in Portsmouth in der englischen Sprache und in Cherbourg in der französischen Sprache auszubilden. Außerdem trieb er Sport und Mathematik und hatte Gelegenheit, viele Schiffe und Einrichtungen der englischen und der französischen Marine kennen zu lernen. Vorher hatte er bereits die dänische, die schwedische und die norwegische Sprache erlernt. Im darauf folgenden Jahr trat er dann als Seekadett in die Kaiserliche Marine in Kiel ein und hat mit großer Begeisterung und mit guter Veranlagung die Seemannschaft erlernt. Als Seekadett machte er mit dem Schulschiff „Victoria Louise“ die Mittelmeerreise und eine Reise nach Norwegen mit, wo ihm die Kenntnisse der Sprache und des Landes sehr zustatten kamen. Nach den verschiedenen Lehrgängen und Kommandierungen war er als Fähnrich z. S. und als Leutnant z. S. auf S.M.S. „Lothringen“ und machte mehrere kurze Auslandsreisen mit. Während des Krieges wurde er als einer der jüngsten Oberleutnants zur See Kommandant eines Torpedobootes und hat als solcher

viele Fahrten in der Ostsee ausgeführt und mit Auszeichnung an der Einnahme von Libau, bei der Beschießung von Baltisch-Port, sowie bei der Beschießung und Wegnahme feindlicher Hilfskreuzer und Handelsschiffe mitgewirkt. Nach der Beschießung von Baltisch-Port lief das Boot auf Minen und flog in die Luft; Kommandant und Mannschaft sprangen über Bord, und es gelang dem Kommandanten mit Hilfe der Bootsmannspfeife trotz dunkler, kalter Novembernacht und hohem Seegang, alle Leute zusammen zu halten, sodaß sie restlos gerettet werden konnten. Eine gute Leistung, welche viel Anerkennung gefunden hat! Bei einer späteren Unternehmung gelang es der Besatzung seines Bootes, ein feindliches Flugzeug abzuschießen und die Insassen gefangen zu nehmen. Anfang 1918 kam er dann mit seinem Boot in die Nordsee und hat dort an vielen Fahrten gegen England teilgenommen. In der Nacht vom 10. zum 11. 7. 1918 lief „S. 66“ auf Minen und ging verloren; in seiner Eigenschaft als Kommandant sorgte Brodersen dafür, daß der größte Teil der Besatzung auf ein Minensuchboot, und ein kleiner Teil seiner Mannschaften unter dem Oberleutnant zur See Kollmann in einer Motorjolle gerettet wurden. Während die letztere nach längerer Irrfahrt von Fliegern bei List auf Sylt aufgenommen wurde, lief das Minensuchboot bald ebenfalls auf Minen, wobei die gesamte gerettete Mannschaft des Torpedoboots mit ihrem Kommandanten unterging.

Jakob Brodersen war verheiratet mit Käthen Bunnenberg, der Tochter eines Tabakimporteurs in Bremen. Kurz nach seinem Tode wurde ihm ein Sohn geboren, der, wie sein Vater Jack genannt, bei seiner Mutter in Bremen erzogen wird.

Brodersen besaß an Kriegsauszeichnungen das EK. 1 und EK. 2, das Oldenburger Friedrich-August-Kreuz 1. und 2. Kl. und die Hanseaten-Kreuze von Hamburg und Lübeck.

Suadicani.





Paul Cording

Leutnant



Paul Heinrich Karl Cording wurde am 28.12. 1889 als Sohn des Großkaufmanns Ferdinand Cording und seiner Gattin Elly, geb. Schwarz, in Hannover geboren. Dort verlebte er auch einen Teil seiner glücklichen Jugend. Schon als kleiner Kerl äußerte er das lebhafteste Interesse für alles, was Militär hieß, besonders aber begeisterte

ihn die Marine. Bücher über diese waren bald seine Lieblingslektüre. Schon in jüngeren Jahren war er ein forschender Knabe, der sich besonders durch Tatkraft, Unererschrockenheit und Geistesgegenwart vor anderen hervortat. Seine Energie hat ihn auch in späteren Jahren nie verlassen. Ein besonderer Zug an ihm war seine Gutmütigkeit und Hilfsbereitschaft; wenn er helfen konnte, tat er es gern und ohne viele Worte.

Nach dem Tode seines Vaters siedelte die Mutter nach Berlin über und von dort, aus der Goetheschule in Berlin-Wilmersdorf, trat er als Primaner in die Kaiserliche Marine als Seekadett ein. Die Schulschiffsreise machte er auf S.M.S. „Greya“ unter unserm strengen, aber gütigen Kapitän zur See Leberecht Maack in die nord- und mittelamerikanischen Gewässer. Der Zusammenstoß des Kreuzers mit einem Segler auf der Neufundland-Bank in dichtem Nebel bei Nacht erregte ihn sehr. Noch mehr aber erschütterte ihn das tragische Ende seines Kameraden Brock. Als Norddeutscher war er eine schwer zugängliche, verschlossene Natur, die sich nur zögernd an andere anschloß.

Auf der Marineschule in Kiel war er in der 1. Kompagnie bei der Inspektion des Oberleutnants zur See Jores. Er schätzte den theoretischen Teil der Ausbildung nicht sonderlich, desto mehr gab er sich dem praktischen Dienst hin. Er war ein gewandter Turner und Fechter, schoß gut und segelte leiden-

schaftlich gern, wie er denn überhaupt allem Sportlichen mit großer Begeisterung nachging. Er malte auch und liebte die Musik sehr. Gar oft erfreute er uns in der Messe auf S.M.S. „Wettin“ und „Thüringen“ durch seine schöne, weiche Tenorstimme, mit der er besonders einfache Volkslieder ergreifend vorzutragen wußte. Seinen Leuten war er immer ein gestrenger, aber gerechter Vorgesetzter. Im allgemeinen verschlossen, taute er doch ab und zu mal auf und war dann ein lustiger, verschmitzter Schelm, der gerne mal die Andern in drolliger Weise mit ihren Schwächen aufzog.

Nachdem er auf S.M.S. „Thüringen“ II. I.O. und I. I.O. gewesen war, bekam er im Herbst 1913 das ersehnte Auslandskommando nach Tsingtau auf „S. 90“, das er jedoch bald mit S.M.S. „Tiger“ vertauschte. Mit diesem Schiff stellte er im August 1914 bei Kriegsausbruch den Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich“ unter Korv.-Kapt. Thierichens in Dienst, nachdem er sich noch schnell mittels F.T. mit Fräulein Ina de Mugica, Tochter des Professors am orientalischen Seminar in Berlin, deren Bild er schon lange im Herzen getragen, verlobt hatte. An den Kreuzfahrten und Erfolgen des „Prinz Eitel Friedrich“ hat auch Cording als I.O. sein vollgerüttelt Anteil. Es hielt schwer, ihn in späteren Tagen zum Erzählen zu bewegen, da ihm jede Ruhmredigkeit fernlag. Beim Einlaufen des Schiffes zur Internierung in New-Port-News gelang es ihm, noch vor der Meldung des Kommandanten, zusammen mit einigen Kameraden an der Bordwand hinab über Leinen und Trossen, teilweise durchs Wasser, das Land zu gewinnen und nach abenteuerlicher Flucht und Reise sich bei dem Marine-Attaché, Kapt. zur See Vop-Ed zu melden, der ihm für die Heimreise behilflich war. Nach mancherlei Fährnissen erreichte er in letzter Minute einen norwegischen Dampfer, auf dem er, verkleidet als norwegischer, abgeheuerter Matrose, die Überfahrt nach Christiania antrat. Schon war England im Norden umschifft, als der Dampfer von einem englischen Hilfskreuzer nach Kirkwall aufgebracht wurde. Bei der Musterung rettete sich Cording nur dadurch, wie er selbst schmunzelnd berichtete, daß er vor dem englischen Offizier, pampig die Hände bis an die Ellbogen in den Taschen, in weitem Bogen mit unnachahmlichem Geräusch und Grazie ausspuckte. Das konnte in den Augen des Engländers unmöglich ein Deutscher tun, der im Begriff stand, abgefaßt zu werden. Endlich kam er in die Heimat, wo ihn die treue Mutter und die liebende Braut empfingen. Er kam leider nicht, wie er sehnlichst hoffte, nach Flandern an die Front, sondern erhielt bei der II. M.D. eine

M.G.K. zur Ausbildung. Seinen Posten füllte er vorbildlich aus. Privatim fand er Anschluß bei Hagen, in dessen Haus er Erholung fand. Nach kurzer Zeit jedoch warf ihn eine tödliche Krankheit, deren Keim er sich wohl in den Tropen holte, und die schon lange in ihm schlummerte, auf ein wochenlanges Siechbett. Die Spezialärzte standen vor einem Rätsel und lange hing sein Leben an einem Faden. Als er endlich genas, mußte er den blauen Rock, den er so stolz getragen, infolge einer ehrengerichtlichen Angelegenheit ausziehen.

Das hat er nie verwunden. Er versuchte, Ablenkung zu finden, indem er bei dem Grafen Pfeil-Ellguth in Schlesien sich landwirtschaftlich betätigte. Mit der ihm eigenen Energie betrieb er jedoch seine Rehabilitierung, bis es ihm endlich im März 1916 gelang, durch Vermittlung verwandter Militärs, der Stationschef der Nordsee, Admiral v. Krosigk, war sein Fürsprecher, in das Grenadier-Regiment Nr. 9 in Stargard i. Pomm. einzutreten, wo er die ganze Laufbahn nochmals von vorne begann. Das ist ihm bitter schwer geworden und erschütternd sind die Briefe, in denen er seinen Zustand schilderte. Aber er setzte sich durch, und war bald vom einfachen Kriegsfreiwilligen zum Offiziersstellvertreter und Aspiranten aufgestiegen.

Anfang April 1916 schloß er mit Inade Mugica den Bund für's Leben und verlebte mit seiner jungen Frau im Riesengebirge acht Tage reinen ungeprüften Glückes. Dann ging es in die Hölle der Westfront, nach Verdun. Mit eiserner Energie übte er strengste Pflichterfüllung. Er war der tüchtigsten und zuverlässigsten Unterführer einer und lag mit der M.G.K. Inf.-Rgt. 14, deren Führer er war, an der gefährlichsten Stelle der traurig berühmten Höhe 304 bei Thiaumont. Diese hat dann am 1.8.1916 auch sein Heldenblut getrunken.

Man hatte ihm schon nach 4 Monaten Frontdienst sein altes Patent wieder in Aussicht gestellt, das wollte und mußte er erringen. Als ihm eine Ordonnanz nach unsäglichster Mühe durch schwerstes Feuer die Mitteilung brachte, daß er das E.K. 2 erhalten und zum Leutnant befördert sei, fand sie ihn, noch warm, im vordersten Feuerneß, tot. Eine vor wenigen Minuten kurz vor ihm krepiierende Granate hatte durch den Luftdruck seinem ehrlichen Ringen ein Ende gesetzt. Auf seinem vergrämten Antlitz lag die Ruhe ewigen Friedens. Im Schützengraben fand er die letzte Ruhe.

Seine Mutter ließ für ihn und den gleichfalls auf S.M. „U.R. 154“ gefallen Bruder auf dem Friedhof seiner Heimatstadt Hannover, auf dem Grabe

des Vaters, einen schönen Stein setzen, der die Insignien zeigt, die Stolz und Schmuck jedes kaiserlichen Seeoffiziers waren, Mütze und Dolch.

Auch unser Paul Cording ist gefallen als echter deutscher Mann, voll stolzer heiliger Pflichterfüllung und heißer Liebe für sein Vaterland, und über seinem Grabe im fernen blutgetränkten französischen Boden leuchtet flammend das heilige Wort: „Dulce et decorum est, pro patria mori.“

Seine Gattin hat sich später wieder vermählt mit dem Fabrikbesitzer Herrn Steinberg, der einem alten märkischen Geschlechte in Luckenwalde entstammt.

Hagen.

Hans Degetau

Oberleutnant zur See

Hans Degetau wurde am 30. 4. 1890 zu Othmarschen, Kreis Pinneberg in Holstein, als Sohn des Privatmannes, früheren Kaufmanns Benjamin Degetau und seiner Frau Olga, geb. Wegener, geboren. Lutherisch erzogen und auf dem Altonaer Realgymnasium trefflich vorgebildet, trat er mit Primareife Ostern 1908 in die Marine ein.

In einem direkt an der Elbe gelegenen Hause aufgewachsen, war es schon vor seiner Schulzeit sein Schönstes gewesen, wenn er auf der Yacht seines Vaters mitsegeln durfte. Früh hatte er bereits sein eigenes Segelboot und verbrachte seine freie Zeit meist segelnd auf der Elbe. So kam es, daß



rich auf S. M. S. „Rheinland“, im Spätsommer 1911 zur Weiterbildung (E. M. - Lehrgang) vorübergehend auf S. M. S. „Prinz Heinrich“. Vom 20. 8. 1911 bis 30. 9. 1912 finden wir ihn dann auf den kleinen Kreuzern S. M. S. „Lübeck“ und „Köln“. Nach dem frühen Tode seines Vaters stand er als Ältester von 9 Geschwistern seiner Mutter treu zur Seite. Zur II. T. D. kom-

er gar keinen anderen Beruf als den eines Seemannes überhaupt in Erwägung gezogen hat, sondern dem Wasser treu blieb. Als Seekadett auf dem Schulkreuzer

„Victoria Louise“

machte er dessen Mittelmeerreise mit und beteiligte sich an dem Mesfinahilfswerk. Nach den Fähnrichskursen fuhr er zunächst als Säbelfähn-

mandiert fuhr er als WO. bis zum Kriegsausbruch 2 Jahre lang auf S.M. Tpbt. „G. 8“, in der 10. Torpedobootshalbflottille zur See, im regelmäßigen Wechsel mit den üblichen LD.-Landkommandos in Wilhelmshaven und mit Weiterbildungskursen im FT.- und Torpedowesen. Dem Wirtshausleben abgeneigt richtete er sich hier in Wilhelmshaven zusammen mit August Cordes eine eigene Wohnung ein und freute sich immer, wenn er Gäste haben und es ihnen behaglich machen konnte. Bei der Mobilmachung stellte er S.M. Tpbt. „G. 179“ (14. Tpbt.-Hfl.) in Dienst. Als dessen WO. erlebte er die ersten 1½ Kriegsjahre und seine Beförderung zum Oberleutnant zur See bei der schwarzen Waffe, vorwiegend in der Ostsee, und erwarb sich am 12.10.1915 das EK. 2. Vom 1.4. bis 30.6.1916 nahm er an einem Kommandanten-Lehrgang auf der U-Schule in Kiel und Eckernförde teil und wurde bereits am 1.7.1916 der U-Flottille Flandern zugeteilt und zum Kommandanten S.M. „UB. 17“ ernannt. Mit diesem Boot machte er von Flanderns Küste aus eine ganze Anzahl Unternehmungen. Für seine schönen Erfolge auf diesen Fahrten erhielt er im Dezember 1916 das EK. 1 und wurde mit der Indienstellung (bei Blohm & Voß in Hamburg) und Ausbildung eines neuen, größeren U-Bootes, S.M. „UC. 68“ betraut. Anfang Februar 1917 erschien er mit diesem Boot wieder bei der U-Flottille Flandern und nahm seine aktive Tätigkeit am Feinde erneut auf. Während eines Vorstoßes nach dem englischen Kanal, wo es Minen in der Nähe von Portland legte, soll S.M. „UC. 68“ nach ungenauen feindlichen Berichten am 5. 4. 1917 bei Sandettie-Bank durch einen Torpedoschuß des englischen U-Bootes „E. 7“ vernichtet worden sein. Der Kommandant und die ganze Besatzung fielen. Fast drei Vierteljahre lang war es unserem in der Crew allgemein beliebten „Hänschen“ vergönnt, bei der U-Flottille Flandern in vorderster Front am Feinde zu stehen, bis auch er zu dem, in der Brügger Messe so oft besungenen Walhall uns entführt wurde, zu der langen Reihe tapferer Flandernrecken, unter denen gerade unsere Crew so besonders zahlreich vertreten ist.

Klein, aber selten ebenmäßig von Wuchs, zeichnete sich Hans Degetau durch adlige Gesinnung und Haltung aus. Bei aller vorbildlichen Straffheit und Selbstzucht machte ihn sein stets heiteres, offenes Wesen zu einem sehr beliebten und geachteten Kameraden, um den wir zusammen mit seiner Mutter und seinen Geschwistern trauern. Keinen Herzens ist auch er von uns gegangen, licht bleibt sein Bild dauernd in unserem Andenken.

Ruprecht.



Bernhard Dinter

Oberleutnant zur See

Bernhard August Julius Theodor Dinter ist am 10.1.1889 auf dem Rittergute Raindorf bei Neisse in Schlesien, das sein Vater Theodor Dinter gepachtet hatte, geboren. Seine Mutter Martha, geb. Nitsche, erzog ihn katholisch. Nach fünfjährigem Besuch der Elementarschule in Raindorf bezog Dinter 1899 das Gymnasium zu Neisse und legte hier Ostern 1908 die Reifeprüfung ab. Als Seekadett auf S. M. S. „Hertha“ lernte er die Schönheiten des Mittelmeeres kennen, aber auch seine Schrecken beim Erdbeben in Messina. Marineschulzeit und Spezialkurse, diese unbekümmerte, fröhliche Fähnrichszeit

flog schnell dahin. Bei seiner Ernennung zum Säbelfähnrich im Herbst 1910 hatte er das Pech auf das brave alte Linienschiff S. M. S. „Brandenburg“ kommandiert zu werden, das als Stammschiff der Reserve-Linienschiffs-Division der Nordsee in Dienst gehalten wurde mit der Aufgabe, im Kriegsfall die Mobilmachung der übrigen drei Schiffe dieses Verbandes durch Verteilung ihrer gut geübten Besatzung unter deren Reservistenbesatzungen zu erleichtern. Dieser besonderen Aufgabe wegen war hier der Ausbildungsdienst fast noch schwieriger und anstrengender als in der Hochseeflotte. Die stille Kleinarbeit, die Dinter hier wie immer, ohne viel Aufhebens davon zu machen, in seiner ruhigen, bescheidenen Art geleistet hat, wurde von seinen Vorgesetzten gern anerkannt. Auch das erste Halbjahr seiner Leutnantszeit blieb er in gleicher Dienststellung auf den Stammschiffen S. M. S. „Wittelsbach“ und „Mecklenburg“, hier nur wenige Tage zur Überführung des Schiffes von Wilhelmshaven nach Kiel. Im zweiten Halbjahr seiner Leutnantszeit wurde er dem „Goeben“-Stamm zugeteilt d. h. der zunächst an Land zusammengestellten Besatzung für diesen neuen Panzerkreuzer. Am 1. 7. 1912 konnte S. M. S. „Goeben“ zu Probefahrten in Dienst gestellt werden, viel bestaunt von allen übrigen Marinestreifen als neuestes Erzeugnis unserer Schiffsbaukunst. Der allgemeine Herbststellenwechsel 1912 brachte auch

Dinter ein neues Kommando. Vom „dicken Schiff“ wurde er zu seiner Freude auf den schnellen kleinen Kreuzer S.M.S. „Stuttgart“ verschlagen, auf dem er über drei volle Jahre, d. h. bis Ende November 1915, verblieb. Abgesehen von einer Sonderunternehmung vom 23.—26. 8. 1914, bei der dieser Kreuzer allein mit wenigen Torpedobooten den Minenleger S.M.S. „Albatros“ beim nächtlichen Minenlegen in Sichtweite der englischen Küste sicherte, war S.M.S. „Stuttgart“ im Verbande der IV. Aufklärungsgruppe an den meisten Vorstößen deutscher Streitkräfte in die Nordsee in den beiden ersten Kriegsjahren beteiligt.

Als im Jahre 1915 mit der schnellen Ausdehnung unserer Marine-Luftflotte deren Offiziersbedarf stark answoll, wurde auch Dinter zu dieser neuen Waffe kommandiert, die größtenteils erst im Kriege entwickelt und geschaffen worden war. Ihr war Dinter, stolz auf diese Auszeichnung, fortan mit Leib und Seele verbunden. Nach seiner ersten Sonderausbildung als Wachoffizier bei der M.L.A. (Marine-Luftschiff-Abteilung) bzw. beim Marine-Luftschiff-Detachement in Dresden wurde er in den verschiedensten Stellungen dieses Dienstzweiges vom F.d.L. (Führer der Luftstreitkräfte) verwendet. Unter seinen vielen Fahrten ist vor allem der Angriff auf Arensburg auf Ösel am 18. 2. 1917 hervorzuheben, den er mit „S.L. 9“, einem Schütte-Lanz-Luftschiff, unternahm. Im Anschluß an diese Unternehmung, bei der es ihm vergönnt war einmal wirklich mit dem Feinde in Gefechtsberührung zu kommen, erhielt er am 16. 3. 1917 das EK. 2.

Auch auf weiteren Fahrten war ihm das Glück gewogen bis zum 21. 8. 1917. Auf der Rückkehr von der Nordsee nach Tondern, seinem damaligen Luftschiffhafen, steuerte er als Kommandant S.M. „L. 23“ am Morgen dieses Tages Horns Riff an. Um 6⁵⁴ vorm. sichtete er 30 Seemeilen westlich von Børbjerg 4 englische Kreuzer der Aurora-Klasse und 15 Zerstörer. „L. 23“ hielt Fühlung am Feinde und wurde von diesem verfolgt, seit 8 Uhr vorm. fehlen alle Nachrichten von ihm. Abends wurde von einem unserer Flugzeuge aus, 25 Seemeilen südwestlich Børbjerg, ein etwa 300 qm großer Öl- und Benzinfleck und einige kleine Holzteile gesichtet, und ein angekohlter Propellerflügel geborgen, sonst aber keine Spuren mehr von „L. 23“ aufgefunden. Nach englischen Meldungen war es abgeschossen worden. Kommandant und Besatzung fielen über der geliebten See, mit wehender Flagge vom Feinde für immer aus den Lüften geholt. Ruprecht.





Adalbert Doeberl

Oberleutnant zur See

Zu den Sonnenkindern unserer Crew gehörte Adalbert Doeberl. Wer von uns hat Doeberl je ernst gesehen? Er gehörte zu denen, die (wie ein altes Soldatenwort sagt) „nur eine Granate umwerfen konnte!“ Daß der „Kleine Adalbert“, wie er schon auf der Schule genannt wurde, jemals in seinem jungen Leben den Kopf hängen ließ, ja, daß er auch nur ein Hindernis ernst nahm, war

völlig ausgeschlossen. Trotzdem war er nicht leichtsinnig, davor bewahrte ihn seine hohe sittliche Bildung.

Schon als ganz junger Fähnrich hatte Doeberl eine geradezu erstaunliche Autorität über seine Untergebenen. Oft habe ich ihn beobachtet und mir die Frage vorgelegt, wie es möglich war, daß dieser Jüngling mit dem Knabengesicht seine Untergebenen um den Finger wickelte, ja, daß er sich alles erlauben konnte! Zweifellos war es seine hohe Allgemeinbildung, die ihm Achtung erzwang. Wenn der kleine schlanke Leutnant Doeberl, in Leder und Lappen gewickelt, von der Kommandobrücke S.M. „U.7“ brüllte: „Mensch, Knetsche sind Sie aber dämlich!“, oder Ähnliches, so konnte man sicher sein, daß Knetsche nicht etwa einschnappte, sondern strahlend antwortete: „Jawohl, Herr Leutnant!“ Der „Kleine Adalbert“, der blutjunge Leutnant, war der geborene Führer!

Über seine Jugendjahre schreibt uns seine zweite Mutter: „Adalbert Hugo Michael Doeberl wurde geboren am 3.2.1889 als der älteste Sohn des 1928 verstorbenen Universitäts-Professors Geheimen Rates Dr. Michael Doeberl in München, wo er auch den üblichen Bildungsgang an der Schule und am humanistischen Gymnasium durchlief. Der katholische „Kleine Doeberl“, wie er schon in seiner Jugend und auch später in Kiel genannt wurde, war vor allem kein schwieriger Charakter. Mit seinem offenen, ehrlichen Wesen und seiner sonnigen Gemütsanlage, „immer lustig und frisch, nie launisch

und verstimmt“ — wie ein Jugendfreund nach seinem Tode schrieb —, mit seinen stets lachenden, klaren, blauen Augen hat er sich schon in der Schule und später am Gymnasium nur Freunde geschaffen. Früh schon stählte er seinen Körper durch vernünftigen Sport auf Bergtouren, beim Radfahren, Schwimmen und Turnen. Er zeigte ein offenes Auge für die Schönheiten der Natur seiner engeren Heimat, früh schon galt seine Bewunderung unserer Marine und ihren Taten zur See. Die Schülerfahrt an die Wasserkante im Jahre 1904 machte aus ihm einen begeisterten Anhänger der Flotte, und zeitigte in ihm den festen Entschluß zur Wahl der Marine als Lebensberuf. Im Frühjahr 1908 trat er mit vier Münchener Kameraden die Reise nach Kiel an. Seine erste Schulfahrt auf S.M.S. „Victoria Louise“ führte ihn ins Mittelmeer. 1909 und 1910 brachten die verschiedenen Kommandos zur Marineschule in Kiel, nach Sonderburg, Mürwik, Munsterlager, und der Herbst 1910 die Erfüllung seines Wunsches nach einem Auslandskommando nach Ostasien auf S.M.S. „Scharnhorst“. Begeisterte Berichte aus dieser Zeit zeugen von seiner wachsenden Liebe zu seinem Berufe, von dem berechtigten Stolz und der Freude an dem Ansehen unserer Flotte im Auslande, aber auch von dem Feingefühl für die Schönheiten der Natur Japans und seiner Kultur. Die prächtigen Briefe aus dieser schönen Zeit und die mit erlesenem Geschmaç erwählten Kunsterzeugnisse jenes Landes sind uns heute ein schönes Vermächtnis und ein kleiner Trost, daß unser lieber Uda schon in jungen Jahren soviel Schönes sehen und mit tiefstem Sinn auch genießen durfte. 1912 brachte den jungen Leutnant z. S. in die Heimat zurück, wo er von Mitte November bis Ende Dezember das Elternhaus genießen konnte. Anfang Januar 1913 kam dann von Kiel die Meldung seines Übertritts zur U'boots-Waffe und sein Kommando auf S.M. „U. 7“, wo er mit seinem hochgeschätzten Vorgesetzten, Kapitänleutnant König, ein geradezu vorbildliches Zusammenleben führte; im Hause seines Kommandanten hat er stets die liebevollste Aufnahme gefunden, wie er auch im Laufe der Zeit mit seinem Freunde Schreiber sich ein reizendes Heim in der Adolfsstraße geschaffen hat, treu behütet von der sorgsamen Wirtin Frä. Grete Vock. Nach des Tages Müß und Arbeit pflegte er mit Genuß den geselligen Verkehr in vielen angesehenen Familien der Stadt und in Hamburg. — Zur letzten Kieler Woche 1914, die so glanzvoll begann, erbat er sich den Besuch seiner Schwester Therese. Es sollte das letzte Zusammentreffen sein. Der 1. August brachte die Nachricht von der Mobilmachung. Vor mir liegen ein paar Zeilen

vom 31. Juli, worin er schreibt: „Die Lage hat sich verschärft. Wir haben ausgerüstet und gehen heute Nacht in See. Es scheint nun doch loszugehen. Ich freue mich darauf; wir werden die Burschen schon kriegen.“ Diese Zuversicht und dieses felsenfeste Vertrauen in seine Waffe hat ihn auch nie verlassen, es durchzieht alle seine Berichte von der Front, macht ihn zum neidlosen Bewunderer der glänzenden Erfolge von „U. 9“, über das er begeisterte Berichte sendet, immer begleitet von dem Wunsche, es möchten auch „U. 7“ ähnliche Erfolge beschieden sein. Das Schicksal hat es aber nicht gewollt. Am 21. 1. 1915 beim Auslaufen aus der Ems, in der Nähe des Borkum-Riff Feuer-schiffs wurde „U. 7“ das Opfer einer verhängnisvollen Verwechslung von deutscher Seite. S.M. „U. 22“ hat aus Versehen „U. 7“ mit einem Volltreffer zur Strecke gebracht.“

Der einzige Überlebende, Bootsmannsmaat Karl Meyer schildert die letzte Fahrt von S.M. „U. 7“ ausführlich in seinem Berichte vom 21. 1. 1915: „Wir waren mit unserem Boot am 20. 1. 1915 mit Kurs nach Zeebrügge von Borkumreede in See gegangen. Es war empfindlich kalt. Der Wach-offizier Oberleutn. z. S. Doeberl und ich übernahmen die Turmwache. Um 9²⁰ Vm. sichteten wir eine Rauchwolke. Wir drehten sofort ab und hielten uns tauchklar. Bald darauf erkannten wir ein mit Kurs nach Emden fahrendes deutsches U-Boot vom Typ U. 19–22. Dieses gesichtete Boot feuerte in etwa 1500 m Entfernung das Erkennungssignal. Das Signal wurde sofort von uns beantwortet. Damit schien die Begegnung abgeschlossen zu sein. Plötzlich drehte das hinter uns fast aus Sicht gekommene andere U-Boot hart herum und folgte uns. Es gab nochmal das Erkennungssignal, von uns wiederum beantwortet. Der Wachoffizier bat den Kommandanten auf den Turm und ich ließ meinen Obermatrosen heraufholen, damit wir Winksignale geben konnten. Der Wachoffizier war ganz erstaunt über die Manöver des anderen U-Bootes und sagte zu mir: „Was mag das Boot bloß wollen?“ „Oh“, antwortete ich, „man traut uns noch nicht recht und will uns etwas näher betrachten.“ Der Kommandant ließ nun stoppen, um jenem Boot das Näherkommen zu erleichtern. Dieses begann uns mit Winkflaggen anzurufen. Unser Obermatrose zeigte „verstanden“. Da sahen wir, daß auf dem andern Boot weiter gewinkt wurde; man konnte unser Zeichen „verstanden“ also von dort nicht sehen, denn die Beobachter mußten mit unbewaffneten Augen in den Hagel und die Böen sehen. Als wir bemerkten, daß der Winkler auf dem andern Boot von seinem

hohen Stand herabstieg, ließ unser Kommandant seinerseits anwinken und befahl den Winkspruch: „Kommandant an Kommandant: Was wollen Sie?“ Da — sehen wir kurz nacheinander zwei starke Luftblasen am Bug des anderen Bootes, das jetzt in ungefähr 400—500 m Entfernung stand, erscheinen. Bruchteile einer Sekunde genügten uns aufzuklären. „Torpedo!“, schrien der Wachoffizier und ich wie aus einem Munde. Ich beugte mich in den Turm und rief: „Beide Maschinen äußerste Kraft zurück!“ Ehe ich mich wieder aufrichten konnte, nahm ich ein leises Surren und Pfeifen wahr, sah einen Schatten im Wasser haarscharf am Bug unseres Bootes vorbeisaußen und — dann kam das Chaos. Ich sah und hörte nichts von einer Detonation. Ich kam erst zu mir, als ich mich mit den drei anderen Leidensgefährten, die mit auf dem Turm gewesen waren, im Wasser fand. Überall aufgeregte See, Blut und unser Schreien. Wir kämpften hart um unser Leben. Mit meinem linken, heilgebliebenen Auge sah ich, wie einer meiner Gefährten nach dem andern unterging. Der Torpedo hatte ganze Arbeit getan. Ich kämpfte verzweifelt allein weiter, da ich das Boot, das auf uns geschossen hatte, näherkommen sah. Ich geriet noch in das Schraubenwasser und sah Menschen über mir arbeiten, um mich aus dem Wasser zu ziehen. Ich erkannte den Oblt. z. S. v. Dewitz, der früher mit mir auf „U. 18“ gewesen war und vermeine noch jetzt seinen ungläubigen, verzweiflungsvollen Ruf zu hören: „Meyer, sind Sie das? Welches Boot war das?!“ — „U. 7“ antwortete ich mit meiner letzten Kraft. — Als man sich auf dem Unglücksboot „U. 22“ um mich zerfetzten, schier leblosen Blutklumpen bemühte, da kam es mir im Halbdusel zum schrecklichen Bewußtsein, daß der Bruder den Bruder erschlagen hatte.“

Dieser Untergang des deutschen U-Bootes „U. 7“ ist eines der tragischsten Ereignisse des Weltkrieges. Ganz besonders tief erschütterte er alle Kameraden der Crew 08, denn auch auf „U. 22“ befand sich einer unserer Crewkameraden. Albrecht von Dewitz, der damalige Wachoffizier von „U. 22“, beschreibt das furchtbare Ereignis wie folgt:

„Nach einer längeren Unternehmung kehrte „U. 22“ am 21. 1. 1915 in die Ems zurück und steuerte von Nordwesten kommend Westerems-Ansegelungstonne an. In der Höhe von Ameland kamen bei starkem Schneesturm mit hohem Seegang die Umrisse eines U-Bootes heraus. In Anbetracht des letzten Funkpruches aus Vorkum: „Vorsicht, englische U-Boote vor der Ems“, mußte es eigenartig berühren, daß unser Erkennungssignal (weißer Stern, der in viele

rote Sterne zerplatzte) nicht erwidert wurde. Trotz der geringen Entfernung (ca. 40 hm) war bei dem Schneegeköber das U-Boot so entstellt, daß es an der Hand des Taschenbuchs der Kriegsflotten für ein englisches gehalten wurde. Um nun Klarheit zu schaffen, wurde mit achterlicher Position an das westlich steuernde Boot heranmanövriert und ein zweites E. S. gefeuert. Nach mehreren Minuten wurde auch drüben ein weißer Stern, aber sehr flach geschossen, der bis zum Hinfall in's Wasser keine roten Sterne zeigte (wie sich später herausstellte, weil er eben zu flach geschossen war). Es muß an dieser Stelle noch betont werden, daß kurz vor dem Inseegehen zu dieser Unternehmung ein Gg-Befehl des F.d.U. mit dem neuen E. S. herauskam, in welchem noch besonders darauf hingewiesen wurde, daß die E. S. so früh und so deutlich gegeben werden mußten wie möglich. Umso mehr wurde Kapitänleutnant Hoppe in seiner Vermutung bestärkt, daß es ein englisches U-Boot sei, das durch das Schießen eines einfachen weißen Sternes, den ja schließlich jedes Fahrzeug hatte, uns täuschen und möglichst nahe heranlocken wollte. Es wurde nun noch ein Weiteres zur Klärung unternommen, indem „U. 22“ mit äußerster Kraft das ebenfalls hohe Fahrt laufende U-Boot aufzuholen versuchte. Nach halbstündiger Fahrt waren wir bis auf 800 m auf gekommen und winkten nun längere Zeit mit Winkflaggen vom höchsten Punkt des Bootes aus an, ohne Antwort zu erhalten. Bei der geringen Entfernung wurde infolge des Schneesturmes das U-Boot als ein englisches angesprochen, und nun abgedreht, um es im Überwasserangriff zu vernichten. Zum Schluß, als unser Anlauf begann, lief „U. 7“ stark Zickzackkurse. Infolgedessen ging der erste Torpedo vorbei, während der zweite Mitte traf.

Es mag sein, daß infolge der anstrengenden Unternehmung und bei dem eisigen Wetter eine gewisse Nervosität den Glauben an die vermeintliche englische Falle unterstützt hat. Immerhin war jeder auf „U. 22“, der das so unendlich Tragische miterlebt hat, der festen Überzeugung eines glänzenden Erfolges über ein englisches U-Boot. Umso furchtbarer war der Moment, als beim Herankommen an die Überlebenden jemand ausrief: „Deutsches U-Boot“. Den Bootsmaat Meier habe ich mit großen Schwierigkeiten retten können, obwohl er bei dem vielen vollgesogenen Zeug drohte, in den Sog der rückwärtsschlagenden Schrauben zu kommen. Als ich dann nach vorne kam, waren die anderen schon größtenteils gesunken. Zwei Leute waren etwa einen halben Meter unter der Wasseroberfläche noch im sinkenden Zustand zu sehen.

Meinen Versuch mit einer Flaggenleine um den Bauch nachzuspringen, verhinderte Kapitänleutnant Hoppe. Tatsächlich wäre bei dem hohen Seegang auch nichts mehr zu machen gewesen. Ob Doeberl noch außerbords geschwommen hat, oder ob er schon mit der Detonation umkam, vermag ich nicht zu sagen.

Ich brauche wohl nicht noch zu erwähnen, wie unsagbar nahe mir das alles gegangen ist, und vor allem wie schmerzlich ich den Tod unseres lieben Doeberl bei dieser Gelegenheit empfunden habe.“

Soweit Albrecht von Dewitz, der wohl von uns allen am meisten gelitten hat.

Einer der besten von uns war dahingegangen. Unendlich Viele sind ihm gefolgt, dennoch hat mich keine Todesnachricht so im Innersten erschüttert wie diese. In dem Strom der Ereignisse fanden viele von uns wohl damals noch nicht den nötigen Abstand. Heute weiß ich, daß mit der Detonation jenes verhängnisvollen Torpedos ein Abschnitt in meinem Leben endete. Die sorglose Jugend war für immer dahin.

In dem uns aufgezwungenen Vernichtungskampf hieß es Durchhalten. Als Adalbert Doeberl die Augen schloß, stand Deutschland auf der Höhe seiner Macht. Der sonnige „Kleine Adalbert“ ist dahingegangen in dem Glauben an ein „größeres Deutschland“.

Vergessen wir es nie!

Eiffe.



Otto Ehrentraut

Oberleutnant zur See

Otto Moriz Ehrentraut, geboren am 21. 12. 1888 zu Berlin als Sohn des Genre-Malers Prof. Julius Ehrentraut und dessen Gattin Katharina, geb. Cahnheim (drei Schwestern und außer ihm noch vier Brüder), besuchte in Berlin das Königl. Wilhelms-Gymnasium; mit Sextaversetzung das Falt-Realgymnasium. 1905 kam er auf das Dorotheenstädtische Realgymnasium, das er Ostern 1908 mit Prima-reife verließ, um im April als Seekadett in die Kaiserliche Marine einzutreten.



Seine erste Reise auf dem Schulschiff S.M.S. „Hertha“, Kommandant Kapitän zur See Couran, unter dem von ihm sehr verehrten und oft in launiger Weise kopierten I. Seekadetten-Offizier Kapitänleutnant Reuter, führte ihn in's Mittelmeer, ereignisreich gemacht durch die seitens der Besatzung des Schulschiffs entwickelte Hilfsstätigkeit nach dem Erdbeben bei Messina im Dezember 1908, bei welcher unser „Ottchen“ Gelegenheit fand zu zeigen, daß er für unglückliche Mitmenschen ein wirklich mitfühlendes Herz besaß. Auf der Marineschule und anschließend auf den Spezialkursen, als erst wenige Berufs- und anderweitige Sorgen das besonnene Dasein von uns jungen Fähnleins bedrückten, war es wohl kaum einer, der an diesem sonnigen, heiteren und in seinem innersten Wesen doch wieder ernst, tief und aufrichtig empfindenden Kameraden achtlos vorüberging, ohne ihn wegen dieser in unserem Beruf besonders wertvollen Eigenschaften liebgewinnen. Seine Liebe und Anhänglichkeit teilte er ehrlich zwischen Kameradenkreis und Elternhaus, war für jede ihm erwiesene Liebe von einer warmen und wirklich aufrichtigen Dankbarkeit und versuchte stets, anderen Freude zu bereiten und aller Unbill des Berufes und Daseins die Sonnenseite abzugewinnen. Dieses Talent wirkte auch auf seine Umgebung stets ansteckend und machte ihn zusammen mit seinen tüchtigen militärischen und feemännischen Eigenschaften bei Vorgesetzten, Kameraden und Untergebenen überall gleich beliebt. Sein lebhaftes, zuweilen an einen Schauspieler erinnerndes Mienenspiel und der nie fehlende Kobold in

seinen ausdrucksvollen großen, dunklen Augen bleibt wohl allen, denen er im Leben nahe gestanden hat, unvergeßlich in der Erinnerung.

Daß unser „Ottchen“, gleichwie der Held Achill bei Homer, auch seine verwundbare Ferse hatte, und zwar in Gestalt seines weichen, leicht beeindruckbaren und demzufolge ewig verliebten Herzens, gehört nun einmal mit zu seinem Erinnerungsbilde. Wer von uns könnte ihn sich vorstellen ohne eine große und flammende Schwärmerei für eine stets in geheimnisvolles Dunkel gehüllte schöne Frau. So war „Ottchen“ als wir ihn kennen lernten als junger Seekadett; und wenig geändert haben sich seine uns lieben Charakterzüge durch all die Jahre der Reife und des Krieges, bis ihn als 28 jährigen U'boots-Kommandanten vor dem Humber die tödliche englische Granate traf, die ihn uns für immer entriß.

