

# Auf Kapferkurs

## Heldentaten deutscher Hilfskreuzer

Von

Walter von Schoen

*Carl Gentner  
Hippensen*



Mit 25 Abbildungen und 5 Karten

---

Im Verlag Ullstein · Berlin

## Auf Raperkurs



G 1952.585

Copyright 1984 by Ullstein A.G., Berlin

Printed in Germany

„Es ist nicht nötig, daß ich lebe,  
wohl aber, daß ich meine Pflicht tue,  
daß ich kämpfe, um das Vaterland zu retten.“

Friedrich der Große

## Zur Einführung

Als der Weltkrieg entbrannt war und Deutschland, umringt von den Waffenträgern der ganzen Welt, den Kampf um Sein und Nichtsein kämpfen mußte, da wurde der eiserne Ring, den die feindliche Welt um uns gelegt hatte, durch ein grausames Mittel vollends geschlossen. England verhängte die Hungerblockade über Deutschland.

England meinte, die Hungerblockade über uns verhängen zu können, weil es glaubte, daß ihm niemand die unbeschränkte Herrschaft zur See streitig machen könnte. England kontrollierte alle Schiffe, die vielleicht Nahrungsmittel nach Deutschland bringen konnten. England sicherte aber auch den neutralen und verbündeten Nationen jene Schiffahrtswege auf den Weltmeeren, über die Truppen, Munition und Lebensmittel nach den Schlachtfeldern Europas gebracht wurden. Das Leben Englands selbst war davon abhängig, daß die Zufuhr von Lebensmitteln, die aus anderen Ländern nach der britischen Insel gebracht wurden, nicht stockte. In England selbst konnten nicht genügend Lebensmittel produziert werden.

So kam es, daß der Ausgang des Völkerringens zu einem großen Teil davon abhing, ob es England und seinen Verbündeten gelingen würde, die unbedingte Herrschaft über die Meere der Welt zu behaupten.

Deutschland ist im Weltkrieg besiegt worden. England aber hatte die unbedingte Herrschaft zur See nicht bewahren können.

Es ist sehr viel darüber gestritten worden, ob den Briten die

Herrschaft über die See in einem gewaltigen Treffen der Kampfschiffe hätte entrissen werden können. Die größte Seeschlacht aller Zeiten, die Schlacht am Skagerrak, die so ruhmreich für Deutschland endete, hat diese Frage darum nicht entscheiden können, weil klar geworden war, daß eine einzige Seeschlacht keine endgültige Entscheidung bringen konnte. Weil es aber im Belieben Englands lag, eine Seeschlacht anzunehmen oder nicht, konnten die Schlachtschiffe nicht das entscheidende Wort sprechen.

Eine zweite Frage, die von den Grüblern um das deutsche Schicksal immer wieder gestellt wird, ist, ob nicht der uneingeschränkte U-Boot-Krieg, rechtzeitig begonnen, England hätte in die Knie zwingen müssen. Der uneingeschränkte U-Boot-Krieg ist aber nicht rechtzeitig begonnen worden, und als man ihn begonnen hatte, blies man ihn aus Gründen der Menschlichkeit wieder ab. Dazu kam, daß in den ersten Kriegsjahren der Aktionsradius der U-Boote nicht groß genug war, um den Krieg bis in die entlegensten Winkel der Erde zu tragen. Um aber den Willen Englands brechen zu können, hätte Deutschland nicht nur England blockieren müssen, sondern es hätte seine U-Boote auch in alle Meere der Welt schicken müssen. Als aber die technischen Möglichkeiten für eine solche Art der Kriegsführung endlich geschaffen waren, da war das Schicksal Deutschlands schon besiegelt.

Die kommenden Historiker werden es, wenn sie den Weltkrieg und das deutsche Schicksal in diesem Kriege betrachten, als ein tragisches Verhängnis für Deutschland bezeichnen, daß es diesem tapferen Volk nicht mehr möglich war, die genial erdachten Waffen anzuwenden, die ihm seine Ingenieure und Handwerker geschmiedet hatten.

Nachdem einmal der Ring um Deutschland geschlossen war, schien es also ein aussichtsloses Unterfangen, diesen Ring zu durchbrechen. Dennoch ist es gelungen! Dennoch haben deutsche U-Boote ihre Torpedos bis an den Äquator getragen, dennoch flatterte die deutsche Kriegsflagge auf allen Meeren der Welt,

in der Südsee ebenso wie in den polaren Regionen. Obwohl die britische Admiralität erklärt hatte, daß ohne den Willen Englands keine Ratte einen deutschen Hafen verlassen könnte, geschah es im dritten Jahre des Krieges, daß deutsche Minen vor dem Hafen von Bombay lagen und daß feindliche Schiffe an deutschen Minen in fernen erotischen Gewässern zugrunde gingen. Das Unmögliche geschah, daß sich die Schifffahrt unserer Feinde nirgends mehr sicher fühlen konnte, daß die Panik vor einem „schwarzen Schrecken“ sich über die Meere ausbreitete, daß der Tod vor allen Häfen der Welt lauerte, daß bei Ceylon ein japanischer Dampfer von deutscher Hand zugrunde ging und daß gleichzeitig im Schwarzen Meer russische Transportdampfer torpediert wurden. Die Freiheit der Meere, die unsere Gegner so zuversichtlich für sich verkündet hatten, bestand damals nicht mehr, an ihre Stelle war der schwarze Schrecken der Meere getreten.

Dieser Schrecken der Meere aber hieß: Deutsche Kaperschiffe in Sicht!

Zu allen Zeiten, von den Ägyptern, von den Phöniziern bis auf unsere Tage, ist der Krieg zur See niemals nur die mörderische Begegnung der Schlachtschiffe gewesen. Seekrieg, das hieß zu allen Zeiten auch: Handelskrieg! Der Handelskrieg ist das Kapern, die Besitzergreifung fremder Handelsschiffe durch die eigenen Kriegsschiffe. Das gigantische Treffen der Schlachtschiffe konnte den Weltkrieg nicht entscheiden. Aber der Handelskrieg, den Deutschland führte, der Krieg der deutschen U-Boote und der deutschen Kaperschiffe, hätte ihn beinahe für uns entschieden. Der Weltkrieg war für Deutschland zu Lande schon verloren, als uns der Sieg zur See immer noch winkte.

Es sind einige Erinnerungsbücher über den Krieg der U-Boote erschienen. Es gibt auch Bücher über die Schlacht am Stagerrat. Es gibt aber noch kein Buch, das eine zusammenfassende Schilderung des Seekrieges enthält, den die deutschen Kaperschiffe geführt haben, das Buch vom Schicksal der schwarzen Schiffe.

Hier ist dieses Buch. Es ist darin aufgeschrieben, wie die deutsche Marine damals das Unmögliche möglich gemacht hat, wie es den deutschen Seemännern gelang, die englische Blockade immer wieder zu durchbrechen. Es war aber so: einfache Handelsdampfer, auch ein Segelschiff unter ihnen, wurden mit verkappten Geschützen und Torpedos armiert und für lange Reisen ausgerüstet. Sie erweckten so den Anschein friedlicher Rauffahrer. „Schwarze Schiffe“ wurden sie genannt, einsam zogen sie ihren Weg, die alte Fahne der Piraten am Mast.

Dies ist wie eine alte wehmütige und stolze Saga. Und doch ist es neu, und doch ist es wahr. Es wird hier erzählt, wie die schwarzen Schiffe durch die Nacht ihre Bahnen zogen, wie sie in die Weltmeere hinaussteuerten und in eine ungewisse, gefahrvolle Zukunft. Kein Hafen stand ihnen offen, keine Hilfe konnte ihnen zuteil werden. Losgelöst von der Heimat, waren diese Schiffe Welten für sich, kleine Welten, die sich selbst erhalten mußten durch den Mut ihrer Bewohner. Nie wissend, was der kommende Tag bringen wird, umringt und gejagt von einer Welt von Feinden, durchfuhren unsere Männer mit den schwarzen Schiffen die Ozeane. Überall, wohin sie kamen, war Schrecken und Unruhe, überall kaperten und versenkten sie die feindlichen Schiffe. Sie trugen die deutsche Kriegsflagge bis in den Stillen Ozean hinein. Vor allen großen Welthäfen Afrikas und Asiens lauerten ihre Minensperren und schlugen den feindlichen Schiffen das Verderben in die Leiber.

Der Kampf, den diese Schiffe gegen die feindliche Welt führten, war groß. Er allein aber macht die Größe ihrer Taten nicht aus. Die unmittelbare Auswirkung des schwarzen Schreckens machte es, daß die Schifffahrt des Feindes stockte. Mitunter geschah es, daß alle feindlichen Transportdampfer wochenlang in den Häfen liegenblieben und daß die Versicherungsraten und Frachtkosten zu schwindelhafter Höhe anstiegen. Der Feind war gezwungen, den Hauptkriegschauplatz von einer großen Anzahl seiner Kriegsschiffe zu entblößen, um auf die kleinen furchtlosen Kaperschiffe Jagd machen zu können, und



um seine Frachtschiffe in geschlossenen Geleitzügen über die Meere zu bringen.

Das seebeherrschende England setzte alles daran, unserer Kaperschiffe, die sein Transportwesen und sein Ansehen so stark schädigten, habhaft zu werden. Dennoch ist keines von ihnen in Feindeshand gefallen.

Wer auf der Weltkarte, die diesem Buch beigelegt ist, das winzige Fleckchen „Deutschland“ betrachtet, und wer es dann mit den riesigen Ausmaßen jener Strecken vergleicht, die unsere einsamen Schiffe durch die feindlichen Weltmeere steuerten, der erst wird das richtige Bild von der Größe ihrer Taten haben.

Dieses zu vollbringen war nur möglich mit Männern, die immerwährend und immer freudig ihr Leben einsetzten. Daß diese Männer des Krieges aber auch Männer des Friedens waren, das hat die Ritterlichkeit der Kommandanten und die Menschlichkeit der Besatzungen gegen hilflose Feinde, gegen unschuldiges Blut, gegen Frauen und Kinder bewiesen, welche ihnen die Achtung des Feindes und die Dankbarkeit ihrer Gefangenen sicherten.

# Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“

Kommandant Fregattenkapitän Max Reyman

August 1914.

Gewitterschwüle lastet über Deutschland. Schwarze, drohende Kriegswolken steigen an allen Grenzen des Reiches auf.

Mobil!

Dies kurze Wort erschüttert eine ganze Welt.

Der Bauer verläßt seinen Pflug, der Arbeiter die Fabrik, der Handwerker die Werkstatt. Schüler melden sich als Freiwillige. Jeder will dabei sein. Die Begeisterung und der Heroismus dieser Tage ist noch ungedämpft durch Sorge und Not. Nach allen Richtungen rasen die Züge an die Grenzen. —

Auch Geestemünde ist durch dies kleine Wort aufgerüttelt. Auf der Werft wird der große, prächtige Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd, „Kaiser Wilhelm der Große“, als Hilfskreuzer ausgerüstet. Er soll als erster hinausgehen und auf den Schiffahrtswegen feindliche Handelsschiffe kapern und vernichten.

Auf der Werft wird mit Hochdruck gearbeitet. Hunderte von Werftarbeitern sind an Bord. Überall hört man hämmern, sägen, feilen. An Deck steht es aus wie bei einem Alteisenhändler. Störende Hölzer und Stützen werden abgerissen, um Geschützständen Platz zu machen. Gleichzeitig fahren unzählige Pinsel an den vier riesigen, gelben Schornsteinen und den weißen Wänden der Promenadendecks hin und her. Das Schiff bekommt, vom Kiel bis zu den Mastspitzen, ein schwarzes Kleid.

Unaufhörlich rasseln die Ketten der Ladebäume. Kohlen

werden in die Bunker versenkt. Der Kohlenstaub dringt durch alle Öffnungen in das Schiffsinnere und schwärzt die Gesichter der Arbeiter. Ihre strahlende Arbeitsfreudigkeit wird dadurch nicht verdeckt.

Längsseit liegen Prähme und Rähne; Proviant und Munition, Geschützrohre und Ausrüstungen wandern an Bord.

Tag und Nacht wird gearbeitet, es gibt keine Minute Ruhe. Wie in einem Ameisenhaufen kribbelt es in dem Riesenleib des Schiffes. In drei Tagen ist es geschafft! Eine Arbeit, die sonst Wochen dauert.

Jetzt kommt die Mannschaft an Bord. Reservisten und alte Seewehrleute, aktive Blaujacken und Kriegsfreiwillige.

Als die Sonne am 4. August aufgeht, fallen ihre Strahlen auf den fertigen neuen Hilfskreuzer. An der Gaffel weht die Kriegsflagge. Langsam löst sich das Riesenschiff vom Ufer und steuert durch den schmutzig-grauen Strom der offenen See entgegen. Die letzten Hurrarufe der Bremerhavener erreichen das Ohr. Durch die scharfen Doppelgläser sind noch die flatternden, weißen Tücher, der letzte Gruß der Zurückbleibenden, zu erkennen. Dann nimmt das Meer den „Kaiser“ auf.

Zwischen den hohen Felsen Helgolands und der Wesermündung kreuzt er hin und her, mit Dampf in allen Kesseln. Er ist jeden Moment bereit, dem Feind entgegenzusteuern.

Langsam schleichen die Stunden dahin. Alle an Bord warten voll Spannung auf die kommenden Ereignisse.

Plötzlich horchen sie auf und bald verbreitet sich die Nachricht durch das ganze Schiff, bis hinunter zu den Heizräumen:

„England hat den Krieg erklärt!“

Ein brausendes Hurra schallt über die See. Jetzt geht es hinaus gegen England!

Der Maschinentelegraf klingelt, das Schiff erzittert von den vermehrten Umdrehungen der Schrauben, es jagt mit Ozeandampfergeschwindigkeit vorwärts. Zum erstenmal zieht die Kriegswache auf. Scharf wird von der Brücke, an allen Geschützen und auf dem Artillerieleitstand Ausguck gehalten.

Stoßdunkle Nacht hüllt das Schiff ein. Nichts ist zu sehen, nur der funkelnde Sternhimmel wölbt sich über der pechschwarzen See. —

Die erste Nacht auf Kriegsfahrt. Die Nerven sind gespannt. Jeder ist sich darüber klar: gelingt es nicht, unbemerkt die Blockade zu durchbrechen, dann ist alles verloren.

Schrill tönt die Glocke durch das Schiff.

Alarm!

Alles eilt auf die Gefechtsstationen. Dort, Backbord, ein schwarzer Schatten! Leise drehen sich die Geschütze des „Kaisers“ und folgen ihm. Doch das dunkle Etwas wird immer unklarer, bis es sich schließlich ganz auflöst. War es ein feindliches Kriegsschiff oder nur ein harmloser Rauffahrer? —

Es wird weiter scharf Ausguck gehalten. Die Augen versuchen die Nacht zu durchdringen. Ein rötlicher Schimmer im Osten zeigt die Morgendämmerung an und verspricht klares Wetter. Leider, denn heute wünscht sich jeder Nebel, Regen und Sturm. Nur keinen Sonnenschein, der das große Schiff welthhin sichtbar macht, das steigert die Gefahr, entdeckt zu werden.

Es gibt einen herrlichen Sonnenaufgang. Die Strahlen gleiten waagrecht über das Meer und tauchen das Schiff in eine Flut von Gold und Purpur. Aus dem klaren, tiefblauen Wasser reckt sich majestätisch die zerklüftete, violett schimmernde Küste Norwegens. Auf dem „Kaiser“ hat heute niemand ein Auge für diese Schönheiten. Die Blicke suchen den Horizont ab, ob der Feind sich zeigt. Die See liegt aber wie ausgestorben da. Kein Rauchwölkchen ist zu sehen.

Mit voller Fahrt fliegt das Schiff vorwärts. Die Ventilatoren brummen, die Schrauben mahlen mit äußerster Kraft. Heute noch müssen sie es schaffen, aus dieser Gefahrzone herauszukommen. Stunde um Stunde verrinnt. Schon hat die Sonne den Zenith überschritten, da taucht im Norden ein Schiff auf.

„Klar Schiff zum Gefecht!“

Ist es ein Kriegsschiff? Bange Minuten verstreichen. Doch bald entpuppt es sich als harmloser Rauffahrer mit einer Holz-

ladung. Schweren Herzens läßt der „Kaiser“ das englische Schiff laufen. Nur jetzt sich nicht mit Kapern aufhalten.

Dauernd ist das Funken feindlicher Kriegsschiffe zu hören, manchmal bedrohlich nahe. Die Engländer scheinen überzeugt zu sein, daß kein deutsches Schiff sich soweit herauswagen wird, und lassen ihre Radiostationen ruhig arbeiten. Das ist eine Hilfe für den „Kaiser“. Da kann er den feindlichen Kreuzern rechtzeitig ausweichen.

Endlich taucht die Sonne unter. Dieser Tag ist glücklich überstanden. Noch zwei Tage dampft der „Kaiser“ hoch oben durch das nordische Meer und läuft dann in den Nordatlantik hinein.

Die Blockade ist durchbrochen!

Jetzt kann die Jagd beginnen. Hoffentlich laufen recht viel fette Bissen vor den Bug des „Kaiser“. Noch ist die Küste Islands mit ihren glitzernden Gletschern den Blicken nicht entschwunden, da schallt auch schon der Ruf vom Posten hoch oben im Krähenest:

„Dampfer backbord voraus!“

Alles stürzt auf Station. Das Prisenboot wird klargemacht, an der Noth der Rahe steigt zum erstenmal das Signal hoch:

„Stoppen Sie, oder ich schieße!“

Aufgeregt rennen die Leute auf dem Dampfer umher. Nur der alte Kapitän steht wie erstarrt auf der Brücke, kaum fähig, das Unabwendbare zu fassen. Zögernd greift seine Hand nach dem Maschinentelegraf; die Maschine steht.

Kaum ist das Boot mit der Prisenbesatzung vom Bord des „Kaiser“ ins Wasser gerauscht, so wird es auch schon von einer hohen See ergriffen. Mit voller Kraft müssen sich die Leute in die Riemen legen, um mit dem schweren Eisenboot gegen die Wellen anzukämpfen und das gekaperte Schiff zu erreichen. Endlich gelingt es dem I. Offizier, das Fallreep des stark schlingernden Schiffes zu erfassen und sich an Bord zu schwingen.

Es ist der große englische Fischdampfer „Lubal Rain“, ein schönes, neues Schiff mit einer Ladung Fische.

Der alte Kapitän verläßt sein Schiff und setzt mit der Besatzung über. Er kann das alles immer noch nicht fassen. Als die Nachricht vom Kriegsausbruch ihn erreichte, machte er sofort kehrt, um dem Heimathafen zuzusteuern. Er lief dabei direkt auf den „Kaiser“ zu.

Jetzt erzittert der „Tubal Kain“ von der Detonation der Sprengpatronen im Maschinenraum. In breitem Strom ergießt sich das Wasser in die unteren Räume. Immer tiefer sackt das Heck ab und taucht bald ganz unter. Hoch ragt der Bug zum Himmel und schleßt dann wie ein Pfeil hinab in die Tiefen des Nordmeeres.

Der „Kaiser“ aber steuert mit Vollampf nach Süden in den Ozean hinein. —

Acht Tage sind schon vergangen, seit der „Kaiser“ den schützenden Heimathafen verlassen hat. Westlich, an den Azoren vorbeisteuern, nähert sich das Schiff der belebten Dampferstraße zwischen Amerika und Europa. Jetzt heißt es aufpassen!

Es dauert nicht lange, da wird auch schon eine Rauchfahne ausgemacht. Mit äußerster Kraft fliegt der „Kaiser“ dem Feinde entgegen, und an Bord herrscht freudige, gehobene Stimmung. Jetzt hat man ihn gefaßt, das Signal zum Werdrehen steigt empor, das Prisenboot ist klar.

Welche Enttäuschung, als drüben die italienische Flagge hochgeht. Da ist nichts zu machen, und außerdem wird der Italiener bald die Anwesenheit des deutschen Hilfskreuzers verraten. Das ist Pech! Nichts als auf der Hut sein, heißt es jetzt, und fort nach Süden.

Im Bereich der Kanarischen Inseln wird reger Funkverkehr festgestellt. Dampfer bestellen Kohlen in Teneriffa, andere fragen an, ob der Weg auch frei vom Feind sei. Sie werden es bald erfahren.

Voll Spannung erwartet alles den neuen Tag. Als die Morgensonne den Nebeldunst über dem leichtbewegten Wasser vertrieben hat, taucht die südlichste der Kanareninseln mit ihren Gebirgen und tiefen, bewaldeten Schluchten auf. Die steile

Küste wird abgesehen. Ein Schiff, das dicht unter der graugelben Küste entlangfährt, kann leicht übersehen werden. Da ist ja schon einer! Raum erkennbar hebt sich der graue Schiffskörper vom Ufer ab.

„Außerste Kraft voraus!“

Die Kriegsflagge weht, das Signal zum Weidrehen steigt empor, die Geschütze sind geladen. Der Warnungsschuß vor den Bug ist aber überflüssig, der Dampfer dreht schon bei. Es ist die „Galcean“, ein großer Passagierdampfer. An der Reling des Promenadendecks stehen die erschreckten Passagiere, dabei sind viele Frauen und Kinder. Eben soll das Prisenboot zu Wasser gelassen werden, da erschallt der Ruf des Ausgucks vom Krähenest:

„Dampfer an Steuerbord!“

Der darf nicht entwischen. Gleich ist der „Kaiser“ hinter ihm her, und ein Wettrennen beginnt. Der Dampfer gibt das hoffnungslose Rennen auf und stoppt. Das Prisenkommando stellt fest, daß die Ladung aus Kohlen besteht. Das kommt wie gerufen, denn die Bunker des „Kaiser“ haben sich schon stark geleert. Das deutsche Kommando bleibt an Bord und steuert mit dem gekaperten Dampfer der afrikanischen Küste entgegen, um an einer verabredeten Stelle auf den Hilfskreuzer zu warten.

Der „Kaiser“ dampft zur „Galcean“ zurück, die gehorzaam auf derselben Stelle liegengeblieben ist. Es dunkelt schon, als das Prisenboot den Dampfer erreicht. Ein Umbooten der 250 Passagiere bei Nacht und bewegter See ist nicht möglich. Es muß bis zum nächsten Morgen gewartet werden. Nur zwei englische Offiziere, die man unter den Passagieren findet, müssen als Kriegsgefangene sofort auf den „Kaiser“ hinüber. Mit dem Befehl, das Schiff abzublenden und zum Sonnenaufgang mit gepackten Koffern auf Deck bereit zu sein, legt das Prisenboot ab.

Je näher der Morgen kommt, um so größer werden die Bedenken, so viele Passagiere, vor allem Frauen und Kinder, darunter Säuglinge, zu übernehmen. Es ist schlimm, mit Frauen und Kindern an Bord in die Schlacht zu gehen. Darum

wird schweren Herzens der Entschluß gefaßt, dem wertvollen Dampfer die Freiheit zu schenken.

In dieser Nacht fand niemand auf der „Gallicean“ Schlaf. Als der Morgen graute, sah man schon alle Passagiere an Deck auf ihren Koffern sitzen. Eben ist der Kapitän dabei, die großen Rettungsboote zu Wasser zu lassen, da erreicht ihn ein Winkspruch des deutschen Kreuzers:

„Mit Rücksicht auf Frauen und Kinder an Bord will ich Ihr Schiff nicht versenken; Sie sind entlassen.“

Man hört den Kapitän etwas rufen. Sekundenlang herrscht an Bord Totenstille, keiner kann das Glück fassen. Dann aber ist der Bann gebrochen. Ein Jubelschrei rast über das Schiff. Passagiere und Mannschaften stürzen an die Reling und immer wieder schallt es zum „Kaiser“ herüber:

„Hipp, hipp, hurra! dem deutschen Kapitän, hipp, hipp, hurra! der Mannschaft.“

Das Lächerschwenken will kein Ende nehmen, als die „Gallicean“ ihre Reise nach Norden fortsetzt.

Der „Kaiser“ dampft nach Süden. Kaum zwei Stunden sind vergangen, da tauchen auch schon Schornstein und Masten über der Kinn auf. Ein prächtiger, vollbeladener Frachtdampfer. Der scheint den Ernst des Krieges noch nicht zu kennen, denn auf das Signal „Stop!“ versucht er, mit Volldampf zu entkommen. Ein Schuß vor den Bug zwingt ihn beizudrehen.

Mit goldenen Lettern prangt am Heck der Name „Kaipara“. Das Schiff ist von Australien nach London unterwegs, und die riesigen Laderäume sind mit Gefrierfleisch angefüllt. 70 000 Hammel, 30 000 halbe Ochsen, 30 000 Kaninchen und anderes mehr steht in den Ladelisten verbucht. Das ist ein fetter Braten. Die Haifische werden sich freuen.

Das Funken englischer Kreuzer wird vernommen. Also höchste Eile. Nach wenigen Minuten haben die Boote mit den Gefangenen das Schiff verlassen. Das Prisenboot nimmt den Sprengvorman auf, und dann reißt auch schon eine dumpfe Explosion die Bordwände auf. Die „Kaipara“ kentert und



schwimmt ein paar Minuten wie ein Seeungeheuer kloben, dann zieht ein Strudel es in die Tiefe und nur vereinzelt Holzstücke treiben noch herum.

Der „Kaiser“ steuert mit langsamer Fahrt der afrikanischen Küste entgegen, um den gekaperten Kohlendampfer zu suchen. Plötzlich wird eine Rauchsäule gesichtet, und der Kreuzer fährt bis auf 100 Meter an das Schiff heran. Es ist der englische Passagierdampfer „Atlante“ mit 1500 Passagieren an Bord. Es ist unmöglich, so viele Menschen zu übernehmen, also muß man das wertvolle Schiff laufen lassen.

Die Fahrt wird nach Osten fortgesetzt. Bald muß die flache sandige Küste Afrikas auftauchen. Da bringt der Ausguckposten eine Überraschung: an Steuerbord hat er, kaum über der Kimm sichtbar, einen Dampfer ausgemacht.

„Klar zum Kapern!“

Dieser Ruf bringt neues Leben in das Schiff. Alle Mann eilen auf ihre Posten. Bald hat der schnelle „Kaiser“ den alten Kasten eingeholt.

Es ist der englische Frachtdampfer „Nyanga“, mit afrikanischen Rüssen an Bord. Die hohe Dünung wiegt das Schiff wie eine Schaukel auf und ab. Mit viel Geschicklichkeit, wie Ragen, entern die Jungs an Bord. Ungeekelt bleiben sie stehen. Das ganze Schiff starrt von Schmutz, ebenso verwahrlost ist die Mannschaft. 12 Europäer und 18 Schwarze — wilde Gestalten. Der Kapitän ist völlig betrunken. Um diesen Kasten ist es wirklich nicht schade, wenn er verschwindet.

Die schwarzen Gesellen mühen sich vergeblich ab, die Boote zu Wasser zu bringen, da müssen die „Kaiser“-Leute selbst zuspacken. Diesen Moment benützt die Bande und stürzt in die verlassen Kabinen des Kapitäns und der Offiziere, um zu plündern. Mit dem Revolver in der Hand treibt man sie an Deck zurück, und dann geht es kopfüber in das Boot mit ihnen. Ein Boot haben die schwarzen Kerle beim Schlingern des Schiffes an der Bordwand zerschellen lassen. Darum kommt vom „Kaiser“ noch ein Boot herüber, denn es dunkelt bereits,

und man muß sich beeilen. Endlich ist die ganze Bande verfrachtet. Auch die Leute, die am Boot vorbei in den Atlantik gesprungen sind, werden aufgefischt.

Die Nacht ist hereingebrochen und verhindert das Ansteuern der flachen, feuerlosen Küste. Darum wird in einem Abstand von 20 Seemeilen geankert.

Raum graut der Morgen, so gehen die Anker hoch und die Küste wird angesteuert. Schon taucht ein endloser, gelber Streifen auf, eine trostlose Wüstenet, mit dem wohlklingenden Namen Rio de Dra. Kein Baum, kein Strauch, kein Grasshalm kann hier gedethen. So weit das Auge reicht, ziehen sich goldgelbe Sanddünen hin — ein totes Land.

Niemand auf dem „Kaiser“ ahnt, daß sich hier das Schicksal des ersten „schwarzen Schiffes“ vollenden wird.

Einsam ankert der gekaperte Kohlendampfer dicht am Ufer. Es ist höchste Zeit, daß der „Kaiser“ seine Bunker füllt, denn es ist in ihnen bedenklich leer geworden. Der Kohlendampfer kommt an Steuerbord längsseit, und das Trimmen beginnt. In einer ununterbrochenen Kette fliegen die vollgeschaukelten Körbe an Deck, und die Kohlen rasseln und poltern in die Bunker. Nur zu bald ist der kleine gekaperte Dampfer leer, der Kohlenhunger des „Kaiser“ ist aber noch lange nicht gestillt. Wo bleiben nur die erwarteten deutschen Schiffe, die Kohlen bringen sollen?

Da kommt auch schon die „Bethania“ herangedampft, und das Kohlen geht weiter.

Es ist gefahrvoll, lange an einem Platz zu liegen, wenn die Küste auch noch so einsam und unbewohnt ist. Englands Späher haben ihre Augen überall. Trotzdem muß hier weiter gewartet werden, denn ohne genügend Kohlen im Leib kann der „Kaiser“ keine großen Sprünge in den weiten Ozean machen. So liegt nun das Schiff einsam da und wartet. Sein Schicksal aber kommt immer näher. Eine Rauchsäule wird am Horizont auftauchen, und keiner wird ahnen, daß sie das Signal für das Ende ist.

Schon acht Tage sind verflossen, seit die Anker an der

Goldküste niedergingen. Endlich taucht der langersehnte Dampfer „Magdeburg“ auf. Jetzt wird den ganzen Tag flott gearbeitet, bis die hereinbrechende Nacht Halt gebietet. Kaum graut der Morgen, so stehen alle Mann wieder auf ihren Plätzen, und weiter poltern die Kohlen in das Schiff. Bis zum Abend muß es geschafft sein, und dann geht es wieder hinaus zum neuen Kaperkrieg.

Es ist zwölf Uhr. Die Mannschaft sitzt fröhlich am Mittagstisch. An Deck wird, wie stets, der Horizont beobachtet. Plötzlich taucht ein kaum sichtbares Rauchwölkchen auf. Bald aber werden Masten und Schornsteine sichtbar. Das kann nur ein Kriegsschiff sein! Verfluchte Geschichte. Was hat der hier an der einsamen Wüstenküste zu suchen? Sollte es ein Feind sein? Dann ist alles verloren. Der „Kaiser“ hat nur geringen Dampf in den Kesseln und kann daher an einen Durchbruch gar nicht denken. Wie in der Mausefalle liegt er da und kann sich nicht rühren. Würst du doch geflohen, stolzer „Kaiser“, hättest du niemals Unter geworfen an diesem einsamen Land.

Immer näher kommt der Kreuzer. Keine Zweifel mehr, es ist ein Engländer. Also doch: Verraten!

Jetzt blüht auch schon an Bord des Feindes ein Scheinwerfer auf, und eine Unterhaltung mit Morsezeichen beginnt:

„Hier englischer Kreuzer „Highflyer“: Ergeben Sie sich.“

„Kaiser W. d. G.“: keine Antwort.

„Highflyer“: „Ich fordere Sie auf, sich zu ergeben.“

„Kaiser W. d. G.“: Deutsche Kriegsschiffe ergeben sich nicht. Ich ersuche Sie, die spanische Neutralität zu achten.“

„Highflyer“: „Sie kohlen zum zweitenmal in diesem Hafen. Ich fordere Sie auf, sich zu ergeben, wenn nicht, werde ich das Feuer sofort eröffnen.“

„Kaiser W. d. G.“: „Ich kohle hier zum erstenmal, im übrigen ist das eine spanische Angelegenheit.“

„Highflyer“: „Ergeben Sie sich sofort.“

„Kaiser W. d. G.“: „Ich habe Ihnen nichts mehr zu sagen.“

Schon während dieser „freundschaftlichen“ Unterhaltung war

es klar, daß der Engländer ungeachtet der neutralen spanischen Gewässer das Feuer eröffnen wird. Ebenso klar ist aber auch, daß für den „Kaiser“ nun die letzte Stunde geschlagen hat, daß es kein Entrinnen gibt, sondern einen Kampf bis zum ruhm- vollen Ende. Bald werden die englischen Granaten in das Schiff schlagen, bald werden auch Brände entstehen, die an der reichen Holzverkleidung des früheren komfortablen Passagier- dampfers reichliche Nahrung finden.

Darum beschließt der Kommandant, alle Mannschaften, die nicht direkt am bevorstehenden Kampf beteiligt sein müssen, ebenso auch die 126 Gefangenen, an Bord der Kohlendampfer zu schicken, die noch längsseit vertäut liegen. Eile tut Not. Jeden Augenblick kann der „Highflyer“ das Feuer eröffnen. In wenigen Minuten sind alle Überflüssigen auf den Kohlendampfern. Die Ketten werden gefappt, und unter Hurrarufen legen sie ab.

Kaum hat der Feind die letzte Antwort des „Kaiser“: „Ich habe Ihnen nichts mehr zu sagen“, verstanden, so blizt es auch schon an der ganzen Breitseite des „Highflyer“ auf, und sechs Granaten kommen heulend herangeflogen. Während die Ge- fechtsflaggen am Groß- und Vortopp hochgehen, warten alle gespannt auf die ersten Einschläge. Zu kurz geschossen!

Dort um die „Magdeburg“ herum, die noch beim Unter- lichten ist, steigen die Wasserfäulen empor. Ein Geschöß scheint in den vorderen Laderaum hineingesaust zu sein, denn eine mächtige Wolke von Rauch und Kohlenstaub steigt auf. Schlei- nigst dampft nun die „Magdeburg“ aus dieser gefährlichen Gegend davon.

Wieder blizt es beim Feinde auf. Salve auf Salve kracht. Immer näher liegen die Einschläge, und bald ist der „Kaiser“ von allen Seiten von den Wasserfäulen der Granaten umgeben.

Der Engländer schießt aber schlecht. Von dem ganzen Ge- schößhagel, mit dem er das bewegungslos daliegende Schiff überschüttet, sausen nur einzelne Granaten hinein. Jetzt muß ja gleich Feuer an Bord ausbrechen. Der I. Offizier eilt mit der Löschmannschaft zu den Einschlagstellen, aber keine Brände sind

zu entdecken. Nur heißender Qualm der krepierten Granaten erfüllt die Räume.

Untätig müssen die Leute an den Kanonen stehen, denn die kleinen Geschosse reichen nicht bis zum Feinde hin, der sich wohlweislich in größerer Entfernung hält.

Voller Mut und Verzweiflung steht der Artillerieoffizier an Deck. Weit über 8000 Meter ist der Feind noch entfernt und scheint keine Lust zu verspüren, näherzukommen.

Ach was — deutsches Material muß auch mehr aushalten, als berechnet ist. Die Geschütze recken sich immer höher in die Luft und überschreiten die angegebenen Höhenmarken.

Feuer!

Groß ist die Freude, als die Einschläge hinter dem feindlichen Kreuzer hochspritzen.

Schnellfeuer!

Nach den ersten Salven sind schon Treffer zu beobachten. Eine weiße Dampfwolke schießt aus der „Highflyer“ heraus. Sie wird mit lauten Freudentrufen der „Kaiser“-Leute begrüßt. Ein Hauptdampfrohr ist getroffen, nun kann der Feind nur noch langsame Fahrt machen.

Plötzlich fliegt ein Geschützrohr des „Kaiser“ in die Luft und schlägt krachend auf Deck, ohne jemand zu verletzen. Das eine Geschütz hat die große Erhöhung beim Schnellfeuer doch nicht ausgehalten.

Wenn der Engländer nur näher käme. Schon 1½ Stunden dauert das Gefecht. An 500 Granaten hat der Feind bereits gegen den „Kaiser“ gesandt und dabei nur 10 Treffer gemacht.

Ohne Unterlaß kämpft der „Kaiser“ weiter. Die Salven krachen, unablässig werden neue Geschosse an Deck befördert. Da kommt eine Hiobsbotschaft aus den Munitionskammern:

Die letzten Granaten!

Nochmals sprühen die Feuergarben aus den Rohren. Die letzten Geschosse gegen den Feind. Das ist das Ende!

Die nutzlosen Waffen und Geschützteile fliegen über Bord. Die Boote werden mit den wenigen Verwundeten zu Wasser

gelassen, und unter dem anhaltenden Feuer des Feindes verläßt die Besatzung das Schiff.

Dunpff tönen die Explosionen aus den unteren Räumen, und nun geht auch der Kommandant mit den Sprengleuten als letzter von Bord.

Während sich der „Kaiser“ langsam zur Seite neigt und immer tiefer taucht, setzen die Rettungsboote ab und steuern dem Ufer zu. Drei brausende Hurras und „Deutschland, Deutschland über alles“ hallen über das Meer.

Mit wehmütigen Blicken verfolgt die Besatzung den Todeskampf ihres Schiffes. Eine Zeitlang schwankt das Schiff noch hin und her, als ob es nicht recht wüßte, wie es sich benehmen soll. Das Wasser berührt backbord bereits das Oberdeck. Es scheint, als ob das Schiff zum letztenmal Atem holt, dann klatschen die Masten flach aufs Wasser und tauchen, mit den Kriegsflaggen im Topp, unter. Durch die Riesenschornsteine strömt das Wasser hinein, weißer Dampf steigt auf. Eine Wolke von Wasserstaub erhebt sich über dem Rumpf. Bald verschwindet auch der Strudel, und die See glättet sich. „Kaiser Wilhelm der Große“ ist nicht mehr.

Unterdessen haben auch die Engländer ihre leichten Boote zu Wasser gelassen und versuchen, die Schiffbrüchigen einzuholen. Ein Wettrennen beginnt. Die überfüllten Eisenboote des „Kaiser“ kommen nur langsam vorwärts. Der Feind holt immer mehr und mehr auf.

Mit der Kraft der Verzweiflung legen sich die Männer in die Riemen. Lieber ein ungewisses Schicksal in der endlosen Wüste und Fremde, als dem Engländer in die Hände fallen.

Nur noch einige hundert Meter, dann ist die Brandung erreicht, die rauschend und schäumend den weißen Gischt an das Ufer schleudert.

Wenige Minuten vergehen. Jetzt tauchen die Boote in die Brandung. Sie werden vom Strudel erfaßt, Seen schlagen hinein, und mit gewaltiger Wucht von den Wellen gepackt, schießen sie dem Ufer entgegen.

Schnell springt die Mannschaft an Land. Die beiden Schwerverwundeten werden zum Transport in Bootssegel gebettet, und fort geht es durch den tiefen Sand in die Wüste hinein.

Raum eine Viertelstunde später landen auch die Engländer. Von einem Sandhügel kann man beobachten, wie der Feind sich zur Verfolgung anschickt. Doch plötzlich kehren sie um und setzen wieder vom Strande ab.

Gerettet!

Eine unübersehbare Wüste dehnt sich vor den Männern aus. Soweit das Auge reicht zieht sich das goldene Sandmeer in die Ferne. Wie erstarrt liegen die leblosen Hügelwellen da. Ein trostloser Anblick.

In ihren schmutzigen Kohlenkleidern, mit geschwärtzten Gesichtern, sammelt sich die tapfere Schar um ihren Kommandanten. Was nun? Internierung bis zum Kriegsende? Dieser Gedanke legt sich schwer auf die Seelen.

Es gibt vorläufig nur einen Weg, und dieser führt zum spanischen Fort, das 12 Kilometer landeinwärts in der Wüste liegt.

Mühsam wadet die Kolonne von 160 Mann durch den losen Sand, hügel auf, hügel ab. An der Spitze gehen einige mit Pistolen bewaffnete Leute, denn diese Gegend ist von kriegerischen Berberstämmen bewohnt.

Stunde um Stunde verfließt. Die Sonne steht schon tief über dem Wüstenmeer. Stumm, ihren trüben Gedanken nachhängend, stapft die müde Schar immer weiter in die Wüste hinein.

Was war das? Plötzlich stoppen alle. Über einem Hügel tauchen schwarze Köpfe auf und sind ebenso schnell wieder verschwunden. Was bedeutet das? Man ist zur Verteidigung bereit.

Jetzt erscheinen wieder einige schwarze Gestalten und nähern sich. Sie werfen die Arme wild in die Luft herum. Es dauert eine Weile, bis man erkannt hat, daß es nicht ein Kriegstanz,

sondern Verständigungszeichen sind. Sie sind vom Kommandanten des Forts entsandt, um der Kolonne den Weg zu zeigen.

Die Sonne geht hinter den Hügeln schlafen, und die Nacht kommt schnell. Endlich tauchen die ersten Behausungen auf. Ein Berberdorf, das vor dem spanischen Fort gelegen ist. Von neugierigen, freischendenden, schwarzen Weibern und Kindern umringt, nähert sich der Zug dem kleinen Fort.

Die letzten Minuten der Freiheit sind gekommen.

Schwelgsam marschieren die Männer durch die breite Pforte, vom spanischen Kommandanten auf das herzlichste begrüßt. Mit echt spanischer Gastfreundschaft bewirten die Offiziere und Soldaten ihre müden, hungrigen Gäste, und bald sind alle in den tiefen Schlaf der Erschöpfung versunken.

Am zweiten Tage kommt die gute Botschaft, daß die Besatzung auf die Kanareninseln nach Las Palmas gebracht werden soll, um dort interniert zu werden. Alle sind froh, aus der glühenden Sonnenhitze in dieser elenden Wüste herauszukommen. Die Vorbereitungen sind schnell getroffen, und bald stapft der lange Zug wieder durch den Wüsten sand dem Ufer entgegen. Ein Regierungsdampfer nimmt sie auf.

Um Witternacht des 30. August wird am Kai von Las Palmas festgemacht. Als erster erscheint an Bord der englische Konsul und bedankt sich im Namen des Kapitäns und der Passagiere der „Galicean“ für die ritterliche Behandlung durch „Kaiser Wilhelm den Großen“!

Der nächste Tag bringt die endgültige Entscheidung über das Schicksal der internierten Mannschaft. Auf der Reede liegen deutsche Dampfer, die vom Kriege überrascht worden sind. Auf diese Dampfer wird die Mannschaft verteilt. Große Freude herrscht über diese den Umständen entsprechend glückliche Lösung. Alle sind froh, deutsche Planken unter den Füßen zu haben. Da liegt auch ein alter Bekannter vor Anker: der erste Kohlendampfer, der mit einem Teil des Maschinenpersonals des „Kaiser“ und den englischen Gefangenen nach Las Palmas durchgekommen ist.



Es wird zu einer harten Geduldsprobe für die Internierten, untätig auf den Dampfern in Las Palmas zu sitzen. Dauernnd werden Fluchtpläne geschmiedet. Als erstem gelingt es dem Artillerieoffizier, auf einem spanischen Dampfer Kadix zu erreichen. Aber auf der weiteren Flucht von Barcelona nach Genua wird er von der Besatzung eines französischen Kreuzers gefangengenommen. Bald darauf unternimmt der Erste Offizier, Kapitänleutnant Aye, eine abenteuerliche Flucht auf dem italienischen Dampfer „Napoli“. Fast sechs Tage sitzt er im Kohlenbunker versteckt, mit Ratten und Atemnot kämpfend. Doch er allein überwindet alle Schwierigkeiten und erreicht wirklich die Heimat, wo er sich dem Stabe neu zur Verfügung stellen kann.

Allen anderen ist es nicht vergönnt, ihre Fluchtpläne durchzuführen. Sie müssen als Internierte in Las Palmas das Ende des Krieges abwarten.

Wie aber ist es den beiden anderen Kohlenschiffen ergangen? Den Dampfern „Bethania“ und „Magdeburg“ war es geglückt, die offene See zu gewinnen. Sie dampfen auf verschiedenen Wegen der amerikanischen Küste zu, um dort einen neutralen Hafen zu erreichen. „Magdeburg“ kam auch glücklich nach Nordamerika durch.

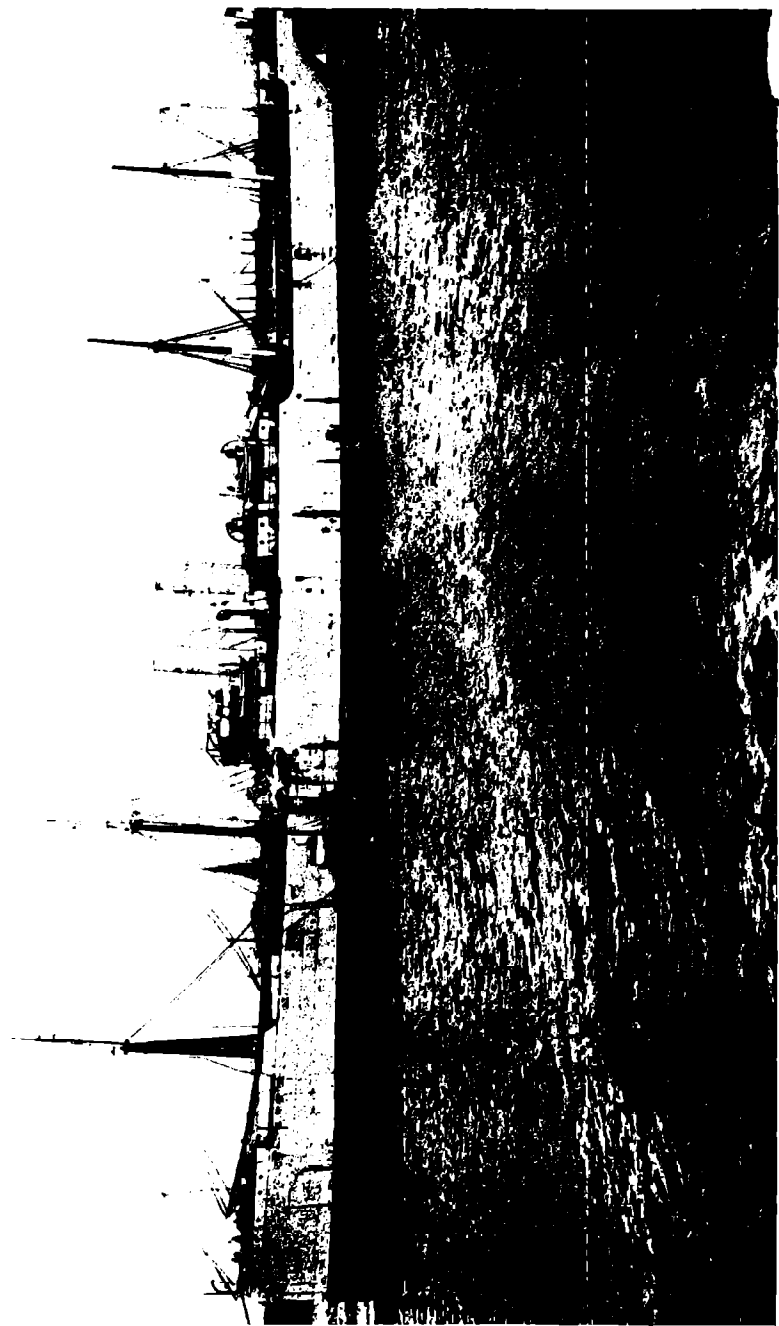
„Bethania“ aber wurde kurz vor dem Ziel bei Westindien von einem englischen Kreuzer gestellt und aufgebracht. Nach Kingston auf Jamaika eingeschleppt, kamen die an Bord befindlichen 350 Mann in das Gefangenenlager, wo sie all die langen Jahre bis zum Kriegsende verbleiben mußten.

Es war nur ein kurzer Husarenritt, den „Kaiser Wilhelm der Große“ reiten konnte, ehe er an der afrikanischen Küste zusammenbrach. Aber wartet nur, es hat ja alles erst begonnen. Wir werden es lernen, auch diese Art von Krieg zu führen. Noch schreiben wir 1914. Wir werden Erfahrungen sammeln, wir werden auch neue Verluste haben, aber wir werden auch eines Tages unsere Schiffe wieder zurückbringen in den Hafen.

Hilfskreuzer  
„Kaiser  
Wilhelm  
der Große“



Hilfskreuzer  
"Meteor"



# Hilfskreuzer „Berlin“

Kommandant Kapitän zur See Pfundheller

Der Hilfskreuzer „Berlin“, ein 17 000 Tonnen großer Dampfer des Norddeutschen Lloyd, mit sechs 10,5 cm Geschützen bewaffnet und 200 Minen an Bord, steht als Blockadebrecher bereit. Es gilt, durch die feindlichen Blockadestellungen hindurchzudringen und an der Nordküste Irlands die Zufahrtswege von Glasgow mit Minen zu versetzen. Nach Erledigung der Minenaufgabe soll die französische und englische Seefischerei bei Island geschädigt werden, dann soll auf der Schiffsfahrtsstraße England—Archangelsk Kaperkrieg geführt werden.

Für das große Schiff mit den hohen Aufbauten ist es eine schwierige, fast unmögliche Aufgabe, unbemerkt die beiden Blockadelinien zu durchbrechen. Der beste und eigentlich einzige Schutz ist unsichtbares, stürmisches Wetter, dazu etwas Glück und Selbstvertrauen.

Schon zweimal war das Schiff zur Ausführung dieses waghalsigen Uniernehmens bei stürmischem Wetter in See gegangen. Es klarte aber immer wieder auf, die Sichtigkeit wurde so groß und der rege F.L.-Verkehr der feindlichen Schiffe so stark, daß ein unbemerktes Passieren der Sperrlinie aussichtslos erschien.

Nach diesem zweimaligen vergeblichen Anlauf im September verläßt die „Berlin“ am Abend des 16. Oktober 1914 wieder die Jade, um den Durchbruch von neuem zu versuchen.

Mit großer Fahrt geht es den Blockadelinien entgegen. Die Maschinen und Kessel geben ihr Äußerstes her. Wenn es über-

haupt eine Möglichkeit gibt, unbemerkt die nördliche und südliche Blockadelinie zu passieren, so müßten beide in einer Nacht durchlaufen werden.

Die Aussichten scheinen sehr gering, zumal es wieder aufklart und ganz ausnahmsweise sichtiges Herbstwetter herrscht. Auch ist das auffallende, in den Farben der norwegisch-dänischen Amerikalinie gemalte Riesenschiff in der südlichen Nordsee ohne weiteres eine verdächtige Erscheinung.

Der Kommandant ist überzeugt, daß er von dieser Fahrt nicht mehr zurückkehrt. Er ist aber entschlossen, sich und das Schiff voll einzusetzen.

Jede Rauchwolke, jede Mastspitze, die über der Kimm auftaucht, alarmiert das ganze Schiff, und alles steht auf den Gefechtsstationen. Mit jeder Seemelle nach Norden steigert sich die Spannung. Jetzt ist die südliche Blockadelinie erreicht. Die Doppelgläser suchen in der Abenddämmerung den klaren Horizont ab. Aber nichts kommt in Sicht. Der Ausguckposten klettert hinauf bis zum Flaggenknopf. — Himmel und Wasser, sonst nichts.

Das ist das Glück! Diese Sperrlinie scheint vom Feinde frei zu sein.

Niemand auf der „Berlin“ weiß, wie günstig der Zeitpunkt für ihre Unternehmung gewählt war. Niemand ahnt, daß Kapitänleutnant Weddigen durch eine neue Tat dem Schiff den Weg gebahnt hat. Schon vor drei Wochen hatte er mit seinem U-Boot „U 9“ die Engländer durch die gleichzeitige Versenkung dreier Panzerkreuzer in Panik versetzt. Jetzt, am 15. Oktober, einen Tag vor dem Auslaufen der „Berlin“, hat Weddigen in der südlichen Sperrlinie der Nordsee den Kreuzer „Hawt“ torpediert und versenkt. Die Angst der Engländer vor dem U-Boot war so groß geworden, daß sie zeitweilig diese Sperrlinie räumten und weiter nach Norden zurückverlegten. —

So kam es, daß der Hilfskreuzer wider Erwarten die erste Sperrlinie passieren konnte, ohne einem feindlichen Schiff zu begegnen. Die Hoffnung auf ein glückliches Gelingen wächst, voll Zuversicht wird die Fahrt fortgesetzt.

Immer lebhafter wird der Handelsverkehr, dauernd halten auftauchende Rauchwolken alle an Bord in Atem. Um diesem Handelsweg nach Möglichkeit auszuweichen, wird der Kurs zwischen Norwegen und den britischen Inseln genommen, um mit äußerster Kraft die nördliche Blockadelinie noch bei Nacht zu durchstoßen.

Bald sind auch die letzten Rauchwolken am Horizont verschwunden. Still und einsam liegt das Meer in der Abenddämmerung. Die Nacht bricht an. Der Funkverkehr ringsum wird rege und dann immer lebhafter, manchmal in unheimlicher Nähe des Blockadepfechers.

Unbeirrt steuert die „Berlin“ mit abgeblendeten Lichtern und vom Dunkel der Nacht eingehüllt in die feindliche Bewachungslinie. Gegen fünf Uhr morgens ist das Schiff mitten drinnen, denn die F.L.-Beobachtungen kennzeichnen die Linie deutlich.

Als der Morgen des 18. Oktober graut, ist aber kein einziges feindliches Schiff in Sicht.

Der Durchbruch ist gelungen! Das Leben, auf das sie schon verzichtet hatte, gehört der Besatzung wieder.

Schnell werden die Schornsteine schwarz übermalt. Jetzt steht das Schiff aus wie ein englischer Hilfskreuzer. Die „Berlin“ hält Kurs auf Island. Ohne jede Begegnung mit feindlichen Kriegsschiffen wird der Atlantische Ozean erreicht und bald auf südlichen Kurs gegangen.

Das Barometer fällt zusehends. Sturm, Regenschauer und unsichtiges Wetter sind die besten Verbündeten. Wie in einen grauen Mantel gehüllt, steuert die „Berlin“ zwei Tage durch den Atlantik, um dann mit höchster Fahrt gegen die irische Küste vorzustößen. Je mehr sich aber das Schiff der Küste nähert, um so lebhafter wird der Funkverkehr starker feindlicher Seestreitkräfte. Es heißt wieder: Aufpassen!

Es dunkelt. Alle Mann stehen auf den Gefechtsstationen und versuchen, mit den Augen die diesige, graue Luft zu durchdringen. Sie lauschen auf jedes Geräusch.

Die 200 Minen werden klargemacht und entschert, die Ablaufbahnen am Heck ausgebracht.

Die Geschützbedienung ist bereit, jeden Moment das Feuer zu eröffnen.

Die Tiefenlotmaschinen surren, dann wird das schwere Lot eingekurbelt. „210 Meter“, schallt der Ruf des Steuermaaten zur Brücke hinauf. „160 Meter“, „100 Meter“.

Wieder surrt das schwere Lot in die Tiefe: „95 Meter!“

Jetzt muß die „Berlin“ schon dicht unter Land sein, von der Küste ist jedoch nichts zu sehen. Mit scharfen Doppelgläsern bewaffnet, versuchen die Augen krampfhaft das nahe Land zu sichten. Weder Felsen noch ein Licht sind zu entdecken. Es müßte hier Brandung rauschen, aber das Ohr kann nichts auffangen. Die Lage ist kritisch.

Plötzlich leuchtet an Steuerbord das Feuer der Insel Aran auf. „Hart Backbord!“

Das Schiff dreht ab, um nicht auf die Klippen zu laufen, die schon bedrohlich nahe sein müssen.

Es ist Mitternacht.

Jetzt muß Tory Island erreicht sein, aber weder das Feuer dieser Insel noch irgendein anderes brennt. Wie soll die „Berlin“ zwischen all den vielen Inseln und Riffen hindurchsteuern? Das muß sie aber, um in den Nordkanal einzudringen.

Das ist ein dicker Strich durch die deutsche Rechnung, daß die Engländer auch hier alle Leuchtfeuer ausgelöscht haben. Es hilft also nichts, der Plan muß aufgegeben werden.

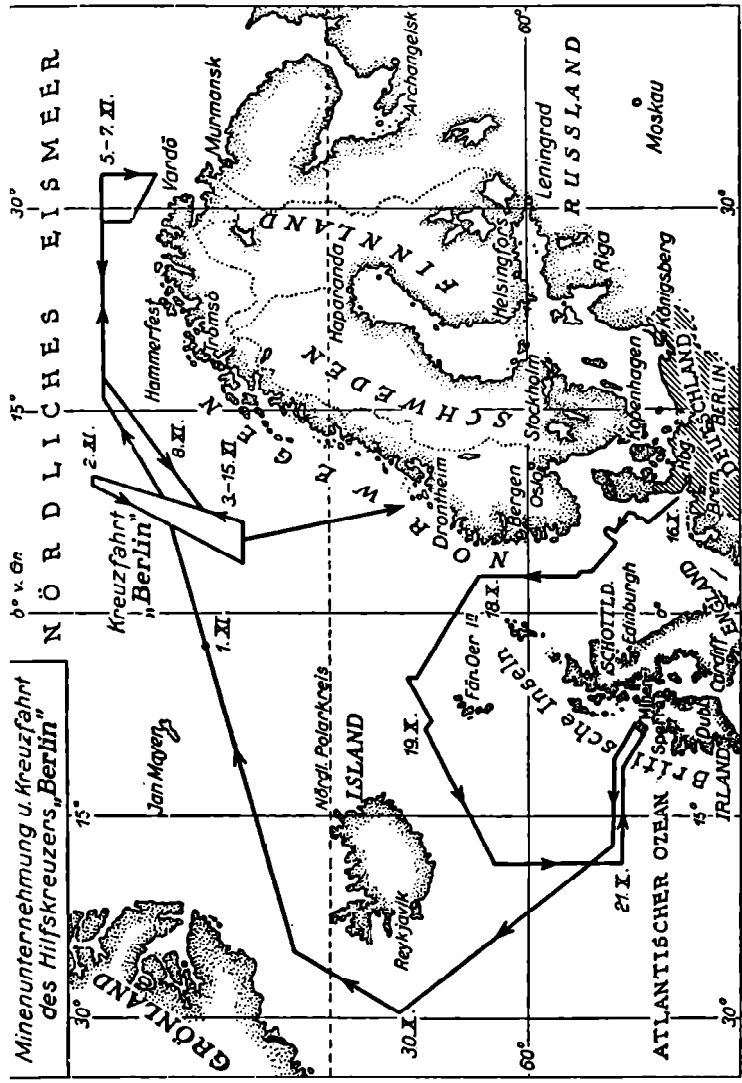
Jetzt heißt es: schnell neue Entschlüsse fassen und sofort handeln, ehe die Anwesenheit des Schiffes vom Feinde bemerkt wird. Die „Berlin“ ist jetzt nördlich von Tory Island, der Hauptfahrstraße nach dem Nordkanal. Hier müssen die Minen über Bord.

„Klar zum Minenwerfen!“

„Loten!“ Achtern wiederholt der Telefonposten: „Klar zum Minenwerfen!“

„Ist klar“, schallt es zur Brücke zurück.

*Minenunternehmung u. Kreuzfahrt des Hilfskreuzers „Berlin“*





Schon tönt der zweite Befehl durch die Nacht: „Minen werfen!“ Vier starke Fäuste packen die schwarze Mine und stoßen sie über die Ablaufbahn herunter.

Krrums — klatsch! Das Wasser spritzt hoch, die Mine ist verschwunden. Jetzt an der anderen Seite dasselbe, die zweite Mine klatscht in die Flut.

Mit voller Fahrt läuft die „Berlin“ vorwärts, und eine Mine nach der andern fällt über Bord. Eine Stunde nur ist vergangen, und schon haben 200 Minen das Fahrwasser auf eine Länge von 10 Seemeilen verseucht.

Das Schiff dreht ab und läuft mit Kurs NW wieder in den freien Ozean hinaus. Noch schützt das Dunkel der Herbstnacht den Rückzug, aber bei Tagesanbruch muß das Schiff schon weltab von der Küste sein.

Als der Morgen graut, sehen als willkommener Schutz starke Regenschauer ein. Trotz des „Hundewetters“ ist die F. L. Bude, wo die Gäste am Hörer lauschen, dauernd von Neugierigen umlagert. Alle brennen darauf, zu erfahren, ob die Minensperre schon ihre Opfer gefordert hat. Doch die Unterhaltungen der feindlichen Stationen vollziehen sich auch weiter mit Ruhe und Gelassenheit. Keine SOS-Rufe jagen durch den Äther. Da, gegen 9 Uhr vormittags, werden plötzlich Alarmsignale aufgefangen. Intensiv, sich dauernd wiederholend, wird ein Funkspruch von nervöser Hand in die Welt gesandt. Unvermittelt bricht er ab. — Also doch!

Die „Berlin“ verfolgt unentwegt ihren Kurs nach Norden. Die Küsten Irlands liegen schon sehr weit hinter dem Heck. Bald findet das Schiff dort, wo es niemand sucht, Zuflucht: im Gebiet der Eisberge und Schneestürme, zwischen Island und Grönland.

Während bei Lorn-Island eine Mine nach der andern über Bord des Hilfskreuzers ging, lag der größte Teil der englischen Flotte unter Befehl des Admirals Jellicoe nur 30 Seemeilen von ihm entfernt in Longh Stowly vor Anker. Vor der Nase der ganzen englischen Schlachtflotte hatte „Berlin“ sein Minenfeld gelegt.

Am 26. Oktober kommt Bewegung in die Schiffe. Admiral Jellicoe will wieder in die Nordsee zurückkehren, um einem vermuteten Vorstoß der deutschen Flotte entgegentreten zu können.

Das zweite Schlachtgeschwader hat bereits die Reede verlassen und steuert einen Treffpunkt nordwestlich von Torys Island an. Es sind die neuesten und schönsten Schlachtschiffe der Flotte. Sie fühlen sich vor jeglichem Angriff sicher. Wie sollte denn auch hierher ein Feind vordringen? Plötzlich wird, mitten in einer Schwenkung, das Großkampfschiff „Audacious“, das dritte in der Linie, von einer heftigen Explosion erschüttert. Eine übermasthohe Wassersäule steigt an der Backbordseite hoch. Das Schiff bleibt unbeweglich liegen.

Ein U-Boot? Wo ist das U-Boot?

Die übrigen Schlachtschiffe dampfen sofort mit äußerster Kraft von der Unfallstelle fort, um sich dem vermeintlichen U-Boot zu entziehen. Nur der kleine Kreuzer „Liverpool“ umkreist mit hoher Fahrt das havarierte Schiff, um es vor weiteren Angriffen zu schützen . . .

Die See geht hoch, und immer tiefer sackt „Audacious“ über das Heck weg. Es scheint verloren, aber plötzlich kommt diese Bewegung zum Stillstand. Langsam beginnt sich das Schiff unter eigener Kraft fortzubewegen. Schwere Seen überspülen dauernd das tief im Wasser liegende Heck. Zerstörer und alle erreichbaren Schiffe kommen auf die Notsignale herbei. Sie umkreisen das schwererwundete Schlachtschiff, helfen kann keiner. Endlich, vier Stunden nach der Katastrophe, taucht der große White-Star-Dampfer „Olympic“ auf und versucht, die „Audacious“ in Schleppe zu nehmen. Bei der schweren See rollen die Schiffe stark hin und her, und die Schlepptrosse brechen. Immer wieder wird versucht, dem Schlachtschiff Hilfe zu bringen. Alles umsonst. Das Heck ist bereits unter Wasser. Jetzt muß jede Hoffnung aufgegeben werden.

Die Besatzung wird von Bord genommen, und das Schiff treibt führerlos dahin. Durch das starke Schlingern und die veränderte Trimmelage ist bei der schweren See anscheinend scharfe

Munition ins Rollen gekommen, denn plötzlich ereignet sich im Schiffsinnern eine heftige Explosion, der unmittelbar darauf, kurz vor dem rettenden Hafen, der Untergang folgt.

Bravo, „Berlin!“

Jetzt, wo es zu spät ist, wird bekannt, daß am vorhergehenden Vormittag der Postdampfer „Manchester Commerce“ genau auf der gleichen Stelle auf eine Mine gestoßen war. Das waren die Alarmrufe, die auch auf der „Berlin“ gehört wurden.

Inzwischen bereitet sich die Besatzung des Hilfskreuzers „Berlin“ auf die neue Aufgabe vor, auf den Kapertkrieg. Zuerst müssen alle von außen sichtbaren Einrichtungen, die ihn als Minenleger verraten könnten, entfernt werden. Vor allem müssen auch die Kesselanlagen, die sich der Belastung des Kriegsdienstes nur wenig gewachsen gezeigt hatten, in Ordnung gebracht werden. Während der ganzen Tage, seit Verlassen des Heimathafens, waren die Kessel forciert worden, lustig prasselten die Feuer in den weiten Flammenrohren. Es wurde viel Dampf verbraucht, alle Hilfsmaschinen waren dauernd in Betrieb gewesen. Die eisige Luft des Nordmeeres, die durch die vielen Ventilationsköpfe oben an Deck angesaugt wurde, um das Feuer in den Kesseln immer wieder anzufachen, hatte hohe Spannungen erzeugt. Diese Spannungen haben die Flammenrohre einbeult. Die Geschwindigkeit war auf 13 Seemeilen gesunken. Das war eine große Gefahr für das Schiff.

In dieser Jahreszeit ist es wenig freundlich in den nördlichen Regionen. Schwere Stürme jagen über das Meer, riesige Wellenberge werfen sich dem Schiff entgegen, und der eisige Wind der Arktis weht über das Deck. Schwer setzen die Naturgewalten der Besatzung zu. In angestrengter Tag- und Nachtarbeit gelingt es, in zwei Tagen die Kriegsbereitschaft des Schiffes wiederherzustellen. Gleichzeitig werden alle Vunker aufgefüllt. Keiner hat mehr einen trockenen Faden am Leibe, trotz Nizeug und Südwestler.

