

# Nus See unbesiegt



2

J. S. Lehmanns Verlag - München

**DISCARDED**  
BOISE STATE UNIVERSITY  
ALBERTSONS LIBRARY









Kapit.-Ltn. Hermann Gercke  
Udm.-Stabsoffiz. des detach.  
Admirals, „U. 154“ Komdt.



Kapitän z. S. Fritz Reiß  
Kommandant  
S. M. S. „Wiesbaden“



Kapitän z. S.  
Wilhelm Bunnemann  
Kommandant S. M. S.  
„Prinz Adalbert“



Kontreadmiral Ehler Behring  
Detachierter Admiral der Ostsee-  
I. Mar.-Brigade



Kapitänlt. Freiherr v. Sicks  
Kommandt. eines türkischen  
Torpedoboots und „U. 59“



Kapitänleutnant  
Diethrich Röder v. Diersburg  
Komdt. Torpedoboot „S. 66“



Marine-Stabsingen. Felix Schönmuß  
Leitd. Ingenieur S. M. S. „Pommern“

# Auf See unbesiegt

Erlebnisse im Seekrieg  
erzählt von Mitkämpfern

Herausgegeben von  
Eberhard von Mantey  
Vizeadmiral a. D.

Zweiter Band

Mit 29 Bildern gefallener Helden



---

J. F. Lehmanns Verlag, München

1922

Urheber und Verleger behalten sich alle Rechte,  
insbesondere das der Übersetzung vor.  
Copyright 1922. J. F. Lehmann, München.



## Vorwort.

Der zweite Band „Auf See unbefiegt“ bildet eine Fortsetzung und Ergänzung des ersten Bandes, so daß beide zusammen wohl geeignet sind, einen Überblick über die wichtigsten Kriegereignisse des großen Seekrieges 1914—1918 zu geben. — Allerdings sind in den beiden Bänden solche Leistungen nicht aufgenommen worden, die durch besondere Bücher schon einem größeren Leserkreis bekannt wurden. — Hierzu rechnen beispielsweise Graf Luckner, Seeadler — v. Müller, Emden — v. Mücke, Alysha — Graf Dohna, Möwe — Nerger, Wolf — Spindler, Das geheimnisvolle Schiff — König, U=Deutschland — Pochhammer, Mit Graf Spee — Frhr. Treusch v. Buttlar, Luftschiffahrten und manche andere. — Offiziere und Mannschaften dieser Schiffe haben diese siegreich über See geführt und haben Großes geleistet, ihrer sei daher an dieser Stelle besonders gedacht.

Trotzdem versucht worden ist, in den beiden Bänden „Auf See unbefiegt“ nach Möglichkeit allen See- und Marine-Land-Streitkräften gerecht zu werden — neben der Kaiserlich deutschen Marine sind in diesem zweiten Bande auch österreich-ungarische Kameraden und brave Führer deutscher Handelsschiffe zu Worte gekommen —, so muß leider zugegeben werden, daß viele bedeutende Leistungen nicht geschildert werden konnten. Zum Teil wurden sie zurückgestellt, weil namentlich bei den Schluszkämpfen von Schiffen und bei bestimmten Gefechtslagen eine große Ähnlichkeit mit bereits geschilderten Vorgängen bestand, zum Teil fehlten aber auch die Mitarbeiter, denn es sollte in erster Linie nur Selbsterlebtes geschildert werden. Viele, die unserm deutschen Volke ein leuchtendes Beispiel gaben, die es selbst erfahren haben, wie es da draußen auf der See in Kriegswache und Gefecht, unter der See, zwischen Netzen und Minen, über der See im Luftkampf gewesen ist, deren Mund ist stumm geworden, und doch „raunen und rauschen und donnern die Wogen“ demjenigen, der ihre Sprache versteht, zu, daß deutsche Helden auf allen Meeren bis zum letzten Atemzuge die Treue gehalten haben. Diese ruhen nun aus von ihrer Arbeit; tief unten auf dem Meeresgrunde schlafen sie, und die blaue See, die diese Helden so liebten, hat sie bis zur Ewigkeit gebettet.

Was könnte wohl ein jeder Mann der Besatzung von der „Scharnhorst“ erzählen, die als Admiralschiff des Kreuzergeschwaders mit ihrem tapferen Grafen Spee und der ganzen Besatzung mit wehender Flagge auf den Feind zu dampfend, bei den Falklands-Inseln in die Tiefe sank. Was würde wohl einer der Leute des „Leopard“ berichten über die letzten Stunden dieses Hilfskreuzers, dessen Name fast niemand in unserm Volke kennt, der unter dem Korvettenkapitän v. Laffert im März 1917 beim Durchbruch aus der Heimat in der Nordsee kämpfend unterging. — Kein Überlebender gibt Kunde. — Wie viele U-Boote sind siegesfroh ausgefahren und niemand weiß, wo sie geblieben sind, wo und wie ihr letzter Kampf gewesen ist.

„Vorbei das Gefecht, die Sonne verloht,  
 Vielhundert starben den Heldentod,  
 Vielhundert bluteten standhaft und still,  
 Weil trutzige Kampflust nicht weichen will.“

Möge auch dieser neue Band dazu beitragen, dem deutschen Volke und vor allen Dingen der Jugend zu zeigen, daß Gehorsam und Ordnung, Ehre und Pflicht, Gottesfurcht und Vaterlandsliebe, Treue bis in den Tod Güter sind, die höher bewertet werden müssen, als Vergnügen und Eitelkeit, als Eigennutz und Selbstsucht, als das jämmerliche Jagen nach Geld und irdischen Gütern. —

Viele tapfere Männer haben in den beiden Bänden „Auf See unbeseigt“ uns vom Kämpfen, Siegen und Sterben gesprochen und von zahlreichen Kameraden aller Dienstgrade, die mit ihnen stritten und litten, erzählt, alle diese haben einen festen Glauben an unser Volk gehabt. Wer geblieben ist, der ist mit dieser gläubigen Zuversicht gestorben, wer überlebend ist, hat den Glauben auch heute noch nicht verloren. — So soll denn der Glaube dieser Männer, der Toten wie der Lebenden, ausstrahlen über unser Volk — der Glaube an uns selbst, der Glaube an deutsche Kraft, der Glaube an unsern Herrgott — ein Glaube so stark, daß er Berge versetzt.