Nachstehend einige Daten über seine Offizierslaufbahn: Von Frühjahr 1912 bis 1914 war er auf S.M.S. „Hertha“ erst als Schiffsjungen-Offizier, dann ein Jahr als II. Seekadetten-Offizier. In dieser Zeit hat er sich besonders durch seine befriedigende Tätigkeit und infolge der guten Kameradschaft und des dienstlichen Tones an Bord außerordentlich zufrieden und wohl gefühlt. Im Anschluß an dieses Kommando kam er dann auf S.M.S. „Schwaben“ zur Schiffsartillerieschule. Bei der Mobilmachung blieb er an Bord dieses Schiffes, das dem IV. Geschwader zugeteilt wurde. Wegen ihres Alters blieben diese Schiffe von Unternehmungen im allgemeinen ausgeschlossen zum großen Kummer von „Ottchen“, der unter diesem Zustand sehr litt, weil es ihn an die Front zog. Zuletzt waren diese Schiffe meist im Osten (Libau). Im Oktober 1915 gelang es seinem unnachgiebigen Drängen, auf einen Monat von Bord und zur „Vorposten-Flottille Ost“ in Libau zu kommen; dann zu seiner großen Freude von Dezember 1915 bis März 1916 zur U-Schule. Mitte März 1916 kam er zur U-Flottille Flandern, und zwar gleich als Kommandant eines kleinen Minenbootes „UC. 1“, später „UC. 6“. Mit diesen Booten hat er trotz ihrer geringen Leistungsfähigkeit ausgezeichnete Erfolge erzielt und seine Fähigkeiten als Kommandant erwiesen. Einmal ist er infolge einer Maschinenhavarie vor der Themse-Mündung liegen geblieben, hat aber das Boot unter Segel (mit Bordmitteln aus Hängematten hergestellt, das Sechrohr diente als Mast!) unter Ausnutzung des Stromes und trotz einer, infolge seiner Manövrierunfähigkeit äußerst gefährlichen Begegnung mit einem feindlichen U-Boot glücklich nach Zeebrügge zurückgebracht. Er bekam nun ein neues Boot, S.M. „UC. 39“, auf dem er, kurz nach Eröffnung des „uneingeschränkten“

U'boots-Krieges, bei seiner ersten Unternehmung in der Humber-Mündung am 8. 2. 1917 durch einen Granattreffer des englischen Zerstörers „Trasher“ getötet wurde. Sein durch Wasserbombe schwer havariertes Boot ist gesunken, die Besatzung zum Teil von dem Zerstörer aufgenommen worden, desgleichen die Leiche des Kommandanten. Auf dem St. Andrews Parish-Kirchhof zu Immingham, Graffschaft Lincolnshire, haben seine irdischen Überreste ihre letzte Ruhe gefunden. Möchte die Erinnerung an ihn immer wach bleiben in denen, die ihn geliebt haben.

Grant.

Kurt Faber

Oberleutnant zur See

Als Sohn des evangelisch-lutherischen Kapitänleutnants Walther Faber und seiner Frau Marie, geb. Haars, am 20. 8. 1890 in Wilhelmshaven geboren, kam Richard Erich Kurt Faber schon früh, durch die Versetzung seines Vaters zum Reichsmarine-Amt, nach Berlin und durchlief schnell alle Klassen bis zum Abiturium. Mit 17½ Jahren trat er als Seekadett ein, den Beruf seines Vaters und Bruders ergreifend. Unter Kapitänleutnant Reuter lernte er auf der „Hertha“ die Anfangsgründe der Seemannschaft. Dann kam das Marineschuljahr, das er als Inspektionsältester der 3. Inspektion erledigte. An Lebensjahren war er der Jüngsten einer in der ganzen Crew und er sah mit



seinem scharf geschnittenen, schmalen, energischen Gesicht noch jünger aus, als er war. Und doch verstand es „Fabi“ — so nannten wir ihn fast alle — wie kaum einer der Ältesten, sich in seiner Inspektion Respekt zu verschaffen. Seine vorbildliche Pflichtauffassung, seine leidenschaftliche Liebe zum Offiziersberuf, sein frisches Wesen und vor allem sein musterhaftes und kameradschaft-

liches Verhalten haben ihm im Sturm alle Herzen erobert. Nur um ihrem jungen Ältesten alle Ungelegenheiten zu ersparen, hielt die Inspektion durch dick und dünn zu ihm. Nach den Spezialkursen kam er als Säbel-Fähnrich

nach Ostasien auf S.M.S. „Leipzig“. Was er hier in fernen Landen gesehen und erlebte, hat sich ihm tief eingeprägt. Dem jungen hochbegabten Offizier, der bei Vorgesetzten, Kameraden und Untergebenen gleich beliebt und angesehen war, schien eine glänzende Laufbahn in Aussicht zu stehen. — Nach Deutschland zurückgekehrt, erhielt er das langersehnte Kommando auf ein Schulschiff; keiner war wie er geeignet, Erzieher der Jugend und Bildner unseres Nachwuchses zu werden. Die hohe, tief sittliche Auffassung von dem Offiziersberuf, sein fester Wille, in erster Linie durch das eigene selbstgelebte Vorbild auf Schiffsjungen und Kadetten zu wirken, haben ihn trotz strenger, doch gerechter Behandlung der Untergebenen, zu einem Kadettenoffizier gemacht, wie es nur wenige gegeben hat. Er hat es verstanden, in ihren Herzen eine leidenschaftliche Begeisterung und Hingabe für den gewählten Beruf zu erwecken. Noch auf S.M.S. „Victoria Louise“ traf ihn der Kriegsausbruch. Die ersten Kriegswochen, in denen das veraltete Schiff in der Ostsee Patrouillenfahrten ausführen mußte, brachten ihn zur Verzweiflung, da er tätig und in vorderster Linie mithelfen wollte am Siege des Vaterlandes. Wie eine Erlösung war ihm das Kommando als Adjutant der II. Marinedivision in Flandern; das war so recht nach seinem Herzen! Den Vormarsch nach Belgien, die Flandernschlacht erlebte er in dieser Dienststellung. Zugleich in der vordersten Front und doch in wichtiger verantwortlicher Stellung beim Stabe, hatte er Gelegenheit zu zeigen, was er leisten konnte, war es ihm vergönnt, in offenem Feldkrieg mit dem Feind zu kämpfen. Doch bald war der Feldkrieg zum Stellungskrieg geworden. Der Adjutant, der Patrouillenritte, kühne Streiche, wichtige Ordonnanzmeldungen durchgeführt hatte, wurde zum Bürooffizier am grünen Tisch. Das war nichts für Kurt Faber. Er meldete sich zur Fliegerwaffe. Sein Chef ließ ihn nicht gern gehen, widersetzte sich aber nicht den mehrfachen dringenden Bitten. Kaum ausgebildet, wurde er bald einer der schneidigsten und unerschrockensten Flieger der Flandernfront. Anfang 1916 erhielt er das EK.1. Am 24. 4. 1916 ereilte ihn das Fliegerlos, der Heldentod im Luftkampf. Seine sterblichen Überreste wurden drei Monate später in Holland angetrieben und nach erfolgter Genehmigung der Überführung wurde er auf dem Garnisonfriedhof in Kiel beigesetzt. Pfarrer Philippi hielt seine Grabrede. Er hatte ihn selbst nicht gekannt, hatte aber die Briefe gelesen, die die Vorgesetzten, die Kameraden und die ehemaligen Schiffsjungen und Kadetten den Eltern geschrieben. Aus diesen Briefen erstand das Bild Fabis, so wie er gelebt und

gewirkt, ein Kamerad, der keine Feinde hatte, den alle liebten und achteten wegen seines frischen Wesens, seines edlen Charakters und seiner treuen Kameradschaft, des Untergebenen, der mit Fleiß, Intelligenz und vorbildlicher Tapferkeit restlos bis zum Letzten dem Kommando und dem Vaterlande diente, und des Vorgesetzten, der in den jungen Herzen der Untergebenen die heilige Flamme der Vaterlandsliebe, der Berufstreue und der ernstesten Dienstauffassung erweckte und dem diese ihre Liebe bis über das Grab hinaus bewahrten. Er war ein Offizier im besten Sinne des Wortes, so, wie er sein soll. Menzel.

Carl-Hanno Fischer

Oberleutnant zur See

Carl Conrad Hanno Fischer, wurde am 20.4.1890 in Hamburg, wo sein Vater Conrad Fischer als Hauptmann in Garnison stand, geboren. Hier verlebte er die ersten Jugendjahre und die Eindrücke, die er als kleiner Junge unter Leitung seiner Mutter Henriette Fischer, geb. Müller, im Hamburger Hafen und auf der Elbe gewann, weckten schon damals Liebe und Begeisterung für den seemannischen Beruf in ihm, die, in der späteren Garnisonstadt des Vaters in Köln, wo das Haus der Eltern dicht am Rhein stand, lebendig erhalten blieben. So gab es denn für ihn keinen Zweifel, als er im Jahre 1908 mit Auszeichnung das Abi-Kreuzergeschwader kommandiert zu werden. Ursprünglich für S.M.S. „Nürnberg“ vorgesehen, konnte er dieses Kommando infolge einer Blinddarm-Entzündung nicht antreten, sondern mußte mit einem späteren Transport ausreisen



turienten-Examen bestanden hatte, welchen Beruf er wählen wollte. Er meldete sich als Seekadett und wurde auf S.M.S. „Victoria Louise“ kommandiert, auf der er die Seekadettenreise nach dem Mittelmeer mitmachte. Nach den üblichen Jahren der Marineschul- und der Spezialkursus-Ausbildung hatte er das große Glück, zum

und kam auf das Flaggschiff S.M.S. „Scharnhorst“, auf dem er das Säbelfähnrichs- und erste Leutnantsjahr verblieb und im fernen Ostasien mit offenen Augen unvergeßliche Eindrücke in sich aufnahm. In die Heimat zurückgekehrt, wurde er zunächst auf S.M.S. „Braunschweig“, die später den „König Albert“ in Dienst stellte, als Rollenoffizier kommandiert und kam dann im Herbst 1913 als Wachoffizier zur III. Torpedoboots-Flottille. Ein Friedensjahr der Ausbildung und 1 1/2 Kriegsjahre behielt er dieses Kommando, oft mit seinem Geschicke hadernnd, das ihn anstatt des erhofften frisch-fröhlichen Torpedoboots-krieges mit nächtlichen Angriffen und Taggefechten nur Kriegswachen und U'boots-Sicherung erleben ließ. Mehr als einmal beantragte er seine Abkommandierung zur Unterseebootswaffe, die ihm zunächst immer abgeschlagen wurde, weil Halbflottillenchef und Kommandant den bewährten, tüchtigen Wachoffizier nicht entbehren wollten, bis er endlich am 1. April 1916 das Kommando zur Unterseebootsschule erhielt. Das Vierteljahr Ausbildung, in dem er neben der ernsten Lernzeit noch Gelegenheit hatte, das frühlingsschöne Vaterland zu durchstreifen, ging schnell vorüber und zum 1. 7. ging sein Wunsch in Erfüllung. Er erhielt ein Kommando zur U-Flottille Flandern, bei der sich manch guter Freund und Kamerad schon junge Lorbeeren geholt hatte.

Dem Ziel seiner Wünsche nahe, vollendete sich mit unerbittlicher Tragik und grausamer Schnelligkeit sein Geschick: Am 1. 7. ist er auf der Durchreise zur Front im Elternhaus in Köln zu Besuch, trifft am 3. 7. in Brügge ein und erlebt noch einen Abend in der berühmten U'boots-Messe Flandern, in der treue Kameradschaft und frohes Genießen der Stunde ebenso selbstverständlich und zu Hause sind, wie schneidigster Angriffsgeist und äußerstes Sicheinsetzen für den Erfolg der Unternehmung. Hier erfährt er, daß das Boot, zu dessen Kommandant er ausersehen ist, S.M. „UC. 7“, am nächsten Tage noch eine Fahrt unter dem alten Kommandanten ausführen soll. Gleich meldet er sich freiwillig, ohne vorher noch seinen Koffer ausgepackt zu haben, zur Mitfahrt. Wie manches Mal schon führt auch diesmal das Boot seine Unternehmung erfolgreich durch, doch es kehrt nicht von ihr zurück, sondern wird auf der Rückreise vernichtet, wahrscheinlich von einem englischen U-Boot (vergl. Haag). Mit der ganzen Besatzung, dem Kommandanten, seinem Crewkameraden und Freunde Haag findet auch Carl-Hanno Fischer den Heldentod. Seine Leiche wird am 19. 7. beim holländischen Feuerschiff Schouwenbank angetrieben und von dessen Besatzung nach Seemannsbrauch bestattet.

Unser lieber Carl-Hanno — wir alle kannten und schätzten ihn unter dem Namen „Cuno“ — war ein Soldatenkind, und so war denn seine Lebensauffassung und Charakterveranlagung in erster Linie eine soldatistische. Eine strenge Dienstauffassung und gewissenhafte Pflichterfüllung haben ihm schon in jungen Jahren nicht nur die Achtung seiner Kameraden und Freunde, sondern auch Anerkennung und Auszeichnung durch seine Vorgesetzten verschafft. Mit derselben Selbstverständlichkeit und dem gleichen Schneid, mit dem er freiwillig sich zu seiner Todesfahrt meldete, hat er als junger Leutnant draußen in Ostasien sein Leben eingesetzt, um einen Untergebenen von dem Tode des Ertrinkens zu retten; hierfür wurde er mit der Rettungsmedaille ausgezeichnet, demjenigen Orden, der in Friedenszeiten am schwersten zu gewinnen war, doch machte er hiervon nie Aufhebens, ja berichtete zu Hause erst dann von seiner Tat, als Orden und Begleitbrief auf Urlaub ankamen. War er so, indem er Dienstauffassung und Pflichtgefühl mit vorbildlichem Schneid und glänzender Veranlagung in sich vereinigte, ein überaus tüchtiger Kriegs- und Friedensoffizier, so war er doch nichts weniger als ein Kommiss-Offizier; die Eindrücke der Jugendzeit in Hamburg hatten ihm den Blick geweitet und hanseatischen Geist geweckt. Mit offenen Augen erlebte er die Auslandszeit in Ostasien, und seine Briefe aus jenen Tagen legen Zeugnis davon ab, daß er erkannte, was Deutschland in der Welt vorangebracht hatte und was nötig war, um das Errungene zu befestigen und zu erhalten. Und noch ein dritter Charakterzug im Wesen Cuno Fischers ist uns in Erinnerung, das ist die Rheinische Fröhlichkeit, die er in Köln in sich aufgenommen hatte, sein lebensfrohes, frisches, sonniges Wesen, das ihn uns allen zu einem so beliebten Kameraden machte, wie es deren wenige gab.

Das Gedächtnis an ihn ist unauslöschlich in unseren Herzen eingegraben. Es ist so fest gegründet, wie es unsere Hoffnung und Zuversicht ist, daß am Rhein bald wieder nur deutsche Fahnen wehen und daß von Hamburg wieder Schiffe mit rein schwarz-weiß-roter Flagge nach allen Teilen des Weltmeeres auslaufen werden.

Menzel.





Martin Flex

Oberleutnant der Reserve der Matrosen-Artillerie

Martin Flex gestorben! Als die langen Verlustlisten der ersten Nachkriegsmonate diese traurige Kunde brachten, da schoß es so Manchem von uns in den Sinn: Immer sind es die Besten, die uns der Krieg raubt! Und die Gedanken flogen zurück zu unserer Seekadettenzeit, und sein Bild gewann wieder Leben: Groß und schlank, fein feiner, braun verbrannter Kopf mit dem scharfen Profil, beherrscht von dem frei und kühn blickenden Augenpaar. Und so lebhaft dies die Wunder der großen Welt aufnahm, die sich dem jungen Kadetten erschlossen, so klug wußte es wider-

zuspiegeln, was in ihm lebte. Uns allen war er ein guter, froher, stets hilfsbereiter Kamerad. Manche Stunde sind wir in gleichem Schritt mit ihm gewandert, alte deutsche Weisen singend, von denen er, der unter Studenten aufwuchs, voll war. Ernst und gewissenhaft tat er seine Pflicht. Schwierigkeiten kannte er nur, um sie zu überwinden. Als einer der Besten machte er sein Examen, doch dann schied er am 16. 10. 1909 aus unseren Reihen: aus dem unvermeidlichen Kleinkram des täglichen Dienstes heraus zog es ihn zu tiefer, wissenschaftlicher Arbeit. In Bonn und Marburg widmete er sich dem juristischen Studium, daneben aber betätigte er sich bald führend in der Burschenschaft „Allemannia“.

Die Mobilmachung führte den jungen Referendar als Reserveoffizier der Matrosen-Artillerie wieder in unsere Reihen zurück, und zwar gleich, wie es seinem Temperament entsprach, in die vordersten, nach Flandern. Hier durfte er ihn noch erleben, diesen frisch-fröhlichen Krieg, in dem es nur „vorwärts“ gab. Dort war er dabei mit jeder Faser seines Herzens, und dort in Flandern setzte er auch froh und selbstverständlich seine Gesundheit und sein Leben ein für sein Vaterland. Schon Anfang Oktober 1914 wurde er vor Antwerpen schwer verwundet. Freunde in Karlsruhe pflegten ihn, allein schwerstes Fieber warf ihn immer wieder zurück. Seit jener Zeit ist er wohl nie wieder ganz

gesund geworden. Bald war er wieder draußen in Flandern, erst bei der berittenen Marine-Feldartill.-Abtlg. des Marinekorps, später beim 3. Matrosen-Artill.-Regt., zuletzt als dessen Regiments-Adjutant. Die volle Kriegsdauer hindurch hat er ohne jede Unterbrechung mit seiner Truppe in der Landfront des Marinekorps den Stellungskrieg am rechten Flügel unserer Westfront durchgehalten und sich täglich neu restlos eingesetzt, bis ihm trotz eiserner Energie und Zähigkeit Mitte September 1918 sein geschwächter Körper den Dienst versagte. In Fieberschauern, mit schwerer Rippenfell-Entzündung brachte ihn der Lazarettzug nach Hannover. Nach kurzer, scheinbarer Besserung entwickelte sich dort im Städt. Krankenhaus vollends seine chronische Lungen- und Rippenfellentzündung, der er fünf Monate später, am 21. 2. 1919 erlag. In Eisenach, wo seine und seiner drei Brüder Wiege stand, hat er neben seinem, am 22. 7. 1918 verstorbenen Vater, Gymnasialprofessor Dr. phil. Rudolf Flex, seine letzte Ruhestätte gefunden. Schon am 26. 10. 1919 folgte ihm seine Mutter, Margarete Flex, geb. Pollack, im Tode nach. Der Verlust dreier Söhne und des Vaters hatte ihr das Herz gebrochen.

Auch in Deutschlands Schande und Nacht hat Martin Flex seinen Glauben an das Vaterland und seine Zuversicht nie verloren, er sah „in der tiefen Not seines Vaterlandes weniger ein Unglück, als eine große Aufgabe.“

Es war mir nicht möglich, die Daten über Martin Flex' Dienstzeit restlos zu ermitteln. Er selbst hätte auch nur gelächelt bei der Frage, welche einzelnen Gefechte er mitgemacht, wann er befördert oder das EK.1 erhalten habe. An solchen Dingen lag ihm nichts. Aber wenn er heute ein zweites Leben zu vergeben hätte, er würde es freudig ein zweites Mal opfern für sein Deutsches Vaterland, dem sein großes und heißes Herz ganz gehörte. Und wir, seine alten Kameraden, können durch nichts besser sein Andenken ehren, als wenn wir ihm nacheifern in seinem Glauben und seinen Taten für unser Vaterland.

Werner Hahndorff.





Eberhard Fröhner

Oberleutnant zur See

Eberhard Fröhner ist am 9.2.1889 in Berlin geboren und hat zeitlebens sein Berlinertum (im guten Sinne) nie verleugnet. Ein schlagfertiger Schalk leuchtete ihm fröhlich aus beiden Augen. Seine Eltern, der damalige Professor der Tierheilkunde Dr. Eugen Fröhner und Frau Berta Fröhner, geb. Paret, ließen ihn das Französisches Gymnasium in Berlin bis zum Abiturium besuchen. Dann trat er als Seekadett in unsere Reihen. Die Schulschiffsreise führte ihn auf S.M.S. „Charlotte“ nach Westindien. Marineschule und Waffenlehrgänge folgten. Schließlich kam er Herbst 1910 als Säbelfähnrich auf S.M.S. „Posen“. Als größtes Mitglied der Fähnrichsmesse und als stolzer

Artilleriesfähnrich, Beherrscher aller Entfernungsmesser und Führer einer der neuesten Motorbarkassen hat er in jeder Lage in und außer Dienst seinen Mann gestanden und uns durch seinen trockenen Humor oft erfreut, uns auch über manche unerfreulichen Augenblicke hinweggeholfen. Auch als Leutnant zur See blieb Fröhner auf S.M.S. „Posen“ in verschiedenen Dienststellungen, bis er Anfang 1913 als 3. Wachoffizier auf den, dem I. Geschwader zugeteilten Wiederholer S.M.S. „Blitz“ kommandiert wurde. 1914 vertauschte er diese Stellung mit seinem ersten Landkommando als St.-Offizier bei der neuen Funkstation in Norden.

Bald nach Kriegsausbruch meldete er sich, um an den Feind zu kommen, zur U-boots-Waffe und erhielt bereits im Frühjahr 1915 seine Ausbildung zum U-boots-Kommandanten in den heimischen Gewässern. Anschließend wurde er der neu gegründeten Deutschen U-Flottille Pola zugeteilt. Sein Minenleger-U-boot brachte er gleich mit der Eisenbahn mit. S.M. „UC. 12“ gehörte zu einer Serie der kleinsten deutschen U-Boote, wegen ihres Aussehens scherzhaft „Knurrhähne“ genannt. Das in Deutschland fertig zusammengebaute, nur 125 t große Boot war zum Transport in wenige Teile zerlegt, die auf der

österreichischen Werft in Pola von deutschen Werftarbeitern schnell wieder zusammengesetzt wurden. Von Pola und Cattaro aus hat Fröhner fast ein Jahr lang eine große Anzahl sehr erfolgreicher Minen-Unternehmungen im Adriatischen und Mittelmeer ausgeführt. Am 12. 3. 1916 ist er zum letzten Male zu einer Unternehmung gegen den süditalienischen Kriegshafen Tarent ausgelaufen. Am 16. 3. (oder 17. 3. ?) ist er vor Tarent auf eine Mine gelaufen und mit Boot und Besatzung gesunken. Angeblich soll er bis in die Einfahrt zum Innenhafen vorgeedrungen sein. Sein Boot ist später von den Italienern gehoben worden, wiederhergestellt und schließlich unter italienischer Flagge wieder in Dienst gestellt worden. Die sterblichen Überreste der Gefallenen wurden mit militärischen Ehren auf dem Städtischen Friedhofe von Tarent beigesetzt.

Wir alle, die wir unseren lieben Fröhner gekannt und geschätzt haben, werden ihn nie vergessen. Sein sonniger Humor und seine selbstlose Kameradschaft haben ihm ein bleibendes Denkmal in unser aller Herzen gesetzt. Oehler.

Georg Gaupp

Oberleutnant

Albrecht Ludwig Georg Gaupp, geboren am 24. 11. 1889 in Reife in Schlesien, verlebte seine Jugendjahre ganz in Witten a. d. Ruhr. Mit dem Reifezeugnis des dortigen Reformgymnasiums kam er 1908 zur Marine. „Josphus“, wie ihn die Kameraden nannten, war einer derjenigen, die den alten Offiziertypus der Vorkriegsjahre mit allen seinen markantesten Eigenschaften am meisten zeigten. Selbst einer alten Offiziersfamilie entstammend, hat er während seiner Marinedienszeit an selbstloser Dienstauffassung, an Pflichtgefühl, vorwärtsdrängendem Ehrgeiz und treuem Kameradschaftsgefühl Allen ein Beispiel gegeben. Schon das Fähnrichsexamen bestand er als einer der Besten, in den Inspektionen und an Bord hatte er das Vertrauen und die Anerkennung seiner Vorgesetzten stets in vollem Maße und ward nach dem Säbelfähnrichsjahr auf S. M. S. „Elfaß“



mit anderen Kameraden dazu bestimmt, als Schiffsjungen-Offizier den Nachwuchs heranzubilden und zu erziehen. Wie ihn seine Kameraden schätzten, geht daraus hervor, daß wir im Jahre 1912, als der erste Crewtag in Kiel stattfand, keinen Besseren wußten, als ihn, den wir durch einstimmige Wahl zum Vertrauensmann des Jahrgangs bestimmten. Trotz dieser so erfolgreich begonnenen Laufbahn entschloß er sich doch, nach dem Auslandsjahr auf S.M.S. „Hansa“ als Schiffsjungen-Offizier aus der geliebten Marine zu scheiden. Die Seekrankheit machte ihm viel zu schaffen und Gaupp fürchtete, daß ihn dies in seinem Berufe hindern würde, das gesteckte hohe Ziel zu erreichen! Er trat zu der Armee über und wurde am 31. 7. 1913 als Leutnant zum Oberelsässischen Inftr.-Regt. Nr. 167 kommandiert. Wie sehr er sich auch hier bewährte, geht daraus hervor, daß er bald nach Kriegsbeginn zum Regiments-Adjutanten, der Stellung, die immer das Sprungbrett zu den besseren Kommandos war, ausersehen wurde. Er nahm Teil an den großen Kämpfen im Osten unter Hindenburg, Mackensen und Linsingen, stolz auf seinen Soldatenberuf, begeistert für den Kampf ums Vaterland und ausgezeichnet mit EK. 1 u. 2, dem Ritterkreuz 2. Kl. mit Schwertern des Jähringer Löwen-Ordens und dem österreichischen Militär-Verdienstkreuz 2. Klasse. Die Marinekameraden hat er nie vergessen, von Zeit zu Zeit erhielten seine alten Freunde Grüße von der Front. Kurz vor dem Kriege hatte er schon einen Urlaub bei der Marine verbracht. 1917 mußte er am Blinddarm operiert werden, wobei ihn seine Mutter als Hilfschwester noch pflegen konnte. Auch auf seinem anschließenden letzten Urlaub, Ende Juni 1917, zog es ihn nochmal nach Wilhelmshaven zu seiner alten lieben Nordsee. Dann ging's wieder hinaus an die Ost-Front, wo er das Kommando als 2. Generalstabs-Offizier der 22. Division erhielt. Als Anfang Juli 1917 die Brussilow-Offensive losbrach, erwirkte er sich die Erlaubnis, einen fehlenden Kompagnieführer seines alten Regiments auf wenige Wochen an der Front zu vertreten. Beim Gegenstoß südlich Tarnopol, bei Erstürmung der von russischen Batterien besetzten Uferhöhen jenseits des Sereth seiner Truppe voranspringend, ereilte ihn am 17. 7. 1917 kurz vor seiner Beförderung zum Hauptmann das Soldatenschicksal: Kopfschuß! 1918 holten ihn Mutter und Bruder aus dem fremden Lande, um ihn in heimatlicher Erde zu Witten a. d. Ruhr zu bestatten.

Wir gedenken seiner, unseres ersten Crew-Vertrauensmannes, mit stolzer Wehmut. Mit uns trauern seine Eltern Oberstleutnant a.D. Eduard Gaupp und dessen Gattin Gertraudt, geb. Cardinal von Widdern in Hildesheim. Menzel.

Hermann Glimpf

Oberleutnant zur See

Karl Hermann Glimpf war der Sohn eines preußischen Offiziers, des am 2.10.1909 als Ingenieuroffizier vom Platz der Feste Boyen, in Löben in Ostpreußen verstorbenen Majors Julius Glimpf und seiner Frau Agnes, geb. Schotte. Am 3. 1. 1890 zu Köln geboren blieb Glimpf ohne feste Heimat und verlebte seine Jugendjahre unter ständig wechselnden Eindrücken in Berlin, Posen, Glogau, Metz und Mainz. Offenbar hat der Rhein, der schon an seiner Wiege Pate stand, in den letzten Schuljahren des Jünglings Sehnsucht nach der See geweckt, so daß er gleich nach bestandener Reifeprüfung Ostern 1908 in die R.M. eintrat. Als Seekadett durfte er auf S.M.S. „Charlotte“ die letzte aller Segelschulschiffs-Reisen mitmachen, und zwar nach Westindien. Nach der üblichen Fähnrichsausbildung kam er als Säbelfähnrich auf S.M.S. „Schlesien“ und erhielt zwischendurch eine FT.-Ausbildung. Dann folgt eine halbjährige Dienstleistung als Leutnant zur See auf S.M.S. „Elsaf“. Ab 1.5.1912 bis Ende März 1916 blieb er, fast vier Jahre lang, als I. FT.O. auf S.M.S. „Oldenburg“ im I. Geschwader, mit nur kurzer Unterbrechung durch einen FT.-Kursus fest verheuert.

Der April bis Juni 1916 brachten seine Ausbildung zum U'boots-Kommandanten, anschließend die übliche U'boots-Torpedoffiziers-Ausbildung. Von August 1916 bis Anfang Januar 1917 ist er dann in verschiedenen Stellungen noch bei der U-Schule verwendet worden, dann wurde er als Kommandant S.M. „UB. 20“ der U-Flottille Kurland in Libau zugeteilt. Wegen völliger Vereisung der östlichen Ostsee in dem sehr strengen Winter 1916/17 wurde die U-Flottille Kurland bald stark vermindert. So kam Glimpf mit seinem Boot Ende März 1917 zur U-Flottille Flandern und hat hier einige erfolgreiche Fahrten unternommen, für die er am 21.6.1917 mit dem EK.1 ausgezeichnet wurde.



Nach Vornahme von Reparaturen ist er mit S.M. „UB.20“ am 28.7.1917 zu einer Probefahrt und Tiefendruckprobe aus Ostende ausgelaufen und nicht zurückgekehrt. Feindlichen Berichten nach wurde er beim Auftauchen durch das englische Seeflugzeug 8676 angegriffen und mit einer schweren Bombe beworfen, die im Heck des auftauchenden Bootes detonierte, so daß der Bug des Bootes hoch aus dem Wasser herauskam. Das begleitende Flugzeug 8662 warf daraufhin 2 weitere Bomben, die das Boot in der Mitte an Turm und Tanks beschädigten. Das Boot versank zunächst, schloß wieder senkrecht empor und versank dann nach ungefähr 7 Minuten schnell über den Achtersteven, als es durch die Flugzeuge mit zwei weiteren Bomben belegt war. An Deck des Bootes ist keiner der Besatzung gekommen, und die ganze Besatzung muß als verloren angesehen werden.

Fünf Wochen später, am 7.9.1917, trieb die Leiche des Kommandanten, unseres lieben Glimpf, vom Golfstrom getragen, an der jütischen Küste nördlich von Agger an und wurde dort würdig bestattet. Gerade fast ein Jahr, nachdem Glimpf am 30.9.1916 Gertrud Homann aus Wandsbeck als seine Gattin heimgeführt hatte, wurde so seiner lieben Frau endlich schmerzliche Gewißheit über sein Schicksal, das wie bei so vielen Kameraden zunächst in undurchdringliches Dunkel gehüllt geblieben war. Mit seiner Gattin trauern wir um einen lieben, guten Kameraden, einen geistig sehr regen Offizier mit vielseitigen Interessen, dem es zu seinem eigenen größten Kummer leider versagt geblieben ist, so häufig an den Feind heranzukommen, wie mancher seiner glücklicheren Kameraden. Uns aber wird sein treues stilles Streben stets in Erinnerung bleiben.

Ruprecht.





Paul Grabner

Kapitänleutnant

Paul Alwin Grabner ward geboren am 18. 11. 1888 zu Chemnitz als ältester Sohn des Lehrers Albin Grabner und seiner Frau Anna geb. Lohse, und wurde dort evangelisch-lutherisch erzogen. Grabner war sonach gebürtiger Sachse, und wurde, als er im Jahre 1908 mit uns im Alter von 19½ Jahren in die K.M. eintrat, S.M.S. „Charlotte“ zugeteilt und machte auf diesem Schulschiffe dessen letzte Ausbildungsreise mit, die ihn im Laufe des Jahres in die westindischen Gewässer führte. Schon während des ersten Ausbildungsjahres zeigte er seine Fähigkeiten für den Seeoffiziersberuf, die er sowohl im praktischen Dienst, als auch in den wissenschaftlichen Fächern beweisen konnte. In der Marineschule gehörte er nach seiner Rückkehr im Jahre 1909 der 6. Inspektion an. Nach Erledigung der Spezialkurse bei der Marineinfanterie, in Würwid und in Sonderburg kam er als Säbelfähnrich auf S.M.S. „Schleswig-Holstein“.

Hier spezialisierte er sich — besonders nach seiner Beförderung zum Offizier — auf dem Gebiete der damals an Bedeutung gewaltig zunehmenden neuen „Waffe“, der Funkentelegraphie. Mit dieser Waffe verwuchs Grabner während seiner späteren Dienstzeit ganz und gar. Die Erfahrungen, die ihm dieser Dienstzweig brachte, und die Liebe, mit der er sich ihm widmete, sicherten ihm interessante Kommandos und verantwortungsvolle Posten. So machte er im Jahre 1913, als er HTO. auf S.M.S. „Preußen“, dem damaligen Flaggschiff des II. Geschwaders war, auch einen wissenschaftlichen Kursus in seinem Fache an der Universität Göttingen durch.

Bald nach Kriegsausbruch wurde er dann Flaggleutnant beim Stabe des II. Geschwaders, dessen Flaggschiff inzwischen S.M.S. „Deutschland“ geworden war. Hier an Bord machte er auch die Seeschlacht vor dem Skagerrak mit. Ende 1916 ging er auf S.M.S. „Prinzregent Luitpold“, das Flaggschiff des IV. Geschwaders über, und bald darauf erhielt er auch hier wieder die Stellung des Geschwader-Flaggleutnants, in der er bis Mitte 1918 verblieb. In dieser Eigenschaft hat er auch an der Osel-Unternehmung teilgenommen.

Das Jahr 1918 brachte ihn als Kapitänleutnant mit der Torpedowaffe in engere Berührung, indem er nach einem kurzen Kommando auf der neuen „Karlsruhe“ einen T.O.-Lehrgang in Mürwik durchmachte, nach welchem er als T.O. auf den neuen Kreuzer S.M.S. „Nürnberg“ kam. Sein Wirken war hier freilich nur kurz, da der Zusammenbruch der weiteren Tätigkeit unserer Marine ein Ziel setzte.

Aber nicht nur dem Leben unserer alten R.M. wurde meuchlings ein Ziel gesetzt, auch nach dem Leben Grabners trachtete die tödliche Krankheit, die zu Beginn des Jahres 1919 in einem neuen Ansturm über die Heimat herfiel. Die Grippe raffte ihn am 30. 1. 1919 mitten in der Zeit, die das stolze Ringen in ein Dasein der Erniedrigung und Schmach verwandelt hatte, hinweg. Er starb im Marine-Lazarett Kiel-Feldstraße und ruht auf dem Neuen Friedhof seiner Heimatstadt Chemnitz.

Er überlebte den Krieg, in dem er sich beide eisernen Kreuze und das Ritterkreuz des Sächsischen-Albrechts-Ordens mit Schwertern (2. Klasse) erworben hatte, aber nicht die Demütigung des Vaterlandes!

Sein ruhiges, bescheiden stilles, stets freundliches Wesen steht vor uns, an seine ernste bestimmte Art, an die heiteren, oft schelmisch dreinblickenden Augen denken wir, wenn wir uns mit Stolz unseres viel zu früh dahingegangenen, im Frieden wie im Kriege bewährten, beliebten Kameraden erinnern, dessen Klugheit, Wissen, Fähigkeiten und Charaktereigenschaften eine Mitwirkung an der Wiederaufrichtung des Vaterlandes hätten hoffen lassen. Schlacke.





Rupert Gruber

Oberleutnant zur See

Richard Karl Rupert Gruber wurde am 6. 1. 1890 in Meß geboren. Sein Vater war dort Hauptmann und Kompagniechef im Rgl. bayr. 4. Infanterie-Regiment. Katholisch erzogen, besuchte er von 1895—98 die Volksschule, 1899—1901 das alte Gymnasium in Nürnberg, wohin sein Vater als Platzmajor versetzt war. Zwölfjährig trat er dann im Sommer 1902 in das Rgl. bayr. Kadettenkorps in München ein und blieb dort, bis er als Oberprimaner, Ostern 1908, mit der Be-

scheinigung über die voraussichtliche Erreichung des Abiturientenzeugnisses zur Marine übertreten konnte.

Unter Kapitänleutnant Reuters bewährter straffer Leitung erhielt Gruber seine erste seemannische Ausbildung an Bord S.M.S. „Hertha“ auf deren Reise ins Mittelmeer.

Auf der Marineschule und den anschließenden Spezialkursen wurde Gruber schnell der ganzen Crew bekannt, einmal durch seine stark ausgeprägte bayerische Eigenart, vor allem aber durch sein stets heiteres und fröhliches Wesen, das ihn bald zum Mittelpunkt eines größeren Freundeskreises machte. Große Energie und Frische zeichneten ihn schon damals vor vielen seiner Kameraden aus, weil er das gerade Gegenteil eines Spielverderbers war und trotzdem auf allen Gebieten führende Leistungen erzielte.

Als Säbelführer und in seinen beiden ersten Leutnantsjahren war Gruber an Bord S.M.S. „Deutschland“ kommandiert. Im Herbst 1913 kam er zur 5., späteren 1. Torpedoboots-Halbflotille, als Wachoffizier auf „B. 165“. Je ein winterlicher F.T.- und Minenkursus auf S.M.S. „Württemberg“ und „Albatros“ erweiterten seine Sonderausbildung für die schwarze Waffe, in deren schonungslosem Dienste er sich im Frühjahr 1914 einen ungewöhnlich schweren Gelenkrheumatismus zuzog, der ihn über 6 Monate lang an ein

äußerst schmerzhaftes Krankenlager fesselte. Trotz einer Nachkur in Wiesbaden blieb sein rechtes Bein verkürzt. Aus Tatendrang vorzeitig aus Wiesbaden zurückgekehrt, fand er von Weihnachten 1914 an als 2. Adjutant der 1. Torpedodivision in Kiel Verwendung, bis es seinem ungestümen Drängen gelang, endlich im Februar 1915 vom Arzt das Zeugnis seiner Seedienssfähigkeit wiederzuerlangen. In einem Briefe aus Kiel vom 16.2.1915 schrieb Rupert: „Endlich, endlich ist mein Wunsch erfüllt, ich komme an die Front. Wie sehr dieses ewige Nichtstun bei der jetzigen großen Zeit mir immer an der Seele gestressen hat, wißt ihr ja alle schon längst. Nun bin ich an Bord eines aktiven Schiffes, als Wachoffizier und Torpedooffizier auf S.M. kleinen Kreuzer „Danzig“ kommandiert.“ Wenige Tage später händigte er seiner Schwester Elvira einen versiegelten Abschiedsbrief an seine Angehörigen aus: „Zu öffnen nach amtlicher Mitteilung der Todesnachricht“, in dem er u.a. ausführte: „daß er nie den Entschluß bereue, in die Marine eingetreten zu sein und daß er hoffe, daß sich unter den Nachkommen seiner Familie auch bald mal wieder einer finden werde, der die Liebe zur See von ihm ererbt und dann mit Freuden und in Ehren das stolze Kleid des deutschen Seeoffiziers tragen werde.“

Mitte Mai 1915 lief S.M.S. „Danzig“ bei der Rückkehr von einem Flottenvorstoß gegen die englische Ostküste auf eine Mine und mußte wegen starker Beschädigungen des Achterschiffs außer Dienst gestellt werden. Nach einer sechs-wöchigen vertretungsweise Kommandierung als Wachoffizier auf S.M.S. „Berlin“ stellte Gruber am 1.9.1915 mit seiner alten „Danzig“-Besatzung als 1. Torpedooffizier den neuen kleinen Kreuzer S.M.S. „Wiesbaden“ in Dienst.

Anläßlich Grubers Auszeichnung mit dem EK.2 zu Neujahr 1916 schrieb sein Kommandant an Grubers Mutter: „Ihr Sohn Rupert hat wie immer, so auch in diesen Tagen durch seine unverwüßliche, köstliche Fröhlichkeit viel dazu beigetragen, daß das Weihnachtsfest auch wirklich in der heiteren Stimmung gefeiert wurde, die es zum Freudenfest macht. Als Ihr Sohn seinerzeit hinkend an Bord S.M.S. „Danzig“ kommandiert wurde, da hatte ich schwere Bedenken, ob er in der Lage sein werde, den recht anstrengenden Dienst des wachhabenden Offiziers durchzuhalten. Mit seiner körperlichen Energie, seinem Fleiß und seinem erfrischenden Dienstfeifer ist es ihm aber gelungen, alle Schwierigkeiten auch zu besonders schweren Zeiten zu überwinden. Wir haben ihn deshalb alle lieb als Kameraden und schätzen ihn als tüchtigen Offizier, der — ich bin fest überzeugt davon — die wertvolle und starke Waffe, die seiner

Leitung anvertraut ist, bei sich bietender Gelegenheit zum Schaden des Feindes gut führen wird.“

Und er hat seine Waffe brav geführt, vorm Stagerrat. Der schwere Heldenkampf S.M.S. „Wiesbaden“ gegen die Hauptmacht der englischen Flotte, ihre standhafte Pflichterfüllung bis zum, ach so langsam sich erfüllenden Letzten, wird in der deutschen Seekriegsgeschichte allezeit als ein besonderes Ruhmesblatt weiterleben. Unser Rupert Gruber hat auch sein Anteil daran.

Ruprecht.