Die Ausguckposten klammern sich an die Reling und können die Augen kaum offenhalten. Das Salzwasser beißt die Lider

kaputt. Die Luft ist von Wasserdampf und weißem Gischt angefüllt.

Schwer stampfend bahnt sich die „Berlin“ ihren Weg durch die Dänemarkstraße zwischen Grönland und Island. An eine Schädigung der Seefischerei ist bei diesem Wetter nicht zu denken. Daher wendet sich die „Berlin“ ihrer dritten und viel wichtigeren Aufgabe zu: Störung des Handelsverkehrs auf der Linie England—Archangelsk. Es war nicht nur bekannt, daß seit Beginn des Krieges auf diesem Wege erhebliche Mengen von Holz und Lebensmitteln nach England und von dort Kohlen nach Rußland befördert wurden, sondern auch, daß drei Dampfer der russischen freiwilligen Flotte am 15. September Genua verlassen hatten, um außer wertvollen Ladungen auch 4000 Russen nach Archangelsk zu bringen. Überdies war nach einem Funkpruch von Norddeich ein Transport von Kriegsmaterial im Werte von 500000 Franken von Paris über Le Havre nach Archangelsk unterwegs.

Am 30. Oktober hat die „Berlin“ das Nördliche Eismeer erreicht und dampft in die Arktis hinein. Sie will auf kürzestem Wege die russisch-norwegische Küste erreichen.

Hier muß doppelt aufgepaßt werden, nicht nur auf den Fels, sondern auch auf eine andere, nicht minder große Gefahr: Eisberge! Meist sind es Ausläufer von Gletschern der Arktis, die ihren Eisstrom in das Meer ergießen. Unter dem Einfluß der Sonnenstrahlen bilden sich tiefe Risse, die Brandung nagt ohne Unterlaß unter dem Gletscherfuß, bis die Eismassen mit weit hin hallendem gewaltigem Donnern abbrechen und in das aufschäumende Meer stürzen. Der Gletscher hat „gekalbt“, und sein „Junges“ zieht, von Strömung und Wind getrieben, hinaus in die Welt, um niemals wiederzukehren. Die heißen Strahlen der Sonne und das Wasser der wärmeren Zonen lassen den Eisberg erst allmählich zerschmelzen. Manches Schiff ist solch einem Eisberg schon zum Opfer gefallen.

Bei hellem Mondschein geht es im Ostgrönlandstrom vorsichtig nach Osten. Die Temperaturen sinken immer tiefer, auch

das Wasser hat nur noch 1,5 Grad. Bläulichweiß leuchten die Eisschollen durch das tiefdunkle Blau der Nacht. Rauschend bahnt sich die „Berlin“ ihren Weg durch das Eis, das an die Bordwand stößt und mit gläsernem Knacken zerschellt. Der Mond spiegelt sich in dem Eisschuppenpanzer, den das Meer angelegt hat, es flimmert, blüht und glänzt alles ringsum.

Gegen elf Uhr vormittags zeigt sich die Sonne über dem Horizont, und verschwindet bald darauf wieder, als hätte sie hier nichts zu suchen. Wieder ist alles in bläuliche Dämmerung getaucht.

Was ist denn da, Backbord voraus!?

Es mutet wie Land an, mit hohen schneebedeckten Felsen. Dieses vermeintliche Land scheint sich aber zu bewegen und langsam auf das Schiff zuzutreiben. Ein Eisberg!

„Hart Steuerbord!“

Mit weitem Bogen weicht die „Berlin“ dem Eisberg aus. Dunkel und drohend hebt er sich vom Horizont ab und steht in kalter Majestät gespenstisch am Schiff vorüber. Der Mond bricht wieder durch die Wolken und überstrahlt die glitzernden, zerklüfteten Eismassen.

Endlich ist das freie Wasser erreicht. Da leuchtet es plötzlich hell auf. Schimmernde Lichtstreifen huschen spielend hoch über den nördlichen Himmel. Dann sind es wieder geschwelfte Bogen oder leuchtende Orgelpfeifen, immer in Bewegung, immer wechselnd, bald grell und bunt aufleuchtend, bald verblaffend. Das ist das Nordlicht. Gebannt stehen die Männer der „Berlin“ auf Deck und bewundern das grandiose Naturschauspiel.

Nur der Kommandant scheint kein Auge dafür zu haben. Schwere Bedenken wegen des großen Kohlenverbrauchs bedrücken ihn. Der Vorrat schmilzt trotz der herabgesetzten Geschwindigkeit ganz außerordentlich, und die Aussichten für einen erfolgreichen Handelskrieg schwinden immer mehr.

Nach kurzer Atempause setzt am 2. November wieder ein schwerer Sturm ein. Das Vorschiff vereist, auch die Buggeschütze sind mit einer dicken Eisschicht überzogen. Eiszapfen an der Reling, Eiszapfen an den Wanten, überall nur Eis.

Der bisherige Kurs auf die Lofoten muß aufgegeben werden, um in günstigere Lage zu den Wellenbergen und mit vermindertter Fahrt nun auf das Nordkap zu halten.

Fünf Tage kämpft das Schiff gegen diesen Sturm. Der helle Schein des bei der großen Deklination in diesen Breitengraden überhaupt nicht mehr untergehenden Mondes macht eine unauffällige Ansteuerung der Küste fast unmöglich. Endlich verschleiern Wolken die Mondscheibe. Die „Berlin“ ändert sofort den Kurs, um vor Bardø unter Land zu gehen und auf dem Schiffswege nach der Murmanküste auf Bente zu lauern. Gegen elf Uhr nachts taucht auch schon der erste Dampfer aus dem Dunkel auf. Durch alle Telefone und Sprachrohre schallt der Ruf:

„Klar Schiff zum Kapern!“

Mit hoher Fahrt setzt sich die „Berlin“ zwischen die Küste und den Dampfer, um ihm den Weg abzuschneiden. Plötzlich wird jedoch unmittelbar hinter dem Dampfer ein zweites Schiff sichtbar. Seine Seitenlichter liegen niedrig über dem Wasser, sonst bringt kein Lichtschimmer aus dem Schiff. Ein Kriegsschiff! So abgeblendet kann nur ein Kriegsschiff fahren. —

Alles stürmt an die Gefechtsstationen. Wird der Feind das deutsche Schiff entdecken? Vielleicht ist das Schiff auf dem dunklen Hintergrund der hohen Felsen auch unsichtbar? Mit den kleinen Kanonen und ohne Sprenggranaten selbst auf den Feind einen Feuerüberfall zu wagen, erscheint aussichtslos. Sekunden werden zu Minuten. Noch hat der Gegner die „Berlin“ nicht entdeckt, er scheint mit dem anderen Dampfer sehr beschäftigt. Für kurze Zeit stoppt er dicht bei ihm und tauscht rege Lichtsignale aus.

Lange kann es nicht mehr dauern, dann muß er die „Berlin“ doch sichten. Dann gilt es nur, die Ehre der Flagge bis zur letzten Minute zu verteidigen.

In diesem kritischen Moment zieht plötzlich eine dicke Schneebö auf und hüllt Freund und Feind in ihren weißen Mantel. Das war Glück.

Jetzt ist keine Sekunde zu verlieren. Maschinen volle Kraft

voraus! Mit hoher Fahrt gewinnt die „Berlin“, von den treibenden Schneeflocken geschützt, die freie See. So schnell wie die Bö gekommen, ist sie auch wieder vorüber. Der Hilfskreuzer ist aber bereits in der Dunkelheit verschwunden.

Nachdem also die Anwesenheit feindlicher Kriegsschiffe in dieser Gegend festgestellt ist, erscheint das Verweilen aussichtslos. Jetzt will der Kommandant südlich von den Lofoten sein Heil versuchen. Schwere Schneestürme in den nächsten Tagen, die wieder zu erheblichem Kohlenverbrauch nötigen, zwingen ihn, am 11. November auch diese Absicht aufzugeben.

An Handelskrieg ist bei diesem Wetter nicht zu denken. Die Bogen gehen hoch, die Schneemassen wirbeln, vom Sturm gepeitscht, durch die eisige Luft der Polarnacht. Es ist ausgeschlossen, auch nur ein Boot zu Wasser zu fieren, um Dampfer zu untersuchen. Winter im Eismeer, da kann man keinen Kaperkrieg führen.

Stützpunkte stehen dem Schiff nicht zur Verfügung, da gibt es keine Wahl. Die Blockade muß zum zweitenmal durchbrochen werden, um die Heimat zu erreichen.

Vom Sturmwind hart auf die Seite gedrückt, rollt das leere, hohe Schiff in der schweren Dünung hin und her. Trotz der geringen Fahrt schmilzt der Kohlenvorrat bei diesem Wetter immer mehr und mehr zusammen.

Durch das lange und ununterbrochene Dampfen bei schwerer See haben auch die Kesselanlagen stark gelitten. An einzelnen Kesseln sind bereits Leckagen aufgetreten, und es wird immer schwieriger, die Kohlen aus den Laderäumen in die Bunker und von dort vor die Feuer zu bringen, um die Höchstleistung aufrechtzuerhalten.

Wird das Schiff nur einmal beim Ansetzen des Durchbruchs abgedrängt — eine Möglichkeit, die bei den hellen Mondnächten sehr nahe liegt —, so reicht der Kohlenvorrat zu einem zweiten Versuch nicht mehr aus.

Die Blockadekreuzer scheinen aber trotz des Sturmes auf ihren Posten in den Absperrlinien zu stehen. Dauernd werden

die Stationen einer ganzen Anzahl von englischen Kriegsschiffen gehört, die teils bei den Lofoten, teils zwischen den Shetlands-Inseln und Norwegen zu kreuzen scheinen.

So mußte auch der Versuch des Durchbruchs der Blockade mit dem geringen Kohlenvorrat aufgegeben werden.

Der Kommandant entschloß sich zum Auflegen des Schiffes in einen neutralen Hafen. Der Kurs wird auf Drontheim genommen, und in der Nacht zum 17. November, einen Monat nach dem Verlassen der Jademündung, steht die „Berlin“ vor Halten-Feuer, passiert bei dichtem Schneegestöber gegen Morgen unbemerkt die Kriegshafengrenze und geht dann auf der Reede von Drontheim vor Anker. Noch am gleichen Tage muß der Kommandant wegen schwerer Erkrankung infolge körperlicher Überanstrengung ausgeschifft werden. Fast den ganzen Monat hat er die Kommandobrücke kaum verlassen und nur hin und wieder kurze Ruhe gefunden. Schiff und Besatzung blieben in Drontheim bis zum Kriegsende interniert.

Dennoch hat sich der Einsatz gelohnt. Das Herausbringen des Schiffes durch die feindliche Blockadelinie und das Auslegen der Minen unmittelbar vor dem Stützpunkt der „Großen Flotte“ bedeuteten eine Leistung, auf die Führer und Besatzung stolz sein konnten. Eine Leistung, die durch die Vernichtung eines der größten englischen Schlachtschiffe gekrönt wurde.



# Hilfskreuzer „Meteor“

Kommandant Korvettenkapitän von Knorr

In der Nacht vom 29. zum 30. Mai 1915 lichtet ein Teil der deutschen Flotte die Anker, um einen Vorstoß zu unternehmen. Unbemerkt folgt ihnen von der Weser aus im Dunkel ein unscheinbarer Dampfer. Als der Morgen graut, schwenkt die dritte Sperrbrechergruppe auf Westkurs, ihnen folgen die Schlachtkreuzer.

Nur der kleine Dampfer dreht ab und steuert, zwischen den Sperrbrechern und Schlachtkreuzern hindurch, allein nach Norden. Gegen sieben Uhr stößt er auf die Kreuzer, die das Gros der Flotte nördlich sichern.

„Was ist denn das für ein verdächtiger Kasten, der hier ohne Flagge rumfährt?“ fragt man sich auf dem Kreuzer „München“. Ein Signal zum Stoppen wird geheißt, und ein Torpedoboot kommt längsseit. Welche Überraschung, als sich dieser „verdächtige Kasten“ als der Hilfskreuzer „Meteor“ entpuppt, dessen Auslaufen absichtlich geheimgehalten worden war. Niemand auf den deutschen Schiffen hat eine Ahnung, wohin der „Meteor“ steuert, aber eins ist gewiß, daß es bestimmt keine Vergnügungsfahrt in die norwegischen Fjords ist.

„Hals- und Beinbruch“ den Kameraden wünschend, dampfen die Kreuzer davon, und bald sind sie aus Sicht. Noch eine kurze Begegnung mit dem Luftschiff „L. 7“, ein Grüßen nach unten, ein Winken nach oben, dann ist der „Meteor“ allein auf der weiten See.

Wie ein harmloser Rauffahrer ist er anzusehen, hat auch, wie

es sich gehört, eine Ladung an Bord, und diese Ladung besteht aus lauter Minen.

„Meteor!“ Dieser Name ruft unwillkürlich die Erinnerung an alte Zeiten wach, an einen anderen „Meteor“, ein Kanonenboot, das, vom Vater des jetzigen Kommandanten von Knorr geführt, im Gefecht gegen den französischen Aviso „Bouvet“ vor Havanna im Herbst 1870 Sieger geblieben war.

Nun steuert dieser neue „Meteor“ mit seiner gefährlichen Ladung einem fernen Ziel entgegen. Nicht wissend, daß auch die gesamte englische Flotte in der Nordsee herumkreuzt, geht es immer weiter nach Norden, am Skagerrak vorbei, auf die norwegische Küste zu. Als die Sonnenstrahlen des nächsten Tages das Meer erhellen, beleuchten sie auch die zerklüfteten Berge Norwegens, denen sich das Schiff jetzt nähert.

Die Funkprüche eines zur Aufklärung vorausgesandten U-Bootes melden nichts Verdächtiges. Stürmisches, unsichtiges Wetter begünstigt das unbemerkte Vordringen des „Meteor“, der in Sicht der norwegischen Küste steuert. Kein Rauchwölkchen trübt den blaßgrauen, verschwommenen Horizont. Nur gegen Mittag des 31. Mai wird ein norwegisches Lotsenboot gesichtet, das näherkommend eingehend das Schiff beobachtet. An Deck sind aber nur Personen in Zivilkleidung sichtbar, sonst sieht das Schiff ja wie jedes andere Frachtschiff aus. Somit hat es beim Norweger keinen weiteren Verdacht erregt. Gott sei Dank, denn sonst hätte der Lotse sicher das Schiff an den Feind verraten.

Nun ist die gefährliche Zone glücklich passiert, und der Kurs wird mehr seewärts außerhalb der befahrenen Schiffsfahrtswege genommen.

Das Ziel des Hilfskreuzers ist Archangelsk, dessen Zufahrtsstraßen mit Minen verseucht werden sollen. Die Russen setzen große Hoffnungen, bei Wiedereröffnung der Schifffahrt über diesen Hafen ihrem Mangel an Kriegsmunition zu steuern. Noch versperren die vorlagernden Eismassen den Hafen, aber jeden Tag konnten die Eisbrecher einen Weg bahnen.

Da muß sich der „Meteor“ beeilen, um die Freude über die

Eröffnung der Navigation in Archangelsk den Engländern und den Russen gehörig zu „verminen“. Beim weiteren Vormarsch wird den wenigen noch gesichteten Fahrzeugen weit ausgewichen, um möglichst ungesehen und überraschend den Eingang zum Weißen Meer zu gewinnen.

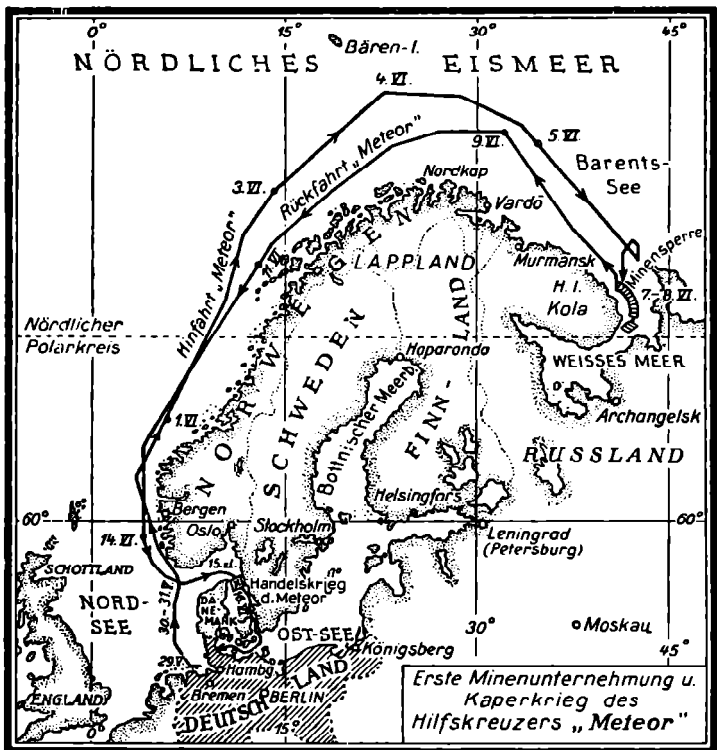
Nur der heulende Nordsturm macht der Besatzung viel zu schaffen. Bei der schweren Dünung werden durch das Schlingern des Schiffes dauernd Minen, die in Reih und Glied an Deck stehen, losgerissen. Polternd schlagen sie dann gegeneinander und müssen sofort wieder festgezurrert werden. Bei Tag und bei Nacht haben die Leute keinen Augenblick Ruhe. Endlich läßt der Sturm nach, und man ist froh an Bord, etwas ausruhen zu können.

Raum ist das Nordkap am 5. Juni passiert, so setzt der Sturm mit frischer Wucht ein, und dichtes Schneetreiben nimmt jegliche Sicht. Das Thermometer sinkt bis zum Gefrierpunkt, das Wasser hat nur noch 0,5 Grad Celsius. Das Schiff arbeitet stark. Schwere, eiskalte Brecher stürzen dauernd auf Deck.

Am nächsten Tage erreicht der „Meteor“ das Kap Swjatoi, sein Operationsgebiet. Bei diesem Wetter und dem starken Schlingern ist an Minenlegen gar nicht zu denken. Mit geringer Fahrt wird daher das Schiff auf der Stelle gegen die Wellen gehalten, in der Hoffnung, daß Neptun sich bald besänftigen wird.

An Bord ist alles klar zum Gesecht, um jederzeit auf die mögliche Begegnung mit dem englischen Linienschiff „Jupiter“ oder dem russischen Kreuzer „Ustold“ vorbereitet zu sein, deren Anwesenheit in diesen Gewässern Mitte Mai gemeldet wurde. Da müssen dann die Torpedos herhalten.

In der Nacht läßt der Sturm mit der in den nördlichen Gegenden eigentümlichen Überganglosigkeit plötzlich nach. Er wird von absoluter Windstille abgelöst, die nach dem Toben und Heulen des Sturmwindes unheimlich wirkt. Dazu steigt strichweise Nebel auf. Besseres Wetter wünscht man sich nicht. Es geht an die Arbeit. Mit voller Fahrt wird in die breite Bucht vorgeedrungen und nach acht Uhr abends mit dem Minenwerfen



begonnen. Eine Mine nach der anderen rollt über die „Rippvorrichtung“. Klatsch — klatsch — weg sind sie. Es sind alles Minen von neuestem Modell mit 150 Kilogramm Sprengladung. Wenn da ein Schiff aufläuft, ist es unrettbar verloren.

Mit großer Vorsicht wird gearbeitet. Nur jetzt nicht vom Ufer aus erspäht werden, dann sind Arbeit, Strapazen und Gefahren umsonst gewesen. Es ist zwar Nacht, aber doch taghell. So wie im Winter in diesen Breitengraden ewige Nacht herrscht und der Mond nie untergeht, so verschwindet im Sommer die Sonne niemals hinter dem Horizont. Zum Glück herrscht streifenweise Nebel, der gerade die Signalstationen am Ufer und die Leuchttürme wie mit einem Schleier verhüllt.

Die letzte Mine geht über Bord. Über ein Gebiet von achtzig Seemeilen ziehen sich zehn Sperren hin. Während noch die nördlichste Sperre geworfen wird, taucht aus einer Nebelschwade ein kleiner Dampfer auf und läuft direkt auf eine der Sperren zu. Bald erfolgt auch schon eine Detonation, und deutlich kann beobachtet werden, wie der Dampfer sinkt.

Für die Besatzung des „Meteor“ ist es gewiß nicht leicht, den Untergang von weitem beobachten zu müssen, ohne den Leuten Hilfe bringen zu können, denn der Weg ist ja nun durch die eigenen Minen versperrt. Kaum war das Schiff in den Fluten verschwunden, so werden auch schon zwei weitere Dampfer gesichtet, etwa 5000 Tonnen große Engländer, die dann im Nebel in Richtung auf die Minenfelder aus Sicht kommen. Über ihr Schicksal könnten keine Zweifel bestehen. Hierzu schreibt der Kommandant in seinem Bericht:

„Ich gestehe, daß es mir schwer wurde, als ich diese Dampfer kommen sah, eine Warnung zu unterdrücken. Aber, wie ich auch später der Mannschaft gesagt habe, war das selbstverständlich eine falsche Umwandlung!“

Am 8. Juni, 7 Uhr 30, war die Aufgabe erledigt. Vierundzwanzig Stunden hatte die Mannschaft bei Nebel und Schneegestöber fast unausgesetzt auf den Klarschiff- und Minenwurfstationen zugebracht. Jetzt erst, wo die Küste im Nebeldunst untertaucht und bei frischem Nordwest der Rückmarsch angetreten wird, merken alle, wie müde sie eigentlich sind.

Aber eine lange Ruhepause kann ihnen nicht gegeben werden. Die Bunker sind leer. Die Kohlen müssen aus den Laderäumen umgetrimmt werden. Auch gilt es, das Schiff für den folgenden Kaperkrieg vor der norwegischen Küste und im Kattegat vorzubereiten.

Unermülich sind alle Mann an der Arbeit: die Kohlen poltern in die Bunker, die Minenschienen und die Segeltuchreling, die die Minen vor neugierigen Blicken verdeckt hatten, werden beseitigt, der Schornstein bekommt ein neues Kleid.

In der folgenden „Nacht“ ist bereits das Nordkap wieder

erreicht. Die schneebedeckte hohe Küste glitzert im Sonnenschein. Möglich kommt hinter dem Kap ein großer, anscheinend mit hoher Fahrt auf „Meteor“ zuhaltender Dampfer in Sicht. Mit seinem grauen Rumpf und den schwarzen Schornsteinen kann dieser Passagierdampfer in diesen Gewässern doch nur ein Hilfskreuzer sein. Die Kriegswache wird alarmiert, hinter der Keling liegt die Geschützmannschaft versteckt. Trotzdem versucht der Kommandant, dem ungleichen Kampf auszuweichen, und läuft mit hoher Fahrt auf Land zu.

Niemand hält es für möglich, und doch kreuzt das verdächtige Schiff nur das Kielwasser des „Meteor“ und verschwindet allmählich in nordwestlicher Richtung. Sicher vermutet hier oben im Norden niemand ein deutsches Schiff. Zwei Tage später taucht dieser geheimnisvolle Geselle wieder auf, läuft abermals in Schußweite vorbei, ohne weitere Notiz zu nehmen. Kopfschüttelnd steht man ihm nach. Was will der bloß hier?

Unterdessen frisch der Wind immer mehr und mehr auf, die Wellen jagen mit weißgekrönten Schaumkämmen über das Meer, und ihre Wucht wird von Stunde zu Stunde größer. Es ist eben nichts mit dem Kapkrieg in dem Eismeer. Genau dasselbe Pech, wie es die „Berlin“ vor Monaten erleben mußte. Mit einer stillen But lassen die „Meteor“-Leute einen englischen Frachtdampfer seines Weges ziehen, denn es ist unmöglich, ein Boot zu Wasser zu lassen. Aber der Dampfer wird den Minen von Archangelsk kaum entgehen.

Es wäre zwecklos, hier weiter hin und her zu schaukeln, daher wird der Entschluß gefaßt, wieder durch die Sperrlinien durchzustößen, um im Stagerrat das Glück zu versuchen.

Je weiter der „Meteor“ nach Süden vordringt, um so stärker wird der Funkverkehr von englischen Kriegsschiffen und Hilfskreuzern, die sich anscheinend in der Vorpostenlinie befinden. Es gibt da keinen anderen Ausweg, es muß eben gewagt werden. Mit Vollampf geht es vorwärts, um dieses gefährliche Gebiet noch während der dunkelsten Stunden zu durchlaufen.

Die Flagge und Wimpel des russischen Vermessungsschiffes

„Bug“ wird gesetzt, die Kriegswachposten sind in Zivil angetreten, und das ganze Schiff ist abgeblendet.

Den hin und wieder in der Ferne auftauchenden Dampfern wird ausgewichen und möglichst rauchlos gefahren. Nur einem großen Dampfer kann man sich nicht entziehen. Mit hoher Fahrt kommt er auf den „Meteor“ zu. Das muß ein Hilfskreuzer sein, jetzt wird es ernst. Jetzt kommt der Augenblick, wo jeder zeigen kann, was er wert ist. Alles an Bord ist zum Kampf bereit, aber wider Erwarten setzt der Feind seinen Weg fort, ohne das deutsche Schiff zu beachten.

Endlich legt die Nacht ihr schützendes Dunkel um das Schiff. Die Heizer schüren das Feuer, das Schiff wird vorwärts getrieben, so schnell es geht. Immer schwächer wird das Funken der Engländer und hört gegen Morgen ganz auf. Das wäre wieder geschafft!

Es gelingt auch, bei diesigem Wetter den Eingang zum Skagerrak glücklich zu gewinnen. Alle Vorbereitungen für den Kaperkrieg werden getroffen.

Die Sache ist die, daß die neutralen Schiffe bisher unbehelligt einen regen Transportverkehr mit Bannware nach England unterhielten. Besonders abends trochen all die großen und kleinen Dampfer und Segelschiffe aus ihren Schlupfwinkeln hervor.

Bei diesem lebhaften Schiffsverkehr war es jedoch nicht leicht, das jeweilig wertvollste schnell herauszufinden. Manchmal wußte man gar nicht, wo zuerst zuzupacken. Wenn man sich dann auf den größten stürzte, so erwies es sich oft, daß er keine Bannware führte und entlassen werden mußte.

Jedenfalls machte der „Meteor“ seinem Namen Ehre, denn wie ein Meteor fuhr er plötzlich zwischen die vielen Schiffe hinein, untersuchte — versenkte, untersuchte — ließ frei.

So wurde die ganze Schifffahrt im Kattegat und Skagerrak in Panik versetzt und die Gefahren des Bannwarentransportes nachdrücklich vor Augen geführt. Zwei Tage und Nächte dauert dieser ununterbrochene Handelskrieg, und die Mannschaft ist

reichlich erschöpft. Da ist es an der Zeit, den Rückmarsch anzutreten.

Da man aber nicht ohne Prise heimkommen will, wird auf den schwedischen Dampfer „Thorsten“, der unter der Holzladung Munition versteckt hat, eine Prisenbesatzung an Bord geschickt. Am 17. Juni vormittags läuft der „Meteor“ mit seiner Prise glücklich in Kiel ein.

## Zweite Unternehmung des Hilfskreuzers „Meteor“

Auf die Versenkung des Moray Firth, an der nordöstlichen Küste Schottlands, hinter dem einer der wichtigsten Stützpunkte der englischen Flotte lag, hatte der deutsche Admiralstab von jeher den größten Wert gelegt. Immer wieder mußte dieser Plan verschoben werden. Jetzt sollte er schließlich durch den Hilfskreuzer „Meteor“ nach seiner Rückkehr von der erfolgreichen Fahrt in das Weiße Meer zur Ausführung kommen.

Neu ausgerüstet tritt der „Meteor“ am 6. August den Vormarsch zu diesem gefährlichen Unternehmen an. U-Boote hatten schon vorher das Vorhandensein starker Bewachungslinien vor und in der Bucht ausgekundschaftet. Die Minen mußten teils unmittelbar vor, teils aber auch hinter den Bewachungslinien ausgelegt werden. Der „Meteor“ mußte also sehr tief in die Bucht eindringen. Die Minenfelder mußten während der Nacht, von zehn Uhr abends bis drei Uhr morgens, ausgelegt sein. Jedes Überschreiten dieser Zeit würde den Untergang des Schiffes vor der Beendigung des Minenlegens zur Folge haben.

Das Wetter begünstigt die Fahrt. Eine schwache Brise weht über die fast glatte See, leichter Nebel steigt auf. Der Himmel ist bedeckt, und bald nach Sonnenuntergang tritt völlige Dunkelheit ein, denn es ist Neumond.

So steuert der „Meteor“ um sieben Uhr abends die feindliche Küste an, wo das zur Aufklärung vorausgesandte U-Boot



„U 17“ bereits wartet. Ein kurzer Signalaustausch, und dann ist der „Meteor“ im Dunkel der Nacht verschwunden.

„Klar zum Minenwerfen!“

Alles ist bereit und voll konzentrierter Aufmerksamkeit. Jetzt müssen Augen und Ohren offen sein. Es dauert nicht lange, da ist auch schon der Anfangspunkt der ersten Sperre erreicht.

Eine Mine nach der anderen klatscht ins Wasser. Noch einige Minen, dann ist die Sperre glücklich gelegt.

Da kommen plötzlich zwei Fischdampfer der äußeren Vorpostenlinie mit gesetzten Lichtern in Sicht. Schnell wird abgedreht und nach Süden ausgewichen. Da kommt aber auch schon ein abgeblendeter Zerstörer entgegen. Glücklicherweise ist er gerade damit beschäftigt, auf Gegentkurs zu drehen. Es scheint ja ein richtiges Wespennest zu sein, in das der „Meteor“ hineingeraten ist.

Nur kalt Blut — es muß geschafft werden. Leise schleicht der „Meteor“ zwischen den Fahrzeugen hindurch. Es ist nur ein Abstand von 600 bis 800 Metern bis zum Feind, und doch hat er ihn nicht erwischt! —

Jetzt gleiten auch schon die Minen der zweiten Sperre über Bord. Ganz nahe steigt das hohe, dunkle Ufer empor, und die Lichter der Ortschaften flimmern herüber.

Unentwegt rollen die Minen über die Schienen und verschwinden in der stillen Bucht. Gerade ist das Werfen der dritten Sperre in vollem Gange, da taucht wieder ein kleines Torpedoboot auf, kaum 600 Meter vom Schiff.

Ach was, sicher schlafen die auch. Eine kurze Pause — dann spritzt das Wasser wieder von den fallenden Minen hoch.

Kaum ist aber dieses Feld gelegt, so kommt eine bewaffnete Dampfschiff in Sicht. Überall feindliche Wächter, mitten im Herenkessel ist der „Meteor“. Fast scheint das Ausweichen wieder Erfolg zu haben, als die Dampfschiff plötzlich aufdreht und zur Abgabe des Erkennungssignals auffordert. —

Über die weiteren Ereignisse berichtet der Kommandant, Korvettenkapitän von Knorr, folgendermaßen:

„Es war jetzt etwa 1 Uhr nachts. Die Entfernung bis zur ersten Vorpostenlinie betrug noch 12 Seemeilen, das heißt eine Stunde Fahrt für das Schiff. Ich mußte annehmen, daß die Jacht irgendein Alarmsignal an die Vorpostenschiffe abgeben würde, womit in Anbetracht des langen Weges, der noch bis zum Auslaufen zurückzulegen war, das Schicksal S.M.S. ‚Meteor‘ wahrscheinlich besiegelt gewesen wäre. Als die Dampfjacht daher wieder folgte und mit einem allerdings sehr schwachen, aber in der dunklen Nacht doch immerhin sehr auffälligen Signalscheinwerfer längere Zeit in Richtung der äußeren Vorpostenlinie internationalen Anruf machte, entschloß ich mich, vom planmäßigen Sperrwerfen im nördlichen Moray Firth abzusehen und vor allem die noch an Bord befindlichen scharfen Minen vor Zerstörung des Schiffes auszulegen.

Ich gab daher Befehl, alle Minen zu werfen, und nahm, unter Nebel und ohne die Anrufe zu beantworten, nordöstlichen Kurs auf die äußere Vorpostenlinie zu. Die nächsten Minen fielen infolgedessen in kürzeren Abständen. Ich befahl dann wieder, möglichst auch geringere Tiefenstände einzuschieben, um verfolgende und auf mich sammelnde leichte Streitkräfte auf Minen zu bringen. Da das Umstellen der Tiefenstände bei völligem Abgeblendetsein erfolgen mußte, nahm es einige Zeit in Anspruch, so daß sich die Minenabstände stellenweise bis zu 5 Hektometer vergrößerten, während ich, sobald die Dampfjacht vorübergehend außer Sicht kam, wieder nördlichen Kurs steuerte, um noch nach Möglichkeit auch die nördliche Hälfte der Bucht mit Minen zu versehen.

Die Dampfjacht war gegen 1,15 Uhr nachts zurückbleibend außer Sicht gekommen und hatte anscheinend die Aufmerksamkeit der übrigen Vorpostenstreitkräfte in keiner Weise erregt. Auch aus den abgegebenen Funkprüchen ließ keiner mit Bestimmtheit oder Wahrscheinlichkeit darauf schließen, daß er als Alarmsignal der Dampfjacht abgegeben sei.

So unbegreiflich das auch war, es blieb eben doch keine andere Erklärung, als daß man auf den englischen Bewachern entweder

nicht nüchtern oder so abgestumpft war, daß man ein von innen kommendes Fahrzeug trotz des Unbeantwortetlassens der Erkennungssignale nicht für ein feindliches zu halten vermochte.

Es hätte somit der Versuch, auch die nördliche Hälfte des Moray Firth planmäßig zu sperren, am Ende wieder aufgenommen werden können. Indessen waren nur noch eineinhalb Stunden bis zur Morgendämmerung übrig, während gleichzeitig der Himmel klarer und der Nebeldunst dünner wurde und schließlich die Ereignisse doch gezeigt hatten, daß man inmitten zahlreicher Vorpostenschiffe stand, unter denen sich Zerstörer befanden und denen man sich mit Hellwerden doch wohl nicht mehr hätte entziehen können, ohne die Tätigkeit der Nacht bloßzustellen.

Ich ließ daher mit Annäherung an die äußere Vorpostenlinie wieder ungefähr senkrechten Durchbruchskurs aufnehmen, dafür jedoch die Minen wieder mit größerem Tiefenstand und regelmäßigen Abständen derart werfen, daß der Minenvorrat bis auf 68 für die zweite Außensperre reservierte Minen fast die ganze, noch bis zur äußeren Vorpostenlinie zurückzulegende Strecke bestrich.

Gegen 2,15 Uhr nähert sich S. M. S. 'Meteor' wieder der äußeren Vorpostenlinie, als rechts voraus ein NNW steuernder, abgeblendeter Zerstörer in Sicht kam. Obgleich es schon merklich heller geworden war, gelang es wiederum, ihn auf etwa 8 km Abstand ungesehen zu passieren. Ja, selbst als er kurz nach dem Durchbruch durch die Vorpostenlinie um 2,30 fehrts machte und dabei auf uns zudrehte, entdeckte er S. M. S. 'Meteor' nicht. Immerhin ließ ich für alle Fälle noch einige Minen in unseren Rückzugskurs werfen und steuerte dann, während langsam die Morgendämmerung einsetzte, den Anfangspunkt der in dem Kriegsschiffskurs Pentland Firth — Peterhead geplanten Außen- und Schlußsperre an, die bis 3,15 Uhr glücklich gelegt war.

Es war jetzt schon so hell, daß ein weiteres ungesehenes Minenwerfen im Firth ausgeschlossen gewesen wäre. Blieb der

letzterwähnte Zerstörer doch bis zum Ende der Sperre, erfreulicherweise vollkommen eingeschlafen, in Sicht.

S. M. S. ‚Meteor‘ nahm jetzt Kurs auf den Treffpunkt mit U 17'. Das U-Boot wurde wieder genau auf Position und zur Erleichterung des Auffindens Rauch entwickelnd gegen 5 Uhr gesichtet. U 17' erhielt Befehl, noch zwei Stunden zur Abwehr eventuell nachdringender Streitkräfte stehenzubleiben, um dann entlassen zu sein.

S. M. S. ‚Meteor‘ trat danach den Rückmarsch auf dem gleichen Kurse wie beim Hermarsch an, hatte sich aber noch kaum 15 Seemeilen von dem U-Boot entfernt, als gegen 7,15 Uhr in nordwestlicher Richtung Rauch in Sicht kam, der sich rasch näherte und bald den mit hoher Fahrt auf ‚Meteor‘ zulaufenden englischen Hilfskreuzer ‚The Ramsay‘ erkennen ließ. Ein Gefecht in so unmittelbarer Nähe des nächtlichen Tätigkeitsgebietes zu suchen, hatte an sich kein Interesse, da es das Minenwerfen vorzeitig aufdecken konnte, doch war ein Ausweichen bei den ungleichen Geschwindigkeiten ausgeschlossen. Es kam also darauf an, den Gegner noch möglichst weit nach Osten abzuführen, und ich setzte daher zunächst die Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit fort, während die von der nicht ganz aufregungslosen Nacht doch etwas abgesspannte Besatzung die Gefechtsvorbereitungen traf. Auf etwa 100 km setzte der Hilfskreuzer, der etwa unsere Größe haben mochte und in bekannter Weise neben der Heckgaffelflagge an der Fockrah die rote englische Flagge führte, das Signal: ‚Was für ein Schiff sind Sie?‘

Ich ließ die russische Handelsflagge und ein zugehöriges Besatzungssignal für den Dampfer ‚Imperator Nikolai II.‘ heißen, das neben einigen anderen vorbereitet war.

Die folgenden Signale: ‚Stoppen Sie!‘ — ‚Stoppen Sie sofort!‘ ließ ich ebenso wie das Heulen mit der Sirene unbeachtet, bis der Gegner auf etwa 10 km heran war, d. h. auf eine Entfernung, in der er mir beim Aufdrehen zum Torpedoschuß nicht mehr entkommen konnte.

Ich mußte aber selbstverständlich das Gefecht auf diese

radikale Lösung aufbauen, damit auch kein Funkpruch mehr über mich Meldung erstatten konnte.

Als die Entfernung unter 10 km sank, war für mich der Augenblick zum Angriff gekommen. Während auf dem Engländer das Signal: ‚Ich werde ein Prisentkommando an Bord schicken‘ in die Höhe ging, drehte ich auf. Die Mannschaft lag gedeckt auf ihren Stationen, alle sichtbaren Personen waren in Zivil, alle Attrappen waren klar zum Wegfliegen, die Flagge im Vortopp klar zum Heißen.

Ich fuhr jetzt mit Höchsthfahrt direkt zum Torpedoschuß auf den Gegner zu. Im letzten Augenblick schien es ihm unheimlich zu werden, er drehte ab, aber es war zu spät.

Die Entfernung betrug jetzt 6 km. Durch Gegendrehen wurde die günstigste Torpedoschußrichtung hergestellt, das erste laute Kommando ‚Feuererlaubnis!‘ ertönte, die Flagge flog in die Höhe, die Hüllen fielen, Torpedo- und Geschützrohre suchten ihr Ziel.

Von drüben hörte man deutlich den entsetzten Ruf: ‚Germans! The torpedoed us!‘

Dann schlug schon die erste 10,5cm-Granate in die Brücke des Gegners, Bereitschaftsmunition, Funkenbude, alles in eine große dicke Sprengwolke hüllend. Die Maschinenkanone und der Gewehrshüsenzug (Minenpersonal) überschüttete das feindliche Deck mit kleinen Geschossen und daneben lief der Torpedo zum Ziel.

Hatte schon mit dem ersten 10,5cm-Treffer die Spannung der Besatzung in brausendem Hurra einen Ausweg gesucht, so brach der Siegesjubel um so überschwenglicher hervor, als der Torpedo sein Ziel erreichte und den Gegner im Maschinenraum traf. Eine Sekunde atemloser Spannung, dann übertönten drei Hurras das Krachen der Explosion, die den Gegner in zwei Stücke zerriß, die in wenigen Minuten in die Tiefe sanken.“

Dies ist der Bericht des Kommandanten. Klar, einfach und schmucklos und besser, als jeder Schriftsteller es könnte, wird hier über ein erschütterndes Ereignis berichtet.

Es ist darum ein erschütterndes Ereignis, weil es die letzte Heldentat des „Meteor“ ist, des „Meteor“, nicht seiner Besatzung. Mit diesem Torpedo, den er in den englischen Hilfskreuzer schoß, hat sich der „Meteor“ selbst getroffen. Er wird den Heimatshafen nie erreichen. Wie mag dieses Heldenlied zu Ende gehen? So geht es zu Ende:

Der „Meteor“ läßt seine Boote ins Wasser und fischt die Überlebenden des torpedierten Hilfskreuzers auf, die verzweifelt mit dem Element kämpfen und sich an die Trümmer des Schiffes klammern. Etwa die Hälfte einer Besatzung von 8 Offizieren und 90 Mann, unter ihnen 5 Schwerverletzte, konnten gerettet werden.

Von den Überlebenden erfuhr man, daß ihr Schiff schon am vorhergehenden Tage ausgelaufen war. Es konnte nicht lange dauern, dann mußte das Schiff vermißt werden und die Verfolgung einsetzen. Noch sind die Küsten Englands nahe, da tut Eile not, um möglichst schnell aus diesem gefährlichen Gebiet herauszukommen. Der Rückmarsch wird fortgesetzt, die Maschinen und Kessel geben ihr Außerstes her. —

Fast zu derselben Zeit versenkte das am Eingang zum Moray Firth zurückgebliebene „U 17“ einen englischen Dampfer und hielt gegen Mittag unmittelbar vor der Küste den Dampfer „Malmland“ an. Während ein englischer Zerstörer herankam und sich die Besatzung in Booten vom Dampfer entfernte, schoß das U-Boot getaucht ein Torpedo auf diesen und versenkte ihn angesichts des Zerstörers und der Küste. Dies wirkte wie ein Stich ins Wespennest. Aus allen Winkeln brachen nun Zerstörer und Vorpostendampfer hervor, und stundenlang dauerte die Jagd auf das U-Boot, das dauernd unter Wasser gehalten wurde. Sehr leicht hätte es zur Entdeckung des langsamem „Meteor“ führen können.

Inzwischen war leider auch bereits ein Teil der Minensperre entdeckt worden. Wie dies regelmäßig geschah, war das Gebiet an der Südküste des Moray-Firth auch am 8. August von Fischdampfern mit Minensuchgeräten abgesehen worden, und

schon gegen 11 Uhr waren diese auf die ersten Minen gestoßen.

Erst am vorhergehenden Tage war der Befehlshaber der „Grand Fleet“, Admiral Jellicoe, mit seinem Flaggschiff „Iron Duke“ durch den Moray Firth in Cromarty eingelaufen. Wie eine Bombe wirkte auf ihn die Meldung, daß der Hafen durch Minen gesperrt sei. Zuerst nahmen die Engländer an, daß deutsche U-Boote einige Minen geworfen hätten, denn sie konnten sich nicht vorstellen, daß ein deutsches Minenschiff es wagen könnte, alle Bewachungslinien zu durchbrechen und so tief in die Bucht vorzudringen.

Erst am Nachmittag wurde es bekannt, daß eine Yacht und ein Fischdampfer in der Nacht verdächtige Lichter und die schattenhafte Silhouette eines Schiffes gesichtet hatten, das aber bei dem unlichtigen Wetter bald in der Dunkelheit verschwand. Nun konnte kein Zweifel mehr bestehen, daß ein Minenleger hier am Werk gewesen war.

Funkbefehle jagen nach allen Richtungen. Mit höchster Fahrt stoßen leichte Kreuzergeschwader vor, um dem deutschen Schiff den Weg zu verlegen. Zwei Kreuzer aus der südlichen Sperrlinie zwischen Norwegen und Schottland jagen zum Stagerat; aus dem Firth of Forth läuft das I. Kreuzergeschwader mit östlichem Kurs aus, während das zweite Kreuzergeschwader nordöstlich steuert. Fünf neue schnelle Kreuzer der „Harwich“-Streitkräfte, die südlich der deutschen Bucht in der Nordsee kreuzen, laufen ebenfalls mit Volldampf auf Horns Riff zu. „Meteor“ ist nun von einem Neg feindlicher Schiffe umgeben, und immer enger und enger zieht sich die Schlinge um ihn. —

Ahnungslos steuert das Schiff der Heimatküste entgegen. Den ganzen Tag über ist nichts Auffälliges beobachtet worden. Gegen Abend wird 210 Seemeilen von Horns Riff entfernt ein Segler gesichtet. „Meteor“ fühlt sich schon sicher genug, um ihn anzuhalten. Es ist der dänische Segler „Jason“, der Grubenholz und Eisenbahnschwellen nach England führt.

Die Besatzung wird an Bord genommen, das Schiff in

Brand gesetzt. Es dunkelt bereits, und lange noch sieht man am nächtlichen Himmel den brennenden Segler wie eine Riesensackel leuchten.

Zu derselben Zeit trifft auf dem deutschen Flaggschiff der erste chiffrierte Funktspruch ein: „Habe Minen gelegt. Habe versenkt im Angriff Hilfskreuzer „Ramsay“, habe gerettet Teil der Mannschaft. „Meteor“ ohne Verlust, Rückkehr Wilhelmshaven.“

So vergeht die Nacht ungestört. In ruhigem Schlaf liegen die Fretwachen in ihren Kojen. Das Schiff befindet sich mit Hellwerden am 9. August nur noch 80 Seemeilen von Horns Riff. Weit unter dem Horizont aber, noch unsichtbar für den „Meteor“, jagen die Verfolger heran. Von allen Seiten haben sie ihre Fangarme ausgestreckt.

Morgens stiegen zwei Luftschiffe auf, um Fühlung mit dem „Meteor“ zu suchen. Auch ein Flugzeug startet zur üblichen Aufklärung nach See hin, das auch bald die fünf feindlichen Kreuzer auf Ostkurs sieht.

Dem Kommandanten scheint die glückliche Rückkehr bereits so sicher, daß er zwischen 7 und 8 Uhr vormittags noch einen holländischen Fischdampfer und den norwegischen Dampfer „Ragni“ untersuchen läßt.

In dieser Zeit fordert die Minensperre im Moray Firth ihr erstes Opfer: der Zerstörer „Linx“ läuft auf eine Mine und sinkt so schnell, daß nur 3 Offiziere und 21 Mann gerettet werden können.

Dann geht es weiter heimwärts. Um 8,30 Uhr erreicht den „Meteor“ das erste Warnungssignal über das Erscheinen englischer Kreuzer. Große Unruhe bemächtigt sich der Besatzung. Sollten sie wirklich noch so kurz vor dem rettenden Hafen abgefangen werden?

Eben will der Kommandant nach West drehen, um den gemeldeten Gegner westwärts zu umgehen. Da meldet aber auch schon ein weiterer Funktspruch neue Kreuzer im Westen.

Jetzt also zum Skagerrak! Vielleicht gelingt dort noch der Durchbruch. Nur zu bald fängt aber der „Meteor“ auch aus



dieser Richtung Funkprüche feindlicher Schiffe auf. Also dieser Weg ist auch verlegt.

Umstellt!

Nun gibt es nur noch einen Ausweg: mit voller Fahrt auf die dänische Küste halten. Es ist ein Wettrennen auf Leben und Tod. Noch ist kein feindliches Schiff über der Kimm aufgetaucht. Nur vom Luftschiff aus gehen fortlaufend Signale über Standort, Kurs und Fahrt des Gegners auf dem „Meteor“ ein, um ihm die Möglichkeit zu geben, noch rechtzeitig auszuweichen.

Verzweifelt müht sich „L 7“, die feindlichen Kreuzer nach Süden und Westen abzuführen. Die Briten lassen sich aber von ihrem Kurs nicht mehr abbringen. Das Luftschiff muß in geringer Höhe fliegen, denn die Wolken hängen tief. Kaum nähert es sich dem Feinde, so wird es auch schon von heftigem Feuer empfangen und abgedrängt.

Die Maschinen des „Meteor“ stampfen und dröhnen. Schwarzer Rauch qualmt aus dem Schornstein. Funkengarben sprühen auf. Das Letzte wird von den Heizern herausgeholt, aber mehr als 13 Seemellen in der Stunde sind nicht zu schaffen.

Immer mehr und mehr nähert sich der „Meteor“ dem Horns-Riff-Feuerschiff. Jetzt, um 1 Uhr, sind es nur noch 20 Seemeilen. Mancher an Bord hat die Hoffnung auf ein glückliches Entkommen noch nicht aufgegeben. Nur für den Kommandanten bestehen keine Zweifel mehr, daß er noch kurz vor der rettenden Küste abgefangen werden wird, denn die letzte Funkmeldung des Luftschiffes lautet:

„Feind stößt in breiter Aufklärungslinie nach Norden vor.“

An Bord werden alle Vorbereitungen zur Vernichtung des eigenen Schiffes getroffen, denn ein Kampf mit dieser Übermacht ist ja unmöglich und zwecklos.

Der Horizont wird dauernd abgesucht. Jetzt werden Rauchwolken gesichtet. Da tauchen auch schon Masten und Schornsteine von fünf Kreuzern auf, die sich mit hoher Fahrt rasch nähern.

Nun hat die letzte Stunde des „Meteor“ geschlagen. Es gibt kein Entrinnen mehr!



Noch ein letzter Funkspruch verläßt den „Meteor“: „Schiff wird versenkt.“

Kurz entschlossen steuert er an einen schwedischen Fischkutter heran, der in der Nähe kreuzt. Die englischen Verwundeten und Gefangenen werden zuerst an Bord des Kutters gerudert. Dann legt er am Hilfskreuzer an, und die Besatzung läßt sich an den Bootstalten auf das kleine Fahrzeug herab.

Nur eine Sprenggruppe bleibt an Bord. Immer näher kommt der Feind. Jetzt werden die Bodenventile geöffnet und an den vorbereiteten Stellen die Sprengungen vorgenommen. Dann verlassen auch die letzten Leute ihr sinkendes Schiff.

Der überladene kleine Kutter setzt die Segel und steuert davon. Dicht gedrängt stehen die Männer barhäuptig an Deck und verfolgen den letzten Kampf ihres Schiffes.

Je näher die feindlichen Schiffe kommen, je tiefer sackt der „Meteor“ ab. In dem Augenblick, als der erste englische Kreuzer längsseit ist, sinkt das Schiff in die Tiefe.

Es kann nicht verhindert werden, daß die englischen Gefangenen einen Winkspruch über ihre Lage machen. Sicher kommt jetzt der englische Kreuzer, um die Kameraden aufzunehmen, und dann ist es um die Freiheit der „Meteor“-Leute geschehen.

Aber nichts dergleichen geschieht. Nur ein kurzer Zuruf vom Kreuzer, nach Südwest zu steuern, und schon dampfen die englischen Schiffe mit hoher Fahrt weg. Das ist U-Boot-Angst! Die deutsche Besatzung atmet auf.

Eine flauere Brise treibt das kleine Fahrzeug nur langsam vorwärts. Die Überlastung ist so groß, daß es kaum manövrierfähig ist. Wenn es nur schneller vorwärts ginge, keiner traut dem Frieden.

Als ein norwegischer Fischkutter in Sicht kommt, steigen die Engländer auf Vorschlag des Kommandanten auf diesen über, um den Zuruf ihres Kreuzers auszuführen. Es mußte den Engländern die Freiheit geschenkt werden, um die eigene zu erkaufen. Als die Kutter sich trennen, dankt der Feind durch

drei Hurras für die gute Aufnahme und ritterliche Behandlung auf dem „Meteor“.

Noch nicht ganze 6 Seemeilen war die Besatzung des „Meteor“ vom Trennungspunkt entfernt, als die vier englischen Kreuzer auch wirklich wieder in Sicht kamen und ihre Leute vom vernichteten „The Ramsay“ aufnahmen. Ohne den geringsten Versuch, die deutsche Mannschaft gefangenzunehmen, dampfen sie davon. So groß war die Angst vor den deutschen U-Booten.

Bei den braven „Meteor“-Leuten herrscht große Freude. Jetzt geht es dem Heimathafen entgegen! Das Schiff ist zwar verloren, aber die Besatzung ist wie durch ein Wunder vor Verlusten und vor Gefangenschaft bewahrt geblieben.

Um Mitternacht wird das Feuerschiff von Horns Riff erreicht. Auf einen Anruf von dort trifft nach zwei Stunden ein dänischer Bergungsdampfer ein, um die Besatzung des versenkten Seglers „Jason“ zu übernehmen. Dann geht es weiter in die schwarze Nacht hinein. Im Kriegstagebuch steht darüber: „von roher Matrele, Hartbrot, Kartoffeln und vaterländischen Liedern lebend.“

Endlich bricht der Tag an. Luftschiffe und Flieger werden gesichtet. Sicher suchen sie den „Meteor“, der schon auf dem Grund des Meeres liegt. Vergeblich ist alle Mühe, vom Kutter aus mit den Kameraden in der Luft in Verbindung zu kommen. Sie suchen den „Meteor“ und achten nicht auf den kleinen Fischkutter.

Um 7 Uhr wird aber ein U-Boot gesichtet, das von achtern aufdampft und den Kutter ins Schlepp nimmt. Jetzt wird wenigstens wieder Fahrt gemacht. Um 1 Uhr ist List erreicht.

Hier nehmen Torpedoboote die Besatzung auf, und bald landet sie glücklich in Wilhelmshaven.

Die Minen von Moray Firth haben noch manches Opfer gefordert.

## Hilfskreuzer „Möwe“

Kommandant Korvettenkapitän Burggraf Graf  
Nikolaus von Dohna-Schlodien

Durch die Erfolge des Hilfskreuzers „Meteor“ ermutigt, beschloß die Oberste Marineleitung die Ausrüstung weiterer Hilfskreuzer. Einer der erfolgreichsten und glücklichsten war S. M. S. „Möwe“, unter seinem Kommandanten Grafen Dohna-Schlodien.

Dem Korvettenkapitän Graf Dohna war freie Hand gegeben, das ihm passend scheinende Schiff selbst auszusuchen. Als guter Seeoffizier wußte er genau, was er wollte, welche Eigenschaften das Schiff erfüllen mußte: es sollte ein unauffälliger Frachtdampfer sein, aber schneller, stärker in den Verbänden und mit höherem Oberdeck als die üblichen „Frachter“, um für die Minen Platz zu haben, die mitgenommen werden mußten. Das waren einige der wichtigsten Bedingungen. Nach eingehendem Suchen wurde das Schiff in der „Pungo“ gefunden, Reederei Laeß. Es ging an ein beschleunigtes und sachgemäßes Umbauen im Innern und an das Einbauen von vier 15cm Schnellfeuerkanonen im Vorschiff, einer 10cm Kanone auf dem Achterschiff und von vier Torpedolancierrohren. Ferner wurde Platz geschaffen für 500 Minen. Bald ist aus dem ehemaligen Bananenschiff ein starkbewaffnetes Kriegsschiff geworden. Sie heißt jetzt „Möwe“. Von außen sieht sie immer noch wie ein harmloser Kauffahrer aus. Diesen Charakter muß sie bewahren, da sie ja den Feind durch Überraschung und Überrumpelung besiegen muß. Sie soll sich so dicht wie möglich an die feindlichen Handelsdampfer herankirrschen, die auch häufig bewaffnet sind,

im letzten Augenblick ihre Klappen in der Keling, die die Anmerkung verdecken, fallen lassen und feuern, wenn der Gegner sich nicht sogleich ergibt.

Der Erfolg kann nur kommen, wenn alles bis aufs kleinste und wie im Schlafe klappt. Deshalb übt der Graf seine Mannschaft unausgesetzt und bei jedem Wetter in der Nordsee, bis alles funktioniert wie eine Präzisionsmaschine. Es war eine harte Arbeit für Offiziere und Mannschaften, das „Piratenhandwerk“ zu erlernen.

Am 29. Dezember 1915 geht es los. Nur der Kommandant kennt das Ziel. In einer Neumondnacht, wo die Wellen der Nordsee schwarz um das schwarze Schiff rollen, wo Masten und Schornstein nicht welthhin sichtbar sind, wird der Versuch gemacht, die Blockade der englischen Wachtschiffe zu durchbrechen. Gesspannteste Aufmerksamkeit und fieberhafte Spannung an Bord der „Möwe“. Immer wieder versuchen die Augen die Dunkelheit zu durchdringen, ob plötzlich der Rumpf eines feindlichen Schiffes auftaucht. Aber nichts ist zu sehen als einige Lichter an Steuerbord, nichts zu hören als das Rauschen der Bugwelle, das Schäumen der Heckwelle, die fahl aufleuchtet in der Nacht.

Kurs: Norwegens Küste.

Bei grauem Morgen kommt sie in Sicht. Die erste Sperrfette ist durchbrochen!

Es ist der 31. Dezember 1915, jetzt soll es an die Küste Nordschottlands gehen, um hier die Passage zwischen Gule Sterry und Kap Wrath, die häufig von der englischen Flotte benutzt wird, durch Minen zu sperren. Doch es kommt ein Weststurm auf, der so heftig wird, daß die „Möwe“ nicht dagegen an dampfen kann. Sie muß warten, bis er abflaut; bei dem hohen Seegang ist nicht daran zu denken, die Minen auszuwerfen. Das Wetter klart bald wieder auf, und die kühne „Möwe“ gleitet bei klarem, sichtigem Wetter am hellen Tage auf die schottische Küste zu, um ihre gefährlichen „Möwen-Eier“ zu dieser ungewöhnlichen Winterszeit den Engländern vor die

„Lüre“ zu legen. Sie kann keine Rücksicht auf die Jahreszeit nehmen. Bald will sie zum Kreuzerriegel im Atlantischen Ozean sein.

Tatsächlich gelingt es, unversehrt die Küste zu erreichen und programmgemäß die großen, schwarzen Minen über das Heck in die See rollen zu lassen. Aber das Legen ist noch nicht beendet, als ein außerordentlich schwerer Sturm losbricht, der die „Wöwe“ eine Zeitlang in Gefahr bringt, auf ihre eigenen Minen gedrückt zu werden.

Von der Gewalt eines solchen Sturmes kann sich niemand eine rechte Vorstellung machen, der ihn nicht erlebt hat. Es ist nicht der Winddruck, der dem Schiff am gefährlichsten wird, sondern die Strömung, die infolge des Windes im Meer entsteht und manchmal stärker ist als die Kraft der Maschine. Mächtige Wellenberge, deren Spitzen in breiter Front über das ganze Schiff hinwegbrechen, werfen sich als hemmende Kraft ihm entgegen. Zweimal werden der „Wöwe“ die Pforten an Backbord und Steuerbord eingeschlagen, sie macht keine Fahrt über Grund. Doch der Sturm läßt nach, es geht vorwärts, und sie ist bei Morgengrauen außer Sicht von Land.

Jedoch das schwere Wetter macht nur eine Atempause, es tobt weiter. Alles ist naß, Wasser dringt in das Vorschiff, ins Mannschaftslogis. Ein Teil der Minen, die noch an Bord sind, werden durch das tolle Schlingern des Schiffes in ihrer Befestigung gelockert und müssen wieder festgezurrert werden. Sie sind 20 Zentner schwer, es ist eine heikle, anstrengende Arbeit. Doch alles geht gut.

Noch acht Tage tobt der Sturm, so daß man nur wenig vorankommt, aber andererseits vom Feind nicht viel zu befürchten hat. Deshalb werden die Liebesgabenpakete, die die „Wöwe“ in der Heimat mitbekommen hat, ausgepackt, und es herrscht bei den Blaujacks die beste Stimmung.

Endlich endet der Sturm, indem er noch ein letztesmal ganz tief Atem holt, eine mächtige, schwarze Wolke und ungeheure Wellen heraufpuscht. Die Takelage des Schiffes leuchtet plötzlich

in hellen Flammen auf, es gibt einen gewaltigen Donnerschlag. Nach diesem Gewitter mit St.-Elms-Feuer aber hat der Sturmgott seinen wildesten Zorn herausgeschraubt. Die Wolken reißen auseinander, das Wetter klart auf.

Die zweite, ebenso gefährliche Aufgabe, die sich Graf Dohna gestellt hat, ist: im Golf von Biskaya vor den wichtigsten französischen Häfen Minen zu legen, über die der Handel mit Kriegsware und Proviant für Frankreich und die Verbündeten von Amerika aus geht.

Nachts geht es durch eine Gegend, die vom Schiffsverkehr sehr belebt ist. Von vorn und achtern, auch an beiden Seiten tauchen weiße, grüne, rote Lichter von zahlreichen Fahrzeugen auf. Aber mit der größten Wachsamkeit und Geschicklichkeit gelingt es, auszuweichen.

Da plötzlich, im Morgengrauen, zum Glück hängt Nebel über der See, folgt ein großer Dampfer im Kielwasser der „Möwe“. Sollte er Verdacht geschöpft haben? Man hört, daß er mit englischen Küstenstationen morst. Ohne Zweifel, ein großer, englischer Hilfskreuzer. Hier helfen nur Glück und eiserne Nerven.

Die „Möwe“ schippert absichtlich langsam im verschlafenen Tempo eines „ollen Frachters“ weiter, an dessen Bord der „Känter“ noch ein bißchen gegen Morgen auf dem Ohr liegt.

Das „Dohnasche Glück“ hilft, nach einer halben Stunde hat sich der große Kasten von der „Harmlosigkeit“ des schwarzen Rahns überzeugt und dreht ab.

Der Graf schreibt selbst darüber:

„Mit unseren Minen wären wir im Falle eines Gefechts wohl in wenigen Minuten eine schwarze Wolke und dann ein Nichts mehr gewesen.“

Ohne Zwischenfall wird der Golf von Biskaya erreicht. Er ist ausnahmsweise einmal spiegelglatt, und leider ist mondschein- helle Nacht. Mit beschleunigter Fahrt auf südlichem Kurs werden die schwarzen Minenungetüme den Franzleuten vermacht. Auf Brücke und Ausguck wacht gespannteste Aufmerksamkeit, ob irgendwo etwas Verdächtiges plötzlich aus der Nacht auftaucht.



Da der jähe Ruf vom Vorschiff: „Rechts vorans Torpedoboot in Sicht!“

Wahrhaftig, niedrige, kleine, schwarze Fahrzeuge, vier, acht, zehn. Da gibt es kein Ausweichen mehr, es heißt einfach durchhalten mit zusammengebissenen Zähnen. Alles klar bei Gefechtsstationen. Minenlegen wird natürlich abgestoppt.

Die Herzen klopfen, der Wille ist bereit, alles einzusetzen. —

Da entpuppen sich die Fahrzeuge als Segler, die zu einer riesigen Fischerflottille gehören, einige hundert Boote, die die „Möwe“ passiert.

Dann ist die zweite Aufgabe auch erfüllt, die Sperre ist gelegt, auf eine Länge von fast 100 Seemeilen. Sie hat ihre Wirkung getan.

Die „Möwe“ läuft jetzt mit Kurs auf die Kanarischen Inseln. Sie fühlt sich von großer Sorge befreit, mit den Minen ist ihr eine Zentnerlast vom „Herzen“. Nun geht es zum Kapetkrieg auf den Dampfertract der Schiffe, die von Afrika und Südamerika kommen.

Da fängt das Radio an Bord der „Möwe“ die Nachricht auf, daß an Schottlands Küste das Linienschiff „King Edward VII.“ auf eine Mine gelaufen und gesunken ist. Das war der erste, große Erfolg der „Möwe“-Leute, ein Schlachtschiff von 15 000 Tonnen! Damit allein hätte „Möwe“ schon allen Aufwand, der um sie geschah, gerechtfertigt.

Der erste Tag nach dem Legen der Sperre verstreicht ereignislos. Der Mannschaft wird Ruhe und Erholung gegeben. Auch in den nächsten Tagen erwartet man noch keine Dampfer, darum will der Kommandant seine tapfere, brave Mannschaft schonen, deren Exerzieren damals in der Nordsee so viel zu dem Gelingen beigetragen hat. Bei herrlichem Wetter ist alles an Deck, trinkt, raucht und streckt die Glieder in dem wohligen Gefühl erfüllter Pflicht. Die Offiziere sitzen bis auf den Wacht habenden in der Messe. Ein wundervoller Abend, eine sternklare Nacht folgt.

Am zweiten Tag aber wird schon die erste Rauchwolke am

Horizont gemeldet. Die „Röwe“ hat sich bis auf 60 Seemeilen der Dampferoute genähert. Sofort versucht man, dem Schiff den Weg abzuschneiden.

Um 3 Uhr nachmittags ist die „Röwe“ auf gleicher Höhe und schickt sich an, ganz nahe an den Dampfer heranzugehen, da meldet der Ausguck:

„An Backbord voraus Rauchwolke in Sicht.“

Ein zweiter Dampfer kommt herauf. Die „Röwe“ wendet sich erst dem neuen zu, da sie schneller als der erste ist, der ihr also nicht entgehen kann. Sie dampft langsamen Kurs und läßt sich von dem Dampfer an Steuerbord einholen. Alles wartet voll gespanntem Interesse, was das für ein Schiff sein wird, ein Neutraler oder ein Engländer.

Mit schäumender Bugwelle, nichtsahnend kommt er heran. Nun ist er so nah, daß eine Verständigung möglich ist. Auf die Frage: „Wie heißen Sie?“, die durch internationale Flaggen-signale gestellt wird, gehen an seinem Mast die Wimpel hoch: „Farringford“. Also ein englischer Frachtdampfer. Nun heißt „Röwe“ das Signal:

„Stoppen Sie sofort!“

Gleichzeitig steigt die deutsche Kriegsflagge empor. Zum größeren Nachdruck erhält jeder Nachbar, auch der erste, weiter entfernte, einen Schuß vor den Bug.