„Es fallen die Freunde —  
 Es stirbt ein jeder der Menschen.  
 Eines weiß ich, das nimmer stirbt  
 Des Menschen Tat,  
 Der Großes geleistet im Leben.“

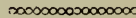
(Aus der Edda.)

**Eberhard von Manteuf.**

## I n h a l t.

Vorwort . . . . .	3
Kriegsgedanken einer deutschen Frau. Von Alice Ziegner . . . . .	7
Der erste Waffengang („Königin Luise“, 5. August 1914). Von Korvettenkapitän Gadow, damals I. Offizier des Schiffes . . . . .	9
Der Untergang der „Mainz“ am 28. August 1914. Von Kapitänleutnant a. D. von Tirpitz, damals Wachoffizier an Bord S. M. S. „Mainz“ . . . . .	18
Eine U-Bootsfalle. Von Oberleutnant z. S. Ziegner, damals Wachhabender auf „U 93“. — Unter See. Gedicht von seiner Mutter . . . . .	26
Donaukämpfe. I. Der Savedurchbruch. II. Der Untergang der alten „Temes“. Von K. u. K. Linienschiffskapitän d. R. Olaf Wulff . . . . .	57
Kriegsfahrten mit dem Hilfspfiff „Baden“. Von dem Schiffsführer Kapitän Rolin . . . . .	45
Weddigens erster Sieg mit „U 9“. Von Marine-Oberingenieur K. Schön, damals leitender Ingenieur an Bord „U 9“ . . . . .	54
S. M. Schiffe „Goeben“ und „Breslau“ im letzten Kriegsjahr. Von Admiral von Rebeur-Paschwitz, damals Chef der Mittelmeerdivision . . . . .	58
Meine Erlebnisse als rechter Flügelmann der Westfront. — Helden. Von Chr. Einhard, Unteroffizier 2. Ers.-See-Batl. Nr. 1 . . . . .	70
Minensuchfahrten in der Nordsee. 1. Seegefecht bei Helgoland am 28. August 1914. — 2. Die ersten englischen Minen in der deutschen Bucht. — 3. Seegefecht der 5. Minensuchhalbflottille am 17. August 1917. — 4. Eine Sturmfahrt. — 5. Eine schwere Nacht. Von Korvettenkapitän Eberhard Wolfram, im Kriege Chef der III. Minensuchflottille . . . . .	75
Fliegererlebnisse aus der Nordsee. 1. G-Vögel. — 2. Der 17. Juli 1918. Von Dr. Fritz Müller, Oberleutnant d. Res.-Matr.-Art. . . . .	89
Die Todesfahrt der VII. Torpedoboots halbflottille (Thiele). Von Franz Guilleaume, damals auf „S 119“ . . . . .	96
Mit „UC 67“ im Mittelmeer. Vom damaligen Kommandanten Kapitänleutnant Karl Neumann . . . . .	107
Der letzte Kampf S. M. S. „Blücher“. Von Kapitänleutnant a. D. Kurt Gebeschus, damals f. T.-Offizier des Schiffes . . . . .	116
Österreichische Kreuzer in der Otrantostraße. Von Kontreadmiral E. Heyßler, damals Kommandant des Kreuzers „Helgoland“ . . . . .	128
Schicksal eines deutschen Dampfers während der Kriegszeit. Von Kapitän Johannes Nauß, Führer des Dampfers „Goettingen“ . . . . .	137
Der Endkampf S. M. S. „Ariadne“. Vom derzeitigen Kommandanten, jetzigen Kontreadmiral a. D. Seebohm . . . . .	146
Hier ist doch wenigstens noch was los! Ein Ostsee-Erlebnis. Von Vizeadmiral a. D. Michelsen, damals Kommandant S. M. S. „Prinz Adalbert“ . . . . .	156
Letzte Fahrt des Bootes „U 153“. Von Matrose Fränzel . . . . .	165
Meine Erinnerungen an Graf Spee und sein Geschwader. Von Kapitän Lenß, Führer des Dampfers „Seydlitz“ . . . . .	172