Paul Günther

Oberleutnant zur See

Paul Robert Günther ist geboren am 12. 1. 1890 als der Sohn des in Altenburg i. S. lebenden und am 15. 9. 1915 verstorbenen protestantischen Justizrats Ludwig Hermann Günther und seiner Gattin Olga, geb. Schulz.

In Altenburg verlebte er eine sonnige Jugendzeit, an die er auch später sich noch oft und gern in seinen Erzählungen erinnerte. Sein begeisterungsfähiges Herz — uns Allen bekannt — empfing die ersten tiefen und nachhaltigen Eindrücke von des Meeres Schönheit und Erhabenheit während eines Ferienaufenthaltes an der See. Damals faßte der Gedanke, die Offiziers-



laufbahn in der aufstrebenden Marine zu ergreifen, in ihm Grund. So trat er mit dem Abiturientenzeugnis des Altenburger Gymnasiums 1908 in die Kaiserliche Marine ein und wurde zu seiner großen Freude als Seekadett auf S.M.S. „Charlotte“ eingestellt. Im Dienste immer einer

der Ersten, verstand Günther es mit seinem unverwüßlichen Optimismus, über die Schattenseiten hinweg sich den Sinn für alles Gute und Schöne zu bewahren, frohe Stunden zu genießen und zu schaffen. Wer erinnert sich nicht seiner meisterlichen Handhabung der kleinen Drahtkommode, des „halben“ Klaviers in der Ecke von BB II. in der Seekadettenmesse? Auch später hat ihm und

seinen Freunden und Kameraden sein großes musikalisches Talent viele freudige und schöne Stunden bereitet.

Nach der üblichen Erledigung der Marineschule und Spezialkurse, während welcher Zeit er oft mit Menzel und Pistor bei dessen Eltern frohe Tage in der Lüneburger Heide oder bei „Vetter Kunkel“ in Knapps Mühle b. Apenrade verlebte, wurde er als Säbelfähnrich zur Station N. auf S.M.S. „Westfalen“ kommandiert, wo er auch sein erstes Leutnantsjahr zubachte. 1912 kam Günther auf S.M.S. „König Wilhelm“ nach Würwit zur Ausbildung von Schiffsjungen, um bei Kriegsbeginn 1914 nach Hamburg zur Indienststellung des gerade fertig gewordenen Panzerkreuzers S.M.S. „Derfflinger“ kommandiert zu werden, wo er den arbeitsreichen und verantwortungsvollen Posten eines Rollenoffiziers bekleidete. Auf diesem Schiff machte er die erste Kriegszeit mit ihren Vorstößen gegen Hartlepool, die Kreuzerschlacht auf der Doggerbank u. a. mit, wobei er mit dem EK.2 ausgezeichnet wurde. So schön diese Zeit auf dem modernsten Schlachtkreuzer auch war, so sehnte er sich doch nach einem anderen, selbständigeren Betätigungsfelde: der Unterseeboots-Waffe mit ihren großen Erfolgsmöglichkeiten, dem Streben aller tatensfrohen, jungen Offiziere und Mannschaften, die entschlossen waren, alles für ihr Vaterland freudig einzusetzen. Er erreichte seine Abkommandierung von S.M.S. „Derfflinger“ und wurde nach gründlicher Vorbereitung auf einem Kommandantenkursus zu seiner großen Freude zur U-boots-Flottille Flandern als Kommandant S.M. „UB. 6“ kommandiert. Als solcher machte er zwei erfolgreiche Fernfahrten in den Kanal und erhielt im Dezember 1916 das größere Boot S.M. „UB. 37“. Auf dieses wesentlich leistungsfähigere Boot setzte er größte Hoffnungen, doch sollten seine Erwartungen nicht mehr in Erfüllung gehen. Am 2. 1. 1917 lief er mit diesem neuen U-Boot zum Handelskrieg im westlichen Kanal aus und kehrte nicht wieder zurück. Lange Zeit blieb seine schwer gebeugte Mutter, die gleich zu Kriegsbeginn ihre anderen beiden Söhne auf dem Felde der Ehre verloren hatte, und deren letzte und einzige Hoffnung er war, über sein Schicksal im Ungewissen. Nach Kriegsende erhielt sie durch Vermittlung seines früheren „Derfflinger“-Kommandanten, Admiral v. Reuter von der englischen Admiralität die Nachricht, daß „UB. 37“ am 14. 1. 1917 im Kanal untergegangen sei: There were no survivors and nobody picked up! Die englische U-boots-Falle „Penshurst“ hat das Boot durch Geschützfeuer vernichtet. Einzelheiten über den Untergang sind nicht bekannt geworden.

Wenn es Günther auch nicht vergönnt war, große Erfolge zu erringen, da ihn ein ungnädiges Geschick schon zu Beginn seiner U'boots-Laufbahn abrief, so fiel er doch in treuester Pflichterfüllung voll Begeisterung für seine Waffe und im festen Glauben an die Zukunft seines geliebten Vaterlandes. Sein Andenken wird stets in der Erinnerung an die schönste Zeit unseres Lebens fest und unauslöschlich in uns fortleben!

Pistor.

Georg Haag

Oberleutnant zur See

Georg Haag wurde am 23. 4. 1889 zu Neu-Ulm a. d. Donau als Sohn des damaligen Kollegialassessors Philipp Heinrich Haag, späteren Ministerialdirektors und Präsidenten im Württ. Ministerium des Inneren, Philipp von Haag, und seiner ersten Frau Amalie, geb. Ulmer geboren. Den größten Teil seiner Kindheit und Jugendzeit verlebte Haag in Stuttgart, wohin sein Vater 1891 übergesiedelt war. Dort besuchte er das Dillmann-Realgymnasium bis zu der im Juli 1907 abgelegten Reifeprüfung. Anschließend an diese verbrachte er zwei Mo-



nate in England und einige Wochen in Belgien und Paris. Dann widmete er das Wintersemester 1907/08 medizinischen Anfangsstudien in Tübingen, wo er auch als Gast bei der farbenträgenden Verbindung „Normannia“ verkehrte, bis er zu Ostern 1908 als Seekadett in die Kaiserliche Marine eintreten konnte.

Die Seekadettenreise auf S.M.S. „Hertha“ führte ihn rund um das Mittelmeer, auch in das zerstörte Messina. Nach Marineschule und Fähnrichskursen war er als Säbelfähnrich auf S.M.S. „Mecklenburg“ kommandiert, ab Herbst 1911 als Leutnant zur See auf S.M.S. „Ostfriesland“. Ein Jahr später, im Herbst 1912 kam er ins Ausland als WO. auf S.M. Kanonen-

boot „Eber“ an der westafrikanischen Küste. Im Frühjahr 1913 kehrte er mit diesem Schiff in die Heimat zurück. Als Adjutant des Schulkreuzers „Victoria Louise“ war ihm 1913/14 eine zweite schöne Mittelmeerreise beschieden. Im Sommer 1914 sehen wir ihn dann bei der Ausbildung einstiger „Victoria-Louise“-Schiffsjungen auf S.M.S. „König Wilhelm“ in Flensburg-Mürwik.

Mit Kriegsausbruch wurde Haag Kommandant des Kriegsfuerschiffes „Süderpiep“ vor der Elbmündung. Es wurde ihm bei seiner stürmisch vorwärtsdrängenden Begeisterung nicht leicht, sich gerade in den schicksalschweren ersten Kriegswochen mit dieser wenig bedeutsamen Stellung abzufinden. Auf seine Bemühungen um ein Frontkommando hin wurde er Anfang September 1914 als Bataillonsadjutant (III, 1. Mar. Brig., später III/1. Matrosen-Rgt.) der unter Admiral von Schröder neu gebildeten Marine-Division zugeteilt, mit der er schon am 26. 9. nach Flandern ausrücken konnte. Von Brüssel aus trat er hoch zu Ross, Anzug noch „blau“, mit der Truppe über Eppegheem den eiligen Vormarsch nach Mecheln an zur Einschließung der Festung Antwerpen. Auf seine Meldung hin wurde er mit der Führung einer freiwilligen Schwimmer-Sturm-Abteilung betraut, die gegen das Fort Walhem vorgehen sollte, schließlich aber nicht mehr zum Einsatz kam. Als Lohn erhielt er Lob und Händedruck seines Admirals von Schröder. Schwimmend erstürmte er dann mit seinem Bataillon das Schloß Battenbroeck und zog wenige Tage später als Seeoffizier zu Lande in die gewaltige, niedergerungene Seefestung Antwerpen ein. Nach kurzem Einsatz als Besatzung Antwerpener Forts und seemannische Bedienung der Hafenanlagen folgte der Abtransport nach dem soeben eroberten Ostende als erste dortige Marinetruppe zum Küstenschutz, Hafen- und Schleusendienst ab 19. Oktober. Als sich an einem der folgenden Tage zwei englische Zerstörer der noch unbewehrten Hafeneinfahrt näherten, nahm Haag sie unter dem Befehl Sr. Exzellenz von Schröder, der eigentlich „der erste Richtkanonier“ dieser Landungsgeschütze war, mit den Bootskanonen seines Bataillons unter Feuer und zwang sie zur Umkehr. Diese kleine Episode ist in Sven Hedins Buch „Ein Volk in Waffen“ sehr nett dargestellt worden, wie Haag in diesem Buch überhaupt ein besonders hübsches Denkmal gesetzt ist. Am 25. 11. 1914 wurde Haag mit dem im feindlichen Feuer vor Antwerpen errungenen EK. 2 ausgezeichnet.

Als der Bewegungskrieg im Überschwemmungsgebiet der Yser erstickte, folgten Monate verantwortungsvoller Küstenwacht mit unzulänglichen Mitteln, in steter Alarmbereitschaft, in verschiedenen Küstenabschnitten und als Reserve

für die nahe Landfront, verbunden mit umfangreichen Batteriebauten in den Dünen bis zur holländischen Grenze hin. In dieser Stellung hat Haag seinem Kommandeur, Korvettenkapitän Bess, „in vorbildlichster Weise alles abgenommen, was eben nur ein treuer, zuverlässiger Adjutant seinem Kommandeur abnehmen kann“, schreibt dieser. Beide, gleichermaßen feinsinnige Menschen, waren weit über den Dienst hinaus durch das gemeinsame Kriegserlebnis als Kameraden und treue Freunde einander auf's Engste verbunden. Kein Wunder drum, daß beiden der Abschied bitter schwer wurde, als Haag Ostern 1915 in die Heimat zurückberufen wurde. Daß von den jüngeren Seeoffizieren des Marinekorps gerade Haag als erster für die U'boots-Waffe ausersehen wurde „war reiner Zufall, also Schicksal“ schreibt er selbst aus Wilhelmshaven, „doch jetzt ist es entschieden, jetzt geht man in Gottes Namen mit ganzem Hoffen, vollem Können an die neue Arbeit. Militärisch ist es ideal, die Antwerpener Heerstraße kennen gelernt zu haben, und jetzt wieder ganzer Seeoffizier werden zu dürfen.“

Anfang April 1915 wurde er erst der U-Abteilung, dann der U-Schule zu einem der ersten Kommandanten-Lehrgänge auf S.M.S. „Vulkan“ zugeteilt. Noch im Hochsommer wurde er Kommandant erst S.M. „UC. 8“, dann von S.M. „UB. 11“. Nach kurzer Weiterbildung als WO. auf S.M. „U. 19“ bei der III. Unterseeboots-Halbflottille in Emden wurde er Ende November 1915 als Kommandant des kleinen Minenbootes S.M. „UC. 7“ der U-Flottille Flandern zugewiesen. Während seiner etwa halbjährigen Zugehörigkeit zu dieser Flottille erwarb er sich den Ruf, einer der wagemutigsten der dortigen tapferen Kommandanten zu sein. Er schreckte vor keinen Schwierigkeiten zurück und weil ihn auch das stürmischste Wetter nicht im Hafen hielt, ging im Kreise seiner Kameraden über ihn das Wort um, daß er jedes Wetter zwingt. Am 29.3.1916 konnte der Flottillenchef dem so bescheidenen, aber vor freudigem Stolz strahlenden Haag das EK.1 an die Brust heften.

Nach einer ganzen Reihe glückhafter Unternehmungen in den Hoofden sollte er ein neues U-Boot erhalten. Von der letzten, der Übergabefahrt seines alten Bootes an seinen Crew-Kameraden Carl Hanno Fischer (s. d.) ist das am 26.6. ausgelaufene Boot nicht wieder zurückgekehrt. Nach Ausführung einer Minenlegeraufgabe bei der Elbow-Boje am Nordende der Goodwin-Sände vor der Themsemündung ist das Boot, neueren Nachrichten zufolge, auf dem Rückmarsch nach Zeebrügge in der Nähe des Schouwenbank-Feuerschiffes vor der Scheldemündung, anscheinend durch das sogenannte englische

„U-Boot vom Dienst“ am 4.7.1916 abgeschossen worden. Haags Leiche wurde am 24. Juli von S.M. „UB. 16“ beim Schouwenbank-Feuerschiff gefunden und versenkt. Zwei Unteroffiziere wurden später an der holländischen Küste angetrieben und bestattet. Aus der Auffindung dieser Leichen geht hervor, daß S.M. „UC. 7“ über Wasser fuhr, als es getroffen wurde.

Mit Haag ist uns ein reich begabter Kamerad entrisen, der sich mit seinem sicheren Blick für das Wesentliche in den verschiedenartigsten Stellungen bewährt hat, die ihm in seiner ungewöhnlich vielseitigen Laufbahn übertragen wurden. Gesellschaftlich gewandt, sehr belesen und wissenschaftlich interessiert, kunstsinzig und der schönen Dichtkunst mächtig (vergleiche Wafner, Lieder und Gedichte der Unterseeboots-Flottille Flandern 1914—18 und nachstehend), machte sein freimütiger, edler und starker Charakter diesen fähigen Menschen zu einem Kameraden und Freund von unschätzbarem Wert. Mittelgroß, schlank und blond, in stets straffer Haltung, streng gegen sich selbst, mit feinem Taktgefühl und reichem Innenleben, so lernten wir ihn achten und schätzen. Im tiefsten Inneren packte ihn das gewaltige Erleben des Krieges und gab ihm auf der Grundlage seiner tief religiösen, sittlichen Weltanschauung die Kraft, sich mit vollem Bewußtsein, stets freudig an vorderster Stelle einzusetzen bis ihm höchster Heldenlohn ward: Der Lorbeer der Unsterblichkeit. Ruprecht.

Die U-Flottille Flandern.

Was schon der Seekadett einst sich erträumt
In des Friedens wartenden Stunden:
Im Kriege immer am nächsten am Feind!
Das haben wir jetzt gefunden.

Als „scharfe Ecke“ die Nordsee stets galt
Im Frieden beneidet von Andern,
Die schärfste Ecke doch, Gott sei's gedankt,
Ist jetzt hier die Ecke in Flandern!

Und hier erfüllen sich Sehnen und Denken,
Hier schau'n wir das feindliche Land!
Und wir Flandernboote bekämpfen, versenken
Den Feind am feindlichen Strand!

Aus ein, zwei, drei Booten im vorigen Jahr
Erstand unsere junge Flottille.

Gar klein war das Boot, doch eisern war
Und freudig zum Sieg unser Wille.

So sonnig das Herz und jungfroh der Mut,
Für uns gilt kein bängliches Schwanken.
Und genau so jung . . . frisch, freudig und gut
Sind unserer Führer Gedanken!

Vernichtung des Feindes das einzige Ziel!
Wir können den Frieden erwarten.
Gib, Gott, uns Kraft zu dem eisernen Spiel
Und segne du unsere Fahrten!

Für dich, o Kaiser, zu Allem bereit,
Bleibt Sieg oder Tod unser Wille.
Mein Kaiser, das schwört dir auf's neue heut
Deine Flandern-U'boots-Flottille!

Georg Haag †, Kommandant S.M., U.C. 7^a.

Willi Hahn

Fähnrich zur See der Reserve

Willi Hahn, geboren am 6. 4. 1888 zu Meißen in Sachsen, wurde als Sohn des praktischen Arztes Dr. med. Emil Hahn und seiner Frau Maria, geb. Cartharius, evangelisch-lutherisch erzogen und auf der Kgl. Fürstenschule St. Afra zu Meißen bis zum Abiturium vorgebildet. Er widmete sich der Seeoffiziers-Laufbahn, erkrankte aber bereits auf der Seekadetten-Reise durchs Mittelmeer auf S. M. S. „Victoria Louise“ im Winter 1908 an einem Mittelohrkatarrh. Krankheits halber mußte er im August 1909 den Marinedienst aufgeben. Als Fähnrich zur See a. D. wandte er sich auf Wunsch seines Vaters dem Studium der Medizin zu. Daneben setzte er jedoch seine ganze Kraft und Persönlichkeit für die damalige erste praktische Entwicklung des deutschen Flugwesens ein. Er erlernte im Jahre 1911 bei



Deperduffin in Reims selbst das Fliegen. Jene Monate hat er gut ausgenutzt und sich auf dem Militärflugplatz in Reims bei einem Militär-Flugzeug-Wettbewerb und auf der Pariser Aero-Ausstellung im Dezember 1911 gehörig umgesehen. So gewann er einen guten Überblick über den damaligen Stand, namentlich der französischen Luftfahrt, Kenntnisse, die er dann in einem Buche zusammenfaßte, das er 1913 unter dem Titel: „Für mein Vaterland, Das gegenwärtige Militärflugwesen und die Militärluftschiffahrt der europäischen Großmächte, von Willi Hahn“ herausgab^{*)}. Durch die anschauliche und bedrohliche Schilderung der Lufrüstung von Deutschlands Nachbarn in diesem reich bebilderten Werk, sowie durch Vorträge, die er als Ehrenmitglied des Studentischen Luftflotten-Vereins zu Freiburg i. Br. hielt, suchte er für angemessenen Ausbau auch der deutschen Luftflotte nach Kräften zu werben.

Von Kriegsausbruch an finden wir ihn dann als Marineflugzeugführer bis Ende 1914 in Holtenau, dann wechselnd bald in Hadersleben, Apenrade, Johannistal, bald kurz in der Türkei und zuletzt bei der II. Seeflieger-Abteilung in Helgoland. Er war Inhaber des goldenen Seefliegerabzeichens und eingereicht zum EK. 2, das ihn leider nicht mehr erreichte. Kurz nach dem bestandenen Offiziersexamen machte eine bedrohliche Verschlimmerung seines Leidens seiner militärischen Laufbahn als Säbelfähnrich der Reserve ein Ende. Am 1. 1. 1916 mußte er auf Erholungsurlaub das Reservelazarett in Partenkirchen aufsuchen und starb dort bereits am 25. 1. 1916 an Miliartuberkulose im Alter von 27 $\frac{1}{4}$ Jahren. Begraben wurde er auf dem neuen Johannisfriedhof zu Leipzig im Erbbegräbnis der Familie Hennigke, 2. Abteilung Nr. 79, als ein Kamerad, der auf seine Weise bis zuletzt sich rastlos eingesetzt hat „Für mein Vaterland“.

Ruprecht.

^{*)} Ein Exemplar wurde der Crew von den Eltern liebenswürdigerweise gestiftet.



Karsten v. Heydebreck

Oberleutnant zur See

Karsten Ernst Wilhelm v. Heydebreck war der Sohn eines preussischen Offiziers, des späteren Generals der Kavallerie Ernst v. Heydebreck und seiner Frau Hedwig, geb. v. Bzewitz. Am 15. 8. 1889 zu Bornzin, Kreis Stolp in Pommern, geboren, hat Karsten seine erste Schulbildung bis zum siebenten Lebensjahre im Elternhause erhalten und in der Folge die Vorschulen bzw. Gymnasien in Pasewalk, Hannover, Magdeburg, Charlottenburg, Pasewalk und Prenzlau besucht. Dieser durch die wechselnden Kommandierungen seines Vaters verursachte häufige Schulwechsel war eine böse Erschwerung der Schuljahre. Mit dem Prämienzeugnis trat v. Heydebreck schließlich, wie sein älterer Bruder Curd wenige Jahre zuvor (1905), Ostern 1908 in die Marine ein. Die Seekadetten-Ausbildung erhielt er auf S. M. S. „Victoria Louise“. Nach Abschluß der Fähnrichs-Waffenlehrgänge im Herbst 1910



Niederwerfung des Donau-Aufstandes, und dem Sturm auf die Insel Oschokatsch teilzunehmen und sich die Kolonialdenkmünze zu erwerben. Außer ihm waren noch unsere Crew-Kameraden Kiel, Kalau v. Hofe und Köthig an diesem Unternehmen beteiligt. Alle vier sind im Weltkriege vor'm Feinde geblieben, im Tode für's Vaterland wieder vereint.

Nach seiner Rückkehr in die Heimat war v. Heydebreck treu und brav erst einmal gut $\frac{3}{4}$ Jahr lang Kompagnieoffizier der R. 8, I. M. D. in Kiel. Der Herbststellenwechsel 1913 versetzte ihn dann zur I. T. D. und zwar als WO. zur 5. T-Halbflottille auf S. M. Tpb. „S. 166“. Zweieinhalb Jahre ist er in Krieg und Frieden mit diesem Boot zur See gefahren mit nur kurzen Unter-

gehörte er zu den 16 Glücklichen, die dem Kreuzergeschwader in Ostasien zugewiesen wurden. Dort fuhr er als Säbelfähnrich und Leutnant z. S. auf S. M. S. „Nürnberg“, zuletzt als Adjutant dieses Schiffes. Noch als Fähnrich hatte er Gelegenheit im Januar und Februar 1911 an der militärischen

brechungen zu seiner F.T.- und Artillerie-Sonderausbildung. Ende März 1916 begann seine Unterseeboots-Ausbildung auf S.M.S. „Vulkan“. Schon Ende Juli konnte ihm die selbständige Führung S.M. „UB. 6“ anvertraut werden, das er bis Mitte Januar 1917 von Flandern aus vorwiegend in der Nordsee tummelte. Hatte er bereits am 6. 10. 1915 das E.K. 2 erhalten, so errang er sich hier in Flandern zu Weihnachten 1916 durch seine Erfolge, durch Wagemut und Draufgängertum des rechten Kavallerieoffiziers-Sohnes noch das E.K. 1. Fast ein volles weiteres Jahr hat er den Engländern schweren Schaden zugefügt. Längst hatte er ein größeres, stärkeres Boot erhalten. Nach kurzer Bauinformation bei der Weserwerft in Bremen hatte er am 30. 1. 1917 S.M. „UC. 63“ in Dienst gestellt und nach etlichen Probefahrts- und Übungswochen nach Flandern und gegen den Feind geführt.

Vom 18. 10. bis 1. 11. 1917 hatte S.M. „UC. 63“ erfolgreich in der Biskaya Handels- und Minenkrieg geführt und wurde an letzterem Tage von S.M. „UB. 81“ in der Dover-Sperre heimfahrend gesichtet. Schon hatte es seine Funkmeldung über die beabsichtigte Zeit seines Einlaufens in Zeebrügge abgegeben, da wurde es etwa 20 Minuten nach Passieren der großen Necksperrre Dover-Dünkirchen von dem englischen U-Boot „E. 52“ angegriffen und durch Torpedoschuß versenkt. Dabei wurde nur ein Unteroffizier, U-Bootsmannsmaat Marsfall, von den Engländern gefangen genommen, von der übrigen Besatzung niemand mehr gerettet.

Alle, die Karsten näher standen, werden sein sonniges Wesen, seinen nie versagenden Humor und seine grade aufrechte Art nie vergessen. Bei seinen Kameraden sowohl, wie bei seinen Vorgesetzten und Untergebenen gleich beliebt, wird er in unserem Gedächtnis fortleben als unserer Besten Einer.

Schade, Ruprecht.



Hermann Hillebrecht

Einjährig-Freiwilliger (Baueleve)

In Düsseldorf stand Hermann Paul Hillebrechts Wiege. Dort war er am 27.2.1890 als fünftes Kind und vierter Sohn des Stadtobergärtners Fritz Hillebrecht und dessen Frau Agnes, geb. Lücken, geboren. Ostern 1897 trat er in die Vorschule des Städtischen Gymnasiums an der Klosterstraße (jetzigen Hindenburgschule) ein und verließ diese Anstalt Ostern 1908 mit dem Zeugnis der Reife. Wie schon ein Bruder vor ihm, trat er nun als Einjährig-Freiwilliger Baueleve in die Kaiserliche Marine ein und wurde unserem Jahrgang zugeteilt und auf S.M. Schulkreuzer „Hertha“ eingeschifft.

Vor Eintritt in das Mittelmeer besuchte der Schulkreuzer „Hertha“ die Kanarischen Inseln. Von Freitag, den 16., bis Sonntag, den 19.10.1908, unternahmen die Seekadetten und Baueleven dieses Schiffes von Las Palmas aus einen gemeinsamen Ausflug in das Innere der Insel. Dort schon



hat sich Hillebrecht müde u. schlecht gefühlt. Montag verließ das Schiff Las Palmas zur Fahrt nach Queenstown zwecks Reparatur der Ankerlichtmaschine. An diesem Abend war er noch mit sieben Kameraden und dem Seekadettenoffizier bei seinem Kommandanten zu Gaste, mußte dann aber

am Dienstag mittag mit hohem Fieber und Appetitlosigkeit das Schiffslazarett aufsuchen. Bei mehr als 40° Fieber hat Hillebrecht von Dienstag abend ab das Bewußtsein nicht wiedererlangt, lag am Mittwoch ganz ruhig und ist am Donnerstag, den 22.10.1908, früh um 4¹⁰ Uhr in der Höhe von Gibraltar schmerzlos in's Jenseits hinübergeschlummert. Während anfangs Fleischvergiftung als Ursache seiner Krankheit vermutet war, muß doch wohl Typhus infolge des Genußes schlechten Obstes oder Wassers auf Las Palmas vorgelegen haben. Der Ansteckungsgefahr und Quarantäneschwierigkeiten wegen mußte

Hillebrecht bereits am Morgen des 23. Oktober auf See bestattet werden. Drei Baueleven und fünf Seekadetten der Steuerbord I. Wache trugen ihn auf's Mitteldeck, wo die gesamte Besatzung zu eindrucksvoller und würdiger Feier unter Leitung des Pfarrers versammelt war. Unter den Klängen des Liedes „Jesus meine Zuversicht“ wurde seine sterbliche Hülle um 9¹⁰ Uhr vormittags querab von der Nordgrenze Portugals in die rauschenden Wogen des Nordatlantik versenkt.

Mit Hillebrecht haben wir einen ausgezeichnet befähigten, lieben Kameraden verloren, das geht insbesondere aus den damaligen Briefen seiner Vorgesetzten, wie seiner einstigen Lehrer hervor. Sein freundliches gesetztes Wesen, seine tadellose Dienstauffassung, sein Ernst und die große Pflichttreue in allen Dingen sicherten ihm nach dem zweitbesten Halbjahrsexamen den ersten Platz unter seinen Kameraden. Dieser Eigenschaften wegen hatte sein Kommandant, Kapitän zur See Louran, auch versucht ihn zum Übertritt in die Seeoffizierslaufbahn zu bewegen. Aber die Liebe zur Technik ließ Hillebrecht an seiner Berufswahl als Marine-Baubeamter festhalten. Über des groß gewachsenen, schmalen und im Kameradenkreise beliebten Jünglings Grab singt die See ihr ewiges Lied, ihm der in treuer Pflichterfüllung von dannen ging, hoch geachtet und geehrt von allen, die um ihn waren.

Ruprecht.





Arno Hoffmann

Oberleutnant zur See

Emil Ernst Arno Hoffmann wurde am 16. 2. 1889 zu Leipzig-Lindenau als zweiter Sohn des Chemikers und Fabrikdirektors Louis Hoffmann und seiner Frau Adolfine, geb. Schünemann, geboren und von ihnen evangelisch-lutherisch erzogen. Nach dreijährigem Besuch der 12. Bürgerschule kam er Ostern 1898 auf das Thomaskyngmasium zu Leipzig. Schon früh zeigte sich die Neigung zu seinem späteren Berufe. Als Thomaner nahm er mit regstem Interesse an mehreren

Helgolandfahrten des Deutschen Flottenvereins teil und verbrachte seine Ferien oft in Schleswig, der Heimat seiner Mutter. Immer waren es die Schiffe und das Meer, die ihn an die Wasserkante zogen. So bot sich ihm schon in seiner Jugend wiederholt Gelegenheit, seine Seefestigkeit zu erproben und bald reifte in Arno Hoffmann der Entschluß, zur See, zur Marine zu gehen. Zu seiner allergrößten Freude wurde er trotz seiner verhältnismäßig kleinen, aber kräftig breiten Gestalt angenommen und durfte Ostern 1908 mit dem Reifezeugnis des Thomaskyngmasiums zur Einstellung als Seekadett nach Kiel fahren, obschon seine Eltern, denen die lange und weite Trennung hart bevorstand, im Stillen gehofft hatten, Arno würde sich doch noch zum Studium entschließen.

Während der langen Seekadetten-Reise auf S.M.S. „Greya“ nach Nordamerika und Westindien lernten wir Arno Hoffmann als einen beruflich äußerst tüchtigen und zähen Kameraden kennen, dessen heiteres Gemüt und fröhliches Herz ihm schnell allseitige uneingeschränkte Zuneigung erwarb. Froher Lebensmut und ein goldener, nie leichtfertiger Humor paarten sich bei ihm mit hohem sittlichem Ernst und gereifter Selbstzucht in der glücklichsten Weise. In seinem schönen Berufe hat Arno mit großer Liebe gehangen und während der kurzen Urlaubstage stets begeistert vom Marineleben erzählt.

Noch während der üblichen Ausbildung zum Seeoffizier wurde Arno Hoffmann als Säbelführer auf S.M.S. „Rheinland“ im Frühjahr 1911

dem Funkdienst zugeteilt, der damals gerade inmitten einer gewaltigen technischen Entwicklung stand. Ihm ist er lange Jahre treu geblieben und ohne Unterbrechung als Leutnant z. S. und Oberleutnant z. S. als II. und I. FZO. verwendet worden. Erst auf S.M.S. „Rheinland“, dann auf S.M.S. „Elsaß“ ging er mit deren Besatzung am 14. 5. 1913 auf die neue S.M.S. „Kaiserin“ über und befand sich mit dieser bei Kriegsausbruch auf der Nordlandreise. Erst Ende August 1915 gelang es seinen Bemühungen, von der damals zur Untätigkeit verdamnten Hochseeflotte fort und wenigstens einen Schritt näher an die Front zu kommen. Seine Hoffnung, bald mit einem U-Boot an den Feind zu gelangen, ging aber noch nicht in Erfüllung, vorerst wurde er nach kurzer U-boots-Ausbildung als II. militärischer Lehrer für Wachoffiziere zur U-boots-Schule in Eckernförde kommandiert. Besonders schmerzlich war es ihm in dieser Stellung zu sehen, wie Duzende seiner Crew-Kameraden vor seinen Augen zu U-boots-Kommandanten herangebildet wurden und nach und nach an die Front kamen, vor allem aber, daß es ihm nicht mehr vergönnt war, die Skagerratschlacht auf seiner lieben S.M.S. „Kaiserin“ mitzukämpfen. Für treue Pflichterfüllung und seine Verdienste um die Ausbildung von U-boots-Offizieren wurde er am 31. 5. 1917 mit dem EK. 2 ausgezeichnet. Endlich, Anfang Juni 1917, konnte ihm sein Wunsch erfüllt werden, er wurde nun selbst zum U-boots-Kommandanten ausgebildet und Ende August 1917 zur IV. U-boots-Flottille in Emden kommandiert. Wie damals allgemein üblich, sollte er hier zunächst ein bis zwei U-boots-Unternehmungen als Wachoffizier unter Anleitung eines älteren befahrenen Kameraden mitmachen, ehe ihm ein U-Boot zu selbstständiger Führung anvertraut wurde. Schon nach wenigen Tagen, am 2. 9. 1917, ging er als I. Wachoffizier mit S.M. „U. 66“, Kommandant Kaplt. Gerhardt Muhle, zu einer Fern-Unternehmung, seiner sogen. „Konfirmandenfahrt“, nach der Westküste Großbritanniens in See.

Im letzten Brief an die Seinen schrieb er siegesgewiß und froh, aber er legte sein Schicksal in Gottes Hand. „U. 66“ ist von dieser Unternehmung nicht zurückgekehrt. Es blieb verschollen und mußte schließlich nach vergeblichem Warten ab 20. 10. 1917 als verloren angesehen werden. Während anfangs vermutet wurde, daß „U. 66“ auf eine Mine gelaufen sei, deuten neuere englische Nachrichten darauf hin, daß es auf dem Rückmarsche im Oktober in der Nordsee im Gefecht mit englischen Zerstörern durch Wasserbomben vernichtet und mit seiner ganzen Besatzung gesunken ist. Arno's alter Vater hat bei dem Fehlen

genauerer Nachrichten über „U. 66's“ Schicksal noch lange Jahre auf seine Rückkehr aus englischer Gefangenschaft gehofft. Mit ihm und Arno's Braut, Frä. Anni Müller in Göttingen, seiner einstigen Jugendgespielin, beklagen wir den Verlust eines prächtigen und edlen Kameraden. Ruprecht.

Martin Holz

Oberleutnant zur See

Martin Kurt Gottfried Holz war geboren am 4. 8. 1889 in Maldewin, Kreis Regenwalde in Pommern. Er stammte aus einem Pastorenhaufe (Pastor Johannes Holz und Frau Alice, geb. Egidi) und hat auf dem Lande, von 1903 an in Kolzow auf der Insel Wollin eine sonnige Jugend in ungebundener Freiheit verlebt. Deshalb mochte ihm auch wohl später die Schule nicht so recht schmecken. Freilich für Mathematik war er besonders gut begabt, eine Familieneigentümlichkeit. In Ermangelung höherer Schulen in seinem Heimatort besuchte er das Joachimsthalsche Gymnasium in Berlin bis einschließlich Unterprima, ging dann aber noch vor dem ursprünglich angesteuerten Abitur ab, um nicht zu alt zu werden für die Einstellung als Seekadett in die Kaiserliche Marine. Seine Schulschiffsreise machte er mit S. M. S. „Hertha“ in das Mittelmeer. 1909 auf Marineschule, mußte er zu seinem Leidwesen die Schulbank wieder drücken und war daher froh, als ihn die Spezialkurse und später sieht ihn fast noch vor sich, im Ölpäckchen, triefend vor Nässe, das Gesicht beruht, aus der Pinax steigend und dann im typischen Seemannsgang über Deck



die Säbelerzeit wieder mit dem praktischen Dienst in Berührung brachten. Selbst all seine Freizeit widmete er seemännischer Praxis als Miteigner und sehr eifriger Segler des einstigen Fischkutters „Wiking“, den er zusammen mit Bunte und Ruprecht auf Artilleriekursus in den Gewässern rund um die Insel Alsen tummelte. Als Säbelführer fuhr er auf S. M. S. „Blücher“. Man

schlingern. Den Humor hat er auch in den unangenehmsten Lagen nie verloren. Immer war er fröhlich und vergnügt, durch nichts unterzukriegen. Der praktische Dienst bildete sein Hauptelement. Das Schönste war für ihn Rutter- oder Barkassegeln mit seinen Leichtmatrosen. Unvergeßlich sind uns auch noch die typischen Morgenszenen in Erinnerung, der Wettlauf nach der Backstifte in der Fähnrichsmesse, das betrübt Gesicht, wenn er zu spät kam, um noch seinem Schlummer eine weitere Stunde hinzuzufügen. Einmal hat er es fertig gebracht, sich auf dem nicht sehr viel Raum bietenden Büfett in der Fähnrichsmesse „laufend aufzuschießen“ und in dieser äußerst bequemen Stellung weiter zu muldsen.

Noch jetzt kommt man aus dem Lachen kaum heraus, wenn man an sein Auftreten in etwas vorgerückter Stimmung denkt, wenn der Fähnrich Holz die verschiedenen Vorgesetzten nachahmte. Besonders hatte es ihm sein Seekadetteningenieur angetan. Immer jedoch hatte sein Spott etwas Gutmütiges, nie etwas Verlegendes. Rührend war seine treue Kameradschaft. Mir ist nie wieder in meinem Leben ein so hilfsbereiter und gutmütiger Kamerad wie gerade Holz begegnet. Mochte er sich auf den Landgang noch so sehr gefreut haben, wenn ein Kamerad kam und ihn um Vertretung für die Wache bat, hat er wohl kaum nein gesagt. Schlimm war es nur, daß ihn sein Kommando mit unserem guten John zusammen in die drangvoll fürchterliche Enge der Fähnrichsmesse geführt hatte, denn in Punkto Ordnung und Austausch von Wäsche und Uniformstücken gaben sich beide nicht viel nach. Alles in allem, es war ein schönes und sonniges Leben, das Säblerjahr auf S.M.S. „Blücher“.

Das erste halbe Jahr als Leutnant führte ihn auf die Insel Helgoland zur V.M.A.A. Er hat für das Idyllische des Helgoländer Kommandos viel Sinn entwickelt und hat sich dort auch in den einsamen Wintermonaten recht wohl gefühlt, war allerdings in Gefahr, dort sein armes Herz zu verlieren. Das nächste Kommando war wieder für sein jugendliches Dienstalter selten schön und angenehm, er kam als I. O. auf S.M. Tpbt. „D. 4“, das Flottendepeschenschiff mit dem schönen „Sarg“, ein Boot, über dessen tüchtige Manövrier-eigenschaften er die humorvollsten Schilderungen entwerfen konnte. Später kam er zur I.M.D., erhielt Rekruten und träumte wohl schon von einem schönen Auslandskommando, als ihm der Krieg einen Strich durch die Rechnung machte. Auf S.M.S. „Prinz Adalbert“ traf er wieder mit Küstner, seinem Kameraden aus der „Blücher“-Messe, zusammen. Noch am Tage vor seinem Ende begegnete ich ihm in Libau vor dem Kurhause. Vergnügt wie immer,

strahlend winkte er mir zu, wir gingen noch ein paar Schritte zusammen, er war ganz der liebe alte Kerl von früher. Er hatte inzwischen das E.R. 2. Kl. bekommen, worauf wir damals alle sehr stolz waren. Wir verabredeten ein Treffen in den nächsten Tagen und — am nächsten Tage war er bereits tot. S.M.S. „Prinz Adalbert“ wurde beim Auslaufen aus Libau am 23.10.1915, gerade als es beim Feuerschiff auf Kurs gehen wollte, von dem dort schon lange auf sein Opfer lauernden englischen U-Boot torpediert. Nach der Schilderung der begleitenden Torpedoboote sank das Schiff in einigen Sekunden: eine hohe Feuersäule schoß auf, die Masten neigten sich gegeneinander und S.M.S. „Prinz Adalbert“ war von der Wasserfläche verschwunden. Wenn ich mich recht entsinne, wurden nur ein oder zwei Mann (Signalgasten) vom ganzen Schiff gerettet.

Kurz vor seinem Tode hatten seine Eltern Besorgnisse um das Leben seines im Felde stehenden jüngsten Brudes Hans geäußert. In seinem letzten Brief antwortete er daraufhin: „Für das geliebte Vaterland ist kein Opfer zu groß.“ Auf seinem Gedenkstein eingegraben, kennzeichnen diese Worte treffend seine Sinnesart. Allen, die ihn näher gekannt haben, wird unser Holz als ein prächtiger und treuer Kamerad in der Erinnerung fortleben. Gibsone.



Walter Höpfer

Oberleutnant zur See

Jobst Friedrich Walter Höpfer war ein gebürtiger Westfale. Am 14. 1. 1890 als Sohn evangelisch-lutherischer Eltern, des Sanitätsrates Karl Höpfer und seiner Frau Luise, geb. Wellensief, zu Bünde im Kreise Herford geboren, verlebte er dort zusammen mit sechs Geschwistern auch den größten Teil seiner Jugendzeit. Bis Obertertia besuchte er die Bürger- und Knabenschule in Bünde, dann aber die in Bünde damals noch fehlenden höheren Klassen im Realgymnasium zu Quakenbrück bis zum Abiturium 1908.

Als Seekadett auf S.M. Schulkreuzer „Victoria Louise“ im Mittelmeer und als Fähnrich zur See auf der Marineschule und den Spezialkursen bewegte sich sein Leben in den fest vorgezeichneten Bahnen. Immerhin fiel Höpfer, etwa 1,70 m, also mittelgroß und hellblond, schon hier im Kameradenkreise durch sein vornehm ruhiges, gemessenes, doch nie langweiliges Wesen angenehm auf. Gute Leistungen, verlässliche, liebenswürdige Kameradschaft und ein trefflicheres Urteil verschafften ihm bereits in jungen Jahren Ansehen.