Der Schreck und die Überraschung bei den beiden Engländern ist ungeheuer, so plötzlich einem deutschen Hilfskreuzer in die Arme gelaufen zu sein. Seit einem Jahr hat man nichts dergleichen mehr erlebt und auch nicht erwartet. Die hohe englische Admiralität hatte nämlich feierlich versichert: „Daß jetzt keine Ratte mehr die deutschen Häfen ohne unsere Erlaubnis verlassen kann.“

Beide Schiffe stoppen sofort. „Röwe“ nimmt die Mannschaft des „Farringford“ über. Dann wird das Schiff durch Granaten in die Wasserlinie zum Sinken gebracht. Inzwischen ist eine Regenbö aufgekomen, und der andere Dampfer hinter ihr verschwunden.

Der Kapitän hatte gehofft, durch das unsichtliche Wetter in der Zeit, wo die „Möwe“ mit dem andern Dampfer beschäftigt war, entfliehen zu können. Aber er hat nicht mit der Geschwindigkeit der „Möwe“ gerechnet. Sie jagt hinter ihm her, und bald ist er auch eingeholt. Er entpuppt sich als der englische Dampfer „Corbridge“, mit 4000 Tonnen Kohle an Bord.

Kohle, das ist eine Ladung, die die „Möwe“ selber nötig gebrauchen kann. Graf Dohna beschließt, die „Corbridge“ nicht zu versenken. Er schickt zwei Offiziere und die entsprechende Anzahl Mannschaft an Bord mit dem Befehl, sich an bestimmter Stelle später mit der „Möwe“ wieder zu treffen, damit die Kohlen übernommen werden.

Das ist der erste Kapererfolg, gleich ein Zwillingstüd, das die Kämpfer in beste Laune versetzt.

Da sich die englische Schifffahrt so sicher fühlt, ist der Dampferverkehr sehr lebhaft, und die „Möwe“ hat entsprechend zu tun. In schneller Reihenfolge werden in den nächsten Tagen vier weitere Schiffe versenkt. Darunter ist eins, der „Luthor“, der neben englischer Mannschaft 45 Jüder an Bord hat, die nun auf die „Möwe“ kommen.

In dem warmen Klima, in dem unsere Mannschaft sehr bei der schweren Arbeit des Kohlentrimmens für die Maschinen mitgenommen wird, sind die Jüder wertvolle Hilfskräfte. Sie müssen diese Arbeit jetzt verrichten. Sie tun das auch ganz gern. Auf ihre eigentlichen Herren, die Engländer, sind sie nicht besonders freundlich zu sprechen.

Am 15. Januar wird der Frachter „Ariadne“ versenkt. Kaum ist er in der Tiefe verschwunden, als schon wieder eine neue Rauchwolke am Himmel sichtbar wird. Es stellt sich bald heraus, daß es ein Passagierdampfer ist, der schneller zu sein scheint als die „Möwe“. Wahrscheinlich hat er auch Funkentelegraphie an Bord und kann durch seine Hilferufe englische Kreuzer herbeiziehen oder, falls er entkommt, die Anwesenheit dieser „Raub-Möwe“ verraten.

Eigentlich sollte der Kommandant der „Wöwe“ kein Passagierschiff angreifen, frühere Kreuzer hatten böse Erfahrungen damit gemacht. Der Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“ war durch einen großen Passagierdampfer, der tausend Passagiere an Bord hatte, den er hatte laufen lassen müssen, verraten worden.

Graf Dohna schreibt selbst humorvoll über seinen Entschluß, trotz all dieser Erwägungen dem Schiff nicht aus dem Weg zu gehen:

„Als Entschuldigung muß ich hier anführen, daß ich erst am Anfang meiner Karriere als Seeräuber, wie die Gegner mich freundlicherweise nannten, stand und nur ein leuchtendes Beispiel hatte: die „Emden“! Die „Emden“ hat wieder drei Schiffe versenkt, vier usw. „70 000 Tonnen“ — — das mußten wir auch erreichen! Also Vorsatz bleibt Vorsatz, erst mal ran!“

Also geht er ran wie der junge Prinz von Homburg und hat ebensoviele Glück.

Die „Appam“, ein schönes Schiff von 7800 Tonnen, stoppt sofort auf Befehl, nachdem die „Wöwe“ plötzlich ihre drohende Breitseite mit Kanonen und Torpedorohren gezeigt hat. Auf dem englischen Schiff rennt alles aufgereggt durcheinander, man erkennt auch einige englische Uniformen, die teils dem Heer, teils der Marine angehören. Dazwischen ist aber eine kleine Gruppe, die höchst vergnügt mit den Taschentüchern winkt.

Die „Wöwe“ läßt ihre Boote herab, das Prisenskommando geht an Bord der „Appam“. Da stellt es sich heraus, daß 20 Deutsche mit 3 Frauen als Zivilgefangene an Bord sind und 8 Kriegsgefangene von der Schutztruppe in Kamerun. Das gibt ein Händeschütteln und ein Erzählen zwischen den Landsleuten, den Befreiern und den Befreiteten. Mit strahlenden Gesichtern sitzen sie am Abend in der Offiziersmesse und hören und plaudern selber und feiern den denkwürdigen Glückszufall mit Sekt und einem „Hurra“ auf Deutschland und seine Marine.

Auf der „Appam“ sind 148 Mann Besatzung und 180 Passa-

glere, darunter der Gouverneur der englischen Kolonie Liberia. Die „Röwe“ nimmt von der „Appam“ 54 Gefangene und nochmals 104 Inder an Bord. Im übrigen werden die Deutschen wieder auf die „Appam“ gebracht, wo sie zusammen mit einer entsprechenden Besatzung von der „Röwe“ die Bewachungsmannschaft für die Engländer bilden. Zum Führer der „Appam“ wird der Leutnant zur See d. R. Berg bestimmt. Die „Appam“ erhält Befehl, der „Röwe“ in bestimmtem Abstand zu folgen, um später weitere Gefangene aufzunehmen. Sie mehren sich zu stark durch die vielen gekaperten Schiffe.

So geht der Kurs weiter auf die Kanaren zu. Das Wetter ist schön, die Luft weich und geschwängert mit dem Blütenduft der zauberhaften Inseln, der einige hundert Seemeilen weit in den Ozean hinauszieht.

Es geht südwärts. Der Abend kommt. Friedlich und still dehnt sich die blaue Welte des Meeres, das sich wie atmend hebt und senkt in langen, gleichmäßigen Wellen. Gern würden auch Führer und Mannschaft des deutschen Hilfskreuzers sich diesem Frieden hingeben, aber der Feind will es nicht. Deutschland ist bedroht, die Heimat ist umringt. Auf den Meeren bemüht sich der Feind, ringsum den eisernen Ring um Deutschland zu vervollkommen, um Deutschland zu vernichten. Das darf nicht sein! Darum muß die „Röwe“ Tag und Nacht nach Beute spähen, damit sie nicht selbst zur Beute wird. Sie ist der vorgeschobenste Posten Deutschlands, das um Sein oder Nichtsein kämpft.

Wieder taucht eine Rauchwolke am Horizont auf. Aber es wird Nacht, bis die „Röwe“ den Dampfer eingeholt hat. Die „Appam“ erhält Befehl, jetzt gestoppt liegenzubleiben.

Die „Röwe“ nähert sich dem ankommenden Dampfer und fragt durch Lichtsignale mit der Morfrelampe hinüber, wie er heißt. Aber der Kapitän drüben ist mißtrauisch, er will erst wissen, wie die „Röwe“ heißt. Die gibt ihm den Namen des zuletzt von ihr versenkten Dampfers „Luthor“ an. Da entschließt sich endlich der feindliche Kapitän, zu antworten: „Elan Mc-

Lavish". Auf der „Röwe“ freut man sich, daß es wieder ein feindlicher Dampfer ist.

Sofort wird der Befehl zum Stoppen gegeben und der übliche Schuß vor den Bug gesandt.

„Elan McTavish“ funkt um Hilfe, statt zu stoppen, und dreht so hoch auf wie möglich, um der „Röwe“ zu entkommen. Da gibt der Graf den Befehl, auf die Funkstation zu feuern. Die Schiffe haben sich jetzt bis auf 300 m einander genähert.

Gleich der erste Schuß des deutschen Schiffes sßt, aber der Engländer ist ein zäher Bursche. Er erwidert das Feuer, die Granaten pfeifen über das Deck der „Röwe“. Doch er hat schlechte Artilleristen, er trifft nicht.

Nun gibt das deutsche Schiff auf die „Elan McTavish“ Schnellfeuer ab, Schuß auf Schuß sßt. Bald darauf ergibt sich der Dampfer, der an einigen Stellen zu brennen begonnen hat. Flammen und Qualm ziehen über das Meer, das den roten Schein widerspiegelt, an Deck einen Haufen gänzlich verstörter Menschen, der aufgeregter hin und her hastet, und einige Boote, die der „Röwe“ zustreben, beleuchtet.

Die schöne, große „Elan McTavish“, die so sicher und selbstbewußt ihres Weges zog und den deutschen Gegner unterschätzte, hat starke Schlagseite durch Schüsse in die Wasserlinie. Sie ist ein guter Fang, denn sie ist beinahe 6000 Tonnen groß und hat wertvolle Ladung, Leder, Pelze, Wolle, Gummi aus Australien für ungefähr 10 Millionen Mark an Bord.

Auch hier hat die „Röwe“ wieder ungewöhnliches Glück gehabt. Dem englischen Funker war es noch gelungen, ein Notsignal mit genauer Angabe des Standortes abzugeben. Das Radiogramm war auch von dem nicht sehr entfernten englischen Kreuzer „Essex“ aufgenommen worden, aber durch die Niederlichkeit des dortigen Funkers wurde vergessen, es dem Deckoffizier vom Dienst weiterzugeben.

Wäre das geschehen, so wäre bestimmt das gesamte englische Geschwader der dortigen Gegend zur Jagd nach der „Röwe“

aufgebrochen. Dann wäre die kühne, kleine „Röwe“ Englands Beute geworden. Aber ein Wunder bewahrte sie vor diesem Geschick.

Nach zwei Stunden geht die „Clan McTavish“ in die Tiefe. Sie sackt gleichmäßig tiefer, bis sie plötzlich mit einem Riesenruck sich senkrecht aufstellt und mit donnerndem Brausen, den Bug voran, von der Oberfläche des Meeres verschwindet.

Auf der „Uppam“ hatten die beiden Parteien mit großer Erregung auf den Ausgang des Kampfes gewartet. Würde er zugunsten Englands oder Deutschlands ausgehen? Sie sahen im Dunkel nur Schüsse aufblitzen, hörten das Donnern der Geschütze, ohne zu wissen, wer feuerte, wer getroffen wurde. Man glaubte, das heftig feuernde Schiff sei ein englischer Kreuzer, das brennende die „Röwe“. Jetzt ist die Enttäuschung, aber auch der Respekt bei den Engländern um so größer, die Begeisterung unserer Landsleute um so stärker.

Am nächsten Tage wird die genaue Durchsuchung der „Uppam“, die ein großes Schiff ist, beendet. Da macht man noch einen besonderen Fund. In dem Safe in der Kapitänskajüte finden sich Goldbarren im Werte von annähernd einer Million Mark. Die Goldbarren wandern an Bord der „Röwe“.

Durch die Hände der Raperoffiziere gingen im Laufe des Krieges ungeheure Werte. Aber diese Männer waren frei von jeder Versuchung nach dem Besitz von Gold und Gut.

Leutnant zur See Berg erhält als Führer der „Uppam“ den Auftrag, sie mit 400 Mann Gefangenen nach Amerika zu bringen, das damals noch neutral war. Als deutsche Mannschaft werden ihm 20 Mann von der „Röwe“ mitgegeben und die 17 Deutschen, die vordem auf ihr waren. Berg hat den Befehl, beim geringsten Widerstand der Engländer die „Uppam“ sofort zu versenken, die mit stets bereiten Sprengpatronen fährt. Den Engländern wird das mitgeteilt.

Leutnant Berg und seine Mannschaft haben diese schwere Aufgabe ohne Zwischenfall gelöst. Obwohl englische Kreuzer vor der amerikanischen Küste kreuzten, erreichte er seinen Bestimmungsort

ort Newport-News unangefochten. Das Aufsehen in Amerika und in der übrigen Welt, das die Ankunft dieses Schiffes unter deutscher Führung machte, war ungeheuer. Leider drehte sich später der Spieß abermals um, die Engländer kamen frei als die Verbündeten Amerikas, die Deutschen wurden als Gefangene bis nach Beendigung des Krieges dort behalten.

Die „Möwe“ ist allein. Sie macht sich auf den Weg, die „Corbridge“, ihren Kohlendampfer, zu treffen, den der Kriegslotse Badewitz führt.

Der Kurs geht weiter nach Süden, die Sonne brennt immer heißer, das Klima wird immer tropischer. In dieses Klima passen die Inder, denen in der Hitze auch das Arbeiten nicht schwer wird. Sie geben ein malerisches Bild ab, diese wenig bekleideten, bronzenen Gestalten, die sich mit bewusster Anmut und Würde bewegen. Ein eigenartiges Bild sind ihre bunten, leuchtenden Turbane zwischen den Uniformen unserer deutschen Mannschaft, mit der sie sich sehr gut vertragen. Der Führer dieser Inder, den sie den Sarang nennen, erklärte dem Grafen Dohna, daß sie Mohammedaner seien und sich als Freunde Deutschlands empfänden, das Schulter an Schulter mit der Türkei kämpfe, sie seien Feinde Englands.

Das Wichtigste sind für sie allerdings ihre religiösen Übungen, die sie zur vorgeschriebenen Zeit ausführen, unbeirrt durch jegliche Arbeit, mag sie noch so dringend sein. Ihre Nahrung besteht aus Hammel und Reis, die sie sich nie überessen. Ihr Sarang erklärte, sie seien zu jedem Dienst bereit, aber sie müßten ihren Reis bekommen, sonst müßten sie sterben.

Es war natürlich nicht immer möglich, ihnen den Reis zu beschaffen. Aber es wurde bei jedem gekaperten Schiff besonders danach gefahndet. Sie mußten sich später auch ohne Reis behelfen und sind nicht gestorben. Sie sind vor allem in jener schweren Zeit in dem tropischen Klima eine große Hilfe für die „Möwe“-Leute gewesen.

Um 28. Januar 1916 trifft die „Möwe“ an der verabredeten Stelle mit der „Corbridge“ wieder zusammen. Der Kommandant



der „Möwe“ hat sich ein eigenartiges und gutes Versteck ausgesucht, um in Ruhe die Übernahme der Kohlen zu bewerkstelligen. Er hat die Mündung des gewaltigsten Stromes der Erde, des Amazonenstromes, dazu ausersehen.

Der Riesenstrom bildet ein mächtiges, weitverzweigtes, unübersehbares Delta. Die Arme gelten für die Hochseeschifffahrt als unpassierbar wegen der Sandbänke, die ihnen quer vorgelegt sind. Aus diesem Grund braucht man auch keine englischen Kreuzer hier zu fürchten. Ein englisches Seehandbuch warnt vor Benutzung dieser Fahrstraßen, eine Anweisung, die allerdings schon fünfzig Jahre alt ist. Der Graf glaubt daher nur seiner eigenen Erfahrung. Er sucht eine Fahrrinne in der immer flacher werdenden Mündung, die er ganz langsam hinaufdampft. Die „Corbridge“ folgt. Nur noch einige Zentimeter Wasser unter dem Kiel ergibt die Lotung. Falls die Ebbe kommt, würde man vollständig auf dem Trocknen sitzen. Das wäre wahrscheinlich auch nicht schlimm gewesen, denn der Feind war fern, und die Flut hätte die Schiffe von dem glatten Sand unbeschädigt wieder heruntergehoben. Doch es wird tatsächlich eine Fahrrinne entdeckt, die schnell immer tiefer wird. Mit Bolldampf geht es weiter hinein flußaufwärts bis um die nächste Biegung, die gegen Sicht vom Meere schützt und einen einigermaßen guten Ankerplatz verspricht, da die Strömung bei wechselnden Gezeiten außerordentlich heftig sein soll.

Die Ufer sind flach, aber mit Palmen bewachsen, die ihre grünen Fächer im Winde hin und her schwingen. Mangroven, die auf einem Labyrinth sichtbarer Wurzeln stehen, reichen noch ein Stück in den Fluß hinein, als könnten sie ihm nicht nah genug sein. Zahlreiche Vögel, vor allem Flamingos mit rosa Gefieder, stolzieren umher, Papageien und Affen schreien.

So dicht wie möglich werden „Möwe“ und „Corbridge“ am Ufer festgemacht, die beiden Schiffe Rumpf an Rumpf liegend. Dann beginnt das schwarze, schwere Geschäft des Kohlens. Allen ist es klar, daß man diese Sache aus Sicherheitsgründen so schnell wie möglich hinter sich bringen muß. Denn wenn wider

alles Erwarten der Feind die „Wöwe“ hier entdeckt oder sie hier verraten wird, so sitzt sie in einer unentrinnbaren Mausefalle.

Mit größter Energie und Feuereifer ist die Mannschaft bei der Arbeit und das bei einer Hitze, wo einem, auch ohne daß man sich bewegt, der Schweiß am Körper herunterläuft. Vom Morgendämmern bis in die Nacht hinein schwingen die großen Kohlenschütten vollgeschaufelt von der „Corbridge“ zur „Wöwe“.

Da, mitten in der Arbeit, fangen bei beginnender Flut beide Schiffe an zu treiben. Alle vier Anker sind losgerissen. „Wöwe“ und „Corbridge“ müssen schleunigst ihre Vereiningung unterbrechen und zwei Stunden lang gegen den Strom andampfen. Diese Störung wiederholt sich alle 12 Stunden. Aber dann liegen sie wieder Seite an Seite, und die Kohlenhaufen wandern von neuem. Der schwarze Staub wallt auf, dringt durch jede Fuge, jedes Schlüßelloch, Mensch und Schiff scheinen in ein Kohlenbergwerk hinabgetaucht zu sein. Dazu ununterbrochener Lärm der Winschen, der Schaufeln, der Kommandorufe. Aber es geht alles vorzüglich.

Drei Tage lang dauert das Kohlen. 1000 Tonnen sind dann aus der „Corbridge“ übernommen.

Die Anker gehen auf, die Straße ist frei. Draußen vor der Mündung wird dann die „Corbridge“, die ihren Zweck erfüllt hat, versenkt.

Die „Wöwe“ wäscht sich den schwarzen Staub aus dem Gefieder und späht dann nach neuen Taten aus.

Mittlerweile ist aber die „Appam“ in Amerika angekommen, das Inkognito der „Wöwe“ ist damit gelüftet, und es sind Warnungen an alle Schiffe ergangen, sich vor ihr zu schützen. Das spürt Graf Dohna, als er wieder eine Gegend erreicht, wo sonst lebhaftester Dampferverkehr herrscht. Vier Tage kreuzt die „Wöwe“ auf dem Ocean umher, ohne eine Rauchwolke in Sicht zu bekommen.

Dann aber stürzt sie sich auf einen dicken Belgier, die „Luxemburg“, einen größeren Dampfer mit 6000 Tonnen Kohle Ladung. Er wird versenkt. Seine Mannschaft bildet ein rechtes Völker-

gemisch. Es sind hauptsächlich Neutrale, vor allem Griechen und Spanier, die mit ihren Mandolinen, Gitarren, mit Affen, Papageien und Hunden sehr vergnügt an Bord der „Möwe“ kommen. Sie sind glücklich über die Erlaubnis, ihre Lieblinge mitbringen zu dürfen. Sie sind im Gegensatz zu den Feinden gar nicht ungehalten, den deutschen Hilfskreuzer kennenzulernen. Sie bitten darum, daß man sie getrennt von den Engländern und unsern andern Gegnern unterbringt. Das geschieht, sie dürfen sich auch freier bewegen als die Gefangenen. Als die „Luxemburg“, ihr Schiff, verflukt, sehen sie lachend zu. Ihre Erfahrungen an Bord müssen nicht gut gewesen sein.

Unter den Spaniern ist ein Koch, ein kleines, dickes Männchen. Da die Schiffskost verständlicherweise an Bord eines Kriegsschiffes, zumal wenn es so lange unterwegs ist, recht eintönig wird, wurde der spanische Koch engagiert. Er fühlt sich sehr geehrt durch dieses Vertrauen zu seinem Können. Und zu beiderseitiger Zufriedenheit wurde S. M. S. „Möwe“ acht Tage lang spanisch verpflegt.

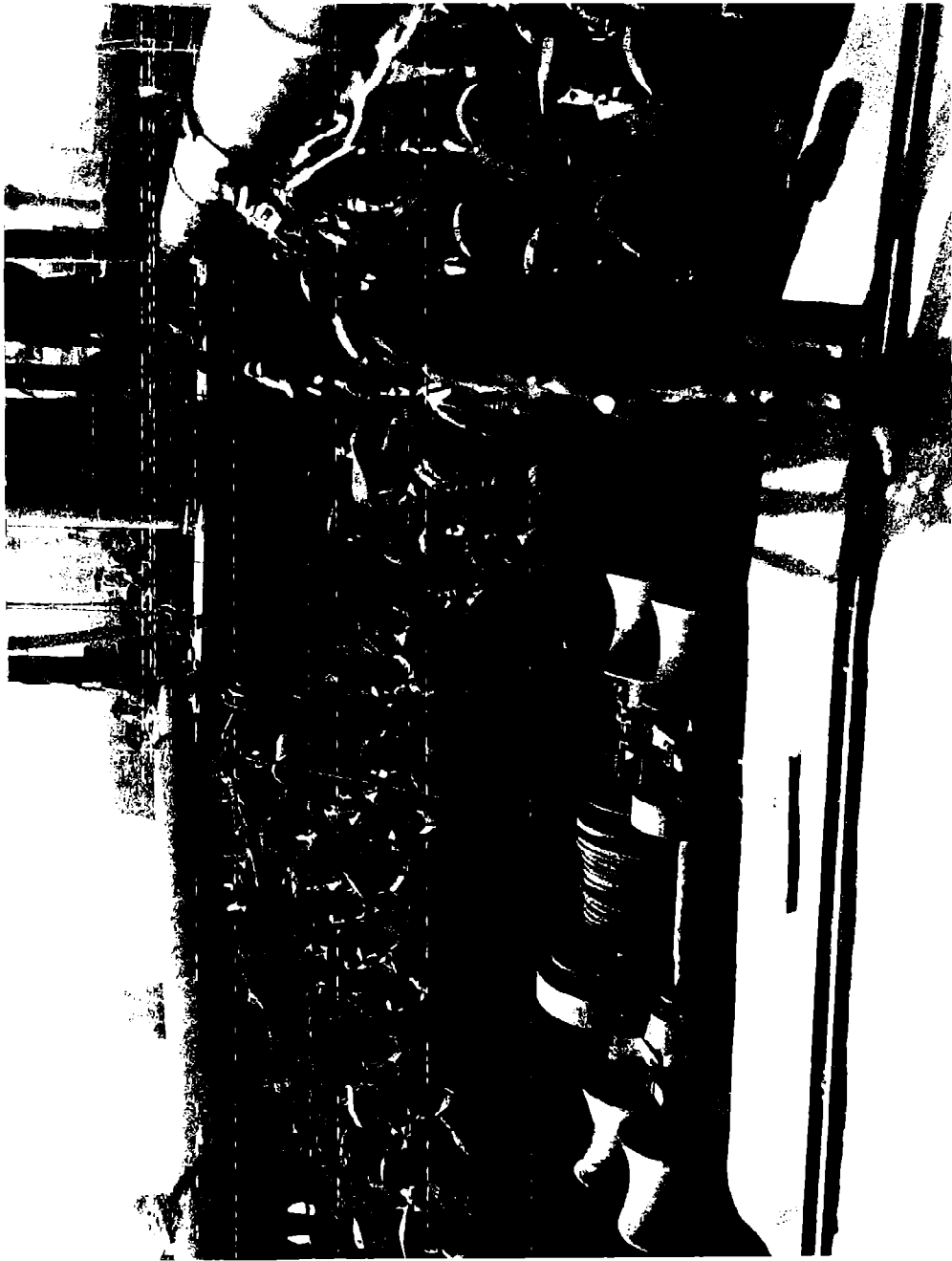
Den Sonntag nennt Graf Dohna seinen „Glückstag“, am Sonntag gelingen ihm die besten Sachen. So fängt die „Möwe“ an einem Sonntag einen offenen englischen Funkpruch des Dampfers „Flamenco“ auf, daß er während der Nacht fünfzig Seemeilen westlich Fernando di Noronha passieren wird. Natürlich ist die „Möwe“ zur Stelle und läßt mit abgeblendeten Lichtern den Dampfer dicht an sich herankommen.

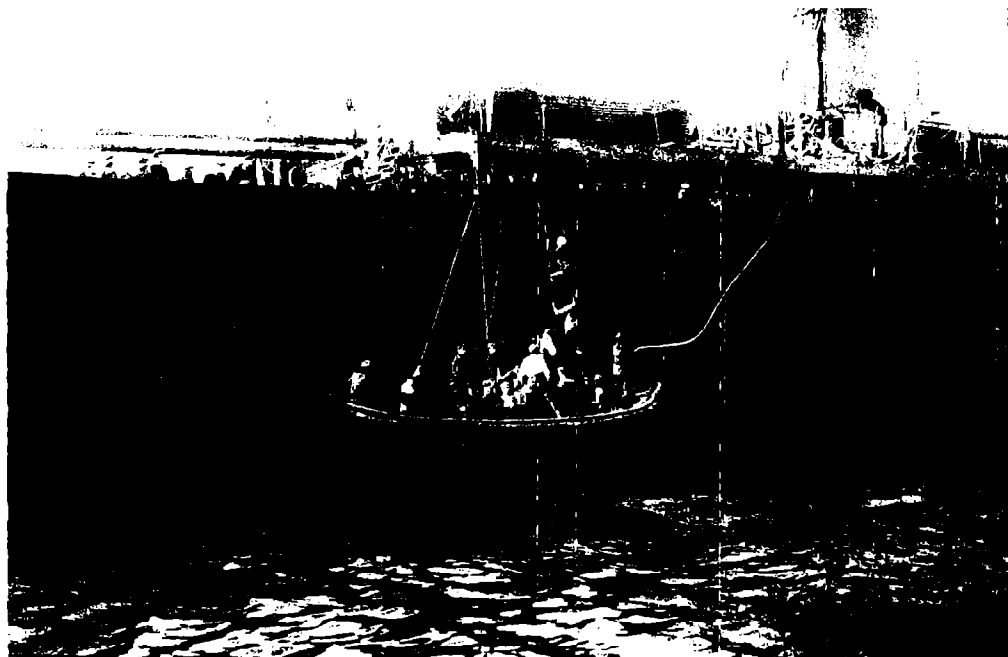
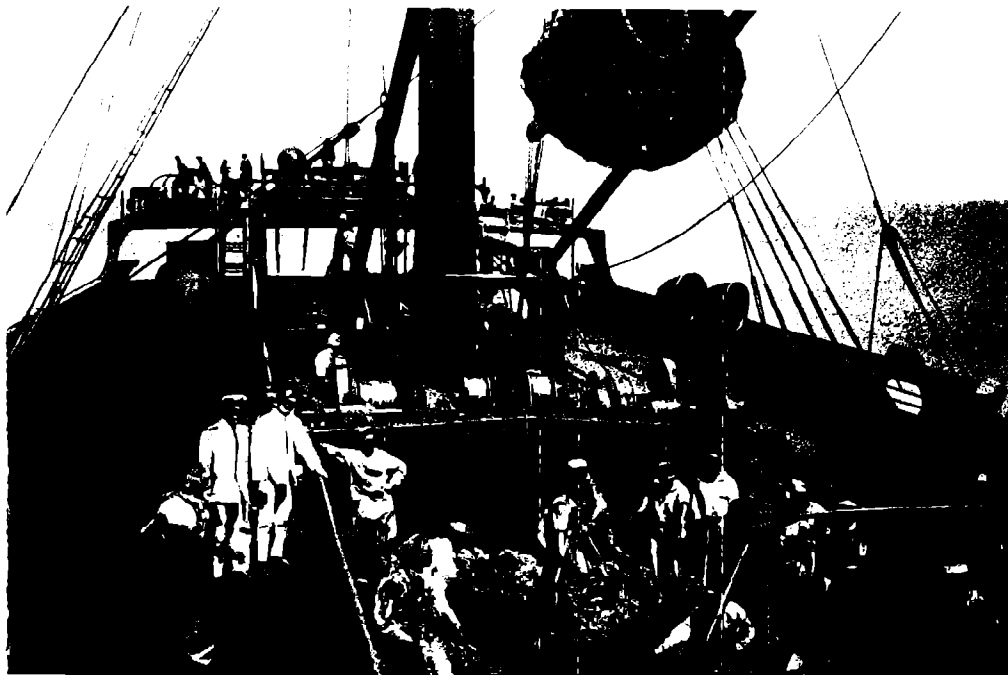
Als er sich entdeckt sieht, gibt er sofort durch seine Funkstation Hilferufe ab, die aber ebenso schnell von der F. L. Station der „Möwe“ gestört werden und ihr Ziel nicht erreichen. Dafür fährt aber krachend eine Granate in die Funkbude des „Flamenco“, die sogleich in Flammen aufgeht.

Der Dampfer brennt, und die englische Mannschaft verläßt schleunigst ihr Schiff. Dabei kentert ein Boot, und zwanzig Mann stürzen ins Meer, das hier von Haifischen, den verhaßtesten Feinden aller Seeleute, wimmelt.

Eiligst versucht man die Mannschaft des gekenterten Bootes

Graf Dohna-  
Schlobien  
spricht  
zu feiner  
Mannschaft





Rohsentrimmen der „Möwe“

Die „Möwe“ nimmt die Besatzung eines Prisen dampfers an Bord

zu retten. Es gelingt bis auf einen, den man längere Zeit vergeblich sucht. Die immer unter der Oberfläche lauerten gierigen Menschenfresser haben ihn geholt.

Im Gegensatz zu den vergnügten Griechen und Spaniern zeigt sich an einem englischen Schiffsjungen, der von den „Röwe“-Leuten aus dem Wasser gezogen wird, die bössartige Verleumdung der feindlichen Zeitungen. Das erste, was der dumme Junge tut, nachdem er tropfnaß im Boote sitzt: er bittet um sein Leben.

Von dem Kapitän des Dampfers erfährt Graf Dohna, daß er in der Nacht dicht an dem englischen Kreuzer „Glasgow“ vorübergedampft ist. Beide haben nichts voneinander gemerkt.

Das Dohnasche Glück.

Dann ist tagelang der Ozean leer. — Es ist Sonntag, auch heute den ganzen Tag kein Mast, kein Segel, keine graubraune Wolke über dem Horizont, die einen Dampfer ankündigt. Endlich gegen Abend erscheint sie doch in der Ferne. Sogleich beginnt die Jagd.

Das Schiff kommt auf Gegenturs näher. Es ist unterdessen ganz dunkel geworden. Die „Röwe“ fragt also durch Lichtsignal mit der Morfelampe nach dem Namen. Es gibt ihn an als „Heraclea“.

Alle Schiffe sind im Lloyds Register eingetragen. Dieser jedoch ist nicht darin zu finden. Also stimmt etwas nicht.

Natürlich begnügt sich Graf Dohna nicht mit einer solchen Antwort. Er rückt dem Frachter näher auf den Leib. Auf wiederholte Fragen morst er unverständliche Antworten. Darauf erhält er Befehl, sofort zu stoppen. Das tut er. Die „Röwe“ setzt ein Boot aus, um ihn zu untersuchen.

Da geht er plötzlich mit Volldampf los und sendet den Morsepruch: „Good night.“

Das geht zu weit für Graf Dohna. Er schießt ihm die übliche Granate vor den Bug. Darauf antwortet der olle englische Kaptn, der kaltes Blut und genug Humor hat:

„What did you shoot at?“

Da gab es etwas zu lachen. Es stellt sich dann heraus, daß das Schiff ein alter Kasten ist, der höchstens acht Seemeilen laufen kann und „Westburne“ heißt. Er hat Kohlen an Bord.

„Gerade der olle Pott will uns davonlaufen.“

Während die Besatzung der „Westburne“ an Bord der „Möwe“ klettert, taucht ein weißes Licht auf: wieder ein Dampfer.

Die „Möwe“ folgt ihm und hat ihn um fünf Uhr früh eingeholt. Es ist der Engländer „Horace“ mit wertvoller Ladung: Wolle, Fleisch, Getreide. Graf Dohna hätte ihn gern nach Deutschland geschickt, wo die Ladung hochwillkommen gewesen wäre, aber das Schiff hat zu wenig Kohlen an Bord. So wird nach Übernahme der Besatzung die „Horace“ versenkt.

Inzwischen haben sich wieder zuviel Gefangene angesammelt, so wird die „Westburne“ zum Gefangenenschiff bestimmt und Leutnant zur See Badewitz, der gleiche, der die „Corbridge“ führte, wird ihr Kommandant. 180 Gefangene erhält er als lebende Fracht. Sie müssen sich auf dem alten Kohlenkasten so gut wie möglich einrichten. Über die Gefangenen verabschiedeten sich beim Grafen Dohna, einmal mit dem Versprechen, Disziplin zu halten, das andere Mal mit dem Dank dafür, daß sie an Bord der „Möwe“ so menschlich behandelt wurden.

Selbstverständlich hat Badewitz den Befehl, beim geringsten Zeichen von Meuterei seitens der Gefangenen die „Westburne“ sofort zu sprengen.

Badewitz bringt die alte „Westburne“ wie befohlen nach Santa Cruz mit wehender deutscher Flagge. Im Hafen liegt der englische Kreuzer „Cutlej“. Die „Westburne“ geht ebenfalls vor Anker. Sie erhält aber von der spanischen Behörde den Befehl, den Hafen binnen vierundzwanzig Stunden zu verlassen. Der englische Kreuzer legt sich vor dem Hafen auf die Lauer, um die „Westburne“ den tapferen Leuten wieder abzunehmen. Aber Badewitz weiß, was er zu tun hat. Er dampft aus dem inneren Hafen heraus, geht aber doch innerhalb der Territorialgewässer von neuem vor Anker. Hier versenkt er das englische Schiff vor

der Nase der Engländer. Er und seine Leute werden von den Spaniern interniert. Aber ihm gelingt in raffinierter Verkleidung die Flucht in die Heimat. —

Es ist gegen Ende Februar 1916 geworden, die „Möwe“ hat sich allmählich wieder mehr dem nördlichen Teil des Atlantik genähert. Der Graf denkt daran, den Durchbruch durch die Blockade zur Rückkehr in die Heimat wieder zu versuchen. Erst das ist höchster Triumph, das Schiff zurück nach Deutschland zu bringen.

Am 22. Februar wird der französische Dampfer „Maroni“, der noch nicht lange Bordeaux verlassen hat, aufgebracht. Er hat unter anderem 50000 Flaschen Champagner an Bord!

„Wenn die geborgen werden könnten“, denkt man auf der „Möwe“. Aber sie sind so in der untersten Ladung vergraben — warum nur? —, daß man darauf verzichten muß. Die „Maroni“ wird wie ihre Vorgänger versenkt.

Das Interessanteste sind die neuen Zeitungsnachrichten, die der französische Dampfer an Bord hat. Da sind auch Artikel über die „Möwe“ darin. Obwohl die „Uppam“ nun seit einiger Zeit in Amerika angekommen war, sind die Angaben über die technische Ausrüstung der „Möwe“ sehr stark übertrieben. In den französischen Zeitungen heißt es über den Seehelden, den Kommandanten der „Möwe“: „Pirat“ und „aufhängen am höchsten Mast.“

Erst mal fangen!

Am 25. Februar wird ein Funkpruch besonders für die „Möwe“ aus Nauen aufgefangen. Kommandant und Mannschaft wird in Anerkennung das E.R. verliehen.

Am gleichen Tage wird der letzte Dampfer auf dieser Reise gekapert, da sich die „Möwe“ schon so stark den nördlichen Gewässern genähert hat, daß sie ohne Gefahr der Entdeckung es ferner nicht mehr wagen darf; es ist die „Saxon Prince“, die Baumwolle und Stahl zu Kriegszwecken nach England bringen soll.

Es gibt nur noch einen Gedanken auf der „Möwe“:



heimwärts. Vom Kommandanten angefangen bis zum jüngsten Matrosen gehen Wunsch, Wille und Sehnsucht heimwärts nach Deutschland.

Wird es gelingen?

Die „Möwe“ dampft nach Norden. Es ist Ende Februar, sie steht schon in der Höhe von England, nur viele hundert Seemeilen westlich davon. Graf Dohna will Island ansteuern, um in großem Bogen England zu umgehen, da muß ihm der Ingenieur melden, daß zwei Kessel leck sind und unbedingt repariert werden müssen. Das ist eine schlimme Nachricht, das bedeutet, daß statt fünfzehn Seemeilen nur acht gelaufen werden können. Aber die „Möwe“ braucht gerade jetzt ihre ganze Schnelligkeit, wenn sie nur ein wenig die ernste Hoffnung haben will, Deutschland zu erreichen. Am 4. März ist Neumond. Unbedingt müssen die Neumondnächte dazu benutzt werden, um die Gefahrzone in der Nordsee zu durchlaufen. Die Sorge legt sich wie ein großer, vielarmiger Polyp über das Schiff.

Es gehen drei kostbare Tage verloren. Das Feuer muß unter den defekten Kesseln gelöscht werden, es muß neu entfacht werden. Aber keine Schwäche kommt auf. Das Maschinenspersonal ist genau so tüchtig wie jeder an Bord. In der kürzestmöglichen Zeit ist die Reparatur beendet.

Der Kommandant biegt nun nach Osten ab, um die dunklen Nächte als Hilfe zu haben. Mitten zwischen Island und den Färöer-Inseln geht jetzt der Kurs. Die „Möwe“ läuft ständig höchste Fahrt. Immer wieder hebt Graf Dohna das Glas an die Augen, die Offiziere tun es ihm nach, und die Mannschaft späht mit den unbewaffneten, oft adlerhaft scharfen Augen. Keine Rauchwolke entgeht der „Möwe“, wenn sie auch noch so fein ist. Wurde vor kurzem auf jeden Rauch Jagd gemacht, so wird ihm jetzt ausgewichen. Die „Möwe“ selbst fährt unter Vermeidung fast jeder Rauchentwicklung. Das ist wieder ein hartes Stück Arbeit für die Heizer. Sie müssen der Maschine genügend Hitze geben, ohne in den Schloten zu viel Luft machen zu können.

Der Wind ist auf leichten Sturm aufgewachsen, die Wogen

laufen schwarzgrün und mit weißem Gezisch hinter dem deutschen Schiff her.

Da kommen an Backbord und an Steuerbord dünne Rauchsäulen in Sicht. Die Bewachtungsschiffe? Wird die „Möwe“ entdeckt? Die Augen spähen, die Herzen klopfen.

Es gelingt. Ungesehen schleicht sich der kleine, aber so gefährliche und erfolgreiche Hilfskreuzer an den Feinden vorbei. Die schaukeln durch die in dieser Gegend fast immer stürmische See, wo sie jahraus jahrein auf deutsche Blockadebrecher, auf deutsche U-Boote lauern. Das schwächt allmählich die Aufmerksamkeit, gerade das aber bringt das Verhängnis. Plötzlich ist das deutsche U-Boot da, und es fliegt ein schneller Torpedo. —

Starker Funkverkehr zeigt der „Möwe“, daß die Bewachtungslinien schwer besetzt sind, aber er ist eine große Hilfe. Es gelingt, einige Sprüche von englischen Kriegsschiffen zu entziffern, wodurch wieder ein Ausweichen und Finden des sichersten Kurses möglich wird.

In der Nacht vom 1. zum 2. März wird Uvår-Feuer an Norwegens Küste gesichtet. Das erste Aufatmen geht durch das Schiff. Manch dankbarer Blick streift die Kommandobrücke. Im Mannschaftslogis heißt es:

„Das hat der Alte gut gemacht.“

Und der Führer dieses Schiffes, was denkt, was empfindet er?

„Es sind herrliche Minuten für jeden von uns. Nach langen Wochen die erste Aussicht auf ein Glück, an das zu denken wir kaum gewagt hatten! Wie hatte doch mein Freund gesagt? ‚Bestenfalls wirst du interniert!‘ Und nun scheint es beinahe, als sollte es doch glücken! Solchen Gedanken lasse ich aber nicht zu großen Spielraum, da gerade jetzt die gespannteste Aufmerksamkeit notwendig ist, nur ein kurzer Gedankenseitensprung in die Helmat war der Sehnsucht erlaubt.“

Am 3. März steht die „Möwe“ schon am Skagerrak, das ist die letzte Gefahrzone. Um 3 Uhr 45 Meldung, daß eine ganze Anzahl Rauchwolken in Sicht sind. Das bedeutet nichts Gutes.

Bald stellt es sich heraus, es sind sechs größere Kreuzer und eine Anzahl Zerstörer, die mit hoher Fahrt auf England zulaufen. Wenn jetzt ein Zerstörer zur Untersuchung des Frachtdampfers abgeschickt wird, dann, tapfere „Möwe“, hat dein letztes Stündlein geschlagen. Es geschieht nicht. Das Dohnasche Glück lebt.

Es ist Nacht. Stockfinster, Neumond. Die „Möwe“ rauscht durch die Nordsee, Kurs Heimat. Horns-Riff wird angesteuert. Da plötzlich schießt ganz in der Nähe des Schiffes der weiße Feuerstern einer Rakete auf.

Was ist das? Alarm? Aber das ist nicht nötig. An Bord ist alles wach, überwach. Wache Augen starren in qualvoller Spannung in das Dunkel. Aber nichts ereignet sich. Kein Rumpf taucht auf, kein Lichtsignal wiederholt sich. Wieder geht ein Aufatmen durch das Schiff.

Dann folgt gegen Morgen der große, unaussprechliche Jubel: Daheim!

In heimischen Gewässern. Das Wunderbare ist gelungen. Die deutsche Flotte begrüßt als erste ihre „Möwe“. Die stolzen Schiffe liegen in langer Linie auf der Reede in Wilhelmshaven vor Anker. Mit schäumender Bugwelle steuert die glückhafte „Möwe“ an ihnen vorbei. Die Hurrarufe und der Jubel nehmen kein Ende. Es ist ein unvergleichlicher Triumphzug. Begeisterte und staunende Blicke folgen der „Möwe“, denn sie bietet einen abenteuerlichen Anblick. Auf dem Achterdeck steht dichtgedrängt ein bunter Menschenknäuel. Über hundert Jnder haben ihre gelben, weißen und roten Turbane vom Kopf gerissen und schwenken die langen Turbantücher begeistert durch die Luft.

Um vier Uhr kann die „Möwe“ endlich die Anker fallen lassen. Heimat!

Ein Freudenrausch erfasst die tapferen Heimkehrer, er wird noch gesteigert durch den Jubel der wartenden Menge.

## Die zweite Fahrt der „Möwe“

Im Juli 1916 war die „Möwe“ so weit überholt, daß sie wieder fahrbereit war. Sie erschien vorläufig aber nicht als „Möwe“, sondern machte ihre Fahrten in der Ost- und Nordsee als „Bineta“. Da man immer mit Spionage und leider auch mit Verräterei rechnen mußte, wurde der alte Name nicht erwähnt, und Graf Dohna ließ noch obendrein Gerüchte verbreiten, daß die Kessel und Maschinen der „Bineta“ in so schlechtem Zustand seien, daß an große Fahrt nicht zu denken sei.

Eine ganze Reihe solcher Fahrten verlief ereignislos, erfüllte aber insofern ihren Zweck, als sie die Mannschaft wieder zu ihrer alten schlagkräftigen, gestählten Fertigkeit brachte. Die letzte dieser „Übungsfahrten“ entschleierte dann aber doch die tieferen Absichten des Kommandanten:

Zwei Tage kreuzt die „Bineta“ in der Nähe der norwegischen Küste, in der stillen Hoffnung, ein unvorsichtiges Schiff, das sich aus den Territorialgewässern herauswagt, kapern zu können. Aber alles dampft und segelt ängstlich an der Küste entlang. Gegen Abend legt sich das schwarze Schiff in einer Bucht ins Versteck, wie der Jäger, der darauf lauert, daß der Bock auf die Wiese heraustritt. Die Mitte der Bucht liegt nämlich schon außerhalb der Hoheitszone.

Wahrhaftig, da kommt ein großer Steamer, der den Weg hier abschneiden zu können meint, mitten über das Wasser. Die „Bineta“, die zeigt, daß sie doch die „alte Möwe“ geblieben ist, schleßt mit höchster Fahrt auf ihn los und gibt, in seine Nähe gekommen, den Befehl, sofort zu stoppen.

Jetzt erkennt der englische Kapitän seinen Fehler und sucht mit scharfer Wendung in die Nähe der Küste zu kommen. Doch es ist zu spät, schon ist der Deutsche heran. Das Schiff stoppt, der Prisenoffizier geht an Bord. Der Protest des Kapitäns, er sei in norwegischen Hoheitsgewässern, nutzt ihm nichts. Die aufmerksame norwegische Küstenbewachung kam auch uns einmal zugute: ein norwegisches Torpedoboot hatte den Vorgang beob-

achtet und stellte einwandfrei fest, daß die „Vineta“ die „Escimo“ im freien Wasser gekapert habe.

Stolz dampft die getarnte „Raub-Wöwe“ mit ihrer Beute, die sie nicht weit von den Bewachtungsschiffen Englands sich geholt hat, nach Swinemünde zurück.

Novemberstürme, graue Wolken, Regenschauer jagen klatschend und kalt über den deutschen Hafen und das schwarze Schiff, dessen Laufplanke aus seinem Leib zur Pier führt. Hin und wieder gehen Männer mit Handgepäck an Bord. In der Kajüte sitzt der Kommandant mit einigen Freunden. Heute geht es los. Da kommt auch schon der Läufer: „Der Erste Offizier läßt melden, Schiff klar zum Verholen!“

Die Schleppdampfer ziehen das große schwarze Schiff, dessen Schrauben nun langsam zu arbeiten beginnen, vom Pier fort. Die „Wöwe“ steuert der Nordsee entgegen.

Man wollte diesmal beim Durchbruch der Blockade sicher gehen. Es waren eine ganze Reihe U-Boote unterwegs, die von verschiedenen Punkten her Meldung über die englischen Blockadeschiffe machen sollten. Aber es gehen keine Nachrichten ein. Doch der Sturm tobt, und es ist Neumondnacht. Da muß man auf die Aufklärung von U-Booten und Luftschiffen verzichten und es eben wieder mit dem alten Schneid, dem alten Glück versuchen.

Der Sturm klatscht mit mächtigen Wellen gegen den Bug, er heult und pfeift in der Takelage, er rüttelt an dem Schiff, es ist ein Höllenzert.

Der Kommandant steht auf seiner Kommandobrücke, die Sinne wach bis zum äußersten, und denkt an die Vergangenheit und an die Zukunft: einmal ist es gut gegangen, der große Erfolg kam, er und seine Mannschaft haben für Deutschland Großes leisten dürfen. Jetzt wird es noch hundertmal schwerer sein. Denn die Engländer werden und müssen alles daran setzen, wenigstens dieses Mal den verhassten Feind, der ihren Handel und ihr Ansehen so schwer geschädigt hat, zu vernichten.

Jäh taucht aus dem schäumenden Dunkel der Wellenberge

ein kurzes Leuchtsignal auf. „Ah, ein deutsches U-Boot“, geht es erleichtert durch die Mannschaft, die ja nicht weiß, daß die Begegnung beabsichtigt ist. Das U-Boot hat vom Feinde nichts gesehen, es begleitet jetzt den schwarzen Frachtdampfer, der jeder Rauchwolke vorsichtig ausweicht, der sich, als hätte er ein „böses Gewissen“, durchs Rattegatt und Stagerrak schleicht. Der Sturm wird so schwer, daß der Begleiter bald zurückbleiben muß. Nicht lange, da blitzen Norwegens Lichter auf, und weiter geht es an der Küste entlang immer nach Norden durch den schweren, aber vor dem Feinde bergenden Sturm. Jetzt weiß auch die Mannschaft: „Möwe“ fliegt wieder in die Weite, es geht auf große Fahrt!

Am vierten Tage steht das Schiff südlich von Island, vor dem äußersten Blockadegürtel. Die F.L.-Station meldet plötzlich die Unterhaltung zweier englischer Wachtschiffe, die sich ihre Positionen und ihren Kurs mitteilen. Mehr braucht die „Möwe“ wirklich nicht, um ungesehen und ungestört den freien Ozean zu gewinnen. Bald wird die Welt wieder von ihr hören.

Am 1. Dezember 1916 kommt die erste Rauchwolke in Sicht, vor der die „Möwe“ nicht mehr ausweicht. Gegen Morgen des 2. Dezember ist der Dampfer eingeholt. Befehl zum Stoppen, Schuß vor den Bug. Als er nicht sogleich folgt, um Hilfe funkt, als wäre er schon am Sinken, kriegt er einige Schüsse in die Funkbude. Er will sogar mit seinem Heckgeschütz das Feuer erwidern, da hageln schon die 15er-Granaten mit tödlicher Treffsicherheit in sein Heck, die Bedienungsmannschaft stürzt davon. Die „Voltaire“, ein englischer Frachtdampfer, ergibt sich. Prisen- und Sprengkommando geht mit zwei Booten an Bord.

Ja, die „Möwe“ ist noch die alte.

Sie ist noch mit dem Schiff beschäftigt, da steigt wieder Rauch am Himmel auf. Mit größter Schnelligkeit wird die Sprengung des feindlichen Schiffes beendet. Als der andere Dampfer nähertkommt, der sich als Holländer entpuppt, ist die „Voltaire“ schon tief in den Wellen drin. Einige Boote treiben umher, die „Möwe“ tut so, als wäre sie gerade mit der Rettung

der Schiffbrüchigen beschäftigt. Beruhigt dampft der Holländer weiter.

Dieses Mal soll auf der belebtesten Dampferoute der Welt, zwischen London und New York, die Tätigkeit beginnen. Hier hat bisher noch kein Hilfskreuzer gejagt, deshalb kann man durch überraschendes Auftauchen sicher guten Erfolg erzielen und braucht vorerst noch nicht mit englischen Kreuzern zu rechnen.

Schon blinkt ein neues Licht auf in der Nacht. Am Morgen ist ein großer Dampfer, die „Samland“, dicht bei. Sie gehorcht auf das Signal: „Stoppen!“ sofort. Aber dann gibt es eine unangenehme Überraschung. An ihrer Bordwand zeigt sie ein großes Leinwandbild, auf dem in Riesenbuchstaben steht: „Belgien Relief“. Das heißt, sie ist eins von den Schiffen, die nach Vereinbarung mit der deutschen Regierung aus Amerika Proviant nach Belgien bringen dürfen. In Deutschland war damals schon die große Lebensmittelknappheit. So bedeutet es eine Entlastung für die Regierung, wenn sie nicht das eroberte Belgien auch zu versorgen hat.

Da nutzt also nichts, die „Samland“ mit 9000 Tonnen Gefrierfleisch muß die „Wöwe“ schweren Herzens ziehen lassen. Vorher wird die F.L.-Station zerstört, damit das Schiff nicht sogleich die Feinde alarmiert. Die „Samland“ braucht noch vier Tage, ehe sie in England ankommt. Diese Zeit muß genutzt werden.

Die Stimmung auf der Kommandobrücke und auf der Back ist gar nicht rosig. Dieser Track schien so vielversprechend, aber es ist außer der „Voltaire“ noch kein Schiff versenkt, die „Wöwe“ jetzt schon vierzehn Tage draußen.

Endlich taucht ein ganz leichter, grauer, kaum auszumachender Schleier über der Kimm auf. Er verschwindet aber bald wieder. Das muß doch ein Dampfer sein? Die „Wöwe“ geht auf äußerste Kraft, um ihn zu überholen und ihm entgegenzulaufen, so, als begegne sie ihm ganz zufällig. Alle Lüchtigkeit und Erfahrung eines bewährten Kommandanten ist notwendig, um dieses Wild richtig vor den Bug zu bekommen. Allmählich

zeigen sich vier Masten, ein schwarzer Schornstein taucht auf, und dann hebt sich der ebenfalls schwarze Rumpf heraus.

Während die „Möwe“ auf das Schiff zudreht, entsteht drüben an Bord schon Unruhe. Auf der „Möwe“ fallen die Klappen, die Kanonen und Lanclerrohre starren drohend hinüber. Trotzdem steht man die Bedienungsmannschaft an das freistehende Heckgeschütz stürzen. „Feuer!“ Eine Salve kracht, die Geschützmannschaft verschwindet eiligst, Panik bricht auf dem Dampfer aus. Alles rennt zu den Booten. Jedes Kommando hört drüben auf, die Brücke ist leer. Aber trotzdem läuft die Maschine noch langsam weiter. Da ist niemand mehr im Maschinenraum, man hat die Maschinen zwar gedrosselt, aber vergessen, sie vollständig zu stoppen. Mit Mühe und Not gelingt es der Besatzung der zwei Prisenboote, an Bord der „Mount Temple“ zu gehen und hier, mit der Pistole in der Hand, die Ordnung herzustellen.

Die englische Besatzung wird zur „Möwe“ hinübergebracht und tüchtig Proviant für die Gefangenen, es sind 109 Mann, mitgenommen.

Am 8. Dezember hat die „Möwe“ drei Schiffe an einem Tage versenkt. Damit hat sie mit aller Gewalt nachgeholt, was ihr anfangs entgangen war. Das erste Schiff ist nur ein Schiffschen, ein Segelschiff, der englische Dreimastschoner „Duchess of Cornwall“, das kleinste von der „Möwe“ versenkte Fahrzeug mit nur 120 Tonnen. Aber am Nachmittag kommt die Entschädigung, das ist der Frachter „King George“ mit 600 Tonnen Pulver an Bord. Der hat sein Pulver nicht nach England gebracht, sondern er taucht einige tausend Meter tief damit in den Djean hinunter.

Um zehneinhalb Uhr folgt dann noch die „Cambrian Range“ mit 5500 Tonnen Ladung. Dann ist der Tag zu Ende. Alles an Bord strahlt.

Am 10. Dezember ist die „Möwe“ ungefähr in der Höhe der Azoren. Hier versenkt sie ihren größten Dampfer, ohne auf Gegenwehr zu treffen. Es ist der „Georgic“, 10077 Brutto-Register-Tonnen. Seine Ladung besteht aus 8000 Tonnen Stückgütern, 36 Panzerautomobilen und leider auch 1200



Pferden, die in hölzernen Ställen auf dem Deck untergebracht sind. Ein Teil der armen Tiere hat einen schweren Lodeskampf mit den Wellen zu bestehen.

Das Tier im Kriege ist eines der erschütterndsten Kapitel der Geschichte. — Gerade das edle, stumm dulddende Pferd, das in treuer Kameradschaft zum Menschen hält, hat Ungeheures leisten und leiden müssen.

Die „Möwe“ muß ihre Pflicht tun, wenn sie auch noch so hart und schwer ist. Sie dampft weiter mit südlichem Kurs. Unter dessen hat sie auch ihr Aussehen verändert, hat jetzt schwarzen Rumpf mit grauen Aufbauten.

In den letzten Tagen ist immer mit regelmäßiger Pünktlichkeit am Morgen ein englisches Schiff aufgetaucht, das dann die Beute der „Möwe“ wird. Daher heißt es schon: „Der Morgen-Engländer in Sicht!“ So ist es heute auch wieder. Der Morgen-Engländer heißt dieses Mal „Yarrowdale“ und hat zufällig genau den gleichen Anstrich wie die „Möwe“: schwarzer Rumpf, graue Aufbauten. Die „Yarrowdale“ hat wertvolles Kriegsmaterial an Bord. 117 Lastautos, 3200 Stahlblöcke für Granaten und 30000 Rollen Stacheldraht. Sie hat obendrein für vier Wochen Kohle in den Bunkern. So soll sie als Gefangenenschiff dienen, das Kriegsmaterial, das gegen Deutschland verwendet werden sollte, soll nun für uns Dienste tun. Graf Dohna beschließt, die „Yarrowdale“ nach Deutschland zu senden und die 400 Gefangenen mitzugeben.

Ihr Führer wird Leutnant zur See Badewitz, der die „Corbridge“ geführt und die „Westburne“ nach St. Cruz gebracht hatte. Von da war er unter schwierigen Umständen in der Bekleidung eines Jesuitenpaters nach Cadix gelangt, dort fand er ein deutsches U-Boot, das ihn mit nach Pola, dem österreichischen Kriegshafen, nahm. Eines Tages war er gesund und in bester Laune, mit dem E. K. I geschmückt, beim Grafen Dohna in Berlin aufgetaucht, um sich zur nächsten großen Fahrt der „Möwe“ bereit zu melden.

Natürlich ist er also dabei. Als der Kommandant ihm jetzt

mitteilt, welche schwere Aufgabe er ihm übertragen will, sagt er mit leuchtendem Angesicht: „Das wird gemacht!“

Man will die Gefangenen zur „Narrowdale“ übersetzen, aber die See geht so hoch, daß ihre riesigen Wellen die Boote an der Bordwand zu zerschellen drohen.

Da kommt wieder ein Schiff in Sicht, wieder ein englischer Dampfer, der nach kurzer Jagd eingeholt wird und der „Möwe“ zurück zur „Narrowdale“ folgt. Der Dampfer heißt „St. Theodore“. Er soll nicht unbewacht bleiben die Nacht hindurch, die Wellen aber gehen haushoch. Wie sollen da die Boote an ihn heran? Doch es gibt keine andere Möglichkeit. Da heißt es: „Freiwillige vor!“ Wie ein Mann melden sich alle! — Mit solcher Mannschaft ist das kühnste Unternehmen möglich. Nach kurzer Zeit ist der Prisenoffizier mit dem Signalgast auf der Kommandobrücke des „St. Theodore“. Bald darauf kommt auch das Boot glücklich zurück mit dem englischen Kapitän und seinen Offizieren an Bord. Eine riesige Welle droht es noch im letzten Moment beim Anlegen zum Kentern zu bringen, aber schnell werden die Traillen eingehakt, es an den Davits aufgehängt und dem gefährlichen Element entzissen.

Der Engländer hat 7000 Tonnen bester amerikanischer Kohle an Bord, das sichert die Unternehmungen der „Möwe“ wieder auf längere Zeit.

Am nächsten Morgen hat der Wind etwas nachgelassen, aber es geht noch immer eine gewaltige Dünung auf und ab, die das Umbooten der Gefangenen gefährlich macht. Doch wer weiß, was der nächste Tag bringt. Es muß gehen, und es geht. Am Abend dampft die „Narrowdale“ davon, Kurs: Deutschland.

Voller Sorge blickt man ihr nach: „Wird sie den vielen Schiffen des Feindes entgehen? Doch wenn es einer schafft, so ist es Badewitz.“ — Mit dem Signal für sie: „Glückliche Fahrt!“ entschwindet die „Narrowdale“ bald am Horizont.

Auch die „St. Theodore“ wird entlassen mit Leutnant Köhler als Kommandant; Zeit und Treffpunkt ist ihr angegeben.

Der Sturm tobt nun seit vier Wochen fast ununterbrochen.

Durch das ewige Schlingern und Stampfen wird die Besatzung ständig Tag und Nacht hin und her geschüttelt, niemals Ruhe. Man spürt alle Knochen im Leibe, kann nachts kein Auge mehr zutun, aber Ruhe ist dringend nötig. So entschließt sich der Kommandant, die „Möwe“ auf südlichen Kurs zu legen, vor Sturm und Wellen in ruhigere Gegend, aus dem wilden Nordatlantik in den milderen Südatlantik zu steuern. Er kann sich und seiner Mannschaft eine kleine Erholung gönnen, der bisherige Erfolg ist ungewöhnlich groß: acht Dampfer und ein Segelschiff, zusammen 48 500 Tonnen wertvoller Ladung, sind bereits versenkt worden.

Nun zieht die „Möwe“ in hoher Fahrt mit den mächtigen Wellen, die sie tüchtig vorwärts schieben, mit lautem Rauschen unter ihrem Kiel dahinlaufen und sie nur noch sanft und gleichmäßig auf und ab schaukeln. Der Dampferverkehr ist noch immer ziemlich lebhaft, doch sind es vorwiegend Neutrals, die entgegkommen.

Am 17. Dezember aber wird wieder ein Engländer angehalten, der auch sogleich pariert. Er hat eine hochexplosive Ladung an Bord und darf es nicht darauf ankommen lassen, eine Granate in seinen feuergefährlichen Leib zu bekommen, die ihn in die Luft blasen würde. Das Schiff heißt „Dramatist“. —

In seinem Tagebuch liest man die interessante Eintragung, daß allen Schiffen der Rat gegeben wird, nicht die gewöhnlichen Dampferstraßen zu benutzen. Des Nachts werden alle Häfen des Westatlantik geschlossen und die Lichter gelöscht. „Das ist die internationale Ehrung für uns“, sagen die „Möwe“-Leute.

Am nächsten Tage findet die „Dramatist“ ihr dramatisches Ende.

Bei ihrem südlichen Kurs hat die „Möwe“ bald die Passatgrenze erreicht, wo eine wohlthuende Stille nach dem Tosen der Lüfte im Norden sie einhüllt. Aber nach kurzer Zeit macht die tropische Hitze der gesamten Besatzung arg zu schaffen. Der sähle Klimawechsel bringt einen schmerzhaften Rheumatismus. Der Kommandant selber wird so davon geplagt, daß er wochenlang

vor Schmerzen keinen Schlaf findet und sich auf der Kommando-  
brücke einen hohen Stuhl wegen der „guten Aussicht“ aufstellen  
lassen muß.

Am 23. Dezember trifft die „Möwe“, wie verabredet, mit  
dem „St. Theodore“ zusammen. Das Schiff wird als zweiter  
kleiner Hilfskreuzer mit zwei Schnelladefanonen ausgerüstet,  
die zu diesem Zweck aus Kiel mitgenommen wurden, und erhält  
den Namen „Geier“. Zum Kommandanten wird der Erste  
Offizier, Kapitänleutnant Wolf, ernannt. Das Weihnachtsfest  
ist vor der Tür.

Die Gedanken unserer deutschen Kämpfer wandern heim-  
wärts, und ihre Seelen, aufgelockert durch das lange Fernsein,  
sehen und fühlen die Heimat und alle Lieben lebendig in sich.

Auch alle dahelzu, sie suchen das kleine tapfere Schiff, das  
irgendwo ferne ist im feindlichen Ozean, ganz allein, ganz auf  
sich gestellt.

„Ob sie wiederkommen? — Gott erhalte sie am Leben!“ —

So wandern die Gedanken hin und her zwischen dem deut-  
schen Schiff und der Heimat.

Aber es ist Krieg. Sogar am Heiligen Abend führt das  
Schicksal ein Fahrzeug an die „Kriegsmöwe“ heran. Sie muß  
neben ihrer Feierstimmung mit harten Kriegerhänden zerstören,  
kämpfen, damit die Heimat lebt.

Vom Süden, aus Chile, kommt weiß beschwingt wie ein  
großer stolzer Vogel ein schönes Vollschiff. An den mächtig  
ragenden Masten stehen sämtliche Segel leuchtend weiß über dem  
weißen, schlanken Rumpf, sie sind schön gerundet von der Brise.  
Ein herrlicher Anblick, dieses Schiff. Es ist die „Rantes“, ein  
französischer Segler mit 3300 Tonnen Chilesalpeter.

Salpeter, das zerstört das Bild der Schönheit und des  
Friedens, das herangesegelt kommt wie aus einer andern Zeit.  
Salpeter, das bedeutet Pulver, Pulver, das bedeutet Zündstoff  
für Granaten, für Patronen, die auf deutsche Männer ab-  
geschossen werden sollen. Alle Weichheit fällt. Das Schiff gehört  
dem Feind, dient dem Feind gegen uns.

Die Sprengpatronen knallen. Große Löcher reißen sie in die hölzerne Bordwand. Das weiße Schiff, auf dem alle Segel stehengeblieben sind, neigt sich, neigt sich stärker, legt sich zur Seite, die Masten brechen mit donnerndem Krachen unter dem Druck des Wassers. Dann rauscht die „Nantes“ hinab in die Tiefe. Ihr Kapitän hat sich heimlich eine Träne abgewischt. —

Um 28. Dezember wird der „Geier“ entlassen. Ein Treffpunkt ist für Ende Januar ausgemacht. Noch lange begleiten die Blicke den entschwindenden Kameraden.

In der Gegend, wo die „Nöwe“ jetzt steht, herrscht schon seit Tagen ein Sandsturm, der immer dichter wird. Er wird aus den Wüsten Afrikas bis weit über den Njean getragen. Er legt sich dicht über das Schiff, dringt überall ein, macht das Dasein zur Hölle und nimmt jede Sicht. Also schleunigst fort aus dieser ungasflichen Zone.

Es ist Silvester, auf dem Breitengrad der „Nöwe“ ist es neuneinhalb Uhr, das bedeutet in Deutschland Mitternacht. Jeder in der Offiziersmesse trinkt in Gedanken an die ferneren Lieben, die ihm am nächsten sind, ein stilles Glas.