Vorstoß der Flottille Heinecke in die Straße Dover—Calais, 14./15. Februar 1918. Von Oberleutnant z. See f. Ruge, damals Artillerieoffizier auf „B 110“ . . . . .	177
Im Schwarzen Meer. 1918. Von Korvettenkapitän Albert von Goessel, damals 1. Adjutant der Marine-Abteilung Konstanz . . . . .	186
Die brave alte „Augsburg“. Von Korvettenkapitän Werner Grass- mann, damals Artillerieoffizier an Bord S. M. S. „Augsburg“ . . . . .	195
Kriegsjanitätsdienst. Auf meinem Lazarettschiff. Von Marine- Generaloberarzt a. D. Prof. Dr. zur Verth, Reg.-Med.-Rat . . . . .	206
— Feldlazarett in Flandern. Von Marine-Generalarzt Dr. Schepers Im Kriege rings um die Erde. Von Kapitän Conrad Sörensen, Führers des Dampfers „Marie“ . . . . .	212 219
Ostlandfahrt! Von Oberleutnant (J.) d. R. Peter Lorenz, damals Wachingenieur an Bord S. M. S. „Bayern“ . . . . .	235
Meine erste Kriegsfahrt nach Odessa. Türkische Philosophie. — Die Vernichtung von „Donez“ und „Kubanek“. Von Korvettenkapitän a. D. Dr. Rudolf Girkle, damals Kommandant des türkischen Torpedo- bootes „Muavenet“ . . . . .	243
Transport und Landung zur Eroberung der baltischen Inseln. Von Korvettenkapitän a. D. Bruno Glüer, damals Grup- penführer und I. Adjutant der Transportflotte . . . . .	251
Der Durchbruch des Hilfskreuzers „Berlin“. Von Kontreadmiral Pfundheller, damals Kommandant der „Berlin“ . . . . .	262
Mit „V 99“ und „V 100“ im Rigaischen Busen. Von Korvettenkapitän August Clausen, damals Kommandant von „V 99“ . . . . .	277
Bei Gibraltar. Von Dr. Fritz Eichholz, damals auf „U 151“ S. M. S. „Regensburg“ beim letzten Flottenvorstoß (23.—25. April 1918). Von Oberleutnant z. S. Fritz Otto Busch . . . . .	284 288
Weihnachten in Scapa Flow. Von Oberleutnant z. S. f. Ruge (4. Corp- halbflottille) . . . . .	299



## Kriegsgedanken einer deutschen Frau.

Von Alice Siegener.

Im Buch der Bücher steht geschrieben:  
Du Menschenkind sollst Deine Feinde lieben  
Und sollst für Schandtath nicht Vergeltung üben —

Herrgott, hier stehen wir vor Deinem Throne,  
Und geht es auch um Deine ew'ge Krone  
Herrgott, wir können nicht!

Du selber liehst uns uns'res Deutschtums Gaben,  
Kraft, Ehre, Stolz und Mut,  
Du kannst nicht woll'n, daß wir dies Pfand vergraben,  
Solang der Feinde Raubgünst nicht ruht.  
Wir wollen lieben uns're deutsche Erde,  
Haus, Hof und Weib und Kind,  
Wir wollen kämpfen mit dem blanken Schwerte  
Für diese Güter, die uns heilig sind.  
Und stieg der Sieg uns auf aus Todesgründen,  
Dann woll'n wir jubelnd Deinen Ruhm verkünden,  
Du Gott der eisenharten Pflicht,  
Dann woll'n wir helfen, lindern, Großmut üben,  
Dann woll'n wir die geschlag'nen Feinde lieben —  
Doch jetzt, Herrgott, wir können nicht!





## Der erste Waffengang.

(„Königin Luise“, 5. August 1914.)

Von Korvettenkapitän Gadow,  
damals 1. Offizier des Schiffes.

Die kleine Episode, welche unsern Hilfsdampfer mit Minen beladen an die feindliche Küste führte und für uns mit Untergang, Tod oder Gefangenschaft, für den Feind mit dem Verlust des Kreuzers „Amphion“ und nahezu eines Duzend anderer Schiffe endigte, steht bescheiden beiseite neben dem Glanze jahrelangen Heldentums im U-Boot oder wo es sonst war und großer Schlacht-tage, an deren Ausgang Völkerschicksale hingen.

Für die Kaiserliche Marine und die Geschichte des Seekriegs bleibt die erste Waffentat, die Deutsche und Engländer im Kampf einander gegenüberstellte, der Auftakt zur gewaltigen Symphonie des Seekriegs, und ich darf aus der Erinnerung versichern, daß das Bewußtsein dieses großen und für den Geist unserer Marine bedeutungsvollen Moments sehr lebendig in uns war und unsere Handlungen leitete vom ersten Schuß bis zu dem Augenblick, da die blaue See sich über einer brennenden Hölle schloß. Und wie wir es gehofft hatten, so kam es: Laut war der Widerhall des ersten Seekampfes im Herzen des deutschen Volkes und der Marine, unsere Toten sind nicht umsonst gefallen.

Für mich begann die Mobilmachung mit der Unkenntnis meines kürzlich geänderten Kommandos. Telegramme führten nicht zum Ziel, also fuhr ich am 31. Juli 1914 mit meinem Burschen vom Minenversuchskommando in Kiel nach Wilhelmshaven, um Order zu erbitten. Dort hieß es am nächsten Tage: „Sie sind 1. Offizier des Minendampfers ‚Königin Luise‘. Bitte einsteigen!“ Draußen vor der Tür angestrengtes Grübeln: was ist das für ein Schiff, „Königin Luise“? Unbestimmtes Gefühl: das muß ein Helgoland-Dampfer sein, den man also in zweifelhaften Fällen auf der Elbe suchen muß. Also auf nach Cuxhaven! Dort die Mitteilung: Das Schiff war hier, hat Minen geladen und ist nach Hamburg hinaufgegangen, um Materialien zu nehmen. — Also gut, hier muß sie auf dem Rückweg vorbeikommen, es heißt also, nicht von der Pier weichen und sie abfangen. Nachts endlich Topplaternenanrufe von meinem Vertrauensmann, dem Signalmat auf dem dort liegenden „Alba-