Als Säbelfähnrich tat er auf S.M.S. „Hannover“ im I. Geschwader Dienst, und wurde von seinen Vorgesetzten, offenbar seiner Ruhe und Energie wegen, die wohl als hervorstechendste Eigenschaften sein ganzes Wesen beherrschten, mit sicherem Griff besonders dem Artilleriedienst zugeteilt und auf einem Sonderkursus der Schiffsartillerieschule in Sonderburg als Ent-

fernungsmesser ausgebildet. Seine zwei ersten Leutnantsjahre verbrachte er auf S.M.S. „Helgoland“ damals einem unserer neusten Linienschiffe, wiederum im ersten Geschwader. Mitte September 1913 kam er dann als WO. an Bord des kleinen Kreuzers „Danzig“. In dieser Stellung blieb er auch bei Kriegsausbruch. Im Februar 1915 kam Rupert Gruber zu ihm an Bord. Diesem gemeinsamen Kommando der beiden ward ein plötzliches Ende bereitet, als S.M.S. „Danzig“ Mitte Mai 1915 bei der Rückkehr von einem Vorstoß gegen die englische Ostküste durch eine Minenexplosion starke

Beschädigungen des Achterschiffes erlitt und zeitweilig außer Dienst gestellt werden mußte.

Nach etwa sechswöchiger Stellvertretung auf S.M.S. „Stettin“ und längerer Beurlaubung konnte Höpfer, wieder mit Gruber vereint, mit seiner alten „Danzig“-Besatzung den ganz neuen kleinen Kreuzer „Wiesbaden“ am 1.9.1915 in Dienst stellen, von manchem Kameraden wohl beneidet um sein schönes starkes Schiff, das erste einer neuen Kreuzerserie. Nach längeren Probe- und Übungsfahrten wurde der Kreuzer der zweiten Aufklärungsgruppe zugeteilt. Im Februar 1916 erhielt Höpfer das E.K. 2. Als bald darauf endlich der Hochseeflotte etwas größere Bewegungsfreiheit zugestanden wurde, konnten unsere leichten Kreuzer häufiger Vorstöße in die freie See unternehmen, allen voran immer die schnelle „Wiesbaden“. Höpfer wie Gruber haben gerade auf diesen Fahrten, als die Husaren der Flotte, die ganze Schönheit ihres stolzen Seeoffizierberufes tief empfunden.

Weit der Flotte voraus stand S.M.S. „Wiesbaden“ mit ihren Schwesterschiffen am Nachmittag des 31.5.1916, als sich endlich einmal feindliche Schiffe in Reichweite zeigten und die große Seeschlacht vor dem Skagerrak anhub. Wie im Verlaufe dieser Schlacht um 7,45 Uhr abends unsere kleinen Kreuzer und Torpedoboote einen Angriff leichter englischer Streitkräfte auf unsere Spitze durch Gegenstoß abwehrten, dabei überraschend aus dem Dunst im Nordosten des Kampfplatzes schwerstes Artilleriefeuer vom vereinigten, bisher noch unentdeckten Gros der englischen Linienschiffe erhielten, wie S.M.S. „Wiesbaden“ im Abdrehen durch einen schweren Treffer in die Maschinen manövrierunfähig und damit stundenlang das unglückliche Ziel der gesamten feindlichen Linie auf nahe Entfernungen wurde, das alles ist bekannt genug. Nicht bekannt ist uns das Schicksal und Erleben der einzelnen Angehörigen ihrer heldenmütigen Besatzung, denn bis auf Einen deckt sie alle die salzige Flut, der sie einst mit erhobener Schwurhand sich angelobt hatten. Heldenhaft, der ganzen Flotte Deutschlands wie Englands als hochragendes Beispiel unerschütterlicher Treue, Tapferkeit und Zähigkeit hat sich die Besatzung dieses Schiffes einer beispiellosen Übermacht gegenüber bis zu ihrem ehrenvollen Untergang gewehrt. Mit wehender Flagge nahm das Schiff auch unseren lieben Höpfer, dessen trotzige westfälische Standhaftigkeit gewiß als gutes Vorbild für seine Leute gewirkt haben wird, mit ins Wellengrab. Fernste Zeiten werden noch das Lob dieser Helden singen.

Ruprecht.

Werner Kalau v. Hofe

Oberleutnant zur See

Horst Lothar Werner Kalau v. Hofe ist geboren am 3. 10. 1889 in Diedenhofen (Lothringen) als Sohn des Hauptmanns Horst Kalau v. Hofe und seiner Ehefrau Anna, geb. Kirchhoff. Er besuchte die Gymnasien in Diedenhofen, Kassel und Berlin-Charlottenburg und trat im April 1908 als Seekadett in die Marine ein. Auf dem letzten Segelschiff der Kaiserlichen Marine, S.M.S. „Charlotte“, machte er als Seekadett eine Reise nach Westindien und kam nach Er-

ledigung der Marineschule und der Spezialkurse als Säbelfähnrich im Jahre 1910 nach Ostasien auf S.M.S. „Emden“. An Bord dieses im Kriege so bekannt gewordenen Schiffes besuhr er die ostasiatischen Gewässer u. gehörte auch zum Landungskorps dieses Schiffes, das den Aufstand auf der Insel Ponape niederschlagen half. Hierbei tat er sich besonders hervor und



wurde dafür mit dem Mil.-Ehrenzeichen 2. Kl. ausgezeichnet. Im Herbst 1911 wurde er zum Leutnant zur See befördert und kehrte ein Jahr später in die Heimat zurück, wo er auf ein Torpedoboot kommandiert wurde. Kalau v. Hofe war der Typ des altpreussischen Offiziers. Durch seinen vornehmen Charakter u. liebenswürdiges, kameradschaftliches Wesen hatte er sich alle Herzen erobert.

Er war ein hervorragender

sofort zu der Fahrt. Waren die Boote auch veraltet, so war das Personal auf ihnen umso besser, sodaß immerhin ein Erfolg erhofft werden durfte. Leider hatte der Feind über Holland vorzeitig von dem Unternehmen Kenntnis erhalten. Infolgedessen stießen die Boote am 17. 10. 1914 unerwartet auf einen weit überlegenen Feind. Der Ausgang des Gefechtes konnte nicht zweifelhaft sein, denn die Engländer eröffneten das Feuer schon auf eine Entfernung, auf der unsere alten Boote mit ihren 5-cm-Geschützen noch gar nicht schießen konnten. Unsere Boote gingen aber nach gutem deutschem Torpedobootsbrauch sofort zum Angriff vor, um möglichst noch an den Gegner heranzukommen. Als die Bedienung des achteren Geschüzes auf Kalau's Boot ausgefallen war, sprang er hinzu und bediente das Geschütz ganz allein, bis auch er tödlich verwundet zusammenbrach. Ein Bild treuester Pflichterfüllung bis zum letzten Augenblick. Als sein Boot unterging, legten ihm die Überlebenden der Besatzung einen Rettungsring um, und so wurde er treibend von den Engländern aufgenommen. Während der Überfahrt nach England erlag er aber seinen schweren Verwundungen. In Shotley bei Harwich wurde Kalau v. Hofe mit allen militärischen Ehren unter der deutschen Kriegsflagge auf dem dortigen Marinefriedhof beigesetzt. Sein Grab liegt mit dem Blick über den Kanal nach Deutschland zu. Hans v. Stosch.





Harald v. Keyserlingk

Oberleutnant zur See

Harald Hans Raimund Kurt Karl-Albin v. Keyserlingk ist in Berlin geboren am 19.1.1889 als Sohn des Oberstleutnants z. D. v. Keyserlingk und seiner Gattin, einer geborenen von Pelet-Narbonne. Nach Erziehung im elterlichen Hause und Besuch des Bismarck-Gymnasiums in Berlin trat er 1902 in das Kadettenhaus zu Naumburg a. S. ein. Im Jahre 1906 kam er nach der Hauptkadetten-Anstalt Groß-Lichterfelde und trat nach Bestehen seines Armeekorps-Fähnrichs-Examens im April 1908 als Seekadett zur Kaiserlichen Marine über. Die Winterreise des Schulschiffes „Freya“ führte ihn nach Nord- und Mittel-Amerika. Nach Bestehen seines Examens wurde er zum Fähnrich

zur See befördert und nach weiterer Ausbildung 1911 zum Leutnant z. S. ernannt. Er tat Dienst auf S. M. S. „Schlesien“ und als Wachoffizier an Bord des Flottillen-Bootes der V. Flottille (Kommandant Kapitänleutn. Loening).

Der Beginn des Weltkrieges fand Harald v. Keyserlingk auf dem Posten der Botschaftswache in Konstantinopel. Von hier aus beteiligte er sich als türkischer Torpedoboots-Kommandant an den verschiedensten Unternehmungen im Schwarzen Meer gegen die russische Flotte und nahm auch an der Beschließung von Odessa teil, wo sein Boot im Hafen ein russisches Kanonenboot zum Sinken brachte. Als Kapitänleutnant Freiherr v. Firk's nach gelungenem Ausbruch durch die Blockade der Dardanellen in Smyrna mit seinem kleinen Torpedoboot von Entente-Seestreitkräften blockiert war, wurde Harald v. Keyserlingk über Land von Konstantinopel nach Smyrna geschickt, einmal um dem Boot neue Torpedos zu bringen und sich gleichzeitig an dem erneuten Durchbruch selbst mit zu beteiligen. Trotz zahlenmäßig und an Gefechtskraft weit überlegener feindlicher Bewachungs-Streitkräfte gelang es unter Leitung des Kapitänleutnants Freiherrn v. Firk's im Schutze der Morgendämmerung durch die Blockade zu brechen und später einen feindlichen Truppentransporter zum Beidrehen zu zwingen. Leider versagten die mitgebrachten Torpedos

(Grundgänger, Witehead-Torpedos!), so daß es dem Truppentransporter gelang, englische Zerstörer zur Hilfe zu rufen. Trotzdem diese bereits in Sicht waren, wurde nochmals versucht, mit dem erst an Deck zusammenzusetzenden 3. Torpedo den Transportdampfer zu versenken, aber auch dieser Torpedo versagte, und das Boot mußte nunmehr den Truppentransporter im Stich lassen. Von allen Seiten umstellt, blieb ihm nichts anderes übrig, als auf die griechische Insel Chios aufzulaufen, um sich nicht den Engländern ergeben zu müssen. Von letzteren wurden aber die griechischen Hoheits-Gewässer nicht respektiert, sondern auf das stillliegende Boot unentwegt geschossen. Die türkische Besatzung und die beiden deutschen See-Offiziere wurden nun von den Griechen interniert, und so kam v. Kepsferlingk mit Kapitänleutnant von Firk's nach Syra. Von dort wurden die beiden Offiziere bald nach Athen gebracht und hatten dann später Gelegenheit, über Saloniki, das bald darauf von den Entente-Mächten besetzt wurde, nach Deutschland zurückzukehren. Die griechische Königin, die Schwester S.M. des Kaisers, hat sich dieser beiden Offiziere angenommen und alles getan, was in ihren Kräften stand, um die von den Engländern durch Neutralitätsbruch verursachte Internierung zu erleichtern und ihnen die Rückkehr nach der Heimat zu ermöglichen. Nach Deutschland zurückgekehrt, nahm v. Kepsferlingk an verschiedenen Ausbildungskursen für die Unterseeboots-Waffe teil und wurde dann Kommandant in der U-Flottille Kurland in Libau. Als die dortigen Eisverhältnisse eine Verwendung von U-Booten unmöglich machten, wurde er vorübergehend als U-boots-Kommandant nach Flandern kommandiert. Er übernahm S.M. „UB. 36“ in Kiel und gelangte nach schwieriger Überfahrt Anfang 1917 nach Zeebrügge. Von hier aus, dem schwierigsten und gefahrvollsten Posten seiner Waffe, machte er mehrere erfolgreiche Unternehmungen. Von seiner ersten Unternehmung kehrte er mit einem norwegischen Dampfer zurück, der Lebensmittel für England an Bord hatte. Als er am 10.5.1917, obwohl sein Boot bei der letzten Sturmfahrt nach Boulogne sehr gelitten hatte und wohl noch kleinere Reparaturen zu erledigen waren, dennoch zu einem neuen Unternehmen in den Kanal hinausging, kehrte er von dieser Fahrt nicht mehr zurück. Da keine sicheren Nachrichten von feindlicher Seite über den Verbleib des Bootes vorhanden sind, ist anzunehmen, daß „UB. 36“ in den großen Minenfeldern des Dover-Gebietes umgekommen ist. Eine schwedische Meldung, die auf „UB. 36“ bezogen werden könnte, besagt, daß ein norwegischer Dampfer unter Führung eines französischen Lotsen Mitte

Mai im östlichen Kanal ein unter Wasser fahrendes U-Boot gerammt und versenkt habe. Nach der Ramming sei außer viel Öl auch eine deutsche Matrosenmütze an die Oberfläche gekommen. Der Lotse habe eine Belohnung von 10000 Franken erhalten.

Harald v. Kepsferlingk war bei seinen Vorgesetzten, Kameraden und Untergebenen ein gleich geschätzter und beliebter Offizier. Seine Untergebenen, mit denen er in treuer harter Pflichterfüllung in den Tod ging, schwärmten für ihn. Durch seine vornehme gerade Denkungsart und sein bescheidenes Wesen, das er mit einer ungezwungenen Fröhlichkeit vereinte, war er überall und besonders im Kameradentreise gern gesehen.

Wedig Fehr. v. Kepsferlingk.

Wilhelm Kiel

Oberleutnant zur See

Maximilian Eduard Albert Wilhelm Kiel stand mitten im erfolgreichsten und tatenreichsten Abschnitt seines Lebens, als ihn der Tod abrief. Er war geboren am 6.9.1889 zu Beverstedt, Kreis Geestemünde, als ein Sohn des ex. Luth. Apotheken-Besizers Hugo Kiel und seiner Frau Mathilde, geb. Wiedemann. Den Hauptteil seiner Jugend hat er im schönen Rageburg im Lauenburgischen verlebt. Er hing mit großer Liebe an seiner engeren Heimat und hat

uns Kameraden oft und gern von den schönen Fahrten, die er als Schüler auf dem Rageburger See unternommen hat, erzählt. Als Seekadett kam er 1908 auf S.M.S. „Hertha“. Das folgende Jahr auf der Marineschule war eines der sonnigsten seines Lebens. Er schloß es mit einem guten Examen ab, und nach den Spezialkursen erhielt er das von allen Fähnrichen so begehrte Kommando zum Kreuzergeschwader. Er tat zunächst Dienst auf S.M.S. „Scharnhorst“, wurde aber bereits im Januar 1911 auf S.M.S. „Nürnberg“ kommandiert, mit der er an der Niederwerfung des Ponape-Aufstandes teilnahm. Hierbei



wurde er für die besonders schneidige Führung einer nächtlichen Wasserpatrouille durch sehr schwieriges, vom Feinde besetztes Gebiet mit dem Mil.-Ehrenzeichen 2. Klasse ausgezeichnet. Er gehörte zu den wenigen Seeoffizieren unserer Crew, die diese so seltene Ordensauszeichnung besaßen. Von Ostasien zurückgekehrt, trat er zunächst zur Verfügung der I. M.S. und war ab Dezember 1913 als Taucheroffizier auf S.M.S. „Vulkan“ tätig. Bei der Mobilmachung kam er auf S.M. Tpbt. „D. 10“, das zur Küstenschutzdivision gehörte. Mitte März 1915 erfolgte dann seine Kommandierung zur Unterseeboots-Abteilung.

Im November 1915 schon kam er zur U-Flottille Flandern, zunächst als Kommandant S.M. „UB. 12“, später erhielt er S.M. „UC. 18“. Er hat mit beiden Booten schöne Erfolge erzielt. S.M. „UC. 18“ ging am 16.2.1917 wieder einmal in das Gebiet seiner erfolgreichen Unternehmungen an die französische Westküste. Es erledigte dort seine Minenaufgabe und versenkte mehrere Fahrzeuge. Von dieser Fahrt ist es nicht mehr zurückgekehrt. Nachrichten über seinen Verbleib sind nur sehr unbestimmt vorhanden. Am 12.3. will der englische Zerstörer „Medea“ durch U-Boot-Suchgerät in den Hoofden ein U-Boot vernichtet haben; doch ist diese Nachricht sehr ungewiß, da sich an dem gleichen Tage mehrere Boote der U-Flottille Flandern zu einem großen Unternehmen gegen den englisch-holländischen Pendelverkehr in den Hoofden befanden, die alle von englischen Zerstörern mehr oder weniger scharf angegriffen worden sind. Eine französische Meldung besagt, daß ungefähr zur selben Zeit ein U-Boot vor Trouville in einem Netz gefangen und vernichtet worden sei. Da hierfür keine Beweise vorhanden sind, muß auch dieser Bericht angezweifelt werden.

Kiel war der richtige Norddeutsche, nicht nur in seiner äußeren Erscheinung, blond und blauäugig und in der etwas schwerfälligen und langsamen Sprache, sondern auch seinem ganzen Charakter nach. Schwer nur schloß er sich an andere an, aber wenn er sich einmal zu einer Freundschaft entschlossen hatte, dann hielt er durch und war ein treuer, zuverlässiger und stets hilfsbereiter Kamerad. Er hat eine selten schöne Seeoffizierlaufbahn durchmachen dürfen (Mittelmeer, Ostasien, U-Waffe), lauter Kommandos, wie sie sich wohl jeder von uns gewünscht hat. Außer dem bereits erwähnten Militär-Ehrenzeichen 2. Klasse wurde ihm am 17.6.1915 das EK. 2 und im Juli 1916 das EK. 1 verliehen.

Er hat für seine tatenreiche und erfolgreiche Laufbahn den schönsten Abschluß gefunden, den sich ein Seeoffizier wünschen kann, den Tod vor dem Feinde nach erfolgreicher Fahrt.

Gibson.

Alfred Köllmann

Kapitänleutnant

Alfred Kurt Oskar Köllmann stammte aus Barmen. Dort war er am 15. 4. 1889 als Sohn des Fabrikanten Emil Köllmann und dessen Frau Maria, geb. Weerth, geboren. In Barmen hat er auch seine Jugend verlebt und das Gymnasium bis zum Abitur besucht. Wie wir alle hat er jahrelang erträumt und ersehnt, Seeoffizier in unserer rasch aufblühenden Kaiserlichen Marine werden zu dürfen und mit Begeisterung hat er in den ersten Apriltagen 1908 sein immer elegantes Zivill mit dem Seefadettenpäckchen vertauscht. Auf S.M. Schulschiff „Victoria Louise“ hat er das schönste, erste Jahr mit seiner schweren Arbeit, schwerstem Dienst, der frohen Abwechslung und der herrlichen, erwachenden Kameradschaft verlebt und den Grund gelegt zu Freundschaften, die ihm über das Grab hinaus gewahrt geblieben sind. Lang aufgeschossen und stattlich, hellblond, immer tadellos im Zeug wie in der Haltung, mit leicht sarkastischem Spott auf den Lippen, so stand er allezeit als ein beliebter Kamerad mitten unter uns.

Nach der Marineschule und den Spezialkursen in Sonderburg, Mürwik und beim I. Seebataillon kam er im Herbst 1910 als Säbelfähnrich auf die damals eben in Dienst gestellte „Posen“ in's I. Geschwader und fünf volle Jahre hat er Kaiser und Vaterland auf S.M.S. „Posen“ treulich gedient. Schon als Fähnrich z. S. kam er zur F.I., wurde als II. F.I.O. und wachfreier Leutnant viel beneidet und angefochten und wurde schließlich I. F.I.O. Oft hat er uns nach den auf Kriegswache verbrachten Nächten im ersten Kriegsjahr die F.I.-Nachrichten von Norddeich und die immer besser und vollständiger werdenden englischen Földhu-Funkennachrichten in der Messe beim Morgengrauen vorgelesen, stets voll höchstem Eifer und Interesse für seine Waffe. Er blieb ihr auch in den nächsten Kriegsjahren treu, als er nach kurzer Kommandierung in den Admiralstab, als Chiffrieroffizier zum Chef der Hochseeflotte kam.

In dieser Dienststellung konnte er seinen Hausstand gründen. Er heiratete am 5. 10. 1916 seine alte Barmer Jugendfreundin Annemarie Stratmann,



die uns Wilhelmshavenern eine liebe Crew-Schwester wurde. Er hatte auch noch die Freude, seinen am 2.8.1917 geborenen prächtigen Jungen, Joachim Hans Alfred, aufblühen zu sehen.

Naturgemäß drängte es ihn trotz aller Annehmlichkeiten des Landkommandos zur eigentlichen Front und er erreichte es, daß er 1917 als Wachoffizier auf den neu in Dienst gestellten kleinen Kreuzer „Nürnberg“ kam; schließlich ging auch sein letzter Wunsch in Erfüllung, daß er endlich 1918 auch zur U'boots-Waffe kommandiert wurde, bei der er nach der üblichen Ausbildung in Kiel zur U-Flottille Glandern kam. Das Schicksal hat es gewollt, daß er schon auf seiner ersten Fahrt fiel, zu der er als Kommandantenschüler und Wachoffizier auf S.M. „UB.115“, einem Boot der neuesten Serie, Kommandant Oberleutnant zur See Reinhold Thomsen, eingeschifft war. S.M. „UB.115“ ging am 18.9.1918 von Zeebrügge aus nach der englischen Ostküste in See und ist seitdem verschollen geblieben. Die Engländer wollen „UB.115“ angeblich am 29.9.1918 durch den Zerstörer „Ouse Star“ und das Luftschiff „R.29“ an der Ostküste mit Bomben vernichtet haben.

Einen treuen, allzeit hilfsbereiten Kameraden hat die Crew mit Köllmann verloren und über sein Grab hinaus, das er in unserem Element fand, werden wir seinem Andenken die Treue bewahren!

Lippold.





Wolfgang Komorowski

Oberleutnant zur See

Wolfgang Adalbert Erich Walter Komorowski wurde am 20.2.1890 zu Ortelsburg in Ostpreußen geboren. Durch eine Versetzung seines Vaters Erich Komorowski, der als Regierungs- und Schulrat nach Potsdam berufen wurde, verließ er schon früh die schöne masurische Heimat, betreut von seiner Mutter Martha, einer geb. Heinrichs, und brachte die Zeit des Erwachens der Begeisterung für die Marine auf dem Potsdamer Victoria-Gymnasium zu, auf dem er neben den Wissenschaften für allen Wassersport, Turnen und Turnfahrten immer besonders gern und froh zu haben war.

Zusammen mit unserem Crew-Kameraden v. Bonin, mit dem ihn eine nahe Freundschaft verband, ging's nach dem Abitur zur Marine.

Die Trennung vom Freunde wurde ihm erleichtert durch die Freude, auf S.M.S. „Charlotte“ der letzten Segelcrew anzugehören. Wer von diesen 50 Glücklichen vergaß den Oberleutnant zur See Gauthier und seine Schar! Hier stand Komorowski Nathusius, dem frisch-fromm-frohen späteren Theologen, besonders nahe, den der Krieg wieder in unsere Reihen führte, bis der Luftschiffertod ihn uns entriß.

Das Marineschuljahr und ein Teil der Spezialkurse führte die drei Freunde wieder zusammen, dann ging sein Herzenswunsch, die Kommandierung zur Nordseestation, in Erfüllung. Erst auf S.M.S. „Mecklenburg“, auf der er als Scheibenoffizier vor Helgoland seinem Pinaksteuerer rettend nachsprang und sich die Rettungsmedaille am Bande verdiente, dann auf die stolze „Ostfriesland“, deren Kommandant Kapitän zur See Engelhardt den „Iron Duke“ in Schlepp nehmen wollte!

Zum Herbst 1912 rief der Kaiser Komorowski zur Torpedobootswaffe, der von nun an sein Herz bis zum Letzten schlug. Du frische, frohe, sonnige I.D.-Zeit des Friedens, du Seefahrt in Ost- und Nordsee, bei Tag und Nacht, könnten wir Dich zurückrufen mit all den lebensfrohen Gesellen, Harro Thielmann, Rezni und wie sie alle hießen!

Und dann der Krieg. Erst die Enttäuschung: Ms.-Designierung auf S.M. Tpb. „D. 9“, Hafenschlottille Ems! Endlich, endlich um Weihnachten 1914 wieder mitten an die Front. Die IX. Schlottille! Und mit ihr die Todesritte der Skagerrakschlacht, Herbert Goehle an ihrer Spitze, auf dem Scheinwerferpodeest seines Schlottillenfahrzeugs, die Züge wie Eisen: „Z vor!“ — Bis in späteste Tage wird man Euer gedenken. Dann im September 1916 Kriegstraumung mit Erna Krause, übervolles tiefstes Glück. Wie lange?

Der 17. 11. 1917 wird noch ein Ehrentag. Dem Führerbootskommandanten der 14. Halbschlottille lohnt allzeit rücksichtslosen äußersten eigenen Einsatz das EK. 1.

Und dann die letzte Nacht, vom 29. 3. zum 30. 3. 1918. Die 14. Halbschlottille, S.M. Tpbte. „G. 87“, „G. 92“, „G. 93“ und „G. 94“ haben weit nordwestlich von Helgoland eine Stichfahrt gemacht. Auf dem Ausmarsch waren die wertvollen Boote von einer Geleithalbschlottille sicher durch den Minengürtel gebracht worden. Bei der damals ausliegenden „Maßnahme Mitte“ mußte wohl ein feindliches U-Boot den Verkehr beobachtet und eigenen Minenfahrzeugen richtig den Weg gewiesen haben.

Die Halbschlottille ist auf dem Rückmarsch. Das Minensuchgerät schlippt dauernd aus. Der Halbschlottillenchef, Kapitänleutnant Beizen, läßt es daher aufnehmen. Auf der Brücke des Führerbootes „G. 87“ stehen neben ihm der Kommandant, unser Crewkamerad Komorowski und der gleichfalls verheiratete Wachoffizier, Oberleutnant zur See Grimm. — Um vier Uhr zwei Minuten morgens schlagen zu beiden Seiten des Führerbootes in Höhe der Brücke zwei gewaltige Feuersäulen empor, Trümmer wirbeln durch die Luft, das Deck des Rottenbootes „G. 92“ wird von einer meterhohen See überspült. Als die Detonationswolke sich verzieht, ist „G. 87“ ohne Vorschiff: aus dem einzigen achteren Schornstein schlägt eine masthohe Feuersäule auf. Auf der Sperre aus gewaltigen Minen neuester Bauart sinken noch kurz nacheinander „G. 93“ und „G. 94“. Die heldenmütigen Kameraden retten einen großen Teil der Besatzungen, 202 Mann von den drei gesunkenen Booten. Von den Offizieren auf der Brücke des Führerbootes hörte und sah man keine Spur mehr.

Ihr Kameraden und Du mein Freund, denen das schönste Grab ward, die stolze Nordsee, mög' in Eurem letzten Schlummer das Surren noch mancher deutschen Torpedobootschraube raunen und einst auch das Siegeslied eines neuen Morgens, zu dem Euer Geist unsere Flaggen segnen wolle! v. Bonin.

Alfred Krameyer

Oberleutnant zur See

Die Provinz Sachsen war unseres lieben Krameyer Heimat. Zwar ist er am 16.8.1889 in Berlin geboren als Sohn des späteren Provinzial-Feuerlöschdirektors Karl Krameyer und seiner Gattin Lina, geb. Wilke, doch ging er in Weissenfels und Merseburg zur Schule. Die Seekadettenreise führte ihn nach dem Abitur mit S.M.S. „Fregat“ nach Westindien. Als Fähnrich zur See war er auf S.M.S. „Mainz“, als Leutnant zur See auf S.M.S. „Schlesien“, bei Kriegsbeginn stolzer Wachoffizier in der VI. Torpedobootsflottille. Viele Vorstöße gegen Englands Küste hat er mit gemacht, auch beim Skagerrak war er dabei als ältester WO. auf S.M. Tpb. „G 170“. Nachdem er mit der VI. Flottille schon im Winter 1916/17 an Flanderns Küste zur See gefahren war, kam er nach erfolgter U'boots-Ausbildung im Dezember 1917 als junger Kommandant zur U-Flottille Flandern, der stolzen Schar, die so viele Kameraden gerade unseres Jahrgangs zu den ihren zählte. Nicht lange war es ihm vergönnt gegen den Feind zu fahren. Mit S.M. „UC. 79“ ging Krameyer am 20.3.1918 erst zu seiner vierten Unternehmung in See und legte seiner Aufgabe gemäß erfolgreich Minen in der Hafeneinfahrt von Brest. Mit Boot und Besatzung ist er auf dieser Unternehmung geblieben. Öffentlich ist niemals eine Nachricht über seinen Verbleib bekannt geworden. Aus einer Privatmitteilung, die einem in Frankreich gefangenen U'boots-Matrosen gemacht wurde, könnte hervorgehen, daß S.M. „UC. 79“ vor der Hafeneinfahrt von Brest bei Unterwasserfahrt durch ein Bewachungsfahrzeug angegriffen und mit Wasserbomben vernichtet worden ist.

Wem es vergönnt war, Krameyer näher zu stehen oder gar mit ihm befreundet zu sein, der merkte gar bald, welch tiefes Gemüt, ein wie weiches Herz dieser blonde Hüne mit der dröhnenden Bassstimme unter einer manchmal etwas hart erscheinenden Schale in seinem Innersten barg. So bleibt er in unserem Gedächtnis als der gute Kamerad und getreue Freund. Gerlach.



Hans Krüger

Fähnrich zur See

Hans Krüger, geboren am 16.4.1891 zu Hamburg als Sohn des ex.-luth. Bankdirektors Hans Krüger und seiner Gattin Martha, geb. Kunath, besuchte die Hamburger Oberrealschule auf der Uhlenhorst. Unter den Eindrücken des Hamburger Hafens und gelegentlicher Besuche auf deutschen Kriegsschiffen im Kieler Hafen entwickelte sich bei ihm, einem ausgesprochenen Allsterpiraten, eine unüberwindliche Abneigung gegen den Kontorschemel. Darum erwählte er sich den Seemannsberuf. Mit Primareife trat



er als einer der Jüngsten unter uns Ostern 1908 in die Kaiserliche Marine ein und machte auf der „Charlotte“ die letzte Fahrt des letzten Segelschiffes Seiner Majestät nach Westindien mit. So erfüllte sich schon in dem ersten Jahr seiner Dienstzeit seine Jugendsehnsucht nach fernen Ländern. Auf der Marineschule lernten wir ihn als einen stets liebenswürdigen, hilfsbereiten Kameraden kennen.

Auch auf den Waffenlehrgängen ist er nie Spielverderber gewesen, eher fast das Gegenteil, bei aller Begeisterung für seinen Seemannsberuf. Er hatte viel Freude an der Musik, die er selbst ausübte, und galt unter seinen Kameraden als ein ausgesprochen lebensfroher Mensch, bei dem Stunden weniger froher Stimmungen ganz in den Hintergrund traten.

Um so unbegreiflicher war uns die Trauerkunde, daß Hans Krüger als Säbelfähnrich am 6.7.1911 an Bord S.M.S. „Hannover“ in der Werft zu Wilhelmshaven plötzlich und unerwartet verschieden sei. Die wahren Gründe, die ihn zur Ausführung seines unseligen Entschlusses bewogen haben, sind immer verborgen geblieben.

Mit militärischen Ehren haben wir seine sterbliche Hülle zum Bahnhof Wilhelmshaven geleitet, damit er im Familiengrab auf dem Ohlsdorfer Friedhof bei Hamburg seine letzte Ruhestätte finde.

Ruprecht.

Eduard Kuhlo

Leutnant zur See

Eduard Oskar Gottfried Kuhlo ward am 13.11.1888 als fünfter Sohn des Pastors Karl Kuhlo und dessen Ehefrau Anna, geb. Rohleder, in Barnimslow, südwestlich Stettin, geboren. Bis zu seinem zwölften Jahre unterrichtete ihn sein Vater, dann kam er auf einige Jahre nach Stettin auf das Marienstift-Gymnasium, später bis zum Abitur auf das Garzener Gymnasium. Durch den Wassersport in Garz an der Oder wurde der Grund für seine Marinebegeisterung gelegt. Dieser folgend trat er 1908 als Seekadett in die Marine ein. Auf

S.M.S. „Hertha“ hat er seine erste Ausbildung erhalten und im Mittelmeer zum ersten Mal die vielfältigen Eindrücke des Auslandes auf sein weiches Gemüt wirken lassen. Mit voller Hingabe widmete er sich damals wie später seinem Seeoffiziersberuf in allen Dienststellungen, stark und tapfer bis zu seinem allzu frühen Tode.

Von seiner Säbelerzeit an ist Kuhlo fast vier Jahre lang ununterbrochen auf S.M.S. „Mainz“ zur See gefahren, zuletzt als deren dienstältester Leutnant zur See und I. ZVO.

Als sich am Morgen des 28.8.1914 zum ersten Male seit Kriegsbeginn leichte feindliche Überwasser-Streitkräfte in erreichbarer Nähe bei Helgoland gezeigt hatten, erhielt S.M.S. „Mainz“, Kommandant Kapitän zur See Paschen, um 11 Uhr vormittags den Befehl von der Ems aus den gemeldeten englischen Zerstörern im Zusammenwirken mit anderen Kreuzern den Rückweg nach Westen abzuschneiden. Schon um 12³⁰ Uhr begegnete sie dem neuesten englischen kleinen Kreuzer „Arcturion“ mit acht Zerstörern. Kaum hatten diese vor dem Geschosshagel S.M.S. „Mainz“ abgedreht, da stieß diese auf drei andere von Norden kommende ihr weit überlegene englische fogen. „Städtekreuzer“, deren Feuer sie sich indessen infolge des diesigen Wetters schon nach



zehn Minuten auf Südwestkurs entziehen konnte. Gegen 1 Uhr mittags kam „Mainz“ mit dem von Osten anlaufenden englischen Kreuzer „Searleß“ und einer ihn begleitenden Zerstörergruppe ins Gefecht. Im Verlauf dieses Kampfes klemmte plötzlich das Ruder auf Steuerbord 10°, offenbar durch einen Unterwassertreffer außen beschädigt. Das Schiff ließ sich nun nicht mehr auf Kurs halten, sondern drehte langsam im Kreise nach Steuerbord. Das durch diese scheinbar geringfügige Havarie bewegungsunfähig gewordene Schiff wurde nun von den vorher bereits abgeschüttelten englischen Schiffen wieder eingeholt und sah sich einer Übermacht von 5 Kreuzern und etwa 20 Zerstörern gegenüber, denen sich zeitweise sogar noch einige feindliche Panzerkreuzer zugesellten. Um 1²⁰ Uhr erhielt S.M.S. „Mainz“ einen Torpedotreffer, wehrte sich aber, obwohl schnell zu einem Trümmerhaufen zusammengeschossen, bis auch das letzte Geschütz zerstört, der letzte Mann daran gefallen, und die letzte an Oberdeck befindliche Granate verschossen war, trotz des wilden Geschosshagels noch eine volle Stunde lang.

Längst war die Funkenbude, Kuhlos Reich, zerschossen und brannte. Gerade vor ihrer Zerstörung war es indessen Kuhlo noch gelungen, das erstmalige Auftreten feindlicher Panzerkreuzer an diesem Tage an die Flottenleitung zu melden, eine Nachricht von entscheidender Wichtigkeit; dann ist er vermutlich in der F.L.-Station gefallen. Als sich um 2 Uhr das Schicksal des Schiffes erfüllte und S.M.S. „Mainz“ mit wehender Flagge sank, da nahm sie auch Kuhlo mit in das ehrenvolle Seemannsgrab, vierundvierzig Seemeilen westsüdwestlich von Helgoland.

Ruprecht.



Heinrich Rüstner

Oberleutnant zur See



Glücklich die Menschen, denen ein gütiges Geschick die schätzenswerte Eigenschaft mit auf den Lebensweg gab, daß sie (wie der Seemann es so treffend ausdrückt) „Sonne im Herzen“ haben! Zu diesen Menschen gehörte Karl Eduard Heinrich Rüstner.

„Heinz“ Rüstner war am 9.9.1889 zu Berlin geboren, war aber im schönen Rheinland, in Bonn, aufgewachsen. So war es wohl ganz natürlich, daß er in sich die treffende Schlagfertigkeit und den Witz des Berliners mit dem fröhlichen Humor des Rheinländers vereinte. Sein Vater Friedrich Rüstner war

in Bonn Universitätsprofessor und Direktor der Sternwarte, seine Mutter Elisabeth Rüstner eine geborene Börner. Schon während seiner Schulzeit hat er seinem Vater viel bei astronomischen Beobachtungen und Berechnungen geholfen und brachte so schon reiche Kenntnisse mit, die ihm für die Navigation und Mathematik auf Marineschule und später im praktischen Dienst sehr von Nutzen waren. Als Abiturient trat er am 1.4.1908 in die Kaiserliche Marine ein und machte die Schulschiffreise auf S.M.S. „Fregata“ nach Westindien. Die schöne Zeit auf Marineschule 1909 hat er recht genossen. Im Kameradenkreise war er besonders wegen seiner stets fröhlichen Stimmung sehr geschätzt und besonders begehrt war seine Nachbarschaft in der Arbeitsstunde, wenn die schriftlichen Navigationsarbeiten angefertigt wurden, da er auch hier „wohlzutun und mitzuteilen“ nicht vergaß! Bei seiner hervorragenden Begabung flog ihm alles zu und, trotzdem er wohl nicht besonders viel gearbeitet hatte, machte er eins der besten Examen.

Das Säbelerjahr führte uns dann wieder in der Fähnrichsmesse S.M.S. „Blücher“ im Herbst 1910 zusammen. Seine rasche Auffassungsgabe hatte ihn von vornherein für die FZ-Laufbahn hervorragend geeignet erscheinen lassen, so wurde er nach dem FZ-Kursus von diesem Spezialdienst ganz „vereinnahmt“ und auf unserm Flaggsschiff bald die Hauptstütze der Funkenbude.

Gern rufe ich mir die netten und vergnügten Stunden in der Messe wieder in die Erinnerung zurück. Da war er unermüdlich und konnte seinem Humor die Zügel schießen lassen! Vor seinem feinen Spott, der dabei doch nie verlegend war, war niemand sicher. Besonderes Vergnügen machte es ihm, diesen in den Stil des „Casanova“ oder anderer Schriftsteller einzukleiden! Köstlich war er im „pflaumen“, wenn das unglückliche Objekt den Sachverhalt nicht ganz erfaßte und die mit dem größten Ernst vorgetragenen Dinge für bare Münze nahm, da kamen Situationen von fabelhafter Komik vor! Sein Spott machte auch vor Vorgesetzten nicht halt! So verbreitete er sich einst bei einer Einladung in der Admiralsmesse kurz, nach unserm Aufenthalt in Schweden, als wir vor Kungsbaka gelegen hatten, über die historische Wichtigkeit dieses Ortes. Er wußte mit ernster, belehrender Miene wichtige Details über den „Frieden von Kungsbaka im Jahre des Heils . . .“ anzugeben, so daß Admiral und sonstige Gäste über die wissenschaftliche Bildung des jungen Fähnrichs staunten und keiner zu widersprechen wagte, um sich nicht mit geringeren Kenntnissen eine Blöße zu geben! Der gute Rüstner wollte sich nachher in der Fähnrichsmesse kaputt lachen über diesen Streich!

Mit Prinz Reuß, Reinicke und mir stieg Rüstner dann als „Sub“ bei der Indienststellung auf S.M.S. „Moltke“ über, wo er II. FTO. wurde und viel bedauernde Worte für uns braune „Wach . . . Subs“ fand, die im Drei-Mann-Stropp die Deckswachen schoben, während er sich mit den wesentlich interessanteren FI.-Versuchen befassen konnte. Köstlich waren die Probefahrtszeiten vor Danzig-Neufahrwasser, wo man manchen netten Landgang unternehmen konnte, dessen Erlebnisse in der launigsten Form dann in der Messe geschildert wurden. Rüstner machte auch noch die schöne Amerikafahrt der „Moltke“ mit, um im November 1912 auf S.M.S. „Goeben“ überzusteigen. Er nahm an der Ausreise dieses Schiffes ins Mittelmeer teil, kehrte Oktober 1913 nach Kiel zurück und wurde hier I. FTO. S.M.S. „Seydlitz“. Von Beginn des Jahres 1914 ab bis zur Mobilmachung wurde ihm bei der I. Werft-Division die Ausbildung der Heizerrekruten übertragen. Zusammen mit Otto Ehrentraut wurden die Pausen des nicht immer sehr anregenden Dienstes dann im Adjutantenzimmer der A 2, I. W.D. bei mir verplaudert und abends stürzten wir uns dann in den Strudel der Kieler Geselligkeit.