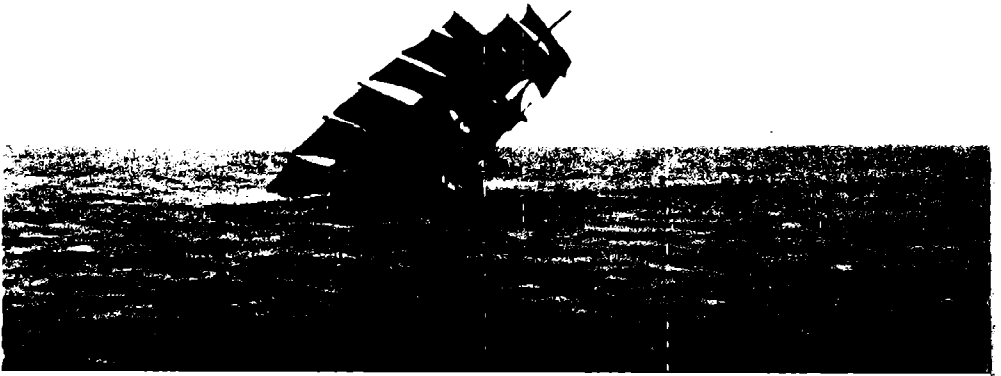
Graf Dohna legt sich dann in seine Koje, da ihn das Rheuma zu sehr plagt; er will um zwölf Uhr wieder aufstehen, um mit der Mannschaft zusammen auf ein glückliches neues Jahr anzustoßen. Aber kurz vor Mitternacht erreicht ein Funkspruch aus der Heimat das einsame Schiff:

„Von Rauen — an Nöwe: Badewitz-Detachement glücklich Swinemünde eingetroffen. Werde mit allen Mitteln versuchen, den ausgezeichneten Erfolg einige Wochen geheimzuhalten. Wünsche glückliches Neujahr. Admiralstab.“

Das war eine Glücksbotschaft. Man hatte Badewitz schon verlorengegeben. Nun, zehn Minuten vor Jahresluß, diese Nachricht. Besser konnte das alte Jahr nicht enden! Der Jubel bei allen „Nöwe“-Leuten ist ungeheuer, als der Kommandant das Telegramm verlesen hat. Noch lange nach Mitternacht kommt keine Ruhe in das Schiff.



Der französische Segler „Nantes“ wird gestoppt



Der französische Segler „Nantes“ wird versenkt  
Untergang der „Rhodante“

Das war wieder eine Leistung, die „Narrowdale“ mit 460 Gefangenen bei nur fünfzehn Mann Besatzung durch die Blockade heilmusteuern. Nun geht es frohen Mutes und mit doppeltem Eifer weiter an die Arbeit.

Die „Röwe“ versenkt abermals einen unglücklichen Segler, kapert einen Japaner, die „Hudson Maru“, einen langsamen alten Kasten, der dazu dienen soll, die Gefangenen aufzunehmen und sie gelegentlich in einem neutralen Hafen abzusetzen.

Am 8. Januar kommt gegen Mittag ein verhältnismäßig kleiner Dampfer mit Gegenkurs direkt auf die „Röwe“ zugehend. Er liegt sehr hoch aus dem Wasser, er hat also seine Ladung gelöscht, obwohl er von See, von Norden her kommt; F. L. Station hat er auch. Das ist verdächtig, da ist Vorsicht geboten. Der „Röwe“ gelingt es, durch ihre plötzlich entblösten Kanonen den Dampfer zu überrumpeln, die Besatzung ohne Gegenwehr an Bord zu nehmen. Beim Durchsuchen der „Minteh“, so heißt das Schiff, finden sich interessante und aufschlußreiche Aufzeichnungen. Die „Minteh“ ist das Kohlenhilfsschiff für einen englischen Kreuzer, der ganz in der Nähe der „Röwe“ auf der Suche nach ihr umherpatrouilliert. Sie hat erst vor ein paar Tagen ihre Kohlen an den Kreuzer „Amethyst“ abgegeben. Es gehören noch vier große englische Hilfskreuzer mit der „Amethyst“ zusammen zu einem Geschwader. Sie fahren in einem gewaltigen Rechteck, dessen eine Längsseite ungefähr von der Insel St. Paul im Norden bis nach Fernando di Noronha im Süden reicht. Und in diesem Viereck hat sich die „Röwe“ vier Tage herumgetrieben!

Der abscheuliche Sandsturm ist wahrscheinlich die Rettung der „Röwe“ gewesen. Er hat sie den Blicken der Feinde verborgen.

Die „Röwe“ ändert nach diesen neuesten Nachrichten ihren nördlichen Kurs, der sie von neuem in das lebensgefährliche Viereck gebracht hätte. Sie dampft nach Osten. Die „Hudson Maru“ folgt, von einem deutschen Obermaaten befehligt, der mit den überaus höflichen Japsen sehr gut fertig wird.



Im Handumdrehen wird am nächsten Tage wieder der Engländer „Netherby Hall“ versenkt. Er hat 5000 Tonnen Reis an Bord. Das ist etwas für die Inder gewesen, von denen wieder eine ganze Anzahl auf der „Möwe“ sind.

Die letzten Gefangenen werden an die „Hudson Maru“ abgegeben. Einer der Kapitäne ergreift das Wort und bedankt sich für die gute Behandlung, die ihnen an Bord des deutschen Schiffes zuteil geworden ist. Der Graf wünscht ihnen dann glückliche Fahrt, und sie verlassen in freudigster Stimmung ihr schwimmendes Gefängnis, um so bald und so unerwartet in die Freiheit zurückzukehren.

Die „Hudson Maru“ folgt brav bis zum Anbruch der Dunkelheit. Ehe es ganz dunkel wird, der langsamere Japaner ist im Laufe der Stunden weit zurückgeblieben, schlägt die „Möwe“ einen Haken nach Norden, läßt aus ihrem Schornstein dicke Qualmwolken aufsteigen. Ihr Kurs soll irreführen, denn es ist klar, daß die Leute auf dem japanischen Dampfer den wahrscheinlichen Kurs des deutschen Raperschiffes melden.

Raum ist die Nacht hereingebrochen, so wird die „Möwe“ auf südlichen Kurs gelegt. Es geht zum Treffpunkt mit „Geler“. Jetzt erhält die Mannschaft endlich einige Ruhetage. Bisher wurden immer Kriegswachen gegangen, d. h. die halbe Besatzung war ständig angespannt tätig und wach. Der Wachdienst wird erleichtert, sogar unter einem Kessel das Feuer gelöscht, um Kohlen zu sparen. Hier im Südatlantik ist nicht mit englischen Kreuzern zu rechnen.

Dann wird viel Schlaf nachgeholt, am liebsten, wenn es irgend möglich ist, an Deck, nur von einem Sonnensegel gegen die feurigen Strahlen der südlichen Sonne geschützt. An Deck ist es doch luftiger durch den Fahrwind, unter Deck aber ist der reine Backofen.

Wenn man endlich ausgeschlafen hat, wird in irgendeiner ungestörten Ecke Skat gekloppt, und die Bordkapelle sorgt für Erholungskonzert.

Und die „Möwe“ zieht durch das klare, blaue Wasser in

welter Einsamkeit zwischen Himmel und Meer nach Süden, noch immer nach Süden.

Nach einigen Tagen werden Funkprüche und Warnungen aufgefangen, die den Schiffsort der „Möwe“ vom 12. Januar, dem Tage, wo sie die „Hudson Maru“ verlassen hat, angeben.

Nun wird wieder eine wilde Jagd und ein Suchen losgehen, aber sicher nicht bei St. Helena, wo jetzt die „Raub-Möwe“ kreuzt.

Die Ankunft der „Hudson Maru“ in Pernambuco erregte das gleiche ungeheure Aufsehen in der ganzen Welt wie seinerzeit das Einlaufen der „Appam“ in Amerika.

In der Heimat aber freute man sich des Bewußtseins, daß die „Möwe“ in der Ferne lebt und weiterkämpft.

Am 17. Januar Mitternacht taucht ein weißes Licht auf. Es scheint klar und deutlich durch die Nacht.

Ein Lichtsignal an Bord der „Möwe“ flammt auf und wird vom andern Schiff mit drei grünen Lichtern im Mast beantwortet. Kein Zweifel, es ist „Geier“, er gibt sich zu erkennen.

Nur ein kanadischer Segler ist ihm während der ganzen Kreuzerfahrt zum Opfer gefallen. Dann hat er sieben lange und bange Tage hier in der Gegend auf die „Möwe“ gewartet. Unendlich qualvoll und zermarternd war dieses Warten und die Ungewißheit über das Schicksal der „Möwe“, denn aus englischen Funkprüchen konnte man schließen, daß das Schiff gefaßt ist.

Am nächsten Tag beginnt trotz leichter Dünung das Kohlen. Der „Geier“ schlingert ein wenig, die „Möwe“ aber liegt ruhig. 1700 Tonnen Kohle wandern in die Bunker der „Möwe“ mitten im Ozean. „Geier“ erhält Befehl, in der Nähe der Insel Trinidad zu warten und dort nach Beute zu suchen.

„Möwe“ dagegen wählt den Tract von Kapstadt. Aber das ist eine große Enttäuschung. Es läuft ihr nur ein großer Notweger in die Fänge, den sie vorbeiziehen lassen muß, da er Ladung für seine Heimat hat. Ein englischer Passagierdampfer weicht ihr schon auf große Entfernung aus. An Verfolgung ist nicht zu denken bei seiner überlegenen Geschwindigkeit.

Gute vierzehn Tage vergehen. Hin und her dampft die „Wöwe“. Der Horizont bleibt klar. Hier ist also nichts zu machen. Daher geht es zum Treffpunkt mit dem „Geier“, dem es dieses Mal gelungen ist, einen großen Segler mit 1800 Tonnen Bran und Öl zu versenken. Unter dem Schutz der Insel Trinidad soll der Rest Kohle von „Geier“ in die „Wöwe“ wandern.

Die Insel steigt wie ein gewaltiges Kastell mit schroffen, hellgrauen Felsen aus dem Meere auf, die in der Sonne weithin leuchten. Sie ist unbewohnt, nur ungeheure Mengen Seevögel nisten auf ihr.

Die letzten Kohlen sind übergenommen. Der „Geier“, der seine Schuldigkeit getan hat, wird versenkt. Wehmütig sieht seine Besatzung ihn in den Fluten verschwinden.

„Wöwe“ aber geht mit hoher Fahrt auf den Weg nach Rio de Janeiro. Schon am nächsten Tag, noch ehe die eigentliche Dampferoute erreicht ist, wird die erste Rauchwolke gesichtet, kurz darauf eine zweite. Zuerst wird auf diese Jagd gemacht. Aber es ist ein schnelles Schiff, kaum merklich verringert sich der Abstand. Auf große Entfernung sendet ihm die „Wöwe“ einen Warnungsschuß, der zunächst nicht beachtet wird. Erst als einige Salven ganz dicht einschlagen, zeigt der Dampfer die englische Flagge und bläst Dampf ab zum Zeichen, daß er gestoppt hat. Nun ist die „Wöwe“ schnell bei ihm. Es ist ein großes, noch ganz neues Schiff, heißt „Brecknockshire“, 8000 Tonnen groß. Es macht seine erste Reise. Seine Ladung sind 7000 Tonnen Kohle. Das ist ein sehr wertvoller Fang der „Wöwe“ und entschädigt sie für die lange Zeit des Wartens. Das alles wandert nun in die Tiefe.

Dann geht es auf die Jagd nach dem vorher gesichteten Dampfer. Kurz nach Mitternacht ist er eingeholt. Es ist eine helle Mondscheinnacht, schon von weitem erkennt die „Wöwe“ die vier Masten. Da er den gleichen Kurs gehalten hat wie am Vormittag, wo er gesichtet wurde, war es eine Kleinigkeit, den Dampfer zu finden.

Kaum ist die „French Prince“ gesunken, so erscheint auch

schon die nächste Beute. Die Wolke entpuppt sich als der kleine „Eddie“, ein bescheidener englischer Frachter ohne F.L.-Station und Geschütz.

Während er noch vom Ersten Offizier, Kapitänleutnant Wolf, versenkt wird, taucht abermals Rauch am Horizont auf, und kurz darauf erscheint noch eine Rauchfahne. Die beiden werden scharf aufs Korn genommen. Der erste Dampfer ist kleiner, ein Schornstein und zwei Masten. Bald kommt auch der zweite deutlich in Sicht, er ist bedeutend größer, hat zwei Schornsteine. Der kleinere hält Kurs auf die „Wöwe“. Der zweite verändert seinen Standort nicht, er scheint gestoppt zu warten.

Das ist ein verdächtiges Paar, Vorsicht, „Wöwe“! „Maschine stopp!“ Der kleinere nähert sich noch immer, der größere wartet ab. „Wöwe“ nimmt wieder Fahrt auf und dreht ab, beobachtet gespannt. Der kleinere dreht auch sofort ab, auf den großen zu, gibt ihm Signale, die dort erwidert werden. Jetzt ist alles klar: Das ist eine Falle. Die „Wöwe“ soll den Kleinen angreifen, damit der Große überraschend herangedampft kommen kann, um den deutschen Hilfskreuzer zu fangen. Soll die „Wöwe“ sich zum Kampf stellen? Jetzt ist der englische Hilfskreuzer schon deutlich auszumachen, ein Schiff der „Edinburgh-Castle“-Klasse mit fast doppelt so starker Armierung. Das gäbe einen Kampf auf Leben und Tod, ohne Aussicht auf einen Sieg.

Also abdrehen und versuchen, mit Woll Dampf zu verschwinden. Nun müssen die Maschinen der kleinen „Wöwe“ hergeben, was an Kraft in ihnen ist, denn der Gegner ist schneller, er läuft siebzehn Seemeilen, die „Wöwe“ nur fünfzehn.

Die Jagd beginnt, aber dieses Mal wird die „Wöwe“ gejagt. Wird ihre Schwungkraft ausreichen? Anfangs wachsen die Masten des andern ziemlich schnell über den Horizont heraus, er kommt sichtlich auf. Aber die Maschinisten und Heizer auf der „Wöwe“ haben noch nicht alles hergegeben, was sie da unten an Kraft versenden können. Die Heizer arbeiten mit stählernen Muskeln, in dem schwarzen Ruß auf Armen, Leibern und Gesichtern zieht der Schweiß helle Streifen. Aber

ihre Augen glühen vor Energie, ihre Lippen sind fest aufeinandergepreßt.

Jetzt leistet die Maschine äußerste Kraft. Ein Schwingen und Dröhnen geht durch den Leib der „Möwe“, sie fliegt durch das Wasser, das rauschend vor ihrem Bug aufschäumt, rauschend unter ihrem Heck hinwegstrudelt.

Da ruft der Verfolger noch obendrein einen englischen Kreuzer zur Hilfe, der aber ziemlich weit zu sein scheint. Die Entfernung zwischen „Möwe“ und dem Feind bleibt annähernd die gleiche, zuweilen rückt er etwas auf, dann fällt er wieder ein wenig zurück. Da er schneller sein soll als die „Möwe“, hat er wahrscheinlich noch nicht alle Kraftreserven eingesetzt, hat er vielleicht noch nicht unter allen Kesseln Dampf. — Jetzt nur durchhalten, jetzt bloß keine Panne, bis es dunkelt.

Das ist die schwache Hoffnung, das ist die einzige Rettung.

Und sollte es nicht gelingen, sollte noch Verstärkung auftauchen, ja dann wird die „Möwe“ wenden und sich selbst auf die Verfolger stürzen.

Zu Mittag ist der Abstand noch immer unverändert, etwa fünfzehn Seemeilen. Dann kommt von Norden her eine dicke Regenböe angezogen und wirft sich über die Schiffe, die sie zeltweise ganz einhüllt. Während diese Wolke das deutsche Schiff der Sicht des Gegners entzieht, werden in fieberhafter Arbeit der Schornstein heruntergenommen und die obersten Spitzen der Masten. Die „Möwe“ ist so weniger weit zu sehen. Der Kurs wird geändert.

Nach dreiviertel Stunden ist die Böe verzogen, die Mastspitzen des Gegners sind nur eben über dem Horizont auszumachen, er hat die „Möwe“ anscheinend außer Sicht bekommen. Aber da steigen seine Masten wieder höher, schnell, leider gar zu schnell wachsen sie herauf. Die Hoffnung auf ein gutes Ende sinkt erheblich.

Da tauchen voraus nochmals Rauch und drei Masten auf. Sollte das die herbeigerufene Unterstützung sein? Schon werden die Mienen finster und zum Äußersten entschlossen, schon

krampfen sich die Hände in trotzigem Abwehrwillen und in Bereitschaft zum Letzten: „Sieg oder Untergang für Deutschland!“

Aber der neue ist ein harmloser Frachtdampfer, der auf Gegenkurs liegt. Man sieht ihn mit Bedauern vorüberziehen: Ein fetter Happen, den man jetzt nicht schlucken kann.

Nun geschieht etwas gänzlich Unerwartetes. Das Kriegsglück greift ein und wirft einen Schleier über die Augen des Engländers. Der dreht plötzlich auf den entgegenlaufenden Dampfer zu, dieser glaubt, daß ihn ein deutscher Hilfskreuzer kapern will, und dampft mit mächtiger Rauchentwicklung davon. Der andere mit höchster Fahrt hinterher. Kurz darauf blüht es an Bord des englischen Kreuzers auf, er beschießt den Frachter, den er für die „Möwe“ hält, die davonzieht mit eilendem Fluge und bald außer Sicht kommt. — — — Gerettet!

Graf Dohna hat gelacht. Er hatte mit dem Leben eigentlich abgeschlossen. Zu seinem Ersten Offizier hat er kurz vorher gesagt: „Wir wollen zum Schluß wenigstens noch ein ordentliches Gefecht erleben und nehmen dann auf alle Fälle das Bewußtsein mit, noch als Abschluß eine wundervolle Zeit auf der „Möwe“ erlebt zu haben.“

Die „Möwe“ muß jetzt aus dieser Gegend verschwinden. Sie schlägt zuerst noch einen Hafen auf Land zu und dampft dann wieder nördlicheren Breitengraden entgegen zu weiteren Laten, aber der Heimat auch schon um viele Hunderte von Seemeilen näher.

Auf der Fahrt nach Norden, um den nördlichen Tract zu erreichen, versenkt die „Möwe“ drei weitere Schiffe, sie hat jetzt die Gesamttonnage von 99 480 Tonnen erreicht.

Je weiter nach Norden, um so heftiger, kälter weht der Wind aus West, grauer Himmel, höhere Wellen. Man muß das blaue, warme Zeug wieder hervorholen. Die armen Jnder frieren entsetzlich.

Der 10. März ist ein grauer, nebliger, dabei stürmischer Tag. Die Nebelhöle, die sich stets um die Gegend von Neufundland

zieht, reicht weit und hüllt auch die „Möwe“ ein. Mit der Masse und Feuchtigkeit von oben verbindet sich die schäumende, aufspritzende Masse von unten, die sich in schmutziggrünen Wellen dahinwälzt. Regenböden klatschen kalt und peitschend aus den Wolken. Kein trockner Faden mehr am Leib der Wachtmannschaften auf Deck. Die Nebelwand wird immer dichter und weißer.

Es ist gegen Mittag. Der Kommandant auf seiner Brücke in fortwährend angestrengtestem Ausschauen glaubt plötzlich eine graue Masse, einen großen, dunklen Schatten durch den Nebel ziehen zu sehen. Sofort spielt der Maschinentelegraf: „Große Fahrt!“ Die „Möwe“ dreht auf das „Gespenst“ zu.

Da zerreißt der Wind für einen Augenblick den Nebel, ein großer Dampfer, noch einmal so groß wie die „Möwe“, wird erkennbar. Auch er sieht das deutsche Schiff und das verdächtige Manöver, auch seine Schrauben arbeiten mit erhöhter Kraft, Qualm dringt in dicken Schwaden aus seinem Schornstein. Dann schließt sich die graue Wand wieder.

Was ist zu tun? Laufen lassen? Geht nicht. Der hat sicher F.L.-Station, er würde den gefürchteten „Piraten“ sofort verraten. Also verfolgen, versenken.

Noch kann die „Möwe“ nicht feuern, weil das Ziel im Nebel fast verschwunden ist. Auch ist der Seegang hoch, in dem sie arg schlingert, während der große, viel tiefer liegende Gegner ganz ruhig zu laufen scheint. Es beginnt abermals eine regelrechte Jagd. Dieses Mal ist aber die „Möwe“ der Jäger, der Feind das zu erjagende Wild. Das Wichtigste ist zunächst, daß die Maschinen alles hergeben und durchhalten.

Der Ingenieur wird auf die Brücke gerufen, ihm in kurzen Worten mitgeteilt, um was es geht. In einer halben Stunde sollen die Feuer hoch, werden die Kessel das letzte hergeben.

Hin und wieder reißt der Nebel etwas auf. Da erblickt man auf dem Hinterdeck des Gegners eine große Kanone, an der englische Matrosen in Uniform steht.

Die Entfernung vergrößert sich andauernd: „3000 m, 3500 m

4000 m, 4500 m.“ Vorläufig ist der andere schneller, er zieht davon. Ungeduldig blickt der Kommandant auf die Uhr: „Die halbe Stunde noch nicht herum? — — Endlich!“

Jetzt fliegt der Maschinentelegraf zweimal auf: „Außerste Kraft.“

Im Heizraum wird geschuftet wie in einer Höhle. Die Türen vor den Feuerungskesseln klappen fortwährend auf und zu. Mit mächtigem Schwung fliegen ununterbrochen die großen Schaufeln mit der schwarzen Kohle in die heulenden Flammen, die mit einer Glut fressen wie teuflische, feurige Tiger und Haie. Den Heizern springen die Muskeln und Sehnen dick an den Armen auf. Sie atmen schwer und laut. Es muß sein. Es gilt, den gefährlichen Feind zu vernichten.

Ein Maschinist steht am Mandorlierventil, um die einzelnen Manometer zu beobachten und die Maschine die Befehle sofort ausführen zu lassen. Die Kolben stampfen rasend, die Kurbeln hauen, die Schrauben gehen durch, wenn die „Wöwe“ in dem Seegang sich achtern zu hoch heraushebt. Das Schiff zittert. Werden die Zapfen diese Umdrehungen, diese Beanspruchung aushalten? Wenn jetzt etwas zu Bruch geht?

Die „Wöwe“ taucht durch die See, riesige Sturzseen brechen über das Vorschiff, die Nase drückt sich oft tief in die Wellen, die bis zur Brücke hinaufgreifen.

Die Entfernung bleibt eine ganze Weile auf 4500 m stehen. Aber dann kommt die „Wöwe“ auf, mehr und mehr. Immer dichter rückt sie dem Feinde auf. 4000 m, 3000 m, 2000 m.

Die wackern Heizer!

Das Schiff liegt jetzt so, daß die gesamte Steuerbordseite feuern kann. Ziel: das feindliche Heckgeschütz.

Alle Klappen und Mastierungen fallen, die deutsche Kriegsflagge, die gefürchtete, geht hoch. Das englische Schiff erhält den Warnungsschuß und das Signal zum Stoppen.

Von drüben wird mit einem scharfen Schuß erwidert, der aber über die Köpfe unserer Männer hinwegfliegt.

Nun heißt es auf der „Wöwe“: „Schnellfeuer!“ Bald sitzen



die ersten Treffer im Heck des Gegners, aber noch ohne das Geschütz selber zu treffen.

Der erwidert jäh und verbissen, auch er feuert mit guter Geschwindigkeit.

37 Granaten schlagen nach und nach in das Achterschiff des Engländers ein. Eine krepierende Granate wirft die gesamte Bedienungsmannschaft über Bord. Aber das Geschütz wird neu besetzt, und der Gegner feuert weiter.

Aus beiden Schiffen fliegen Blitz und Donner, die den Tod bedeuten. Pulverdampf hüllt sie ein.

Wieder fährt ein Feuerstrahl aus dem Rohr des Gegners, da kracht und splittert es auf der „Möwe“. Das Vorschiff ist von einer Granate durchschlagen. Wieder krüllt ein Schuß, und gleich darauf fliegen Teile in der Nähe der Brücke durch die Luft. Dann trifft es Geräte auf der Brücke selbst.

Wieder ein Einschlag, dem eine starke Detonation folgt. Eine Granate ist in den Kohlenbunker gefahren, hat die Kohlen-gase zur Explosion gebracht.

Alle Männer vor den Heizkesseln und an der Maschine sind verletzt. Aber schon ist Ersatz da, keinen Augenblick wird „Möwe“ manövrierunfähig.

Aus dem Hinterschiff, in dem die Gefangenen untergebracht sind, kommt Meldung, daß er voller Qualm ist. Die Gefangenen sind in Aufruhr, sie wollen ausbrechen. Eine eiserne Schotttür verhindert das. Sie während des Kampfes herauszulassen, ist unmöglich, da sie sich auf unsere Mannschaft gestürzt hätten, um dem Gegner zu helfen.

Endlich fängt der Feind achtern an zu sinken. Sein Feuer wird langsamer, hört ganz auf. Die Rettungsboote werden drüben klargemacht.

Auch „Möwe“ stellt das Feuer ein, die Maschine stoppt!

Der Gegner ist niedergekämpft.

Zwanzig Minuten hat der Kampf nur gedauert, aber wie steht es aus auf der „Möwe“? Dieses Mal hat sie schwere Wunden erhalten.

In einem Unteroffiziersraum ist eine Granate krepiert, sie ist trotzdem auf der anderen Seite herausgetreten, hat den Wohnraum der Heizer durchschlagen und ist noch durch die Backbordswand hindurchgedrungen. Es sieht wüst in den Räumen aus. Hier hat es einen Schwerverwundeten gegeben. Es ist der Maschinistenmaat Sturm, er erliegt leider am Abend seinen Wunden. Im Heizerwohnraum liegt der Oberheizer Dohmke tot.

An Backbord hat die Granate in der Wasserlinie mehrere erhebliche Lecks gerissen. Das Wasser dringt schnell in den Raum, das Schiff beginnt vorne zu sinken. Von innen ist an die Löcher nicht heranzukommen, da das Wasser schon zu hoch steht. Also muß man es von außen versuchen. Zunächst hofft man die Öffnung mit einem Lecksegel stopfen zu können. Obwohl die Arbeitenden dabei ihr Leben riskieren, gelingt es nicht. Endlich wird ein großer Balken, der ungefähr die Stärke des Lecks hat, hineingetrieben und hält den größten Teil der eindringenden Wassermassen ab.

Es ist die allerhöchste Zeit. Das Vorschiff der „Wöwe“ ist schon bis zum Oberdeck gesunken. In einer Viertelstunde wäre die kühne, heutigewardte, die sieggewohnte „Wöwe“ selber hinabgetaucht zu den vielen Opfern, die sie vorausgeschickt hat. Aber es wäre kein helfendes Schiff in der Nähe gewesen. — —

Die erste Gefahr ist notdürftig behoben. Da ist aber noch die zweite, nicht geringere.

„Feuer im Schiff!“ Schon schlagen helle Flammen aus den Ventilatoren des Mittelschiffs heraus. An direktes Löschen des Feuers kann man nicht denken. Bleibt nur der Versuch, es zu ersticken. Die vom Feuer erfaßten Räume werden luftdicht geschlossen und Dampf hineingeblasen.

Nach all diesen Anordnungen, von denen man noch nicht weiß, ob sie das Schiff retten werden, geht der Kommandant zu seinen Verwundeten. Über 40 Mann liegen vor der Offiziersmesse aufgebahrt, schwarz, fast unkenntlich von Brandwunden. Auch eine ganze Anzahl Jnder, die in den Bunkern beschäftigt waren. Brandwunden sind die schmerzhaftesten, die es gibt.

Aber von den tapferen Leuten hat keiner eine Klage ausgesprochen. Nur die Jnder jammern laut.

Das feindliche englische Schiff treibt in 1000 Meter Entfernung. Es brennt lichterloh und sendet dicke Qualmwolken in die Luft. Es hat ganz starke Schlagsseite, es kann nicht mehr lange dauern, bis es trotz seiner Tapferkeit und Tollkühnheit in die Tiefe verschwindet. Drei Boote werden nach mühsamem Suchen an Bord der „Wöwe“ genommen.

Der Name des Gegners ist „Dtaki“.

Ist das nicht echteste Seemannschaft, hilfsbereite Menschlichkeit: selber in See- und Feuersnot, bietet man dennoch dem Gegner die rettende Hand?

Leider müssen noch zwei Helden bleiben, der Heizer Oppermann und der Heizer Wessels.

Ein schwerer, harter Kampf folgt nun auf der „Wöwe“ mit dem Feuer. An der Leckage wird eisern gearbeitet. Es gelingt. Das tapfere feine Schiff wird von seinem Kommandanten, seinen Offizieren, seiner Mannschaft gehalten. Es wird wieder hergestellt, es wird wieder aktionsfähig.

Ja sogar ihre Fänge sind scharf geblieben und ihr mutiger kriegerischer Geist ungebrochen. Noch zwei Dampfer versenkt die „Wöwe“ auf der Fahrt nach Norden.

Immer noch nach Norden? Jawohl, Graf Dohna will den Durchbruch ein viertes Mal wagen. Er will sein Schiff und seine Leute zurück in die Heimat bringen.

Und das große „Dohnasche Glück“ hilft auch das allerletzte Mal: Die „Wöwe“ fährt heim. Der ungeheure Jubel und Dank der Heimat ist ein Erlebnis.

Aber wenn wir das Wort „Wöwe“ aussprechen, so steigt ein heldenhaftes Bild vor uns auf: Weiter einsamer Ozean, deutsche Männer auf einsamem Schiff in feindlicher Welt, die sie vernichten will. Aber das einsame Schiff kämpft und siegt.

Dieses Schiff, diese Männer, ihre Tat und ihr Geist sind eingereiht in das unsterbliche große Heldengedicht von Deutschlands Kampf um Sein und Nichtsein.

# Hilfskreuzer „Greif“

Kommandant Korvettenkapitän Tiede

Die erfolgreichen Kaperfahrten des Hilfskreuzers „Röwe“ hatten bewiesen, daß ein verkappter, gut ausgerüsteter Frachtdampfer fähig ist, den Feind empfindlich zu schädigen und die ganze Schifffahrt in Unruhe und Panik zu versetzen.

Daher wurde auch sofort zur Ausrüstung weiterer Schiffe geschritten.

Mitte Februar 1916 ist der Hilfskreuzer „Greif“ bereit. Er soll die Deutsche Bucht von der Elbe aus über Horns-Riff verlassen, um, die englische Blockadelinie im Norden durchbrechend, den freien Ozean zum Handelskrieg zu gewinnen.

Nun liegt das Schiff weit draußen in der Elbmündung vor Anker. Ein stürmischer Ostwind weht über die See. Über den grauen Himmel jagen niedrige, dunkle Sturmwolken, und Regenböden prasseln auf das Schiff. Das richtige Wetter, um den Durchbruch zu wagen! —

Der Kommandant ist sich der Gefahren voll bewußt.

Die Engländer unterhalten ein umfangreiches Spionagesystem. Über die neutralen Länder gelangen dauernd Nachrichten zum Feind. So muß auch mit einem vorzeitigen Bekanntwerden der Ausrüstung der Hilfskreuzer in England von vornherein gerechnet werden.

Es ist sicher, daß dann die Blockade besonders verschärft wird und der Feind alles aufbietet, um der Kaperschiffe habhaft zu werden.

Das kann aber deutsche Männer niemals zurückhalten, ihre Pflicht zu erfüllen und sich reslos für das Vaterland einzusetzen.

Der Kommandant schreitet nochmals das ganze Deck des Schiffes ab.

Er prüft, ob auch alles klar ist. Voll Stolz und Zuversicht gehen seine Blicke über die verkappten Kanonen und Torpedosapparate und über die kraftvollen Gestalten seiner Jungs. Dann bleiben sie an den Flößen haften, die mitschiffs auf Deck liegen, um im Falle einer Katastrophe zur Rettung zu dienen.

Ja, es ist alles bereit. Dann also los!

Es ist schon stockfinster, als der „Greif“ am 27. Februar nachmittags die Anker lichtet und in die bewegte See hinaussteuert. —

Zu gleicher Zeit befindet sich die gesamte englische Schlachtflotte mit ihren Kreuzergeschwadern und Torpedoboots-Flottillen in der Nordsee, um einen Vorstoß gegen die Deutsche Bucht zu unternehmen. Das schwere Wetter zwingt sie aber, davon abzusehen und in ihre Schlupfwinkel zurückzukehren. Sonst wäre der „Greif“ der gesamten englischen Flotte direkt in die Arme gelaufen. —

Am 28. Februar haben die Engländer jedoch über neutrale Länder Nachrichten von der beabsichtigten Ausreise deutscher Hilfskreuzer erhalten. Alle Schiffe in der Blockadellinie sind durch Funkpruch gewarnt, daß ein Kaperschiff im Begriff wäre, aus dem Skagerrak auszulaufen. Die Bewachungslinien werden verstärkt. Weitere Kriegsschiffe, Hilfskreuzer und Torpedoboote stechen in See, um das ganze Gebiet abzusuchen.

Auf dem „Greif“ ist nichts davon bekannt. Der rege F. L. Verkehr, der durch diese Maßnahmen entsteht, bleibt natürlich nicht unbeachtet. Chiffrierte Radiogramme jagen in allen Richtungen hin und her, ertönen oft bedrohlich nahe, laut und klar. Was hilft es aber, wenn man sie an Bord des „Greif“ nicht entziffern kann?

Unbeirrt steuert das Schiff daher seinen Kurs weiter den feindlichen Blockadelinien entgegen. —

Den ganzen Tag hat das diesige, stürmische Wetter angehalten, und voll Vertrauen auf ihren Glückstern verrichtet die Mannschaft ihren Dienst.

Ununterbrochen tasten scharfe Gläser den verschwommenen Horizont ab, aber kein Rauch ist zu entdecken.

Die Nacht bricht an, die Spannung wächst mit jeder Stunde, denn nun heißt es, die erste Blockadelinie zu durchbrechen. Alles auf dem „Greif“ ist abgeblendet. Kein Lichtschimmer dringt auf die See hinaus. Vom Dunkel der Nacht eingehüllt, stampft und rollt das Schiff hin und her.

Als der Morgen des 29. Februar graut, hat der „Greif“ bereits die ersten Sperrlinien hinter sich. Nun nähert er sich dem Gebiet der Shetland-Inseln im Norden Englands, und dann ist bald der freie Ozean erreicht!

Stillich der Shetland-Inseln patrouilliert auf der Vorpostenlinie der englische Hilfskreuzer „Alcantara“, ein Schiff von 15 000 Tonnen, und wartet auf Ablösung durch den Hilfskreuzer „Andes“, um zur Brennstoffergänzung nach Liverpool zu gehen. Alle an Bord sind froh, von dem eintönigen Wachtdienst bald in einem stillen Hafen ausruhen zu können.

Um 9.45 Uhr vormittags sieht „Alcantara“, nach NNO steuernd, eine Rauchsäule an Backbord. Da ist ja schon die ersehnte Ablösung! Eben will „Alcantara“ den Kurs ändern, um der „Andes“ entgegenzufahren, als von diesem ein Funkpruch kommt:

„Feind in Sicht, Nordost 15 sm.“

Sofort hält nun „Alcantara“ mit äußerster Kraft auf die Rauchsäule zu. Immer näher kommt der Kreuzer heran, bald kann man schon den Rumpf des Schiffes deutlich erkennen. Soll das der gemeldete Feind sein? Die Beschreibung, die von der „Andes“ kam, paßt gar nicht auf die Silhouette dieses verdächtigen Schiffes. Die Zweifel werden noch verstärkt, als nunmehr an Steuerbord auch der Hilfskreuzer „Andes“ mit hoher Fahrt auftaucht, offenbar auf der Jagd nach einem anderen Schiff.

Unschlüssig steht der Kommandant der „Alcantara“ auf der

Brücke. Soll er diesen Rauffahrer laufen lassen und sich sofort an der Verfolgung des anderen verdächtigen Schiffes beteiligen?

Über lange kann ja eine Untersuchung nicht dauern. Also erst einmal nachsehen. Schnell das Schiff prüfen und dann weiter. Sicher ist sicher.

Der Engländer ahnt nicht, wie es auf dem „norwegischen“ Rauffahrer „Rena“ aussieht: an den versteckten Kanonen liegen hinter der Reling die Geschützmannschaften, die Torpedosapparate sind geladen, alle Blaujacken stehen auf ihren Gefechtsstationen. Von der Brücke ertönt die feste Stimme des Kommandanten:

„Jungs, jetzt gilt's, zeigt, daß ihr deutsche Männer seid!“

Alle wissen, daß es kein Entrinnen mehr gibt, daß es der erste und letzte Kampf sein wird, aber ein heroischer Kampf bis zum letzten Schuß gegen eine Übermacht — bis zur letzten Minute, und wenn es sein muß, auch bis zum letzten Mann! —

Immer näher und näher kommt die „Alcantara“. Zwei Warnungsschüsse werden abgefeuert, und gehorsam stoppt die „Rena“.

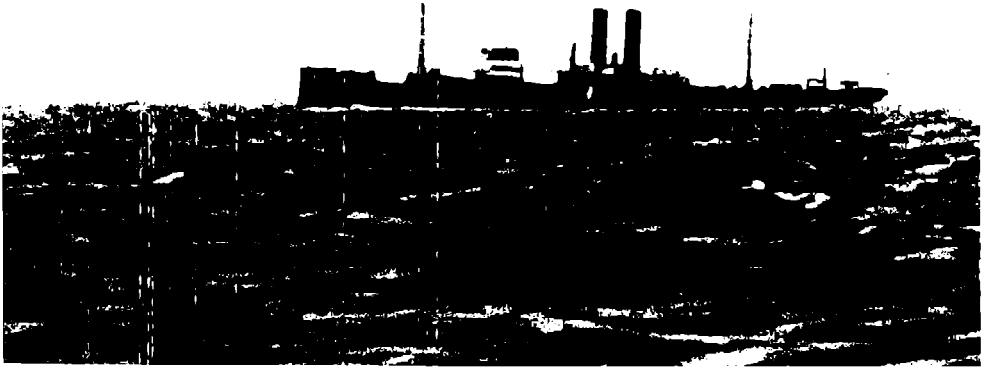
Soll der Feind nur näherkommen, je näher, um so besser. Die Spannung ist kaum noch zu ertragen. Die Jungs sind nicht mehr hinter der Reling zu halten.

Auf 100 Meter Abstand hinter dem Heck der „Rena“ stoppend, läßt die „Alcantara“ ein Boot zu Wasser, und Mannschaften springen hinein.

Jetzt ist der Moment zum Handeln gekommen! In diesem Augenblick wird auf der „Rena“ das Signal geheißt:

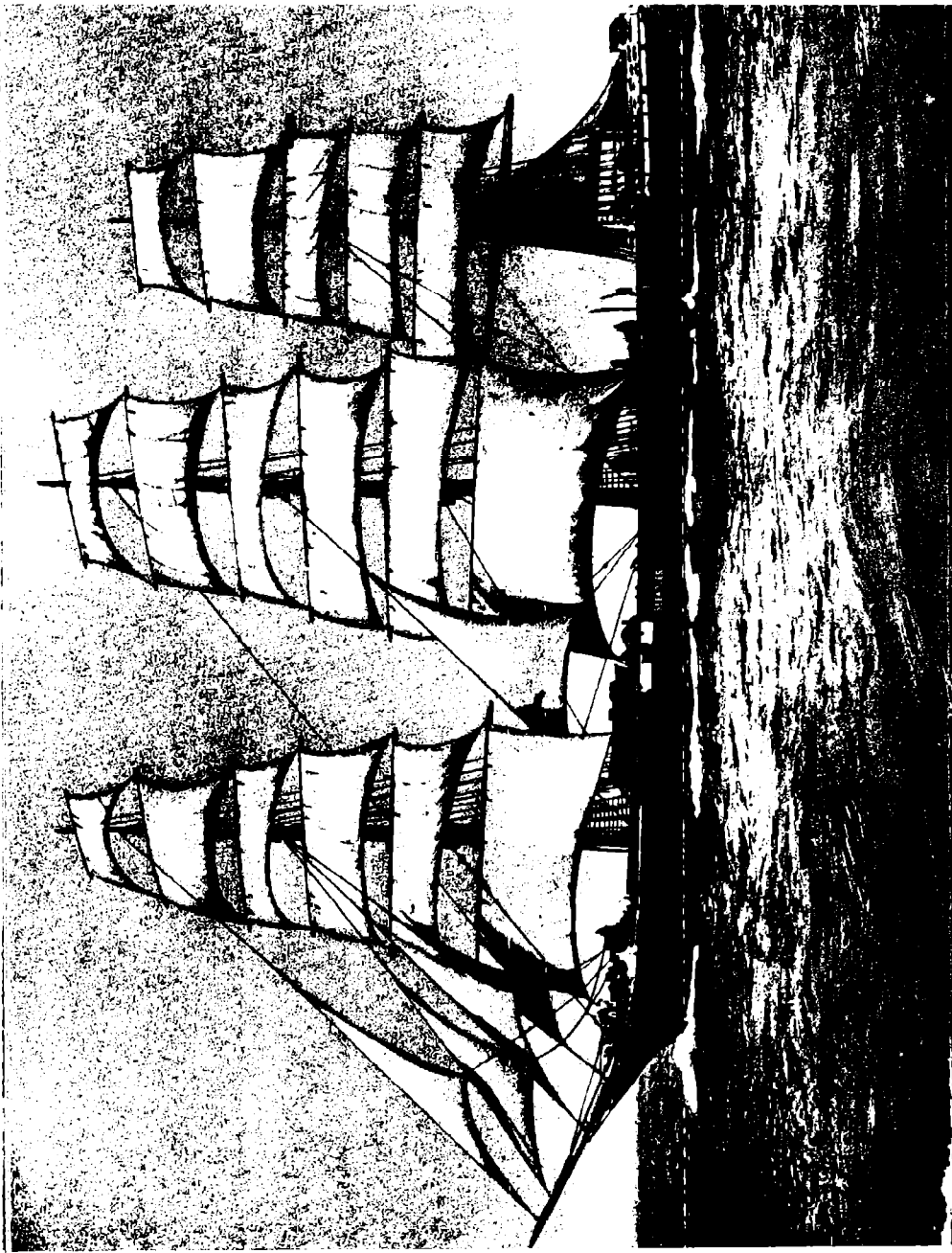
„Dieses ist das verdächtige Schiff.“

Die Maske fällt. Die deutsche Kriegsflagge steigt am Mast empor. Die Geschützverkleidungen gleiten herunter. Kanonen werden sichtbar, und schon erzittert die Luft von den Salven des „Greif“. Schuß auf Schuß wird abgegeben, und die „Alcantara“ wird auf die kurze Entfernung mit Geschossen überschüttet.



Hilfskreuzer „Greif“  
Von der „Röwe“ gefangene Inder





Das  
amerikanische  
Wollschiff „Paß  
of Walmaha“  
als „Seeadler“

Mit lautem, trockenem Krachen bersten die Sprenggranaten und richteten eine furchtbare Verwüstung an. Ehe der Feind sich von der Überraschung erholt hat, ist das zu Wasser gelassene Boot in Stücke geschossen, die Ruderleitung des Schiffes außer Gefecht gesetzt und die Verbindung zwischen der Kommandobrücke und den Geschützen zerstört.

Jetzt aber flammt es auch auf der „Alcantara“ auf. Ein heftiger Zweikampf beginnt. Auf dem „Greif“ folgen nun Treffer um Treffer. Ein Feuer bricht aus. Die Rohrleitungen sind zerstört, die Funkstation vernichtet, und auch die achtere Munitionskammer steht in Flammen. Die Geschützmannschaften haben starke Verluste. Einer nach dem anderen sinkt getroffen um, mit ihnen auch der Erste Offizier, Kapitänleutnant Nebeski.

Immer neue Kameraden springen in die Bresche, füllen die Lücken aus. Schon fast eine Stunde tobt dieser Kampf Schiff gegen Schiff.

Unterdessen läuft der Hilfskreuzer „Andes“ mit hoher Fahrt auf den Kampfplatz zu und greift schon auf größere Entfernung in das Gefecht ein.

Rund um den „Greif“ springen die weißen Wassersäulen der Granaten empor, und die Treffer schlagen nun von zwei Seiten tiefe Wunden.

In Qualm und Rauch gehüllt, führt die brave Mannschaft ihren Verzweiflungskampf weiter. Jetzt liegt der „Greif“ der „Alcantara“ gerade gegenüber.

„Klar bei Torpedos!“

Schon kommen zwei Torpedos aus den Rohren, und eine gewaltige Detonation übertönt das Donnern der Kanonen. Mittschiffs, bei den Heizräumen der „Alcantara“, steigt eine massige Wassersäule empor und ergießt sich über das Schiff. Schwer neigt sich das Schiff zur Seite — sein Todeskampf hat begonnen. Dieser Feind ist besetzt.

Jetzt wendet sich der „Greif“ dem Hilfskreuzer „Andes“ zu, der nun schon stark aufgeholt hat. Noch gehorcht der „Greif“ dem Ruder, und die Maschine ist unverfehrt. Einige Geschütze

sind schon ausgefallen. An den anderen aber stehen die Tapferen voll Todesverachtung, laden und feuern, laden und feuern. Weder das Bersten der Granaten noch der heiße Dampf aus den zerschossenen Rohren oder der beißende Rauch der Feuerbrünste rundum können diese Männer von der Pflichterfüllung bis zur letzten Minute zurückhalten. Sie sehen nur den Feind und denken nur daran, ihm die letzten Granaten in den Leib zu bohren.

Mehrere Treffer in die Maschine des „Greif“ zwingen ihn zum Stoppen. Regungslos liegt er nun da, dem Feinde ein sicheres Ziel bietend. Aus den wenigen Geschützrohren sprühen noch immer die Feuergarben hervor. Bald treibt das Schiff aber steuerlos und zerrissen auf den Wellen.

Nur ein Geschütz kann noch den Salven des Feindes antworten. Ein Treffer vernichtet auch diese letzte Waffe. —

Die Sprengladungen werden angeschlagen und dumpfe Explosionen im Innern des Schiffes erschüttern den Rumpf.

Die laute Stimme des Kommandanten schallt über das Deck:

„Alle Mann aus dem Schiff!“

Durch alle Niedergänge und Luken wird dieser Befehl weitergegeben, und jetzt erst verlassen die Männer ihre Posten. Soweit die Boote noch nicht zerschossen sind, werden sie unter dem anhaltenden Feuer der „Andes“ zu Wasser gelassen und die Flöße über Bord geworfen. Die wenigen Boote können nur einen Teil der Überlebenden aufnehmen, die übrigen springen über Bord, in die winterkalte Flut. —

Zu gleicher Zeit ist die „Alcantara“ bereits im Sinken. Schwer liegt das Schiff über und kentert bald. Mit lauten Hurrahs begrüßen die mit den Wellen kämpfenden deutschen Mannschaften den Untergang des Feindes.

Ein starker Schneesturm setzt ein. Die Schneeflocken legen sich als weiße Decke auf den schwerverwundeten „Greif“ und die im Wasser ringenden Schwimmer. Der Sturm verstärkt sich und fordert neue Opfer.

Inzwischen ist auf das erste Signal der „Andes“ der Kreuzer „Comus“ mit dem Zerstörer „Munster“ auf dem Kampfplatz erschienen.

Auf dem „Greif“ weht noch immer die Kriegsflagge am Mast. Mit starker Schlagsseite treibt das Schiff dahin. Da blickt es auf dem Kreuzer „Comus“ auf, und ein Geschosshagel überschüttet das wehrlose, leere Schiff. Der Hilfskreuzer „Andes“ ist mit dem Zerstörer zu der Stelle geeilt, wo die „Alcantara“ versunken ist, und bemüht sich, die Überlebenden dieses Schiffes zu retten.

Der Kreuzer „Comus“ dagegen schießt immer weiter. Ununterbrochen schlagen die Granaten in den zerfetzten Körper des „Greif“, und rundum spritzen die Wassersäulen hoch.

Unter dem rasenden Feuer der Engländer haben die in den Booten und auf den Flößen treibenden Leute noch weitere Verluste.

Bis zum letzten Augenblick von dem englischen Kreuzer heftig beschossen, verschwindet der „Greif“ in den Fluten. Einige Sekunden ragt noch der Mast mit der stolz wehenden Kriegsflagge empor, dann versinkt auch er.

Zwischen den Booten, Flößen und Schwimmenden spritzen aber immer noch die weißen Wassersäulen der einschlagenden Granaten hoch. Der Kreuzer „Comus“ glaubt, zwischen den Rettungsbooten U-Boots-Periskope zu sehen. Ein Irrtum, entstanden in der Nervosität des Kampfes.

In einem dieser Rettungsboote liegt der bereits verwundete Kommandant, Korvettenkapitän Liehe. Mit Mühe, die eigne Gefahr vergessend, ist es seinen Leuten gelungen, ihn in das Boot zu bringen. Wieder saust eine Granate heran und trifft dieses Boot. Der tapfere Kommandant und seine Getreuen besiegeln ihre Treue mit dem Tode.

Endlich denken die Feinde an die Rettung der deutschen Besatzung. Von 306 Mann hatten inzwischen 97 den Tod im Gefecht und in den Wellen gefunden.

So ist es dem Hilfskreuzer „Greif“ nicht beschieden gewesen,

die Blockade zu durchbrechen und durch seine Kriegsfahrten auf den Weltmeeren Beute und Ruhm zu ernten.

Nur drei Tage hat dieses Schiff vor dem Feinde gestanden, aber diese drei Tage haben genügt, ein neues Ruhmesblatt der deutschen Marine hinzuzufügen. Möge diese tapfere Besatzung stets als Vorbild treuester Pflichterfüllung bis zum letzten Augenblick im deutschen Volk weiterleben.

# Hilfskreuzer „Seeadler“

Kommandant Kapitänleutnant

Felix Graf von Luckner

Mit geblähten Segeln läuft das Dreimast-Vollschiff „Paß of Balmaha“ vor dem Wind durch die Nordsee. An der Gaffel weht die amerikanische Flagge. — Archangelsk, der russische Hafen im Weißen Meer, ist das Ziel des Schiffes. Jetzt kommt es in den Bereich der Sperrlinie, durch die England die Blockade gegen Deutschland durchführt. Da werden auch schon am Horizont Rauchwolken ausgemacht; immer höher steigen sie zum Himmel, schon tauchen Masten und Schornsteine auf. Ein Kriegsschiff! — Mit Woll Dampf kommt der Kreuzer herangebraust, ein Signal „beizudrehen“ steigt empor. Bald ist ein Boot längselt, und ein englischer Leutnant klettert an Bord der „Paß of Balmaha“.

„Wohin fahren Sie und welche Fracht?“ — „Mit Baumwolle nach Archangelsk.“ — Mißtraulich gleiten die Blicke des Leutnants über das Schiff. Die Küste Deutschlands ist ja so nah!

Mit einer Prisenbesatzung wird die „Paß of Balmaha“ nach Kirkwall entlassen, um dort genau untersucht zu werden. So steuert nun das Schiff einen neuen Kurs, der englischen Küste entgegen.

Stets hält dort ein deutsches U-Boot die Wacht. Scharf wird vom niedrigen Turm nach Beute Ausguck gehalten. Langsam und eintönig schleichen die Stunden dahin. Schon neigt sich die Sonne zum Horizont. Wird es denn heute keine „Arbeit“ geben?

Dort! Endlich! Ein Segelschiff. Schon geht die Jagd los. —

Auch die Amerikaner haben das U-Boot entdeckt. Die Waffen fliegen über Bord, die Luken schlagen über den Köpfen der englischen Prisenbesatzung zu; die sitzen nun in der Mausefalle mit verdunsteten Gesichtern.

Der Kapitän hofft, daß sein Schiff als neutrales freigelassen werden wird. Deutsche U-Bootsleute kommen an Bord.

„Wohin fahren Sie?“ — „Nach Archangelsk mit Baumwolle.“ Eigenartig, das ist doch kein Kurs nach Archangelsk? Da stimmt etwas nicht. —

Dem Steuermann Lamm wird als „Prisenbesatzung“ an Bord belassen, mit dem Befehl, das Schiff nach Cuxhaven zu bringen. Er ahnt nichts von der „lebenden Fracht“ im Schiffsraum und steuert seelenruhig der deutschen Küste entgegen. Er allein! Niemand an Bord denkt an Auflehnung, an Gewalt, so groß ist der Respekt vor einem Deutschen!

Nach viertägiger Fahrt gehen die Anker in Cuxhaven nieder. Eine Kommission kommt zur Untersuchung an Bord, die Luken werden geöffnet. Wie groß ist das Erstaunen aller, als die verstörten und halbverhungerten Gesichter der englischen Prisenbesatzung auftauchen.

So wurde die „Paß of Balmaha“ eine deutsches Schiff, dessen Taten später die ganze Welt in Atem halten sollten.

★

### Hamburg.

Der Hafen ist voller Schiffe — ein Wald von Schornsteinen und Masten, denn durch den Krieg ruht der gesamte Seehandel. Untätig liegen auch die Segler an der Pier, der schönste und stolze unter ihnen ist aber die „Paß of Balmaha“.

Eines Tages kommen Schlepper längsseit und führen das Schiff zur Werft nach Geestemünde. Zimmerleute und Werftarbeiter kommen an Bord, bald herrscht ein reges Leben und emsiges Treiben. Es wird gezimmert und gehämmert, neue Wanten und Takelage umgeben die hohen Masten, ein 1000pferdiger Motor, Öl und Wassertanks werden eingebaut.

Große Wohnräume entstehen im Schiff, auch Kabinen für zwei bis drei Personen und Messeräume werden errichtet.

Bald ist die „Paß of Balmaha“ nicht mehr wiederzuerkennen. Niemand darf aber die wahre Bestimmung erraten. Überall könnten Spione lauern. Die Arbeiter wissen nur, daß das Schiff zur Ausbildung von Motorschülern und Schiffsjungen umgebaut wird.

Die Probefahrt auf der Weser ist glänzend verlaufen — das Schiff ist fertig.

Eines Morgens ist die Stelle an der Werft leer, die „Paß of Balmaha“ ist verschwunden. In dunkler Nacht hat sie in aller Stille die Weser verlassen und liegt nun einsam in der Nordsee vor Anker, unerreichbar für jeden neugierigen Blick. Nur hin und wieder tauchen vereinzelt Gestalten auf und verschwinden wieder im Schiff.

Eines Abends versammelt sich in dem einsamsten Winkel von Wilhelmshaven eine kleine Schar. Blaujacks sind es, prächtige Kerle. Ein Offizier aber überragt alle, Graf Lüdner — ihr Kommandant, ein Mann, der schon in Friedenszeiten wegen seines Witzes, seiner Körperkraft und seiner Berwegenheit berühmt war. Alle sind sie angetreten: der Erste Offizier Kling, der Artillerie- und Navigations-Offizier Kircheis, der Prisenoffizier Pries, der Arzt Dr. Piehsch, der Steuermann Lüdemann und 58 Mann. Neugierige und erwartungsvolle Blicke treffen den Kommandanten, als sie einen kleinen Dampfer besteigen. Niemand ahnt, wohin es geht.

Langsam stampft das Schiff in die Nordsee hinaus. Die felsigen Ufer Helgolands tauchen im Dunkel auf und verschwinden wieder. Immer weiter geht es, immer rätselhafter wird die Fahrt. Da taucht plötzlich eine dunkle Silhouette auf — ein Segelschiff. Der Dampfer legt an, schnell entern die Blaujacks auf und betreten das Deck des Schiffes, ihre neue Heimat.

Am Deck wird angetreten. Der Erste Offizier ruft 23 Namen auf und weist ihnen ihre Wohnräume an. Voller Staunen be-



trachten die Leute ihr neues Logis. Nichts Militärisches ist in ihren Räumen, aber auch nichts Deutsches. Norwegische Bilder und Fahnen schmücken die Wände, und Zivilzeug liegt für jeden in der Seekiste bereit. Diese 29 Mann sehen sich zum erstenmal im Leben, aber bald haben sie festgestellt, daß alle Norwegisch können und schon früher auf Seglern gefahren sind. Was soll das, was hat man mit uns vor, denkt jeder von ihnen.

Unterdessen ist auch die übrige Mannschaft in ihre unteren Räume gelangt. Das war aber nicht so einfach. Keine Lufen und Niedergänge sind zu sehen. In große Kluge- und Besenschränke müssen sie kriechen, in deren Boden sich versteckte Lufen öffnen. Oben an Deck sieht das Schiff wie ein friedlicher Kaufahrer aus, nichts verrät ein deutsches Kriegsschiff. Aber unten ist es völlig umgewandelt. Das Bild des Generalfeldmarschalls von Hindenburg schmückt eine Wand. Zwei kleine Kanonen, Handgranaten und Gewehre sind in den Räumen verstaut, in den Schränken die Uniformen.

Raum haben die Leute sich in der neuen Umgebung zurechtgefunden, so ertönt auch schon die Pfeife des Bootsmanns Dreyer und der Ruf: „Alle Mann an Deck, die Anker lichten.“ Der 1000 pferdige Motor springt an, und los geht es durch die Nordsee, bei Amrum und Sylt vorbei, die Nordraue heraus. Fern von jedem Verkehr gehen die Anker nieder, um hier, im sicheren Versteck, die letzten Vorbereitungen zu treffen. Eine Holzladung wird an Bord genommen und kunstgerecht auf Deck verstaut. Der „norwegische“ Teil der Besatzung gewöhnt sich an die Zivilkleidung, übt fleißig „Zivildienst“ und „Befestigung durch den Feind“. Das Rasterzeug ist fest verschlossen, die Bärte werden immer voller.

Alle Vorkehrungen sind nun getroffen, der „Seeadler“ ist bereit. Endlich kommt der langersehnte Befehl des Admiralsstabes zum Auslaufen!

Am 21. Dezember 1916, einem trüben Morgen, werden die Anker gelichtet, und der „Seeadler“ steuert hinaus in das weite,

offene Meer, ohne Bestimmungsort, ohne Ziel, in eine ungewisse Zukunft. Ein Kaperschiff, ein Seeräuber! Kein Hafen steht ihm vor nun an offen, keine Mole bietet ihm Schutz vor Wellen und Sturm. Der Ozean ist seine Heimat, das Selbstvertrauen und der eiserne Wille sind sein Schutz. Und doch hat der „Seeadler“ ein Ziel, das höchste aller Ziele, dem Vaterland zu dienen, für die Heimat zu kämpfen!

Die Boje wird passiert, alle Segel an den 50 Meter hohen Masten werden gesetzt, und bald entschwindet die Küste den Blicken. Leb wohl, Heimat! Ein frischer Südwest-Wind bläht die Segel, nasskalt und unfreundlich ist das Meer. Die Küsten Dänemarks werden steuerbords gesichtet, immer weiter geht es zum Skagerrak. Nur vorwärts, was das Zeug halten kann. Wer denkt da an die Gefahren, an Minenfelder und U-Boote. Es gilt doch die englische Blockade zu durchbrechen, um den freien Ozean zu erreichen. Die englische Küste kommt in Sicht. Mit allen Lichtern steuert der „Seeadler“ als friedlicher Rauffahrer unbeirrt seinen Kurs.

Zwei Tage sind schon verstrichen. Kein Schiff, kein Rauch weit und breit. Da fängt das Barometer plötzlich an rapide zu fallen, der Wind schlägt um, und bald braust ein Sturm über das Meer. Immer stärker wird seine Kraft, immer höher gehen die Wogen. Mit wildem Geheul hat der Orkan das Schiff gepackt, rüttelt an seinen Masten und singt und pfeift durch die vibrierenden, gestrafften Wanten. Schäumende Wellenberge umgeben das Schiff, schleudern es hin und her, heben es hoch auf den Kamm, um es dann wieder in einen Abgrund verschwinden zu lassen, als wollten sie es verschlingen.

Schwer legt sich der „Seeadler“ über, ganze Kastaden ergießen sich über das Deck wie ein Wasserfall; um leewärts wieder ins Meer herabzustürzen. Rundum die pechschwarze Nacht.

Und doch empfinden alle an Bord diesen Orkan als ein Glück. Was tut es, daß man sich nur mit größter Gefahr auf Deck bewegen kann, was schadet es, daß niemand einen trockenen

Faden am Leibe hat, daß die Rudergänger angeschnallt ihren Dienst verrichten, um nicht über Bord gespült zu werden. — Es gibt nur eine wirkliche Gefahr — die englische Blockade, und nur ein Ziel, diese Blockade zu durchbrechen.

Stampfend und bebend fliegt der „Seeadler“ dahin, von Motor und Sturmsegeln angetrieben. Immer mehr legt sich das Schiff über, die Wanten und Brassen knarren und ächzen. Werden sie halten? Die erste Blockadelinie ist glücklich passiert. Wo steckt denn der Engländer? Hinter den Inseln hat er sich vor dem Sturm verkrochen. Um so besser! Immer weiter geht es, nur vorwärts. Alle Nerven sind gespannt, alle Muskeln gestrafft. Die Hauptsperrlinie ist erreicht. Fest sind die Gläser an die Augen gepreßt, die das Dunkel der Nacht zu durchdringen versuchen. Auch das schärfste Seemannsauge kann kein Schiff entdecken. Kein Feind weit und breit. Jetzt will der „Seeadler“ wenden, nur noch zwischen den Orkney- und Shetland-Inseln hindurch, und der Ocean ist erreicht, die Blockade durchbrochen. Da springt der Wind um und versperrt diesen Weg. Verflucht! Also heißt es weiter durchhalten mit Kurs auf Island.

Je weiter der „Seeadler“ in das freie Meer kommt, um so wuchtiger werden die Wellen, und schwere Brecher stürzen dauernd über das Deck. Mit jeder Stunde wird es kälter und immer eisiger der Sturm, denn der warme Golfstrom ist längst passiert. — Ewige Nacht umgibt das Schiff; kaum, daß die Sonne um die Mittagszeit auf eine halbe Stunde über dem Horizont auftaucht, um dann gleich wieder zu verschwinden. Grimmigen Frost trägt der Sturmwind von den Küsten Islands und Grönlands herüber. Die Brechseen erstarren auf Deck zu einer dicken Eiskruste. Bald sind auch die unteren Segel, die Laue und Blöcke eine einzige Eismasse. Der „Seeadler“ ist nicht mehr manövrierfähig, muß sich auf Gnade und Ungnade dem Element überlassen, sich immer weiter nach Norden zu der Küste Islands hinausstreiben lassen.

Mit erstarrten Gliedern arbeiten die Männer an Deck, das vor Glätte kaum einen Halt bietet. Wohin die klammen Finger

auch greifen, Eis, überall Eis. Auch die versteckten Luken sind zugefroren, und ein Teil der Besatzung sitzt im Schiffsraum eingesperrt. Es gibt keine Ablösung für die Braven da oben, kein Ausruhen, keine warme Koje, keine Decken. Nur der Grogkessel dampft in der Kombüse und hält die Erstarreten aufrecht.

Heiligabend ist es. Die Gedanken der Männer schweifen heimwärts. Ihre Sehnsucht schafft eine Vision von Weihnachtsbäumen, Lichterglanz, Wärme und Behaglichkeit im Kreise ihrer Lieben. Aber die harte Wirklichkeit läßt nicht viel Zeit für solche Träume.

Endlich springt der Wind nach Nord, und der Sturm verliert an Stärke. Nur die Wogen gehen noch hoch, aber auch ihre Kraft ist gebrochen. Jetzt kann der „Seeadler“ endlich auf südlichen Kurs gehen. Mit Arten und Piken werden die Eismassen beseitigt. Das Schiff wird wieder manövrierfähig.

Der erste Weihnachtsfeiertag sieht den „Seeadler“ schon mit vollen Segeln in den weiten Ozean hinaussteuern, um den Feind auf den Handelswegen zu bekämpfen. Die Sperrlinien Albions sind durchbrochen, die größte Gefahr scheint überstanden.

Alles an Bord ist guten Mutes und atmet auf. In diese frohe Stimmung hinein schallt plötzlich die Stimme vom Ausguck hoch oben im Mast: „Rauchwolke achteraus!“

Alle Gläser verfolgen gespannt die immer deutlicher und größer werdenden Rauchwolken. Es ist allen klar, daß es sich in dieser Gegend, weitab von den Handelsstraßen, nur um ein Kriegsschiff handeln kann. Wird es den „Seeadler“ erspähen, jetzt, im letzten Augenblick, wo der freie Ozean winkt? Schon taucht der Rumpf des Feindes über der Kimm auf, mit voller Fahrt Kurs auf den Segler haltend.

„Klar Schiff, zur Besichtigung!“ ertönt das Kommando.

Der Motor wird abgestellt. Die „norwegische“ Besatzung hat längst das Zivilzeug an, alle übrigen sind durch die Schränke verschwunden. Jeder Winkel wird nochmals untersucht. Aufmerksame, prüfende Blicke gleiten über Deck, ob auch alles in

Ordnung ist und nicht irgendeine Kleinigkeit übersehen wurde, die alles verraten könnte.

Unterdessen hat der Engländer stark aufgeholt. Es ist der Kreuzer „Uwenge“, das Deck voller Geschütze, die drohend ihre Feuerchlünde erheben.

Der Atem stockt. Unwillkürlich gehen die Gedanken auch zur schlimmsten Möglichkeit: sollten wir doch noch verraten sein? Ist alles verloren?

Ein Signal geht an der Nahe des feindlichen Schiffes hoch, der „Seeadler“ steuert aber noch unbeirrt seinen Kurs weiter; biedere Handelsfahrer sind ja nicht so flink im Signallese. Ein Schuß vor den Bug belehrt sie aber rasch und eindringlich über den Sinn des Signals. Das Bollschiff „Jerna“ (so hieß der „Seeadler“ in Zivil) dreht bedächtig, ohne Hast und Eile, bei, wie es einem Handelsschiff geziemt. — Ein Boot mit zwei Offizieren und fünfzehn Mann setzt vom Engländer ab und steuert herüber. Die See geht noch hoch, und die Leute im Boot müssen sich stark in die Riemen legen.

„Seeadler“, jetzt gilt's!