troß“ an ein vorbeifahrendes Fahrzeug, und prompte Erwiderung. Hurra, sie ist gefunden, dreht bei und ersucht mich, mit eigenem Boot an Bord zu kommen. Sehr gern, selbstverständlich! Ich habe grundsächlich ein eigenes Boot im Koffer. Guter Rat ist teuer, da anscheinend die ganze Marine als erste Kriegshandlung sich aller Boote entledigt hat und bereit scheint, auf diese weichliche Friedenseinrichtung für die nächsten Jahre zu verzichten. Aber da liegen ja Seeschlepper unter Dampf, also an Bord „Fairplay Fiev“, oder wie er hieß, gegangen, unwilliges Grunzen seinerseits, ernste Vorhaltungen meinerseits: „Das Vaterland ruft,“ endlich erwacht er zum Leben, und fährt mit seinen 800 Pferdestärken standesgemäßes Routineboot für uns beide. Draußen wartet die „Königin Luise“, wir steigen ein, der erste Eindruck etwas wirr: Kohlensäcke, Smyrna-teppiche und Hängematten einigermaßen vermischt, Meldung beim Kommandanten, Korvettenkapitän Biermann, einem alten Freunde und Vorgesetzten, Händedrucke mit den anderen Herren, Oberleutnant z. S. Claussen, Torpederleutnant Detleffen, ebenfalls wohlbekannt, dazu die braven Offiziere der Hapag, Kapitän Fölser und I. Offizier Bothmann und Oberassistenzarzt d. R. Dr. Altmanns. Nun ging es die Elbe abwärts, um in Wilhelmshaven noch zwei 8,8 cm-Geschütze einzubauen und uns verwendungsbereit bei der Flotte zu melden. Am 3. August wurde dann auf der Jade die notwendigste Rolleneinteilung festgelegt, Quartiere verteilt, Waffen gemustert und die Mineneinrichtung exerziermäßig probiert. Nachmittags dann eingelaufen, letzte Kommandierte kamen an Bord, darunter Zahlmeister Thomé, jung befördert und adrett im neuen Rock. Die letzte Post ging von Bord, Kohlen kamen längsseit und ein Baumeister erbot sich zum Einbau der beiden Geschütze. Leider drängte die Flotte jedoch zum Auslaufen, so verzichteten wir auf die beiden 8,8 cm, quälten mühsam die letzten Säcke Kohlen in die vollen Bunker und legten im Dunkel der Nacht wieder ab. Die Leute waren jetzt völlig erschöpft und schliefen wo sie lagen. Vormittags wurde der Kommandant aufs Flaggsschiff beordert. Dort hieß es: „Die Kriegserklärung Englands steht nahe bevor, wir wollen nach ihrem Eintreffen sofort Minen an die Küste legen. Aussicht auf Rückkehr leider ‚freibleibend‘, trauen Sie sich das zu?“ Antwort: „Selbstverständlich, bitte aber Freiheit für die Durchführung.“ Diese wurde zugesagt und weiter ging es nach der Ems, um unter Borkum bis zum Marschbefehl zu ankern. Es war der 4. August nachmittags.

Inzwischen durchforschte ich als I. Offizier das Schiff. Die Mineneinrichtung war tadellos, die Minen in Ordnung und das Ganze nebst Personal unter dem bewährten Torpederoffizier in der besten Obhut. Die Artillerie beschränkte sich leider infolge des Ausfalls jener „schweren“ Stücke auf zwei 3,7-cm-Revolverkanonen, reizende kleine Waffen, die einer gutmütigeren Epoche des Seekriegs ent-



stammten und in England als pop-guns, bei den Franzosen aber als pom-poms bezeichnet werden. Wohl niemand, der früher mit ihnen hantiert hat, vergißt den spannenden Moment, wo der Daumen der rechten Hand beim Herumgehen der Kurbel gegen einen Riegel stößt und nun gleich, im nächsten Moment, der mörderische Schuß fallen muß! Na, immerhin, auch sie wurden gebührend geprüft, Geschützmannschaften eingeteilt, den übrigen Mannschaften Gewehre und Munition ausgegeben und ein kurzes Schießen gegen schwimmende Fässer veranstaltet, zum Entsetzen der militärischen Besatzung von Borkum. Das Maschinenpersonal hatte sich inzwischen tüchtig mit der Anlage vertraut gemacht. Der leitende Ingenieur der Hapag, Tappe, uns eine vorzügliche Hilfe, war an Bord geblieben und gleich den beiden anderen Herren als Hilfsoffizier, alles liebe Kameraden, eingestellt. Stamintheizer waren gleichfalls da, das Marinepersonal studierte mit Feuereifer die neuartige Anlage. Im Heck der große Speisesalon. Empiremöbel, dicke Teppiche, teilweise aufgerollt, seidene Vorhänge, Ölgemälde, dazwischen die Hängematten, mit dem Kopfende an der Bordwand aufgehängt. Ungeheure Schätze von Tafelgerät, Porzellan und Metall, Vorräte, um 1000 Passagiere von Hamburg bis Westerland und zurück à la carte zu ernähren! „Um Gottes willen, Bottler, was machen wir bloß mit den Sachen?“ Der ist auch etwas ratlos,

„denn in seiner Kasuistik  
steht der Fall nicht aufgezeichnet,“

aber schließlich: der Frischproviand wird schon geschafft werden und das andere, darunter 2000 Dosen Hummer, „werden wir ja sehen“. Dann das Promenadendeck mit seinen Glasgalerien, Korkwesten und Deckstühlen, das kann gut werden im Gefecht. Das beste waren noch die 6 Boote, tadellose seefeste Kutter. Sie werden aus- und eingeschwungen und klar gepfiffen. Alles klappt, und befriedigt geht es zum letzten Abendessen, im Rauchsalon, unter den Augen eines lebensgroßen Gemäldes der schönen Patentkönigin.