Bei Kriegsausbruch wurde Rüstner als I. FTO. auf S.M.S. „Prinz Adalbert“ kommandiert, rückte aber bereits Ende September 1914 zum Ad-

miralstabsoffizier beim „detachierten Admiral“ in der Ostsee auf. Mit dem Stabe des Admirals stieg er am 20. 10. 1915, drei Tage vor der Vernichtung des „Prinz Adalbert“, auf S.M.S. „Roos“ über. Als die Operationen im Osten einen gewissen Abschluß erreicht hatten (Küstner war zuletzt beim Stabe der Oberleitung in Libau gewesen), meldete er sich freiwillig zur U'boots-Waffe und begann im April 1916 seine Ausbildung. Am 22. 8. 1916 wurde er zur U-Flottille Flandern kommandiert. Er übernahm zunächst S.M. „UC. 1“ und wurde im Oktober 1916 Kommandant S.M. „UB. 39“, mit dem er manch glückliche und erfolgreiche Fahrt machte. Ein Brief aus dieser Zeit, den uns Stephan zur Verfügung stellte, läßt erkennen, wie wohl er sich in Flandern im Kameradenkreise fühlte und mit welcher Begeisterung er bei seiner Waffe war! Dabei wieder — — echt Küstner — — mit rührender Bescheidenheit kein Wort über seine eigenen Erfolge. Längst besaß er EK. 1 und 2, sowie das oldenburgische Friedrich-August-Kreuz 1. und 2. Klasse. Am 23. 4. 1917 trat er mit „UB. 39“ seine letzte Fahrt nach der französischen Westküste am Golf von Biskaya an, von der er nicht mehr zurückgekehrt ist. Entgegen einer sehr unwahrscheinlichen englischen Nachricht, derzufolge das Boot am 17. 5. 1917 südlich der Insel Wight durch Artilleriefeuer des Fischdampfers „Glen“ versenkt worden sein soll, gewinnt eine andere Meldung an hoher Wahrscheinlichkeit, die von einem deutschen U'boot stammt, das bereits Anfang Mai 1917 abends in der Kanalsperre zwischen Dover und Calais ein heimfahrendes VII-Boot gesichtet und kurze Zeit darauf eine gewaltige Explosion beobachtet hat, die entweder auf Minen oder Torpedo zurückzuführen war. Dieser Zeitpunkt könnte mit dem Heimkehrdatum S.M. „UB. 39“ wohl zusammengebracht werden.

Nach erfolgreicher Fahrt, zu einer Zeit, als die Meisten noch auf einen ruhmreichen Ausgang des Krieges hofften, hat so sein sonniges Leben mit dem Seemannstod vorm Feinde seinen Abschluß gefunden, das bittere und unrühmliche Ende des Krieges ist ihm erspart geblieben!

Als der pflichttreue, hochbegabte Offizier, dem eine glänzende Laufbahn noch bevorstanden hätte, und als der liebe und sonnige Kamerad, so wird sein Andenken bei uns fortleben!

Gibfene.



Curt Lodemann

Leutnant zur See

Georg William Curt Lodemann ist am 20.6.1889 in Berlin geboren als Sohn des Kaufmanns Gustav Lodemann und dessen Gattin Antoinette, geb. Ihssen. Er wurde im Königl. Preussischen Kadettenkorps erzogen, machte im März 1908 in der Hauptkadettenanstalt in Groß-Lichterfelde sein Abiturientenexamen mit Auszeichnung und trat im April 1908 als Seekadett in die Kaiserliche Marine ein. Auf S.M.S. „Charlotte“ machte er als Seekadett eine Reise nach Westindien. Nach dem Marineschuljahr und den Spezialkursen wurde er als Fähnrich zur See auf S.M.S. „Mecklenburg“ kommandiert und stellte später das neue Linienschiff S.M.S. „Ostfriesland“ mit in Dienst. Im August 1913 kam er als WO. auf S.M. „U. 13“. Mit großer Begeisterung und der ihm eigenen Tatkraft widmete er sich dieser neuen Waffe und zeichnete sich auch hier, wie überall vorher, besonders aus. Leider war es ihm nicht vergönnt, den großartigen Aufstieg und die Erfolge seiner Waffe im Kriege mit zu erleben. Gleich zu Anfang des Krieges, am 6.8.1914 früh um 2³⁰ Uhr, lief S.M. „U. 13“, Kommandant Kapitänleutnant Graf Arthur v. Schweinitz, gleichzeitig mit neun anderen Booten zu einer großen Unternehmung gegen die in der nördlichen Nordsee vermutete englische Flotte aus Helgoland aus. Das Boot kehrte von dieser auf 6 Tage veranschlagten Fahrt nicht zurück. Da schon seit dem Verlassen von Helgoland am 6.8. mit S.M. „U. 13“ keine Signalverbindung mehr zu erreichen war, fehlen jegliche Anhaltspunkte dafür, wie und wo sich der Verlust dieses Bootes zugetragen hat. Auch von englischer Seite liegen darüber keine Angaben vor. Mit Lodemann ging ein uns allen besonders lieber Kamerad dahin. Durch seinen vornehmen Charakter und sein lebenswürdiges, hilfsbereites Wesen hatte sich unser guter „Lodebums“, wie wir ihn nannten, viele Freunde erworben. Das Vaterland verlor in ihm einen besonders tüchtigen Offizier, unser Jahrgang den ersten vor'm Feinde gefallenen Crewkameraden im großen Weltkriegsringen. Der erste wie der letzte ein U'boots-Offizier! v. Stosch.



Friedrich Loebrock's

Vizefeuerwerker der Reserve

Friedrich Georg Wilhelm Rudolf August Loebrock's war am 4. 1. 1889 in Hamm (Westf.) geboren. Seine Eltern, der Bürgermeister von Hamm Otto Loebrock's und dessen Frau Ida, geb. Gauwerky, erzogen ihn evangelisch. Leicht und fröhlich ist Friedrich in seiner Jugend durch's Leben gegangen, in Hamm unter dem Spitznamen „Fifi“ bekannt und allgemein beliebt wie ein bunter Pudel. Die Schulsorgen haben ihn auf dem humanistischen Gymnasium in Hamm wohl stellenweise gedrückt, aber um so stolzer war er, als er endlich „Mulus“ geworden war. Schon früh hatte er bei Ferienfahrten an die Küste die See geschaut und den Wunsch geäußert, die weite Welt kennen zu lernen. So kam er 1908 zur Marine und fuhr als Seekadett auf S.M.S. „Freya“ von Norwegen über Spanien, Madeira, die Azoren, Kanada, die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit nach Westindien und zurück. Grundehrlich, wie er auch sich gegenüber immer war, und vielleicht allzu übergewissenhaft, sagte er sich, daß er doch körperlich vielleicht den hohen Anforderungen des Berufes nicht gewachsen sei und zog die Folgerungen daraus, nachdem er noch zum Fähnrich befördert war. Wenn er infolgedessen auch die Marine alsbald nach seiner Rückkehr von dieser schönen Reise Mitte Mai 1909 wieder verließ, so hatte er doch mannigfache Eindrücke aus überseeischen Ländern in sich aufnehmen können.

Nun studierte er in Freiburg i. Br. Philologie. Im Sommer 1910 erledigte er in Cuxhaven bei der Matrosenartillerie seine erste Reserve-Übung, von der er stolz als Vizefeuerwerker wieder nach Freiburg zurückkehrte. Nur wenige Wochen später schied er plötzlich und unerwartet infolge einer Veränderung an der Gehirnhaut aus dem Leben. Nach einem Tag völliger Bewußtlosigkeit führte am Abend des 3. 8. 1910 ein Gehirnschlag seinen Tod herbei. Der erst Einundzwanzigjährige wurde auf dem Südfriedhof in Hamm zwischen seinen früh aus dem Leben geschiedenen Geschwistern begraben. Seinem Sarge folgte



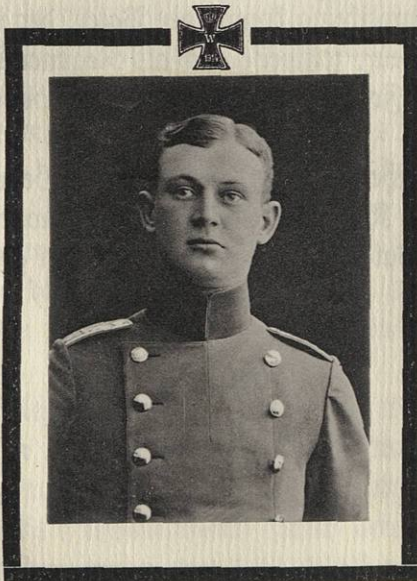
ein ungewöhnlich großes Gefolge. Von weit her waren seine Freunde herbeigekommen, um ihm die letzte Ehre zu geben. Eine Abordnung seines studentischen Bundes legte einen Kranz an seinem Grabe nieder und der Vorsitzende betonte in einer Ansprache, in wie ungewöhnlich hohem Maße Loerbrocks sich durch seinen aufrichtigen, zuverlässigen Charakter, sein hohes Ehrgefühl, seine treue Kameradschaft und seinen nie versiegenden trockenen Humor die Liebe und Achtung seiner um ihn trauernden Kommilitonen erworben habe.

Von Seiten der Crew nahm v. d. Decken, der ihm von der Schule her besonders nahe gestanden hatte, an der Beerdigung teil und legte einen Kranz nieder. Allen, die Loerbrocks näher gekannt haben, wird der äußerlich stille, aber durch und durch sonnige Kamerad unvergessen bleiben. Ruprecht, v. d. Decken.

Herbert Lücken

Leutnant

Wilhelm Josef Herbert Lücken ist am 18. 8. 1887 als Sohn des Justizrats August Lücken und seiner Frau Louise, geb. Hohf, zu Herford in Westfalen geboren. Dort ist er auch aufgewachsen und katholisch erzogen worden. Seine Schulbildung erhielt er erst im Dominikanerkloster zu Venlo, dann auf dem Gymnasium zu Vechta bis zum Abiturium, mit dem er Ostern 1908 in die Kaiserliche Marine eintrat. Als Seekadett auf S. M. S. „Hertha“ lernte er das Mittelmeer gründlich kennen, wurde in dessen nach Rückkehr in die Heimat mit dem 31. 3. 1909 zur Marine zu besten Hoffnungen berechtigende Stellung. Bei Kriegsausbruch sollte er Adjutant werden, wurde aber auf seine Bitte hin bei der Maschinen-Gewehr-Kompagnie be-



Reserve beurlaubt und trat zur Armee über. Dort wurde er sogleich von dem wählerischen Kommandeur des Infanterie-Regts. Herzwarth von Bittenfeld (1. Westf.) Nr. 13 in Münster angenommen und nach dem Besuche der Kriegsschule zu Engers a. Rh. am 22. 8. 1909 zum Leutnant befördert. Als solcher erwarb er sich bald eine

lassen. Schon in den ersten Kriegswochen wurde er, nach dem Ausfall seines Kompagniechefs infolge Verwundung, deren Führer. An der Spitze seiner MGK. fand er indessen schon wenige Tage später, am Vormittag des 24.8.1914, durch Kopfschuß, bei der Erzwingung des Sambre-Übergangs in der Nähe von La Buissière südwestlich Charleroi in Belgien, einen ehrenvollen Heldentod. Ein Mitkämpfer berichtete in Nr. 299 der Münsterschen Zeitung vom 29.10.1914 über die frische Erstürmung der französischen Schützengräben auf den steilen Uferhöhen. „Da hatte das Inf.-Regt. 13 seinen ersten Offizier verloren: Lt. Lücken von der Maschinen-Gewehr-Kompagnie. Mit sieben Musketieren haben wir ihn auf einer Wiese begraben und bunte Herbstblumen darauf gepflanzt und immergrünen Buchsbaum. Das schönste Soldatengrab, das ich im Kriege gesehen habe.“

Sein Regimentskommandeur, Oberst Delius, schrieb damals an den Vater, daß Herbert „durch sein frisches, fröhliches, ehrliches Wesen und durch seine vortrefflichen Soldateneigenschaften zu den besten und beliebtesten Offizieren des Regiments gehörte und von uns allen aufrichtig betrauert und schmerzlichst vermißt wird“. Bis zum Jahre 1918 rauschten ihm die Wasser der Sambre ihr Schlummerlied, dann wurde auch er auf den Soldatenfriedhof in Thuin umgebettet. Dessen Einweihung konnte der Vater, der von Oktober 1914 an als Bataillonskommandeur, zeitweise auch als Regimentsführer im Felde stand und damals gerade in Frankreich weilte, auf Einladung der Militärbehörde beiwohnen.

Auch wir wollen Herbert Lücken ein treues Gedenken bewahren, ihm, der treu seinem in der Kieler Garnisonkirche geschworenen Flaggeneid sein junges Leben für das Vaterland als einer der Ersten geopfert hat. Ruprecht.





Vicco v. der Lüche

Oberleutnant zur See



Gottfried August Friedrich Julius Vicco v. d. Lüche wurde am 9.6.1890 zu Schwerin i. Mecklbg. als Sohn des Majors a.D. Louis v. d. Lüche und seiner Gemahlin Margarete, geb. v. Krosigk, geboren. Seinen Vater verlor er schon am 19.3.1895. Vicco besuchte zunächst die Vorschule des Pastors Flörke, später für 2 Jahre das Gymnasium Fridericianum zu Schwerin und teilte dann das Los vieler Offizierskinder, daß seine

Mutter ihn auf die Kadettenanstalt schicken mußte. 1903—05 bezog er die Kadettenvoranstalt Plön, zusammen mit unserem späteren Crewkameraden Rühle v. Lilienstern, von Ostern 1905 ab die Hauptkadettenanstalt zu Groß-Lichterfelde, die er mit der Reife für Prima und dem Fähnrichszeugnis verließ. An dieser Pflanzschule so vieler hervorragender Heeresoffiziere und -führer erwuchs in ihm die Liebe zur See, wahrscheinlich begünstigt durch die seenreiche Umgebung sowohl von Schwerin wie Plön.

Auf S.M.S. „Hertha“ machte er die Reise in's Mittelmeer mit, die neben den schönen Eindrücken im heiteren Mallorca, auf den Ausflügen nach Kairo und in Athen, zu den Stätten altherwürdiger Kulturen, und im schönen Sevilla, auch ernste Erinnerungen zurückließ. Er gehörte zu den Seekadetten, die das deutsche Hilfswerk für die unglücklichen Bewohner des von einem grausigen Erdbeben heimgesuchten Messina um die Jahreswende 1908/09 durchführen halfen.

Nach Marineschule und Fähnrichslehrgängen trat er am 1.10.1910 die Reise nach Ostasien an und machte dort die Fahrten des Kreuzergeschwaders auf S.M.S. „Gneisenau“ mit. Im folgenden Herbst wurde er als Wachoffizier auf S.M.S. „Altis“ kommandiert. Nach den inhaltreichen Jahren in fernen Meeren und Ländern traf er am 16.11.1912 mit dem Reichspostdampfer „Goeben“ wieder in der Heimat ein. Im Herbst 1913 erfüllte sich hier für ihn der Wunsch jedes jungen Seeoffiziers, zur „schwarzen Kunst“ zu kommen.

Er trat als Wachoffizier zur 11. Torpedobootshalbflottille auf S.M. Tpb. „B. 154“. Über 3 Jahre gehörte er, von August 1917 an als Kommandant, der ruhmreichen VI. Torpedobootsflottille an, die unter ihrem Anfang 1917 gefallenen Chef, Korvettenkapitän Max Schulz, zahllose Fahrten gegen den Feind in Nord- und Ostsee ausführte.

Unter den mitgemachten Unternehmungen, Schlachten und Gefechten dürfen genannt werden: 23.—24.8.1914 Minenunternehmung gegen Lynemouth; 3.11.1914 Kreuzervorstoß gegen Yarmouth; 16.12.1914 Kreuzerunternehmung gegen Scarborough, Hartlepool und Whitby; 7.5.1915 Unternehmung gegen Libau; 16.—18.12.1915 Handelskrieg im Skagerrak und Rattegat; 24.—25.4.1916 Unternehmung gegen Lowestoft und Yarmouth; 31.5.—1.6.1916 Seeschlacht vor dem Skagerrak; 23.1.1917 Nachtgefecht in den Hoofden; 25.2.1917 und 17./18.3.1917 Nachtgefechte im Dover-Kanal.

Für häufig bewährte Tapferkeit und Treue wurde er mit dem EK. 1. und 2. Kl., dem Oldenburgischen Friedrich-August-Kreuz 2. Kl. und dem Mecklenburgischen Militär-Verdienst-Kreuz 2. Kl. ausgezeichnet.

Die starken Verluste des Unterseebootkrieges gegen England machten Anfang 1918 seine Abkommandierung von der VI. Flotille notwendig. Nach einem 4 monatigen Kommandanten-Ausbildungslehrgang bei der U-Schule übernahm er am 20.4.1918 als Kommandant S.M. „UB. 16“, das zur heldenhaften U-Flottille Flandern gehörte.

Es war auf einer seiner ersten Fahrten am 10.5.1918. Er saß Ausguck haltend auf dem Turm, da sieht er die tödliche Laufbahn eines feindlichen Torpedos auf sich zukommen. Ausweichen war nicht mehr möglich. Das englische U-Boot „E. 34“ hatte ihm aufgelauert und seinen verderbenbringenden Schuß gut angebracht. Als v. der Lüge, aus seiner Bewußtlosigkeit erwachend, um sich schaute, schwamm er, wie durch ein Wunder gerettet, als einziger Überlebender seiner Bootsbefakung auf seinem Lederanzug. „E. 34“ tauchte auf und nahm ihn gefangen. Er wurde dem Gefangenenlager Skipton, Yorkshire, zugeführt, wo er schon eine große Zahl Marine- und Heereskameraden antraf. Es begann jene entsetzliche Zeit, die wohl nur der ganz nachempfinden kann, der selbst ohnmächtig, die Faust in der Tasche geballt, hinter dem doppelten Stacheldraht geharrt, während die Heimat im Ringen um Leben und Tod stand und zitterte. Verschärft wurden all die seelischen Leiden des Prisoners durch die körperlichen Leiden, hervorgerufen durch die infolge des U-Boot-Krieges

immer unzulänglicher werdenden Ernährungsverhältnisse in England. Selbstverständlich kamen da bei allem die Gefangenen erst in letzter Linie. Die Unterbringung in den zugigen Baracken zur Winterzeit schuf die günstigen Vorbedingungen für den Ausbruch jener entsetzlichen Lungenseuche, die im Lager Skipton 324 Offiziere und 47 Mannschaften von den insgesamt dort gefangenen 546 Offizieren und 137 Mannschaften befiel. Das Lagerbild nahm einen düsteren Charakter an. Alles laute Leben verstummte. Kein Gesang, keine Musik erklang mehr durch die alte Messe. Überall sah man zu jeder Zeit Träger mit Bahren. Da keine Räume für die vielen Kranken geschaffen wurden, lagen sie zum Teil unter den Gesunden; eine um so raschere Ausbreitung der Seuche war natürlich die Folge. Die Gesunden, die bei der Pflege der kranken Kameraden mithalfen, mußten nur allzuoft die hilfsbereite Liebe bitter büßen. Von Fieberqualen, rasch zunehmender Abmagerung, Erschöpfung und oftmals Schmerzen gepeinigt gingen dort noch 37 Offiziere und 10 Mannschaften, die der grause Krieg in oftmals wunderbarster Weise verschont hatte, auf ihrem Schmerzenslager im fremden Land zugrunde, Monate nach Kriegsende immer noch als Gefangene fern der Heimat. Am 1.3.1919 hatte auch Vicco v. der Lühe ausgelitten, er starb im Hospital zu Reighley, wohin die Schwerkranken überführt worden waren.

Auf dem Mortonkirchhof bei Reighley bereiteten die treuen Kameraden ihren 47 Toten eine würdige und schöne letzte Ruhestätte. Hier ruht Vicco v. der Lühe zusammen mit den Marinekameraden Kapitänleutnant Kreh (V. U-Flottille) aus Berlin, Oberlt. z. See Schmitz (U-Flottille Flandern) aus Berlin und Mar.-Ing. Dietrich (U-Flottille Flandern) aus Potsdam.

Ehre seinem Gedächtnis!

v. Bonin.





Artur Mez

Oberleutnant zur See

Ein echter Hamburger Jung war Karl Artur Mez. Am 25.2.1890 als Sohn des Professors Lic. Gustav Adolf Mez und seiner Gattin Florence, geb. Greenbury, geboren, wurde Mez evang.-lutherisch erzogen. Seine ganze Kindheit hat er in Hamburg verlebt und ist so schon frühzeitig mit dem Seegedanken verwachsen. Seine humanistische Bildung erhielt er in der Gelehrtenschule des Johanneums, die er Ostern 1908 mit dem Reifezeugnis verließ. Sofort zog es ihn, den großen Naturfreund und begeisterten Wanderer, unwiderstehlich von

der Schulbank weg in's praktische Leben. Als Seekadett trat er mit uns in die Marine ein und erhielt auf S.M.S. „Fregat“ seine erste Ausbildung. Obwohl ziemlich jung, war er einer der größten und kräftigsten Seekadetten, an dem die mancherlei Beschwerden des Dienstes wie Wasser abließen.

Frühzeitig bekundete er seine Neigung zur schwarzen Kunst und sprach bereits als Fähnrich den Wunsch aus, dereinst zur U'boots-Waffe zu kommen, mit der damals die ersten Versuche gemacht wurden.

Im Herbst 1910 kam Mez als Navigations- und Rollenfähnrich auf S.M.S. „Schlesien“, mit der er die Sommerreise 1911 in die norwegischen Gewässer machte. Nach seiner Beförderung zum Leutnant zur See wurde er Schiffsjungenoffizier, erst auf S.M.S. „König Wilhelm“, dann von Frühjahr 1912 an auf S.M.S. „Vineta“. Im August trat er mit der „Vineta“ die Ausreise in's Mittelmeer an und kam während der Iſchataldscha-Kämpfe zum Schutze deutscher Belange nach Konstantinopel. Als S.M.S. „Goeben“ dort eintraf und das Kommando über die deutschen Seestreitkräfte übernahm, fand Mez zeitweise als Chiffrier-Offizier auf der „Goeben“ Verwendung. Er besetzte auch eine Zeitlang mit einer kleinen Abteilung das deutsche Hospital zu dessen Schutz. Nach Rückkehr des Schiffes in die Heimat blieb Mez noch ein zweites Jahr an Bord des Schulkreuzers. Im Sommer 1913 tat sich Mez bei einer Übungsfahrt S.M.S. „Vineta“ nach Borkum hervor, indem er zweien

seiner Schiffsjungen das Leben rettete. Beim Kentern des Bootes trieben zwei Nichtschwimmer ab; Mez hielt beide abwechselnd mit Hilfe einer zugeworfenen Boje 10 Minuten über Wasser, bis Hilfe vom Schiff kam.

Vom August 1913 bis März 1914 machte er eine zweite Auslandsreise mit S.M.S. „Vineta“, diesmal nach Brasilien und Westindien. Auch Haiti wurde angelaufen, wo der flüchtige Präsident mit Familie an Bord genommen wurde. Das Sommerhalbjahr 1914 füllte ein Landkommando in W'haven aus. Während der Zeit seines Aufenthaltes dort arbeitete Mez an dem Plan einer Offizierskolonie: kleine Einzelhäuser für je 2 unverheiratete Seeoffiziere in Verbindung mit einer Gartenstadt sollten gebaut werden. Der Plan war sorgfältig durchdacht und vom Bürgermeister von Rüstringen angenommen, der auch das nötige Land dafür hergeben wollte. Die Ausführung des Planes wurde durch den Ausbruch des Krieges verhindert.

Der August 1914 sah Mez als St.-Offizier auf S.M.S. „Kaiser Barbarossa“ im V. Reserve-Geschwader. Der am 22. September vom IV. und V. Geschwader in Verbindung mit der II. Flottille nach Windau unternommene Vorstoß, das einzige größere Erlebnis dieses ersten Kriegswinters, blieb infolge Verrats leider erfolglos. Mez litt schwer unter der erzwungenen Untätigkeit und hatte schon den Plan gefaßt, zur Infanterie überzugehen, als sich ihm im Februar 1915 endlich die Aussicht auf ein U-Boot eröffnete. Nach erfolgreichem U-boots-Kursus wurde er als Wachoffizier auf S.M. „U. 17“ kommandiert; von seiner ersten Ausreise nach dem Firth of Forth brachte er das ER. 2, von seiner zweiten Reise das ER. 1 mit: Er hatte ein Prisenschiff mit Erz von der schottischen Küste sicher nach Haus geleitet und von diesem Schiff aus ein zweites versenkt. Weiterhin war Mez mit S.M. „U. 17“ in der Ostsee tätig; am 24. 10. 1915 entführte er ein Prisenschiff von der schwedischen Küste nach Swinemünde, lief hierbei mit dem Dampfer auf eine Mine, und wurde in Wisby interniert. Auf seinen energischen Einspruch hin wurde er freigelassen und konnte über Stockholm nach Kiel zurückkehren, wo er vor dem Prinzen Heinrich Vortrag hielt.

Darauf Kommandierung zur U-boots-Flottille Flandern. Zuerst führte er in Vertretung S.M. „UB. 17“, dann „UB. 13“ als eigenes Boot. Von Zeebrügge aus hat Mez mehrere erfolgreiche Fahrten unternommen. Nachdem er wiederholt Angriffe mit Wasserbomben heil überstanden hatte, ging er am 23. 4. 1916 zu seiner letzten Fahrt in See mit der Aufgabe, in den Hoofden, insbesondere in der Nähe von Sunk Feuerschiff Handelskrieg zu führen. Das

Boot kehrte nicht wieder und ist wahrscheinlich in der gerade während seiner Abwesenheit vor der Flandrischen Küste von Engländern ausgelegten großen Minen- und Netzperre zu Grunde gegangen, von der es noch nichts wissen konnte. Andererseits lauten allerlei glaubhafte Gerüchte von Neutralen dahin, daß S.M. „UB. 13“ in der Nähe des Nordhinder-Feuerschiffes von dem englischen, nach Holland verkehrenden Pendeldampfer „Gloucester“ gerammt worden sei. Die „Gloucester“ wurde später von deutschen Zerstörern aufgebracht, doch ließ sich damals trotz aller Ermittlungen eine Bestätigung des Gerüchtes nicht erlangen. Die „Gloucester“ ist später in der Kieler Bucht auf Minen gelaufen und gesunken. Mit Netz ist ein Kamerad von uns gegangen, den jeder, der mit ihm in Berührung kam, wegen seiner offenen, mannhaften und dabei freundlichen Art hochschätzte. Auch seine Untergebenen hingen mit Verehrung an ihm, ihnen galt er als „Glücksbringer“. Sein Andenken wird von uns stets in Ehren gehalten werden.

Rosenthal.

Ernst Mirow

Oberleutnant zur See

Ernst Rudolf Mirow, der kleinste unserer Crew! Schon bei seiner Einstellung als Seekadett wollte man ihn nicht nehmen, weil er weder in der Länge noch in der Brustbreite die vorgeschriebenen Mindestmaße aufwies, doch Kapitän z. S. Leberecht Maas sprach ein Machtwort gegen die Paragraphenvorschrift. Die Marine hat das nicht zu bereuen brauchen. Seit seiner Seekadettenzeit war Mirow, trotz seines zarten Körperbaues stets einer der ersten in der Korporalschaft, in der Inspektion, an Bord und schließlich in der ganzen Crew. Zäher Wille, das Vorgenommene zu erreichen, gepaart mit klugem Verstand haben ihn trotz der fehlenden Zentimeter zu einem der Tüchtigsten des ganzen Jahrgangs emporgehoben. Am 8.9.1889 zu Wandsbek als ältester Sohn des Professors Ernst



Das beste Zeugnis über Mirows Tüchtigkeit als Offizier ist seine Laufbahn, die beweist, wie hoch man ihn einschätzte. Wir Kameraden aber wissen außerdem, daß wir an ihm einen guten Freund verloren haben, dem Treue und aufopfernde Kameradschaft über Alles gingen.

Menzel.

Menzel.



Ernst Müller-Schwarz

Char. Kapitänleutnant a. D.

Richard Hermann Ernst Müller-Schwarz ist am 8. 5. 1889 in Ehrenbreitstein a. Rhein geboren, als Sohn des späteren Majors a. D. Ernst Müller-Schwarz und seiner Frau Käthe, geb. Schwarz. Den Durchgang durch verschiedene Schulen, die er entsprechend den wechselnden Garnisonen seines Vaters in Posen, Berlin und Magdeburg besuchte, betrachtete er nur als notwendiges Übel. Sein Lieblingsfach war stets nur Turnen. Daneben galt sein Interesse allem, was mit der Flotte zusammenhing. In Mußestunden las er viel, eine richtige Leserratte. Ernst war von Charakter gutmütig, ein Optimist, doch nicht frei von etwas Leichtsinne und Oberflächlichkeit. Da er viel Sinn für Witze und Humor hatte, neigte er auch dazu, Sachen, die besser ernst zu nehmen waren, auf die leichte Achsel zu nehmen — leider manchmal wohl auch dienstlich.

Das Abiturium hatte er auf dem Domgymnasium in Magdeburg gemacht, seine erste Marine-Ausbildung auf S. M. S. „Victoria Louise“ erhalten, auf der er mit Moseder, Schade, Erwin Schmidt und Stephan befreundet war. Im Kameradenkreise wie auf Urlaub zu Hause war er bei Bekannten und Freunden einschließlich der Damen ein gern gesehener, guter, gewandter Gesellschafter und Unterhalter. Als Säbelfähnrich und nach seiner erst am 27. 1. 1912 erfolgten Beförderung zum Leutnant z. S. tat er Dienst auf S. M. S. „Schleswig-Holstein“ später auf S. M. S. „Kaiser“. Mit diesem neuen Linienschiff erlebte er die kurze Reise der detachierten Division nach Südamerika, von der diese einige Wochen vor Kriegsausbruch zurückkehrte.

Im Kriege kam auch er im Jahre 1916 zur U'boots-Waffe und zwar nach verschiedenen Ausbildungskursen zur U-Flottille Glandern. Vom 30. 8. 1916 bis 22. 2. 1917 führte er dort erst S. M. „UB. 16“ und S. M. „UC. 71“. Anschließend wurde er Kommandant des neuen Bootes S. M. „UC. 64“, das ihm auf der Weser-Werft in Bremen von seinem Onkel, dem technischen Direktor dieser Werft, übergeben wurde. Während dieser kurzen Bauinfor-



mationszeit in der Heimat verkehrte er auch im Hause des Bremer U'boots-Onkels, des Herrn Konsul Wagenführ. Nachdem er in Flandern EK. 1 u. 2 errungen, wurde er seiner angegriffenen Nerven wegen von dort am 21. 11. 1917 abkommandiert und bis zum Kriegsende an Bord des kleinen Kreuzers S.M.S. „Stralsund“ meist in Libau und der östlichen Ostsee verwendet. Am 14. 7. 1919 wurde Müller-Schwarz mit dem Charakter als Kapitänleutnant, mit Pension und Uniform verabschiedet. Ein Magdeburger Freund nahm ihn bereitwillig in seinem Export- und Importgeschäft auf. Dort hatte er Gelegenheit, sich die Anfangsgründe des Kaufmännischen anzueignen. Im Herbst des Jahres 1919 fing er bereits an zu kränkeln, hielt sich aber noch bis zum Januar 1920 aufrecht, dann mußte er sich legen. Nach zweimaliger vergeblicher Operation starb er am 22. 4. 1920 in Magdeburg an seinem schmerzhaften und tödlichen Hals-Krebsleiden.

Erich Müller-Schwarz.

Christian-Albrecht v. Nathusius

Oberleutnant der Reserve der Matrosen-Artillerie

Christian-Albrecht Rudolf Engelhard v. Nathusius wurde seiner Mutter Elisabeth, geb. v. Wisßmann, am 22. 8. 1889 auf dem Rittergute Hoffstädt, Kreis Deutsch-Krone, als der Jüngste von 4 Geschwistern (zwei Schwestern u. ein Bruder) geboren. Sein Vater Martin v. Nathusius war Professor der Theologie an der Universität Greifswald und starb dort am 9. 3. 1906. Seine Schulerziehung genoss er auf dem Gymnasium zu Greifswald, das er mit dem Reifezeugnis In treuer Freundschaft schloß der junge Edelmann mit dem reinen frommen



verließ. Die Verteilung der Seekadetten auf die Schulschiffe brachte ihm zu seiner großen Freude die Kommandierung auf S.M.S. „Charlotte“ unter Kapitänleutnant Gautier. Inmitten des gemeinsamen Erlebens auf der harten und schönen Fahrt wurde er zu einem der beliebtesten und galt als einer der bestfähigsten Kameraden.

Herzen sich an Graf Schwerin und Wolfgang Komorowski an. Die Fahrt in die Wunder der Tropennacht und die Schönheiten Westindiens wurde zu einem tief eindrucksvollen Erlebnis für sein aufgeschlossenes Gemüt und voll von den Bildern all des Gesehenen kehrte er heim.

Als Fähnrich zur See galt es nun, auf der alten Kieler Marineschule das praktisch Gelernte theoretisch zu vertiefen und zu befestigen. Hier, wo die ganze Crew sich zu oftmals unbequemem Lernen unter mildem Zwang wieder zusammenfand, da haben wir sein helles Lachen, seine immer hilfsbereite lebensfrohe Art und den Blick seiner grauen klugen Augen kennen gelernt, die so ernst werden konnten, wenn es um heilige Dinge ging, wenn seine schlanke Gestalt jeden Mittag im großen Speisesaal der Schule hinter dem Stuhle im Tischgebet stehen blieb, während alle anderen sich auf „Mahlzeit“ geräuschvoll setzten, nicht pharisäisch oder salbungsvoll, sondern still und selbstverständlich das für recht Erkannte tuend. Diese Selbstverständlichkeit des Handelns, die Ursprünglichkeit seines in echter Religiosität wurzelnden Wesens machten den Zauber dieser Persönlichkeit aus, die ihren Weg nahm im Bewußtsein: „... es kann mir nichts geschehen, als was Er hat ersehen...“ ein „Wanderer zwischen beiden Welten“, der die schönste und schwerste Lebenskunst des „Reinbleibens und Reifwerdens“ gar fein verstand

Als echter Nathusius fühlte er sich inmitten des etwas freien und burschikosen Tones der Kameraden zum theologischen Studium berufen und erbat daher im Herbst 1909 seinen Abschied. Der theologischen Fakultät Greifswald und Leipzig gehörte er bis Februar 1913 an, machte Ostern 1914 das Staatsexamen und arbeitete in der Zwischenzeit noch als Erzieher beim Baron Riedesel auf Sickingdorf in Hessen. Weihnachten 1910 wurde er zum Vizefeuerwerker der Reserve, durch A.R.O. vom 9.8.1913 nach Ableistung der Übungen A und B bei der III. Matrosen-Artillerie-Abteilung zum Leutnant der Reserve der M.A. befördert. Seine dienstlichen Beurteilungen aus dieser Zeit bezeichnen Charaktereigenschaften und Leistungen in gleicher Weise als vorbildlich.

Nach Kriegsbeginn fand er bis November 1914 als Wachoffizier bei der III. Minensuchdivision in der Nordsee Verwendung, wurde dann im Funkdienst ausgebildet und am 5.1.1915 der Marineluftschiffabteilung in Nordholz zugeteilt, der er fast 2 Jahre angehört hat. Hier machte er 10 Angriffsfahrten auf S.M. Luftschiffen „L. 7“, „L. 21“ und „L. 34“ mit, davon allein 8 im Jahre 1916, u. a. die Aufklärungsfahrten des „L. 21“ im Zusammenhang mit

der Seeschlacht vor dem Skagerrak am 31.5.—1.6.1916. Seine besondere Tüchtigkeit und seine anerkannten Leistungen bewirkten am 10.6.1916 seine Beförderung zum Oberleutnant der Reserve der M.A. Für die bewiesene Tapferkeit wurde er mit dem Eisernen Kreuz ausgezeichnet.

Das letzte Blatt seiner Personalpapiere hat der heldenhafte Führer der Marineluftschiffe, Fregattenkapitän Strasser, der später selbst seine Treue mit dem Tode besiegelte, mit den Worten abgeschlossen: „Er fiel in der Nacht vom 27. auf den 28. 11. 1916 infolge brennenden Absturzes des Luftschiffes „L. 34“ (Kommandant Rptlt. d. Res. Max Dietrich) im feindlichen Abwehrfeuer bei Hartlepool. Ehre seinem Andenken!“

In leuchtendem Opfertod war auch dieses junge Heldenleben dem Vaterlande dargebracht. „Excelsior“ hatte darüber gestanden. Den Sternen nah war er auf Wunderwerken deutscher Technik dem unerbittlichsten Feinde ins Herz gefahren.

Wir denken seiner würdig mit Hölderlins Gruß an das Vaterland:

„ . . . und zähle nicht die Toten! Dir ist
Liebes! nicht einer zu viel gefallen“

v. Bonin.



Alfred Nis̄sche

Oberleutnant zur See

Geboren am 5.3.1889 in Posen als zweiter Sohn des Majors Edmund Nis̄sche und dessen Gattin Margarethe, geb. Rehfeld, ging Alfred Edmund Nis̄sche schon in jungen Jahren unter die „Marßjünger“, indem er die Kadettenanstalten Wahlstatt und Groß-Lichterfelde bis zum Abiturium besuchte. Seit 1908 gehörte er als Seekadett auf S.M.S. „Hertha“ zu uns, und wer ihn gekannt hat, fühlt, daß er in alle Zukunft uns gehören wird. Aufgezogen in altpreußischer Einfachheit, ausgestattet mit vorbildlichem Pflichtbewußtsein und untadeliger Ehrauffassung war er ein Offizier vom alten Schrot und Korn. Wegen seines sonnigen Wesens hatten wir ihn alle lieb. Sein Tatendrang trieb ihn im Kriege schon früh von der I.T.-Flottille (S.M. Tpbt. „G. 194“), der er seit 1912 angehörte, zur U'boots-Waffe, deren Ehrenschild er mannhaft deckte, bis auch er, wie so Viele, den Weg aus Englands Gewässern nicht mehr zurücklegen sollte. Mit S.M. „UC. 19“, U-Flottille Flandern, war Nis̄sche, der stattliche große, blonde Oberleutnant zur See mit dem groß geschnittenen Gesicht, mit dem E.K. 1 geschmückt, am 27.11.1916 aus Zeebrügge ausgelaufen, um die Hafeneinfahrt von Boulogne zu sperren. Nachdem er diese Minenaufgabe mit Erfolg gelöst hatte, führte er Handelskrieg im östlichen Teil des Kanals. Dabei soll sein Boot am 4.12.1916 von dem englischen Zerstörer „Hewellyn“ in der Nähe der Doverstraße mit Wasserbomben angegriffen und versenkt worden sein. Von der Besatzung wurde niemand gerettet.

Dulce et decorum est pro patria mori.

Fanger.



Hans Oestreich

Oberleutnant zur See

Hans Jakob Oestreich, geboren am 1.2. 1890, hat als Sohn des Berliner Universitätsprofessors Dr. med. Richard Oestreich und dessen Frau Mathilde, geb. Meier, seine Jugend in Berlin verlebt, wo er Schüler des Wilhelm-Gymnasiums — des „Lackstiefel-Gymnasiums“, wie wir anderen Berliner es nannten — war. Seine Vaterstadt Berlin und seine humanistische Bildung sind immer sein ganzer, auch berechtigter Stolz gewesen. Sein Seekadettenjahr auf S.M.S. „Charlotte“ mag ihm sauer geworden sein, denn er liebte mehr als das Turnen, Entern und Pullen das Fahren und Manövrieren in der Dampfspinnakel, aber froh und stolz ist er doch immer gewesen, einer von der „letzten Segelcrew“ gewesen zu sein. In der 5. Inspektion der Marineschule kam dann das „kluge Hänschen“ heraus, alles schnell auffassend, scharf und witzig, aber immer ein guter, zuverlässiger Kamerad und später, nach den Spezialkursen in Sonderburg, Mürwik und Wilhelmshaven ein durchaus praktischer „Säbler“ auf S.M.S. „Rheinland“. Nach seiner Beförderung wurde er zum I.O.-Lehrgang kommandiert und dann II. I.O. auf der „Rheinland“ und damit auch — weniger gern — Scheibenoffizier in der Nordsee. Glücklicherweise konnte er dann im Herbst 1913 den Tag feiern, der ihn von der Flotte zur „richtiggehenden“ Torpedowaffe brachte, wohin bei seiner Neigung zur Selbstständigkeit sein ganzes Sehnen ging: er wurde WO. in der 13. T.-Halbflottille, Standort Wilhelmshaven. Als Wachoffizier auf S.M. Torpedoboot „S. 14“ ist er in den Krieg gegangen, voll von Drängen, an den Feind zu kommen; ein tragisches Schicksal hat es gewollt, daß er den Heldentod für seinen von ihm besonders hoch verehrten Kaiser und für sein Vaterland vorzeitig durch eine Explosion fand: Auf Schillig Reede lag die 13. Halbflottille auf Vorposten, als auf „S. 14“ in der Nacht des 19.2.1915 durch ein unglückliches Versehen ein geladener und entschärfter Torpedo bei nicht ausgeschwenkten Rohren abgeschossen wurde und an Deck detonierte, wodurch das Boot auseinandergerissen wurde und auf der Stelle sank. Besonders



tragisch war es, daß die Eltern unseres Crewkameraden Oestreich auch ihren letzten Sohn Kurt ein Jahr später hingeben mußten, der als Oberleutnant zur See und Adjutant auf S.M.S. „Posen“ rasch einer tödlichen Darmkrankheit erlag.

Ein frischer, besonders tüchtiger Seeoffizier war mit Hans Oestreich aus dem Leben gegangen, die Crew hatte einen lieben, guten Kameraden verloren.

Lippold.

Ferdinand Pfeffer v. Salomon

Leutnant zur See

Ferdinand Hubert August Pfeffer v. Salomon stammte aus einer preuß. Soldatenfamilie. Er wurde am 30.4.1889 zu Osnabrück als Sohn des Geh. Reg.-Rats Max Pfeffer v. Salomon und seiner Frau Anna, geb. Clavé v. Bouhaben, geboren und von ihnen kathol. erzogen. Als zweitältester von fünf Brüdern und zwei Schwestern verlebte er eine fröhliche Jugendzeit und besuchte von 1898 bis 1907 das Gymnasium Paulinum zu Münster, wohin sein Vater inzwischen versetzt worden war.