Die norwegische Flagge wird geheißt. Achtern steht ruhig der „Kaptein“, und seine norwegischen Schimpfworte hallen über Deck. Langsam und bedächtig machen einige Leute für das herankommende Boot die Vorleine klar, die anderen gehen ihren gewohnten Arbeiten nach. Nur immer Ruhe, keine Hast. Es gibt ja auf einem friedlichen Segler mit einer für Australien bestimmten Holzladung keine unnütze Aufregung. Das Gewissen ist rein und — die Papiere in Ordnung!

„Happy christmas, captain!“ — frohe Weihnachten — wünschen die an Bord gekommenen Engländer. „Ihr Schiff wird untersucht, wir wollen Ihre Papiere sehen.“

Aus der Messe schallt ihnen das Lieblingslied: „It is a long way to Tipperary“ entgegen, und ein guter Schluck vom traditionellen Whisky erwärmt ihre Glieder und das Herz. So kann man ja nur bei Freunden empfangen werden, die nichts zu verbergen haben. Aber die Papiere müssen ja schließlich doch vor-

gelegt werden — die schönen nachgemachten Papiere! Da hilft weder Whisky noch Grammophon.

Doch man war auch auf diesen Fall vorbereitet. Die Bullaugen in der Kapitänskabine sind vom „Sturm“ eingeschlagen und mit Brettern notdürftig vernagelt. Die ganze Einrichtung, Matratzen, Kissen, Kleider, alles ist von dem hereinstürzenden Seewasser durchnäßt. An einer ausgespannten Leine hängen die Schiffspapiere zum Trocknen! —

„Na, Captain, Sie scheinen ja ordentlich was abbekommen zu haben, das schwimmt ja hier alles.“

Der biedere „norwegische“ Captain meint, seelenruhig seinen Priem kauend: „Der Sturm war schon schlimm, aber was mir Sorge macht, sind meine durchnäßten Papiere; da ist nun die Linde etwas ausgelaufen.“

Nach einem Formular gibt der Engländer die Papiere an, und der Captain holt sie bedächtig von der Leine. Quietschnas sind sie und etwas verschwommen, aber gegen höhere Gewalt ist schließlich nichts zu machen. So wandert ein Beleg nach dem anderen durch die Finger des Offiziers. Es scheint alles programmäßig zu verlaufen. Da fragt der Engländer nach den Charterpapieren.

Das ist nun Sache des Ersten Steuermanns. Leutnant Pries spielt diese Rolle und stampft langsam und behäbig davon, das Geforderte zu holen. Zuletzt kommt noch das Logbuch, in das alle Daten der Vorreisen eingetragen sein müssen. Aufmerksam studiert der Feind dieses Buch.

„Was ist denn hier gewesen, warum haben Sie drei Wochen vor Anker gelegen?“

Verdammt! Nun kann der Engländer Verdacht schöpfen, und alles ist verloren. Was soll man ihm antworten?

Da ertönt der tiefe Bass des biederen Steuermanns Lüdemann: „Ja, Herr Offizier, haben Sie denn nichts von den deutschen Kaperschiffen und den vielen U-Booten gehört, die ausgelaufen sein sollen? Unser Reeder hat uns gewarnt, und da haben wir eben reinere Luft abgewartet.“

Kaperschiffe, U-Boote?! Möglich haben es die Engländer sehr eilig!

„Nun, Captain, Ihre Papiere sind in Ordnung, hier ist die Bescheinigung.“

Wenn die Leute geahnt hätten, daß unter ihnen deutsche Blaujacken sitzen, bis an die Zähne bewaffnet, bereit, im Notfall hervorzustürmen. Wenn sie gewußt hätten, daß Sprengpatronen im ganzen Schiff angebracht sind, um es in die Luft zu sprengen, falls es schief geht! —

Alle Nerven der Leute da unten sind aufs äußerste gespannt. Jedes Geräusch, jeden Laut, der vom Deck zu ihnen dringt, versuchen sie aufzufangen. Horchposten lauschen an den versteckten Lufen in den Schränken. Die Spannung ist kaum zu ertragen. Langsam schleichen die Minuten dahin.

Unterdessen verabschiedet sich auf Deck der Feind. „Nun, Captain, es ist ja alles in Ordnung; aber eine Stunde werden Sie wahrscheinlich noch auf die Erlaubnis zur Weiterreise warten müssen.“ Schon sitzen sie in ihrem Boot und rudern davon.

Warten? Warum warten? Eiskalt läuft es den Männern über den Rücken. Das kann sich ja nur um eine drahllose Anfrage des Engländers handeln, ob der Segler „Irma“ wirklich ausgelaufen ist. „Irma“, die es gar nicht gibt!

„Dann ist alles verloren“, brummt ein Matrose vor sich hin.

Der Horchposten hat es unten vernommen, und wie ein Lauffeuer verbreitet sich die Nachricht über das ganze untere Schiff: „Alles verloren.“

Die Zündschnüre werden angeschlagen, die Flutventile geöffnet, denn deutsche Kriegsschiffe ergeben sich nicht.

In diesem kritischen Moment wird von außen eine Luke hochgehoben, und die Stimme des Kommandanten ruft herunter: „Jungs, der Engländer läßt grüßen.“

Was ist das bloß für ein Getrampel da unten, was schreien die Leute? „Flutventile zu, Zündschnüre löschen!“ — So wurde im letzten Augenblick eine Katastrophe verhindert. Drei Minuten

später wäre der „Seeadler“ in die Luft geflogen! — Die Nerven waren zu überspannt von den vielen schlaflosen Nächten.

Alle Blicke hängen nun an den Masten des Engländers, die Minuten werden zur Ewigkeit.

Endlich geht ein Signal hoch. Die Gläser fliegen an die Augen, die Hände zittern.

„Reise fortsetzen.“

Das ist die Rettung!

Ein unbeschreibliches Gefühl bemächtigt sich der „Seeadler“-Leute. Die Augen strahlen, derbe Hände schütteln einander. Nun kann es losgehen!

Noch ein Signal: „Glückliche Reise!“

Dem Feind glückliche Reise zu wünschen, das ist die Höhe der Höflichkeit. Der Kreuzer entfernt sich mit hoher Fahrt und ist bald den Blicken entschwunden. —

Trotz der Ermüdung gehen die Leute an die Arbeit. Die Holzladung fliegt über Bord, und bald treiben die Balken, lustig auf den Wellen tanzend, dahin. Es wird geschrubbert und gescheuert, bald blüht das Messing in der Sonne. Die beiden Kanonen werden aufmontiert, die Maschinengewehre aufgestellt, die Flagge geheißt.

Von nun an gibt es keine „Irma“ mehr; „Seeadler“ heißt es, ein deutsches Kaperschiff! —

Unwillkürlich denkt man zurück an all die Piratengeschichten, an den „Roten Freibeuter“, den „Korsaren“ oder das „Schwarze Schiff“. Auch der „Seeadler“ ist ein Piratenschiff, auch an seinem Mast weht der lange rote Wimpel mit dem weißen Totenkopf, auch er lauert nun den Schiffen auf, um sie zu vernichten. Nur, daß ihn nicht Eigennuß und Gewinnsucht treibt, sondern die Pflicht, dem Vaterland zu helfen und dem Feind die Hungerblockade der Heimat zu vergelten.

Mit vollen Segeln steuert der „Seeadler“ in die Weltmeere hinaus. Alle sind frohen Mutes und voller Vertrauen auf deutsche Treue, deutschen Geist und den eisernen Willen. Jetzt kann auch das Weihnachtsfest gefeiert werden. Der Kommandant hat



den Weihnachtsbaum geschmückt, die Heimatgaben werden in der Messe aufgetürmt, und bald sitzen die „Seeadler“-Leute unter dem Weihnachtsbaum. Vergessen sind Sturm, Kälte, Strapazen und Gefahren. Die Gedanken weilen in der Heimat. Es ist ein Fest der Verbundenheit, der Kameradschaft. Man fühlt, diese prachtvollen Jungs halten zusammen, einer für alle, alle für einen. —

Die Nacht ist hereingebrochen, die Sterne funkeln am Firmament. Das Wasser glättet sich mehr und mehr, nur noch eine breite Dünung bewegt das Schiff langsam auf und nieder. Mit Kurs auf Madeira setzt der „Seeadler“ seine Fahrt fort.

Mit jedem Tag wird es wärmer. Immer blauer der Himmel, immer farbenprächtiger die See. Schon schießt der erste Schwarm fliegender Fische aus dem Wasser, um vor den Raubfischen Rettung zu suchen. Ein bis zwei Meter hoch flattern sie mit den langen Seitenflossen vibrierend über der Oberfläche dahin, um dann wieder in ihr Element zu tauchen.

Scharf halten die Posten in den Masten Ausguck. Schon über vierzehn Tage sind vergangen, ohne daß ein Schiff den Kurs des „Seeadlers“ gekreuzt hätte.

Die Höhe von Gibraltar ist erreicht, und da endlich kommt die langersehnte Meldung vom Vormast: „Dampfer Backbord voraus!“ Mit Windeseile verbreitet sich die Nachricht über das ganze Schiff. Alles ist wie elektrisirt. Ein Dampfer! —

Die Weisung, die dem „Seeadler“ vor der Ausfahrt gegeben wurde, lautet, nur Segler anzugreifen und zu kapern. So, wie es früher war, als es noch keine Dampfer gab. Mit einem Dampfer, der auch bewaffnet sein kann, darf ein Segler es nicht aufnehmen. Diese Weisung des Stabes ist sicher richtig, sie gilt aber nicht für einen solchen Kommandanten wie Graf Luckner, und auch nicht für solche Mannschaft wie seine ausgesuchten Jungs.

Endlich ein Dampfer, das Jungfernschiff, und da soll man die Beute unbehelligt laufen lassen? Ausgeschlossen! Wenn die Armierung auch noch so dürftig ist, Bluff und deutscher Schneld sind oft eine viel stärkere Waffe. Also los, jetzt wird zugepackt!

„Klar Schiff zum Gefecht!“

Die Geschützbedienung steht bereit, ein Teil der Mannschaft liegt mit den Waffen hinter der Reling versteckt, unsichtbar für den Feind.

Als friedlicher „Norweger“ heißt der „Seeadler“ das Signal: „Bitte um Chronometerzeit.“

Der Dampfer ist schon ganz nahe herangekommen. Es ist die „Gladys Royal“, ein englisches Schiff. An seinem Mast weht das „Verstanden“-Signal. Er ist gerade dabei, dem ollen Norweger die genaue Zeit zu geben. Da geht die deutsche Kriegsflagge hoch, die Pforte fällt herunter, und der Knall eines Schusses rollt über den Djean. Der erste scharfe Schuß des „Seeadlers“!

Ist dem Engländer der Schreck so in die Glieder gefahren, daß er darauf gar nicht reagiert? Nur die englische Flagge wird gehelßt.

Noch ein Schuß vor den Bug und noch einen über das Schiff hinweg. Jetzt scheint er endlich die Sprache der Kanonen verstanden zu haben. Die Maschine wird gestoppt, die Boote zu Wasser gelassen. Der alte Captain Cheron und 26 Mann beziehen auf dem „Seeadler“ ihr unfreiwilliges Quartier. Der frische Proviant wird herübergeholt. Es ist Abend geworden. Die Dämmerung ist in diesen Breitengraden kurz, da heißt es sich heilen.

Die Detonation einer Sprengbombe erschüttert die Luft. Langsam neigt sich der Dampfer zur Seite. Dampfwolken steigen aus den geborstenen Kesseln empor, das Wasser rundum kist und brodelte. Immer tiefer sackt das Heck ab, bis schließlich auch das Schiff verschwindet. Die „Gladys Royal“ macht ihre letzte Fahrt mit 5000 Tonnen bester Cardiff Kohle. —

Es geht weiter gen Süden mit Kurs auf Madetra. Schon der nächste Tag treibt wieder einen Engländer in die Nähe des „Seeadler“. In knapp dreihundert Meter Entfernung kreuzt die „Lundy Island“, ein prächtiger neuer Dampfer, den Kurs.

Die Kriegsflagge geht hoch, und schon pfeift ein scharfer Schuß durch die Luft. Mit Woll Dampf versucht das Schiff zu

entkommen. Schuß auf Schuß wird mit dem kleinen Geschütz abgegeben, ein Treffer nach dem anderen schlägt in das Schiff. In wilder Panik hat die Mannschaft ihre Posten verlassen und rennt zu den Booten. Nur der Kapitän steht noch allein am Steuerrad, aber es gehorcht seiner Hand nicht mehr. Eine Granate hat die Ruderkette getroffen.

Nun gibt es kein Entrinnen. Die Boote mit den neuen Gästen kommen herüber. Der Wind hat aufgefrischt, die See geht hoch, und die Boote haben ziemlich zu kämpfen.

Einige Granaten in die Wasserlinie der „Lundy Island“ geben ihr den Todesstoß, und bald versüßen 4500 Tonnen Zucker — auf den die Franzosen vergeblich warten — das salzige Meerwasser.

Auch die neuen Gefangenen haben unterdessen ihr Quartier bezogen. Der alte Captain Chewn strahlt vor Freude, endlich einen Kollegen gefunden zu haben. Auch die Mannschaften scheinen keinen großen Kummer zu empfinden, denn die Unterkunftsräume sind bequem und sauber, das Essen gut und reichlich. So schlimm scheint es nun doch nicht bei den „Boches“ zu sein.

Es ist nun schon eine recht bunt zusammengewürfelte Gesellschaft, die den „Seeadler“ bevölkert. Alle Rassen sind bald vertreten: Weiße, Schwarze, Afrikaner, ganz wie auf einem Korsaren entschwendener Zeiten. —

Der „Seeadler“ steuert unentwegt seinen südlichen Kurs. Die Kanarischen Inseln sind längst passiert, auch die Kapverdischen Inseln liegen weit hinter dem Heck. Der Djean ist wie ausgestorben, aber noch ist ja das eigentliche Piratenrevier nicht erreicht. Erst in der Nähe des Äquators zwischen Afrika und Südamerika, einem der bestimmten Schifffahrtswege des Djeans, kann man wieder neue Beute finden. Hier weht ständig der Südostpassat. Alle Segler benutzen ihn, um nach dem Norden zu steuern. Selten herrscht hier schlechtes Wetter, und der gleichmäßige Passatwind treibt die Schiffe mit vollen Segeln rasch vorwärts.

Um 21. Januar 1917 kommt der „Seeadler“ endlich in die Nähe des Äquators, in sein Raperrevier. Einen Monat ist es schon her, daß er die schützende Küste der Heimat verlassen hat.

Scharf wird von den Masten Ausguck gehalten. Die Morgenluft ist klar und erlaubt eine weite Sicht. Da tauchen endlich über der Kimm Masten mit vollen Segeln auf. Rasch kommt das Schiff näher. Auf dem „Seeadler“ wird es lebendig, die Jungs sind froh, nach so langer Pause wieder „Arbeit“ zu haben.

Es ist die französische Bark „Charles Gounod“, mit Mais von Durban kommend. Stolz weht die Tricolore, und ein Signal wird geheißt:

„Was gibt es Neues vom Kriege?“

Na, das Neueste wird er ja nur zu bald erfahren, denken schmunzelnd die „Seeadler“-Leute. Nun hat der Franzose auch die deutsche Kriegsflagge erkannt, dreht bei und ergibt sich in sein Schicksal.

Es ist nur französische Besatzung an Bord, denn kein französischer Matrose fährt auf einem fremden Schiff. Nachdem das Hab und Gut der Mannschaft herübergebracht ist, steuert auch der „Charles Gounod“ seinen letzten Kurs in die endlosen Tiefen des Ozeans.

Es ist ein eigenartiges Gefühl für einen Seemann, ein Schiff in den Wellen verschwinden zu sehen, besonders einen Segler. Niemand kann sich der Wehmut erwehren. Segelschiffe sind wie aussterbende Lebewesen. Nur wenige befahren noch die Meere, und neue werden nicht gebaut. Lange haften die Blicke an der Stelle, wo die Mastspitzen verschwinden. — Es muß sein, es ist ja Krieg.

Bald sollte der „Seeadler“ auch Damenbesuch bekommen. Eine junge Frau, die sich mit ihrem Mann, dem Kapitän, auf der Hochzeitsreise befand. Eine Hochzeitsreise mit unerwarteten Hindernissen und Abenteuern. Eine Dame an Bord eines Kriegsschiffes, eines Raperschiffes!

Bemerkenswert ist, daß der Eigensinn der jungen Frau erst ihre Gefangenschaft verschuldete. Ein Dreimastschoner wird gesichtet, er sieht nach der Bauart wie ein Amerikaner aus, also

zu der Zeit noch ein neutrales Schiff. Vor diesen Schiffen mußte sich der „Seeadler“ besonders in acht nehmen. Denn versenkt durften Neutrale doch nicht werden, und man konnte sicher sein, daß schon im nächsten Hafen die Anwesenheit des deutschen Kaperschiffes gemeldet werden würde. Dann hätte sofort von allen Seiten eine wilde Jagd auf den „Seeadler“ eingesetzt. Also Vorsicht!

Der „Seeadler“ heißt die norwegische Flagge und will still und artig als harmloser Rauffahrer vorbeisegeln. Sicher ist sicher! Warum antwortet aber der alte Yankee nicht? Höflichkeit ist Auffassungssache. So dachte sicher auch die junge, schöne Lady und bestürmte ihren Mann, doch nicht so unhöflich zu sein. Welcher junge Ehemann gibt wohl nicht nach? Also gut, die Frau soll ihren Willen haben.

„Seeadler“ hat unterdessen seine Fahrt fortgesetzt, und die Entfernung zwischen den Schiffen vergrößert sich von Minute zu Minute. Wie groß ist das Erstaunen und die Freude, als ein Signalgast plötzlich ausruft: „Der heißt ja die englische Flagge!“

Aber sicher ist das Erstaunen des Engländers noch viel größer, als der „Seeadler“ nun plötzlich vor dem Winde durchdreht und in voller Fahrt mit Segeln und Motor zurückjagt. Die norwegische Flagge runter, die deutsche Kriegsflagge hoch, ein Schuß vor den Bug, noch ein Schuß. — Da dreht der kanadische Schoner „Perée“ bei.

Nun hat die junge Frau ihren Willen. Aufgeregt läuft sie hin und her, hat ganz den Kopf verloren. Erst dem hinübergeruderten Priisenoffizier, Leutnant d. R. Pries, gelingt es, die vor Angst Zitternde zu beruhigen und zu trösten. Bald hat sie sich auch in die heikle Situation hineingefunden, ihre Flitterwochen auf einem deutschen Kriegsschiff verbringen zu müssen und all die Abenteuer mitzuerleben. Ihr freundliches Wesen brachte es mit sich, daß sie bald von allen an Bord verwöhnt wurde und jede nur erdenkliche Bequemlichkeit genießen konnte. —

So kreuzt der „Seeadler“ in „seinem“ Revier hin und her. Tag und Nacht lugen scharfe Seemannsaugen nach neuer Beute

aus. Ein Segelschiff nach dem anderen läuft in die Arme des „Piraten“, und alle teilen das Schicksal ihrer Vorgänger: die französische Vier-Mast-Bark „Antonin“ sowie die französischen Barken „La Rochefoucauld“ und „Dupleix“, das italienische Bollschiff „Buenos Aires“ und die englische Vier-Mast-Bark „Pinmore“. Alle werden auf die gleiche Weise versenkt, nachdem die Mannschaft mit Hab und Gut übernommen worden ist.

Bald sollte die junge Lady auf ihrer abenteuerlichen Hochzeitsreise die angenehme Gesellschaft einer zweiten Dame an Bord haben. —

Es herrscht recht diesiges Wetter mit schlechter Sicht. Nur hin und wieder klart es etwas auf. Um so eifriger streichen dann die scharfen Gläser über das Meer, den Horizont nach Beute absuchend. Dort im Westen, war das nicht eben die Silhouette eines Schiffes, die auf kurze Augenblicke auftauchte und gleich wieder vom grauen Dunst eingehüllt wurde? Schon wendet der „Seeadler“ um einige Strich nach Backbord, und der tausendpferdige Motor hilft mit voller Kraft den Segeln nach. Bald taucht auch wirklich wieder ein Schiff auf, eine schöne, große Bark. Die Jagd beginnt. Es dauert nicht lange, da hat der „Seeadler“ den Feind aufgeholt und fährt dicht an ihm vorüber. Es ist der Kanadier „British Yeoman“. Alle Mann sind dort an Deck und betrachten voll Neugierde das bunte Völkergemisch auf dem überholenden Schiff. Auch der Kapitän und seine neben ihm stehende Frau scheinen sich über die Abwechslung zu freuen, nach langer, einsamer Fahrt einem Kameraden zu begegnen.

Nach einer uralten Sitte für Segelschiffe besuchen sich die Kapitäne bei ruhiger See, wenn die Schiffe sich im Djean begegnen. Es kommt vor, daß zwei Segler, von Windstille über rascht, tage-, ja wochenlang unbeweglich nebeneinanderliegen, und in dieser erzwungenen Ruhe bringen die Boote täglich Gäste herüber und hinüber.

Auch der Kapitän der „British Yeoman“ scheint Lust zu einem Plauderstündchen zu haben; er ahnt ja nicht, daß er dieses Vergnügen bald wochenlang haben wird. Voll Neugierde verfolgt

er das bunte Leben und Treiben an Bord. Die Musik spielt lustige Weisen, alles ist so fidel, und von den „Passagieren“ winkt mancher herüber. Da schallt auch schon der kräftige Seemannsbaß des Kapitäns durch das Sprachrohr:

„Hallo, Kapitän, was gibt es Neues? Kommen Sie doch zu uns zum Kaffee. Sie scheinen ja Kriegsfretwillige an Bord zu haben!“ —

Graf Lüdner greift schmunzelnd zum Sprachrohr:

„Kommen Sie lieber zu uns, Kapitän, wir haben feinen Whisky, und auch viele Neuigkeiten werden Sie bei uns erfahren!“

Warum lachen bloß die Leute da drüben, denkt der biedere Kapitän. Jetzt erst sieht er ein Signal, das an der Nahe des „Seeadlers“ weht:

„Drehen Sie bei, oder ich schleße!“

Auch die Geschützpforte ist bereits heruntergeklappt, die Mündung der Kanone schaut drohend zur „British Yeoman“ hinüber, die deutsche Kriegsflagge weht am Mast. —

Das Glas fällt dem Kapitän vor Schreck aus der Hand. Die neugierigen Gesichter an Bord sind wie weggezaubert, auch die Dame ist voll Entsetzen in ihrer Kajüte verschwunden. Nur der Kapitän verläßt seinen Posten nicht, er dreht bei und ergibt sich in sein Schicksal.

Als willkommenere Beute wird guter Proviant und viel lebendes Viehzeug herübergewonnen. Der leere Hühnerstall ist wieder neu bevölkert, in einer Ecke grunzen hinter einem Verschlag die Schweine. Pieperle, der kleine Liebling aller an Bord, bietet sofort seine gastfreie Hundehütte einem Kaninchen und einer Taube an. Bald verbindet dieses komische Trio eine unzerstrennliche Freundschaft.

Als letzte verlassen der Kapitän und seine Frau die „British Yeoman“. Wie groß ist ihr Erstaunen, als sie am Fallreep des Feindes von einer Lady begrüßt werden, die mit herzlichsten Willkommenworten der Dame einen Strauß künstlicher Blumen überreicht.

Diese Episode ist bezeichnend für den Geist, der auf dem „Seeadler“ herrscht. Alle diese Leute, Repräsentanten der verschiedensten Nationen, setzen voll Haß ihren Fuß auf die Planken des feindlichen Kaperschiffes. Die enge Gemeinschaft und die gute Behandlung bringen es mit sich, daß alle dieses Gefühl verlieren. Niemand braucht seinen nationalen Stolz aufzugeben, aber alle lernen einander achten und verstehen. —

Bei der Weiterfahrt wird der Äquator überschritten, und nun kann der „Seeadler“ auch die südliche Halbkugel unsicher machen. Eines Morgens meldet der Ausguck wieder einmal: „Dampfer achteraus“. Bald wird ein großes Schiff ausgemacht, das mit hoher Fahrt dahinsaußt. Der „Seeadler“ denkt nicht mehr daran, daß Dampfer nicht angegriffen werden sollen. Das süßliche Signal weht an seiner Nahe: „Bitte um Chronometerzeit“.

Der stolze Dampfer scheint überhaupt nicht den kleinen Segler zu beachten und behält seinen Kurs bei. „Windjammer“ nennen sie verächtlich die Segelschiffe und würdigen sie keiner Aufmerksamkeit.

Da müssen eben andere Mittel helfen!

Magnesiumpatronen werden angezündet. Dunkler Rauch steigt zum Himmel. „Feuer an Bord“, denken die Feinde und dampfen nun direkt auf den „Seeadler“ zu. Aufmerksam tasten die Gläser den Dampfer ab, ob nicht Geschütze zu sehen sind, ob es nicht doch ein Hilfskreuzer ist. Alles ist „klar zum Gefecht“. Dreißig Blaujacken liegen mit Gewehren und Handgranaten hinter der Bordwand, auch die Geschützbedienung ist bereit. Oben an Deck sind aber nur einige Leute in Zivil. Auch die Gefangenen haben sich dort versammelt und warten voll Spannung auf die kommenden Ereignisse. Mancher alte Kapitän wird sich eines Gefühls der Hochachtung für diese mutige Besatzung nicht erwehren können, die, allein im weiten Ozean, nur auf sich selbst gestellt, einer Welt von Feinden trotzt und so viel Schnelld und Tapferkeit zeigt. Auch die junge Lady ist an Deck, ihre Wangen glühen vor Eifer.

Jetzt ist der Riese dicht herangekommen. Zu seiner größten



Verwunderung ist aber auch das „Feuer“ auf dem Segler „erloschen“.

Der Moment ist gekommen, jetzt gilt's, jetzt wird zugepackt!

Die Trommel wirbelt, die Kriegsflagge geht hoch. Der lange rote Piratenwimpel mit dem weißen Totenkopf flattert langsam zum Großtopp empor. Wie hingezaubert stehen plötzlich die bewaffneten Blaujacken an der Reling. Die Pforte fällt herunter, die Kanone richtet sich drohend auf den Feind.

Ein furchtbarer Wirrwarr entsteht nun auf dem Dampfer. Voller Panik und Entsetzen laufen die Leute an Deck hin und her. Schreckensrufe: „Germans, Germans!“ schallen herüber. Den Leuten scheint man ein richtiges Bild von den „Barbaren“ beigebracht zu haben.

Umsonst dreht der dicke Captain den Maschinentelegrafen verzweifelt hin und her, auch die Maschinisten befinden sich an Deck.

Um die Panik noch zu vergrößern, ertönt das laute Kommando: „Klar bei Torpedos!“ — die es gar nicht gab!

Die Wirkung ist unbeschreiblich. Tischtücher und Handtücher werden geschwenkt, niemand denkt mehr an Widerstand, an Ausreißen. Bald hat der Prisenoffizier mit seiner Mannschaft das Schiff vom Boot aus geentert, und die Umschiffung der zahlreichen Besatzung beginnt.

Aus den Ladungspapieren wird festgestellt, welche Schätze das Schiff mit sich führt: riesige Mengen Sekt und Kognak, die schönsten alten Teppiche und elegante Möbel, Proviant in großer Auswahl, bis zu den herrlichsten Delikatessen. Das war ein „gefundenes Fressen“ für den „Seeadler“. Die vielen Gefangenen, deren Zahl sich doch stark vergrößert hatte, mußten ja auch versorgt werden. Auf dem „Seeadler“ gab es keine Unterschiede, gleiches Essen für alle, ob Matrose, Gefangener oder Offizier. Also nur herüber mit den Reichtümern. Auch ein Flügel und ein Harmonium werden zur Vervollständigung des „Orchesters“ mit herübergebracht.

Endlich ist alles Brauchbare herübergeschafft. — Der Riesenleib des Schiffes erzittert von der Detonation der Spreng-

patronen, das Wasser strömt herein. Immer tiefer sinkt das Heck, die Maschinenräume sind schon voll Wasser. Hunderte von Augen sind auf das Schiff gerichtet und beobachten seinen Lodeskampf. Das Heck ist schon verschwunden, steil richtet sich der Bug empor, bleibt einige Sekunden unbeweglich stehen und fährt dann wie ein Pfeil hinab in die Tiefe. Das ist das Ende der „Horngarth“.

Auf dem „Seeadler“ sind die Segel wieder gesetzt, und weiter geht es in die ungewisse Zukunft. Ein reges Leben herrscht an Bord. Es ist ein Vergnügen, zuzuschauen, wie die eleganten Möbel in die Räume wandern, der Proviant verstaubt wird. Überall sieht man fröhliche Gesichter dazu. Bald ist das Schiff nicht mehr wiederzuerkennen. Alle Kabinen und Messräume, auch die der Gefangenen, sind in elegante Salons verwandelt, und weiche Teppiche bedecken den Boden.

Die Nacht bricht an, eine wundervolle, klare Tropennacht. Weicher, kühler Wind streicht über das Deck und bläht die Segel. Am tief schwarzen Himmel funkeln die Sterne, und die Wellen plätschern leise längs der Bordwand. Wer denkt heute an Schlaf. Dieser Fang muß doch gefeiert werden.

Der Mond geht auf und wirft sein Licht auf eine vergnügte „Piratenchar“. Alle sitzen lustig beim Sekt und lauschen den Klängen, die die Kapelle dem erbeuteten Steinway-Flügel und Harmonium — zusammen mit Cello und Violine — entlockt. Wer weiß, was morgen ist! Die Pfropfen knallen, und der Wind trägt Heimatlieder aufs Meer hinaus. —

Acht Wochen kreuzt der „Seeadler“ schon unbehelligt in diesem Revier, ohne jemals ein feindliches Kriegsschiff gesichtet zu haben. Über 40000 Tonnen Schiffsladung liegen bereits auf dem Meeresgrund, und die Reeder zerbrechen sich umsonst den Kopf, wo ihre lange überfälligen Schiffe geblieben sind. Bisher war ja keine Kunde über den „Piraten“ bis zum Feinde gedrungen. Die Besatzungen der Schiffe blieben an Bord des „Seeadlers“, und der stumme Djean verschlang seine Beute, ohne eine Spur zu hinterlassen.

Durch die Übernahme der zahlreichen Besatzung des Dampfers „Horngarth“ waren alle Räume überfüllt. An Bord befanden sich 263 Gefangene, die gepflegt und versorgt werden mußten. Der starke Verbrauch der Bestände in den Wassertanks wurde immer bedrohlicher. Die weitere Aktionsfähigkeit des Schiffes hing aber eng mit einem genügenden Vorrat an Trinkwasser zusammen. Daher mußte schließlich doch daran gedacht werden, sich bei nächster Gelegenheit der Gefangenen zu entledigen, wenn sich auch damit die Gefahren für den „Seeadler“ erheblich vergrößerten. Denn gleichzeitig mit der Landung der Besatzungen der vernichteten Schiffe mußte ja auch die Kunde von dem „Seeadler“ und seinen Taten mit Bindeseile durch die ganze Welt laufen. Sein Infognito war gelüftet, und eine ganze Meute würde sich an seine Fersen heften. Und doch wurde dieser Entschluß als kleineres Übel angesehen. Das nächste Bollschiß, das alle unfreiwilligen Passagiere fassen konnte, sollte sie in die Freiheit bringen.

Unentwegt steuert der „Seeadler“ mit südlichem Kurs durch den Ozean. Schon zehn Tage sind seit der Versenkung der „Horngarth“ verfloßen, ohne daß ein Schiff in Sicht kam. Endlich wird der französische Segler „Cambronne“ ausgemacht und gekapert. Es ist ein schönes großes Schiff und hat genügend Raum für alle. Die Entscheidung ist gefallen, die „Cambronne“ soll das Freiheitsschiff sein. Diese Nachricht entfesselt einen unbeschreiblichen Jubel unter den Gefangenen. Alles bereitet sich zur Reise in die Freiheit vor. Am glücklichsten ist aber gewiß der Kapitän der „Cambronne“, er kann es nicht fassen: seine „Cambronne“ soll nicht vernichtet werden.

Mit größter Beschleunigung werden nun alle Arbeiten durchgeführt, um das Schiff für die Aufnahme der 263 Passagiere herzurichten. Auch Möbel und Proviant wandern hinüber.

Der „Seeadler“ mußte aber einen genügenden Vorsprung haben, um schon längst in anderen Breitengraden des Ozeans zu kreuzen, wenn die „Cambronne“ einen Hafen erreicht. Daher werden die oberen Masten des Schiffes gekappt, so daß nur die

unteren Segel gesetzt werden können und nur eine ganz geringe Geschwindigkeit erzielt wird.

Am 21. März 1917 kommt der Tag der Freiheit für all die Leute der verschiedensten Nationen. Zwölf Kapitäne sind in der Messe zu einer Abschiedsfeler versammelt. Die Offiziere des „Seeadlers“ sind die Gastgeber. Es ist keiner unter den Gästen, der nicht mit herzlichem Händedruck versichert, der Welt ein ganz anderes Bild von der Humanität und Ritterlichkeit der Deutschen zu geben, als es bisher verbreitet wurde. In all den Monaten hatte der „Seeadler“ sein Kriegshandwerk ausgeübt, ohne auch nur einen Menschen getötet oder verwundet zu haben!

Die Mannschaft der verschiedenen Schiffe ist mit all ihrer Habe an Deck angetreten. Sogar ihren Lohn für die Zeit der Gefangenschaft haben sie in deutscher Reichsmark erhalten! Ein Boot nach dem andern steuert zur „Cambronne“ hinüber, Mühen werden geschwenkt und einmütige Hurras auf den „Seeadler“ brausen über den Atlantik. Nun sind alle glücklich übergesetzt. Es ist ein Winken und Grüßen, als der „Seeadler“ mit vollen Segeln stolz an der „Cambronne“ vorbeisteuert und seinen Kurs weiter nach Süden nimmt. Auch die „Cambronne“ hat die wenigen Segel gesetzt und ist bald den Blicken mit Kurs auf Rio de Janeiro entschwunden.

Es ist leer und einsam auf dem „Seeadler“ geworden. Wieder sind nur 64 deutsche Männer an Bord, wie bei der Ausfahrt. Wie lange ist es her und wieviel ist in der Zeit erlebt worden! Keine Nachricht dringt in ihre Abgeschiedenheit. Wie mag es jetzt um die Heimat stehen? Aber es gibt kein Zurück für die „Seeadler“-Leute, nur immer vorwärts, den Feind suchen, die Pflicht dem Vaterland gegenüber erfüllen.

Eintönig vergehen die Tage. Scharf wird weiter nach Schiffen gespäht, aber kein Rauch wird gesichtet, keine Segel tauchen auf. Der „Seeadler“ hat sich bereits zu weit von den Schifffahrtswegen entfernt, um der sicher bald einsetzenden Verfolgung zu entgehen. Kap Horn, die Heimat der Stürme, sollte umschifft werden, um dann im Stillen Ozean ein neues Tätigkeitsfeld zu suchen.

Wenn die folgenden Wochen auch ereignislos verliefen, der echte Seemann kennt keine Langeweile. Die Verbundenheit mit der Natur ist so groß, daß sie sein ganzes Wesen erfüllt. Nur wenige „Landratten“ können ermessen, wie sehr das Meer den Menschen beglücken kann, wie losgelöst und frei es ihn macht. Stundenlang kann ein Seemann an der Reling stehen und sein Element in seiner Mannigfaltigkeit in sich aufnehmen. Es ist ewig neu und abwechslungsreich in seiner Größe, Kraft und Farbenpracht. Jede Stunde, jede Tageszeit, jede Windstärke bringen neue Reize. Ob der glutrote Sonnenball langsam in das Meer versinkt und der Himmel in eine Farbenskala von Rotorange bis Gelb getaucht ist oder bei einsamer Nachtwache in dem ewig wiederkehrenden Kampf zwischen Licht und Finsternis der Morgen naht. Wer kennt das Meer, wenn in dunkler, stürmischer Gewitternacht die Blitze wie ein Netz fast den ganzen Horizont umspannen, die schäumenden Wellenberge mit ihrem grellen Licht erleuchtend, und ein gewaltiges Donnern über die unendliche Wasserfläche rollt, oder wenn nach gewaltigen Regengüssen die ganze Oberfläche durch Myriaden von Infusorien phosphoresziert und das Kielwasser sich wie ein leuchtendes Band über die Wasserfläche hinzieht. Das ist das Element des Seemanns, mit dem er verwachsen ist. Nie wird ein echter Seemann freiwillig seinen Beruf wechseln, und wenn er es tun muß, wird das Streben nach der See ihn nie verlassen. —

Tief unten bei Südamerika liegen einsam im Ozean die Falkland-Inseln, ein Flottenstützpunkt der Engländer. Der eisige Wind der Arktis wühlt die See auf und streicht über die Inseln. Kein Baum kann dort gedeihen, denn der Sturm knickt oder entwurzelt sie. Diese Inseln waren einst stumme Zeugen des heldenmütigen Kampfes der Kreuzer des Grafen Spee gegen eine erdrückende Übermacht. Fast zweieinhalb Jahre ist es schon her, daß sich die Wellen über der „Scharnhorst“, „Gneisenau“, „Leipzig“ und „Mürnberg“ geschlossen haben. Fern vom Vaterland haben diese Helden gekämpft und ihr Leben für deutsche Ehre und Ruhm hingegeben. Die tiefen Wasser des Ozeans sind

ihr Grab. Wie unendlich weit liegt es von der Heimat; kein Denkmal, keine Blumen können es schmücken. Nur Meereswogen rollen darüber hinweg, Tag und Nacht. —

Da taucht am Horizont ein Schiff auf. Mit vollen Segeln kommt es heran. Jetzt kreuzt es über der Stelle, wo viele tausend Meter unter ihm die deutschen Helden liegen. An Deck ist die Besatzung angetreten. Das Schiff dreht bei. Die Trauerflagge wird halbstock gesetzt. Ein großes, eisernes Kreuz gleitet über Bord und taucht in die Tiefe zu dem Heldengrab. Entblößten Hauptes stehen deutsche Männer an der Reling, in stilles Gebet und treues Gedenken versunken. —

„Seeadler“ hat den Dank des Vaterlandes und den letzten Gruß der Heimat überbracht. Trotz der großen Gefahr, vom Feinde entdeckt zu werden, hat er sich zur Höhle des Löwen begeben, um der Ehrenpflicht zu genügen. Treue um Treue!

Der Aufenthalt dauert nicht lange, denn „Seeadler“ muß auf der Hut sein. Sicher ist die „Cambronne“ schon gelandet, und der Feind hat bereits seine Kreuzer zum Kap Horn ausgesandt, um das Kaperschiff zu fangen. Es gibt aber auch noch einen anderen Feind für das Schiff in diesen Regionen: riesige Eisberge werden oft im Polargebiet losgerissen und treiben mit der Strömung in den Djean hinaus.

Die Ausguckposten werden zur Nacht vermehrt, und das Thermometer wird dauernd beobachtet. Ein plötzliches Sinken der Temperatur um einige Grad ist stets das sicherste Zeichen für die Nähe eines Eisbergs.

Eines Tages, kaum daß der Morgen dämmernd, wird auch wirklich ein Eisberg gesichtet. Schwer hebt und senkt er sich, rollt hin und her. Obgleich nur der siebente Teil über Wasser ragt, bietet ein solcher Berg mit seinen zerklüfteten Eisfelsen und den grünlichblau schimmernden Grotten ein phantastisches Bild. Wundervoll ist der Anblick dieser im Sonnenlicht funkelnben und gleißenden Eismassen. Mit großem Bogen umsegelt sie der „Seeadler“ und nähert sich nun der Südspitze Amerikas.

Kap Horn, der Schrecken der Segelschiffer, dieser nackte, wildzerklüftete Felsen, der, von Orkanen umtobt, zweihundert Meter aus den Fluten steigt und wie eine Pyramide hinaus in den antarktischen Ozean schaut. Meist hüllen ihn Nebel und tiefhängende Wolken vollständig ein. Hier prallt die warme Strömung mit den kalten Fluten der Arktis zusammen, daher herrschen hier auch fast das ganze Jahr hindurch die gewaltigsten Stürme, und der heulende Wind treibt Schnee, Hagel und Regen über die tobenden, aufgewühlten Bogen. Selten dringt die Sonne durch die schweren Wolkenmassen und verbreitet auch dann nur einen schwachen, rötlichen Schein.

Auch der „Seeadler“ ist von Kap Horn rauh angepakt worden, auch er muß wochenlang mit Orkanen ringen und um sein Leben kämpfen. Eisig weht der Sturmwind, gewaltige Wellen rollen heran und brechen über das Deck. Bis zu den Hüften im kalten Wasser stehend, müssen die Braven arbeiten und sich oft mit aller Kraft anklammern, um nicht über Bord gespült zu werden. Manche dicke Planke wird von der Wucht der Wellen zerschmettert. Dauernd muß die Mannschaft in die Takelage, um neue Segel zu befestigen. Immer und immer wieder werden sie vom Orkan zerrissen und als zerfetzte Lappen hoch in die Luft gewirbelt. Tag und Nacht geht dieser jähe Kampf mit dem Sturm und der Strömung. Oft geht in wenigen Stunden wieder alles verloren, was man in tagelangem, mühsamem Aufkreuzen gewonnen hatte.

Endlich ist es vollbracht, Kap Horn ist umsegelt! Der Orkan verliert an Gewalt, nur die Wellen gehen noch hoch, und tiefe Wolken fegen über die aufgewühlte See. Sturmvoegel jagen über die Bogen dahin und begleiten das Schiff, die Luft mit ihrem Geschrei erfüllend. —

Alles an Bord atmet auf. Die Fretwachen strecken ihre müden Glieder in den warmen Kojen aus, und auch das schwere, unablässige Stampfen des Schiffes kann ihren tiefen Schlaf der Erschöpfung nicht stören.

Oben an Deck wird von den Masten scharf Ausguck gehalten.

Man erwartet bestimmt, daß hier britische Schiffe lauern, um den „Seeadler“ zu fassen.

Mit jedem Tag flart es mehr und mehr auf. Die schweren, tiefen Sturmwolken sind verschwunden, und die Sonnenstrahlen kämpfen sich siegreich durch. Trotzdem bietet das diesige Wetter noch keine weite Sicht. Da heißt es aufpassen! —

„Alle Mann an Deck!“ Dort, Steuerbord achtern, eine Silhouette! Ein Kriegsschiff! Deutlich ist der Rumpf im grauen Dunst zu erkennen.

Ist alles verloren? Sollte er auch den „Seeadler“ entdeckt haben? Dann, leb wohl, Freiheit! Ein zweites Mal läßt sich der Brite die Komödie vom biederem norwegischen Kauffahrer nicht mehr vorspielen.

Keine Sekunde ist zu verlieren. Das Steuerrad wirbelt, und im Augenblick ist der „Seeadler“ nach Backbord herumgerissen. Fieberhaft arbeitet die Mannschaft hoch oben in den Masten; alles, was an Segeln gesetzt werden kann, wird gesetzt. Die Masten knarren, die Wanten sind gespannt. Der Motor läuft auf äußerste Kraft.

Alle Blicke hängen wie gebannt am Feind. Ändert er seinen Kurs? Bange Minuten verstreichen. —

Doch nein, keine verdächtige Bewegung ist zu erkennen. Das hat also noch mal geklappt.

Bald ist der „Seeadler“ vom Dunst eingehüllt und der Feind den Blicken entschwunden. Ein einziger Jubel rast durch das Schiff!

Der neue Tag steht den „Seeadler“ wieder mit nördlichem Kurs in den Stillen Ozean hineinsteuern. Nun kann der Feind lange suchen. Mögen recht viele Orkane ihm am Kap Horn die Zeit vertreiben.

Wie wohlthuend sind nach all den Strapazen, nach Kälte, Sturm und Nässe die wärmenden Strahlen der Sonne. Eine leichte Dürnung hebt und senkt langsam das Schiff. Längst sind alle Spuren des Orkans auf Deck und in der Latelage beseitigt. Mit vollen Segeln geht es hinauf zum Äquator, zu den Schiffsfahrtswegen zwischen Amerika und Australien.



Einsam und still ist es um den „Seeadler“. Nur im Aether rasen die Wellen der Funkstationen durch den Weltraum. Hin und wieder bringen aufgefangene englische Telegramme mit den neuesten Nachrichten einige Abwechslung in die Abgeschiedenheit. Stundenlang sitzt der Funker an seiner Empfangsstation. Was ist denn das? Er traut seinen Ohren nicht:

„Seeadler mit wehenden Flaggen untergegangen. Kommandant und ein Teil der Mannschaft als Gefangene auf dem Wege nach Montevideo.“

Jetzt schlägt's dreizehn! — Was soll das heißen? Der „Seeadler“ ist doch so lebendig wie ein Fisch in seinem Element.

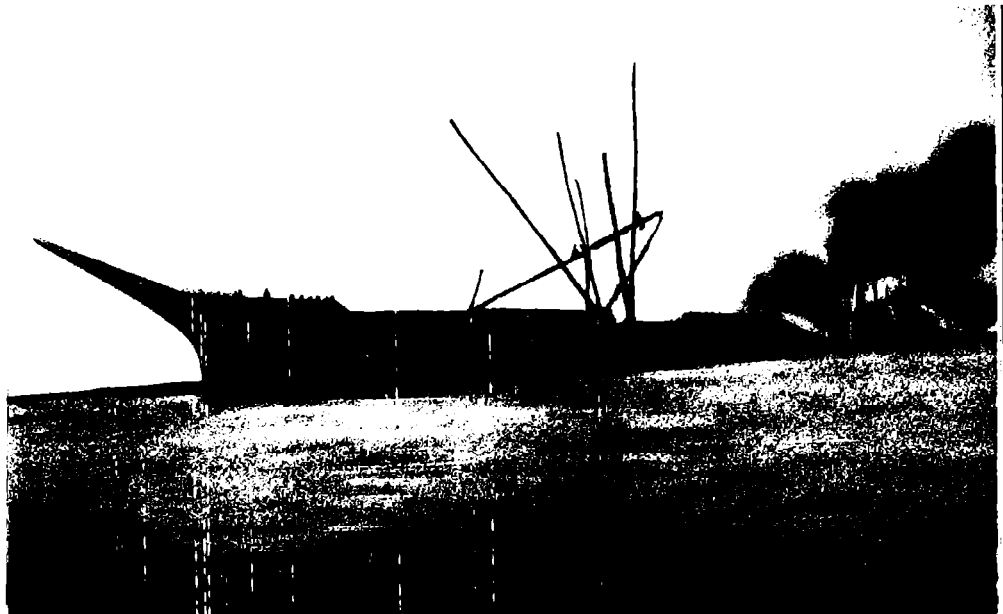
Der Grund dieser Notlüge ist klar. Die Erzählungen der Gefangenen über die Taten des „Piratenschiffes“ haben auf die Reeder und Versicherungsgesellschaften wie eine Bombe gewirkt. Die beladenen Schiffe bleiben in den Häfen liegen, die Versicherungsprämien steigen mit jedem Tag. Der „Seeadler“ ist verschwunden, und die Ungewißheit über sein Verbleiben wirkt lähmend auf den Feind. Niemand weiß, wo er steckt, und welche Schifffahrtswege er jetzt unsicher macht. Da nimmt es der Engländer mit der Wahrheit nicht so genau und funkt den Untergang des Schiffes durch die Welt.

Selten ist auf dem „Seeadler“ so herzlich gelacht worden wie bei Erhalt dieser „Ente“. Na, dem Briten wollen wir es gleich mal heimzahlen, denkt der Kommandant. Der Funker läuft zu seiner Station, und bald jagen die Wellen Hilferufe durch den Aether:

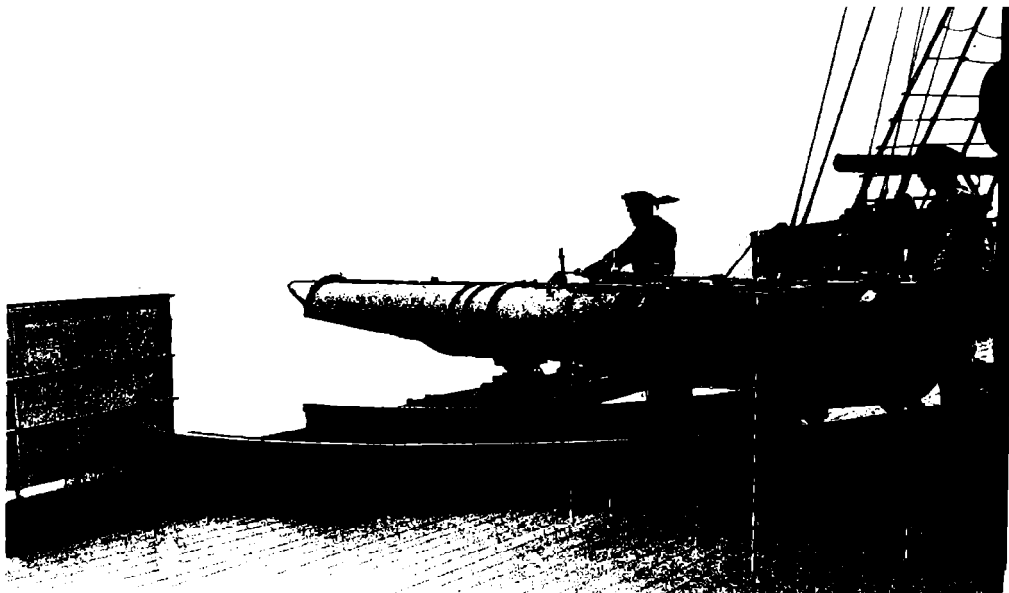
„SOS — SOS — deutsches U:Boot!“ —

Überall wird dieser Ruf von den feindlichen Stationen aufgefangen und versetzt aufs neue die Schifffahrt in Panik, die Versicherungsraten klettern weiter in die Höhe. — Jetzt soll der Feind mal die U:Boote im Pazifik suchen! —

Ruhig steuert der „Seeadler“ seinen Kurs quer durch den Ozean bis nach Honolulu herauf, ohne ein Schiff zu sichten. Die Tropensonne brennt wieder mit voller Kraft. Die Hitze wird fast unerträglich, denn der „Seeadler“ kreuzt nun andauernd auf dem Äquator hin und her, sehnsüchtig nach Beute aus:



Das brennende Wrack des „Seeadler“  
Mannschaftsgruppe des „Seeadler“ auf der Insel Mopelia



Torpedorohr des Hilfskreuzers „Wolf“  
Das Flugzeug „Wölfchen“

schauend und frischen Proviant erhoffend. Endlich werden in der Nähe der Weihnachtsinseln in kurzer Zeit drei amerikanische Segler aufgebracht. Die Hoffnungen werden aber stets durch bittere Enttäuschung abgelöst: weder auf „U. B. Johnson“ noch auf der „Glade“ oder auf der „Manila“ gab es hinreichenden frischen Proviant und Trinkwasser.

Die Schiffe segeln in die Tiefe, und der „Seeadler“ hat nun wieder Passagiere an Bord.

Woche um Woche verstreicht, aber kein Schiff taucht auf. Der leise Wind, der über den Ozean streicht, kann kaum die schwüle, hitzschwangere Luft vertreiben. Sehnsüchtig haften die Blicke auf dem Meerespiegel, der braune ausgedörrte Körper sehnt sich nach einem kühlen Bad. Aber auch diese Erfrischung ist der Besatzung verwehrt. Unablässig folgen ganze Scharen von Haifischen dem Schiff, denn sie wissen, daß hier manches für sie abfällt. Im klaren Wasser sind diese Schakale des Meeres weithin sichtbar, und in den hellen, stillen Mondnächten schießen ihre dreieckigen Rückenflossen wie kleine Segel über die schimmernde Wasserfläche.

Nichts auf der Welt haßt der Seemann mit solcher Intensität wie gerade diese Räuber. Das Bewußtsein der stetigen Anwesenheit dieser Bestien drückt auf die Stimmung und weckt ein Gefühl des Ekels. Wehe dem Unvorsichtigen, der in diesen Regionen über Bord fällt!

Nur die Eingeborenen der Korallen-Inseln, die Perlen-taucher, verstehen es, dem Zugriff des Haies zu entgehen. Sie müssen stets einen erbitterten Kampf um ihr Leben kämpfen.

Der Hai ist eigentlich von der Natur als Raßfresser geschaffen, der seine Beute vom Grund aufnimmt, daher liegt auch sein Maul auf der Unterseite des Kopfes. Will er nun ein über ihm schwimmendes Wesen fassen, so muß er sich umdrehen. Das geschieht glücklicherweise recht langsam. Der Eingeborene, der schnell und geschickt schwimmt, taucht in diesem Moment behende weg und ist schon wieder an der Oberfläche, wenn der Hai sich zurückgedreht hat.

Jedenfalls spürten die „Seeadler“-Leute wenig Neigung, sich in dieser Hinsicht mit den Eingeborenen zu messen.

Um so größer ist aber die Hingabe, mit der sich die Mannschaft der Jagd auf diesen Todfeind widmet. Bei der Eler dieser Bestien ist es nicht schwer, sie zu fangen. Kaum hat man ein Stück Speck oder einen sonstigen Köder an der Leine über Bord geworfen, so kommt auch schon der Räuber herangeschossen, um den leckeren Bissen zu fassen. In demselben Moment wird die Leine angezogen, und der Köder gleitet an der Nase vorbei. Eine Weile geht das Spiel so hin und her, immer näher wird der Hai herangelockt, bis er endlich den Köder packt. In diesem Augenblick bringt die Harpune tief in den Leib des Tieres, löst sich, vom Widerhaken festgehalten, von der Stange; und nun beginnt der Kampf. Wie wild schleßt das gefangene Tier, den Köder loslassend, in die Tiefe, zieht und zerrt hin und her, doch die Leine läßt ihr Opfer nicht wieder los. Immer wieder kehrt der Fisch, sobald seine Kräfte nachlassen, an die Oberfläche zurück. Endlich werden seine Bewegungen langsamer und kraftloser. Die Schiffswinde wird in Bewegung gesetzt, und unter Hallo wird der Todfeind hochgezogen. Wild schlägt der Hai mit dem mächtigen Schwanz um sich, bis ein Anstich ihn seiner furchtbaren Waffe beraubt. Das gräßliche Maul, von mehreren Reihen messerscharfer Zähne starrend, schnappt immer wieder, bis ein Schuß ins Genick dem Leben des Ungeheuers ein Ende macht.

Aber auch dieser Sport kann nicht mehr auf die Dauer über die verzweifelte Lage hinwegtäuschen. 35 000 Meilen hat der „Seeadler“ nun schon in den 250 Tagen zurückgelegt, ohne einen Hafen anzulaufen, ohne das Trinkwasser ergänzen zu können. Das Wasser in den Tanks ist schon so schlecht, daß es allerlei Krankheiten hervorruft und die Gelenke schwellen. Am gefährlichsten ist aber das Auftreten von Beriberi. Immer mehr Leute erkranken an dieser Seuche, die, wie Skorbut, eine reine Ernährungskrankheit ist. Dagegen gibt es nur ein Mittel: frischen Proviant — Fleisch, Gemüse und Früchte. Aber wo hernehmen?

Die Hoffnung, in dieser Gegend doch noch ein Schiff zu kapern, mußte aufgegeben werden. Das Ansteuern eines neutralen Hafens konnte dem Feind nicht verborgen bleiben, und nur zu bald würde der „Seeadler“ dann in die ausgelegten Netze gelaufen sein. Es gibt also nur einen Weg — sich selbst helfen, auf eigene Kraft bauen!

In der Unendlichkeit des Stillen Ozeans liegen viele unbesohnte kleine Korallen-Inseln verstreut, auf deren schmalen Rücken die schönsten Kokospalmen gedeihen. Die Ufer wimmeln von allerhand zwei- und vierbeinigem Getier, und die Lagunen sind voll schönster Fische. Solch eine Insel wollte der „Seeadler“ ansteuern, den Proviant erneuern, um dann, um Neuseeland und Australien herum, den Indischen Ozean zu durchqueren und schließlich wieder das alte „Piratenrevier“ im Atlantischen Ozean aufzusuchen, das vor Monaten so reiche Beute gebracht hatte.

Die Wahl fällt auf die französische Insel Nopelta, aus der Gruppe der Gesellschaftsinseln.

Als der Sonnenball am Morgen des 29. Juli am Horizont emporsteigt, kommt die Insel in Sicht.

Traumhaft schön steigt dieses Eiland aus den blauen Fluten empor. Winzige Korallentierchen haben ihren kreisförmigen Bau durch Jahrhunderte immer weiter in die Höhe getrieben, bis die Korallenstöcke die Oberfläche des Meeres erreichen. Ständig tragen die reißenden Ströme der großen australischen Inseln, besonders Neuguineas, Baumstämme, Gras, Pflanzen und Humus hinaus in den Ozean. Wind und Strömung treiben sie dann an die Korallenriffe heran, und so entstehen allmählich diese kleinen Dassen des Ozeans.

So bezaubernd diese Eilande mit ihrer mannigfaltigen Vegetation sind, so gefährlich sind sie aber auch für die Schiffe durch ihre unsichtbaren Korallenriffe.

Mit langsamer Fahrt nähert sich daher der „Seeadler“ vorsichtig der Insel. Terrassenförmig steigen die Korallenbänke in die Tiefe hinab, und ihre Farbenpracht spiegelt sich auf dem von

der strahlenden Sonne übergossenen Meerespiegel in unzähligen Tönungen und Reflexen wieder. Weiß, rosa, grün und blau schimmert das Meer, in allen Schattierungen. Flinke, bunte Fische mit bizarren Formen schießen im klaren Wasser hin und her. Palmen, Gummibäume und Tropengewächse locken die „Seeadler“-Leute mit ihrem satten Grün. Still und friedlich liegt in der Mitte die Lagune, die die gleiche Tiefe des Ozeans hat, aber, geschützt durch die vorlagernden Inseln und Riffe, einen sicheren, ruhigen Ankerplatz bieten könnte. Selten nur ist die Durchfahrt zwischen den Riffen breit genug, um den Schiffen das Ankern in der geschützten Lagune zu ermöglichen.

Auch die Insel Mopella hatte nur eine schmale Durchfahrt zur Lagune, und eine starke Strömung vereitelte jeglichen Versuch, diese zu erreichen. So mußte der „Seeadler“ seine Anker außerhalb der Insel auf die Korallenriffe fallen lassen. Die starke Strömung hält das Schiff von den Klippen frei.

In freudiger Erregung werden die Boote zu Wasser gelassen. Die Ruder biegen sich, und die Boote schießen über das Wasser dem Lande entgegen.

Land, endlich wieder Land! Monatlang hatte das Auge nur immer Himmel und Wasser gesehen. Die Füße haben das Gehen auf der Erde verlernt.

Wie in einem Schlaraffenland kommen sich die „Seeadler“-Leute vor. An den Ufern kriecht und krabbelt es nur so herum. Schildkröten, Langusten, brütende Seevögel und allerhand kleines Getier. Im Dickicht des Waldes rennen verwilderte Schweine umher, und Kokosnüsse bedecken den Boden. In den kleinen Korallenbecken sonnen sich die schönsten Fische.

Im Augenblick haben sich die Jungs in alle Richtungen zerstreut: fangen, jagen, sammeln. Mit vollen Händen hat die Mutter Natur hier ihre Reichtümer ausgestreut, man braucht nur zuzugreifen. Bald sind die Boote bis an den Rand mit den schönsten Delikatessen gefüllt, und zurück geht es zum Schiff.

Wie ungewohnt sind dem Gaumen nach dem ewigen Salz-  
fleisch und Schiffszwieback all diese Genüsse: Schildkrötensuppe,  
Schweinebraten, Eier, Languste! Sogar Gemüse gibt es hier,  
wie es sich die reichsten Leute nicht leisten können. Es ist das  
Herz der Kokospalme, woraus sich die neuen Blätter ent-  
wickeln, etwa 10 Pfund schwer und im Geschmack dem Spargel  
mit einer Beigabe von Haselnuß ähnelnd. Nur mußte immer  
eine schöne Palme ihr Leben lassen — es war eben „Piraten-  
gemüse“.

Einige Tage der Erholung bei dieser Kost, und die geschwolle-  
nen Gelenke und Glieder werden gesunden, die Vertbertz-  
Krankheit wird verschwunden sein.

Wie ein Pirat vergangener Zeiten ankerte der „Seeadler“  
vor der einsamen Insel und erholte sich von den Strapazen der  
langen Kaperfahrten. Doch durfte niemand müßig sein. Die  
Vorbereitungen zur weiten Fahrt durch den Indischen Ozean  
mußten mit aller Energie betrieben und das Schiff instand  
gesetzt werden. Täglich ruderten die Boote an Land und kehrten  
vollbeladen mit Kokosnüssen und Eiern zurück. Schildkröten  
und Schweinefleisch werden eingesalzen, und auf einer kleinen  
Nebeninsel arbeitet Tag und Nacht eine kleine Fischräucherei.  
Auf einer hohen Palme ist ein Ausguckposten eingerichtet, und  
ständig wird der Horizont aufmerksam abgetastet.

Schon vier Tage führt die Besatzung dieses paradiesische  
Leben. Der Ozean liegt wie ein Spiegel da; kaum daß eine  
leichte Brije hin und wieder die Oberfläche kräuselt. Wie alle  
Tage steigt auch am 2. August 1917 der glühende Sonnenball  
aus dem Wasser empor und taucht die Insel in seine Strahlen.  
Still und friedlich liegt sie da, und auf dem „Seeadler“ ist  
alles frohen Mutes. An Bord herrscht reges Leben. Die Boote  
werden klargemacht, und ein Teil der Mannschaft bereitet sich  
vor, an Land zu fahren.

Plötzlich stockt die Arbeit, und aller Blicke richten sich auf  
den weiten Horizont. Was ist denn das? Es ist, als ob er sich  
in die Höhe hebt und mit jeder Sekunde immer mehr und mehr



anschwillt. Sollte es eine Flutwelle sein, durch ein fernes Seebeben erzeugt, die sich hoch über den Wasserspiegel erhebt und sich mit rasender Geschwindigkeit nähert?

„Alle Mann an Deck! Motor klar! Kappt die Anker!“

Alle Nerven sind zum Zerreißen gespannt. Die Preßluft zischt — der Motor springt nicht an. Jede Sekunde ist kostbar. Es gilt die offene See zu erreichen, wo die Wassermassen unter dem Schiff hinwegrollen können. Der Aufenthalt hier am Korallenufer muß ein Unglück bringen.

Alles lauscht mit fieberhafter Spannung. Immer wieder und wieder wird die Preßluft in den Motor hineingedrückt und verpufft. Alles ist umsonst! Der Motor versagt!

Immer näher kommt die Riesenwoge, schon wird das Wasser von der Küste zurückgezogen. — Jetzt ist es schon zu spät!

Nur noch Sekunden — da wälzt sich auch schon die unübersehbare breite, gewaltige Wassermauer heran, stürzt sich auf den „Seeadler“, reißt ihn wie eine Nußschale in die Höhe und wirft ihn mit gewaltigem Schwall landeinwärts.

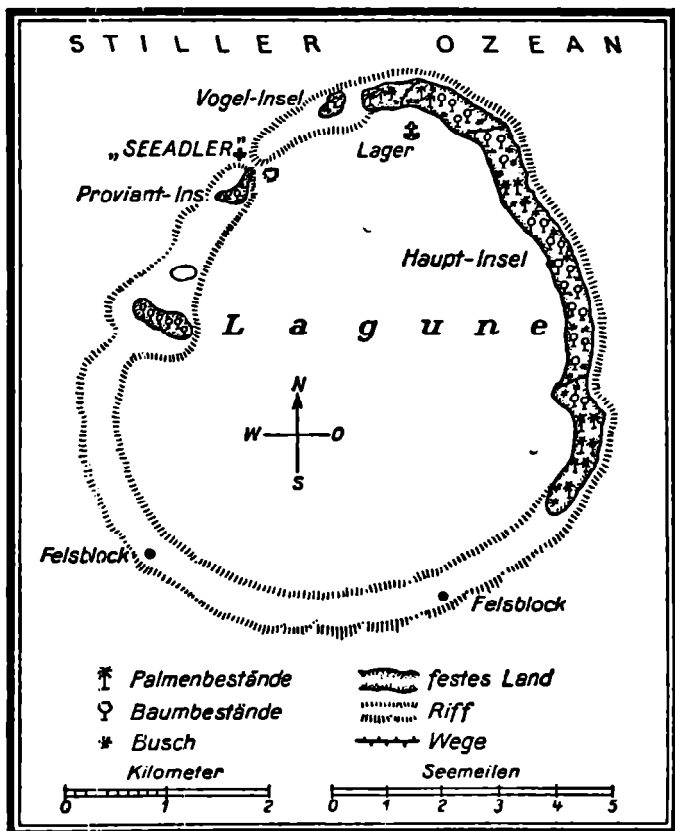
Ein fürchterlicher Stoß erschüttert das Schiff. Die Masten brechen, die Planken krachen, tief bohrt sich das spitze Korallengestein in den schlanken Körper des Schiffes. — — —

So schnell wie die Flutwelle gekommen, ist sie auch wieder in der Unendlichkeit des Ozeans verschwunden.

Auf dem Korallentriff aber liegt ein Wrack, umgeben von einem wüsten Gewirr von Holz, Lauen und Segeln. Der stolze, schöne „Seeadler“, der Schrecken der Meere, ist nicht mehr! —

Die Planken waren deutscher Boden, waren die Heimat der Besatzung in den fernen Weltmeeren, jetzt liegt sie zerschmettert auf einer einsamen, unbewohnten Insel. Leb wohl, stolzes Schiff!

Wie durch ein Wunder ist bei der Katastrophe niemand getötet oder ernstlich verletzt worden. Als die Flutwelle den „Seeadler“ erfaßte und auf das Riff schleuderte, haben alle



Die Insel Mopelia ( $16^{\circ} 46,7'S$   $153^{\circ} 54,5'W$ )  
 Skizze im „Sectenfel“ von Graf Lüdner

instinktiv unter der Deck, hinter der Bordwand und sonstigen vorspringenden Stellen des Schiffes Deckung gesucht.