Um 10 Uhr nachts seeklar. Eine wundervolle Vollmondnacht über der Emsmündung, ein deutsches Torpedoboot dreht heran. Mützen werden schweigend geschwenkt. Die letzte Fahrt beginnt. Die Vorahnung starker Ereignisse legt sich beruhigend auf die seit vier Tagen gepeitschten Nerven. Die Heimat versinkt, der Leuchtturm von Borkum spendet seine letzten Grüße, dann schließt sich sein funkelndes Auge, und rauschend und leise vibrierend zieht das Schiff mit 18 Seemeilen Marschgeschwindigkeit der holländischen Küste zu, um unter ihrem Schutz den größeren Teil des Anmarsches zu vollenden, der auf 24 Stunden zu bemessen war. Unsere Überlegung war so gewesen: 1. Gefaßt werden wir auf jeden Fall. 2. Fahren wir nun bei Tage hier ab und versuchen bei Nacht herüber zu gelangen, so fassen sie uns schon weit vom Ziel an der

holländischen Küste ab. 3. fahren wir aber so wie jetzt, und gehen erst bei Tageslicht hinüber zur Themse, so kommen wir jedenfalls weiter, werden mit Anstand unsere Minen los und kommen sogar vielleicht (ganz leise gedacht) auch wieder zurück. Also jetzt los!

Die holländischen Inseln zogen vorüber; der Mond schien uns durch Wolken hindurch wandernd zu begleiten, sein Licht war uns nicht sehr erwünscht, man mußte uns meilenweit sehen. Aber was war da zu ändern? Lichter tauchten auf. Zwei Schiffe mit Dampfer- und Seitenlaternen, unregelmäßige Bewegungen, jedenfalls keine Handelsschiffe. Feindliche Kriesschiffe? Kaum, mit all den Lichtern? Also wohl Holländer. Die Silhouetten kommen im Passieren heraus und zeigen ein größeres Schiff, vielleicht einen Küstenpanzer und ein Torpedoboot. Letzteres hält auf uns zu und hängt sich zu unserem Verdruß im Kielwasser an. Was will der Mensch bloß? Schon funkelt seine Topplaterne, wer kann holländisch morsen? Der vielbewanderte Bothmann auf der Brücke entziffert „vermoedelijk“, das andere kann er nicht lesen. Na ja, heißt es, er will wohl saagen „vermutlich wissen Sie, daß Krieg ist?“ Was soll man auf solche sinnlose Frage antworten? Also nichts antworten! Nun kommt Leben in seinen Scheinwerfer, es zischt hinter der Blende. „Also, wenn der uns jetzt beleuchtet, kriegt er ein 3,7 cm in die Laterne! Furchtbar manchmal, diese Neutralen!“ — Mir ist heute noch unklar, was diese ungebetenen Aufmerksamkeiten sollten, für uns wäre es Schluß der Unternehmung gewesen, wenn er uns nicht bald verlassen hätte. Glücklicherweise wird es ihm zu langweilig und er dreht ab. Der Morgen graut, eine kurze Rast auf einer Bank des Bootsdecks muß die Nachtruhe ersetzen, dann kämpft die Sonne sich durch, und ein strahlender Augusttag liegt über der leichtbewegten See. — Ein Gedanke kommt uns: Das Schiff hat schwarzen Rumpf und gelbe Aufbauten: geben wir ihm nun noch schwarze Schornsteinkappen, dann sieht es aus wie die Hoel-Harwich-Dampfer. So saut Kapitän Fölser, der die Sache kennt. Gesagt, getan, bald sind die Schornsteine fertig, die Schiffsreinigung beginnt, und ein festliches Frühstück im Rauchsalon, das der köstlichen Vorräte würdig ist, beaninnt. Inzwischen sind die Minen fertig gemacht, die Zünder und Bleikappen eingesetzt, Tiefensteller auf 3 m eingestellt und alles zum Werfen vorbereitet. Munition und Gewehre liegen bereit, jetzt können „sie“ kommen. Der Kurs ist auf die Gewässer nördlich der Themse gerichtet.

Über der Schiffsbesatzung lag die Stille der Erwartung. Viele hatten wohl seit der Abreise von Hause — es waren meistens Reservisten — der Einkleidung und Einschiffung, und im ruhelosen Leben der ersten Tage kaum Zeit zur Besinnung gefunden. Der ungeheure Druck der großen politischen Ereignisse vereinte sich mit Trübel und Unruhe der nächsten körperlichen Umgebuna zu einer Art Benommenheit, die allerdings ruhiger Sicherheit wich, als die

militärischen Exerzitien, die Rollenübungen, das Wachegehen, den einzelnen wieder mit altvertrauten Dingen und Gedanken in Berührung brachte. Als alles fürs Gefecht durchprobiert war, ging eine merkbare Festigung durch die Stimmung. Vertrauen auf sich und die Vorgesetzten kam zum Ausdruck, der Kontakt war hergestellt. — Der Schiffsarzt hatte sich ganz achtern im Damensalon eingerichtet, er kramte schweigend mit seinem Krankenträger unter den Vorräten herum. Seine Gedanken waren bei seiner Familie in Hamburg, er glaubte nicht an ein Wiedersehen, tröstete sich aber damit, daß für sie gesorgt sei. — Ein Hauptkerl war der f. T. Maat Wild, brachte seine Station in kürzester Zeit in Ordnung und war überall auf dem Posten. Von ihm wird noch die Rede sein. Der junge Zahlmeister kämpfte noch mit der Schiffskasse und mit dem Problem der übermäßigen Vorräte, vor deren Verrechnung ihm graute, man durfte ihn nicht stören. Herr Tappe, der leitende Ingenieur von der Hapag, wieselte Treppen heraus und herunter, erklärte sich mit dem Marinepersonal, namentlich dem Obermaschinenisten und den beiden Oberapplikanten, die frisch von der Ingenieurschule kamen, zufrieden und zeigte Wege, wo es ein Glas Portwein gab. Auf der Brücke herrschte Frieden und gespannte Aufmerksamkeit.