Nach mehrmonatigem Aufenthalt in England u. Frankreich trat Ferdinand Ostern 1908 in die Kaiserliche Marine ein, während seine vier Brüder Offiziere in dem Münsterschen Infanterie-Regt. Nr. 13 wurden. Seinem kühnen Wagemut entsprach ausgezeichnet, daß er als Seekadett



noch auf einem Segelschulschiff, S.M.S. „Charlotte“, zur See fahren durfte, deren alte Tradition so gut zu seiner anerzogenen inneren Einstellung paßte. Mit Eifer und Pflichttreue, im Dienst immer voran, widmete er sich seinem Beruf. Vornehme Gesinnung, Hilfsbereitschaft und verlässliche Kameradschaft sicherten ihm die Freundschaft der Kameraden. Außerlich ein heiterer, anregender Gesellschafter war er im Grunde genommen eine ernst veranlagte

Natur. Nach Rückkehr aus Westindien wurde er auf Marineschule schnell auch weiteren Kameradenkreisen durch seine schneidige Unternehmungslust bekannt.

Nach den Spezialkursen wurde er als Säbelführer auf S.M.S. „Nassau“ kommandiert, das Flaggschiff des I. Geschwaders, und blieb an Bord dieses Schiffes auch als Leutnant zur See. Da drangen plötzlich Anfang 1913 Gerüchte über einen tödlichen Unfall zu uns auf die Flotte. Nur zu bald wurde uns traurige Gewißheit, daß der beliebte Kamerad nicht mehr unter den Lebenden weilte. Das Weihnachtsfest hatte er auf Urlaub im Elternhause verlebt. In der Nacht vom 3. zum 4. 1. 1913 von einem frohen Fest im Kreise der Regimentkameraden seiner Brüder zurückkehrend, wollte er in Ermangelung eines Schlüssels voll Rücksichtnahme den Schlaf der Hausbewohner nicht stören. Mit der ihm eigenen, durch den Beruf zur Gewohnheit gewordenen Kühnheit erstieg er über einen vor dem Hause stehenden Baum den zu seinem Schlafzimmer führenden Balkon. Da er die Balkontüre nicht offen fand, versuchte er auf gleichem Wege den Abstieg und fiel bei einem Fehltritt zu Tode. Mit friedlichem Antlitz, wie im Schlummer liegend, wurde am Morgen seine Leiche im Vorgarten gefunden.

Zu früh wurde ein Draufgänger dahingerafft, der im Kriege bestimmt seinen Mann gestanden haben würde, wie auch zwei seiner Brüder den Heldentod fanden, der zum Dienst eingerückte Vater den Strapazen erlag, der dritte Bruder völlig zusammengeschoffen wurde und der vierte sich als Freikorpsführer einen Namen machte.

Ruprecht.



Wilhelm Plinke

Oberleutnant zur See

Karl Ernst Wilhelm Johannes Plinkes Wiege stand zu Bevensen im Kreise Uelzen, wo er am 11.4.1888 als Sohn des Kgl. Medizinalrates Dr. med. Heinrich Plinke und seiner Frau Marie, geb. Schulze, geboren wurde. So wuchs Plinke, lutherisch erzogen, inmitten der Lüneburger Heide auf, deren kerniges niederfächsisches Volkstum sich auch in seinem Charakter und Wesen widerspiegelte. Die Volksschule zu Bevensen vermittelte ihm die ersten Schulkenntnisse, diejenige in Bleckede a. Elbe mußte ihm unter Zuhilfenahme von Privatstunden in Mathematik, Latein und Griechisch bis 1900 weiterhelfen. Nach halbjähriger Gastrolle auf dem Gymnasium zu Lüneburg vollendete er seine Schulbildung von 1901–08 auf dem Kaiser-Wilhelm-Gymnasium in Hannover, wohin sein Vater inzwischen versetzt worden war. Durch diese anfangs schwierigen Schulverhältnisse erklärt es sich, daß Plinke einer der ältesten Seekadetten war, die Ostern 1908 als Abiturienten in die Marine eingestellt wurden.

Mit S.M.S. „Hertha“ durchkreuzte er als Seekadett die heimischen Gewässer und das Mittelmeer. Hier und auf Marineschule erwarb er sich weitgehende Beliebtheit unter seinen Kameraden. Stets war Plinke heiter und frisch, wagemutig und ein guter treuherziger Kamerad. Nach den Fähnrichskursen blieb er als Säbler und Leutnant zur See über 2 Jahre an Bord S.M. großen Kreuzers „York“ im Verbands der Aufklärungsschiffe, mit nur kurzer Unterbrechung durch einen F.T.-Kursus in Würwik, der ihm an Bord die Stellung als II. F.T.O. eintrug. Drei Sommermonate 1913 kam er vertretungsweise auf den neuen kleinen Kreuzer S.M.S. „Kolberg“, dann auf den Panzerkreuzer S.M.S. „Seydlitz“, schließlich vom 30.9.1913 ab zur 1. T.D. bzw. als W.O. an Bord S.M. Tpbdt. „G.170“ in der 6. Torpedoboots-Halbflottille. Kurz nach Kriegsausbruch mußte er schweren Herzens die tatenfrohe



schwarze Waffe verlassen, um den älteren kleineren Kreuzer „Frauenlob“ als deren T.O. in Dienst zu stellen.

Mit seiner meist aus Reservisten zusammengestellten Besatzung versah dieses Schiff Vorpostendienst in der deutschen Bucht, so auch am 28.8.1914 südwestlich von Helgoland. Unter Freg.-Kapt. Mommsen lief das Schiff an diesem Tage um 9 Uhr vormittags auf den ersten Kanonendonner zu, befreite die III. Minensuchdivision von ihren Verfolgern und kämpfte dann wacker gegen den weit stärkeren englischen Kreuzer „Arethusa“ und 12 Zerstörer, bis diese sich der scharfen Verfolgung durch S.M.S. „Frauenlob“ nordwärts entzogen. „Frauenlob“ hatte beim Gegner gute Treffer erzielt, aber auch selbst schwer gelitten und mußte nach Wilhelmshaven einlaufen. Einer der ersten feindlichen Treffer war im vorderen Krähennest freipiert und hatte dort auch Plinke leicht verwundet, der daraufhin alsbald mit dem E.K. 2 ausgezeichnet wurde.

Am 1.11.1915 durfte Plinke auf ein neueres Schiff, auf S.M.S. „Danzig“, übersteigen, die von ihrem Minentreffer Mitte Mai 1915 (s. Gruber und Höpfer) inzwischen wieder hergestellt war. Mit diesem Schiff kam er bald an den Feind, nur anders als er es erhofft hatte. Schon drei Wochen später wurde S.M.S. „Danzig“ am 23.11.1915 auf einer Streife in der östlichen Ostsee bei Gothland von einem englischen U-Boot torpediert. Im Schlepp S.M.S. „Berlin“ erreichte das schwer beschädigte Schiff, von Torpedobooten gesichert, gerade noch die Danziger Werft und mußte hier außer Dienst gestellt werden. So kam es, daß Plinke alsbald wieder auf seiner „geliebten“ „Frauenlob“ saß, kaum 1½ Monate nachdem er sie tatendurstig verlassen hatte.

Doch auch für dieses alte Schiff sollten nach dem schier endlosen Bewachungs- und Sicherungsdienst in der inneren deutschen Bucht noch große Tage kommen. Es wurde wiederholt auf größere Unternehmungen der Hochseeflotte mitgenommen, so auch an jenem denkwürdigen 31.5.1916, der alle fahrbereiten Schiffe nordwärts stürmen sah, zur gewaltigen Skagerrak-Schlacht. Im Verbande der IV. Aufklärungsgruppe fuhr S.M.S. „Frauenlob“ als Seitendeckung vorwiegend des zweiten Geschwaders und hatte ehrenvollen Anteil an der Abwehr mehrerer englischer kleiner und Panzerkreuzer, von denen die IV. AG. in der Abenddämmerung auf kurze Entfernungen zeitweise schwer beschossen worden war. Während ihres nächtlichen Rückmarsches schob sich unsere Flotte zwischen die englische Hauptmacht und deren, aus zahlreichen Kreuzern und Zerstörern gebildete Nachhut. Diese griff überraschend unsere

Spitze an und stieß dabei zuerst auf unsere linke Seitendeckung, zu der auch S.M.S. „Frauenlob“ gehörte. Erst auf 700 m Entfernung prallten die leichten Kreuzer-Verbände plötzlich mit unerhörter Wucht aufeinander. Im Scheinwerferlicht war jeder Schuß der prasselnden Salven ein Treffer. Die zwei englischen Spitzenschiffe wurden außer Gefecht gesetzt, alle vier englischen Stadtkreuzer mußten ostwärts fliehen. Aber Sekunden, ehe Brücke und Aufbauten des engl. Flaggschiffes „Southampton“ von deutschen Granaten hinweggesetzt wurden, hatte dieses einen Torpedo geschossen, der S.M.S. „Frauenlob“ im Backbord-Hilfsmaschinenraum traf. Während sich der Kreuzer stark überlegte, setzten einschlagende Granaten das Achterschiff in Brand. Aber nichts konnte den Heldenmut der Besatzung erschüttern. Bis an den Leib im Wasser stehend, feuerte das letzte Geschütz, dann machten Flammen und Gluten dem nächtlichen Kampf ein Ende. Der Kreuzer kenterte, und mit drei Hurras auf Kaiser und Reich besiegelten kurz vor Mitternacht der Kommandant Freg.-Rpt. Hoffmann, 11 Offiziere, unter ihnen Wilhelm Plinke, und 308 Mann ihre Treue zum Vaterland mit dem Tode.

Plinkes Leiche trieb 4 Wochen später in Schweden an und wurde neben Gorch Fock auf der kleinen unbewohnten Felseninsel Steensholmen nahe der norwegischen Grenze würdig zur letzten Ruhe gebettet. Von einer Mauer aus Granitblöcken umgeben mit herrlichem Ausblick auf die geliebte See schläft Plinke hier mit 10 anderen Mitkämpfern. Sein Vater und seine zweite Mutter Hedwig, geb. Tegtmeyer, fanden das Grab bei einem Besuch im Sommer 1924 in guter Pflege der Gemeinde Fjällbacka.

Ruprecht.



Herbert Pustkuchen

Oberleutnant zur See

Geboren am 28. 12. 1889 in Detmold als zweiter Sohn (unter vier Geschwistern) des Geh. Regierungsrates Eduard Pustkuchen und dessen Frau Ida, geb. Capellen, ist Herbert Harry Otto Ernst Pustkuchen bis zum Abitur ganz in Detmold aufgewachsen, unterseht und stämmig von Gestalt. Schon als Seekadett 1908 auf S.M.S. „Charlotte“ zeichnete er sich durch gediegene Kenntnisse und vorbildliche Energie aus. Bei seiner weiteren Seeoffiziers-Ausbildung spezialisierte er sich auf die Funkentelegraphie. Zur Vertiefung dieser Fachkenntnisse ließ er sich vom Mai 1912 bis Mitte Juni 1913 als Leutnant zur See zur Reserve beurlauben und studierte während dieser Zeit an der Technischen Hochschule zu Charlottenburg und in England. Im Kriege war er zunächst Wachoffizier auf S.M. „U. 16“, dann auf „U. 41“ und rückte im August 1915 zum Kommandanten in der U-Flottille Flandern auf. Hier hat er nach einander die Boote S.M. „UC. 5“, „UB. 29“ und „UC. 66“ von Erfolg zu Erfolg geführt. Längst besaß er das EK. 1, als ihm Se. Majestät der Kaiser noch als Kommandant S.M. „UC. 5“ am 19. 11. 1915 als fünftem Marineoffizier überhaupt, als erstem Kommandanten der U-Flottille Flandern und als erstem unserer Crew „aus Anlaß seiner bisherigen, für die Kriegsführung so wichtigen militärischen Erfolge“ das Ritterkreuz des Hausordens von Hohenzollern mit Schwertern verlieh, zugleich mit seiner „vollsten Anerkennung und seinem wärmsten Kaiserlichen Danke an alle Angehörigen der U'boots-Waffe für ihr tapferes und opfermutiges Verhalten während des ganzen Krieges, welches weit über die ursprünglichen Erwartungen hinausgehende Erfolge gezeitigt hat“.

Nach fast dreijähriger erfolgreicher U'boots-Fahrzeit sollte gerade für ihn der Pour le mérite beantragt werden, als er unverhofft von einer Unternehmung nicht mehr zurückkehrte. S.M. „UC. 66“ hatte am 22. 5. 1917 Zeebrügge ver-



lassen und ging nach der Hafeneinfahrt von Bristol und Milfordhaven, die es beide durch Minen sperrte. Feindliche Nachrichten ergaben, daß diese Sperren Erfolg hatten. Engländer berichteten später, daß das Boot am 12.6.1917 südlich Kap Lizard durch den englischen Fischdampfer „Seafing“ nach Kampf vernichtet worden sei. Dabei fanden der Kommandant und die gesamte Besatzung den Heldentod.

Mit Pustfuchen hat die Marine einen besonders befähigten und erfolgreichen U'boots-Kommandanten, der sein Boot mit vorbildlichem Schneid und gutem Erfolg geführt hat, verloren. Im Kameradenkreise erfreute sich Pustfuchen der allergrößten Beliebtheit wegen seines durch und durch kameradschaftlichen Wesens und seiner vornehmen, ehrlichen Gesinnung. Unter dem Scherzspitznamen „Emmi“ ist unser lieber Pustfuchen, den wir zu den Besten unserer Crew zählen dürfen, uns allen eine bleibende Erinnerung. Ein ehrendes Gedenden ist ihm sicher.

Ruprecht, Suadicani.





Hermann Reichhold

Vizefeuerwerker der Reserve

Hermann Reichhold wurde am 5. 5. 1890 zu Berlin geboren als Sohn des Fabrikbesizers Carl Reichhold und seiner Gattin Lina, geb. Petersen. Reichhold hatte das Glück in einem Elternhause aufzuwachsen, wie es nur selten so harmonisch und einträchtig zu finden ist. Vater und Mutter waren für ihn Vorbilder tatkräftigen Schaffens, häuslichen Sinnes und patriotischer Denkart, und die zahlreichen Geschwister hielten treu zusammen.

Seine sonnige Jugend warf ihren Abglanz auch auf sein ganzes späteres Leben, soweit er es fern von seinem Elternhause verbrachte. Reichhold besuchte das Friedrich Werder'sche Gymnasium in Berlin und bestand dort zu Ostern 1908 das Abiturientenexamen. Sein Interesse hatte sich schon in jungen Jahren der Kaiserlichen Marine zugewandt, deren Angehörige er auch unter den Freunden seiner Eltern fand, und durch eifriges Lesen der Marineliteratur hatte er sich vor seinen späteren Kameraden bereits einen großen Vorsprung in marinetecnischen Kenntnissen erworben.

Am 1. 4. 1908 trat Hermann Reichhold mit uns in die Kaiserliche Marine ein und wurde dem Schulschiff „Victoria Louise“ zugeteilt. Reichhold hatte die Sommerferien 1907 auf der Insel Wight verlebt und dort bei einer großen Flottenparade Gelegenheit gehabt, den mächtigen Rivalen Deutschlands kennen zu lernen. So besichtigte er als Seekadett mit größtem Interesse englische Schiffe vor Barcelona und amerikanische vor Neapel, und hoffte, dereinst an dem unvermeidlichen Seekrieg um Deutschlands Zukunft teilnehmen zu können. Auf zahlreichen Ausflügen und Spaziergängen in den Auslandshäfen war er uns ein stets frischer und lebenslustiger Kamerad.

Auf Marineschule ward Reichhold der 3. Inspektion (Oblt. z. S. Zores) zugeteilt. Mit Eifer widmete er sich den Fachwissenschaften. Nach dem Sommerurlaub erfuhren wir, daß Reichhold seinen Beruf wechseln wollte. Die Veranlassung hierzu war seine Neigung zur Seekrankheit, die er auf einer Reise nach England während des Urlaubs wieder bestätigt fand. So zog er schweren Herzens die ihm lieb gewordene blaue Uniform aus und wandte sich dem

Studium der Chemie zu, um später in den Lack- und Farbenfabriken seines Vaters tätig sein zu können. Er bezog die Universitäten Berlin und München und machte im Juli 1914 sein Staatsexamen. Zwischendurch leistete er seine militärischen Übungen bei der Matrosenartillerie in Lehe ab.

Als der Weltkrieg ausbrach, war Reichhold schon mit seiner Doktorarbeit beschäftigt. Die gewaltige patriotische Begeisterung, die das deutsche Volk ergriffen hatte, spiegelte sich auch in ihm wieder, da sie seinem innersten Wesen entsprach. Als Vizefeuerwerker führte er zunächst einen Zug älterer Reservisten und Landstürmer, die in einem Küstenfort bei Lehe lagen. Täglich brannte er vor Begierde, an die Front zu kommen und jubelte, als er am 18. August zu einer neu aufzustellenden Kompanie der 1. Matrosenbrigade versetzt wurde. Aus seinen Briefen ersehen wir, wie er die Kriegseignisse verfolgte, wie er felsenfest von Deutschlands Sieg überzeugt war, und wie er in herzlichem Einvernehmen mit seinen Untergebenen für diese sorgte und von ihnen verehrt wurde. Wohl wissend, daß es um Deutschlands Existenz ging, und daß dieser Krieg den vollen Einsatz eines jeden Mitkämpfers und der Heimatfront erforderte, weihte er sich ganz der großen Sache und war voll durchdrungen von dem schönen Horaz-Wort: „Dulce et decorum est pro patria mori.“

Nachdem Hermann Reichhold am Sturm auf Antwerpen teilgenommen hatte, machte er den Vormarsch bis Ostende mit und verbrachte viele Wochen in den Schützengräben an der belgischen Küstenfront, in steter Alarmbereitschaft, auf treuer Wacht vor dem Feinde. So kam die Nacht vom 16. zum 17. Dezember heran, in welcher das 1. Matrosenregiment zum Sturm auf die feindlichen Gräben bei Nieuport angesetzt wurde. Bei diesem Sturm fand Reichhold an der Spitze seines Zuges in tapferstem Kampfe den Heldentod. Seine unmittelbar bevorstehende Ernennung zum Offizier hat er nicht mehr erlebt.

Kurz vor Weihnachten kam die traurige Nachricht in sein Elternhaus, zugleich aber die stolze Kunde, wie der Tod des Sohnes von seinen Kompaniekameraden und Vorgesetzten in gleicher Weise betrauert wurde. Auf dem Friedhof zu Leffinghe schläft dieser treue Jahrgangskamerad und Freund mit vielen anderen Helden des Marinekorps den letzten Schlummer, in einem Lande, dessen Behauptung er als Vorbedingung für die Bezwingung Englands wie Wenige erkannt hatte. Wir Seeoffiziere des Jahrgangs 1908 sind stolz darauf, daß er der Unsrige war, und in unseren Herzen wird er allezeit einen Ehrenplatz einnehmen.

Lübbe.

Georg Reimarus

Oberleutnant zur See



Georg Karl August Reimarus wurde am 13. 11. 1889 zu Berlin geboren als Sohn des Königlich Preussischen Baurats Carl Georg Reimarus und seiner Gemahlin Elisabeth, geb. Lucae. Er besuchte später das Kaiserin-Augusta-Gymnasium zu Charlottenburg und bestand am 30. 3. 1908 das Abiturienten-Examen. Die erste seemannische Ausbildung erhielt er auf S.M.S. „Hertha“, Kommandant Kapitän zur See Loran, 1. Seekadettenoffizier Kapitänleutnant v. Reuter. Als Fähnrich zur See im Herbst 1910 an Bord S.M.S. „Gneisenau“, Kommandant Kapitän zur See v. Uslar, eingeschifft, machte er auf diesem Schiffe als Begleitschiff Ihrer Kaiserlichen Hoheiten des Kronprinzen und der Kronprinzessin die Reise nach Indien mit und kam mit diesem Schiff später auf die Ostasiatische Station. Dort wurde Reimarus mit Patent vom 27. 9. 1911 D4d zum Leutnant zur See befördert.

In die Heimat zurückgekehrt, tat er während des Winters 1912—13 Dienst als Rekrutenoffizier in Wilhelmshaven. Im Frühjahr 1913 kam Reimarus wieder an Bord, und zwar als zweiter Seekadetten-Offizier unter Oberleutnant zur See Kossack an Bord des Seekadettenschulschiffes „Vineta“, Kommandant Kapitän zur See Adelong, welches die Ausbildungsreise im Atlantischen Ozean bis Rio de Janeiro ausdehnte; vom 1. 4. 1914 ab war er Adjutant dieses Schiffes.

Nach Ausbruch des Krieges blieb er auf S.M.S. „Vineta“, die mit den drei anderen Seekadettenschulschiffen S.M.S. „Hansa“, „Hertha“ und „Victoria Louise“ die 5. Aufklärungsgruppe unter Konteradmiral Jasper bildete und in der Ostsee Verwendung fand. Am 9. 9. 1914 wurde Reimarus zum Oberleutnant zur See befördert. Nach Auflösung der Schulkreuzerdivision und Außerdienststellung S.M.S. „Vineta“ wurde Reimarus Regimentsadjutant des Matrosen-Regiments Nr. 3 in Flandern, Kommandeur Kapitän zur See v. Hornhardt.

In dieser verantwortungsvollen Stellung hat er eine erfolgreiche Tätigkeit entfaltet; galt es doch diesen aus drei Seewehrabteilungen aufgestellten Verband für seine neue Aufgabe zusammenzuschweißen und auszubilden. In unermüdlicher Arbeit, unterstützt von gutem Verständnis für die dem Seeoffizier im allgemeinen ferner liegenden Belange des Landkrieges, hat er seine Stellung als Regimentsadjutant, seiner hohen Aufgabe bewußt, trotz seines verhältnismäßig jungen Dienstalters mit großer Gewissenhaftigkeit und feinem Takt auch unter schwierigen Verhältnissen hervorragend ausgefüllt und war seinem Kommandeur 1½ Jahre lang vom 17.11.1914 bis zum 3.5.1916 ein nie versagender Adjutant und dem Offizierskorps ein lieber Kamerad, den auch in schwierigen Lagen sein Berliner Humor nicht verließ.

Der immer stärker werdende Bedarf an U'boots-Kommandanten erheischte die Zurückziehung von Seeoffizieren entsprechender Altersklassen aus der Landfront. So kam Reimarus am 3.5.1916 zur U'boots-Waffe. Nach der üblichen Ausbildung wurde er Anfang Dezember 1916 zur U-Flottille Flandern kommandiert. Hier zunächst Kommandant von S.M. „UC. 4“ (vom 3.12.1916—1.4.1917), wurde er nacheinander Kommandant von S.M. „UB. 10“ (vom 2.4.—10.7.1917) und „UC. 16“ (vom 10.7.—23.10.1917).

Georg Reimarus legte mit S.M. „UC. 16“, nachdem er am 1.10.1917 zusammen mit S.M. „UC. 14“ aus Zeebrügge ausgelaufen war, vor der Hafeneinfahrt von Boulogne Minen und operierte dann im östlichen Kanal. Beim Rückmarsch wurde er am 23.10. im Dover-Sperrgebiet durch den Zerstörer „Melampus“ angegriffen und mit Wasserbomben belegt, wobei sein Boot anscheinend getroffen und vernichtet wurde. Die Leiche des Wachoffiziers ist einige Zeit später an der holländischen Küste angetrieben. So ist denn auch Reimarus vor dem Feinde geblieben mit seinem ihm anvertrauten Boot und seiner tapferen Besatzung.

v. Hornhardt, Konteradmiral a. D.





Gottlieb Reinicke

Oberleutnant zur See

Hermann Ludwig Gottlieb Reinicke war geboren am 24.3.1889 zu Cöthen in Anhalt. Vorwiegend erzog ihn seine Mutter, Frau Thekla Reinicke, geb. Füllkrug, und zwar evang.-lutherisch. Sein Vater Ludwig Gottlieb Reinicke war Kapitän bei der Handelsmarine, in späteren Jahren als Regierungsrat ständiger Mitarbeiter bei der Deutschen Seewarte. Schon in seiner Jugend hat Reinicke gelegentlich Seereisen mitgemacht und auf diesen seine spätere Heimat, die See, lieb gewonnen. Am 1.4.1908 trat er als Seekadett ein und machte die Schulschiffsreise auf S.M.S. „Victoria Louise“ in das Mittelmeer mit. Er war damals mein Backsnachbar und wir haben gute Kameradschaft gehalten, namentlich konnte ich von seinen hervorragenden englischen Kenntnissen manchen Nutzen ziehen. Beim Landgang schloß er sich meist an Salzwedel und mich an, wir haben manches nette und fröhliche Erlebnis zusammen gehabt. Wenn wir in Verlegenheit waren, half uns Reinicke stets mit seinen Sprachkenntnissen aus und wenn das nicht mehr half, wurde die Fingersprache herangezogen, eine Verständigung war immer möglich! An Bord führte er den Spitznamen „Lottchen“. Er verdankte ihn wohl der ihm angeborenen Grazie, die er in keiner Situation ganz verleugnen konnte und seiner etwas hohen Stimme. Er war ein vorzüglicher Tänzer und stets gewandt und liebenswürdig. So wurde er auch auf dem Schulschiff stets vorgeschickt, wenn es zu repräsentieren galt und hat auf diese Weise manche schöne Einladung mitgenommen, die gewöhnlichen Sterblichen verschlossen war. Praktischer wie theoretischer Dienst lagen ihm gleich gut. So schloß er auch das Schulschiffsjahr mit einem recht guten Examen ab. Auf der Marineschule verloren wir uns etwas aus den Augen, da wir verschiedenen Inspektionen angehörten, doch führte uns nach Abschluß der Spezialkurse das Säbelerjahr wieder zusammen auf S.M.S. „Blücher“. Hier haben wir Reinicke erst richtig schätzen gelernt. Auch in trübsten Stimmungen, die schließlich auch einmal in einer Fährnismesse aufkommen können, verlor er den Humor nicht. Als Kamerad stets hilfsbereit, ist er wohl manchesmal für landgangslustige Kameraden eingesprungen und hat die Wache über-

nommen. Im übrigen war er begeisterter Artillerist. Nach dem Bg.-Kursus betrachtete er sich schon als angehenden AO. Vorzüglich verstand er es auch, seine Leute anzufassen und aus ihnen Leistungen herauszuholen. Sie gingen für ihn durch's Feuer und so konnte er mit seinen E-Messern auf S.M.S. „Blücher“ auch hervorragende Leistungen erzielen. Sehr humorvoll waren seine Schilderungen von dem „Zustand“ im Artilleriestande. Bei Schießübungen gab unser damaliger I. AO. Korvetten-Kapitän Klappenbach auch ein dankbares Objekt für diese Schilderungen ab. 1911 zu Leutnants befördert, stellten wir gemeinsam S.M.S. „Moltke“ mit in Dienst und teilten zusammen die Kammer. Seine Begeisterung für die Artillerie zeigte sich auch beim Einschießen der Geschütze von S.M.S. „Moltke“, wo er sich sogar als Versuchsobjekt benutzen ließ, ob ein menschliches Trommelfell die Erschütterungen bei Harttrichtung der Türme auszuhalten vermochte.

Leicht war es damals nicht, das ganze erste halbe Jahr im 3-Mann-Stropp Deckswache zu gehen. Während ich im April 1912 von Bord kommandiert wurde, machte Reinicke noch die schöne Amerikareise mit dem Schiff mit. Später sahen wir uns noch flüchtig, das letztemal zur Kieler Woche 1913. Bei Ausbruch des Krieges war er WO. auf S.M.S. „Prinz Adalbert“. Mit Freiwilligen in Schiffsbooten als Minensucher vorausfahrend, lotste er dieses Schiff vor Libau sicher durch minenverseuchtes Gebiet und wurde dafür mit dem EK. 2 ausgezeichnet. Endlich im Mai 1915 erhielt er die ersehnte Kommandierung zur U'boots-Waffe. Nach kurzer Vorbildung kam er zu seiner Belehrung an Bord S.M. „U. 6“ und fand mit diesem Boot gleich auf seiner ersten Unternehmung den Seemannstod, als „U. 6“ am 15.9.1915 von dem englischen U-Boot „E. 16“ torpediert wurde.

Unser Crew-Kamerad Hans Beyer, der als WO. mit Reinicke zusammen auf „U. 6“ war und bei dem Verlust des Bootes in englische Kriegsgefangenschaft geriet, berichtet über den Untergang folgendes: „S.M. „U. 6“ hatte gerade eine sehr schwere und anstrengende Fahrt hinter sich, bei der es in den Firth of Forth eingedrungen war, für das oft sehr stark qualmende Petroleumboot eine tolle Fahrt. Gewissermaßen zur Erholung hatten wir diesmal die Aufgabe erhalten, an der Norwegischen Küste hinaufzufahren und dann in der nördlichen Nordsee Handelskrieg zu führen. Es sollten dort auch immer eine Anzahl feindlicher Bewachtungsschiffe sein. Wir steuerten am 15.9.1915 mittags Udsire, eine Norwegen südwestlich vorgelagerte kleine Insel, an, bei der oft Fahrzeuge gesichtet worden

waren. Als sie in Sicht kam, war kein Fahrzeug zu sehen, und wir änderten deshalb den Kurs nach Backbord. Raum 5 Minuten später sahen wir nur ca. 150 m entfernt ein Sehrohr, dem sofort drei Torpedolaufbahnen folgten. Wir drehten ab, ein Schuß ging vorbei, wie wir noch sahen, der zweite traf kurz vor dem Turm, also in Höhe des Offizierswohnraumes. Das Boot sank in zehn Sekunden, mit dem Heck hoch herauskommend.

Wie ich von dem englischen Kommandanten erfuhr, waren wir in eine U'boots-Linie geraten, die aus mehreren Booten bestand und ein als auf der Heimfahrt begriffen gemeldetes deutsches U-Boot abfangen sollte. Dieses Boot war aber bereits in der Nacht durchgefahren, um 9 Uhr Vorm. waren wir ihm begegnet und hatten es gesprochen. Die englischen Boote waren um 6 Uhr morgens unter Wasser gegangen. „E. 6“ hatte uns angeblich schon seit etwa 11 Uhr am weißen Qualm gesehen, hatte Anlauf gefahren und zuletzt seit etwa 10 Minuten kein Sehrohr gezeigt, sodaß es unsere Kursänderung garnicht wahrgenommen hatte. Plötzlich als es wieder nachsehen wollte, waren wir so dicht bei ihm, daß es keine Zeit mehr gehabt hatte, die elektrische Abfeuerung klar zu machen. Es hatte alle gerade fertigen Torpedos mit der Hand losmachen lassen.“

Trotz seiner reichen Begabung ist Reinicke doch im Kameradentreise weniger hervorgetreten. Er war eine stille und bescheidene Natur, ich möchte fast sagen, Künstlernatur, die sich besonders auf zeichnerischem Gebiete hervorragend betätigte. Uns allen ist noch eine hübsche Skizze von der „Vikilou“ aus der Weihnachtszeitung 1908 in Erinnerung, die wirklich famos ausgefallen war. Auch später noch, als wir gemeinsam auf S.M.S. „Moltke“ eine Kammer bewohnten, hat er diese mit viel Schönheitsfinn ausgeschmückt. Seine und meine Schwester wurden damals angespannt, um entsprechende seemannische Stickerien zum Kammerschmuck fertigzustellen. Reinicke war durch und durch Idealist. Zu wildes Treiben machte er nicht gern mit, doch war er auch kein Spielverderber. Als ein liebenswürdiger und hilfsbereiter Kamerad wird er in unserer Erinnerung weiterleben.

Gibson.





Hellmuth Riensberg

Oberleutnant zur See

Das lachende, unbefümmerte Urbild des Germanen, unvergeßlich allen, die ihn auch nur flüchtig kennen lernten, der beste Kamerad, der immer treue Freund allen, die ihm näher traten. Übersäumend vor ungebändigter Kraft und Jugendlust, alles andere als ein Spielverderber, von Jedem gern gesehen und freudig begrüßt, genoß er im Kreise der Kameraden sein Leben und seine Jugendjahre in den wenigen Stunden, die uns der Dienst dazu ließ. Ernst, männlich, selbstbewußt, von nie versagender Pflichttreue versah er seinen Dienst

als allbeliebter Vorgesetzter und Untergebener. In allem ganz er selbst; nie hatte er etwas Gemachtes; wie er sich gab, so war er auch. Ein „doller Kerl“, ein ganzer Mann.

Hellmuth Heinrich Emil Walter Riensberg wurde am 25.12.1890 in Spandau als zweiter Sohn von acht Kindern des Obersten Paul Riensberg und dessen Frau Margareta, geb. Caspari, geboren. Er besuchte von 1901—08 das Kadettenkorps. Korpskadett gewesen zu sein, war immer sein besonderer Stolz. Auf das Korps ließ er nichts kommen. Die Freundschaften, die er dort geschlossen hatte, hielten auch späterhin.

Wie überall, so lachte ihm auch in seiner militärischen Laufbahn das Glück. Als Seekadett fuhr er auf unserem letzten Segelschiff, der „Charlotte“, eine stolze Erinnerung für alle, die auf ihr noch ihre Ausbildung genossen, nach Westindien. Nach der üblichen Fähnrichsausbildung bekam er als Säbelfähnrich das wohl begehrteste Auslands-Kommando: die amerikanische Station auf S. M. S. „Bremen“. Wie er mit seinem Freunde „Salli“ (Salzwedel) diese zwei Jahre genoß, darüber ließe sich wohl mancherlei erzählen. Jedenfalls bildete diese Zeit in seinem doch auch sonst nicht armen Leben den Höhepunkt, den ihm Keiner neidete.

Nach einem Flottenjahr wurde er dann Marineslieger und bekam als solcher während des Krieges schon frühzeitig das EK. 1. u. 2. Kl. Ende 1915

wurde er nach Bulgarien entsandt, um dort am Schwarzen Meer die erste Seefliegerstation aufzuziehen. Hier in dieser verantwortungsvollen Stellung erwarb er sich den bulgarischen Orden für Tapferkeit.

Nachdem der Betrieb glücklich eingereicht worden war, traf ihn ein harter Schicksalschlag. Eine Nervenkrankheit aus seiner Kinderzeit, die schon hin und wieder ihre Schatten in sein sonst so sonniges Dasein geworfen hatte, kam plötzlich wieder zum Ausbruch. Er brach mit seinen Nerven vollkommen zusammen. Dazu trat noch eine Blutvergiftung, verursacht wohl durch giftige Insektenstiche, so daß er schwer krank durch einen Arzt nach der Heimat überführt werden mußte. Durch sein Nervenleiden wurde er schließlich gezwungen, seine vielversprechende Laufbahn plötzlich abzubrechen und seinen Abschied zu nehmen. Mit eiserner Energie warf er sich jetzt darauf, sich sein Lebensschiff neu zu zimmern, machte als Sechszwanzigjähriger noch nachträglich das Abiturienten-Examen und begann die Rechte zu studieren. Doch fand er im Studium in der schweren Zeit unseres Vaterlandes keine Ruhe, und schließlich gelang es seinen andauernden Bemühungen, als Kampfflieger in's Heer eingestellt zu werden. Im Oktober 1917 an der Westfront eingesetzt, brach er sich, betäubt durch eine Gasbombe, beim Absturz die rechte Hand. Noch vor Ablauf seines Heimaturlaubs kehrte er wieder an die Front zurück und dort traf ihn am 18.1.1918 im 28. Lebensjahr im Luftkampfe das tödliche Blei. Er durfte den schönsten Fliegertod sterben, den er wenige Tage vorher in einem Brief an seine Eltern gepriesen hatte: „Frei von aller Erdenkleinheit schweben wir über Gottes Erde und genießen mit dem tödlichen Blei in der Brust noch ein letztes Mal all ihre Schönheit und göttlichen Wunder.“

Unvergessen lebt er fort in uns, und wir sind stolz, ihn zu den Unsrigen zählen zu dürfen.

v. d. Decken.



Karl Rode

Kapitänleutnant

„Karlchen“, so wurde er allgemein in der Marine genannt. Ich glaube der Spitzname kommt daher, daß ein vorwiziger Kamerad ihm einmal in der engen Seekadettenmesse S. M. S. „Hertha“ über die Schultern in einen mütterlichen Brief guckte. Von Stund an hieß er Karlchen. Vom ersten Tage seines Marinedaseins an war Karlchen in eine Art „angenehme Opposition“ zu seinen Kameraden gerückt. Man konnte mit ihm eigentlich nur in scherzhaftem Debatte-Ton reden. Aber es war immer eine Debatte oder ein ewiges Verteidigen gegen Karlchens Anulkeri.



Karl Emil Albert Rode hat am 13.9.1889 in Hamburg das Licht der Welt erblickt als Sohn des lutherischen Hauptpastors D. Dr. Friedrich Rode und dessen Frau Alice, geb. Stauffer.

Er war ein echter Sohn seiner hanseatischen Heimatstadt. Hamburger „vom reinsten Wasser“ nannte er sich selbst. Aber hinter seinen Anpöbeleien, über die Jeder lachte, hinter seinen Redensarten vom „poppligen Preußen“ und „Saubayern“ steckte doch immer ein Funken Ernst. Rode war ein glühender Bismarckverehrer. Das Bild des alten Recken hing in zahlreichen Exemplaren in seiner Kammer und in seiner Junggesellen-Bude. Darin war er durch und durch Deutscher. Wenn man ihm „Lokalpatriotismus“ vorwarf, pflegte er zu sagen: „Lokalpatriotismus ist Quatsch! Hamburg ist kein „Lokal“, Hamburg ist „Deutschland“.

Dieses Thema wurde eigentlich immer variiert, wenn man mit Karlchen zusammenkam. Niemand nahm ihm eigentlich je etwas übel, trotzdem er eine recht scharfe Zunge hatte. Er liebte es, in geschrobenen Redewendungen seine Meinung zu sagen, hinter denen aber stets ein so überlegener Witz steckte, daß der andere Teil entwaffnet war. Auch seine Untergebenen nahmen ihm nie etwas übel. Im Gegenteil sie schätzten ihn „stets sehr hoch“. Wenn „Herr Oberleutnant Karlchen“ vor die Front seiner Division trat, leuchteten alle Augen, denn alles war auf irgend etwas gefaßt. Wenn er jemand abkanzelte,

geschah es immer in humoristischer Weise. Von Rode'schen Redensarten sind mir in Erinnerung: „Junger Mann, ich will mich nicht unterfangen, das kunstvolle Gebäude ihrer Logik zu zerstören“ oder: „Die Bescheidenheit ihres Wissens wird nur noch durch die Harmlosigkeit ihres Gesichtsausdrucks übertroffen.“ Meistens war es der Fähnrich der Wache auf S.M.S. „Preußen“, der ähnliches zu hören bekam.

Der Ausbruch des Weltkrieges sah Karlchen als WO. auf S.M. Tpb. „S. 85“ (14. Halbflottille). Er machte alle Unternehmungen der Hochseeflotte mit. Am 26. 3. 1916 fiel sein Bruder Max als WO. S.M. Tpb. „S. 199“ bei Hornsørriff. Dieser Verlust hat ihn schwer getroffen, wenn er es auch niemals zeigte. In der Schlacht am Skagerrak führte er sein Boot als Kommandant.

Am 1. 4. 1918 wurde er Kapitänleutnant und kam fast gleichzeitig als Kommandantenschüler zur U-Schule. Nach seiner Ausbildung lief er als I. WO. und Kommandantenschüler in der Nacht vom 1. zum 2. 9. 1918 mit S.M. „UB. 102“, Kommandant Kapitänleutnant Kurt Beizen, nach dem St. Georgskanal aus. Auf dieser Fahrt schlossen sich die strahlenden Augen unseres Karlchen für immer. Das Boot kehrte niemals zurück. Am 20. 9. hatte es südlich von Irland noch den Antritt der Heimreise gemeldet. Alle weiteren Nachrichten fehlen. Nur die Zeitschrift „The Navy“ vom Februar 1920 enthält die karge Notiz, daß „UB. 102“ im September 1918 durch eine Mine in der nördlichen Sperre vernichtet sei.

Mit Karlchen Rode ging einer der Besten unserer Crew von uns.

Eiffe.





Erik v. Rohrscheidt

Kapitänleutnant

Erik-Henning Paul Wolf v. Rohrscheidt wurde am 1.8.1889 zu Löbau in Westpreußen geboren, als ältester Sohn des Herrn Amtsgerichtsrates Kurd v. Rohrscheidt und seiner Frau Gemahlin Anna, geb. Henning. Bald wurde sein Vater nach Danzig versetzt, und die Familie zog nach dem Vorort Langfuhr, wo Er — so wurde er von Jung und Alt gerufen — am Johannisberg die erste schöne Jugendzeit mit seinen Geschwistern verlebte, zwei Schwestern und einem Bruder. In den herrlichen Buchenwäldern und über die

Felder tollte er mit seinen Gespielen umher. Vom sechsten bis neunten Lebensjahr hatte Er bei einem Privatlehrer Unterricht in Langfuhr, bis er Ostern 1898 auf das städtische Gymnasium nach Danzig kam, wo er 1908 auch das Abiturientenexamen bestand. Aber harte Schicksalsschläge hatten ihn schon in seiner Jugend getroffen. Im zarten Alter von 7 Jahren starb sein jüngstes Schwesterchen und am 4. August 1906 nach langem Krankenlager sein Vater. Schweren Herzens erfüllte ihm seine Mutter den Wunsch und ließ ihn zur Marine gehen.