Das Krachen und Brechen, Splittern und Knaden wird von einer Grabesstille abgelöst. Das Brack scheint wie ausgestorben. Unheimlich ist diese Ruhe. Erst allmählich kommt wieder Leben in den Trümmerhaufen. Einer nach dem anderen klettern die Jungs aus dem Chaos hervor. Die Katastrophe brach ja mit so elementarer Gewalt und Schnelligkeit herein,

daß niemand das Schreckliche und Unabwendbare fassen kann. Starr sind die Augen auf die Trümmer gerichtet, die das Braak bedecken. Alle erfüllt der große Schmerz um den unersehbaren Verlust des Schiffes. Ein jeder von ihnen hätte mit Freuden sein eigenes Leben hingegeben, wenn er damit die Rettung des Schiffes hätte erkaufen können. —

Aber der jähre Kameradschaftsgeist ist ungebrochen! Nicht rückwärts schauen und wehklagen im Unglück. Sich in das Geschehene fügen und weiter vorwärts streben, kämpfen und auf seine Kraft vertrauen. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Der eiserne Wille war unerschütterter, den Weg wird die Zukunft weisen. —

Bald ist die Mannschaft in eifriger Arbeit, alles Nötige vom Braak zu bergen. Eile tut not, denn der nächste Sturm kann schon den Schiffsrumpf vernichten.

Nur etwa 30 Meter vom Ufer sitzt der „Seeadler“ auf dem Riff. Durch ein Meter tiefes Wasser muß die Besatzung waten. Die scharfen Kanten der Korallen zerschneiden die Füße, viele werden von der starken Strömung umgerissen. Niemand achtet darauf. Ein Gegenstand nach dem anderen wird in Sicherheit gebracht. Die ganze Nacht hindurch ruht die Arbeit keine Minute. Am nächsten Tage ist schon alles, was nicht nützlich und nagelfest war, an Land aufgestapelt. Das Robinsonleben nimmt seinen Anfang.

Am Ufer der stillen Lagune, dort, wo ein neues deutsches Dorf entstehen soll, ist ein Mast errichtet. Die ganze Mannschaft ist wie zur Parade angetreten. Ein lautes Kommando ertönt, und stolz steigt die deutsche Kriegsflagge am Mast empor. Ein dreifaches, brausendes Hurra schallt über den weiten Djean.

Das Eiland ist in deutschen Besitz übergegangen. Cécillens Insel heißt sie von nun an — die einzige deutsche Kolonie. —

Jetzt geht es mit vollem Eifer an den Bau der Siedlung. All das dichte Gestrüpp, Tropengewächse und Schlingpflanzen werden ausgerodet. Palmen werden gefällt und der Platz geebnet. An Baumaterial und Segeltuch herrscht ja kein Mangel.

Alle haben den Wunsch, möglichst bald ein Dach über dem Kopf zu haben. Denn das Kämpfen im Freien hat trotz der zauberhaften Natur und der ganzen Poesie der Tropen auch seine weniger angenehmen Seiten. Auf dem Erdboden kribbelt und wimmelt es nur so von unzähligem Getier, es ist ein Knistern und Knacken, ein Zirpen und Summen. Wer würde sich gern eine Nacht da hinein legen? Also werden die Hängematten zwischen den Palmen angebracht. Hier ist man vor dem Getier geborgen. Ein romantisches Nachtlager, wenn man von der Hängematte aus durch die Baumkronen die Sterne am tiefschwarzen Tropenhimmel leuchten sieht, dazu das leise Plätschern der Wellen und das ewige Flüstern und Raunen des Urwaldes. Außerst romantisch — wenn nur nicht große reife Kokosnüsse als Gabe des Himmels dauernd von den hohen Palmenkronen heruntersausen. Die Möglichkeit, eine solche harte Nuß auf den Kopf zu bekommen, gehört nicht zu den beruhigenden Gedanken beim Einschlafen.

In wenigen Tagen aber haben fleißige, kräftige Hände eine ganze Siedlung entstehen lassen; Schlafzelte und Messräume, Munitionslager und Lazarett, Wäscherei und Werkstatt, Bäckerei und Instrumentenzelt. All die erbeuteten prunkvollen Möbel bringen Behaglichkeit und Bequemlichkeit in die Räume. Eine Funkstation vervollständigt die jüngste deutsche Siedlung und sorgt für die neuesten Nachrichten. Ein Dynamo spendet das elektrische Licht.

„Seeadlerdorf“, von einer breiten Promenade durchzogen, ist fertig!

Auch die 27 amerikanischen Gefangenen haben ihr „Americantown“ gebaut und sind mit allem Nötigen versorgt.

Sonnig und helter verstreichen die Tage, wie sie all die braunen Menschen der Südseeinseln führen, die keine Sorgen kennen, denen die Natur selbst alles in so reichem Maße spendet, denen stets die Sonne lacht.

Wenn abends die verwegene „Piratenchar“ um die prasselnden Feuer lagert, das Rauschen der Brandung durch das

Dickicht des Waldes dringt, dann steigen Tausende von Einsiedlerkrebseu aus den stillen Wassern der Lagune herauf und umlagern, vom Feuer angelockt, die Schar. Heimatlieder schallen, vom „Schifferklavier“ begleitet, durch die stille, kühle Tropennacht.

Nichts fehlt scheinbar den Bewohnern von „Seeadlerdorf“, nichts würde ihnen fehlen, wenn es nicht deutsche Männer wären.

Das Bewußtsein, vom Vaterland getrennt zu sein, keine Pflanzen unter den Füßen zu haben, um weiter mithelfen, mitzukämpfen zu können, lastet schwer auf ihren Seelen. Der Gedanke, still und untätig dastehen zu müssen, während die Brüder in der Heimat mit den Feinden ringen, ist kaum zu ertragen. —

Was sollen aber die Männer beginnen? Wie sollen sie von dieser im weiten Ozean verlorenen Insel wegkommen? Wie wollen sie ein neues Schiff kapern? Nur ein kleines Motorboot und einige Ruderboote sind ihnen geblieben, die jetzt nutzlos am Ufer liegen.

Stundenlang steht man den Kommandanten über eine Karte gebeugt oder tief in Gedanken versunken einherschreiten. Ein Entschluß reift heran. Ein Entschluß, der ebenso groß wie tollkühn ist.

Das Motorboot soll seeflar gemacht, mit Mast und Segeln versehen werden, und dann sollen einige tapfere Männer in den Ozean hinaussteuern, um ein Schiff zu kapern und mit diesem zum „Seeadlerdorf“ zurückzukehren. Nicht dem Gedanken an Rettung von der einsamen Insel, auch nicht dem Wunsch der Rückkehr in zivilisierte Länder ist dieser Entschluß entsprungen, sondern einzig und allein dem festen Willen der Männer, weiterzukämpfen und alles herzugeben, solange noch eine Möglichkeit besteht, dem Vaterlande zu dienen.

Sofort wird der Plan verwirklicht. Am Strand von „Seeadlerdorf“ entsteht eine kleine Werft, und emsige, sachkundige Hände sind dabei, das Motorboot in den kleinsten Kreuzer der Welt zu verwandeln. Nach zwei Wochen schaukelt die „Kron-

prinzessin Cäcilie“ fix und fertig auf dem Wasser. Nur sechs Meter lang und mitschiffs knapp einen Fuß über dem Meerespiegel! Eine Rußschale, die sich dem Djean anvertrauen will, um, von starker Hand geleitet, den Lücken und Gefahren der See zu trotzen. In den Lufttanks, als einzigem trockenem Platz, sind Hartbrot, Wasserbehälter und Tabak verstaut, etwas Fleischkonserven und Speck vervollständigen die Speisefarte. Ein Maschinengewehr, 2 Flinten, Revolver und Handgranaten bilden die Armierung.

Nun hat die Abschiedsstunde geschlagen. Alle sind dabei, alle wollen mitmachen. Die kräftigsten und gesundesten werden vom Kommandanten gewählt, denn die Strapazen und Gefahren werden groß sein. Graf Luckner, Leutnant Kircheiß, Steuermann Lüdemann, Maschinist Krause, Obermaat Permien und Obermatrose Erdmann bilden die Besatzung. —

Mit fester Zuversicht und dem stolzen Gefühl erfüllter Pflicht nehmen diese sechs Männer von ihren Kameraden Abschied. Noch ein stummer, kräftiger Händedruck, dann geht der Anker hoch, und „Kronprinzessin Cäcilie“ steuert aus der stillen Lagune hinaus. Jetzt wird auch das Wrack des „Seeadlers“ passiert. Alle empfinden denselben Schmerz beim Anblick der Trümmer des stolzen Schiffes.

Von einer leichten Dünung bewegt, von der Brandung zerfunden, liegt es zusammengesunken da und schläft seinen ewigen Schlaf. —

„Kronprinzessin Cäcilie“ aber segelt hinaus auf die offene See in eine ungewisse Zukunft. Man ist beseelt von dem Wunsch, mit einem neuen „Seeadler“ wiederzukehren.

Immer kleiner wird die Insel, bald ist es nur noch ein Punkt, der dann auch im Dunst der Ferne verschwindet. —

Sechs Männer schwimmen nun allein in einer Rußschale über den weiten Djean. Die deutsche Kriegsflagge flattert wieder stolz im Winde. Etwa 300 Seemeilen sind zurückzulegen, um die nächste Insel Utiu aus der Gruppe der Cookinseln zu erreichen. Bei herrlichem Wetter und kräftiger Brise wird gute

Fahrt gemacht, und alles an Bord ist voller Zuversicht. Eine Harmonika ertönt, und deutscher Gesang schallt über das Wasser.

Eifrig wird aber auch nach Schiffen ausgespäht. Die Nacht bricht an, kühl weht der Wind über das offene Boot. Auf vier Matratzen halbwegs ausgestreckt und in Decken gehüllt, schläft die „Freiwache“.

Am dritten Tage wird die Insel Utlu gesichtet, „Kronprinzessin Cécille“ steuert in den Hafen hinein, und zum erstenmal betreten „Seeadler“-Leute bewohntes, feindliches Land.

Die Ankunft eines Schiffes ist immer ein Ereignis für Inselbewohner. Diese kleine Ruffschale von nie gesehener Bauart, die da plötzlich aus dem weiten Djean heransteuert, ist aber eine Sensation. In großen Haufen strömen die Einwohner zum Hafen und bestaunen das Fahrzeug und dessen Insassen.

Kein Schiff ist im Hafen zu erblicken. Das ist Pech! Also heißt es die abenteuerliche und gefährliche Reise weiter fortsetzen.

Dem englischen Residenten wird eine lange Geschichte erzählt, von Amerikanern, die eine Wette eingegangen sind, von Honolulu den Djean zu durchqueren, und er stellt auch wirklich eine Bescheinigung aus, daß das Boot Utlu angelaufen hat.

Wasser, Früchte und Konserven werden an Bord genommen. Die schönen Töchter der Tropen beschenken die einsamen Seefahrer mit farbenprächtigen Sträußen betäubend duftender Blumen, und dann geht es wieder hinaus in den Djean, um bei der nächsten Insel „Ututaki“ nach Beute zu suchen.

Das Wetter verschlechtert sich von Stunde zu Stunde. Der strahlend blaue Himmel verfinstert sich, der Wind wird böig und heftig, die Wellen wühlen den glatten Meerespiegel auf. Den einzigen Schutz gegen das ins offene Boot eindringende Wasser bildet ein Segeltuchbezug, der aber auch nicht dicht hält. Ganze Regenschauer prasseln nieder, und Spritzwellen schlagen dauernd in das Boot. Bald hat niemand mehr einen trockenen Faden am Leibe, und alle Sachen an Bord sind total durchnäßt.

Keiner findet mehr Schlaf auf den quietschnaffen Matratzen

mit ebensolchen Decken. Es gibt auch keine Möglichkeit, ein Auge zu schließen, denn unaufhörlich schlägt das Wasser in das Boot. Mit Eimern in den Händen stehen die Männer und schöpfen und schöpfen. —

Endlich wird am 30. August Ututak erreicht. Die Enttäuschung ist groß. Wieder kein Schiff im Hafen! Dafür steht aber schon auf der Kommandobrücke der Resident, umgeben von einigen Europäern und Insulanern, den merkwürdigen Ansiedling voller Mißtrauen betrachtend.

Was stellen die Leute nicht alles an, um den wahren Sachverhalt herauszubekommen. Es ist klar, sie ahnen, daß es Deutsche sind. Im Boot und an Land, im Kaufladen und beim Gastmahl — immer müssen alle auf der Hut sein.

Wie verlockend ist es, den vielen Einladungen zum Übernachten Folge zu leisten. Lieber aber schlaflose Nächte auf durchnähten Matratzen, im offenen Boot, als sich einer Übertumpelung und Gefangennahme im Schlaf auszusetzen.

Auf dem Gesicht des Residenten ist deutlich die Angst ausgeprägt, wie gern würde er diese unheimlichen Gäste unbehelligt fahren lassen, aber die Bevölkerung fordert die Untersuchung des Bootes. Umgeben von Hunderten von Eingeborenen begibt er sich zum Hafen und geht auf das Boot. Kreidebleich wird er beim Anblick der Fracht, die diese „friedlichen Sportsleute“ mitführen: Handgranaten, Maschinengewehr, Bajonette!

Jetzt zittert dieser Held, aus Furcht, man könnte ihn als Gefangenen mitnehmen. Er weiß nun genau, wen er vor sich hat, zu der Menge ruft er aber hinüber:

„Es ist alles in Ordnung, es sind harmlose Sportsleute!“

Hätte so ein Deutscher gehandelt? denken alle an Bord, indem sie den Anker lichten. Bald umgibt wieder die stürmische See das winzige Boot, und die Braven müssen wieder mit den Elementen kämpfen.

Eine der furchtbarsten Leidenszeiten kommt, ein Kampf auf Leben und Tod. Tag und Nacht ohne Schlaf, ohne Ablösung — 13 Tage lang.



Die See geht hoch, und unablässig strömt der Regen. Alles ist durchnäßt, und ohne Unterlaß muß das Wasser der herein-  
schlagenden Wellen ausgeschöpft werden. Wenn es hin und  
wieder aufklart und der Regen aussetzt, so geben die dauernden  
Spritzer doch keine Möglichkeit, die Sachen oder die Kleider  
am Leibe zu trocknen.

Zu dem Kampf mit den Wellen kommt nach wenigen Tagen  
noch der Kampf mit dem Bimsstein hinzu. Eine unübersehbare  
Fläche ist mit diesem schwimmenden Stein bedeckt. Hier war  
also die Stelle des Seebebens, dessen Flutwelle dem „Seeadler“  
den Untergang bereitet hatte.

Unter gewaltigem Druck und riesigen Erschütterungen stößt  
der Krater auf dem Meeresgrund die glühende Lava empor.  
Das Wasser rundum kocht dann, und heißer Dampf steigt auf.  
Der leichte Bimsstein, als Bestandteil der Lava, kommt  
glühendheiß und weich wie Brotteig an die Oberfläche.

Jetzt ist er aber schon erhärtet. Über drei Tage muß „Kron-  
prinzessin Cécille“ durch dieses schwimmende Steinfeld labieren.  
Große Klumpen werden mit dem Wasser dauernd in das Boot  
geschleudert, und der Bimssteinsand bedeckt alles mit einer  
schlammigen Masse.

Als Nahrung dient den Männern nur noch Hartbrot und  
schlechtes Wasser, aber auch dieses geht zur Neige. Manchmal  
bricht die heiße Tropensonne durch die Wolken und brennt  
unbarmherzig auf die Haut, den Durst vergrößernd. Nachts ist  
dann die Kälte noch empfindlicher und in den nassen Kleidern  
kaum zu ertragen.

Die Kräfte lassen rapide nach. Beriberi stellt sich wieder ein.  
Die Gaumen sind geschwollen, die Zähne wackeln, und dann  
nur Hartbrot! Die Gelenke schwellen an, und die Stöße durch  
das Schlingern des Bootes verursachen große Schmerzen.

Immer weiter steuert die tapfere, kleine Mannschaft in den  
Ozean hinein. Nur immer vorwärts, ein Zurück gibt es nicht  
mehr!

Endlich läßt der Seegang etwas nach. Es ist aber auch die

höchste Zeit, lange hätte der Kampf gegen das eindringende Wasser nicht mehr durchgeführt werden können.

Einigemal entgeht die „Kronprinzessin Cécille“ noch einer anderen Gefahr — der Wasserhose!

Zuerst fängt das Wasser auf einer größeren Fläche plötzlich an zu kochen, und ein wirbelnder feiner Regen zieht dicht über die Oberfläche. Immer heftiger kocht das Wasser, immer stärker wird der Wirbel. Es scheint, als ob eine mächtige magnetische Kraft das Wasser anzieht und in die Höhe reißen will. Da kommt auch schon aus einer schwarzen Wolke ein Trichter heruntergeschossen und vereint sich mit dem emporsteigenden Wasserwirbel zu einer mächtigen Säule. Rundum wird es ganz still, unheimlich still. Rauschend und tosend bewegt sich aber diese gewaltige, sich wie ein Kreisel drehende Säule mit großer Geschwindigkeit dahin, Himmel und Wasser vereinigend. Wehe dem Schiff — von diesem Schiffelein ganz zu schweigen —, das von dieser wirbelnden Säule erfaßt wird! So plötzlich, wie die Wasserhose entstanden ist, bricht sie auch wieder zusammen, und die gewaltigen Wassermassen schlagen klatschend auf das Meer zurück. —

Die sechs Männer an Bord sind schon so entkräftet und abgestumpft, daß sie diese Gefahr ganz gleichgültig läßt. Immer weiter steuern sie, fast mechanisch werden Steuer und Segel bedient. Kaum noch bewegungsfähig, von furchtbarem Durst und Schmerzen gequält, werden sie sich selbst zur Last.

Klar denken kann niemand mehr, die Sehkraft läßt nach. Alles rundum ist verschwommen. In einem Zustand der Unmachtung verrichten sie automatisch ihren Dienst. In diesen starken Männern lebt aber der unbeugsame Wille auch im Unterbewußtsein weiter, dieser unerschütterliche Trieb, immer nur vorwärts, weiter vorwärts zu streben. Es gilt doch, ein Schiff zu kapern, um weiter kämpfen zu können.

Land, endlich Land!

Wie durch Nebelschleier sehen ihre Augen ein kleines Eiland. Es ist die englische Insel Niue.

Neue Hoffnung und neues Leben strömen durch die kraftlosen, erschöpften Körper. Wasser und Früchte um jeden Preis!

Die Insel wird angesteuert, die Waffen bereitgelegt, die deutsche Kriegsflagge geheißt.

Statt des erwarteten feindseligen Empfangs wird der „Kronprinzessin Cécilie“ von dem kleinen Inselvölkchen die wärmste Begrüßung zuteil. Zu schwach, sich zu erheben, geschweige denn an Land zu gehen, nehmen die Männer sitzend die Huldigungen und — was tausendmal wichtiger ist — die schönsten Bananen entgegen.

Unter dem Jubelgeschrei der braunen Menschen geht es wieder in See. Heißhungrig beißen die lockeren, schmerzenden Zähne in die köstlichen Bananen, dieser besten Medizin gegen Storbut und Beriberi. Bald strömt auch wieder neues Leben durch die entkräfteten Körper.

Um 22. Tag dieser Kolumbusfahrt kommen die Fidtsch-Inseln in Sicht. Die östlichste von ihnen — Katafanga — wird angesteuert. Zur größten Freude wird dort ein von einem deutschen Pflanzler verlassenes Haus vorgefunden. Unendlich wohlthuend sind die zwei Tage Ruhe an Land. Herrlich, die schmerzenden Glieder unter einem trocknen Dach auszustrecken.

Jetzt können wieder klare Gedanken gefaßt werden, und diese Gedanken schweiften zurück zum „Seeadlerdorf“ zu den Kameraden, die sicher täglich den Horizont nach dem neuen Kaperschiff absuchen.

Da gibt es keine lange Ruhepause auf der einsamen Insel. Die Segel werden gesetzt, und bald ist das Boot wieder auf dem weiten Ozean. Endlich muß es doch glücken, ein Kapertziel zu finden.

Die Reise wird nach dem Gebiet der großen Fidtsch-Inseln fortgesetzt. Starke Strömungen herrschen hier zwischen den Inseln. Fast wäre die „Kronprinzessin Cécilie“ eines Nachts von der Strömung und ungünstigem Wind in die Brandung der Korallenriffe getrieben worden. Im letzten Augenblick — man sieht das Boot schon von dem gurgelnden Wirbel erfaßt

und auf dem Riff zerschmettert — gelingt es, die Klippe zu umschiffen.

Der Wind frischt mehr und mehr auf und wird bald zum Sturm. Es muß dicht unter Land gefahren werden, um vor den hohen Wellen Schutz zu suchen und den Hafen der Wakapas Insel zu erreichen.

Eine ganze Anzahl Schiffe liegt hier des schweren Wetters wegen vor Anker. Alle haben sie es vorgezogen, im sicheren Hafen die stürmischen Wochen abzuwarten. Nur die „Seeabler“; Leute haben mit ihrem kleinen Boot den Wellen getrotzt und vergeblich nach Beute gesucht. Nun segeln sie in den schönen Hafen hinein und sehen voll Staunen die vielen Schiffe.

Ob sich wohl eins unter ihnen für die Kaperfahrten eignet? Prüfende, suchende Blicke gehen über die Schiffe. Am Strande ist wieder ein Haufen Eingeborener zusammengelaufen. Soll es gleich losgehen? Soll man sofort kapern?

So verlockend dieser Gedanke auch ist, er muß doch wieder verworfen werden, denn es hätte wenig Zweck, vor der Nase so vieler Zeugen nach der Beute zu schnappen. Bald wäre eine ganze Meute den Piraten auf den Fersen. Also abwarten, wenn's auch schwerfällt. Kapern kann man nur auf hoher See.

Wieder müssen die müden Seefahrer einen ganzen Fragens Sturm über sich ergehen lassen und das Blaue vom Himmel erzählen. Sie fühlen instinktiv, daß einige ihnen mißtrauen und Verdacht geschöpft haben. Es heißt auf der Hut sein!

Trotzdem wird es wenig beachtet und keine Gefahr gewittert, als ein Kutter gegen Abend still den Hafen verläßt.

Nach schlafloser Nacht im durchnähten Boot wird am nächsten Morgen sofort alles seeklar gemacht. Der Sturm hat sich gelegt, da ist zu erwarten, daß auch einige Segler in See gehen werden.

Richtig! Zwei der größten Schiffe lichten wirklich die Anker, und die „Kronprinzessin Cäcilie“ folgt ihnen auf den Fersen. Jetzt kann es losgehen!

Raum ist aber die offene See erreicht, da setzen schwere Regenböden ein, vor denen die Schiffe wieder in den Hafen

flüchten. Schweren Herzens muß auch die „Kronprinzessin Cäcilie“ zurückkehren. Verfluchtes Pech! Nun muß noch eine Nacht in dieser unsicheren Umgebung verbracht werden. Es ist hier gar nicht geheuer. Etwas Drückendes liegt in der Luft.

Gegen Abend taucht plötzlich ein prachtvoller amerikanischer Zweimastschoner auf und läuft, von Motorkraft angetrieben, in den Hafen. Mit Herzklopfen beobachten die deutschen Männer die Einfahrt dieses Schiffes. Große Freude ergreift alle. Endlich das Richtige nach so viel Mißgeschick. Der darf nicht entweichen!

Bald ist man mit dem Kapitän handelseinig, und er willigt ein, die „Amerikaner“ als Passagiere mitzunehmen. Bei Tagesanbruch sollen alle mit ihren Sachen an Bord sein.

In dunkler Nacht wird das ganze Hab und Gut der „friedlichen“ Passagiere, Maschinengewehr, Handgranaten, Revolver, Munition und Uniformen, in Säcke verpackt. Voll Ungeduld wird der Morgen erwartet. Wie langsam schleichen die Stunden. Leicht schaukelt das Boot auf und nieder, leise plätschert das Wasser an die Bordwand. Schlaflos liegen die Männer da, und ihre Gedanken gehen in die Ferne zu den Kameraden. Morgen kommt endlich die Entscheidung!

Die Nacht ist schwarz, der Wind segt über die Insel, und das Rauschen der Brandung schlägt an das Ohr. Was ist denn das? Waren da nicht eben geheimnisvolle Gestalten, die an der Unterkette auftauchten und gleich wieder verschwanden? Da sind sie schon wieder. Es wird lebendig auf dem Boot, und die Gestalten verschwinden im Dunkel. So leicht lassen sich deutsche Seeleute nicht überrumpeln und das Boot auf den Strand setzen!

Also sind doch Feinde am Werk. Es wird höchste Zeit, diesen Standort zu verlassen. — Endlich graut der Morgen. Jetzt kann es losgehen. Der Anker geht hoch, und die „Kronprinzessin Cäcilie“ steuert zum Amerikaner hinüber. Schnell sind die Sachen verladen, und die „Seeadler“-Leute haben wieder feste Planten unter den Füßen. Das herrliche Schiff ist wie geschaffen für den Kaperkrieg. Große Freude erfüllt alle. Im Geiste sehen

ſie ſchon die deutſche Flagge an der Gaſſel wehen und die Amerikaner als erſte Gefangene an Bord. Sobald das offene Meer erreicht iſt, wird gefapert.

Während die lezten Vorbereitungen getroffen werden, um in See zu ſtechen, taucht hinter der Inſel eine Rauchſäule auf. Ein Dampfer — hier? Was hat das zu bedeuten?

Unruhe bemächtigt ſich der Männer. Aufgeregt verfolgen ſie den Rauch. Jetzt taucht ſchon ein großer Regierungsdampfer auf und läuft mit hoher Fahrt in den Hafen. Ein Boot wird zu Waſſer gelaffen, ein engliſcher Offizier mit Soldaten ſpringt hinein und ſteuert direkt zum Schoner herüber. Nun gibt es kein Entrinnen mehr, auch keinen Widerſtand, denn die Waſſen ſind ja feſt in den Säcken verſchnürt. Hier gibt es nur noch einen bitteren Entſchluß: Hände hoch!

Lebt wohl, Kameraden, leb wohl, Freiheit!

Alle Strapazen, alle Gefahren, die ganze unermefliche Leidenszeit, alles umfonſt. Jetzt, im allerlezten Augenblick, wo der Erfolg ſo ſicher war, wo ſich ſchon das Meer zu neuen Taten öffnete, werden dieſe Patrioten vom Schickſal ereilt.

Gefangenſchaft! Stacheldraht!

Wie niederschmetternd und unerträglich iſt das für dieſe tatkräftigen, tapferen Männer.

Es kommt eine ſchwere Leidenszeit in Übergangsgefängniſſen und im Zuchthaus. Die ganze wilde Heße und Lügenpropaganda gegen Deutſchland findet ihre Auswirkung in Bosheit, Schikanen und Erniedrigungen durch die Wächter. Stolz tragen die Männer ihr Schickſal.

Die ſchwerſte Stunde iſt die Stunde der Trennung von den Kameraden. Die vier treuen Gefährten werden nach Someſ Inſel verbannt, wo ſie bis Kriegsende ein hartes Loſ tragen müſſen. Graf Luckner und Leutnant Kircheiß kommen auf die Inſel Motuihi, die in der Nähe von Neuſeeland liegt. Viele deutſche Beamte und Pflanzer ſind hier ſchon ſeit zwei Jahren interniert, ebenſo vierzehn Schulkiffſtadetten des Norddeutſchen Lloyd.

Welche Freude, endlich wieder unter Deutschen zu sein und nach der düsteren Einsamkeit der Gefängniszellen die grüne Insel und den weiten Ozean wieder genießen zu können. Bis sechs Uhr abends darf man sich hier ziemlich frei auf der Insel bewegen, wenn auch überall Wachposten aufgestellt sind.

Schon am ersten Tage steht Graf Luckner das schöne Motorboot des Lagerkommandanten, das am Ufer vor Anker liegt. Immer wieder zieht dieses Boot seine Blicke und Gedanken an. In schlaflosen Nächten gehen abenteuerliche Pläne durch den Kopf:

Motorboot — — Ozean — — Flucht — — Freiheit — —  
neue Laten — — Vaterland — — Kampf — — Motorboot —

Im steten Kreislauf kommen sie wieder. Die Bilder nehmen immer festere Formen an, und bald steht der Entschluß fest: das Motorboot muß die Flucht ermöglichen!

Mit aller Vorsicht und Ausdauer werden die umfangreichen Vorbereitungen für dieses waghalsige Unternehmen getroffen. Die geringste unüberlegte Handlung kann alles vereiteln. Die Besatzung von elf Mann wird vorsichtig zusammengesucht: Funkentelegraf ist Grün, Motor-Ingenieur Freund und sieben Seekadetten. Jeder von ihnen wird einzeln ins Vertrauen gezogen.

Wochenlang dauern die Vorbereitungen. Die Erlaubnis zu einer Theatervorstellung zu Weihnachten erleichtert das Arbeiten. Wie viel Erfindungsgabe, Ausdauer und Geduld sind nötig, um die Ausrüstung zu beschaffen und den Feind zu täuschen.

Sprengstoff wird von einem Farmer entwendet, um Handgranaten zu fabrizieren. Eine drahtlose Empfangsstation wird zusammengebastelt. Die künftigen Segel werden als Theatervorhang genäht, ebenso Uniformen und eine Kriegsflagge für die „Theatervorstellung“. Dauerproviant wird zusammengetragen. Die Hühner werden plötzlich von einer Seuche dahingerafft und verschwinden in Beckgefäßen. Dolche werden aus Feilen geschliffen. Zum Bluffen beim Kapern Scheinpistolen und sogar das Modell eines Maschinengewehrs hergestellt.

Alles geschieht unter der Nase der Aufseher und des Lagerkommandanten!

Jetzt muß die ganze Ausrüstung unbemerkt auf das Boot verstaут werden. Aber wie?

Da wurde das Boot plötzlich „leck“ und mußte an Land gezogen werden. Ingenieur Freund geht an das Ausbessern. Er tut es mit aller Gründlichkeit und baut auch Benzin- und Wasserbehälter ein. Die Seetadetten erhalten die Erlaubnis, das Boot zu streichen. Zur Beschleunigung der Arbeiten durfte sogar nachts über gearbeitet werden. Da war natürlich bald die ganze Ausrüstung im Doppelboden des Bootes verstaут.

Nun schaukelt die „Perle“ wieder lustig auf dem Wasser. Alles ist bereit. Sogar die Telefonleitung ist geerdet, und durch einen Schalter kann die Verbindung mit dem Festland unterbrochen werden. —

Jetzt darf nicht gezaudert werden, zu leicht kann ein dummer Zufall alles verraten.

Es ist der 13. Dezember 1917.

Beim Kommandanten und in den Soldatenquartieren sitzt alles sorglos beim Essen. Lachen schallt zum Gefangenenlager hinüber. Um sechs Uhr wird das Signal gegeben, und in wenigen Augenblicken sind die Verschworenen im Boot. Der Motor rast an, und hinaus geht es in das blaue Meer. Endlich wieder in Freiheit. Die Zukunft liegt dort draußen im Ozean. Die Gefahren werden groß sein, aber das Bewußtsein, sich wieder für das Vaterland einsetzen zu können, erfüllt die Flüchtlinge mit unbeschreiblicher Begeisterung. Drei brausende Hurra's auf das Vaterland schallen über das Wasser.

Mit jeder Minute tritt das Ufer mehr und mehr zurück, und bald ist die Insel den Blicken entschwunden. Sicher laufen jetzt die Neuseeländer am Ufer kopflos hin und her, wie Glucken, denen die Entenküken weggeschwommen sind.

Es wird ja Stunden dauern, bis die Verbindung mit dem Festland wiederhergestellt ist, denn das Telefon ist umgeschaltet.



Wenn die Verfolgung einsetzt, hat die „Perle“ schon einen riesigen Vorsprung. —

Die Nacht bricht an, das Wetter verschlechtert sich, und die „Perle“ hat stark zu kämpfen.

Nach Mitternacht erhellt sich plötzlich der schwarze Himmel durch helle Lichtkegel, die hin und her gleiten und das Wasser absuchen. Es sind die Scheinwerfer von Audland.

Nun kann sich die „Perle“ wenigstens orientieren und den richtigen Kurs auf Mercury Island einhalten. Als der Tag anbricht, steuert das Boot in eine geschützte Bucht dieser unbesetzten Insel hinein, um tagsüber im sicheren Versteck zu bleiben.

Von den dichtbewaldeten Hügeln hat man einen weiten Rundblick, aber kein Verfolger ist zu sehen. Nur ein Frachtdampfer zieht ahnungslos seines Weges.

Jetzt gilt es, einen Segler zu kapern. Eifrig wird Ausguck gehalten, und am Morgen des dritten Tages tauchen auch wirklich zwei Schoner auf. Nun aber 'ran an den Feind! Beide müssen gekapert werden, damit niemand die Anwesenheit der „Perle“ verraten kann. Zum Unglück frischt der Wind auf, und der erste Schoner entkommt.

Jetzt wird es brenzlich. Nun heißt es schnell handeln, um aus dieser Gegend zu verschwinden.

Mit voller Fahrt geht es längsseit des zweiten Schoners, der „Moa“. Alle an Bord sind wie vom Schlag gerührt, als deutsche Blaujacks mit der Kriegsflagge in der Hand ihr Schiff entern. Schnellstens ist die ganze Ausrüstung und der Proviant herübergeholt. Die „Perle“ wird ins Schlepptau genommen, und es geht weiter. —

Unter frischer Brise segelt die „Moa“ mit Kurs auf Curtis Island, einer einsamen Insel mit einem Proviantlager für Schiffbrüchige.

Das Barometer fällt andauernd, und schon in der zweiten Nacht braust ein Sturm los. Die „Moa“ ist als flachgehender Küstenfahrer gar nicht für die offene See geeignet, aber es gibt

keinen Ausweg, es muß eben auf Leben und Tod gekämpft werden.

Immer stärker wird der Sturm. Die Segel sind gekürzt, schwer liegt der kleine Schoner über, wird bald hochgeworfen, bald verschwindet er zwischen den Wellenbergen. Schwere Brechseen schlagen an Deck und reißen einen Teil der Holzladung über Bord. Die „Perle“ kann nicht mehr gegen die Wellen kämpfen. Sie schlägt voll, das Schlepptau reißt und das Boot verschwindet in den Fluten. Erst nach sechsunddreißig Stunden legt sich der Sturm.

Um 21. Dezember kommt endlich Curtis-Insel in Sicht. Diese Kraterinsel bietet einen trostlosen Anblick: von nacktem Lavagestein bedeckt, ragen die wildzerklüfteten Felsen aus dem Meere. Rundum raucht und brodelt es. Schwefeldämpfe und ausströmende Gase erschweren das Atmen. Kein Baum, kein Strauch kann hier gedeihen.

Unzählige Albatrosse bedecken die Felsen und erfüllen die Luft mit ihrem Geschrei. Ganze Scharen von Haien umkreisen die „Moa“, die sich nun dieser Kraterinsel nähert.

Ein Boot wird zu Wasser gelassen, und Leutnant Kirchelß rudert mit vier Mann zu diesem brodelnden Herentessel hinüber. Der Schuppen wird geöffnet, und ein Teil seines Inhalts wandert ins Boot: Proviant, Kleidungsstücke, Decken, Schuhe, Medikamente. Eine bessere Ausrüstung, als sie der Feind hier liefert, kann man sich nicht wünschen.

Tiefbeladen kehrt das Boot zurück. Haiische schießen hin und her, umringen die Rußschale und erhoffen Beute. Als das Übernehmen der Schätze noch in vollem Gange ist, taucht hinter der Insel eine Rauchsäule auf. In großer Hast wird die „Moa“ seeklar gemacht, alle Segel gesetzt und in die offene See hinausgesteuert. Der Dampfer kommt immer näher. Mit angehaltenem Atem verfolgen die „Moaner“ jede seiner Bewegungen. Er hält direkt auf den Segler zu. Die Minuten der Ungewißheit werden unerträglich. Bald verschwindet aber jegliche Hoffnung, und tiefe Niedergeschlagenheit kommt über die tapferen Männer.

Es besteht kein Zweifel mehr, daß die „Moa“ vom Dampfer gejagt wird. Sobald sie den Kurs ändert, folgt auch der Dampfer der Bewegung. Immer näher und näher kommt er heran. Schon ist die englische Kriegsflagge deutlich zu erkennen. Die letzten Augenblicke der Freiheit sind gekommen, es gibt kein Entrinnen mehr. Trotzdem wird dieses Wettrennen fortgesetzt, bis ein scharfer Schuß zum Beidrehen zwingt. Schweren Herzens ergibt sich die tapfere Schar der Übermacht. Alles war umsonst!

Und wieder hört das Leben auf. Wieder kommen Gefängnismauern, Zuchthaus, Stacheldraht. Die Tore schließen sich, um erst nach Friedensschluß geöffnet zu werden . . .

\*

Wie aber ist es in diesen langen Wochen und Monaten, nachdem die „Kronprinzessin Cäcilie“ verschwunden war, den Bewohnern von „Seeadlerdorf“ ergangen?

Nichts stört in der ersten Zeit das friedliche und beschauliche Leben. Die paradiesische Insel sorgt in vollem Maße für ihr leibliches Wohl. Nur die Gedanken und Blicke wandern immer in die weite Ferne. Die Wellen, mit denen die „Kronprinzessin Cäcilie“ zu kämpfen hat, rollen auch bis zum „Seeadlerdorf“. Wenn der Sturm die See rundum aufpeitscht und die gewaltige Brandung mit Donnergetöse an die Klippen schlägt, da sorgen sich die Männer um ihre Kameraden auf hoher See. Die Ungewißheit über das Schicksal der kleinen Muschelschale im stürmischen Ozean lastet schwer auf ihnen.

Tage und Wochen vergehen. Täglich sitzen die Männer in den Baumkronen und spähen voll Hoffnung in die Ferne. Aber jeder neue Tag bringt eine neue Enttäuschung. So weit das Auge reicht, liegt das Meer einsam da. Sehnsüchtig warten alle auf den Augenblick, wo Masten und Segel am Horizont auftauchen.

Eifrig horcht auch der Funker auf seiner Station. Eines Tages geht es im Weltraum besonders lebhaft zu. Telegramme jagen von Neuseeland nach allen Richtungen durch den Äther, und alle sind an die Marine-Attachés gerichtet. Nun besteht

kaum mehr ein Zweifel, daß der Kommandant mit seiner kleinen Besatzung in Gefangenschaft geraten ist. Jetzt heißt es handeln. Denn die Möglichkeit liegt nahe, daß der Aufenthalt der Besatzung auf der Insel dem Feinde bekannt wird. Alles ist bei der Arbeit, um die Boote seeflar zu machen. —

Eines Morgens ertönt der Ruf des Ausguckpostens von der Palmenhöhe: „Segler in Sicht!“

Großer Jubel, große Begeisterung.

„Den müssen wir haben!“

Der Zweimastschoner nähert sich mit vollen Segeln. Er scheint das Wrack des „Seeadlers“ auf den Klippen entdeckt zu haben und nimmt Kurs auf die Insel, um die Schiffbrüchigen zu retten.

Sofort wird im Hafen von „Seeadlerdorf“ ein Boot klar gemacht, sechs schwerbewaffnete Blaujaken legen sich platt auf den Boden, vier andere in Zivil ergreifen die Ruder, und das Boot schleßt dahin.

Der Abstand verringert sich schnell. Auf dem Segler „Lutèce“ steigt zum letztenmal die Trikolore empor. Die Fallreeptrappe wird heruntergelassen. Blüßschnell springen die Blaujaken hoch, entern auf und stehen an Deck. Ganz entgeistert, mit aufgerissenen Augen und aufgesperrtem Mund starren die Franzosen die deutschen Matrosen an. Wenn leibhaftige Teufel an Bord gesprungen wären, so hätte die Wirkung keine größere sein können.

„Des Allemands, des Allemands!“

Jetzt werden die Rollen vertauscht. Die Franzosen wandern auf die Insel, um den siebenundzwanzig amerikanischen Gefangenen Gesellschaft zu leisten. Die Bewohner von „Seeadlerdorf“ aber räumen ihre komfortablen „Hotels“ für die neuen Gäste und begeben sich mit Sack und Pack auf die „Fortuna“, wie der Segler von nun an heißt.

Leutnant Kling übernimmt das Kommando, und unter dreifachem Hurra wird die deutsche Flagge gehelßt.

Lange noch ruhen die Blicke der Jungs auf dem entschwin-

denden Eiland, das ihnen eine zweite Heimat geworden war. Wieder winkt das freie Meer. Der Entschluß des Kommandanten, um Kap Horn zu segeln, um den Durchbruch in die Heimat zu versuchen, weckt helle Begeisterung. Der Schoner ist ein schönes, stabiles Schiff, auf deutscher Werft gebaut, der wird also schon durchhalten!

Er war ein Handelsfahrer und versorgte die Inseln im Ozean mit den verschiedensten Waren. In den Laderäumen sah es bunt aus, ganz wie in einem Warenhaus: Damenwäsche und Strümpfe, Schuhe, Hüte, Korsetts und Sonnenschirme, Seifen und Parfüms. Aber auch für die Männer viel nützliche Sachen, Konserven, Kartoffeln, Schokolade und Gebäck sind dort aufgestapelt. Die Sachen der Jungs sind natürlich vollkommen aufgetragen, da muß eben die Damenwäsche herhalten.

Die „Fortuna“ macht gute Fahrt, und nach einem Monat wird am 4. Oktober die Osterinsel gesichtet. Hier sollen Proviant und Wasser für die bevorstehende lange Reise in die Heimat ergänzt werden. Die Osterinsel gehört zum neutralen südamerikanischen Staat Chile. Die Bevölkerung ist wohlwollend und hilfsbereit.

Bald ist das Schiff für die weite Fahrt gerüstet. Die Anker gehen hoch, und die „Fortuna“ steuert voll Zuversicht zum Hafen hinaus.

Plötzlich erschüttert ein starker Stoß den Schiffsrumpf. Ein unsichtbarer, auf keiner Karte verzeichneter Felsen bohrt sich in den Leib des Schiffes. Es besteht keine Hoffnung, die „Fortuna“ flottzumachen. Nun haben die „Seeadler“-Leute zum zweitenmal ihr Schiff verloren, in dem Augenblick, wo sie den letzten Hafen verließen, um der Heimat zuzusteuern.

Tiefe Niedergeschlagenheit über dieses Mißgeschick bemächtigt sich aller. Die Ladung wird geborgen, und schweren Herzens gehen die Männer wieder an Land.

Vom Gouverneur und den Eingeborenen wird den Schiffbrüchigen herzliche Gastfreundschaft zuteil. Trotzdem verläßt sie nie der Wunsch, bei nächster Gelegenheit ein Schiff zu kapern, um die Reise fortsetzen zu können.

Am 25. November wird das erste Schiff gesichtet. Es ist ein prachtvoller amerikanischer Viermastschoner, der stolz an der Insel vorbeisegelt. Zum Unglück kann man aus Mangel an Gasolin das Motorboot nicht in Gang bringen. Daher entschlüpft die Beute.

Wieder wird die Geduld auf eine harte Probe gestellt. Vier Monate sind seit der Strandung der „Fortuna“ vergangen, ohne daß ein zweites Schiff gesichtet worden wäre. Endlich, endlich tauchen wieder Segel auf.

Das Schiff steuert die Insel an. Alles ist zum Kapern bereit und voll freudiger Erwartung. Der Segler entpuppt sich aber beim Näherkommen als neutrales chilenisches Schiff. Es bringt die Besatzung des „Seeadlers“ als freie Passagiere nach Chile hinüber.

Als der Schoner dort in den Hafen einläuft, hat sich die ganze deutsche Kolonie am Kai versammelt und bereitet den achtundfünfzig Männern beim Betreten des Landes einen begeisterten Empfang. In diesem gastfreien Land muß die Besatzung bis zum Ende des Krieges bleiben. —

Alle kehrten nach Friedensschluß in die Heimat zurück. Nur ein Kamerad fehlte unter ihnen — der tapfere, tüchtige und von allen geliebte Arzt Dr. Pießsch. Als die Nachricht vom Zusammenbruch des Vaterlandes ihn erreichte, brach er vom Hertschlag getroffen zusammen.

Sein Grab liegt einsam in fremder Erde. Wie das des „Seeadlers“, der auf den Korallenriffen seinen ewigen Schlaf schläft.

Romantisch, wie das Schicksal dieses „märchenhaften“ Schiffes begonnen hatte, so endete es auch, an einer fernen, paradiesischen Insel.

# Hilfskreuzer „Wolf“

Kommandant Fregattenkapitän Merger

November 1916.

Der rauhe Herbstwind streicht über den öden Kieler Hafen. Die vielen roten Bojen sind leer, denn die Flotte ist jetzt dauernd in den Nordseehäfen stationiert.

Nur eine Boje weit draußen hat einen Gast. Ein schwarzer Dampfer liegt dort einsam verankert. Etwa 6000 Tonnen groß ist er, und in langen, weißen Buchstaben steht der Name „Jupiter“ am Heck.

Dichte Kohlenstaubwolken hüllen ihn ein. Viele hundert berbe Hände sind bei der Arbeit, die Kohlen aus den Bunkern und den riesigen Laderäumen heraufzuholen und in längsseit liegende Prähme zu schütten. Dichter Qualm steigt auf, denn tief in den unteren Schichten schwelt es. Durch Selbstentzündung sind die Kohlen in Brand geraten, als der Dampfer eben seinen Ankerplatz verlassen hatte, um durch die Vorpostenlinien und Minensperren die offene See zu erreichen. Ein Glück, daß es nicht draußen im Ozean geschah; so konnte noch rechtzeitig kehrt gemacht werden.

Tag und Nacht stoßen die Schaufeln in die Kohlenmassen, und unentwegt heben die Dampfwinden die gefüllten Körbe an Deck. Es muß in kurzer Wechselschicht gearbeitet werden, denn dauernd entströmt der schwelenden Kohle das giftige Kohlenoxydgas. Oft werden Dhmächtige an die frische Luft getragen. Es hilft ja nichts, der Brandherd muß erreicht werden.

Endlich ist das Feuer gelöscht. Neue Kohlen füllen wieder die

Bunker und Laderäume. Über 6000 Tonnen sind nun in allen Winkeln des Schiffes verstaut. Das reicht für eine Welle!

Dichte, graue Nebelschleier liegen am Morgen des 30. November über dem Hafen. Kaum einige Meter voraus ist etwas zu erkennen. Trotzdem wirft der „Jupiter“ von der Boje los und dampft in die milchige Nebelmasse hinein.

Die Durchfahrtsblücke der Minensperre ist aber wegen des Nebels geschlossen. Da muß der Kohlendampfer „Jupiter“ genau so warten wie jeder andere Kasten.

Endlich klart es etwas auf, und vorsichtig geht es nun zwischen den Bojen der Minensperren seewärts. Gegen Abend werden die äußersten Vorpostenschiffe passiert. Erstaunte Blicke begleiten das große, schwarze Schiff. Wo will denn der jetzt hin?

In der Abenddämmerung verschwinden dann auch die Mastspitzen der Wachtschiffe unter der Kimm. „Jupiter“ ist allein auf hoher See. Leb wohl, Heimatland! Gibt es noch ein Wiedersehen?

Der Maschinentelegraf klingelt, der Zeiger dreht sich und hält auf „Volle Fahrt voraus“. Nur zehn Seemeilen in der Stunde beträgt diese volle Fahrt, mehr kann der „Jupiter“ nicht schaffen. Aber es ist schon gut so. Eine lange, weite Reise steht ihm bevor, da sind die Kohlen der Lebensnerv des Schiffes. Je langsamer die Geschwindigkeit, um so geringer der Kohlenverbrauch.

Auf Deck steht der Bootsmann mit einem Farbtopf in der Hand. Er beugt sich weit über die Bordwand, und der Name „Jupiter“ verschwindet für immer unter der schwarzen Farbensquast.

Der „Wolf“ ist los!

In ferne Meere soll er den Krieg hinaustragen. Unvermutet und ungesehen soll er bei Afrika, Indien und Australien auftauchen, um die Zufahrtswege der großen Welthäfen mit Minen zu verfeuchen. Dann soll auf der Heimreise Handelskrieg geführt werden, wie es die „Möwe“ im Atlantik und der „Seeadler“ bereits tun, der bis weit in den Stillen Ozean hinein geführt werden soll.



In allen drei Weltmeeren gleichzeitig sollen die „Schwarzen Schiffe“ den Feind treffen, ihn in Panik und Unruhe versetzen. Die ganze Erdfugel sollen sie umspannen, nirgends soll sich das seebeherrschende Albion mehr sicher fühlen.

Fast unausführbar erscheint diese gewaltige Aufgabe, aber an Bord des „Wolf“ sind 350 wagemutige deutsche Männer, und die werden es schon schaffen. Gut und sorgfältig ausgerüstet ist der „Wolf“ noch dazu: auf Deck, hinter der Reling versteckt, stehen sieben 15cm-Geschütze und 4 Torpedoapparate. In seinem Rumpf sind 600 Minen verstaут.

Es ist Nacht. Still und friedlich gleiten die dunklen Uferschatten des Belts vorüber. Um Mitternacht kommen die Lichter des dänischen Städtchens Friedericia in Sicht, dann verhüllen dicht fallende Schneeflocken auch diese.

Am nächsten Tage ist der Stagerraf erreicht. Ein dänischer Postdampfer läuft ganz dicht am „Wolf“ im „Schafspelz“ vorüber, und als er aus Sicht ist, wird gestoppt.

Was soll denn das? Auf wen gibt es hier noch zu warten?

Da taucht plötzlich aus dem dichten Schneegeföbber ein U-Boot auf und kommt heran. „U 66“ ist es und wird sofort vom „Wolf“ in Schleppe genommen. Dann geht es weiter nach Norden die norwegische Küste hinauf. „U 66“ ist getaucht und läßt sich vom großen „Wolf“ ziehen. Nur hin und wieder taucht aus der glatten See hinter dem Heck ein Periskop auf und verschwindet bald wieder.

Jetzt kann der Feind kommen. „U 66“ stellt sich dann auf eigene Füße und geht selbständig dem Feind entgegen, um den „Wolf“ zu schützen.

Die Gefahrzone ist erreicht und muß möglichst schnell durchlaufen werden. Das U-Boot behindert aber stark die Fahrt. Nur 6 Seemeilen sind es, die der „Wolf“ jetzt läuft. Es hilft nichts. Hinter Kap Lindesnäs wird die Schlepplleine losgeworfen. „U 66“ taucht auf und folgt über Wasser.

Es ist ein herrlicher Tag. Weiß leuchten die schneebedeckten Gebirge Norwegens im Sonnenschein. Von den Engländern

Ist nirgends etwas zu sehen. Nur die norwegischen Funkstationen rufen dauernd an: „What ship? What ship?“ Das wird der „Wolf“ ihnen gerade erzählen, was für ein Schiff er ist.

In der Höhe von Bergen angelangt wird aber ein verstümmelter englischer Funkspruch aufgenommen, der gerade nicht sehr beruhigend lautet:

„Dampfer „Jupiter“ . . . . verdächtig . . . ohne Tagesflagge ausgelaufen . . . .“

Also waren doch wieder Verräter und Spione am Werk!

Zu spät, ihr Hunde, der „Wolf“ verschwindet bereits hoch in der Nordsee!

Der Wind frischt aus Norden zusehends auf. Immer schärfer pfeift er durch die Wanten, und über die grüne Nordsee peitschen schon die weißen Schaumkämme. Das stark überlastete Schiff stampft schwer arbeitend langsam vorwärts.

Nach einigen Stunden flaut der Sturm ab, aber bald setzt er wieder mit erneuter Wucht aus West ein. Schwere Brecher stürzen dauernd auf Deck, der ganze Schiffskörper zittert von dem Anprall der heranrollenden Seen. Die Geschützpforte an der Back und ein Teil der Reling werden eingedrückt, alles was nicht nieß und nagelfest ist, fliegt durcheinander, rollt hin und her. Unter dem Geschirr herrscht große Verwüstung. Der „Wolf“ kämpft sich langsam nach Westen vorwärts, um die eisige Dänemarkstraße zwischen Island und Grönland zu erreichen.

Wieder rollt ein schwerer Brecher über das Schiff. Was ist denn das? Die schäumende, nächtliche See wird plötzlich taghell erleuchtet. Eine hohe, blendende Flamme steigt empor und treibt über dem Wasser dahin. Ein Rettungsfloß ist über Bord gegangen, und die Kalziumbeleuchtung hat sich entzündet. Da flammt es auch schon auf dem Schiff selbst auf, und die helle Flamme muß mit Sand schleunigst erstickt werden.

Das hat noch gerade gefehlt. Der Flamme auf dem Wasser ist aber nicht beizukommen. Über eine Stunde leuchtet sie als Verräter durch die dunkle Nacht.

Die Temperatur sinkt erheblich. Schwere Schneebänne fegen dahin, und bald ist der Bug des „Wolf“ in Eis und Schnee eingehüllt.

Raum ist das Minimum passiert und der Sturm abgeflaut, so kommt er sicher aus einer anderen Richtung mit verstärkter Wucht wieder zurück. Ein Minimum jagt das andere. Es ist, als ob der Sturm hier Karussell fahren will. Schon wieder springt der Wind um und fällt jetzt aus Südwest über den „Wolf“ her, faust und rüttelt an allen Ecken und Kanten.

Windstärke 11 — — Windstärke 12 — — — Orkan — —

Weißer Gischt bedeckt das Meer, die Luft ist von eisigem Wasserdampf geschwängert. An ein Vorwärtskommen bei diesem Orkan ist nicht zu denken. Alles würde kaputtgeschlagen werden. Daher dreht der „Wolf“ bei und hält sich so auf der Stelle, bis auch dieser Orkan ausgetobt hat.

Endlich werden die Sturmwolken zerrissen, und ein Stückchen blauer Himmel guckt hervor. Der Orkan ist vorüber, nun geht es wieder vorwärts in die Dänemarkstraße hinein. Nach dem tagelangen Heulen und Pfeifen des Orkans ist diese plötzliche Stille unheimlich. Kein Lüftchen regt sich.

Still — totenstill ist es ringsum. Alles ist eingetaucht in die bläuliche Dämmerung der Polarnacht. Nur Eisschollen rauschen an der Bordwand vorüber, knacken und bersten.

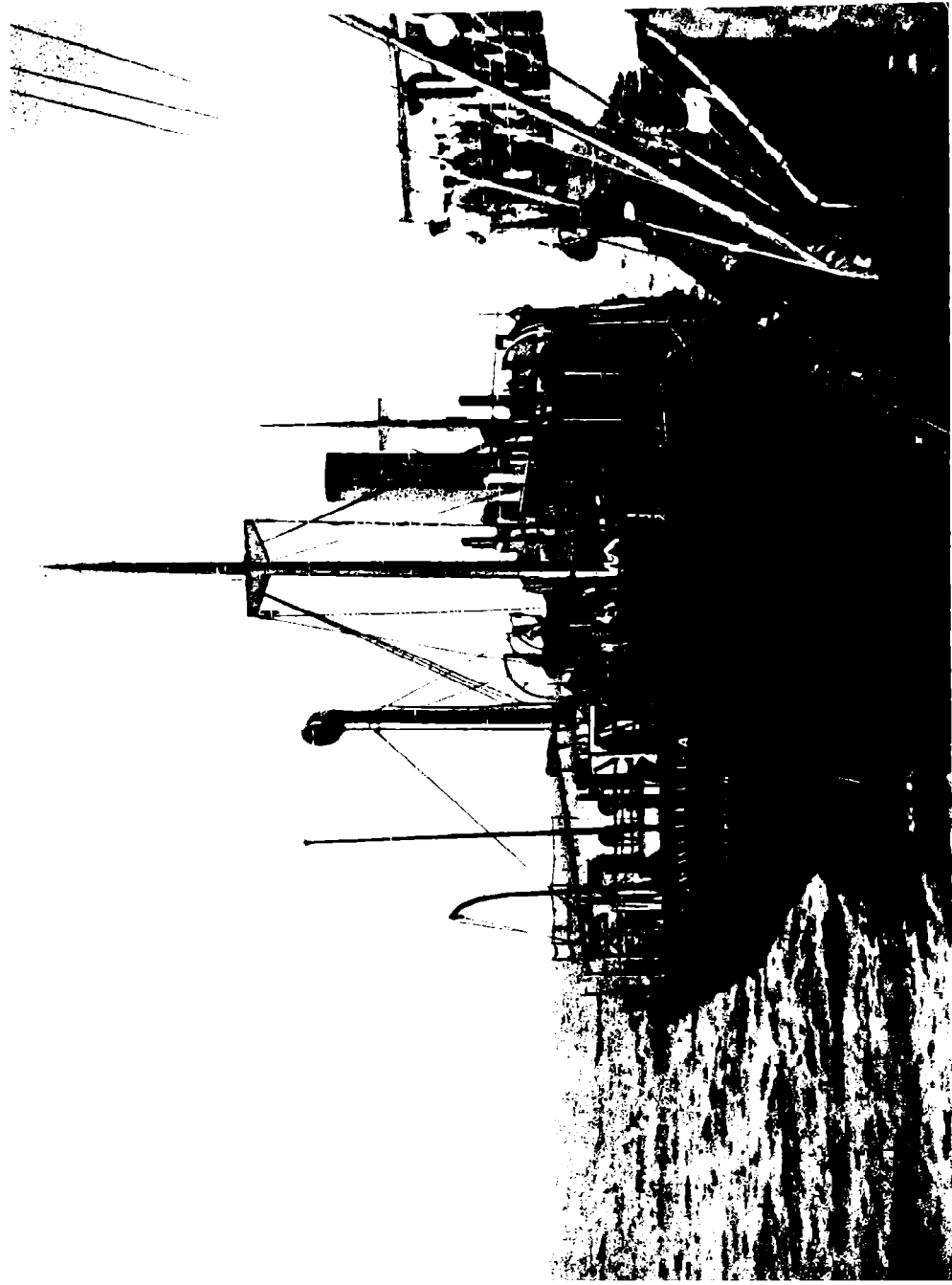
Am 10. Dezember ist endlich der freie Atlantik erreicht.

Der „Wolf“ ist frei! England, paß auf!

Auf dem Kompaß steht jetzt dauernd Kurs „Süd“. Wie herrlich scheint die Sonne über dem Atlantik, und ihre Strahlen wärmen die bis aufs Mark durchfrorenen Leute. Bald ist auch die dicke Eiskruste, die alle Gegenstände bedeckte, unter den Sonnenstrahlen zerronnen, und die Sturmschäden werden beseitigt.

Farbtöpfe werden hervorgeholt und die weißen Aufbauten mit brauner Ölfarbe überstrichen. Nun hat der „Wolf“ ein neues Kleid und sieht ganz anders aus als der „Jupiter“ im Kieler Hafen.

„Sarritella“  
wird vom  
„Wolf“ zum  
Hilfskreuzer  
„Ytig“  
verwandelt





Vom „Wolf“ vor Bombay gelegte Minen werden unschädlich gemacht  
Gefangene an Bord des „Wolf“

Niemand an Bord weiß, wohin es geht, aber alle freuen sich schon auf das Kapern, und die Ausguckposten lugen unentwegt nach Schiffen aus.

Nicht lange dauert es, so bringt auch schon der Ruf des Postens vom Mars Leben in das Schiff:

„Dampfer voraus!“

Jeder rennt auf seinen Platz und bereitet sich freudig zum Kapern vor. Die Rechnung ist aber ohne den Kommandanten gemacht.

„Langsam nach Steuerbord abdrehen“, lautet der Befehl.

Erstaunt sehen sich die Leute an, ihre Gesichter werden immer länger. Immer näher kommt der Dampfer, man braucht nur zuzugreifen.

„Alle Mann unter Deck!“ heißt es nun.

Niemand kann es begreifen. Murrend verschwinden die Leute unter Deck und lassen dort ihrer „Entrüstung“ freien Lauf. Sie mußten sich aber daran gewöhnen, ihren Latendrang im Zaum zu halten, wenn es auch schwer hielt. Täglich begegnet der „Wolf“ einer ganzen Anzahl von Schiffen, und regelmäßig wird ihnen ausgewichen. —

Aber der Kommandant weiß, was er tut. Um jeden Preis muß verhütet werden, daß der Feind jetzt schon vom Durchbruch eines neuen Hilfskreuzers etwas erfährt. Es gilt doch zuallererst, in der ganzen Welt überraschend Minenfelder zu legen, und niemand darf wissen, woher sie kommen. Die englischen Kolonialstädte sollen unmittelbar vor ihren Häfen fühlen: es ist Krieg, und die deutsche Marine ist gewillt, für ein freies Meer zu kämpfen.

Trotzdem ist es verdammt schwer, die sichere Beute immer und immer wieder laufen zu lassen. Eine aufgefangene Warnung der britischen Admiralität wirkt noch dazu, wie frisches Öl auf Feuer:

„Regierungs-Kriegswarnung. — Feindlicher Freibeuter ist gesichtet. Sieben Uhr morgens am 4. Dezember auf 48 Grad 34 Minuten Nordbreite und 27 Grad 57 Minuten Westlänge.

Etwa 4000 Tonnen groß, 356 Fuß lang, 45 Fuß breit. Das Schiff ist gut bewaffnet, hat Torpedorohre, einen kurzen, dicken Schornstein, zwei gerade Masten, läuft hohe Fahrt. Größte Vorsicht geboten.“

Das kann ja nur die „Wöwe“ sein. Die ist aber sicher schon längst über alle Berge und macht andere Gegenden unsicher.

Mit düsteren Mienen gehen an diesem Tage die „Seewölfe“ herum, als wollten sie sagen: Die „Wöwe“ kann kapern. Wozu sind wir denn überhaupt herausgefahren, wenn wir nicht kapern dürfen? Das ist ja zum Auswachsen!

Eintönig fließen die Tage dahin. Reinschiff und Geschütz reinigen, dazu hin und wieder Gefechts exerzieren. Ruhige blaue See unter dem „Wolf“, blauer Himmel über ihm, manchmal Mastspitzen und Schornsteine von Schiffen, die nicht gekapert werden dürfen.

Draußen tummeln und spielen die lustigen Delphine, fliegende Fische mit langen, schillernden Flossen schießen aus dem Wasser. Langsam wiegt sich der „Wolf“ in der breiten Atlantik-Dünung. Die „Seewölfe“ aber haben Langeweile.

Die Nächte sind dunkel, es ist Neumond. Oft stehen die Männer an die Reling gelehnt, ihre Blicke schwelgen versunken in die Unendlichkeit. Jäh schallt das scharfe Kommando des wachhabenden Offiziers durch die stille Nacht:

„Hart Steuerbord!“

Vor dem Bug des „Wolf“ taucht das hohe Heck eines abgeblendeten Dampfers aus dem Dunkel auf. Englische Kommandorufe ertönen. Es ist ein Moment höchster Gefahr.

Dicht hinter dem Heck des Engländers gleitet der „Wolf“ vorbei. Das ist noch einmal gut gegangen.

Da morst auch schon der Feind: „What ship? What ship?“ während der „Wolf“ im Dunkel der Nacht verschwindet.

Kaum ist dieses Abenteuer überstanden, so nimmt der „Wolf“ wieder seinen alten Kurs Süd auf. Auf der Höhe der Azoren wird die Grenze des Passats erreicht. Wie eine Schaukel bewegt sich das Schiff in der breiten, trägen Dünung auf und

nieder. Den Himmel bedecken hohe Wolken, die Luft ist voller Feuchtigkeit und mit Elektrizität geladen. Den Ragen an Bord wird es ungemütlich. Es wetterleuchtet oft.

Da flammt es plötzlich in dunkler Nacht an den Mastspitzen und Rahen auf. Große und kleine feurige Büschel flimmern und tanzen hin und her. Glühlichter huschen an den Wanten entlang, von einem zischenden Geräusch begleitet. Bald ganz leise, bald lauter werdend. Die ganze Luft ist voller Dyon. Ein greller Blitz fährt jäh herunter, und die flimmernden Feuerbüschel des Sankt-Elms-Feuers sind wie weggezaubert.

Auch tagsüber ist oft das Zischen des dann unsichtbaren Sankt-Elms-Feuers hörbar. Selten tauchen jetzt Dampfer auf, nur gelegentlich mal rauscht ein Segler mit vollen Segeln vorüber. Hier muß ja jetzt auch der „Seeadler“ kreuzen. Schade, daß man ihm nicht begegnet ist.

Eines Tages taucht der Rumpf eines Schiffes auf, ohne Masten, ohne Schornstein. Schwer rollt es hin und her, — steuerlos, verlassen. Ein Wrack. Die Seite halb eingedrückt, vom Feuer verwüstet. Nur am Bugspriet hängen noch Fesseln vom Klüver herunter. Am Bug ist der Name „Esberne Snare“ deutlich zu erkennen. Ein Norweger. Was für ein Drama mag sich hier abgespielt haben? Oder sollte es ein Opfer des „Seeadler“ sein?

Alltäglich werden feindliche Warnrufe aufgefangen. Der Engländer funkt: „Feindlicher Freibeuter in Westindien.“

Die Franzosen funken: „Vorsicht vor deutschen Korsaren im Atlantik.“ — „Deutsche U-Boote an der portugiesischen Küste.“

Überall kämpfen deutsche Männer, nur die Männer auf dem „Wolf“ müssen sich noch immer mit Geduld wappnen.

Endlich ist der Süd-Atlantik durchquert. Endlich wird auch der Kurs geändert. Noch 800 Meilen — 4 Tage — und Kapstadt ist erreicht.