Mittags gegen 1/2 12 Uhr geht es los. An der westlichen Kimm tauchen Fahrzeuge aus dem Dunst, ein größeres, viele kleinere, bald als ein Flottillenführer mit seinen Zerstörern erkannt. Lange kann es nicht mehr dauern, bis sie uns haben, also Zähne zusammen, Kurs auf die Stelle, wo die Minen hinsollen; das übrige wird sich finden. So geht es eine Weile mit höchster Geschwindigkeit, die Minen sind klar, jetzt ist die Grenze des Quadrats erreicht, von der die Wurferlaubnis der Flotte anfängt, noch einige Seemeilen hinein, atemlose Spannung. Da, jetzt haben sie uns! Der Kreuzer dreht auf uns zu, die Boote schwärmen aus und statt der langen Silhouetten erscheinen die schmalen Querschnitte der Zerstörer, mit hochaufgeworfener Bugwelle. Na, dann also in Gottesnamen. „Klar zum Minenwerfen.“ Ein ungeheures Getöse erhebt sich achtern. Krachend rollen die schweren Minen in den eisernen Geleisen dem Heck zu, auf die Kippbühne, um im Takt, alle 5 Sekunden, hintenüber zu sinken und zu verschwinden. Wie eine Perlenkette folgt eine der anderen, der Minenoffizier steht auf dem darüberliegenden Rudermaschinenhaus und kommandiert mit großer Ruhe; alles was Arme und Beine hat, schiebt und rangiert in den Geleisen mit, denn es darf niemals stocken und 200 Minen stehen bis weit ins Vorschiff hinein. Ich selbst und der gute Kapitän schieben mit, der Koch läßt sich unvorsichtig sehen und wird eingefangen. „Erst Minenlegen, dann Erbsensuppe!“ — Es ist nicht mehr viel aus der Erbsensuppe geworden. — Endlich fällt die letzte Mine, besorgte Blicke gleiten dem Kielwasser entlang, ob auch ein verräterischer Versager, ein „Oberflächenstand“ dabei ist. Aber alles ist in Ord-

nung, die Minen sind nach Vorschrift gesunken und stehen jetzt schon größtenteils auf der eingestellten Tiefe von 3 m unter Wasser und warten auf Beschäftigung. Das Schiff hat im Bogen gedreht, die Aufgabe ist soweit beendet, ein Kampf gegen diese Übermacht bietet keine Reize, also Kurs zurück nach der holländischen Küste. Kommen wir durch? Ein Blick nach dem Gegner sagt: Nein. Zwölf, Sechszehn, Achtzehn Zerstörer preschen in breiter Formation hinter uns her, einige in der Mitte, andere rechts und links, wie die Wölfe in Rudel. Es sind die Zerstörer der L-Klasse: Lance, Linnet, Lark, Landrail usw. In 20 Minuten werden sie auf Schußweite heran sein. Die Besatzung tritt an, ein Teil wird in die Bunker geschickt, denn die Maschine stöhnt schon nach Leuten, die Mehrzahl kommt auf das Promenadendeck, wo auch die „Geschütze“ stehen und „drohend“ nach achtern blicken. Die Munition ist klar, die Revolverkanonen auch, Toppsflaggen sind bereit, bis jetzt haben wir keine Flagge gesetzt. Eine englische Handelsflagge zu setzen, was unserer Verkleidung entsprochen hätte, dem widerstrebt das Gefühl. Kriegslisten wurden wohl erst später gelernt, als man sich mit der realen Praxis besser vertraut gemacht hatte. Der Friedenssoldat wird da immer zuerst zaghaft sein. — Ich gehe nochmal durchs Deck. Im Speisesalon nur zwei einsame Heizer der Freiwache, die den dicken Erbsen zusprechen. So nahe vor dem Gefecht ist es bei den meisten doch nichts mit dem Appetit. Ich selber fühle mich gegen sonst gehoben, aber auch nicht gerade hungrig. Natürlich wird geraucht, Kapitän Fölsler bittet mich dringend, die beiden letzten Minen, die da noch stehen, auch über Bord zu werfen. Ich lache: „Das sind ja Durchfahrtsbojen, die sehen bloß wie Minen aus“. Aber er schüttelt den Kopf, die Dinger sehen „schlecht“ aus. Noch zehn Minuten, noch fünf Minuten, eine Minute, dann die erste weiße Rauchwolke auf dem vordersten Boot, ein Heulen hoch übers Schiff, Einschlag weit vorm Bug. „Heiß die Flaggen!“ Schneeweiß mit dem schwarzen Kreuz und schwarz-weiß-rottem Eckfeld steigen die beiden Toppsflaggen und die Heckflagge empor. Der Tanz beginnt.