Am 1.4.1908 wurde Erik v. Rohrscheidt als Seekadett eingestellt und kam auf das Segelschulschiff „Charlotte“, die ihn auf ihrer letzten Fahrt nach Westindien brachte. Begeistert von der langen Seefahrt und zum Manne gereift, kehrte er Ostern 1909 in die Heimat zurück. Dem einen Jahr Ausbildung als Fähnrich zur See auf der alten Marineschule in Kiel und den Fähnrichslehrgängen in Sonderburg, Würwik und dem kurzen Infanterielehrgang beim I. Seebataillon folgte das erste Flottenkommando als nunmehriger Säbelfähnrich auf S.M.S. „Wettin“ vom 1.10.1910—30.6.1911. Darauf stellte die gesamte Besatzung das moderne Linienschiff „Thüringen“ in Dienst, als erstes Schiff dieser Klasse. Am 27.9.1911 zum Leutnant zur See befördert, gehörte Er bis Ende 1912 diesem Kommando als 2. Wach- und Divisionsoffizier an. Bei einem Schleusenmanöver in der neuen III. Einfahrt zu Wilhelmshaven brach am 4.4.1912 eine schwere Stahltrosse und traf Er

als aufsichtsführenden Offizier so schwer, daß er sich infolge dieses Unglücksfalles eine gefährliche Kopfverletzung (Schädelbasisbruch) zuzog. Tagelang blieb er bewußtlos im Marinelazarett liegen, seine Mutter und Schwester kamen auf telegraphische Benachrichtigung nach Wilhelmshaven, da das Schlimmste bei seiner nicht gerade kräftigen Natur zu befürchten war. Erst nach langen Wochen kehrte ihm die Erinnerung zurück, monatelang mußte er noch im Lazarett bleiben und erhielt dann ein Vierteljahr Erholungsurlaub. Vom 1. 10. 1912 bis Ende 3. 1913 wurde Erik zur II. Werft-Division in W'haven kommandiert und tat hier leichten Dienst als Kompagnieoffizier, da große Anforderungen an ihn noch nicht gestellt werden konnten. Vollkommen wieder hergestellt, kam er dann als zweiter Seekadettenoffizier auf S.M. Schulschiff „Vineta“ und gelangte auf diese Weise nochmals über den Atlantik nach Westindien. Durch sein ruhiges und lebenswürdiges, aber bestimmtes Auftreten war er bei seinen Seekadetten sehr beliebt. Hoch musikalisch veranlagt und stets fröhlich und ausgelassen hat Er uns, seinen Kameraden, so manchen schönen Abend in der Messe oder auf Urlaub an Land bereitet.

Bei Ausbruch des großen Krieges blieb v. Rohrscheidt als Wachoffizier noch bis zur Außerdienststellung am 8. 11. 1914 an Bord und trat dann am 15. 11. 1914 als Regimentsadjutant zum neu aufgestellten 5. Matrosen-Regiment. Er hat es verstanden, sich in kürzester Zeit in die einem Seeoffizier gänzlich fernliegenden Verhältnisse im Felde einzuarbeiten. Sein damaliger Kommandeur, Kapitän zur See Dominik, hebt vor allen Dingen seinen persönlichen Schneid und seine Unererschrockenheit im feindlichen Feuer und bei Patrouillengängen gegen den Feind hervor. Er nahm teil an den Stellungskämpfen an der Yser (21. 12. 14. — 21. 4. 15.), an den Kämpfen um Ypern (22. 4. — 25. 5. 15.), insbesondere an den Gefechten bei Poelkapelle-Wallemolen-Gravenstafel (24. 4. — 30. 4. 15.), Wieltje (3. — 8. 5.), Pillek (16. — 19. 5. 15.) und schließlich wieder an den Stellungskämpfen an der Yser bis Anfang Mai 1916. In Anerkennung seiner Leistungen in Flandern hatte er bereits am 21. 2. 15 das EK. 2 erhalten, und diesem folgte am 13. 7. 16 das EK. 1, ferner im August 1917 das Oldenburgische Friedrich-August-Kreuz 1. und 2. Klasse.

Der Seeoffizier gehört aber auf's Wasser. Und so war Erik hoch erfreut, als der Ruf der U.S. auch nach Flandern drang, daß dringend Offiziere gebraucht würden. Ein kurzer Urlaub führte ihn nochmal nach Hause, dann nahm ihn die U'bootsschule auf. Am 4. 11. 1916 erhielt er das Zeugnis zum

U'boots-Kommandanten. Nach 10tägiger Information bei der U-Flottille Glandern übernahm v. Rohrscheidt als Kommandant bis Ende Mai 1917 S.M. „UB. 10“, dann vorübergehend „UC. 17“ und vom 9. 6.—31. 8. 1917 „UB. 25“. Mit diesen Booten machte er kleine Unternehmungen in der Nordsee. Die nun folgenden 6 Monate fuhr er als Kommandant und Lehrer für Navigationslehrgänge der U'boots-Wachoffizierschüler auf dem Dampfer „Admiral von Knorr“ bei der U-Schule in Eckernförde.

Am 8. 3. 1918 wurde er zum Kommandanten von S.M. „UB. 42“ ernannt, das zur U-Halbflottille Konstantinopel gehörte. Mehrere Fahrten unternahm er erfolgreich im Schwarzen Meer. In Sewastopol jedoch ereilte ihn eine türkische Lungenentzündung, der er nach kurzem Krankenlager am 1. 7. 1918 morgens 6 Uhr an Herzlähmung im dortigen Feldlazarett erlag. Nach den vier Kriegsjahren ist er noch im felsenfesten Glauben an den endgültigen Sieg seines geliebten Vaterlandes von uns gegangen, er ist verschont geblieben von der Enttäuschung und Schmach des November 1918. Vier Tage nach seinem Tode ist unser Kamerad Erik v. Rohrscheidt am 4. 7. 1918 vormittags 9 Uhr 30 Minuten im Botschaftsgarten zu Therapia bei Konstantinopel bestattet worden. Nun, ruht er auch fern der Heimat im Lande unseres türkischen Bundesgenossen, in Gedanken und in unserer Erinnerung bleibt er uns nahe.

Gerhard Meyer.



Johannes Röhlig

Oberleutnant zur See

Hermann Johannes Röhlig ist am 8. 4. 1889 zu Leipzig geboren, als Sohn des Königlich Sächsischen Musikdirektors und Oberlehrers Professor Bruno Röhlig und seiner Frau Klara, geb. Helbig. Evangelisch-lutherisch getauft, ist Röhlig ganz in Leipzig aufgewachsen und hat dort erst die 6. Bürgerschule, dann das Nicolai-gymnasium bis zum Abitur 1908 besucht. Die dem Sachsen eigentümliche kleine, zierliche Gestalt mit hellen Augen und tiefschwarzem Haar wurde bei ihm bemerkenswert durch scharfen Verstand, erstaunliche Beweglichkeit und ungewöhnliche Energie. Was Röhlig anfasste, das meisterte er mit einer Fähigkeit und Geschicklichkeit, die keine Grenzen zu kennen schien, ganz gleich ob es schwierige mathematische Aufgaben, Turn- und Fechtübungen, militärische Aufgaben oder die Navigation hoch zu Ross beim Reiten waren. Trotz seiner Kleinheit war diese elastische, fehnige, immer „versammelste“ Gestalt wohl der beste Springer unter seinen Kameraden. Kein Wunder, wenn wir ihn bald an der Spitze der Rangliste finden, obwohl er nie ein Streber, stets nur ein guter, sehr beliebter Kamerad gewesen war.

Die schöne Seekadettenreise S.M.S. „Fregata“ nach Nordamerika und Westindien, die Marineschulzeit und Spezialkurse durchlebte Röhlig gleichsam im Sturmschritt voranschreitend, und schon öffnen sich dem Glücklichen wieder die Tore der engen deutschen Heimat nach außen. Mit etlichen Kameraden geht er auf Postdampfer „Kleist“ Ende Oktober 1910 von Genua aus nach Ostasien, als Säbelfähnrich zunächst wenige Tage S.M. Kanonenboot „Iltis“ zugeteilt, dann auf S.M. kleinen Kreuzer „Emden“ kommandiert. Zwei Jahre lang durchstreifte er mit diesem Schiff die ostasiatischen Gewässer und große Teile der Südsee.

Erst 7 Wochen an Bord, fand er bereits Gelegenheit, sich bei der Vonnape-Expedition Ende Januar 1911 kriegerisch auszuzeichnen. Bei der Niederwerfung dieses Eingeborenen-Aufstandes, namentlich im Gefecht bei Nankiop am 26. 1. 1911, wurden ihm schwierige Aufgaben gestellt, die er glänzend löste.



Im feindlichen Feuer, wie als selbständiger Befehlshaber eines vorgeschobenen Postens, hat er sich damals voll bewährt und das Militärehrenzeichen 2. Kl. sowie die Kolonial-Denkmünze erstritten.

Nach seiner Rückkehr in die Heimat mit Postdampfer „Goeben“ im November 1912 wurde Röthig zur 2. Torpedo-Division bzw. zur 9. Halbflottille nach W'haven kommandiert. Diesem Verband ist er 3 1/2 Jahre lang mit nur kurzen Unterbrechungen bis Sommer 1916 treu geblieben. Als WO. auf S.M. Tpbt. „S. 14“, später auf „B. 6“, hat er an dem Gefecht bei Helgoland am 28. 8. 1914, an einem Vorstoß nach Barmouth am 24. 11. 1914, an Kämpfen im Rigaischen Meerbusen im August 1915 und schließlich in entscheidender Stellung an der Schlacht vor'm Skagerrak ehrenvoll teilgenommen. Anfang September 1915 erhielt er das EK. 2, das ihm zugedachte EK. 1 fand ihn im Herbst 1916 schon nicht mehr unter den Lebenden.

Anfang Juli 1916 durfte er zum letzten Male bei seinen Eltern auf Urlaub weilen, dann wurde er Mitte Juli zur Verfügung des Befehlshabers der Luftstreitkräfte gestellt und Anfang August der Seeflugstation Zeebrügge zugeweiht. Von einem Aufklärungsflug am 25. 9. 1916 kehrte Röthig nicht wieder heim. Über Ort und Stunde seines Verlustes fehlen nähere Angaben. Wahrscheinlich ist er mit seinem Flugzeug im Luftkampf abgeschossen worden. Seine Leiche trieb am 7. 10. am Strande von Waffenaar nördlich Haag in Holland an, wurde am 9. 10. 1916 nachmittags auf dem evangelischen Friedhof in Waffenaar mit militärischen Ehren bestattet und im Dezember 1916 nach Leipzig überführt. So wurde unerwartet frühzeitig einer unserer tüchtigsten Kameraden dahingerafft, den seine Vorgesetzten als einen „ganz vorzüglichen Offizier“ mit „ausgezeichneten und gefestigten Charaktereigenschaften“, als straff, schneidig, immer tätig und voller sehr weitgehender Interessen bezeichnet haben. Möge uns allen sein markanter Charakter zeitlebens ein Beispiel bleiben, dem es nachzueifern gilt.

Ruprecht.





Horst Rühle v. Lilienstern

Oberleutnant zur See

Horst Hans Arno Rühle v. Lilienstern ist am 27. 5. 1890 zu Rendsburg geboren, als Sohn des damaligen Bürgermeisters Richard Rühle v. Lilienstern und seiner Gemahlin Elisabeth, geb. Rückoldt. In dieser, durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal der Marine verwandten Stadt hat Horst auch seine Jugend verlebt, die Vorschule und die ersten Klassen des Gymnasiums besucht. Dann aber trat er 1902 in das Königl. Preussische Kadettenhaus zu Plön ein. Seine heimatliche Hinneigung zum Wasser dürfte hier durch den regelmäßigen Bootsdienst auf dem großen Plöner See zu dem Entschluß verstärkt sein, den Seeoffiziersberuf zu wählen. Von 1906 ab war er in der Lichterfelder Hauptkadettenanstalt, bis sich ihm mit dem bestandenen Fähnrichsexamen Ostern 1908 die Möglichkeit bot, seinem Lieblingswunsch gemäß in die Marine einzutreten. So kam er als einer der „Armeekadetten“ und anfänglichen Lehrmeister in der militärischen ersten Ausbildung zu uns. Sein straffes Wesen, bei hagerer, elastischer, gut durchgebildeter Gestalt, seine besonders gute Dienstauffassung und ein gesunder praktischer Sinn haben ihn dann weit über diese allererste Marinezeit hinaus unter seinen Kameraden gekennzeichnet.

Auf S.M.S. „Victoria Louise“ lernte er als Seekadett das Mittelmeer in seiner Pracht, aber auch die Schrecken des Messina-Erdbebens kennen. Auf Marineschule widmete er sich fleißig dem edlen Segelsport. Nach den Spezialkursen kam er als Säbelfähnrich auf S.M.S. „Braunschweig“, erhielt zwischen durch eine „Dwarskiefer“-Sonderausbildung auf dem Artillerieschulschiff S.M.S. „Prinz Heinrich“, stieg dann als Leutnant zur See im Herbst 1911 auf S.M.S. „Schleswig-Holstein“, im Herbst 1913 als Adjutant auf S.M.S. „Hessen“ ein, auf der er volle drei Jahre, bis 1. 10. 1916, festgehalten wurde als treue und verlässliche, fleißige Stütze seines Kommandanten. So blieb er mit allen diesen Kommandos volle sechs Jahre dem 2. Geschwader treu, mit dem er auch an der Skagerrak-Schlacht teilnehmen durfte. Die Verleihung des EK.2 Anfang Januar 1916 und der hessischen Tapferkeitsmedaille im

Herbst 1916 lohnten ihm sein pflichttreues Aushalten im oft wenig beneidenswerten Dienst der Hochseeflotte.

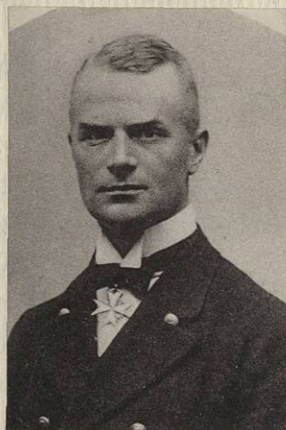
Vom 2.10.1916 bis 10.3.1917 vollzog sich seine Ausbildung zum U-boots-Kommandanten bei der U-Schule und auf dem Torpedoschulschiff S.M.S. „Württemberg“. Anschließend führte er bis Anfang Juni 1917 das Schulboot S.M. „UB. 28“ bis ihm Ende 1917 bei der I. U.-Flottille in Brunsbüttelkoog ein Frontboot, S.M. „UC. 55“, übertragen werden konnte. Schon nach dreimonatiger aktiver Kriegsseefahrt ereilte ihn das Geschick. Von einer am 25.9.1917 angetretenen Minen-Unternehmung gegen Kirkwall und Lerwik kehrte der pflichttreue Kommandant mit seiner tapferen Besatzung nicht wieder zurück. Mangels näherer Nachrichten wurde damals der 30.10.1917 amtlich als spätester Todestag angenommen. Später wurde bekannt, daß S.M. „UC. 55“ schon am 29.9.1917 vor Lerwik von den englischen Zerstörern „Tirade“ und „Sylvia“ durch Artillerie- und Wasserbomben vernichtet worden sei. Nach Berichten der Überlebenden war die Minenaufgabe vor Kirkwall erfolgreich durchgeführt. Für die zweite Sperre vor Lerwik waren die Minen gerade klar gemacht zum Werfen, als das Boot bei Unterwasserfahrt, 12 sm vor der Küste, plötzlich vor- und darauf achterlastig wurde. Möglicherweise war es in ein Netz geraten, ließ sich jedenfalls nicht mehr im Trimm halten. Deshalb wurde aufgetaucht. Über Wasser wurden Zerstörer gesichtet, vor denen sofort wieder getaucht werden mußte. Das Boot geriet dabei bis auf 100 m Tiefe und erlitt auf unerklärliche Weise einen Wassereintrich unter der vorderen Batterie. Durch deren Überflutung entwickelten sich Chlorgase, die das Boot endgültig zum Auftauchen zwangen. Die herangeeilten Zerstörer eröffneten unmittelbar das Feuer auf S.M. „UC. 55“ und schossen es ab. Während der größte Teil der Besatzung auf Befehl das Boot verließ, sind der Kommandant und 10 Mann gefallen. Mit Kühle v. Lilienstern ist abermals ein in strenger Tradition aufgewachsener, gradsinziger deutscher Offizier für des Vaterlandes Größe gefallen. Möge auch sein Opfer nicht vergebens sein!

Ruprecht.



Reinhold Salzwedel

Oberleutnant zur See



Der Stolz unseres Jahrgangs! Der erste von den Wenigen unter uns, die mit dem höchsten Kriegssorden, dem Pour le mérite, ausgezeichnet wurden. Als ältester Sohn des Pastors D. Johannes Salzwedel und dessen Frau Marie, geb. Piper, ist er in Rosen, Kreis Kreuzburg in Oberschlesien, am 23.11.1889 geboren und auf die Namen Reinhold Karl Albert Johannes Salzwedel getauft. Seine Eltern siedelten 1896 in ihre pommerische Heimat nach Stettin über. Dort wuchs Salzwedel heran. Als Seekadett auf S.M.S. „Victoria Louise“, als Fähnrich auf Marineschule, den Spezialkursen und dem auf der amerikanischen Station tätigen Auslandskreuzer S.M.S. „Bremen“, immer war der nicht nur theoretisch sondern gerade für den praktischen Dienst besonders befähigte „Sally“ unter den Ersten unseres Jahrgangs; neidlos anerkannt, denn er war alles andere als ein Streber.

Nach vorübergehendem Kommando auf dem Minenversuchskreuzer S.M.S. „Arcona“ wurde er im Herbst 1913 Adjutant S.M.S. „Kaiser“. Auf diesem stolzen Schiff machte er die 7 monatige Reise nach Afrika und Südamerika mit, nachdem er schon 1912 als Leutnant auf S.M.S. „Bremen“ die Ankunft von S.M.S. „Moltke“ in Newport erlebt hatte. Auf S.M.S. „Kaiser“ war er auch bei Kriegsbeginn. Sein Wunsch, von der Hochseeflotte zur U'boots-Waffe zu kommen, wurde bereits im Herbst 1915 erfüllt. Nach beendeter Ausbildung kam er zu seiner großen Freude Anfang 1916 ganz vorn an die Front, zur U'boots-Flottille Glandern. Unser Sally war einer der erfolgreichsten Kommandanten. Vier Boote hat er nacheinander gegen den Feind geführt, S.M. „UB. 10“, „UB. 21“, „UC. 71“ und „UB. 81“, eins immer größer und kampfkraftiger als das andere.

Bereits im Frühjahr 1917, also nach wenig mehr als einjähriger U'boots-fahrzeit, hatte er mit seinen ganz kleinen Booten unter oft schwierigsten Verhältnissen 86 700 t feindlichen Schiffsraum versenkt und wurde dafür am 29.

3. 1917 mit dem Ritterkreuz des Hausordens von Hohenzollern ausgezeichnet. Häufig wurde er im Heeresbericht namentlich aufgeführt. Anfang August desselben Jahres waren es schon 96 Schiffe mit 152461 t, „eine Leistung, wie sie mit so kleinen U'booten kaum zu übertreffen ist“, heißt es in dem daraufhin von seinen Vorgesetzten eingereichten Antrag auf Verleihung des Ordens *Pour le mérite*. Noch während dieser Antrag lief, war Salzwedel mit S.M. „UC. 71“ von einer neuen Unternehmung zurückgekehrt, auf der er vier Handelsdampfer mit zusammen etwa 16710 t, zum Teil bewaffnet, und beladen mit Kohle, Petroleum und 9000 t für England bestimmten Weizens, sowie eine 5000 t große englische U'bootsfalle mit 1—5 cm und 4—12 cm Geschützen versenkt hatte. Damit stieg sein Gesamt-Versenkungsergebnis auf 173400 t. Trotzdem er den Hohenzollernschen Hausorden erst seit 4 Monaten besaß, erhielt er daraufhin am 20. 8. 1917 von seinem obersten Kriegsherrn persönlich den „*Pour le mérite*“. Im ganzen hat er bis zu seinem Tode über 200000 t versenkt.

Salzwedel war aber nicht nur der geborene Führer, er war auch der Vater seiner Leute, rührend deren Anhänglichkeit an ihren Räpten, bei dem sie bleiben wollten wenn er ein neues Boot erhielt, mit dem sie fahren wollten in Not und Tod.

Heldenhaft wie sein ruhmreiches Leben war auch sein Tod. S.M. „UB. 81“ operierte seit dem 28. 11. 1917 an der englischen Südküste auf der Höhe von Beachy Head und versenkte einen Dampfer. Am 2. 12. nachmittags geriet es bei Unterwasserfahrt auf 20 m auf Minen und wurde im Achterschiff schwer beschädigt. Der Versuch, das Boot wegen der starken Überwasserbewachung bis Anbruch der Dunkelheit auf 20 m Tiefe zu halten, mißlang; es sank auf 28 m Wassertiefe auf den Grund. Durch Freimachen der vorderen Torpedorohre und Ausblasen der vorderen Tanks gelang es Salzwedel, das Vorschiff so hoch aus dem Wasser herauszubringen, daß ein Teil der Besatzung durch das leere Torpedoausstoßrohr an die Oberfläche gelangen konnte. Durch Schießen von Sternsignalen wurde das englische Bewachungsfahrzeug „P. 32“ längsseit gerufen. Dieses legte jedoch so hart gegen das Vorschiff des U-Bootes an, daß dies gerammt wurde, und das Boot in die Tiefe versank. Der Lt. z. S. d. Res. Freudentahl sowie der leitende Ingenieur und 4 Mann wurden von dem Engländer aufgenommen und gerieten so in englische Gefangenschaft. Sie kehrten Ende Oktober 1919 in die Heimat zurück. Die übrige Besatzung starb mit ihrem Kommandanten den Seemannstod. Er war und bleibt unser Stolz! Gerlach.



Hans Schmidt

Oberleutnant zur See

Am 1.4.1908 traten Jünglinge aus allen Gauen des Deutschen Reiches zu Kiel in die Kaiserliche Marine ein, unter ihnen auch Hans Schmidt. Ihm zum Gedächtnis diese Zeilen.

Hans Paul Wilhelm Schmidt wurde am 16.4.1888 zu Sifer in Ungarn geboren. Er besuchte die Schule in Landeshut in Schlesien und wurde am 1.4.1908 als Seekadett zu Kiel in die Kaiserliche Marine eingestellt. Sein Vater, Hüttendirektor und Kgl. preuß. Leutnant d. Landw.:

Kavallerie a. D. Bernhard Schmidt, starb 1921. Seine Mutter Frau Hedwig, geb. Aschenborn, die ihn protestantisch erzog, lebt jetzt in Eisenach. Von seinen Geschwistern ist sein Bruder Heinrich am 12.10.1917 bei Poelkapelle als Fahnenjunker im Infanterieregiment von Goeben Nr. 28 gefallen.

Da „Hannes“ oder „Globus“, wie wir Kameraden ihn nannten, nicht zu den Kräftigsten gehörte, ist ihm die infanteristische, erste Ausbildung unter Herrn Zimmermann, Kaiserlichem Unteroffizier vom Seebataillon, nicht leicht geworden. Wir beide steckten in derselben Korporalschaft, schliefen in derselben Stube der alten Deckoffizierschule zu Kiel auf Strohsäcken und mußten auch meistens gemeinsam „auf das Dach, marsch, marsch!“, weil irgend eine Wendung nicht auf dem richtigen Absatz ausgeführt worden war, oder das Koppel nicht richtig saß. Aber die Zähne wurden zusammengebissen und selbst das Griffesfloppen mit dem Modell 98 wurde allmählich zur Zufriedenheit des Herrn Zimmermann ausgeführt, so daß dieser Allgewaltige, der um unser infanteristisches Fortkommen mehr besorgt war, wie eine Mutter um ihr Kind, nach vollendeter Ausbildung Tränen der Rührung geweint haben soll, als wir in andere Hände übergingen.

Nun kam für uns das Seekadetten-Auslandsjahr auf S. M. S. „Victoria Louise“ im Mittelmeer. Schmidt, Hannes, kam in die Steuerbord 2. Hälfte,

ich kam in die erste und so hatten wir Gelegenheit, unsere guten freundschaftlichen Beziehungen weiter zu fördern und auszubauen. Da es an Bord zwei Wachen gibt, bildeten sich innerhalb dieser Wachen sehr bald kleine Gruppen von Seekadetten, in denen sich Kameraden gleicher Interessen zusammenschlossen nach dem Grundsatz „gleich und gleich gesellt sich gern“. In diesen Gruppen wurde der Urlaub gemeinsam verbracht, gemeinsam der Dienst vorbereitet und auch wohl um Rat gefragt, wenn der einzelne „zu Block“ war. In einer solchen Gruppe haben wir gemeinsam das Schulschiffsjahr genossen. Es gehörte zu seinen, Schmidts, Erinnerungen. Oft haben wir in späteren Jahren über unsere Mittelmeer-Erlebnisse geplaudert, als wir schon längst Oberleutnants waren und bei der „schwarzen Kunst“ von Wilhelmshaven aus zur See fuhren.

Schmidt, Hans, war keiner von denen, die viele Worte machen, mit dem Wenigen was er sagte, traf er aber immer den Nagel auf den Kopf. Sein bescheidenes Wesen und sein sicheres, zuverlässiges Urteilsvermögen waren bei seinen Kameraden bekannt und geschätzt, auch besaß er eine ausgeprägte Vorliebe für die Natur, die auf unseren Ausflügen in den schönen Mittelmeerlandern gute Gelegenheit hatte sich auszutoben. Er kam sehr selten aus seiner beneidenswerten Ruhe. Nur zweimal ist mir erinnerlich ihn „in Fahrt“ gesehen zu haben, das war einmal in Florenz, als wir dorthin von Rapallo aus einen Seekadettenausflug unternommen hatten. Die Besichtigung von Sehenswürdigkeiten der verschiedensten Künste, zu der ein gewöhnlicher Sterblicher sicher zwei Wochen gebraucht hätte „im Linksgalopp“, ließ ihn in Zorn geraten und Salven von Mißfallensäußerungen austossen; das andere Mal in Korfu auf dem Heimwege aus dem Gasthaus „Zum Überfluß“, wo einer aus unserer Gruppe dem süßen Cephalonia derart zugesprochen hatte, daß er des eigenen Willens nicht mehr mächtig war, obgleich ihn die Pflicht zu festgesetzter Stunde an Bord zurückrief. Was in dieser fatalen Lage an treuer Fürsorge und kameradschaftlichem Beistehen für den Gefallenen überhaupt aufgebracht werden konnte, leistete unser Hannes Schmidt in vorbildlicher Weise; daneben überschüttete er den zeitweise am Boden liegenden mit temperamentvollen Ermunterungen, aus denen bald heftiger Zorn, bald Verachtung sprach.

Als der Krieg ausbrach war Hans Schmidt, der als Säbelfähnrich und im ersten Leutnantsjahr auf S.M.S. „Schlesien“ gefahren war, in der 14. Tpb.-Halbflottille auf S.M.Tpbt. „S. 19“ als Wachoffizier kommandiert und kam am 24. 10. 14. von der VII. T-Flottille zur IX. Flottille, unter Korv.-Kapitän

Goehle, auf „V. 29“, Rmd. Kapitänlt. Erich Steinbrinck. Der 18. Halbflottille hat er angehört auf allen ihren Kriegsfahrten, bis er seinem Eide getreu am Nachmittag des 31. 5. 1916 in der Skagerraktschlacht hart am Feinde den Tod fand.

Gegen Ende der einleitenden Kreuzerschlacht, unmittelbar vor dem Erscheinen der deutschen Hochseeflotte, lief die ruhmreiche IX. Flottille zur Entlastung der eigenen Panzerkreuzer zum Angriff gegen die drei englischen Schlachtkreuzergeschwader nach Südwesten vor. Ihr lief die XIII. englische Zerstörerflottille zur Abwehr und zum Gegenangriff gegen die deutschen Kreuzer entgegen. Zwischen den auf großen Entfernungen miteinander kämpfenden Schlachtkreuzergeschwadern entwickelte sich nun in höchster Fahrt ein erbitterter Kampf der Torpedoboote gegeneinander, in den auch die beiderseitigen schweren und mittleren Schiffsgeschütze mit heftigstem Abwehrfeuer eingriffen. Durch einen Torpedo des Zerstörers „Petard“ getroffen, bleibt „V. 29“ um 5³⁵ Nm. im Kampfgewimmel liegen, kann aber noch im Sinken vier Torpedos gegen die feindlichen Panzerkreuzer schießen. Seine Besatzung wird mitten im feindlichen Feuer von „V. 26“, Kapitänleutnant Hans Roehler, und „S. 35“, Kapitänleutnant Ihn, gerettet. S. M. Tpbt. „V. 29“ war das erste deutsche Fahrzeug, das im Verlauf der Skagerraktschlacht verloren ging. Schmidt war mit auf „S. 35“ übergestiegen und beteiligte sich auf diesem Boot weiter an den Kämpfen der IX. Flottille. Immer an der Spitze der Flotte, bei unseren Panzerkreuzern fahrend, wurde diese um 8²⁵ abends, beim zweiten Vorstoß unserer Flotte nach Nordosten, zur Entlastung von deren Spitze eingesetzt und ermöglichte ihr die dritte Kehrtwendung, mit der sie sich der feindlichen Umklammerung entzog. Im Vorpreschen durchstieß die Flottille den gewaltigen, zwischen beiden Flotten liegenden Rauch- und Dunstschleier und sah sich plötzlich auf mittlere Entfernung der in riesigem Halbkreis aufgefahrenen gesamten englischen Großen Flotte gegenüber. In deren vereinigttem Geschosshagel griff sie mit Torpedos an, vor denen die ganze englische Flotte nach Osten abdrehte und dadurch die Fühlung mit der deutschen Flotte auf lange Zeit völlig verlor. Als einziges deutsches Boot ging bei diesem in der Seekriegsgeschichte einzig dastehenden Angriff „S. 35“ verloren. Im Ablaufen nach dem Angriff ward „S. 35“, trotz Rauch und künstlichen Nebels, um 8³⁵ abends mittschiffs von einer schweren Granate getroffen, brach sofort auseinander und sank mit der gesamten Besatzung auf 56° 44' Nord und 5° 20' Ost.

Denen, die Hans Schmidt kannten, wird er unvergesslich bleiben. Für seine Freunde ist sein Tod ein unersehlicher Verlust.

Peters.

Max Schmitz

Oberleutnant zur See

Max Andreas Anton Hubert Schmitz, ein Sohn der Rheinlande, geboren am 17. 1. 1889 als Sohn des Kaufmanns Heinrich Schmitz und seiner Frau Gertrud, geb. Peiffer, ward katholisch erzogen und verlebte seine ganze Jugend in Köln. Als Seekadett war er auf S.M.S. „Hertha“ eingeschifft, deren Reiseziel im Ausbildungsjahr 1908 das Mittelmeer war. Schon an Bord der „Hertha“ gewann er sich durch sein fröhliches, von echtem rheinischem Humor durchdrungenes Wesen und seine stets hilfsbereite Kameradschaftlichkeit die Herzen seiner Vorgesetzten und Kameraden. Uns allen trat er während des Marineschuljahres und in den verschiedenen Spezialkursen näher und war bald auch im größeren Kreise des ganzen Jahrganges ein besonders geschätzter Kamerad.

Als Säbelfähnrich und Leutnant zur See war Max Schmitz auf den Linienschiffen S.M.S. „Schlesien“, „Elsass“ u. „Oldenburg“ kommandiert, auf dem letztgenannten Schiff tat er als Adjutant Dienst. Die Zurückhaltung, die der Kriegstätigkeit der Großkampfschiffsverbände auferlegt war, ließ ihn, der seinem ganzen Wesen nach auf lebhafteste Betätigung seiner Kräfte eingestellt war, nicht ruhen, bis er im März 1915 das ersehnte Kommando zur Unterseebootswaffe erhalten hatte. Mit Stolz zählte er sich bald zu der U'boots-Flottille Flandern, in deren Reihen er als Kommandant verschiedener Boote das EK. 1 und 2 und mehrere andere Kriegsauszeichnungen erwarb. Seinem Schwur für Kaiser und Reich getreu, starb er Mitte Oktober 1917 als Kommandant S.M. „UC. 62“ den Heldentod. S.M. „UC. 62“ ging am 10. 10. 1917 nach dem Kanal in See, um bei Portland und Saint Albans Head Minen zu legen. Diese Aufgabe hatte es ausgeführt, und zwar mit dem Erfolge, daß ein englischer Dampfer „Jonian“ von 8262 t diesen Minen zum Opfer fiel. Über den Verbleib des Bootes ist nichts bekannt. Da es jedoch



in der Nähe von Portland zu operieren beabsichtigt hatte, kann angenommen werden, daß es in einem zwischen Portland und Saint Albans Head befindlichen Feld tiefftehender feindlicher U'boats-Minen zu Grunde gegangen ist. Auch Engländer haben nichts gemeldet.

Man sagt unserem „Mäxchen“ die Mitarbeit an dem bekannten Flanderngedicht „U'boats-Kommandanten im Jenseits“ nach. Unbewußt mag er sich damit selbst ein Denkmal gesetzt haben. Seine vorbildliche Kameradschaft und Pflichterfüllung und sein sonniges, rheinisches Gemüt bleiben unserem Kreise unvergeßlich.

Schwarz.

Theodor Schulz

Oberleutnant zur See

Theodor Heinrich Ferdinand Schulz wurde am 30.9.1888 als jüngster Sohn des Kaufmanns Theodor Schulz und seiner Gemahlin Bertha, geb. Kuhlmann, geboren und zusammen mit einem Bruder und einer Schwester evang.-lutherisch erzogen. Seit seiner frühesten Jugend trieb es ihn zur See, die ihm in häufigen Ferienaufenthalten sehr lieb geworden war; dort spielte er zuerst als Kind im Sande, um später in dem ewigen Rauschen des Meeres und dem freien Ausblick in die Unendlichkeit, wo Himmel und Erde zusammenstoßen, tiefe innere Liebe zu diesem Element zu verspüren. Zur großen Begeisterung wurde diese Liebe zur See der Ferien nach Hause zurückzuführen. — In Hannover besuchte Schulz das Leibniz-Realgymnasium bis zum Abiturium, von dessen mündlichem Teil er



entsacht durch die starken Stürme, die mit ungeheurer Kraft die Wogen aufpeitschten und gegen das Bollwerk schleuderten, die an seinen Kleidern rissen und zerrten, sodaß er sich breitbeinig hinstellen mußte, um der Gewalt des Sturmes widerstehen zu können. Wie schwer war es dann, sich vom Strande zu trennen, oder sogar nach Beendigung

befreit wurde. — Dann konnte sein Wunsch in Erfüllung gehen, indem er Ostern 1908 in die Kaiserliche Marine eintreten durfte.

Die infanteristische Ausbildung auf der Deckoffizierschule in Kiel machte ihm wenig Sorge, denn sein außerordentlich gut durchtrainierter Körper war den Anforderungen in jeder Weise gewachsen.

Die erste Seekadettenreise auf S.M.S. „Hertha“ in das Mittelmeer scharte um ihn einen Freundeskreis, der ihm die treue Kameradschaft bewahrt und wehmütig an die schönen Zeiten zurückdenkt, in denen wir ihn noch in unserem Kreise hatten.

Vor uns stehst Du noch, lieber Theodor Schulz, mit Deinen hellklaren Augen und Deinen hellblonden Haaren; gar manchesmal hatten wir von Dir einen besonders festen Händedruck erhalten und konnten während Deiner Seekadetten- und Fähnrichszeit Deine glänzenden Turnübungen bewundern.

Nach der Marineschulzeit und den Spezialkursen in Sonderburg und Mürwik 1909/1910 kam er als Säbelfähnrich auf S.M.S. „Mecklenburg“, und nach Außerdienststellung dieses Linienschiffes am 1.8.1911 auf das Geschwaderflaggschiff S.M.S. „Ostfriesland“.

Mit großer Liebe hing er an seinem Beruf; überall versuchte er tief in die Materie einzudringen; aber gern genoß er auch die freie Zeit im Kreise seiner Kameraden, hierbei ein Glas Bier und eine gute Zigarre nicht verachtend. —

Kurz vor seiner Beförderung zum Leutnant zur See hatte er noch den Vorzug, auf einen FZ-Spezialkursus kommandiert zu werden und blieb dann noch als 2. FZO. auf dem Geschwaderflaggschiff, bis ihm Anfang April 1913 die Stellung als 1. FZO. auf S.M.S. „Westfalen“ übertragen wurde.

Als der Weltkrieg ausbrach, mußte er bis Ende Mai 1915 in dieser Stellung ausharren, trotzdem sein ganzes Sehnen der U'boots-Waffe galt. Wenn er auch das EK. 2. noch in dieser Stellung erhielt, so atmete er doch auf, als ihn das I. Geschwader endlich auf sein wiederholtes Gesuch hin für die U'boots-Waffe freigab. Leider verging ein ganzes Jahr, bis er ein Boot unter eigener Verantwortung fahren durfte. Zunächst wurde er zur Verfügung der UAK. (Unterseeboots-Abnahme-Kommission) kommandiert und fuhr als WO. auf dem Divisions-Boot „D. 10“. Ab 1.9.1915 erhielt er dann seine erste achtwöchige U'boots-Ausbildung auf S.M.S. „Vulkan“ und bei der U-Abteilung in Kiel; anschließend daran noch den UZO-Kursus auf S.M.S. „Württemberg“ in Mürwik. Von Ende 1915 bis Anfang Juni 1916 finden wir ihn abwechselnd:

6 Wochen als WO. des Schulbootes S.M. „U. 3“ im Verband der U-Schule; 4 Wochen bei der U-Abteilung, dann zur Vertretung einen Monat als Adjutant einer U'boots-Flottille in Libau auf S.M. Tpbt. „G. 132“, zwischendurch auf kurze Zeit zur Information beim Kommando der 3. U-Halbflottille und schließlich zu Probefahrten bei der U-Schule und U-Abteilung.

Aber endlich aus dieser Unrast fortwährenden Wechsels erlöst, stellte er im Juli 1916 auf der Werft von Blohm & Voß in Hamburg S.M. „UB. 34“ in Dienst. Nach kurzer Erprobung und Ausbildung begann nun für ihn seine schönste Zeit. Von allen Seiten umgeben von Gefahren, ganz auf sich selbst gestellt und verantwortlich für das Leben der ihm anvertrauten Besatzung, entfaltete er auf 6 glückhaften und erfolgreichen Fahrten seine ganze Tüchtigkeit. Wir, die wir ihn kennen, wissen, daß er dort am richtigen Platze war, denn sein ganzes Wesen war wie vorbestimmt für einen U'boots-Kommandanten, der in den kritischsten Momenten immer die Ruhe bewahrte und mit äußerster Energie den einmal für richtig gehaltenen Entschluß durchsetzte. Auch seine Mutter in Hannover wußte um sein höchstes Ziel, indem sie ihm beim Abschied nach beendetem Urlaub auf seine Frage: „Was soll ich tun?“ richtig antwortete: „Tüchtig was versenken.“

Für seine guten Erfolge als U'boots-Kommandant vor dem Feinde wurde ihm im Januar 1917 das EK. 1 verliehen. Kurz nach Erklärung des uneingeschränkten U'boots-Krieges erhielt er auch eine Anerkennung im Tagesbefehl des BdU. (Befehlshaber der U-Boote), da er sich in äußerst geschickter Weise dem verfolgenden Feinde entzogen hatte. Sein Boot S.M. „UB. 34“ war nach erfolgreicher Torpedierung mehrerer englischer Schiffe mit zusammen 12000 t hart von feindlichen Kriegsschiffen aller Art verfolgt worden und hatte erst nach 23 stündiger ununterbrochener Unterwasserfahrt wieder auftauchen können. Zu dieser Zeit hatten also die Engländer bereits die U'boots-Abwehr durch Geräuschverfolgung durchbilden können, weil wir ihnen durch ein Jahr zu späte Erklärung des uneingeschränkten U'boots-Krieges Zeit dazu gelassen hatten.

Als weiteren Erfolg durfte Schulz verbuchen, daß er Ende März 1917 zur Verfügung der UAK. gestellt wurde, um ein sogen. VIII-Boot in Dienst zu stellen. Da sich aber die Fertigstellung noch etwas verzögerte, erhielt er Anfang Mai 1917 vorübergehend für eine Fahrt das Kommando von S.M. „UC. 55“; nach schönem Erfolg konnte er das Boot sicher wieder in den Heimat-hafen zurückführen.

Inzwischen war auch das für ihn vorgesehene Boot S.M. „UB. 61“ soweit hergerichtet, daß er es in Dienst stellen und zur U.K. fahren konnte, um diesen neuen Typ eingehend durchzuprobieren. —

Dank seiner speziellen Front-Erfahrungen konnte er schon im November 1917 das Boot frontklar melden und wurde mit ihm der V.U-Flottille in Bremerhaven zugeteilt.