Vor Kapstadt sollen Minen gelegt werden. Leben kommt ins Schiff. An den Minen wird herumhantiert, die Bleikappen



werden aufgesetzt. Am 16. Januar tauchen die ersten schwarz-weißen Kaptauben auf und umflattern neugierig das Schiff. Jetzt ist also das Land nicht mehr weit. Mit voller Kraft läuft die Maschine, denn gleich nach dem Dunkelwerden muß der „Wolf“ schon an der „Arbeit“ sein.

Gegen 5 Uhr nachmittags wird zum erstenmal nach sieben Wochen Land gesichtet. In bläulichen Dunst gehüllt ragt der flache Gipfel des Tafelberges, dieses Wahrzeichen Kapstadts, aus den blauen Fluten heraus.

Fast gleichzeitig aber wird auch weiter rechts eine Rauchwolke ausgemacht. Da ist ja noch eine, dann eine dritte und immer mehr. Sechs riesige Djeandampfer mit australischen Truppen scheinen es zu sein. Sie sollen vielen Brüdern an der Front den Tod bringen. Da hält es den „Wolf“ nicht länger. Jetzt muß gehandelt werden.

Eben schickt sich der „Wolf“ zum Sprung an, da stutzt er plötzlich. An der Spitze des Konvois läuft ein großer Panzerkreuzer. Die Schiffe sind schon so stark aufgedampft, daß bei der klaren Sicht jede Einzelheit deutlich zu erkennen ist.

Jetzt nah vorbeisteuern, dann plötzlich die Klappen herunter und zwei Torpedos dem feindlichen Panzerkreuzer in den Leib bohren! Soll man es wagen? Wenn sie aber vorbeigehen; wenn der Kreuzer rechtzeitig abdreht? Ja, dann ist der „Wolf“ verloren, und die 600 Minen in seinem Leib nimmt er mit in die Tiefe — oder in die Luft — ohne daß sie ihren Zweck erfüllt haben.

Langsam dreht der „Wolf“ ab, als ob er auf das Kap der Guten Hoffnung zusteuert.

Lautlose Stille an Bord.

Durch die versteckten Gucklöcher wird jede Bewegung des Feindes scharf beobachtet. Er schenkt aber dem „Wolf“ weiter keine Beachtung und zieht sorglos seines Weges. Einen Tag früher nur vor Kapstadt, dann hätte der Feind dort was erleben können! —

Der feurigrote Sonnenball ist untergetaucht. Bald hüllt

auch schon die Finsternis den „Wolf“ ein. Mit Wasserdampf wird auf Kapstadt gehalten, deren Lichter bereits durch die Nacht herüberflimmern. Alle Mann stehen auf den Gefechtsstationen. Die Minen sind wurfberet.

Nur das einformige Mahlen der Schrauben im Wasser unterbricht die lautlose Stille. Die See ist wie ein Spiegel, kein Lüftchen regt sich. In gleichmäßigen Abständen surrt das schwere Lotblei in die Tiefe. Jetzt sind es nur noch 210 Meter. Gleich kann es losgehen.

Immer heller leuchten die Lichter Kapstadts, das Leuchtfeuer auf der Mole blendet stark. Grell flammt plötzlich ein Scheinwerfer auf dem Molenkopf auf, und sein tagheller Lichtkegel gleitet durch die Finsternis.

Da noch ein zweiter. Hin und her bewegen sie sich und tasten das Wasser ab.

Hart dreht der „Wolf“ ab in das Dunkel hinein. Gerade dort, wo die Lichtkegel über die Oberfläche huschen, müssen die Minen fallen. Es muß riskiert werden. Seit Jahr und Tag bedienen die Leute schon ihre Scheinwerfer, sicher sind sie schon abgestumpft und verrichten ihre Arbeit nur mechanisch Nacht für Nacht. Was soll denn auch schon hier an der Südspitze Afrikas passieren können?

„Außerste Kraft voraus! Klar zum Minenwerfen!“

Tiefe 180 Meter.

Die erste Mine gleitet über Bord. Das stille Wasser spritzt hoch auf und glättet sich wieder. Jetzt verschwindet die zweite, die dritte.

Hin und her gleiten die Scheinwerfer über das Wasser, gleiten über das Schiff hinweg, tasten weiter.

Im Zickzackkurs steuert der „Wolf“ vorwärts. Immer neue Minen verlassen das Schiff. Jetzt hat ein Scheinwerfer den „Wolf“ gefaßt. Taghell ist es plötzlich an Deck, die Augen sind geblendet. — Die Minen aber fallen weiter — klatsch — klatsch.

Wird der Feind Verdacht schöpfen? Es wird aber ebenso

plötzlich wieder stockdunkel, der Lichtfegel gleitet weiter. Die scheinen da drüben gründlich zu schlafen. Um so besser. — So, nun hat Kapstadt genug, für die anderen Häfen muß schließlich auch noch etwas übrigbleiben.

Mit Kurs Südwest verschwindet der „Wolf“ in der schwarzen Nacht.

Noch kann beobachtet werden, wie ein Dampfer mit vollen Lichtern aus dem Hafen läuft. Jeden Moment muß er in die Luft fliegen. Aber er läuft unbeschadet weiter. Der hat Glück gehabt, gerade eine Lücke zwischen den Minen zu erwischen.

Nicht allen wird es so ergehen, denken die Männer auf dem „Wolf“ und steuern frohen Mutes dem nächsten Ziel entgegen. Vergessen sind die eintönigen Tage der Latenlosigkeit, vergessen Langeweile und Enttäuschungen.

Nach zwei Tagen ist Kap Agulhas, die Südspitze Afrikas, erreicht. Hier treffen sich die Dampferwege aus vielen Richtungen, und hier fallen daher auch des Nachts die Minen. Mancher dicht vorübergehende Dampfer stört die Arbeit. Aber kaum ist er aus Sicht, so wird das Werfen fortgesetzt und beendet.

Die klaren Wasser des Indischen Ozeans nehmen nun den „Wolf“ auf. Weit abseits der Dampferstraßen steuert er nach Norden, der Küste Indiens entgegen.

Die Funkbude bildet jetzt den Mittelpunkt des Interesses. Man will wissen, ob die Sperren schon ihr erstes Opfer gefordert haben. Aber noch scheint es im Äther keine große Aufregung zu geben. Nur ruhige Unterhaltungen werden aufgefangen, keine SOS-Rufe, keine Panik. Aber jetzt!

„Kriegswarnung: Der englische Dampfer „St. Theodor“ ist von deutschen Freibeutern aufgebracht und armlert worden. Er operiert als Hilfskreuzer auf den Handelsstraßen des Atlantik.“

Da hat also wieder die tapfere „Wöwe“ ihre Hand im Spiel. Immer wieder die „Wöwe“. Der „Wolf“ wird wieder ungeduldig und möchte etwas von seinen Erfolgen hören.

Jetzt wird das Äußere des Schiffes wieder verändert: die braunen Aufbauten erhalten ein schwarzes Kleid. Weiße Matrosse umkreisen das Schiff und wundern sich; von der Mastspitze bis zur Wasserlinie, vom Bug bis zum Heck — schwarz in schwarz, dazu nirgends eine Name zu entdecken. Ganz unheimlich dieses „Schwarze Schiff“, das da so einsam durch den Djean steuert. Nur die Matrosse sind die treuen Begleiter, tagelang, wochenlang.

Es sind riesige Tiere, die größten fliegenden Vögel der Erde, über einen Meter lang, mit einer Spannweite der Flügel von vier Metern. Es ist eine Freude, den prachtvollen Flug dieser gewaltigen Sturmvögel zu beobachten. Kaum, daß sie einmal ihre langen schmalen Flügel bewegen, wie ein Segelflugzeug schweben sie über dem Wasser, nutzen jedes Lüftchen aus und stellen bloß die Flügel nach dem Winde ein. Tagelang können sie so schweben, ohne sich auszuruhen. Gierig stoßen sie nach den Abfällen, die über Bord geworfen werden, um dann gleich wieder dem Schiff zu folgen.

So vergehen die Tage, und nichts ist zu hören, weder von Kapstadt, noch von Kap Agulhas. Endlich wird am 27. Januar ein Funkpruch der Küstenstation Kapstadt aufgefangen:

„Deutsche U-Boote querab von Kapstadt. Größte Vorsicht ist geboten.“

U-Boote? Die Engländer scheinen auf den Kopf gefallen zu sein. Wie sollen denn die U-Boote bis dorthin kommen?

Jetzt ist auf dem „Wolf“ freudige Stimmung. Endlich scheinen die Minen gewirkt zu haben, da sind welche in die Luft geflogen.

Erst später wurde durch Aussagen der Gefangenen bekannt, daß das zweitgrößte englische Schiff, die „Aquitania“, 46 000 Tonnen groß, mit 10 000 Mann australischer Truppen an Bord, dort gesunken sei.

Mit jedem Tag wird es heißer. Nach und nach verschwinden die Matrosse, denn sie sind keine Freunde der Tropen.

Die Kohlenbunker sind leer. Sechs Tage lang arbeiten die

Leute schweißtriefend in der Sonnenglut, um Kohlen aus den Laderäumen in die Bunker zu trimmen. Sechs Tage schleifen sie die Kohlenkörbe über das Deck. Kein Lüftchen regt sich. Kerzengerade steigt der Rauch aus dem Schornstein zum Himmel, dicker schwarzer Kohlenstaub hüllt den „Wolf“ ein.

Ringsum der spiegelglatte, einsame Djean. Hin und wieder steigen Fontänen auf, die von Walfischen in die Luft geblasen werden. Ganze Herden dieser gewaltigen Tiere tummeln sich, spielen und plätschern in den klaren Fluten. Wenn sie tauchen, so ragt ihr mächtiger Hinterkörper wie das Heck eines Schiffes in die Luft, das in die Tiefe sinkt.

Es ist die Stille vor dem Sturm. Rapide fällt das Barometer, die Sonne ist von auffallend scharfen Höfen umgeben, ein merkwürdiges Kupferrot zieht über den Abendhimmel.

Heftige Windstöße sausen plötzlich kurz hintereinander von Süden heran. Dann tritt wieder Stille ein. Wie erloschen ist das strahlende Licht der Sonne. Bleigrau brütet es über dem „Wolf“. Welt im Süden wächst eine riesige schwarze Wand empor, ein fahler Schein glänzt in ihrer Mitte. Mit unheimlicher Geschwindigkeit braust sie heran — breitet sich aus, erreicht den Zenit. Blauschwarz und unbeweglich liegt der Djean.

Da geht ein Pfeifen und Brausen durch die Luft. Der Sturm ist da, der berühmte Mauritius-Orkan!

In wenigen Minuten ist die See aufgewühlt. Es zischt und brodelt ringsum. Weißer Gischt erfüllt die ganze Atmosphäre. Gewaltig türmen sich die Seen, die weißen Schaumkronen zerstioben, vom Sturmwind erfaßt, in Hunderttausende von Tropfen.

Düster, schwarz ist der Himmel, es wird so dunkel, als sei es Nacht. Immer stärker rast es heran. Ein ungeheurer, gläserner Ball nach dem anderen wälzt sich näher und näher. Haushoch kommen diese schäumenden Seen herangebraust, jetzt — jetzt werden sie den „Wolf“ unter sich begraben. Das Schiff aber gleitet über sie hinweg, kaum, daß einzelne kleine Brecher über Deck rollen. Jetzt, wo bereits so viel Minen über Bord gegangen

sind und die Feuer einen großen Teil der Kohlen verschlungen haben, zeigt sich, wie glänzend das Schiff im Sturm liegt, ein Meisterstück deutscher Schiffsbaukunst.

Plötzlich bricht der Sturmwind ab, als ob er Atem holen wollte. Schnell, wie der Orkan gekommen, verschwindet er auch wieder. Die Wellen verflachen mehr und mehr, der weiße Schaum verschwindet, und bald liegt der Djean wieder still und friedlich da, als hätte es nie einen Orkan gegeben.

Es ist Mitte Februar, als sich der „Wolf“ der Küste Ceylons nähert. Dampfern wird nach wie vor ausgewichen, noch ist die Zeit zum Kapern nicht gekommen. —

In matten, violetten Dunst gehüllt steigt die märchenhaft schöne Insel aus dem Wasser. Feuerrot taucht die Sonnenscheibe unter. Schnell senkt die klare Tropennacht herab. Dicht unter der Küste steuert der „Wolf“ Colombo entgegen. Die süße, gewürzte Luft der mannigfaltigen tropischen Flora wird durch den leisen Landwind zu den Männern herübergetragen, die lauschend auf den Gefechtsstationen stehen und in die Nacht hinausspähen.

Landsehnsucht weckt dieser Duft. Sehnsucht, diese Tropenpracht zu genießen. Jetzt ist aber keine Zeit für solche Anwandlungen. Die Lichter Colombos tauchen bereits auf.

Mit düster brennenden Positionslaternen nähert sich das Schiff mit hoher Fahrt dem Hafen. Deutlich sind schon die beleuchteten Häuser zu erkennen. Dort links sind die Forts. Alles ist bereit.

Friede und Ahnungslosigkeit liegt über der Stadt. Genau wie bei Kapstadt flammen auch hier zwei Scheinwerfer auf und beleuchten die Hafeneinfahrt. Genau so wenig wie bei Kapstadt stört es auch jetzt den „Wolf“. Eine Mine nach der anderen gleitet über Bord. Hin und her huschen die Lichtkegel der Scheinwerfer, tasten und suchen. Bald sind sie vor dem Schiff, bald hinter ihm, manchmal gleiten sie über das Deck hinweg.

Die Minen fallen weiter. — Jetzt hat ein greller Strahl den

„Wolf“ erfaßt und hält ihn fest. Jetzt muß es gleich von den Forts losdonnern.

Die Augen brennen im grellen Licht. Die Geschützbedienung ist geblendet. Wie soll man da zielen und schießen können?

Endlos scheinen die Sekunden. — Aber nichts erfolgt — gar nichts. Die Scheinwerfer lassen den „Wolf“ wieder los und setzen ihr suchendes Spiel fort. Schlaft ruhig, ihr lieben Feinde. Die Mienen klatschen weiter. — — —

Zwei Stunden sind vergangen. Mit voller Fahrt steuert der „Wolf“ bereits in das Arabische Meer hinein, dem nächsten Ziel, Bombay, entgegen. Colombo wird sich bald wundern können.

Prachtvolle ruhige Tage folgen. Von einer ganzen Flut goldener Strahlen übergossen leuchten die Berge der Malabar-küste hinüber. Das Auge weidet sich an der Farbenpracht des Himmels und der See, die Seele ist erfüllt von der Mystik der indischen Nacht. Im dunklen Wasser spiegeln sich die Sterne.

„Extrablatt, Extrablatt.“ So rennt der Funker über Deck.

„Gouvernement radio: Au ältesten Seebefehlshaber in Colombo. ‚Worcestershire‘ ist gesunken.“

Bravo, „Wolf“! Schnell ist die Ernte der Saat gefolgt.

Ein englischer Dampfer passiert jetzt nah den „Wolf“. Alles, außer wenigen Leuten der Wache in Zivil, verschwindet unter Deck. Aufmerksam betrachtet der Engländer das deutsche Schiff. Die Doppelgläser da oben auf der Brücke suchen den ganzen Schiffskörper ab. Auch der Engländer hat ja die Alarmnachricht erhalten. Doch er entdeckt nichts Auffälliges und zieht weiter seines Weges.

Noch ist die Rauchfahne nicht verschwunden, da rasen schon wieder Hilferufe durch den Äther.

SOS — — — SOS. Eine kurze Pause, dann wieder: SOS — SOS — SO —, hier bricht es plötzlich ab, weiter kam der Funker nicht.

Jetzt ruft die Station von Colombo den Dampfer an, ruft und ruft wieder. — Keine Antwort. — —

„Wolf“ muß sich nun beeilen, ehe Bombay erwacht und Sicherheitsmaßnahmen trifft.

Von dem farbenüberfluteten Abendhimmel heben sich in der Ferne bereits die hohen Berge ab, vor denen Bombay liegt. Fast ohne Übergang hat die Nacht den hellen Tag abgelöst. Die Feuer der Leuchttürme flammen auf, auch an der Hafeneinfahrt sind die Lichter nicht gelöscht. — Na, dann ist ja alles in bester Ordnung.

Ein Passagierdampfer hat eben den Hafen verlassen und läuft nahe beim „Wolf“ vorbei.

„What ship? What ship?“ morst er natürlich herüber. Es bleiben aber bloß „Worte, die ihn nicht erreichten“.

Auch eine Signalstation der Marine auf einem der Leuchttürme zeigt großen Dienstleister und ruft ebenfalls: „What ship? What ship?“

Wie neugierig die Leute sind. Sie werden früh genug erfahren, „what ship“ das war.

Bombay ist erreicht, die Minen sind klar zum Werfen. Dort, steuerbord voraus, ein Schatten. Immer deutlicher treten die Umrisse des Schiffes hervor.

Ein Kanonenboot!

Jetzt dreht es auf den „Wolf“ zu. Geräuschlos gleiten die Klappen vor den Geschütz-mündungen und Torpedorohren herunter. Diese halten ihr Ziel fest. Alles an Bord ist in fieberhafter Erwartung. Jetzt muß der Feind doch den „Wolf“ entdecken.

Aber das Kanonenboot dreht plötzlich wieder ab und verschwindet in der Dunkelheit. — Ja, schlafen die denn alle da drüben? Warum entgeht denn den scharfen Augen der „Wolf“-Leute nichts?

Es geht los. Wieder rollen die Minen zum Heck, und eine nach der anderen verschwindet. In weiter Ferne leuchten auch hier Scheinwerfer, „Wolf“ ist aber diesmal viel weiter ab, denn das Wasser vor Bombay ist flach.

Als es Tag wird, ist der „Wolf“ längst weit fort auf dem Wege nach Karachi.



Wieder wird es unruhig im Ather. Es scheint etwas los zu sein. Da kommt auch schon der F.L.-Gast mit seinem „Extrablatt“ angerannt.

„Kriegswarnung an die britische Schifffahrt. Minensfeld vor Bombay. Der Hafen ist gesperrt.“

Ein Jubeln läuft durch den „Wolf“. Ein Schiff muß bereits aufgelaufen sein. Ein neuer Erfolg! Der Hafen der Weltstadt Bombay gesperrt, einer der größten Häfen Asiens!

Nun hat es aber wenig Zweck, nach Karachi zu dampfen. Jetzt werden die Engländer schließlich doch aufgerüttelt und erwacht sein. Da würde man nur Gefahr laufen, hoch oben in der Ede abgefangen zu werden, und die Minen unnütz vergeuden.

Also dann kann es losgehen mit dem Kaperkrieg. Lang genug haben die „Seewölfe“ darauf warten müssen.

Die Kohlenvorräte sind stark gelichtet, auch etwas frischer Proviant ist nicht zu verachten. Also los in die Jagdgründe zwischen Aden und Colombo!

Einige Tage schon kreuzt der „Wolf“ auf dem sonst so stark befahrenen Dampfertracé Aden—Colombo. Klares, heißes Wetter, klarer Horizont. Wie schade, daß er klar ist, daß ihn kein Rauchwölkchen trübt.

Nur Funksprüche und Warnrufe werden dauernd aufgefangen. In Colombo und Bombay scheint ja noch große Aufregung zu herrschen. Wie mögen sich jetzt die Engländer den Kopf zerbrechen, woher wohl die Minen gekommen sind. Vom Himmel können sie schließlich doch nicht gefallen sein.

Endlich schallt der lang ersehnte Ruf über das Deck:

„Dampfer in Sicht!“

Wie elektrisiert laufen die Leute auf ihre Plätze, aus allen Niedergängen kommen sie herauf, schnallen Revolver um, bereiten Signale vor, stehen an der Reling und suchen.

„Wo ist er denn?“ „Wo denn?“ „Siehst du ihn?“ „Da ist er ja!“

Schnell nähert sich der Dampfer — ein großes Passagierschiff mit zwei Schornsteinen und langen Promenadendecks.

Die „Wolf“-Leute können schon nicht mehr stillhalten, treten vor lauter Latendrang von einem Fuß auf den anderen.

„Langsam abdrehen“, befiehlt der Kommandant, nachdem er den Dampfer genau angesehen hat.

Mit offenen Mündern gloßen die Leute zur Kommandobrücke herauf. Dann stecken sie die Köpfe zusammen, und ein Luscheln geht los:

„Wat seggst du nu?“ „Dat hāv id mi anners vörstellt.“ „Dat soll en Düwel verstohn.“ „Worum will hei im nich?“

Der Kommandant aber denkt: „Wie gut, daß andere Leute vor mir diese Fehler gemacht haben, dann hat man es leicht, selbst schlau zu sein. Wo sollen wir denn hin mit all den Passagieren, die freffen uns ja auf. Nachher frellassen können wir auch nicht, dann verrät er uns ja.“

Wieder schlendert der „Wolf“ auf und ab, sucht und schnüffelt herum. Nichts, gar nichts trübt die klare Weite des Ozeans. Der Rundblick ist eben zu gering, da kann man noch so hoch auf die Masten klettern.

Auf dem „Wolf“ ist aber an alles gedacht. Auch diesem Übelstand kann abgeholfen werden. Ein Lut wird geöffnet, Tragflächen kommen zum Vorschein, dann der Rumpf, dann das Schwanzstück; ihnen folgen noch zwei Schwimmer, und zuletzt wird ein Motor hervorgeholt. Bald sind alle Spanndrähte, Schrauben und Schraubchen auf ihrem Platz, und an Deck steht ein kleiner Doppeldecker fix und fertig aufmontiert.

„Wölfchen“ wird er getauft. Morgen in aller Frühe soll er sich zum erstenmal in die Lüfte heben und von des Himmels Höhen nach Beute Ausschau halten. Strahlend hantieren die Flugmeister Stein und Fabeck herum. Endlich ist auch für sie der große Tag gekommen.

Am nächsten Tage, es ist der 27. Februar, wird in der Morgendämmerung ein Dampfer gesichtet. Gar seltsam wird den „Seewölfen“ zu Mute beim genauen Betrachten dieses Schiffes. Wie eigenartig: dieser Schornstein, diese Masten, Aufbauten. Gauz, als ob dort ein zweiter „Wolf“ einherfährt,

ein Schiff der gleichen Sippe. Trotzdem kann es jetzt nur ein Feind sein.

Langsam aber sicher holt der „Wolf“ auf. Jetzt hat er ihn. Von freudigen Blicken der Mannschaft begleitet, steigt zum erstenmal das Signal hoch:

„Stoppen Sie sofort, ich schicke ein Boot!“

Doch er stoppt nicht. Die eisernen Klappen fallen, vier Geschützrohre sehen drohend zum Schiff herüber.

„Kumms — humm!“ — Eine Wassersäule steigt vor seinem Bug hoch.

Kopflös stürzen nun die Leute da drüben zu den Rettungsbooten, als hätte ihr letztes Stündlein geschlagen.

„The huns, die Hunnen!“ tönen die Schreckensrufe zum „Wolf“ herüber. Die scheinen wieder durch Schauermärchen eine rechte Meinung von deutschen Seeleuten bekommen zu haben. Da wollten sie wenigstens noch ihr nacktes Leben in Booten retten, bevor die „Hunen“ sie mitsamt dem Schiff versenkten.

Schnell ist das Prisenboot beim Engländer angelangt. Die Leute entern hoch, allen voran mit aufgekrempelten Ärmeln der Matrose Wenzel, im Privatberuf — Meisterschaftsbringer. Seine Kunst braucht er aber nicht anzuwenden. Vor Angst verzerrte Gesichter starren die Blaujacken an, als erwarteten sie nun jeden Augenblick ein grausames Ende. Es sind nur acht Engländer an Bord. In einer Ecke stehen, wie eine Herde zusammengedrängt, etwa 20 schlitzäugige Chinesen, mit ihren kurzen Beinen und langen Zöpfen.

Am Heck ist mit großen Lettern: „Turritella“ — London hingemalt, aber unter der Farbe durch leuchtet noch deutlich der gute deutsche Name „Gutenfels“. Daher die Ähnlichkeit. Ein Schwesterschiff des „Wolf“ von der Hansa-Reederei in Bremen.

Schnell ist der Entschluß gefaßt. Ein Schwesterschiff, ein deutsches Schiff, das muß mithelfen, den Feind zu bekämpfen. Dem Entschluß folgt sofort die Tat. Die „Turritella“ folgt im

Kielwasser des „Wolf“, um dann weit außerhalb der Dampfsfahrtsstraße längsfeil zu kommen. In dreistündiger stieberhafter Arbeit ist die „Turritella“ in einen Hilfskreuzer verwandelt. 25 Minen sind übernommen, ein kleines Geschütz ist aufmontiert, eine F. L. Station eingebaut. Waffen, Instrumente, Bierflaschen, Proviant und Zigaretten wandern an Bord.

Was sind das bloß für geheimnisvolle Kisten, die die Leute so eifrig auf ihren Rücken mitschleppen, wenn sie im Gänsemarsch wieder zurückkommen? Trotz der Sonnenglut schleppen sie schwelßgehadet die schweren Kisten im Nacken und verschwinden auch sofort im Wohndeck. Eine Kiste fällt krachend herunter und zerbricht. Ananasdosen rollen auf Deck, lauter Ananasdosen —. Das ist des Rätsels Lösung. Der Doktor runzelt sorgenvoll die Stirn.

Unterdessen hat „Wölfschen“ doch noch seinen Jungfernflug angetreten. In 4000 Meter Höhe fliegt er lustig über dem blauen Djeau und sichert dadurch die Schiffe vor Überraschungen.

Nun ist der neue Hilfskreuzer „Iltis“ ausgerüstet, der Erste Offizier, Kapitänleutnant Brandes, steigt mit 27 Mann über, während die 8 Engländer als erste Gefangene an Bord des „Wolf“ kommen.

Die Chinesen sind alle freiwillig auf dem „Iltis“ geblieben. Es ist ihnen ja gleichgültig, wem sie dienen, wenn sie nur ihre Heuer bekommen.

Drei Hurras klingen zu den scheidenden Kameraden auf dem „Iltis“ hinüber, dann verschwindet er in der Dunkelheit, mit Kurs auf Bab el Mandeb, die Meerenge zwischen Afrika und Arabien.

Der „Wolf“ hat aber nach der ersten Beute einen mächtigen Appetit bekommen, kreuzt weiter hin und her, lauert auf neue Opfer.

Er braucht ja auch Kohlen, dringend braucht er sie. Nach zwei Tagen, am 1. März, wird, kaum daß der Morgen graut, ein Dampfer gesichtet. Dieser 1. März sollte ein schwarzer Tag für den „Wolf“ werden, ein Tag tieffster Trauer.

Der Dampfer ist schon nah, alles ist zum Kapern bereit. Die Männer stehen auf ihren Stationen, und der „Wolf“ läuft senkrecht auf den Feind zu. Die Geschütze stehen aber noch eingeschwenkt, ihre Mündungen zeigen über Deck. Kaum ist der Befehl zum Laden gegeben, so kracht plötzlich ein Schuß. Glühende Sprengstücke fegen über Deck, zwei Feuersäulen lodern auf, das Motorboot und Ventilatoren sind durchlöchert, ein Drittel der Reling auf dem Achterdeck ist zerschmettert, das Deck aufgerissen. Auch dort, wo die Prisenbesatzung und die Torpedoleute stehen, sind die glühenden Splitter hineingefasst.

Ein Ort des Schreckens. Zehn Schwerverwundete liegen in ihrem Blut. Zwei Kameraden rühren sich nicht mehr. Sechzehn leichter Verletzte versuchen allein das Lazarett zu erreichen.

Unter der Mündung des Unglücksgeschützes liegt verbrannt der Mechanikermat Deierl und krümmt sich in wahnsinnigen Schmerzen. —

Keine Sekunde haben aber die famosen Leute an den Geschützen den Kopf verloren. Unbeirrt bleiben sie auf ihren Posten und laden die Geschütze. Matrose Frenz stürzt zu den brennenden Kartuschen und schleudert sie mit Fußtritten über Bord. Andere wieder heben die verwundeten Kameraden auf und tragen sie unter Deck zum Verbinden.

Kaum eine Minute ist verstrichen, so schlägt ein Warnungsschuß vor den Bug des Dampfers ein, Halt gebietend.

Es ist der englische Dampfer „Jumna“ mit einer Ladung Salz und leider nur 300 Tonnen Kohlen in den Bunkern. Nun, besser als gar nichts, die müssen übernommen werden. Während „Wolf“ mit der „Jumna“ vom Schiffahrtswege wegdampft, wird nach der Ursache der Katastrophe gesucht. Bald ist sie auch gefunden. Ein winzig kleines Stahlstückchen hatte sich am Kartuschboden festgesetzt. Durch das Schließen des Verschlusses schob es sich vorwärts und traf leider genau auf das Zündhütchen. So löste sich der Unglückschuß. —

Die Sonne senkt sich zum Horizont, die ganze Mannschaft ist angetreten, um den toten Kameraden das letzte Geleit zu

geben. An der Reling des Vordecks sind die beiden Gefallenen, Minenoberheizer Bruder und Stüwe, in weißes Tuch genäht, aufgebahrt. Die Kriegsflagge hüllt sie ein. Laternen brennen zu beiden Seiten.

Still ist die See, ganz still ist es an Bord.

Kapitänleutnant Schmehl verliest ein Bibelwort, sagt herzliche Worte des Abschiedes den treuen Kameraden und spricht den Segen.

Die Maschine stoppt.

„Ich hatt' einen Kameraden . . .“

Langsam gleiten die toten Männer über die Bordwand des schwarzen Schiffes in die Tiefe.

Es ist aber keine Zeit zum Trauern. Es geht weiter vorwärts.

Früh des Morgens kommt die „Jumna“ längsseit, und die Kohlenübernahme beginnt. Schweigsam und ernst verrichten die Leute ihre schwere Arbeit. „Wölfchen“ ist dauernd zur Sicherung in der Luft.

Unten im Lazarett liegen die Verwundeten. Gegen Abend kommt eine neue Trauerbotschaft: Mechanikermat Beierl ist verschieden. Ein unersehbarer Verlust für das Schiff und für die Kameraden. Stets war er guter Dinge, immer lustig und hilfsbereit.

Still nähern die Kameraden seinen Körper in weißes Tuch. Dann folgt auch Beierl seinen toten Kameraden in die Tiefe.

Am nächsten Tage ist die Kohlenübernahme beendet. „Jumna“ legt ab, halb ertönt auch die dumpfe Detonation der Sprengpatronen. Schnell läuft das Schiff voll, stellt sich plötzlich in die Höhe, um dann wie ein Stein senkrecht in die Tiefe zu fahren.

Der „Wolf“ nimmt seine bisherige Tätigkeit im Jagdrevier wieder auf.

Noch eine vierte Lücke reißt der Tod in die Reihen der Männer: Minenheizer Hampe ist seinen Wunden erlegen.

Die tiefe Trauer über den Verlust der Kameraden drückt noch lange Zeit nach der Katastrophe dem schwarzen Schiff den

Stempel auf. Man hört noch lange Zeit kein Lachen und keine Lieder. —

Wie mag es nun dem „Itis“ ergehen? Es ist ja der 5. März, und in dieser Nacht müssen seine Minen über Bord gleiten. —

Die Sonne verschwindet bereits hinter den Bergen Afrikas, während der „Itis“ sich der Straße von Bab el Mandeb nähert. Alles ist klar zum Minenlegen. Gleich kann es losgehen.

Da leuchten plötzlich zwei Scheinwerfer auf, und ihre Lichtkegel legen sich quer über die Meerenge. Deutlich sind jetzt auch die Umriffe des Kreuzers zu erkennen, von dessen Masten die hellen Lichtstreifen in die Nacht hinausgleiten.

Das ist eine Bescherung! Dann eben nicht. Der „Itis“ kann auch woanders seine Minen loswerden. Mit Kurs auf Uden verschwindet er.

In der folgenden Nacht ist auch Uden schon erreicht. Lautlos arbeiten die Männer. Bald sind die Minen auf der Reede verankert. Jetzt aber fort von hier, was das Zeug halten kann. Der „Wolf“ wartet bereits auf seinen Bruder.

Raum hat der „Itis“ den Rückzug angetreten, so dröhnt auch schon eine Explosion durch die stille Nacht. Ein englisches Schiff, das den Hafen verlassen wollte, legt sich auf die Seite, kentert und versinkt. Bald darauf noch eine Erschütterung. Ein weiteres Schiff ist aufgelaufen.

Die haben es aber eilig. Man läßt dem „Itis“ nicht einmal Zeit, sich davonzumachen. So ein Pech.

Nun werden sicher bald die Kreuzer dem „Itis“ auf den Fersen sein. Wie weit kann er mit seiner langsamen Fahrt da schon kommen, das kann man beinahe ausrechnen. Noch hat die Nacht ihr schützendes Dunkel über das Schiff gelegt. Sorgenvoll starren die Männer auf die Uhr. Unerbittlich, unaufhaltsam bewegt sich der Zeiger vorwärts. Immer kürzer wird die Zeitspanne zwischen Nacht und Tag.

Jetzt steigt die Sonne aus dem Meer. Die Doppelgläser fliegen an die Augen und fahren über den Horizont.

Wahrhaftig — ein Kreuzer in der Ferne. Auch er scheint den

einsamen „Iltis“ entdeckt zu haben. Eine weißschäumende Welle vor seinem Bug herschleibend, kommt er mit hoher Fahrt heranzgebraust.

Lebt wohl, Kameraden auf dem „Wolf“! Die „Iltis“-Leute haben das Spiel verloren.

Drohend ragen die Geschütze zum „Iltis“ herüber, ein Signal weht an der Gaffel des Kreuzers. Da braucht man nicht erst im Signalbuch nachzuschlagen. Jeder weiß, daß es bedeutet:

„Stoppen Sie sofort!“

„Na, dann stopp!“ sagt der Kommandant und „Los in die Boote!“

Die Sprengpatronen detonieren. Langsam sackt der „Iltis“ weg und sinkt dann mit wehender Flagge, von den Hurrahs der Mannschaft begleitet, auf den Grund des Meeres.

Der englische Kreuzer aber dampft davon, die Schiffbrüchigen in den kleinen Booten überläßt er ihrem Schicksal.

Sicher hoffen sie, auf dem vom „Iltis“ zuletzt gesteuerten Kurse den verhassten Freibeuter, den „Wolf“, zu stellen. 24 Stunden treiben die „Iltis“-Leute auf dem Djean umher, von Hitze, Durst und Hunger gequält. Schon glaubt niemand an die Rückkehr des Engländers, da taucht er schließlich doch noch einmal auf und nimmt die Verschmachtenden an Bord. — Gefängnis und Stacheldraht, Sehnsucht nach Freiheit und ihrem „Wolf“ sind ihr Los bis zum Kriegsende.

Mittlerweile steuert der „Wolf“ dem verabredeten Treffpunkt entgegen. Man hofft an Bord, die Kameraden bald gesund begrüßen zu können. Eine drahtlose Nachricht, die vom „Wolf“ aufgefangen wird, zerstört aber jede Hoffnung und bringt Unruhe. Bis in die kleinsten Einzelheiten wird der „Wolf“ beschrieben, auch das „Wölfchen“ wird erwähnt. Ohne Zweifel hat den „Iltis“ das Schicksal ereilt, und die Chinesen haben ausgepackt.

Jetzt ist das Intognito gelüftet und das Rätsel der Minensperren gelöst. Daran ist nichts zu ändern. Es hat auch keinen



Zweck, den verabredeten Treffpunkt anzusteuern, der „Itis“ kommt ja doch nicht mehr.

Die Dampfer sind gewarnt; hier Kohlen aufzutreiben, erscheint aussichtslos und weiteres Bleiben gefährlich. Sicher suchen die englischen Kreuzer bereits in allen Richtungen nach dem verhassten „Freibeuter“. Da ist es am gescheitesten, möglichst bald von hier zu verschwinden und die restlichen 200 Minen in anderen Gegenden unterzubringen.

Mit Kurs SE steuert daher das schwarze Schiff in den weiten Ozean hinein, um dann, Australien umgehend, den Stillen Ozean zu erreichen.

Wie zum Abschied von diesen Jagdgründen läuft noch der Dampfer „Wordsworth“, mit 7000 Tonnen Reis von Rangoon nach London bestimmt, dem „Wolf“ in den Rücken. Auch er sinkt in die Tiefe.

Wieder ist es still um den „Wolf“. Die glühende Sonne brennt erbarmungslos vom heiteren Himmel, der tiefblaue Ozean liegt wie ausgestorben. Nur Haifische umkreisen in Scharen ständig das Schiff. Die Jagd auf diese Bestien ist die einzige Abwechslung, und am Bug des „Wolf“ prangen als Symbol des Glückes die dreieckigen Rückenfloßen der erlegten Tiere.

Bereits 60 Gefangene machen die Reise mit, eine bunt zusammengewürfelte Gesellschaft der verschiedensten Nationen. Sie erhalten genau dieselbe Verpflegung wie alle an Bord; jede der so knapp gewordenen Zigaretten wird mit ihnen geteilt.

Nur ist der Speisezettel längst schon recht mager geworden: Dörrgemüse, Dörrkartoffeln, Kabelgarn, das heißt Büchsenfleisch, und einmal wöchentlich Frischfleisch aus dem Kühlraum. Das Mehl beginnt schlecht zu werden, das Brot schmeckt muffig. Der Schiffskörper ragt hoch aus dem Wasser heraus, und die Schraubenflügel stecken bereits ihre Enden in die Luft.

Proviand und Kohlen und nochmals Proviand und Kohlen, das ist der einzige Gedanke, der alle beschäftigt, der ständig die Seele bedrückt und die Stimmung niederhält.

Wochenlang kommt nichts in Sicht. Endlich taucht ein Vollschiff auf. Es wird wieder lebendig auf dem „Wolf“. Groß ist aber die Enttäuschung. Weder Kohlen noch Proviant hat die „Dee“, denn sie segelt mit Ballast nach Westaustralien.

Die Besatzung — lauter Rigger — kommt an Bord, aber in welchem Zustand! Keiner kann sich auf den Beinen halten, sie torkeln, total betrunken, hin und her. Sie glaubten, daß ihnen jetzt die gräßlichsten Marter bevorstünden und sie dann den Halsfischen zum Fraß hingeworfen würden; so hatten sie sich über den Schnaps und Rum hergemacht, um sich Mut anzutrinken. So sahen die Früchte der Lügenpropaganda aus.

An der Reling steht einsam der alte, weißhaarige Kapitän und sieht mit starrem Blick zu seiner „Dee“ hinüber, die langsam in den Fluten versinkt. Fast 22 Jahre hatten ihn die Planken dieses Schiffes durch alle Meere und Gefahren getragen, es war seine Heimat. Es ist aber Krieg, unerbittlicher Krieg.

Der „Wolf“ läuft nun in der Höhe von Australien immer weiter nach Osten. Die Küste ist jedoch weit, viele hundert Seemeilen entfernt. Es ist empfindlich kalt geworden. Sturmwolken haben die strahlende Sonne abgelöst. Sie jagen in wilden Tzen tief über den grauen Himmel. Der Wind heult und pfeift. Albatrosse sind wieder aufgetaucht und begleiten nun unablässig das Schiff. Möwen und Sturmvögel erfüllen mit ihrem Geschrei die Luft.

Wenn doch erst das Gebiet Neuseelands erreicht wäre! Dort passierten früher täglich Dampfer und Segler, um Kohlen nach Südamerika zu bringen. Es kann doch jetzt nicht anders sein. Unablässig beschäftigt dieser eine Gedanke alle an Bord.

Endlich ist der Stille Ozean erreicht. Er ist aber durchaus nicht still. Der Sturm tobt immer weiter. Wild wird das Schiff von den hohen Seen hin und her geschleudert. Unablässig strömt der Regen, peitscht ins Gesicht und durchnäßt bis auf die Haut. Eine Bö jagt die andere.

Woche um Woche verrinnt in diesem ständigen Kampf mit den Elementen.

Dort, wo die einsamen nackten Felsen der Stuart- und Auckland-Inseln aus dem Ozean ragen, kreuzt der „Wolf“ herum.

Nichts, gar nichts kommt in Sicht. Kein Rauch, kein Segel. Wieder sind 14 Tage verfloßen. Unablässig wandern die Kohlen in die Öfen, Schaufel um Schaufel.

Das Mehl ist durchnäßt, das Brot eine ungenießbare klebrige Masse.

Was soll werden?

Das Gespenst der Internierung taucht auf. Ein schmerzlicher Gedanke, den alle weit von sich schieben. Lieber die Zähne zusammenbeißen, die Riemen fester schnallen und alles ertragen.

Tag für Tag — Sturm, Regen, Hagel. Hin und wieder huschen die Ausläufer des südlichen Polarlichtes über den Sturmhimmel.

Finster ist der Himmel, finster die See und noch finsterer die Gesichter auf dem „Wolf“.

Noch weitere zwei Wochen kreuzt das einsame Schiff in der Gegend der Stuart- und Auckland-Inseln herum. Dieser Erdwinkel scheint von Gott verlassen zu sein. Früher passierten hier dauernd die Kohlendampfer.

Nur die Bogen branden an den schroffen Klippen der unwirtlichen, unbewohnten Inseln.

Es ist schwer, ein Ziel aufzugeben, das man wochenlang jäh verfolgt hat. Schließlich verschwindet aber doch jede Hoffnung, hier ein Schiff anzutreffen. Nur heraus aus diesem ewigen Sturm.

Ein Aufatmen geht durch das Schiff. Endlich wird nach Norden gesteuert.

Der Mai ist gekommen. Der Frühling hat in der fernen Heimat seinen Einzug gehalten, auf dem „Wolf“ gibt es nur Sturm.

Endlich hört das ewige Heulen des Sturmwindes auf, die Wellen glätten sich. Aus dem grauen Wasser tauchen die hohen, schwarzen Felsen der Antipoden auf.

Genau auf der entgegengesetzten Seite der Erdkugel liegt

die Heimat. Genau entgegengesetzt sind hier auch die Tages- und Jahreszeiten.

Das mit spärlichem Gras bewachsene Land ist ein ungewohnter Anblick für das Auge. Unzählige Vögel nisten hier in den schroffen, steilen Felsen. Ganze Wolken dieser Vögel schweben in der Luft und verdüstern noch mehr den schon ohnehin grauen, wolkenbedeckten Himmel. Herden kleiner Wale und Delfine tummeln sich im Wasser. Ganz nah dampft der „Wolf“ vorüber. Drollige Pinguine schauen neugierig zu dem Schiff herüber. An Land bewegen sie sich ungeschickt, aber sie sind prachtvolle Taucher. Die ausgestreckten kurzen Füße nur als Steuer benutzend, schließen sie, von den verkümmerten Flügeln angetrieben, wie Pfeile unter dem Wasser, um dann ein bis zwei Meter hoch auf die Felsen zu schnellen.

Die Fahrt wird nordwärts fortgesetzt, an den Bountyninseln vorbei bis zum Ostausgang der Cookstraße bei Neuseeland. Immer im Zickzack fahrend, wird sehnsüchtig nach Rauch Ausschau gehalten.

Alles ist vergebens. Nur die Berge Neuseelands tauchen in der Ferne auf. Auch „Wölfschen“, das nun wieder täglich aufsteigt, sichtet nichts. Das ist hart. Selbst der Gedanke, daß die gelegten Minen schon Milliardenwerte an Opfern gefordert haben, gibt keinen Trost mehr.

Das endlich beruhigte Wetter ist eine Wohltat und verbessert wenigstens etwas die Stimmung, trotz der ungewissen Zukunft.

Die Funkstation fängt auch nur belanglose Nachrichten oder allerlei Blödsinn und Greuelmärchen auf, aber nichts, was auf die Nähe eines Dampfers hinweisen könnte. Nach einem Funkpruch gibt es ein großes Rätselraten auf dem „Wolf“. Er lautet:

„Ein englisches Warnungstelegramm an alle Handelsschiffe. Deutsche U-Boote im Stillen Ozean. Mehrere Schiffe in den letzten Wochen gesunken.“

Es war natürlich klar, daß dort keine U-Boote sein konnten. Wer aber macht den Stillen Ozean unsicher, wer macht dem „Wolf“ Konkurrenz?

Es ist ja schon ein halbes Jahr verstrichen, seit „Wolf“ die Heimat verlassen hat und einsam in den Weltmeeren herumkreuzt. Die Männer auf dem „schwarzen Schiff“ wußten nicht, daß Graf Luckner der Urheber dieser Warnung war, als er vom „Seeadler“ funkte:

„Hilfe, Hilfe — deutsches U-Boot!“

Sie ahnten nicht, daß die Engländer aus Angst alle Schiffe einfach in den Häfen liegen ließen. Kein Wunder also, wenn der „Wolf“ vergeblich nach Beute sucht.

Am einem Sonntag wird ein eigenartiger Geruch wahrgenommen. Vorn auf der Back ist er besonders stark zu spüren. Ganz wie damals, als der „Wolf“ sich anschickte, den Heimathafen zu verlassen. Wahrhaftig, da quellen auch schon feine, weiße Rauchwolken aus den Ritzen des vordersten Luf.

Feuer an Bord! Die Kohlen brennen!

Das hat gerade noch gefehlt. Es ist keine Zeit zu verlieren, denn 1000 Tonnen Kohle liegen noch im vorderen Laderaum. Die Schottwand ist schon ganz heiß. Die Schotttür im zweiten, bereits leeren Laderaum wird aufgerissen, um an die unteren Schichten herankommen zu können.

Tage und Nächte schaufeln die Leute Kohlen. Der Qualm wird immer stärker. Der frische Luftzug entfacht das Feuer immer mehr und mehr, ohne daß es gelingt, den Brandherd zu erreichen. Bald ist der erstickende Qualm so stark, daß die Arbeit aufgegeben werden muß. Die Leute kippen, einer nach dem anderen, ohnmächtig um.

Was nun? Gelingt es nicht, das Feuer zu löschen, so ist alles verloren. Das letzte Mittel wird versucht: die Tür im Schott wird geschlossen, alles abgedichtet und die gesamte Kohlen säure geopfert, indem sie in den Laderaum gelassen wird.

Allmählich geht das Feuer auch wirklich zurück und schwelt nur noch ganz tief unten. Ganz erloschen ist es aber noch nicht, stündlich können die Flammen sich einen neuen Weg bahnen.

Da entschließt sich der Kommandant, eine einsame, unbesohnte Insel anzulaufen, um dort, vor Anker liegend, die

Gefahr endgültig zu beseitigen. Auch ist es dringend nötig, daß die Maschine überholt und die Kessel gereinigt werden. Dann erst soll die Fahrt, frisch gerüstet und hoffentlich mit mehr Glück, fortgesetzt werden. Der „Wolf“ steuert den Sonntagsinseln zu.

Es ist Pfingstsonntag 1917. Unablässig strömt der Regen aus den schweren Wolken und nimmt jede Sicht. Endlich taucht aus dem grauen Regenschleier die 500 Meter hohe Spitze der Sonntagsinseln auf. Dann werden auch wilde, zackige Klippen sichtbar, die der Insel vorgelagert sind. Gespenstisch ragen sie aus dem Dunst hervor. Zwischen den Klippen hindurchsteuernd, erreicht der „Wolf“ seinen Ankerplatz.

Das ungewohnte Rasseln der Unterketten ertönt. Zum erstenmal seit 6 Monaten sind die Anker gefallen.

Träge schaukelt der „Wolf“ in der Dünung, die vom Meer zwischen die Felsenklippen hineinschlägt und mit lautem Getöse am Ufer brandet. Ausgebrannte Krater und lavaartiges Gestein umgeben die Bucht. Hier liegt das Schiff geborgen vor jedem fremden Blick.

Es ist keine Zeit zu verlieren. Die giftigen Kohlendämpfe steigen immer noch aus dem Luf. Raslos arbeiten die Leute, um das Feuer zu beseitigen, aber der Qualm nimmt wieder so zu, daß der untere Kohlenraum schließlich unter Wasser gesetzt werden muß, wenn dabei auch ein Teil der so nötigen Kohle verlorengeht.

Es zischt unten im Raum, Wasserdampf steigt hoch. Das Feuer ist erloschen.

Zugleich wird an den abgekühlten Kesseln und der Maschine scharf gearbeitet und auch das Äußere des Schiffes in Ordnung gebracht. Wie verrostet sieht die Bordwand aus, und auch die Takelage ist mitgenommen.

Nach langer Zeit wölbt sich wieder blauer Himmel über dem „Wolf“. Die glühende, tropische Sonne brennt unbarmherzig auf die nackten Oberkörper der Matrosen, die Kohlen aus dem Laderaum in die leeren Bunker trimmen.

Schweigsam arbeitet die Mannschaft. Die Lebensmittel-

knappheit und die entschwundene Hoffnung, jemals in die Heimat zurückzukommen, lastet schwer auf allen.

Wo soll man denn hin mit diesem geringen Kohlenvorrat? Dazu ist das Mehl verdorben und Tag für Tag nur Dörrgemüse.

Sechs Tage sind bereits verflossen. Noch immer stoßen die Schaufeln in die Kohlen, noch immer schleppen die Männer die Kohlenkörbe im Nacken. Ganz mechanisch arbeiten sie. Der Schweiß läuft über die geschwärtzten Glieder.

Plötzlich stockt die Arbeit. Was war denn das?

Klang da nicht eine Stimme hoch oben vom Mast?

„Dampfer in Sicht!“

Ist der da oben in der Sonnenglut etwa krank geworden, sind das Phantasiegebilde?

Wahrhaftig, da kommt wirklich ein Dampfer. Ganz nah muß sein Kurs ihn an der Insel vorbeiführen. Die Heizer und Maschinisten stürmen nach unten.

Dampf! Dampf!

Die Maschine ist ja schon in Ordnung, aber erst ein Kessel unter Dampf. Mit so geringer Fahrt kann man die Beute nicht erwischen.

Her mit dem „Wölfchen“! Das muß es schaffen; es muß den „Wolf“ aus seiner Not befreien. Schon surrt der Motor. Schon gleitet „Wölfchen“ über die blauen Fluten, erhebt sich und verschwindet hinter den Klippen, die sich tiefviolett vom hellgelben Abendhimmel abheben.

In wenigen Minuten ist der Dampfer erreicht. Wie ein Raubvogel schießt nun „Wölfchen“ auf seine Beute herab, ein Beutel mit einem langen roten Wimpel saust herunter. Vorbei!

Ein zweiter Beutel folgt. Klatschend schlägt er auf Deck des Dampfers. Staunend ergreifen ihn die Engländer. Wie kommt denn hier ein Flugzeug her?

Im Beutel liegt ein Zettel, und darauf steht geschrieben:

„Gehen Sie sofort zum deutschen Hilfskreuzer bei der Sonntaginsel und gebrauchen Sie Ihre F.L. nicht.“

Zur Bekräftigung fliegt noch eine Bombe vor den Bug des Dampfers. Er pariert sofort und hält auf die Insel zu.

Fieberhafte Spannung und Erwartung herrschen auf dem „Wolf“, denn ein Felsvorsprung entzieht den Dampfer und das „Wölfchen“ den Blicken.

Da endlich taucht der Dampfer auf, mit Kurs auf die Insel. Bald rasseln die Unter vor den Klippen in den Grund. So schnell ist wohl das Prisentkommando noch nie an Bord eines Dampfers gelangt.

Was mag er bloß für eine Ladung haben? Wie unerträglich ist diese Ungewißheit, ist es doch die Schicksalsfrage für den „Wolf“.

Aller Augen sind auf den Dampfer gerichtet. Da blüht in der Abenddämmerung die Morseleuchte auf. Buchstabe reiht sich an Buchstabe:

„Dampfer Wairuna, 1500 Tonnen bester Kohle.“

Ein Jubelschrei rast durch den „Wolf“. Das ist die Rettung. Die Heimat ist plötzlich ganz nah gerückt.

Kohle! Kohle!

Die Signalgäste aber entziffern die Morsezeichen immer weiter:

„Kartoffeln — — Gemüse — — Obst — — 40 lebende Hammel — — Mehl.“

Welch gütiges Geschick hat dieses Schiff zum „Wolf“ gesteuert?

Die „Wairuna“ liegt längsseit, und all ihre Schätze wandern auf den „Wolf“. Die Dampfwinden rattern, fröhliche Lieder klingen. Auf dem „Wolf“ scheint nun ständiger Feiertag zu sein, obgleich die Arbeit keine Stunde ruht. Es ist, als ob den Männern das Leben neu geschenkt wäre. Jetzt wird die Arbeit nicht mehr mechanisch verrichtet; jeder packt sie mit neuem Mut an.

Nun, da ihre Lebensfreude neu erwacht ist, fangen sie sich auch noch prächtige Fische; einige der Leute machen sich auf zur Insel zur Jagd auf wilde Flegel. Wer frei vom Dienst ist, sitzt in den Booten und angelt, es werden sogar Tiere bis zu 70 Pfund gefangen.

Eines Tages entdecken solche „Ausflügler“ auf der Insel ein verlassenes Haus. Alles steht und liegt noch so, als sei die



Behausung eben erst verlassen worden. Man findet sogar einen handgeschriebenen Kalender auf dem Tisch mit dem Datum desselben Tages. Dabei ist kein Mensch zu entdecken. Eigenartig. Aber etwas anderes entdecken sie — Drangenbäume, und mit einem Boot voll Drangen kommen sie zum Schiff zurück.

Die „Wairuna“, das Glücksschiff, ist nun entladen. Alle Schätze sind im „Wolf“ verschwunden. Die Anker gehen hoch, die Schiffe steuern in den Ozean hinaus, wo die „Wairuna“ versenkt werden soll.

Da taucht weit am Horizont ein Viermastschoner auf. Mit vollen Segeln und hoher Fahrt gleitet er schnell vorwärts. Der „Wolf“ läuft hinterher. Bald wird es klar, daß er bis zum Dunkelwerden nicht mehr gefaßt werden kann.

Da muß „Wölfschen“ wieder helfen. Bald hat es ihn auch. Der Beutel mit dem Befehl landet auf dem Segler. Gehorsam dreht der Segler auf und steuert dem „Wolf“ entgegen.

Es ist die „Winslow“, mit 500 Tonnen Kohle, Benzin und Schinken an Bord.

Es dunkelt bereits, als die „kleine Flotte“ von drei Schiffen bei der Sonntagsinsel vor Anker geht.

Am nächsten Tage sinkt die „Wairuna“ unter dem Feuer der Kanonen, und dann werden die Vorräte und die Ladung der „Winslow“ auf den „Wolf“ übernommen.

Die „Winslow“ ist zäh, trotz guter Treffer will sie nicht sinken und schwimmt immer weiter auf ihrem festen Holz.

Der „Wolf“ steuert, zu neuen Taten bereit, mit seiner jetzt frischen Mannschaft in die Nacht hinaus. Die brennende „Winslow“ aber treibt, wie eine Riesenfackel das Dunkel erleuchtend, langsam der Sonntagsinsel zu.

Im Gefangenenumraum ist zu ungewöhnlicher Zeit alles angetreten. Niemand schreitet der Gefangenenoftizier die Reihen ab und zählt. Aber so oft er auch zählt — es fehlen zwei! Sie können nur auf die Sonntagsinsel entwischt sein. Jetzt ist daran nichts mehr zu ändern, aber es erklärt nachträglich den Fund in dem verlassenen Haus.

Erst Jahre später hörte man über diese Flucht folgendes: Der 1. Offizier und der leitende Maschinist der „Turritlella“ waren die Flüchtlinge. In dunkler Nacht hatten sie sich, mit Schwimmwesten versehen, ins Wasser gelassen, um zur Insel hinüberzuschwimmen. Der Maschinist wurde von einem Hai gepackt, und nur dem 1. Offizier gelang es, das Ufer zu erreichen. Er hauste dort in der verlassenen Siedlung und führte ein Robinsonleben. Das brennende Wrack der „Winslow“ wurde seine Rettung. Es gelang ihm, brennende Balken und Bretter an Land zu holen und dieses Feuer Tag und Nacht so lange zu unterhalten, bis nach 3 Monaten ein vorüberfahrender Dampfer das Feuer bemerkte. Nun erfuhr die Welt viel über das geheimnisvolle „schwarze Schiff“, das aber zu dieser Zeit schon im Indischen Ozean die afrikanische Küste ansteuerte. —

Der „Wolf“ nähert sich mit hoher Fahrt der Nordspitze von Neuseeland. Auf den Zufahrtsstraßen zu dem großen Hafen von Auckland gleiten die Minen über Bord. Dort, wo ganz in der Nähe Graf Luckner mit seinen Getreuen hinter Stacheldraht sitzen muß.

Die Sperre ist gelegt. Der „Wolf“ steuert nach Süden zur Cookstraße, die die beiden großen Neuseelandinseln trennt. Weit sichtbar leuchtet und glitzert im Sonnenschein der 8200 Fuß hohe, schneebedeckte Mount Egmont, der höchste Gipfel dieser wunderbaren Insel.

Die Nacht senkt sich hernieder. Pechschwarz und still ist diese Nacht, kein Stern funkelt. Das rechte Wetter für einen Minenleger.

Als die ersten Strahlen der Sonne das Dunkel der Nacht verscheuchen, ist der „Wolf“ bereits weit draußen in der Tasmansee. In der Cookstraße aber, die zur Hauptstadt Neuseelands — Wellington — führt, schaukeln unter dem Meerespiegel einige Ketten von Minen. —

Die „Seewölfe“ sind kaum wiederzuerkennen. Die düsteren Mienen, die Hoffnungslosigkeit, die Qualen des Hungers und der wochenlangen Stürme sind verschwunden und vergessen.

Stimmung und Latendrang sind so frisch, als sei man eben erst aus der Heimat ausgelaufen.

Das Schiff steuert quer durch die Tasmansee der kleinen Insel Gabo entgegen. Sie liegt auf dem Dampferwege zwischen Sydney und Melbourne, diesen zwei Welthäfen Australiens.

Gegen Abend werden wieder englische „Berichte“ und Schauermärchen in die Welt gesunkt, auf dem „Wolf“ fällt niemand mehr darauf herein. Bei der letzten Meldung horcht aber alles auf:

„Englischer Postdampfer ‚Mongolia‘ am vergangenen Sonnabend vor Bombay gesunken. Eine Mine traf das Schiff. Rettungsboote mit allen Passagieren und mit der Besatzung haben Bombay oder seine Umgebung erreicht. Die Post ist verloren. Zwanzig Mann der Besatzung wurden durch die Explosion getötet.“

Die Bombay-Sperre funktioniert also immer noch. Die Nachricht geht wie ein Lauffeuer durch das Schiff. Wenn auch in den Zeitungen der zuletzt gekaperten Schiffe viele Nachrichten von explodierten und gesunkenen Schiffen aus den Gegenden, die der „Wolf“ beehrt hatte, gefunden wurden, so wirkt die direkte Nachricht über einen neuen Erfolg doch noch stärker. Das Weltreich England fühlt sich nirgends mehr sicher, der kleine „Wolf“ aber ist wieder verschwunden und unauffindbar. —

Als am 3. Juli der glühende Sonnenball im blauen Meer versinkt und den Himmel in Gold und Purpur taucht, nähert sich ein schwarzer Dampfer mit einem gedrungenen, dicken Schornstein und kurzen Masten der Insel Gabo. Niemand würde in diesem Schiff den „Wolf“ wiedererkennen, so hat er sich verändert. Noch vor der Ausfahrt waren alle Vorbereitungen getroffen, um den Schornstein und die Masten mit Schnelligkeit kürzen zu können. Nun paßt keine der „Steckbrief“-Beschreibungen mehr auf den „Wolf“.

Ganz wie in Friedenszeiten flammt auch jetzt das Licht auf dem Leuchtturm der kleinen Insel auf. Sorglos versteht der Wächter seinen Dienst. Was soll hier auch schon passieren?

Zur selben Zeit klatschen dicht unter dem Leuchtturm die „Wolf“-Minen über Bord. —

Jetzt aber raus aus der Tasmansee. Funkprüche japanischer Kriegsschiffe sind zu hören. Der „Wolf“ jagt mit äußerster Kraft dem Inselgewirr des Ozeans entgegen, um dort zu verschwinden und Kaperjagd auf Kohlenschiffe zu machen. Dann soll noch das letzte Wagnis vollbracht werden — — — Minen vor Singapore! Und dann, ja dann ist die große Aufgabe vollbracht, und die Heimat winkt. Aber Kohlen braucht der „Wolf“ dazu, viel Kohlen.

Nicht volle drei Tage sind verflossen, seit die Minen bei der Insel Gabo ihre Opfer erwarten, da steckt bereits der Funken den Kopf aus der Funkbude und schreit zur Brücke hinauf:

„SOS-Rufe, Dampfer auf Minen.“

Der 9000-Tonnen große Turbinendampfer „Cumberland“ mit einer Riesladung Gefrierfleisch sendet diese Hilferufe in die Welt.

Nun wird es im Äther lebendig. Alle Küstenstationen fragen an, ein japanischer Kreuzer funkt, daß er zur Hilfeleistung kommt. Der „Wolf“ wird dauernd auf dem laufenden gehalten und kann die ganze Tragödie des Untergangs der „Cumberland“ genau verfolgen. Dem Kapitän war es noch gelungen, das Schiff dicht bei der Insel Gabo auf einen Felsen zu setzen. Als der japanische Kreuzer herankam, rollte das Schiff bei dem stürmischen Wetter schwer hin und her. Die drahtlose Meldung des Japaners gibt dem „Wolf“ bald ein genaues Bild:

„Wir kamen um elf Uhr abends längsseit der „Cumberland“ an und sandten mehrere Offiziere auf das Schiff. Es liegt mit 21 Grad Schlagseite nach Backbord über. Der Zustand ist äußerst kritisch, das Schiff ist verlassen. Ich will die Nacht über bei ihm bleiben und Wacht halten. Bei Hellwerden werde ich sehen, ob ihm noch zu helfen ist. Der Kapitän beobachtete zwei starke innere Explosionen. Bald nach der zweiten mußte 40 Grad West von Gabo geankert werden, um zu versuchen, das Leck zu dichten. Umsonst. Das Schiff begann mit der Nase voran zu sinken und bekam Schlagseite nach Backbord.“ —

Der „Cumberland“ war nicht mehr zu helfen. Alle Rettungsversuche des Kreuzers, der Pumpdampfer und Schlepper waren umsonst.

Nach wenigen Stunden meldete die Funkstation auf Gabo: „Schiff in zwei Teile gebrochen, alles verloren.“

Der „Wolf“ setzte befriedigt seinen Weg fort. Nun geht es immer näher den Tropen entgegen, um in der Gegend der Fidischif Inseln zu kreuzen. Jetzt werden dauernd die Stationen vieler japanischer Schiffe vernommen. Wie gut, daß der „Wolf“ im Labyrinth der Inseln untertauchen kann. Er weiß ja auch nicht, daß 26 japanische Kriegsschiffe auf der Jagd nach ihm sind, sonst würde er nicht so ruhig seine Fahrt machen.

Mehrere Tage vergehen ereignislos. Man freut sich über die errungenen Erfolge und genießt die Farbenpracht des Tropenhimmels. Da kommt ein kleiner Schoner in Sicht. Bald hat das „schwarze Schiff“ den Segler gefaßt. Es ist der Amerikaner „Beluga“ mit einer Ladung Benzin und Gasolin. Das ist etwas für „Wölfschen“.

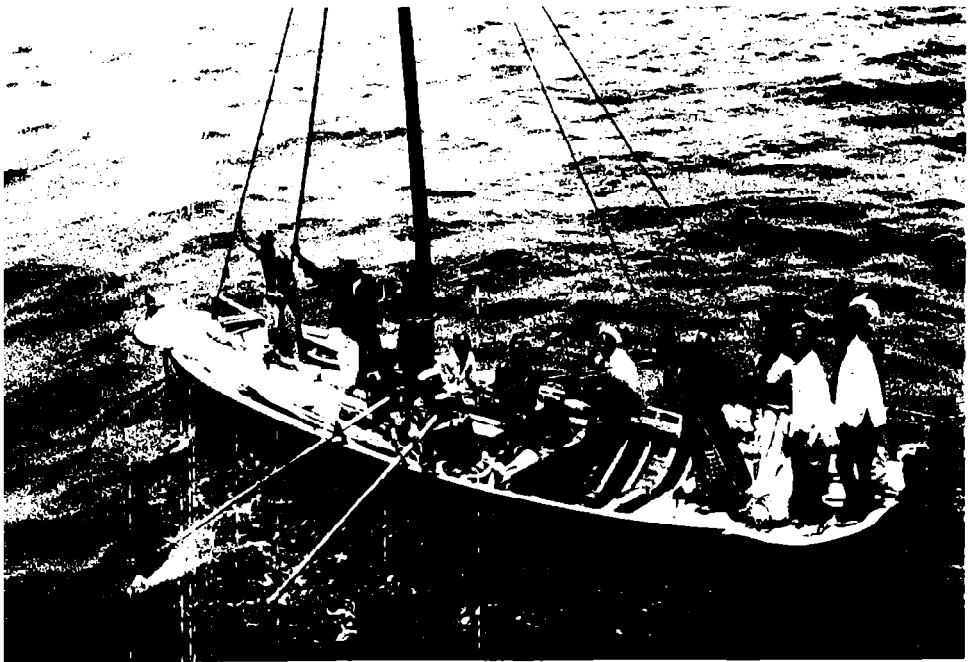
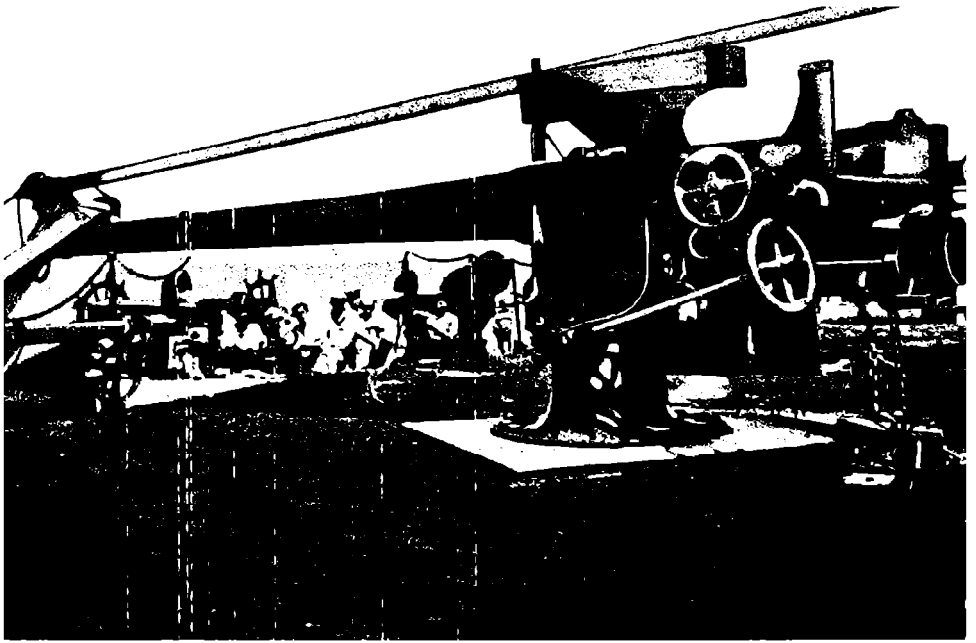
Die Klappen sind gefallen, die Geschütze ausgeschwenkt. Gleich muß der Warnungsschuß fallen. Da sehen die „Seewölfe“ ein kleines Mädchen an der Hand der Mutter herüberwinken.