Während des nun folgenden Gefechtes stehen zwei der feindlichen Zerstörer in Rottenstaffel dauernd achteraus, während die übrigen seitwärts herausgehalten haben und erst später eingreifen. Ich sehe nach der Uhr: es ist 12.30 Uhr. Meine Leute stehen in zwei Gliedern und mit Gewehren. Die Revolverkanonen bekommen Feuererlaubnis. Ein scharfer kleiner Knall, noch einer, Aufsatz 3000 m, gespannte Aufmerksamkeit, ach du großer Gott, der Aufschlag ist nirgends zu sehen, auch die folgenden nicht. Eingabeln, Strichschießen, alle Tricks werden versucht, nichts zu machen. Die See vor und hinter den Booten ist durch das Kielwasser zu unruhig, und die Entfernung ist eben einfach zu weit zum Beobachten der kleinen „Bouletten“. Na, es hilft nichts, nehmen wir an, es sind

alles Treffer. (Tatsächlich hatten zwei Schuß getroffen, ihre Wirkung war Null.) Nun aber kracht es achtern im Heck, der erste feindliche Treffer sitzt im Lazarett. Arzt und Krankenträger liegen tot. Eine Anzahl von Leuten, zum Teil auch mit Pistolen, hat sich direkt am Heck eingeknistet, um von dort aus liegend zu feuern. Von ihnen nimmt der Tod schweren Zoll. Treffer auf Treffer schlägt unter ihnen ein. Die schweren Kippbühnen und Schienen fliegen verbogen und zerrissen umher, keiner von den Leuten achtern kommt mit dem Leben davon. Meinen Burschen, Welzin, einen sehr braven Kerl, sehe ich noch aufstehen und zurücktaumeln, er legt sich wieder hin und feuert, dann fällt er gleichfalls. Ich hatte vorher mit ihm verabredet, einer sollte dem andern helfen, und er sollte sich fünf Schritt von mir entfernt aufhalten. Aber er hat es wohl vergessen, schade, hier oben wäre er vielleicht durchgekommen. Wir andern stehen also auf dem Promenadendeck und feuern in Salven, die ich kommandiere. Die Disziplinaufstellung auf 2000 m gestellt und „Haltepunkt Oberkante Schornstein“. So geht es Salve um Salve, nichts besseres, um Ruhe und Disziplin zu halten. Nützen tut es natürlich nichts, d. h. einige Verwundete hatten wir ihnen doch beigebracht. (Der eine Zerstörererkommandant erkundigte sich später nach unseren Maschinengewehren.) Plötzlich Blitz und Schlag auch mitten unter uns. Ein Treffer saß im Bootsdauid und schlug ihn ab. Ich sehe mir das Loch an und erkenne die Spuren einer 10,2 cm Pulvergranate. Also mit der Hoffnung, daß sie bloß mit 7,4 cm schossen, ist es auch nichts. Der letzte Optimismus sagt: wenigstens keine Sprenggranate. In dem Augenblick kommt der F. T. Maat Wild zu mir heran: „Herr Kapitänleutnant, die Funkenstenge ist weg, soll ich rauf und eine neue Flagge anstecken?“ Ich sehe, daß noch zwei Flaggen wehen, und gebe ihm lieber ein Gewehr, mit dem er auf das Scheinwerferpodest zieht. Im nächsten Augenblick fliegt ihm dieses um die Ohren. Als sich der Rauch verzieht, winkt er triumphierend: „Hier kommt kein zweiter Treffer her!“ Ganz falsch geraten, schon der nächste sitzt an derselben Stelle und räumt den Rest seines Stützpunktes ab. Unverzag kommt er aufs Bootsdeck herauf und schließt sich an. —

Die Leute sind famos, stehen wie die Mauern. Keine Miene verzieht sich. Lücken werden sofort geschlossen. Ein Mann treibt schwimmend vorbei, vorn über Bord gefallen? An „Retten“ nicht zu denken. (Er wurde von einem holländischen Dampfer aufgefischt und kam heil nach Deutschland.)

Einen Torpedermaat schicke ich in die Maschine, er soll nachsehen, ob die Ventile geöffnet sind und das Wasser steigt. Der Befehl dazu ist mit dem ersten feindlichen Treffer von der Brücke hintergegeben. Die Antwort kommt: „Maschinenräume sind bald voll.“ Na, Gott sei Dank, solange müssen wir noch aushalten, bis der Kasten in Ehren versinkt. Oberleutnant 3. S. Claussen kommt

von vorne, soll nachsehen, wie es bei uns steht. Eine Granate schlägt in den Kutter, von unten her ihm direkt in den Leib. Er fällt aufs Gesicht, Hände in den Taschen, steif. Unsere Reihen werden dünner, die Munition wird auch knapp. Die Revolverkanonen sind schon längst stumm, die eine klemmt, die andere ist zerschossen. Ein Obermatrose versucht noch einmal sein Heil mit der ersteren, mit den klassischen Worten: „Laß mich auch mal, ich bin auch mal durch den Revolverkanonentkursus gefallen.“ Aber es ist vorbei. Jetzt ist die Munition zu Ende, Zweck hat es ja auch nicht mehr, die Flaggen wehen, das ist heute das Einzige, worauf es ankommt. Das Schiff holt langsam über, ich gehe auf die Brücke und finde den Kommandant im weißen, blutbespritzten Jackett. Er schimpft auf die Engländer: „Sehen Sie doch bloß die Kerls, schießen immer noch in dieses Wrack hinein.“ Allerdings, schön war es nicht gerade. Sie entschuldigten sich nachher damit, daß die Flaggen noch geweht hätten. Vielleicht spielte auch das infame Preisgeld eine Rolle, dieser Schandfleck der englischen Tradition. Im übrigen lagen sie jetzt rund um uns her und feuerten mit Lydditgranaten in uns hinein. Unser Schiff lief im Kreise, die Schrauben gingen etwa noch 3 sm Fahrt. Das Ende kam näher.