Seine Kinder- und Jünglings-Träume waren in Erfüllung gegangen. Auf 7 erfolgreichen Fahrten hatte er sein Boot gegen den Feind geführt, wie oft gegen stärksten Sturm und Seegang; lachend stand er dann auf dem Turme, kaum 2 Meter über der kochenden See, die oft gar über den Turm dahinbrauste, sodaß er seine ganze Manneskraft aufwenden mußte, um nicht mitgerissen zu werden. Der Kampf mit diesen Elementen war ihm von frühester Jugend an Lebensbedürfnis gewesen, der Kampf gegen unsere Feinde, war ihm Vaterlands- und Herzenssache.

Mit dieser Begeisterung und inneren Einstellung ging er am 26.11.1917 westwärts gen England zu neuer Unternehmung in See. Bereits auf dem Wege nach dem Operationsgebiet lief das schöne Boot am 29.11.1917 abends um 9²⁵ Uhr unweit von Terschelling auf eine Mine. Die ganze Besatzung fand mit ihrem Kommandanten Theodor Schulz in dem kalten Nordseewasser einen raschen aber schönen Seemannstod. —

Wieder hatte einer aus den Reihen unseres Jahrgangs noch in jugendlich männlicher Kraft sein Leben für das Vaterland gegeben.

Wenn nun unsere Gedanken zu Dir, Theodor Schulz, wandern, so schweift unser Blick nicht über das unendliche Meer, denn Dich fanden bald nach der unglückseligen Nacht hilfsbereite Hände am Strande der holländischen Insel Ameland, die Dich bei der Kirche des Ameländer Dorfes Hollum würdig zur letzten Ruhe bestatteten.

Bunte, Ruprecht.





Eduard Schwarzmann

Fähnrich zur See

Eduard Karl Ludwig Schwarzmann ward am 25. 6. 1889 zu Straßburg im Elsaß als der älteste Sohn des jetzt in München wohnhaften Bankdirektors und Handelsrichters Eduard Schwarzmann und dessen Frau Emma, geb. Tamme, geboren, durch Abstammung als badischer Staatsangehöriger. Protestantisch erzogen, wuchs er zunächst in Straßburg heran, immer gesund, froh und heiter und besuchte anfänglich auch das Straßburger Gymnasium. Mit Rücksicht auf den bereits damals feststehenden Wunsch, die Offiziers-

laufbahn einzuschlagen, trat er am 17. 4. 1903 in das Großherzoglich Badische Kadettenhaus zu Karlsruhe ein, kam anschließend von 1905—07 in die Hauptkadettenanstalt zu Groß-Lichterfelde und verließ diese mit dem Fähnrichsexamen der Armee.

Am 3. 4. 1907 trat Schwarzmann als Seekadett in die Marine ein und machte im ersten Jahre die letzte Reise des alten Segelschulschiffes S. M. S. „Moltke“ nach Westindien mit. Als er, weil verhältnismäßig jung, nach deren Rückkehr den Prüfungs-Ansprüchen noch nicht genügte, entschloß er sich, allerdings schweren Herzens, ein zweites Jahr als Seekadett zu fahren. So kam es, daß er in unseren Jahrgang eingereiht wurde. Nach kurzem Zwischenkommando auf S. M. S. „Hertha“ durchquerte er alsdann mit uns zusammen auf S. M. S. „Victoria Louise“ das Mittelmeer. Nicht nur der veränderte Reiseweg, sondern auch die gegenüber dem Segelschulschiff so ganz anderen Verhältnisse eines modernen Schulkreuzers boten ihm reichlich neue Anregungen. Der zweite Anlauf auf das Fähnrichsexamen klappte denn auch prompt und mit uns konnte er stolz seinen Einzug auf der Marineschule halten. Erst dort lernte ich ihn in der zweiten Inspektion kennen. Dem gewichtigen, leicht schlingernden Dahinschreiten seiner breitschulterig und wuchtig gebauten, mittelgroßen Gestalt schien man den alten Seefahrer bereits anzusehen, der sich nicht so leicht verblüffen oder aus der Ruhe bringen ließ. Als Kamerad fügte er sich jedenfalls zurückhaltend, erfreulich und lebenslustig in den Rahmen unseres Fähnrichsdaseins ein.

Die Seeoffiziers-Hauptprüfung und den Infanteriekursus beim II. Seebataillon in Wilhelmshaven wie auch den größten Teil des Torpedokursus hatte er bereits hinter sich, als ihn das Mißgeschick ereilte, daß er sich infolge eines Sturzes in's Wasser in Mürwik eine schwere Brustfell- und Lungenentzündung zuzog. Von seinem schmerzhaften 4wöchigen Krankenlager im Garnisonlazarett Flensburg-Mürwik ist er nicht wieder genesen. Am 9.7.1910, morgens 2 Uhr, erlag er einem Herzschwächeanfall. Noch am Tage zuvor hatte er die große Freude gehabt, daß ihm sein Kommandant, Kapitän zur See Funke, mitteilen konnte, daß er die, für die bevorstehende Ernennung zum Säbelfähnrich erforderliche Abschlußprüfung des Torpedokursus bestanden habe. Wie er schon in seinem kurzen Leben mutig und offen die Welt besehen hatte, so hat Eduard Schwarzmann auch dem Tode ruhig in's Auge gesehen und friedlich von seinen herzugeeilten Eltern, wie von dieser Welt Abschied genommen.

Auf uns jugendfrohe Kameraden machte sein früher Tod damals tiefen Eindruck und in herzlicher Trauer geleiteten wir seine sterbliche Hülle mit militärischen Ehren, zwecks Überführung in die Heimat, zum Flensburger Hauptbahnhof.

Ruprecht.



Friedrich Sichart v. Sichartshoff

Oberleutnant



Mit v. Sichart haben wir einen prächtigen Kameraden, das Vaterland einen äußerst tüchtigen Offizier verloren, der einer alten preuß. Offiziersfamilie entstammte und in seinem ganzen Wesen, wie in seiner Haltung, den Einfluß von deren edler Überlieferung erkennen ließ. Sein Vater Hans Sichart v. Sichartshoff war Oberstleutnant, seine Mutter, Frau Käthe, eine geborene v. Bonin. Unter ihrer Obhut wuchs Friedrich Robert Louis Heinrich Sichart v. Sichartshoff, am 8. 10. 1890 zu Bromberg geboren, vorwiegend in Berlin heran, wo sein Vater im Ruhestand lebte. Dort besuchte er das Bismarck-Gymnasium bis zur Primareife. Trotz seiner Jugend — er war einer der allerjüngsten der Crew — bestand er Ostern 1908 die Aufnahmeprüfung in Kiel glänzend und wurde als Seekadett auf S.M.S. „Greya“ eingestellt. Hier lernte ich ihn kennen und schätzen. Mit besten dienstlichen Eigenschaften ausgestattet, anspruchlos, ein besonders sonniger, immer zufriedener und lustiger, fester Charakter, ehrliebend, unbedingt zuverlässig und gewissenhaft war er ein ganzer, kerndeutscher Mann, der sich schnell allseitige Beliebtheit errang. Auch im Ernst konnte er wohltuend scherzen, im Dienst mit zäher Energie und frischer Entschlußfreudigkeit zugreifen, solange nicht die Seekrankheit zeitweise seinen Tatendrang lähmte. v. Sichart litt unter ihr stärker als Andere. Da sich diese unglückliche Anlage bei ihm nicht verlor, sah er sich schweren Herzens genötigt mit Beendigung des Marineschuljahres als Fähnrich zur See seinen Abschied behufs Übertritt zur Armee zu erbitten. So schied er zu unserm und seiner Vorgesetzten größten Bedauern am 11.3.1910 nach gut bestandener Seeoffiziershauptprüfung aus der Marine aus.

Beim Heere trat er alsbald unter Anrechnung seiner Marinedienstzeit in das 4. Brandenburgische Infanterie-Regiment Nr. 24 „Großherzog Friedrich Franz II. von Mecklenburg-Schwerin“ ein. Zu Kaisers Geburtstag erfolgte seine Beförderung zum Leutnant mit Patent vom 27.1.1911 (D). Kurz vor dem Kriege kam er zur Maschinengewehr-Kompagnie seines Regiments und ist als

deren Zugführer mit in's Feld gerückt. An den Kriegstaten dieser prächtigen aktiven Truppe hat er vollen Anteil gehabt. Anfang 1916 rückte er zum Führer seiner Maschinengewehr-Kompagnie auf und beteiligte sich, inzwischen zum Oberleutnant befördert, mit dieser an dem Sturm auf Verdun Anfang Mai 1916. Mit der 12. Infanterie-Brigade (6. Division, III. Armee-Korps) ging er vom Caillette-Wald aus gegen das Fort Douaumont vor. Bei einer schweren Explosion von Munitionsvorräten im eroberten Fort Douaumont am 8.5.1916, die außerordentliche Verluste an Mannschaften und Offizieren forderte, gehörte auch er zu den zahlreichen Vermissten. Er ist zweifellos in einer der überfüllten Kasematten von Stichflammen verbrannt.

Auch seine Regimentkameraden rühmen ihn als einen besonders unerschrockenen, sehr schneidigen und hervorragend energischen Soldaten und tüchtigen Offizier, so daß wir nur sagen können: Wieder der Besten einer ist hier für des Vaterlandes Ehre und Verteidigung gefallen!

Ruprecht.

Werner Steig

Leutnant

Werner Karl Wilhelm Steig ist am 17.8.1888 in Berlin als einziger Sohn des Oberlehrers und Literaturhistorikers Prof. Dr. Reinhold Steig († 11.3.1918) und seiner Gemahlin Johanna, geb. Schulz, geboren. In Berlin ist Steig auch aufgewachsen und besuchte das Friedrich-Werdersche Gymnasium, an dem sein Vater lehrte. Im Herbst 1907 bestand er die Reifeprüfung und hörte im Wintersemester 07/08 juristische und englische Vorlesungen an der zur Armee übertreten dürfen. Diese wohl längst vorhandene Neigung zum



Berliner Universität, bis er Ostern 1908 in die Marine eintreten konnte. Er folgte damit einem Wunsche seines Vaters, der in Berlin-Friedenau lange Zeit Vorsitzender des Flottenvereins war und lebhaftes Interesse an der großen deutschen Seemacht hatte. Nur falls ihm das Marineleben nicht zusagte, sollte er

Heeresdienst überwog denn auch bald. So vertauschte Steig schon nach wenigen Monaten (23.11.1908) den blauen mit dem bunten Rock aus rein persönlicher Vorliebe, indem er seine Aufnahme beim Grenadier-Regiment König Friedrich I. (2. Ostpreuß.) Nr. 5 in Danzig erwirkte. Die Reise S.M.S. „Hertha“ hatte er nur bis Spanien mitgemacht und kehrte von dort Mitte November 1908 in die Heimat zurück. Beim Grenadier-Regiment Nr. 5 wurde ihm seine Marine-Dienstzeit voll angerechnet, sodaß er, nach dem Kriegsschulbesuch in Reife, schon im November 1909 mit Patent vom November 1907 zum Leutnant befördert wurde, zwei Jahre vor seinen ehemaligen Crewkameraden.

Fünf Jahre lang war er Rekrutenoffizier, zuletzt, vom Herbst 1913 an, bei der Maschinengewehr-Kompagnie. Am 20.9.1913 heiratete er Olega-Hermine Bechdoldt.

Bei Kriegsausbruch 1914 wurde Steig, nach anfänglicher Kommandierung zur Brücken- und Bahnhofsbewachung in Dirschau, beim ersten Grenzübergang seines Regiments am 12.8.1914 bei Lewiczin in der Nähe von Soldau bei einem Aufklärungsritt durch Hüftschuß verwundet. Nach schneller Ausheilung erreichte er seine Truppe bereits in den ersten Septembertagen wieder. Wenige Tage später, am Mittwoch, den 9.9.1914, fiel er durch Kopfschuß beim Einsatz seiner Maschinengewehre im Rahmen der Hindenburgoffensive bei Possessern nahe Löben. Seine herzugeeilten Angehörigen fanden ihn zunächst auf dem Schlachtfeld in einem Grabe zusammen mit seinem Gewehrführer und konnten fünf Tage später seiner feierlichen Bestattung mit militärischen Ehren auf dem Militärfriedhof der Feste Boyen beiwohnen. Im November 1919, kurz vor der Abstimmung in dortiger Gegend, ist er dann nach Berlin überführt und auf dem Stahnsdorfer Friedhofe neben seinem Vater zur letzten Ruhe gebettet worden.

Als ein hervorragend pflichttreuer, tüchtiger Offizier, der sich rückhaltlos einsetzte für die bedrohte Heimat Erde, hat er nur gar zu früh seine Liebe zu Volk und Vaterland mit dem Tode besiegelt, betrauert von seinen Angehörigen und Regimentkameraden, nicht vergessen von seiner Crew 08. Ruprecht.



Wilhelm Stieler

Leutnant

Nur kurze Zeit hat Wilhelm Stieler unserem Jahrgang angehört. Er war am 11.2.1888 in der alten Reichsstadt Worms am Rhein als jüngster Sohn des Obersten a. D. Johann August Stieler und dessen Frau Maria, geb. Valckenberg, geboren. In Worms, Marburg, Darmstadt und Freiburg i. Breisgau wuchs er auf und besuchte verschiedene Schulen.

Dem Beispiel seines älteren Bruders Georg (Crew 02) folgend, trat Wilhelm Stieler am 3.4.1907 mit Primareife als Seekadett in die Marine ein und wurde auf S.M.S. „Moltke“ kommandiert. Er erkrankte indessen noch vor seiner Einschiffung schwer und mußte krankheitshalber entlassen werden. Zu Hause besuchte er weiter die Schule. Am 1.4.1908 wurde er, nun zusammen mit unserer Crew, wieder eingestellt und kam als Seekadett auf S.M.S. „Hertha“.

Indessen unterbrach schon nach wenigen Wochen eine abermalige Erkrankung seine Ausbildung. So kam es, daß er bereits am 1.7.1908 als nicht mehr seedienssfähig endgültig aus dem Marinedienst entlassen werden mußte.

Wilhelm Stieler holte nun in Freiburg das Abitur nach und trat alsbald in die Armee ein. Er wurde am 20.8.09 Leutnant im Hohenzollernschen Fußartillerie-Regiment Nr. 13 in Ulm. Als solcher widmete er sich privatim lebhaft aktiv der in den Vorkriegsjahren in schneller Entwicklung voranschreitenden Luftfahrt. Am 20.10.1912 unternahm er zusammen mit seinem Lehrer, Herrn Gericke, eine Freiballonfahrt von Bitterfeld aus. Bei dem Versuch einen Höhenrekord aufzustellen, verunglückte er tödlich infolge Platzens der Ballonhülle über Spansberg in Sachsen. So fiel er, wenn auch nicht vor'm Feinde, so doch als fühner Pionier und Wegbereiter der Deutschen Luftfahrt.

Ruprecht.



Hugo Thielmann

Oberleutnant zur See

Ein blühendes Gesicht mit lachenden Augen tritt uns entgegen, wenn wir uns Hugo Thielmann in das Gedächtnis zurückrufen. Frankfurt a. M., wo er am 19. 6. 1889 geboren wurde, ist seine Vaterstadt. In dem Hause seiner Eltern, des Zeichenlehrers Hermann Thielmann und Frau Elise, geb. Obenheimer, verbrachte er unter ihrer Pflege herrliche Kinder- und Jugendjahre; dort wuchs er zu dem Menschen auf, wie wir ihn kennen und schätzen gelernt haben. Nach Abschluß der Reifeprüfung im Goethegymnasium zu Frankfurt ging der seit vielen Jahren von ihm gehegte Wunsch in Erfüllung, und er trat mit uns Jahrgangskameraden am 1. 4. 1908 in die Kaiserliche Marine ein.



Welch ungezählt viel schöne Tage hatte dieses Seefadettenjahr auf S. M. S. „Hertha“! Und viele von diesen schönen Tagen verdanken wir unserem lieben „Harro“, der durch seinen Mutterwitz und Humor mancher unangenehmen Stunde bessere Seiten abzugewinnen wußte. Das heimliche Glas Bier im Torpedobreitzeitraum nach „Ruhe im Schiff“! Welche Freude hatte es uns bereitet und wieviel Seemannsbratzen hatten uns dort die alten Unteroffiziere erzählt! Hugo Thielmann war ein eifriger Zuhörer und sein Interesse an ihnen und sein gutes Gedächtnis auf diesem Gebiete konnten wir später oft bewundern.

Die Fähnrichszeit auf der Marineschule, während der Spezialkurse und vor allen Dingen die feuchtfröhliche Säbelfähnrichszeit auf S. M. S. „Brandenburg“ und später auf S. M. S. „Berlin“ sahen Hugo Thielmann viel im fröhlichsten Kameradenkreise im „Continental“, um gut zu essen, im „Schwarzen Walfisch“, um gut Bier zu trinken — und schließlich in W'haven im „Kasino“, bei „Wicht“ und im „Roten Schloß“, in welch letzterem jeder anständige Mensch auch mal ein Glas mehr trinken durfte, als unbedingt nötig war. Überall war er ein angenehmer Kamerad, der in allem Maß zu halten wußte und nicht gar zu toll in seinen jugendlichen Kräften über die Stränge schlug. Im Herbst 1911 wurde S. M. S. „Berlin“ nach Agadir geschickt, um dort an der marokkanischen Küste zusammen mit S. M. S. „Panther“ Deutschlands Interessen zu vertreten.

Thielmann wurde seiner Zeit von seinen Kameraden sehr beneidet, lag doch die „Berlin“ in voller Kriegsbereitschaft dort unten! Es sollte aber damals noch nicht zu ernststen Zusammenstößen kommen. Der Feindbund fühlte sich noch zu schwach. Kurz nach seiner Beförderung zum Leutnant wurde unser Freund Thielmann zur Torpedobootswaffe kommandiert.

Bei Ausbruch des Krieges war er I. WO. auf einem Torpedoboot und hat als solcher tatkräftigen Anteil genommen an dem Kreuzergefecht vor Helgoland und an der großen Kreuzerschlacht auf der Doggerbank. Auch hatte er die große Genugtuung, an der größten Seeschlacht, die jemals geschlagen worden ist, auf S.M. Lpbt. „V.3“ teilnehmen zu dürfen! Jedermann weiß, welchen hervorragenden Anteil die Torpedobootsflottillen in dieser Schlacht am Skagerrak hatten, in der die „unbesiegbare“ stolze englische Armanda zerstört und vollkommen aufgelöst ihre Heimathäfen zu erreichen suchte. In der frühen Morgendämmerung des 1.6.1916 fuhr „V.3“ als Sicherung des Spitzenschiffes der in langer Kiellinie fahrenden Schlachtflotte, als plötzlich ein scharfer Knall ertönte und fast zur selben Zeit ein starker Luftdruck die Offiziere auf der Brücke des Spitzenschiffes unwillkürlich in der sonst so großen Stille erschrecken ließ: „V.3“ war auf eine Mine gerannt und war in Rauch gehüllt, der aber durch den frischen Morgenwind bald zerstreut war, und nun sah man „V.3“ ohne Bug daliegen; denn dieser hatte sich durch die starke Explosionswirkung vollkommen von dem übrigen Schiffskörper getrennt und schwamm, hoch aus dem Wasser ragend, neben ihm, bis er plötzlich rasch und lautlos in die Tiefe versank. Die Mannschaft aber war gerettet, da sich Keiner im vorderen Teil des Bootes aufgehalten hatte, und ging an Bord eines anderen zu Hilfe eilenden Bootes. „V.3“ selbst mußte torpediert werden, da es noch zu weit vom Heimathafen entfernt war.

Hugo Thielmann aber hatte nun den Wunsch zu der Waffe zu kommen, die es ermöglichte, dem Feinde solchen Schaden anzutun, wie er ihn nach der Skagerrakschlacht selbst erlebt hatte. Er meldete sich zur U'boots-Waffe und wurde auch gleich zwecks Ausbildung zum U'boots-Kommandanten zur U'boots-Schule kommandiert. Im Herbst 1916 erhielt er das ehrenvolle Kommando zur U-Flottille Glandern, wo er zunächst Kommandant eines kleinen C-Bootes wurde, und viel Gelegenheit hatte Minen an der feindlichen englischen Küste zu legen. Stolz war er, gerade auf diesen Kriegsschauplatz kommandiert worden zu sein; denn ein Jeder wußte, daß dort das Vaterland von Offizieren und Mannschaften am meisten Opfer Sinn verlangte und daß deshalb dort nur „ganze“

Leute gebraucht werden konnten. Welch herrliche Menschen sind von dort ausgesandt worden, und haben den Feinden Verderben gebracht, und wie manche von ihnen sind nie wieder zurückgekehrt!

Glänzend bewährte sich Hugo Thielmann auf diesem Kampfsplatze, und wurde bereits am 6.3.1917 mit dem EK. 1. Klasse und mit dem Oldenburger Friedrich-August-Kreuz 1.Kl. ausgezeichnet. Gleichzeitig wurde ihm das größere Boot „UC. 69“ anvertraut. Mehrere erfolgreiche Unternehmungen hatte er hinter sich; schon hatte er Aussicht nach einer weiteren erfolgreichen Unternehmung mit dem Hohenzollernschen Hausorden ausgezeichnet zu werden, als sein Boot am 6.12.1917 abends 8 Uhr plötzlich bei stockfinsterner Nacht auf dem Marsche zur Biskaya, im Kanal, einige Meilen nördlich von Cap Barfleur, von dem großen deutschen U-Boot S.M. „U. 96“ gerammt wurde. Mit einem Schrecken ist fast die ganze Besatzung davon gekommen, da „UC. 69“ nicht sofort sank, und so die Bergungsarbeiten gut ausgeführt werden konnten. Aber dann sank das gerammte Boot plötzlich wider alles Erwarten rasch infolge Explosion des Hecktorpedos, während der Kommandant, der WO. und einige Mann sich noch an Bord befanden, um wertvolle Gegenstände zu retten. Hugo Thielmann war gerade an Deck, als die Katastrophe eintrat; er wurde zwar mit in das Wasser gerissen, konnte aber noch rechtzeitig aus dem kalten Element gerettet werden, während sein WO. und 10 Mann in die Tiefe versanken.

Tief ergriffen hat ihn der Tod seines tüchtigen WO.'s und der Leute, die seiner Obhut anvertraut und ihm stets in vollem Vertrauen gefolgt waren. Jedoch im elterlichen Hause unter der Pflege seines Vaters und seiner Schwester erholte er sich rasch wieder und am Ende seines Erholungsurlaubes konnte er die Zeit nicht mehr abwarten, um das Kommando seines neuen Bootes S.M. „UB. 106“ zu übernehmen, das auf der Kieler Werft seiner Vollendung entgegenging.

Mit welcher Freude und Genugtuung exerzierte er seine neue Besatzung ein; nur noch 3 Tage wollte er in der Eckernförder Bucht üben, um dann mit diesem Boote neue und noch größere Kriegslorbeeren zu pflücken. Es sollte aber nicht so kommen.

Am Morgen des 16.3.1917 verbreitete sich bei der U-Boots-Schule das Gerücht, daß „UB. 106“ mit seinem Kommandanten Oberleutnant zur See Hugo Thielmann von einer Nachtübung nicht zurückgekehrt sei. Flieger und Torpedoboote suchten den Übungsplatz nach dem Boote ab und fanden auch

am Nachmittage eine große Ölspur die der alleinige Zeuge war, daß sich dort vor ein paar Stunden Menschenschicksale erfüllt hatten. Aber wegen schlechter Witterung konnte erst am dritten Tage die Hebung des Bootes vorgenommen werden. Nur einen Teil der Besatzung fand man im Boote, während die Ubrigen nur zögernd im Laufe des folgenden Vierteljahres vom Meer wieder herausgegeben wurden, unter ihnen auch der Kommandant Hugo Thielmann. Das Boot war beim Auftauchen am Morgen des 16. März infolge eines Bedienungsfehlers (nicht geschlossene Luftklappen der Tauchtanks) gesunken als schon ein Teil seiner Besatzung an Deck geklettert war. So war es Thielmann nicht mehr vergönnt, für sein geliebtes Vaterland fürderhin zu kämpfen.

Im Grabe seiner Mutter, die ihm Weihnachten 1914 im Tode vorangegangen war, haben seine sterblichen Reste in seiner Vaterstadt ihre ewige Ruhe gefunden. Das Grab wird treulich von seinem Vater und seiner Schwester behütet.

Wir Überlebenden wollen dem treuen und lustigen Kameraden ein ehrendes Andenken bewahren; und wollen stolz sein, daß unser Jahrgang ihn zu den Seinen zählen durfte. In seiner Trauer darf auch der Vater dankbar und stolz darauf sein, daß er es verstanden hat, seinen Sohn dem Beruf zuzuführen, in dem er seine vollste Befriedigung gefunden hat. Diese ihm trostreiche Erklärung hat der Vater unseres heimgegangenen Kameraden und Freundes noch am Tage vor Ablauf seines letzten Urlaubes von ihm selbst in Frankfurt erhalten.

Bunte.





Ernst Voigt

Oberleutnant zur See

Auf meinem Offizierssäbel stehen die Worte: „Voigt seinem lieben Eiffe“, auf seinem: „Eiffe seinem lieben Voigt“. Als wir uns die Säbel bei unserer Beförderung zum Säbelfähnrich schenkten, ahnte ich nicht, daß ich einmal seinen Gedenkartikel schreiben müßte. Als ältester Sohn des Bergwerksdirektors Ernst Voigt und dessen Gattin Anna, geb. Gebensleben, in Vienenburg am Harz am 31.7. 1890 geboren, dann ev.-lutherisch

erzogen, durchlief Ernst Voigt glatt alle Schulklassen bis zum Abitur, mit dem er 1908 auf S.M.S. „Victoria Louise“ einstieg.

Wenn ich an Ernst Voigt denke, kommt mir immer so recht zum Bewußtsein, wieviel edles Blut umsonst geflossen ist. Denn Voigt war wirklich edles Blut, blonder großer germanischer Edelrasse. Ihm hatte eine gütige Natur alles in die Wiege gelegt, wonach sich Millionen sehnen: Klugheit und männliche Schönheit. Im theoretischen Unterricht hatte er als Seekadett und Fähnrich alles viel eher „kapiert“ als das Gros. Er strebte nie, aber er wußte doch alles. Hätte ihn der Krieg nicht so früh hinweggerafft, er wäre sicher einer der führenden Köpfe in unserer Marine geworden. In seinen Qualifikationsberichten findet sich wiederholt die Eintragung verschiedener Kommandanten „für Marine-Akademie vorzusehen“.

Der Ausbruch des Krieges sah ihn auf S.M.S. „Thüringen“. Schon im März 1915 kam er als einer der ersten unserer Crew zur U'boots-Waffe. Mit S.M. „UB. 6“, einem der kleinsten Boote, unternahm er zahlreiche Fahrten von Flandern aus. Dann rückte er am Tage der Skagerrakschlacht (31.5.1916) zum Kommandanten S.M. „UB. 23“ auf, später übernahm er das Kommando S.M. „UC. 72“. In Flandern traf er seinen besten Freund, unseren Kameraden Hanschen Degetau, mit dem er an U'boots-Erfolgen wetteiferte. Beide hatten

in Brügge eine gemeinsame Bude, auf welcher manche frohe Stunde gefeiert wurde. Fast gemeinsam gingen sie in den Tod.

Seine unzähligen kühnen Fahrten gehören der Kriegsgeschichte an und können an dieser Stelle nicht geschildert werden.

Am 20. 9. 1916 erhielt Voigt den Hohenzollernschen Hausorden mit Schwertern dafür, daß er allein auf seinen drei jüngsten Unternehmungen dicht unter der englischen Ostküste bzw. im Kanal, angesichts der feindlichen Bewachung und nach mehrfacher Durchquerung gesperrter Gebiete, nicht weniger als 30 Schiffe und Fahrzeuge versenkt hatte, eine besonders schneidige Leistung. Ein Jahr später, kurz vor der Verleihung des hohen Ordens Pour le mérite, ist er, wahrscheinlich am 13. 9. 1917, mit „UC. 72“ geblieben. Am 12. 8. 1917 war Voigt mit diesem Boot nach dem Gebiet seiner neuesten erfolgreichen Operationen, nach dem südlichen Teil der Biskaya, in See gegangen, ist aber von dieser Unternehmung nicht zurückgekehrt. Irgendwelche bestimmten Nachrichten sind uns über „UC. 72“ nicht bekannt geworden. Nach feindlichen Angaben soll das Boot heimfahrend in der Nähe der Sandettie-Bank durch das englische Flugzeug 8695 mit Bomben vernichtet worden sein. Jedenfalls deckt sich der Schiffsort der englischen Fliegermeldung mit dem letzten ST.-Standort unseres lieben Voigt.

Eiffe.

Ehre seinem Andenken!



Wilhelm Willers

Oberleutnant zur See

Der Baumeister und Ziegeleibesitzer Felix Willers und dessen Frau Katharina, geb. Voelcke, ließen ihrem am 18.7.1889 zu Danzig geborenen Sohne Wilhelm Albrecht Felix Willers den ersten Schulunterricht privatim im Elternhause erteilen. Von Ostern 1898 ab besuchte Willers dann das Städtische Gymnasium in Danzig bis zur Primareife. Bereits am 3.4.1907 trat Willers in die Marine ein. Sein sehr groß und wuchtig aufgeschossener Körper zeigte sich indessen den harten Ansprüchen der Seekadettenausbildung noch nicht voll gewachsen, darum wurde er zu einer weiteren Schulschiffsreise auf S.M.S. „Fregata“ kommandiert und unserer Crew zugeteilt. Mit unserem Jahrgang zusammen hat er dann die weitere Ausbildung zum Seeoffizier planmäßig durchlaufen.

Als Fähnrich und Leutnant zur See fuhr er bis Mitte 1913 auf S.M.S. „Pommern“ im II. Geschwader zur See, gab im Herbst 1913 kurze Gastrollen auf S.M.S. „Schleswig-Holstein“ und „Hannover“ und blieb dann das Winterhalbjahr 1913/14 als Kompagnieoffizier bei der 2. A. der I. W.D. in Kiel an Land. Seit dem 1.4.1914 gehörte er schließlich als Wachleutnant zum Stabe des Artillerie-Versuchsschiffes S.M.S. „Blücher“. Auf diesem Schiff blieb er auch bei Kriegsausbruch. Seine Gefechtsstation war: Seitenkommandeur der Steuerbord 15-cm-Batterie. Mit seinem Crewkameraden Bramigt zusammen (s. diesen) hat er an allen Kriegsfahrten S.M.S. „Blücher“ vor'm Finnischen Meerbusen, gen Hartlepool und Scarborough teilgenommen, auch an dieses Schiffes letzter Fahrt, der Kreuzerschlacht auf der Doggerbank am 24.1.1915. Willers ist im Laufe dieses Gefechtes in der Steuerbord-Kasematte schwer verwundet worden (angeblich beide Beine abgerissen) und hat, wenn nicht schon vorher, beim Kentern des Schiffes nach Steuerbord, nach Feuerlux, den Tod gefunden. Grause Wirklichkeit wurde hier, worauf sich jeder von uns jahrein jahraus beim Artilleriedienst gefaßt gemacht hatte. Er starb damit Deutschland leben sollte.



Gebeschus, Ruprecht.

Werner v. Zerboni di Sposetti

Oberleutnant zur See

Werner Karl Emanuel v. Zerboni di Sposetti ward geboren am 8. 7. 1890 zu Wiefau in Schlesien, als Sohn des Hauptmanns a. D. Arthur v. Zerboni di Sposetti und seiner Frau Adele, geb. von Zawadzky. Aus einer alten Offiziersfamilie aus Beuthen in Oberschlesien stammend, ist v. Zerboni, nach der ersten Schulzeit in Neiße, 1901 in das Kadettenkorps in Wahlstatt eingetreten und später in der Hauptkadettenanstalt Groß-Lichterfelde gewesen, die er nach dem Fähnrichsexamen verlassen hat. Eingetreten 1908 als Seekadett machte er auf S.M.S. „Fregata“ die Fahrt nach Westindien mit. Nach Erledigung der Fähnrichskurse war er nun nacheinander auf S.M.S. „Wettin“, S.M.S. „Thüringen“ und von Oktober 1912 an bei der II. T.D. (10. Halbflottille auf „G. 9“ und „G. 11“) kommandiert. Bei letzterem Kommando hat er an den Seegefechten am 28. 8. 1914 bei Helgoland und am 24. 1. 1915 auf der Doggerbank teilgenommen. Im Sommer 1916 kam er in den Bereich der U.S. (Unterseebootsinspektion) und zwar nach dreimonatigem Kommandantenkursus ab 1. 10. 1916 zur U-Flottille Flandern, wo er nach einer Belehrungsfernfahrt auf S.M. „UC. 28“ nacheinander als Kommandant die Boote S.M. „UC. 6“ und S.M. „UC. 21“ erfolgreich geführt hat. Für seine Verdienste wurde er mit dem EK. 1 ausgezeichnet. Nach englischen Behauptungen fiel sein Boot am 27. 9. 1917, auf der Rückfahrt von einer am 12. 9. 1917 angetretenen Minenunternehmung vor Bordeaux, im Kanal einer Nezhmine zum Opfer, Kommandant und Besatzung mit sich in die Tiefe nehmend. Zuverlässige Nachrichten liegen indessen weder über die Durchführung seiner Minenaufgabe noch über das Schicksal des Bootes vor.

Mit v. Zerboni hat die Marine einen schneidigen Offizier verloren, der getreu der Überlieferung seiner Väter, seine Pflicht bis zum letzten Einsatz für



Kaiser und Reich getan hat. Als Mensch erfreute er sich im Kameradenkreise wegen seiner herzlichen Frische und Offenheit allgemeiner Beliebtheit. Der kleine „Zab“ war überall ein belebendes Element und trotz seines oft scharfen aber gutmütigen Spottes ein gern gesehener Gast. Im Dienst riß er durch seine jugendliche Frische und sein wohlwollendes Wesen seine Leute mit und erzielte gute, besonders Ausbildungs-Erfolge. Er galt als ein zäher „sonniger Optimist, der schon deswegen Erfolge vor dem Feinde haben wird“.

Kurz vor seinem Tode heiratete er. Leider ist seiner Frau Hertha, geborenen von Gaertner, kein langes Glück beschieden worden. Später heiratete sie Herrn Konrad v. Falkenhausen, folgte diesem im Herbst 1927 mit ihren zwei Kindern aus zweiter Ehe nach Ostafrika nach und ist dort alsbald an einem Herzleiden gestorben.

Suadicani.

Otto Zerrath

Leutnant zur See

Otto Albert Leopold Zerrath, geboren am 29.9.1889 zu Kaufheimen im Kreise Niederung, hat seinen Vater, den praktischen Arzt Otto Zerrath nicht mehr gekannt, da dieser bereits am 8. 5. 1889 gestorben war. Seine Witwe Ida, geb. Tramp, zog später mit dem Jungen nach Berlin. Hier wurde Otto evangelisch, wie seine Eltern, erzogen und besuchte in Schöneberg erst die Vorschule des Königlichen Prinz-Heinrich-Gymnasiums, dann dieses selbst ohne Stockung bis zum Abiturium Ostern 1908. Der Wassersport auf den märkischen Seen, zu dem sich dem Knaben schon mancherlei Gelegenheit geboten hatte, gab ihm die Anregung zur Marine zu gehen. So finden wir ihn bald inmitten der fröhlichen Schar der „Fregate“-Seekadetten. Wenn er auch, bei der uns Seekadetten damals eigen- tümlichen Beweglich- keit, etwas schlanker wurde, blieb Zerrath doch immer eine stattliche Erscheinung, die so leicht nicht aus ihrem seelischen Gleichgewicht zu bringen war. Breit-



schulterig und stämmig, reichlich mittelgroß, mit ausdrucksvoller Adlernase, gutmütig, dabei flug und geistig regsam, frisch und unternehmungslustig, so wird sein Bild wohl den meisten Kameraden im Gedächtnis haften.

Die Marineschulzeit und Spezialkurse waren bald spielend überwunden, dann folgte für ihn ein nicht weniger als dreijähriges Kommando an Bord des neuen Linienschiffes S.M.S. „Westfalen“, auf dem er sich in verschiedenen Stellungen z. B. als Rollenoffizier bewährte und durch Umsicht und Tatkraft die Zufriedenheit seiner Vorgesetzten erwarb. Nur ein dreimonatiger T.O.-Lehrgang Anfang 1912 unterbrach kurz diese Fahrzeit im I. Geschwader. Schon im Herbst 1913 wurde Otto für geeignet befunden für die damals noch neue U'boots-Waffe. Auf S.M. „U. 15“ und „U. 28“, seit Kriegsausbruch wieder „U. 15“, erlangte er die nötige Schulung und erwarb sich die Eignung zum späteren U'boots-Kommandanten. Am 4. 8. 1914 nachts 12 Uhr schrieb er vom Wohnschiff „Sophie“ in Helgoland aus in seinem ersten und einzigen Feldpostbrief an seine Mutter:

„Ich bin also wieder auf „U. 15“, und ich freue mich dort zu sein, trotz mancher Vorteile auf dem neuen Boot „U. 28“, denn „U. 15“ ist gefechtsklar und „U. 28“ braucht noch einige Zeit zu seiner Ausbildung. Wir haben Kiel Donnerstag Nacht verlassen. Du weißt ja „K.M.“! Um 9 Uhr erschien ein Mann bei mir: Sofort an Bord „U. 15“ kommen! Um 9³⁰ saß ich mit einem kleinen Koffer mit den nötigen Sachen im Auto. In der Nacht ging's durch den Kanal. Jetzt Helgoland. Sonnabend Spannung, Sonntag Mobilmachungsbefehl gegen Rußland und Frankreich, Krieg mit Rußland. Montag Nachmittag 6 Uhr mit Frankreich, Landsturm, heute Krieg mit England. Ich war noch nie so froh „K.M.“ zu sein, wie Du sagst. Welch große Zeit und wie stolz muß Jeder sein, der sie erleben darf! Bei uns herrscht vorzügliche Ruhe. Wir sind klar. Es ist eigenartig, man fühlt sich wie im Manöver, und der Unterschied ist in der Tat ja nur gering für uns: scharfe Torpedos, die Augen noch schärfer. Jeder Mann ist durchdrungen von der Notwendigkeit dieses gerechten Krieges und Sieges. Schade, daß die Engländer sich so wenig als germanische Rasse fühlen, daß sie den Slaven und Romanen zuliebe ihre Weltmachtstellung dransetzen. Aber jetzt gibt's nichts mehr von Rasseidealen und Menschheitsgedanken, nur eines für uns: — Durch —!“

Am 6. August in aller Frühe lief S.M. „U. 15“ mit weiteren neun Booten der I. U'boots-Halbflottille aus Helgoland aus zu einer groß angelegten sechstägigen Streife durch die ganze Nordsee, fast 450 Seemeilen weit nach

Norden, einer in ihren Ausmaßen für damalige Verhältnisse beispiellosen Unternehmung, die die völlige Zurückziehung der englischen „Großen Flotte“ aus der Nordsee nach der Westküste zur unmittelbaren Folge hatte. Schon am 7./8. August war der nördlichste Punkt erreicht, ohne den Feind zu finden. Erst auf dem Rückmarsch in der Frühe des 9. August wurden englische Kriegsschiffe angetroffen. Unglücklicherweise herrschte gerade an diesem Morgen schlechtes Wetter mit grober Dünung, Windstärke 6 und Regenschauern. So konnten nur zwei deutsche U-Boote je für einen Augenblick in dem unsichtigen Wetter einzelne englische Fahrzeuge erkennen, ohne zu ahnen, daß die ganze englische Flotte in der Nähe war.

An diesem Morgen gegen 5 Uhr ist, wahrscheinlich unter gleich ungünstigen Wetterverhältnissen, auch „U. 15“, Kommandant Kapitänleutnant Pohle, plötzlich auf englische Kreuzer gestoßen und noch ehe es tauchen konnte vom kleinen Kreuzer „Birmingham“ gerammt und mit seiner ganzen Besatzung schnell vernichtet worden.

Mit der Mutter, die so bald ihren „Einzigsten“ verlor, trauern wir um einen begabten und vielversprechenden Kameraden. Indessen schrieb sie im Juli 1923:

Aber der Geist aller derer, die begeistert ihr Leben dahin gaben, lebt unter den Kameraden und folgenden Generationen weiter. Ich weiß jetzt, daß bei uns in aller Stille für Deutschland viel gearbeitet wird und daß diese Arbeit dereinst herrliche Frucht bringen muß. Aus all der schmähhlichen Unterdrückung, der inneren Zerrissenheit usw. wird unser Vaterland durch diese Arbeit seiner besten Söhne befreit werden. Und jedem möchte ich die Hand drücken mit des alten Fontane Worten: „Der ist in tiefster Seele treu, der die Heimat liebt wie du.“ —

Das soll das unvergeßliche Vermächtnis unseres lieben Zerrath an uns alle sein, dessen, der starb wofür er lebte: für sein Vaterland. Ruprecht.



1871