„Nicht schießen!“ klingt es von der Kommandobrücke. Die Geschütze werden wieder eingeschwenkt.

Es ist das sechsjährige Töchterchen des Kapitäns. Die kleine Anita fühlt sich bald auf dem „Wolf“ zu Hause und ist der Liebling aller an Bord. Trotz ihrer vielen kleinen und großen Streiche kann ihr niemand böse sein.

3000 Liter Benzin für „Wölfschen“ und der Proviant werden übernommen, dann fängt die „Beluga“, von einigen Geschossen getroffen, an zu brennen.

Es dunkelt bereits. Gewaltige Flammen schleßen empor. 500 000 Liter Benzin bilden ein Flammenmeer. Viele tausend Meter steigt die Rauchwolke zum Himmel. Hefrige Explosionen erschüttern die Luft. Brennende Benzinfässer fliegen hoch und



Das vom „Wolf“ erbeutete Geschütz  
des japanischen Postdampfers „Hitachi Maru“  
Eingeborenenhäuptling (mit Schirm) eines Atolls  
im Indischen Ozean kommt an Bord des „Wolf“



Rückkehr des „Wolf“ in den Kieler Hafen  
Begrüßung der Offiziere des „Wolf“ in Berlin

klatschen ins Wasser. Wie Irlichter huschen und züngeln bläuliche Flammen über den Wasserspiegel. Während der „Wolf“ in das Dunkel der Nacht taucht, scheint das ganze Meer hinter ihm in Flammen zu stehen.

Noch ein Segler, der Viermastschoner „Encore“ läuft dem „Wolf“ auf dem Wege zu den Fidshi-Inseln in den Nachen. Er wird mit Öl übergossen und brennt bald lichterloh. —

Als „Wölfchen“ eines Tages von seinem täglichen Spähflug zurückkehrt und aufs Wasser heruntergeht, zersplittern seine Schwimmer. Er stellt sich auf den Kopf, das Schwanzstück ragt steil in die Luft. Die beiden Flieger suchen schleunigst den höchsten Punkt über dem Wasser zu erreichen. Ganze Scharen gieriger Hale umkreisen die Trümmer und warten auf Beute. Immer tiefer sackt das Flugzeug weg. Die Blicke der Flieger wandern hin und her und schätzen die Entfernung zwischen den heranzupullenden Rettungsbooten ab. Keine beneidenswerte Lage, von den lauernden Bestien umgeben zu sein. Aber es gelingt noch rechtzeitig, „Wölfchen“ und die Besatzung zu retten.

„Wölfchen“ kommt in die Reparaturwerkstatt, damit er, der dringend gebraucht wird, bald wieder hergestellt wird.

Der „Wolf“ hat jetzt die Salomo-Inseln umschifft und ist in die Nähe von Deutsch-Neuguinea gelangt. Ein interessanter Funktspruch wird hier abgefangen:

„29. Juli, 8 Uhr abends. Dampfer „Matunga“ an Brisbane. Wir sind Montag mittag bei Cap Moretone.“

Vielen Dank! Der „Wolf“ ist gerade in der Nähe und kann ruhig eine Woche warten.

Es sind deutsche Gewässer, in denen der „Wolf“ jetzt kreuzt. Dort die bläulichen Berge, die im Sonnenschein flimmern, das ist Neupommern — deutsches Land. Verlorene deutsche Kolonien.

Am 6. August kommen nachts Lichter in Sicht. Das kann nur die „Matunga“ sein.

„Wolf“ steuert nun den gleichen Kurs und wartet den Morgen ab. Allmählich verblässen die Sterne. Die ersten



Strahlen des Tages schließen im Osten empor. Da hat auch der „Wolf“ schon seine Beute gepackt. Ein guter Fang; die vielen Passagiere können da schon in Kauf genommen werden. 800 Tonnen Kohle, 3,5 Tonnen Gefrierfleisch, große Vorräte an Fischen, Spirituosen, Toilettenartikel, alles, was der „Wolf“ dringend gebrauchen kann.

Um Abend wird die „Matunga“ sicher bereits vermisst werden, das Entladen ist aber langwierig. Da ist es wohl ratsam, schleunigst aus dieser Gegend zu verschwinden. In der Nacht setzt auch schon das Radiosuchen ein.

„Matunga — Matunga!“, ruft es dauernd. Auch englische und japanische Kreuzer funken dazwischen.

Schließlich kam noch eine amtliche Beruhigung: „Der Dampfer Matunga scheint infolge einer unbekanntem starken Strömung vertrieben worden zu sein. Die Kreuzer sind auf der Suche nach dem Schiff.“

Also die Kreuzer suchen schon. Wie gut, daß der „Wolf“ schon weit fort ist. Gerade auf der Äquatorlinie dampft er nun und die „Matunga“ im Kielwasser hinterher.

Brütende Hitze. Kein Lüftchen regt sich. Es geht immer weiter westwärts auf dem Äquator. Viele kleine Inseln tauchen auf und umgeben von allen Seiten die beiden Schiffe. Endlich kommen auch die Berge der Insel Waiglu in Sicht, die einen sicheren Hafen besitzt. „Wölfchen“ steigt auf, fliegt über die Berge und bringt bald die Meldung: „Hafen ist leer.“

An einer Stelle zerteilt sich das üppige Grün der Tropenpracht, und zwischen den Felsen wird die Einfahrt sichtbar. Vorsichtig, die Korallenriffe meidend, läuft der „Wolf“ mit der „Matunga“ in den stillen Hafen hinein. Dichter Tropenwald umgibt jetzt die Schiffe. Palmen, Bananen, Brotfrucht bäume, Gummis und Kakaobäume sind von einem undurchdringlichen Gewirr der Planen umgeben. In den grellsten Farben leuchten riesige Blüten im Sonnenschein. Papageien und Kakabus, rot, grün, blau und gelb schillernd, lärmen in den Bäumen. Riesenschmetterlinge flattern über das Schiff.

Die Sonne steht schon tief. Dicke Nebelschwaden steigen aus der Tiefe des Urwaldes auf und kriechen langsam an den Stämmen der Bäume in die Höhe. Ganz schnell und plötzlich sinkt die Sonne ins Meer; unvermittelt folgt dem strahlend : Tag die dunkelste Nacht. Und nun erheben sich all die tausende Stimmen der Tropennacht. Es knackt und kracht. Fledermäuse schwirren gespenstisch umher, einen Moschusduft um sich verbreitend. Kläden singen, der klagende Schrei eines Nachtvogels ertönt das Glockengeläut der winzigen Laubfrösche. Es ist ein unbeschreibliches Dauerkonzert. Nur schwer finden die neuen Gäste Schlaf in dieser ersten Nacht.

Das Wasser liegt glatt wie ein Spiegel im Licht des Mondes, die Sonne hat noch nicht ihre ersten Strahlen über das Meer geschickt, da klappern schon die Schaufeln, und die Körbe rascheln. Die Dampfwinde faucht und rattert. Das Kohlentrimmen hat begonnen. Die „Matunga“ soll „reingefegt“ werden. In der kühlen Morgenluft geht die Arbeit leichter von der Hand. Nichts zeigt den nahenden Tag an, keine Morgendämmerung, kein fahler Schein. Plötzlich sind Schiffe, Hafen und Tropenwald von Sonne überstrahlt, so unvermittelt, wie man durch das Drehen am Schalter ein Zimmer erhellt.

Jetzt leuchtet das satte Grün des Urwaldes wieder herüber. Ein kleines Fläschchen ergleibt sich in die Bucht. Einige primitive Hütten aus Palmblättern sind zu erkennen. Die Papagelenscharen beherrschen immer wieder das Bild. Sie scheinen streng nach Sippen zu leben; man sieht die roten und grünen Papagelen oder die weißen Kakadus mit dem gelben Schopf immer beisammen. Wer diese Sippen scheinen sich unentwegt zu zanken, und das gibt einen Höllenlärm.

Am Ufer sieht man eigenartige Baumstämme liegen, große und kleine. Jetzt fangen einige davon an, sich langsam zu bewegen und ins Wasser zu gleiten. Krokodile! Es dauert nicht lange, so sind die Schiffe von einer ganzen Anzahl umringt. Sie kommen aber höchstens auf 50 Meter heran und bleiben dann unbeweglich liegen. Nur ein Stück der flachen Nase

schwimmt wie eine kleine Insel an der Oberfläche, dann etwas weiter die lauernden Augen, und schließlich steht man noch einige Zacken des Rückens. Das ist aber auch alles, was man von den Bestien entdecken kann. Wenn Abfälle vom Schiff an ihren Nasen vorbeitreiben, so schnappen sie danach. Das ist ihre einzige Bewegung.

Wasserschlangen, bis zu zwei Meter lang, liegen zusammengerollt auf dem stillen Wasser und nehmen ein Sonnenbad. Dann drehen sie sich wieder auseinander und schlängeln sich in die lichtlose Tiefe.

Eine „angenehme“ Gesellschaft umgibt den „Wolf“, während die „Seewölfe“ in der Äquatorglut ihre schwere Arbeit verrichten.

Die Ufer sind von überhängenden Gewächsen und Büschen überschattet. In ihrem Schuß scheint sich etwas langsam vorwärtszutasten. Bald erkennt man auch die leichten Kanus mit ihren Auslegern. Schwarze Papuas hocken darin und beobachten mißtrauisch das Treiben auf den Schiffen. Erst allmählich fassen sie Vertrauen und kommen näher.

Als sie ihre Scheu überwunden haben, kommt ein reger Tauschhandel in Gang. Große Schildkröten, Ananas, Bananen, Kokosnüsse, zahme Papageien, Pfeile und Bogen werden erhandelt. Strahlend mustern die Wilden die Schätze, die sie dafür eingetauscht haben: alte Nägel, alte Messer, Tabak und verschiedenen Tand.

Plötzlich reißen sie vor Schreck Augen und Mäuler auf. Ein großes, aufgedunsenes Ungetüm mit einem riesigen, glänzenden Kopf und einem Glogauge steigt langsam und ungelent vom Schiff in das Wasser und verschwindet. Luftblasen kommen an der Stelle hoch, wo es verschwunden ist. Am Heck des „Wolf“ liegt ein Boot, und ohne Unterlaß wird eine Pumpe auf- und niederbewegt, um dem braven Taucher Hinrichs Luft zuzuführen. Gewächse am Schiffsrumpf hemmen die Fahrt. Da hat sich Hinrichs freiwillig erboten, das Dock zu ersetzen. Nun steigt er täglich hinunter und kratzt alle Muscheln, Algen und das

Seegras ab. Oben stehen Kameraden mit Flinten und langen Stangen bewaffnet, um die Krokodile in respektvoller Entfernung zu halten.

An Deck und in den Bunkern wird weiter Tag und Nacht schichtweise gearbeitet. Zur Sicherheit patrouilliert vor der Hafeneinfahrt das Motorboot auf Vorposten auf und ab.

Oft fahren die Freiwachen an Land, um Kokosnüsse und Früchte zu holen. Einige „Naturforscher“ versuchen auch, das Geheimnis des Urwaldes zu ergründen, der feucht und dumpf brütend vor ihnen liegt. Sie kommen aber nicht weit. Nachdem sie einige Meter nur vorgedrungen sind, kommen sie zerschunden, zerkratzt, von Riesenameisen zerbitzen, von allerlei Getier zerstoßen und mit zerrissenen Kleidern zurück.

Nach vierzehn Tagen ist die „Matunga“ leer und ragt hoch aus dem Wasser heraus. Die Schiffe gehen Unter hoch und verlassen das gaslliche Eiland. Die Sprengpatronen knallen, die „Matunga“ versinkt. Der „Wolf“ ist wieder allein auf hoher See.

Jetzt geht es nach Singapur! Dort will der „Wolf“ die letzten hundert Minen loswerden. Ein gefährliches Unternehmen, denn die Zufahrtsstraßen sollen stark bewacht sein.

An hellblau schimmernden Inseln vorbei dampft der „Wolf“ durch die spiegelglatte Halmahelrafsee. Die Sonne brennt erbarmungslos. Die Mannschaft ist schon so braun wie die Südseeinsulaner.

An der Insel Celebes vorbeisteuern, nähert sich der „Wolf“ nun der Karimatastraße, die Sumatra von Borneo trennt. Sie ist eng, und viele Riffe sind gefährvoll unter dem Meeresspiegel verborgen.

Es ist Nacht, eine zauberhafte, kühle Tropennacht. Der volle Mond steht auf das einsame „Schwarze Schiff“ herunter. Sein Licht ist so intensiv, daß es trotz der Nacht eine weite Sicht ermöglicht.

Alarmglocken surren durch das Schiff! Im Nu sind alle auf den Beinen und stehen halbbedeckt auf den Gefechtsstationen.

Was ist los? — Dort, voraus ein riesiger schwarzer Schatten.  
Ein Kriegsschiff!

Es ist auch abgeblendet, wie der „Wolf“, und kommt entgegen. Ein Ausweichen ist nicht möglich. Die Enge der Fahrstraße und die Riffe lassen es nicht zu.

Jetzt sind im Mondschein deutlich zwei Schornsteine und die Masten zu erkennen. Immer näher kommt der Feind. „Zweitausend Meter“, meldet der Entfernungsmesser.

Geräuschlos gleiten die Klappen herunter, die Geschütze und Torpedorohre sind geladen und folgen dem Feind. Sobald er den „Wolf“ entdeckt, morst oder auf ihn zukommt, wird das Feuer eröffnet.

Dann ist es aber auch aus mit dem Minenlegen vor Singapore, und die ganze Meute ist auf den Fersen.

„Fünfzehnhundert Meter!“

Jetzt muß der Feind doch das entgegenkommende Schiff sehen. Er ist jetzt querab vom „Wolf“. Wie zum Sprung bereit stehen die „Seewölfe“ an ihren Geschützen. Totenstill ist es an Bord. Solche Stille kann nur eine Spannung erzeugen, in der man fast das Atmen vergißt.

Die Sekunden scheinen langsam und schleichend zu vergehen. Auf dem schlafenden, feindlichen Kreuzer rührt sich nichts.

Ober doch?

Er dreht plötzlich ab, er hat auch etwas entdeckt — einen hell erleuchteten Passagierdampfer, der schon seit geraumer Zeit in der Ferne steuert. Mit hoher Fahrt saust er auf ihn los. Dienst ist Dienst!

Bald leuchtet nur noch die weißschäumende Heckwelle aus dem Dunkel, immer mehr und mehr verblassend.

Der „Wolf“ ist allein — er hat ein verheulenes Glück gehabt!

Die Geschütze werden entladen. Die „Seewölfe“ klettern in ihre Hängematten zurück und holen die gestörte Nachtruhe auf.

Als die Sonne am 4. September aus dem Meere steigt, verschwinden bereits die hohen Berge Borneos im Morgendunst. Die chinesische Südsee ist erreicht, das Ziel nicht mehr fern.

Das Meer wird von Stunde zu Stunde belebter. Dampfer tauchen dauernd auf, denen vorsorglich ausgewichen wird. Chinesische Dschunken mit ihren hohen, viereckigen Segeln ziehen vorbei. Zwischen den Anabasinseeln und Singapore kreuzend, wird sehnsüchtig die Nacht erwartet. Die hundert Minen stehen schon wurfbereit in Reih und Glied auf Deck.

Der Sonnenball neigt sich zum Horizont, jetzt nähert der „Wolf“ sich Singapore, der Weltstadt des Ostens.

Raum taucht die Nacht das „Schwarze Schiff“ in ihr Dunkel, so fallen auch schon die Minen. Im Blick steuert der „Wolf“ vorwärts für seine Minenbahn. Stockfinster ist die Nacht. Mond und Sterne werden durch Wolken verhüllt. Jetzt fällt die letzte Mine, klatscht auf und verschwindet. Drei brausende Hurras schallen durch die stille Nacht.

Der „Wolf“ hat seine schier unmöglich erscheinende Aufgabe gelöst!

Jetzt hat nur noch ein Gedanke Platz, und dieselbe Sehnsucht erfüllt sie alle — — — Heimat! Jetzt kann es nach Hause gehen.

Der „Wolf“ wendet und läuft auf demselben Wege zurück. Je mehr er sich der Karimatastraße nähert, um so ungemüthlicher wird der Gedanke an den englischen Kreuzer. Einmal ist es gut gegangen -- soll man das Glück zum zweitenmal herausfordern?

„SOS! — SOS! — SOS!“

Dieser Hilferuf alarmiert Singapore und alle Stationen der Südsee. Der englische Dampfer „Port Kembla“ ist vor Singapore gesunken. Die Schlepp- und Pumpdampfer kamen zu spät, aber doch noch zeitig genug, um dem Dampfer „Brodholm“ Hilfe zu leisten, der bald darauf ebenfalls auf eine „Wolf“-Mine gelaufen war.

Der ganze Osten ist in Aufruhr. Versicherungen und Frachten steigen weiter in die Höhe. Nervosität und Wut steigern sich bis zum Höhepunkt, als noch der große japanische Schlachtkreuzer „Haruna“, ein Schiff von 28000 Tonnen, die Bekanntheit mit einer Mine macht.

Alles tobt: ein Skandal, eine Schande! Immer noch treibt sich der „Wolf“ herum. Wann wird ihm endlich sein Handwerk gelegt? Nirgends in der Welt ist man sicher vor ihm.

Auf dem „Wolf“ ist man sich keinen Moment im unklaren, daß nun ein gewaltiges Suchen einsetzen wird, ein Kesseltreiben von allen Seiten. Er versteht es aber, immer dort zu verschwinden, wo ihn gerade niemand sucht.

Lange steht der Kommandant mit dem Navigationsoffizier über die Karte gebeugt. Sie messen, berechnen, notieren. Zwischen kleinen Inseln, zwischen Rissen und Klippen hindurch schlängelt und windet sich der „Wolf“ in der Dunkelheit. Was niemand wagen würde, das wagt der „Wolf“. Mit der Stoppuhr in der Hand steht der Navigationsoffizier auf der Brücke und umschifft die unsichtbaren Klippen. Bald „hart Backbord“, bald „Steuerbord“ ertönen die sicheren Befehle.

Die Sonne geht auf, die Javasee ist erreicht. Hier sucht bestimmt niemand den „Wolf“. Den ganzen Tag geht es an den paradisißchen Inseln vorbei. Gelb, grün und rötlich schimmern sie, und der würzige Duft der Tropenwälder weht zum „Wolf“ herüber. — Wieder wird es Nacht. Die Umrisse einer hohen Insel gleiten im Mondschein vorüber. Der „Wolf“ wird plötzlich von einer breiten Dünung erfaßt, eine frische Brise weht ihm entgegen, er steuert in den freien Indischen Ozean hinein.

Immer westwärts steuernd, wird in größerer Entfernung die Kokosinsel passiert, auf deren Rissen das Wrack der heldenhaften „Emden“ liegt. Dann geht es hinauf in das frühere Jagdrevier, in die Nähe von Colombo.

Bereits vierzehn Tage dampft nun schon der „Wolf“ durch den Indischen Ozean, unentwegt nach Kohlendampfern Ausschau haltend. Der noch vorhandene Vorrat reicht höchstens noch bis Kapstadt, und was dann?

Jetzt hat der „Wolf“ die Malediven erreicht, eine Gruppe von Koralleninseln, die südlich von Indien liegt. Hier passieren alle Dampfer, die Kohlen von Südafrika nach dem kohlenarmen Indien bringen. Also legt der „Wolf“ sich auf die Lauer und

krenzt zwischen den Atollen der Malediven hin und her. Die Sonne brennt fürchterlich, kaum noch zu ertragen.

Am 27. September wird achteraus eine Rauchwolke ausgemacht. „Wölfchen“ hat bereits sein langwieriges Krankenlager verlassen und steht wieder frisch und gesund auf Deck.

Die Maschine stoppt, „Wölfchen“ wird aufs Wasser gesetzt und fliegt der Rauchwolke entgegen. Im Kapertkrieg ist es eine heikle Sache, wenn eine Rauchwolke gesichtet wird: weiß man doch nie, ob es ein feindlicher Dampfer, ein Neutraler, ein Passagierschiff oder gar ein Kriegsschiff ist. Dabei muß man starke Nerven haben. Daher leisteten die Aufklärungsflüge des braven „Wölfchen“ unschätzbare Dienste.

Da kommt er auch schon zurück und meldet einen größeren Frachtdampfer mit Kurs von Colombo nach Südafrika. Der muß also hier vorbei.

Immer höher steigt sein Rumpf mit den Aufbauten über die Kimm und nähert sich mit großer Fahrt. Alles ist zum Kapern bereit.

„Stoppen Sie sofort! Ihr drahtloser Verkehr ist gesperrt!“

Die Klappen fallen, die Kriegsflagge steigt hoch. Bis auf zweltauftausend Meter ist der „Wolf“ bereits heran. Es ist der japanische Dampfer „Hitachi Maru“. Er heißt auch sofort das Verstanden-Signal und zeigt durch Luten mit der Dampfströme an, daß er rückwärts geht.

In Wirklichkeit denkt er weder an Stoppen noch an Rückwärtsgehen, sondern dreht ab und versucht zu entkommen. Ein Warnungsschuß vor den Bug.

Das macht keinen Eindruck. Noch ein Schuß. Er stoppt noch immer nicht.

Auf seinem Heck wird ein modernes Geschütz entdeckt. Leute laufen hin und schießen bereits eine Granate ins Rohr.

Keine Zeit ist zu verlieren, das Geschütz muß vernichtet werden. Ein Unglücksstreffer in die Maschine, und der „Wolf“ kann erledigt sein. —

„Feuer!“



Der Geschützdonner rollt über den Ozean, das Heß des Japaners ist in schwarzen Qualm gehüllt. Als er sich verzogen hat, steht das Geschütz ohne Bedienung da. Sie sind gefallen. Neue Leute springen hinzu, wollen ihre Kameraden ersetzen.

„Feuer!“

Wieder bersten vier Granaten — die Geschützbedienung da drüben ist wie weggefegt.

Trotz der Ausichtslosigkeit einer Gegenwehr denkt der Kapitän gar nicht daran, sich zu ergeben. Jetzt sendet er noch Hilferufe. Ein Schuß in die Funkbude hinter dem Schornstein, das Funken bricht ab.

Die „Hitachi Maru“ aber läuft noch immer mit voller Geschwindigkeit vorwärts. Eine vierte Salve verläßt die Rohre.

Ein Teil der Kommandobrücke liegt in Trümmern, Splitter fliegen umher. Jetzt erst ergibt sich die „Hitachi Maru“ und fliert die Boote herunter. Viele Menschen schwimmen aber bereits im Wasser und klammern sich voll Todesangst an Rettungsringe und umherschwimmende Gegenstände. Es scheinen Passagiere zu sein, die sich kopflos in das Wasser gestürzt haben. Sellende Hilferufe tönen herüber.

Schnell sind die Boote des „Wolf“ an der Unglücksstelle und helfen mit, die Ertrinkenden den Fluten zu entreißen. Nur zwei Reisende, Jnder, fanden den Tod. Acht Rettungsboote voller Menschen der verschiedensten Rassen kommen herübergerudert. Jetzt beherbergt der „Wolf“ bereits fünfhundert Gefangene, darunter acht Frauen und zwei Kinder.

Es ist schwierig, all diese Leute unterzubringen und zu versorgen. Daher beschließt der Kommandant, die „Hitachi Maru“ nicht zu versenken, sondern als Gefangenenschiff einzurichten. Auch ist es ein prachtvoller Dampfer, mit einer kostbaren Ladung von Tee, Kupferbarren, Messing, Seide und vieles mehr. Alles Sachen, die in der Heimat dringend benötigt werden. Die Ladung muß einen Wert von fünfzig Millionen haben.

Alle haben bereits den Dampfer verlassen, nur auf der zerstörten Kommandobrücke steht ein einsamer Mann —

Kapitän Tominaga. Durch sein unverantwortliches, wenn auch tapferes Verhalten haben zwanzig seiner Leute das Leben eingebüßt. Jetzt steht er gänzlich verstört da und bittet, ihn doch mit seinem Schiff untergehen zu lassen. Er habe nicht mehr das Recht, in seine Heimat zurückzukehren, er müsse sterben.

Mit Gewalt bringt man ihn auf den „Wolf“. Seine Befehle aber, etwa hundert Japaner, erwartet ihren Kapitän in Reih und Glied stehend und verneigt sich ehrerbietig vor ihm.

Die Schäden sind bald repariert, und der „Wolf“ steuert mit der „Hitachi Maru“ das südliche Atoll der Malediven an. Zwischen Korallenriffe hindurch kommen die Schiffe in das stille Suva-Diva-Atoll, wo die Anker fallen. Schlanke Palmen winken wieder, und in großen Haufen strömen braune Menschen, eine Mischrasse zwischen Indern und Arabern, an den weißen Korallenstrand. In ihren bunten Gewändern bieten sie ein malerisches Bild.

Drei Tage hält sich der „Wolf“ im Atoll auf, und ein Teil der Schätze wandert zu ihm hinüber, für alle Fälle, sicher ist sicher.

Ein Teil der Gefangenen zieht auf den Japaner um, dann verläßt der „Wolf“ seinen Ankerplatz, um auf Kohlenschiffe Jagd zu machen. Er hat jetzt nicht nur für sich, sondern auch für sein Begleitschiff zu sorgen.

Auf der „Hitachi Maru“ nehmen inzwischen die Arbeiten unter dem Kommando von Leutnant Rose ihren Fortgang.

Drei Tage streift der „Wolf“ schon durch die Gegend, ohne etwas zu Gesicht zu bekommen. Erst in der fünften Nacht taucht ein erleuchtetes Motorschiff auf, läuft neben dem „Wolf“ einher und morst ganz aufgeregt:

„Wie heißen Sie? Warum fahren Sie abgeblendet? Wer sind Sie?“

Nicht abzuschütteln ist der Kerl. Plötzlich sieht man auch im Kielwasser die schattenhaften Umrisse eines großen Dampfers, der ebenso wie der „Wolf“ abgeblendet fährt.

Dicke Luft! Das kann nur ein Hilfskreuzer sein.

Der „Wolf“ verlangsamt absichtlich seine Geschwindigkeit,

um den großen Unbekannten vorbeizulassen, denn an ein Ausweichen ist nicht mehr zu denken.

Jetzt fahren sie nebeneinander. Auf dem Nachbarschiff rührt sich nichts. Die Geschützbedienung auf dem „Wolf“ rührt sich auch nicht, wenn es auch verdammt schwer ist, sich nicht zu „rühren“.

Endlich scheint sich der Abgeblendete sattgesehen zu haben und dampft mit voller Fahrt davon. Unverständliche Leute.

„Hitachi — — Hitachi — — Hitachi — —“, ruft es dauernd von vielen Stationen, auch von japanischen Kreuzern. Den ganzen Tag tönen diese Rufe auf der Empfangsstation des „Wolf“, bald leise, bald lauter werdend: „Hitachi — — Hitachi — —“

Also ist der Dampfer bereits überfällig und wird gesucht. Da ist ein längeres Verweilen im Atoll zu gefährlich. „Wölfchen“ steigt auf und fliegt zu den am Horizont noch gerade sichtbaren Inseln hinüber. Der noch nie gesehene Vogel weckt bei den Eingeborenen Staunen und Begeisterung, als er im schneidigen Gleitflug auf den stillen Wassern des Atoll niedergeht.

Der schriftliche Befehl an die „Hitachi Maru“ lautet:

„Japanische Kreuzer suchen Sie. Verlassen Sie das Suva-Diva-Atoll! Fahren Sie außerhalb der Dampferwege langsam nach Cargados-Carajos. Ich treffe Sie dort am 20. Oktober.  
Merger.“

Bald ist „Wölfchen“ wieder beim „Wolf“, und die Suche nach Kohlen wird fortgesetzt. Kohlen! Kohlen!

Die Stimmung ist nicht mehr rosig an Bord. Bei stürmischem Südostpassat kreuzt der „Wolf“ nun in der Nähe von Mauritius. Vergeblich. Die Tage vergehen — immer noch nichts. Nur Funkrufe japanischer Kreuzer werden aufgefangen, die rufen immer noch: „Hitachi — Hitachi —“

Der 20. Oktober naht. Der „Wolf“ muß zum verabredeten Treffpunkt. Ohne auch nur eine Schaufel Kohle erbeutet zu haben, steuert er die völlig unbewohnten, öden Inseln Cargados-Carajos an.

„Hitachi Maru“ wartet bereits. Was soll nun werden? Es gibt keine Möglichkeit, das schöne Schiff zu erhalten, es muß versenkt werden. Aber die wertvolle Ladung soll wenigstens geborgen werden.

Drei volle Wochen liegen die Schiffe nebeneinander. Tage und Nächte rattern die Winden, eine Kiste nach der anderen verschwindet im Laderaum. Nun ist auch kein freier Winkel mehr zu entdecken. Schade, denn die „Hitachi“ ist längst noch nicht leer.

Alle Gefangenen — Engländer, Japaner, Neger, Chinesen und Inder — stehen auf Deck und beobachten voll Spannung den Untergang dieses schönen Schiffes. Nur einer fehlt unter ihnen — Kapitän Lominaga. Still und in sich gekehrt sitzt er allein im Gefangenenraum.

Der „Wolf“ nimmt Kurs auf Südafrika. Von Durban müssen stets Kohlenschiffe auslaufen. Da will er sich auf die Lauer legen und — komme was will — warten, bis er sein Ziel erreicht.

Die Lage ist sehr ernst geworden. Wenn auch alle Kohlenbunker der „Hitachi Maru“ vor ihrer Versenkung „reingefegt“ wurden, so reicht doch der Kohlenvorrat bei weitem nicht aus, um die Heimat zu erreichen. Es ist aber höchste Zeit, ohne viel Aufenthalt heimzusteuern, denn zwei Schreckgespenster gehen auf dem „Wolf“ um: Storbut und Typhus. Alle, Besatzung und Gefangene, werden gegen Typhus geimpft. Dem Storbut ist aber nicht heizukommen, da können nur Kartoffeln, frisches Gemüse und Obst helfen. Wo hernehmen, mitten auf dem Ozean?

Zum Überfluß wird wieder mal Gasgeruch spürbar: im größten Bunker brennen die Kohlen. Ein Glück, daß er nur noch bis zu einem Drittel voll ist. Da kommt man schnell an den Brandherd.

Doch wenn die Not am größten, dann hat der „Wolf“ Glück. Erst drei Tage sind verflossen, seit die öden Cargados-Inseln im Dunst der Ferne untertauchten. Als die Sonne am 10. November das blaue Meer erhellt, fallen ihre Strahlen auch auf einen großen Dampfer. Er ist nicht mehr weit ab und tief beladen. Da sind die langersehnten Kohlen, der Retter in der Not!

Doch der Freudentaumel und die Hoffnung sinken plötzlich: er zeigt die spanische Flagge. Ein Neutraler! Das Prisenboot steuert hinüber. Unerträglich ist die Spannung an Bord, denn jetzt entscheidet sich das Schicksal.

Warum rennt der Signalgast so stürmisch über das Deck des Spaniers und rast auf die Brücke?

Ein Winkspruch: „Spanischer Dampfer ‚Igoş Mendi‘ mit 5000 Tonnen Kohlen für die englische Regierung.“

Ein spontanes Hurra braust über den „Wolf“.

Gerettet!

Am 13. November ankert der „Wolf“ wieder bei den Klippen der unwirtlichen Cargados Carajos. Tag und Nacht poltern die Kohlen in die Bunker und Laderäume. Bis zum Rand werden sie gefüllt. Gleichzeitig wird der „Igoş Mendi“ für die Aufnahme der nicht dienstpflichtigen Gefangenen hergerichtet. Er soll mit diesen an Bord dem „Wolf“ außer Sicht folgen, um sich an vereinbarten Stellen im Atlantischen Ozean wieder zur Abgabe weiterer Kohlen zu treffen.

Ein Glücksschiff, der „Igoş Mendi“. Nur der „Hitachi Maru“ wird noch nachgetrauert. Schade, daß sie versenkt werden mußte. Jetzt hätte man genug Kohlen, um ihr das Leben zu erhalten und die wertvolle Ladung der Heimat zuzuführen.

Und doch ist es ein Glück, daß es so gekommen ist. Täglich sind noch die leisen Rufe des japanischen Kreuzers „Eschuschima“ hörbar: „Hitachi — Hitachi“.

Vom 20. Oktober bis zum 7. November und vom 13. bis zum 17. November hat der „Wolf“ bei den Cargados-Inseln gelegen. Gerade in der Zwischenzeit, als die „Hitachi-Maru“ versenkt wurde und der „Wolf“ sich auf der Kohlensuche befand, lief der Kreuzer „Eschuschima“ die Inseln an, fand aber das Nest leer.

Auch aus Zeitungsnachrichten konnte man nachträglich erfahren, daß ein japanisches Schiff mit zwei Flugzeugen das Malediven-Atoll besucht hatte, nur kurze Zeit nachdem der „Wolf“ mit seiner Prise diese Inseln verlassen hatte.

Am Morgen des 17. November ruft die Trillerpfeife des Bootsmanns alle zum Ankerlichten. Langsam dreht sich das Ankerspinn, ein Rettenglied nach dem andern taucht aus dem Wasser. Achtern spielt die Bordkapelle lustige Lieder. Es geht ja heimwärts!

Das schöne Wetter der letzten Wochen wird durch eine frische Brise abgelöst. Immer schärfer weht es vom Kap der Guten Hoffnung, und bald muß der „Wolf“ wieder gegen einen schweren Sturm ankämpfen. Was tut das schon, wenn man so viel Kohlen in den Bunkern hat.

Es ist der 17. November 1917. Gerade vor einem Jahr hat der „Wolf“ den schützenden Kieler Hafen verlassen. Was ist alles in diesem einen Jahr erlebt und geleistet worden! Umringt von Feinden, umgeben von Gefahren hat sich der „Wolf“ seinen Weg durch die Ozeane gebahnt. Gerade heute, zum Jubiläum, taucht eine Bark auf. Unter kleinen Sturmsegeln steuernd, tanzt das Schiff auf den Wellen auf und nieder.

Trotzdem gelingt es der sturmerprobten Prisenbesatzung, an Bord der amerikanischen Bark „John H. Kirby“ zu kommen. 270 Automobile findet man im Laderaum, für die englischen Truppen in Deutsch-Ostafrika bestimmt. Diese Bark sehen die „Seewölfe“ mit besonderer Freude und Genugtuung in die Tiefe sinken. Denn sie haben Lettow-Vorbeck und seinen Getreuen einen unschätzbaren Dienst erwiesen, die in Ostafrika gegen eine mehr als dreißigfache Übermacht kämpfen mußten.

Es geht jetzt in den Atlantik hinein. An Bord herrscht überall heitere Stimmung, sogar bei den Gefangenen, diesem Völkergemisch von zweiundzwanzig verschiedenen Rassen. Denn jede Stunde bringt das schwarze Schiff dem Endziel näher. Nur der japanische Kapitän Lominaga bleibt nach wie vor ernst und in sich gekehrt. Er hat es abgelehnt, mit den übrigen Kapitänen zusammenzusein. Meist verbringt er die Tage inmitten seiner Besatzung. Trotz der Verschllossenheit steht man es ihm an, wie er unter den Selbstvorfürfen leidet, zwanzig Mann seiner Besatzung unnütz in den Tod geschickt zu haben. —

Der Kurs führt den „Wolf“ nun quer durch den Atlantik, um bei der bisher unbewohnten Insel Trinidad mit „Igoß Mendi“ zur Kohlenübernahme zusammenzutreffen.

Vierzehn Tage sind bereits ereignislos verfloßen, da taucht in der Abenddämmerung ein Segler auf, der mit nördlichem Kurs entgegentkommt. Die weißen Segel sind von der untergehenden Sonne mit einem rosa Schimmer überhaucht. Der Warnungsschuß fällt, die Dreimastbark „Maréchal Davout“ dreht in den Wind. Zwei Geschütze stehen auf Deck, auch französische Marinekanoniere sind an Bord. Doch niemand denkt an Gegenwehr. Es wäre ja auch sinnlos. Kapitän Lominaga hat auch die Vorgänge aufmerksam beobachtet. Nun steigt er still unter Deck. —

Am 20. Dezember wird am Horizont Rauch ausgemacht. Schnell nähert sich der Dampfer. Es ist „Igoß Mendi“, der schlingend und stampfend zum „Wolf“ kommt. Nun geht es gemeinsam nach Trinidad. In einer stillen, vor den Wellen des Ozeans geschützten Bucht sollen die Kohlen übernommen und die Maschinen überholt werden.

Gerade noch rechtzeitig fängt der „Wolf“ einen Funkpruch auf. Er ist an den Militärkommandanten von Trinidad gerichtet und teilt mit, daß das Ablösungskommando morgen ein treffen wird.

Der „Wolf“ hat Glück. Fast hätte er sich durch das Unstern von Trinidad verraten. Was nun? Bei dem Seegang ist an Kohlenübernahme auf hoher See gar nicht zu denken. Also Kurs Süd. Vielleicht ist es dort ruhiger.

Der Kalender zeigt den 24. Dezember an. Zum zweitenmal wird das Weihnachtsfest auf hoher See, fern der Heimat verbracht.

Schweinefleisch, Kartoffeln und leichter Traubenwein — alles schon lange nicht gesehene Delikatessen, von der zuletzt versenkten französischen Bark kommend — stehen auf der Speisekarte zu heiligabend. Der Passatwind trägt Weihnachtslieder aufs Meer — Weihnachtsstimmung.



Admiral Bachmann überreicht Kapitän Nerger den Orden Pour le mérite



Silfsteinet  
„Leopard“



Am 25. Dezember ist die Dünung endlich so weit heruntergegangen, daß mit dem Kohlen begonnen werden kann. Der „Igoß Mendi“, der jetzt längsseit liegt, schlingert aber stark. Trotz der Fender, die an beiden Bordwänden herunterhängen, werden die Stöße immer fühlbarer. Mit lautem Dröhnen und Krachen schlagen die Schiffe aneinander. Der „Wolf“ bebzt und zittert. Trotzdem trimmt die seeerprobte Mannschaft unbeirrt weiter.

Immer lauter, immer bedrohlicher werden die Stöße, wenn „Igoß Mendi“ dem „Wolf“ in die Seite fährt. Tiefe Beulen bedecken bereits die Bordwände, ein Teil der Brücke des Spasniers ist zerschmettert. Das Trimmen geht weiter.

Da kommt aus den unteren Räumen die Nachricht, daß sich an mehreren Stellen Lecks gezeigt haben. Unaufhaltsam rieselt nun das Wasser in die Heiz- und Maschinenräume. —

Es ist höchste Zeit zum Ablegen. Trotz des Schlingerns, trotz der Stöße, durch deren Wucht die Leute umgeworfen wurden, ist es doch gelungen, in 24 Stunden über 550 Tonnen Kohle herüberzuschaffen. Kopfschüttelnd haben die englischen Kapitäne zugesehen. Wie ist das nur möglich?

Nun liegt auf dem Kompaß wieder Kurs Nord — der Heimatkurs. Tag und Nacht schufteten unten die Heizer und Maschinisten, um die Schäden zu beheben, Lecks zu dichten, Nieten zu ersetzen. Ohne Unterbrechung arbeiten auch die Pumpen, um das eindringende Wasser wieder aus dem Schiff zu bringen.

Das für den „Wolf“ so ereignisreiche Jahr 1917 geht zu Ende. Was wird das neue Jahr bringen? Es gibt nur einen Neujahrswunsch auf dem schwarzen Schiff: die Heimat!

Wenn nur der Skorbut nicht immer mehr um sich greifen möchte. Eile tut not. Entsetzlich abgezehrt und elend sehen die Kranken aus; die Zähne wackeln, fallen aus, die Glieder sind geschwollen.

Am 4. Januar tauscht ein Segelschiff, vom leichten Passatswind angetrieben, vorbei, mit Kurs auf Südamerika. Die norwegische Flagge weht an seinem Mast, der nordische Name

„Storo brore“ prangt an seinem Heck. Da ist nichts zu machen. Ruhig verfolgt der „Wolf“ seinen Kurs.

Die Mastspitzen des Seglers sind noch kaum über der Kimm sichtbar. Jemand hat doch die Neugierde gepackt, im Lloydregister einmal nachzublättern. Siehe da — welche Entdeckung! Der „Storo brore“ ist bisher ein waschechter Engländer gewesen.

„Hart Backbord“ und ihm nach. Bald hat ihn der „Wolf“ gefaßt, und er segelt auf den Grund des Meeres.

Die Jagd war auch nicht umsonst. Man fand einige Sack frischer Kartoffeln vor, die haben vielen Storbutteranken das Leben gerettet.

Kurz vor dem Aequator wartet wieder „Igoß Mendi“, um zum letztenmal den „Wolf“ für die Heimfahrt mit Kohlen zu versorgen. Leider geht die Dünung immer noch hoch.

Vierundzwanzig Stunden liegen die Schiffe Seite an Seite. Vierundzwanzig Stunden hindurch dröhnt es wieder dumpf und bedrohlich, wenn die Schiffskörper zusammenprallen. Die alten Wunden werden aufgerissen, neue Schäden entstehen. Mag es nur krachen und brechen — bis zur Heimat wird es schon noch halten!

Das letzte Kohlentrimmen ist beendet. In vier Wochen kann man schon die Heimat wiedersehen.

Zum letztenmal wird der Aequator gekreuzt, zum vierzehntenmal auf dieser abenteuerlichen Fahrt. Einsam liegt der Nordatlantik da. Kein Schiff begegnet dem „Wolf“ auf seiner Fahrt nach Norden. Nur SOS-Rufe jagen hin und wieder durch den Aether. Die deutschen U-Boote scheinen gut aufgeräumt zu haben.

Der weiche, warme Passatwind der Tropen hat längst schon den rauhen Winden des Nordens Platz gemacht. Immer mehr versteift sich der Wind. Schon vierzehn Tage kämpft der „Wolf“ gegen Sturm und Wellen an. Statt nachzulassen, nimmt der Sturm täglich an Stärke zu, bis am 24. Januar schließlich Windstärke 12 erreicht ist.

**Orkan!**

Viele Orkane hat der „Wolf“ schon erlebt und überstanden. Solch ein Donnern und Brüllen ringsum, solche Wellenberge aber hat er noch nie erlebt, nie für möglich gehalten.

Steil türmen sich diese Wellenberge rings um den „Wolf“. Bis zu sechzehn Meter hoch kommen sie herangebraust. Fast senkrecht stürzt das Schiff in den Abgrund. Haushoch ragt schon die nächste Welle über ihm. Jetzt stürzt sie sich gleich über den „Wolf“, verschlingt, vergräbt ihn. Doch er, der Brave, klettert steil hinauf, steht hoch oben auf dem schäumenden Wellenkamm. Die Schrauben wirbeln wild durch die Luft. Ringsum schäumt und brodelst, zischt und kracht es. Immer neue Wasserwände rollen steil und drohend heran. Der „Wolf“ verschwindet ganz in diesem tobenden Element. Krampfhaft klammern sich die Männer auf der Brücke an die Reling, liegen fast auf ihr, wenn es senkrecht hinabgeht.

Mit stillem Grauen erwarten diese wettererprobten Männer die Nacht. Endlich muß doch die Mut dieses Orkans nachlassen. Im Gegenteil! Mit Anbruch der Dunkelheit scheint seine Wucht, was man kaum für möglich hielt, noch zuzunehmen.

Stockfinstler ist diese Sturmnacht. Keine Handbreit kann man voraus sehen. Dröhnend schlagen die Wellenberge gegen die Bordwand. In allen Fugen zittert und stöhnt der „Wolf“, wenn die Schrauben in der Luft wirbeln. Wenn die Maschine jetzt zu Bruch geht, diesen Herrentanz nicht durchhält?

Die bei der Kohlenübernahme entstandenen und nur notdürftig gestickten Löcher und Risse sind durch den Anprall der Wellen, durch die Erschütterung des Schiffes wieder undicht geworden. Unaufhörlich rieselt das Wasser in die unteren Räume, vierzig Tonnen stündlich dringen in das Schiff. Mit voller Kraft arbeiten die Pumpen.

Kein Auge hat sich in dieser Nacht geschlossen. Es ist, als ob das Jüngste Gericht angebrochen ist. Unendlich langsam schleichen die Stunden. Sind es nur Stunden, oder Tage, Wochen? — Eine Ewigkeit für die mit dem Element Ringenden.

Endlich zeigt ein fahler Schein im Osten den kommenden Tag an, der kochende Wasserkessel, die sich überstürzenden und von allen Seiten türmenden Seen werden wieder sichtbar. Nun kann man der Gefahr wenigstens in die Augen sehen.

Allmählich, ganz allmählich nur, läßt die Wuth des Orkans nach; auch jetzt pfeift noch der Wind durch die Wanten, stürzen die Wellenberge auf den „Wolf“. Es ist aber nur noch Sturm.

Eben glauben alle aufatmen zu können, da kommt eine schlimme Nachricht: die Lenzpumpen sind zu Bruch gegangen. Die Saugestutzen waren durch kleine Kohlenstücke und allerhand umherschwimmendes Zeug verstopft, die Pumpen liefen leer, da das Wasser ausblieb, gingen durch und zerbrachen.

So ernst hat es für den „Wolf“ noch nie ausgesehen. Unaufhaltsam dringt das Wasser weiter ein, es steigt höher und höher. Immer bedrohlicher werden die Meldungen, die aus den unteren Räumen zur Kommandobrücke kommen. Durch das Schlingern des Schiffes rauscht das Wasser dort hin und her. Bis zu den Hüften stehen die Heizer im eiskalten, brodelnden, kohlen-geschwärzten Wasser. Einer muß den anderen halten, damit sie vom Strudel nicht umgerissen werden.

Mehr unter als über dem Wasser arbeiten die Leute, um die Verstopfungen in den Saugestutzen und Bilgen zu entfernen. Mit eisernen Fäusten müssen sie zugreifen, nicht nur mit Picken und Spaten, sondern auch mit den bloßen Fingern den steinharten, festgebakenen Kohlenstaub herauskratzen.

Ständig steigt das Wasser. Stunde um Stunde verrinnt. Immer schwerer wird der „Wolf“. — Soll das das Ende sein? Draußen heult der Sturm weiter. —

Zehn Stunden sind bereits verstrichen, seit die Pumpen still stehen, das bedeutet vierhundert Tonnen Wasser im Raum! —

Die große Lenzpumpe ist repariert. Endlich scheinen auch die Saugestutzen rein zu sein. Langsam fängt die Pumpe an zu arbeiten, es gurgelt und saugt schlürfend, dann immer stärker. Jetzt stampft die Pumpe wieder mit voller Kraft — langsam sinkt das Wasser im Schiff.

Sechsbunddreißig Stunden hat dieser grausige Drtan getobt, mit knapper Not ist der „Wolf“ ihm entronnen. —

Immer weiter nordwärts dampfend, nähert sich der „Wolf“ der Grönlandküste. Es scheint, als ob alle bösen Wassergeister es noch zu guter Letzt auf dieses wackere Schiff abgesehen hätten. Nicht genug an Gefahren und Strapazen scheint es überwunden zu haben. Ganz wie damals, bei der Ausfahrt vor der Dänemarkstraße, fährt auch jetzt wieder ein Minimum Karussell. Ununterbrochen tanzt es um den „Wolf“ herum. An Bord haben alle schon längst vergessen, wie eine glatte See ausieht. Schneetreiben und Hagelböen kommen noch hinzu.

Noch ein kurzes Zusammentreffen mit dem „Igoß Mendi“, der, weiter östlich steuernd, von der größten Wucht der Stürme verschont geblieben war. Warme Kleidung und Proviant wandern für die Besatzung und die Gefangenen hinüber, dann steuert der „Wolf“ in die Dänemarkstraße hinein. „Igoß Mendi“ soll hier zwei Tage warten und dann erst folgen.

Eisshollen treiben wieder entgegen, knirschend bahnt sich das Schiff einen Weg. Die Eisshollen nehmen ständig zu, ganze Eisblöcke schlagen krachend gegen die Bordwand. Schwerer und langsamer wird das Vordringen, dann steckt der „Wolf“ im Eise fest. Keine Möglichkeit durchzukommen, also zurück. Pechschwarz ist die Nacht.

Wie ein Lauffeuer verbreitet sich die Kunde durch das Schiff: „Kapitän Lominaga ist verschwunden.“ Bis in die verborgensten Winkel wird das ganze Schiff abgesucht, Kapitän Lominaga bleibt verschwunden. Ein Japaner meldet sich und erzählt, er hätte seinen Kapitän stundenlang an der Reling stehen sehen und unentwegt in das Wasser starren. Nun bestanden keine Zweifel mehr, daß er sich in die Fluten gestürzt hat. Ein aufgefundenener Brief brachte auch die Bestätigung. Er lautet:

„Die Übergabe meines Schiffes an den Feind, sowie das Elend, das ich durch mein Manöver über meine Besatzung und über meine Passagiere und deren Familien gebracht habe, zwingt mich, meinem Leben ein Ende zu machen. Ich wollte

schon vor langer Zeit diesen Schritt tun, aber ich habe so lange gewartet, bis Passagiere und Besatzung in Sicherheit waren. Ich weiß, daß ich dadurch meine Schuld nicht gutmachen kann, trotzdem muß es sein. Lominaga."

So starb dieser willensstarke Mann und Patriot. Sein Hab und Gut vermachte er seiner Besatzung.

Der „Wolf“ hat wieder den freien Djean erreicht und taucht im Schneegebirge unter. Sein Kurs muß ihn zwischen Island und den Faröer-Inseln durch die Blockadelinien der Heimat zuführen.

Wie mag es in der Heimat aussehen und wie in den Häusern derer, die ihre Männer und Söhne auf dem „Wolf“ wußten?

Als ein Jahr nach der Ausfahrt des „Wolf“ verstrichen war, wurde der Admiralstab in Berlin unruhig. Auf all die chiffrierten Funkprüche an ihn kam keine Antwort. Warum meldet sich der „Wolf“ nicht? Er müßte doch schon längst oben im Nordatlantik sein.

Auf die vielen Anfragen der Angehörigen konnte keine beruhigende Auskunft gegeben werden.

„Über den Aufenthalt des Hilfskreuzers „Wolf“ ist hier noch nichts bekannt“, lautet stets das Schreiben.

Die dunklen Nächte der Neumondzeit gehen vorüber. Noch immer kein Lebenszeichen vom „Wolf“. Da gibt auch der Admiralstab jede Hoffnung auf eine Rückkehr des Schiffes auf. Briefe werden versandt und in ihnen steht geschrieben:

„Mit der Rückkehr des Hilfskreuzers „Wolf“ kann nicht mehr gerechnet werden.“

Tiefe Trauer hält in vielen Familien Einzug. Nur die Mütter hoffen noch im stillen, sie geben die Hoffnung nicht auf, solange noch ein Schlimmer vorhanden ist. —

Eines Abends schreien die Verkäufer die Zeitungen aus: „Der „Wolf“ ist heimgekehrt! Der „Wolf“ ist da!“

Am 18. Februar stand ein namenloses, schwarzes Schiff vor der Minensperre und begehrte Einlaß. Zerbeult, zerschunden und

zerhaut sah es aus. Zum erstenmal seit fünfzehn Monaten rasselten die Anker in deutschen Grund. Es war die längste Seereise, die jemals ein Schiff, ohne einen Hafen anzulaufen und ohne fremde Hilfe gemacht hat. In 444 Tagen ist eine Strecke zurückgelegt worden, die dreimal den Erdball umspannen könnte. Über 300 000 Tonnen feindlichen Schiffesraum hat der „Wolf“ mit seinen Minen und Kanonen versenkt. In seinen Laderäumen bringt er noch Schätze im Werte von 40 Millionen Mark mit. —

Der Einmarsch der „Seewölfe“ in Berlin durch das Brandenburger Thor wird zu einem bejubelten Triumphzug. Nur vier Kameraden fehlten, die auf dem Grund des Indischen Ozeans ruhen. Und dann die Prisenbesatzung des „Igoß Wendi“, denn das Schiff hatte nicht die Heimat erreicht. In dichtem Nebel war es an der dänischen Küste bei Kap Skagen aufgelaufen, durch die Dänen aber wieder flott gemacht worden. Die Gefangenen kehrten in die Heimat zurück, während die deutsche Besatzung in Dänemark interniert wurde.



# Hilfskreuzer „Leopard“

Kommandant Fregattenkapitän v. Laffert

Der englische Dampfer „Darrowdale“, den der Hilfskreuzer „Möwe“ im Atlantischen Ozean als Prise aufgebracht hatte, war seinerzeit unter dem Kommando des Leutnants J. S. Badewitz, mit 400 Gefangenen an Bord, glücklich nach Swinemünde gekommen.

Er wurde zum Hilfskreuzer umgebaut und bekam den Namen „Leopard“. — Seine Bestückung bestand aus fünf 15cm und vier 8,8cm Geschützen; die Torpedoarmierung aus zwei 50cm Überwasserrohren mit zwölf Torpedos. So war er ähnlich wie der „Wolf“ hergerichtet, hatte aber keine Minen an Bord. Er war der letzte Hilfskreuzer, der gegen den Feind geschickt wurde.

Im März 1917 verließ der „Leopard“ voll Zuversicht und Entenbrang den Heimathafen, um, gleich der „Möwe“ und dem „Wolf“, die Blockade zu durchbrechen und in den Ozeanen Kaperkrieg zu führen.

Dann blieb das Schiff verschollen. Keine Nachricht von ihm oder über seine Enten kam zur Heimat. Das Schicksal des Schiffes blieb lange dunkel und unklar.

Erst später wurde aus englischen Quellen bekannt, daß der „Leopard“ kurz vor dem Durchbruch der letzten Blockadelinie zwischen Norwegen und Island von dem englischen Panzerkreuzer „Achilles“ und dem Hilfskreuzer „Dundee“ gestellt worden war.

Bis zum letzten Augenblick kämpften die Helden gegen diese erdrückende Übermacht. Dann versank der „Leopard“ mit

Wir stehen am 16. März 2 Uhr  
 Nachmittags zwischen Island und  
 Norwegen Gefecht 64° 50' Nord 10 West  
 Länge. Gefecht mit englischerem Drenge  
 Kämpfen für Ruhm und Ehre  
 Deutschlands. Einen letzten Blick  
 an unsere Angehörigen.

Albrecht Reich  
 27. März 5

Wilhelm Farch, Torpede-Maschinen  
 Kiel, Alsterstr. 69 bei Franke

Martin Schöter  
 Hannover  
 Berlin SO

27. März 5  
 Albrecht Reich  
 27. März 5

Moltmannstr. 68 Friedrich  
 Julia Horwahrde (Maschinen)  
 Kiel-Wik Hauptstr. Nr. 7  
 Ed Herrick (Maschinen)  
 Gammwörden St. Georg. 1. 1. 1. 1.  
 H. Bornemann (Maschinen)  
 Kiel Entwurfstr.

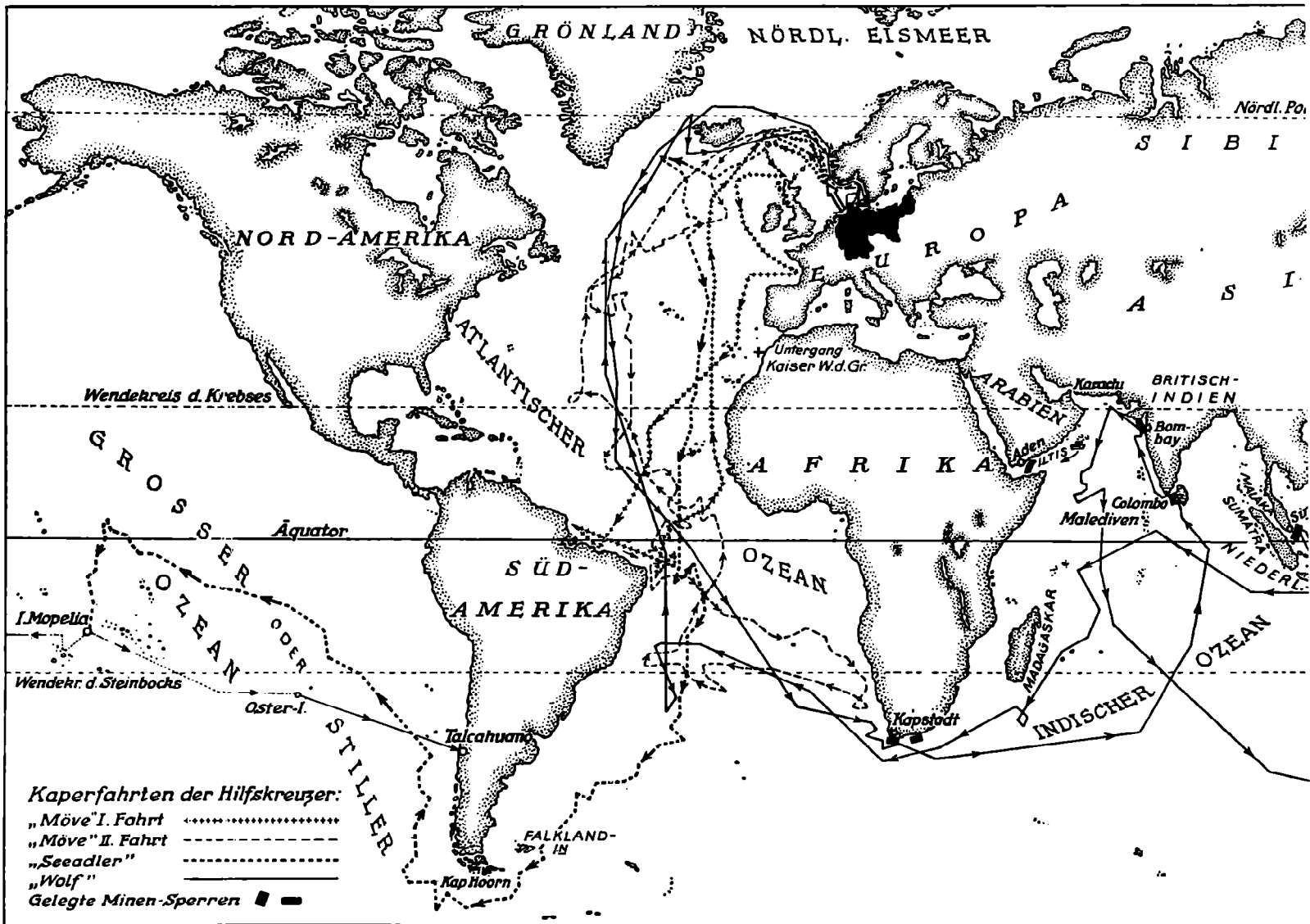
wehenden Flaggen in den Fluten. Mit ihm fand auch die gesamte Besatzung den Tod. Nicht ein Mann ist gerettet worden, der Nachricht von diesem ersten und letzten Kampf hätte geben können. Eins ist gewiß: sie haben ihre Pflicht erfüllt bis zur letzten Minute, bis zum letzten Mann. —

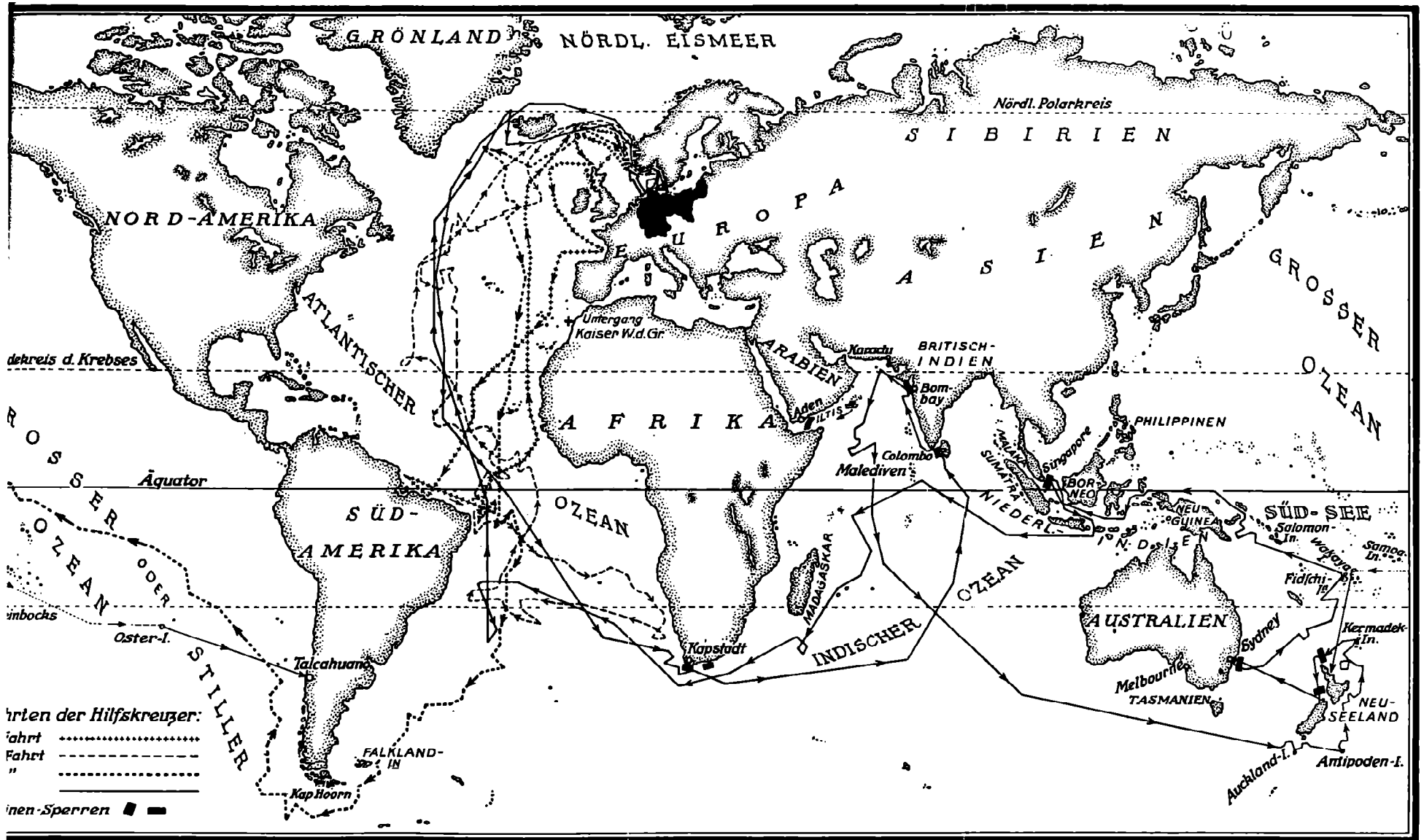
Die Zeit fließt dahin. Tag und Nacht gleiten die Wellen über das einsame Heldengrab. Sie tragen auf ihrem Rücken eine Flasche. Sie wird von manchem Sturm hin und hergeworfen, von Strömungen vorwärts getrieben. Jetzt ist diese Flasche schon dicht unter Norwegens Küste. Eine Welle hebt sie auf ihren Kamm und trägt sie an das Ufer. Ein Zettel liegt in der Flaschenpost, ein letztes Lebewohl an die Helmat, ein letzter Gruß der Besatzung des „Leopard“. Nur einige schlichte Worte, die Zeugnis ablegen von treuer Pflichterfüllung und Heldentod. Der Name dieses Schiffes und seiner heldenhaften Besatzung soll in Dankbarkeit im deutschen Volke unvergessen weiterleben.

# Inhalt

Zur Einführung .....	7
Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“ .....	13
Hilfskreuzer „Berlin“ .....	29
Hilfskreuzer „Meteor“ .....	42
Hilfskreuzer „Möwe“ .....	62
Hilfskreuzer „Gretf“ .....	105
Hilfskreuzer „Seeadler“ .....	113
Hilfskreuzer „Wolf“ .....	168
Hilfskreuzer „Leopard“ .....	228

★





Arten der Hilfskreuzer:  
 Fahrt .....  
 Fahrt - - - - -  
 " - - - - -  
 " - - - - -  
 inen-Sperrren ■ ■