Auf dem Achterdeck brannte es jetzt unter der Munition. Knall auf Knall flogen die Patronen in die Luft, aus dem unteren Deck drang dichter Rauch, Verwüstung, Stöhnen und Tod überall. Wie durch ein Wunder kam man sich dem Tode entgangen vor. Ein Kraker im Gesicht, sonst völlig heil. Die Überlebenden zog es zueinander, der Wille zur Selbsterhaltung erwachte. Jetzt brannte es auch vorne, das Schiff krängte schneller nach Backbord, es wird Zeit zum Aussteigen. Ein Händedruck mit meinem Kommandanten Biermann, dann überlegen wir uns: besser nach achtern gehen, dort kommt man beim Kentern am besten frei. Also auf durchs Promenadendeck! Und nun kam die schwerste Nervenbelastung des Tages. Im Promenadendeck war alles in Trümmern; Glasscherben, zerrissene Eisenschienen, Schwimmwesten und Deckstühle versperrten den Weg, der Fuß glitt aus auf dem 40 Grad schrägen Boden, die Hände wurden zerschnitten, dazu das scheußliche Gefühl: „Gleich kippt er um, und dann sitzt du doch noch drin.“ Wie wir nach achtern durchgekommen sind, weiß ich nicht mehr, dann aber war ich beinahe fertig mit den Nerven. Ich setze mich auf das Heckgeländer, das Wasser steigt mir unter die Arme, Leichen treiben auf und stoßen mich an, jetzt kentert er langsam, ich schwimme auf und bleibe zurück, da tut sich vor meinen Augen eine Klappe in der Bordwand auf, sechs weitere Überlebende steigen heraus, klettern herum auf der Bordwand und stehen endlich auf dem Kiel, bis die Luft entwichen ist, und mit leisem Geräusch sinkt das Wrack in die Tiefe. Drei brausende Hurras ringen sich los aus unseren Kehlen, die Ehre des Tages ist gerettet!

So schwammen wir etwa 50—60 Mann eine Zeitlang, eine halbe Stunde? Dreiviertel? Der Feind setzte Boote aus. Rundumher wurde es stiller, mancher Mund schloß sich, der Kopf sank vornüber. Die Retter beeilten sich. Der nächste Zerstörer lag zu luwärts und trieb auf mich zu, die Kräfte ließen etwas nach, ich schwamm aus und hielt auf ihn zu. Ein Krampf pochte, die Lider sanken ein wenig, jetzt war das Boot ganz nahe, aufmunternde Stimmen riefen durcheinander: „Keep it up, steady, old man! buck up!“ Eine Wurfleine flog, mit fürsorglichem Paalsteek daran, kräftige Arme zogen nach oben, da stand man unter gezückten Revolvern und Entermessern, flinke Hände tasteten nach verborgenem Mordinstrument, der Blick streifte fremdartige Umgebung: ein 10,2 cm „halbautomatisch“, gelbe Granaten und Seidenkartuschen; dann kam der Kommandant, mit ausgestreckter Hand: „I am sorry!“ „Keine Ursache.“ (Es lebe die gute Erziehung.) „Will you give your parole not to act against the safety of my boat?“ Kurzes Besinnen: „For the time being, yes.“ „Bitte, hier ist meine Kammer, dies ist mein Bursche.“ Unten war es friedlich, hohe Koje, Schreibtisch, Kamin, eine Wanne unter Deck aufgefangen. Herunter mit dem nassen Zeug, ein reines Pyjama winkte („Krepp“, sagte das Unterbewußtsein), dann streckte der Körper sich müde im Bett. Ein Schritt kam die steile Treppe herab, erfahrene Finger suchten den Puls. „Are you hurt?“ „No!“ „Why did you not strike your colours?“ „We never do, doctor.“ „Shake hands!“ Geschicht. „You are heroes, every one of you!“ „Sehr liebenswürdig.“ „Good night!“ „Goo — n . . .“ —

Ein kleiner Midshipman bringt mich abends in Harwich an Land. Er ist sehr stolz und läßt durchblicken, daß er die Artillerie gegen uns geleitet habe, und was ich von seinem Schießen gehalten hätte? — Hm. Ich sehe ihn von der Seite an und sage dann langsam dem Sinne nach: „Das Einschießen war mäßig, das Wirkungsschießen besser.“ Er ist zufrieden. — Ein Eisentor geht auf und schließt sich krachend hinter dem deutschen Gefangenen. Vier Jahre Gefängnis beginnen. —



## Der Untergang der „Mainz“

am 28. August 1914.

Von Kapitänleutnant a. D. v. Tirpitz,  
damals Wachoffizier an Bord S. M. S. „Mainz“.

Zum achten Male (1922) jährt sich der Tag, der den Verlauf meines Lebens wie mit einem Arthieb unterbrochen hat. Nicht ohne Wehe denke ich an ihn zurück, denn viele liebe Kameraden sah ich zum letztenmal —, jedoch auch nicht ohne Stolz. — Es war am 28. August 1914: Wir lagen mit unserem kleinen Kreuzer „Mainz“ auf Borkum-Reede. Seit zwei Tagen hatten wir S. M. S. „Kolberg“ auf diesem Posten abgelöst. Es sollte auf Befehl des Flottenchefs stets ein kleiner Kreuzer in der Emsmündung liegen. Wir waren seit unserem Auslaufen aus dem majestätischen Sognefjord an jenem erregten Juliabend noch nicht wieder zur Ruhe gekommen. Nachdem unsere mobilmachungsmäßige Ausrüstung in Wilhelmshaven beendet war, befanden wir uns entweder um Helgoland auf Vorposten oder wir nahmen Kohlen.

Ich hatte Mittelwache gehabt. Um 1/2 8 Uhr morgens wurde ich durch meinen Burschen geweckt: „Herr Oberleutnant, wir gehen wahrscheinlich in See.“ Dieses „wahrscheinlich“ war für mich noch kein Grund, sofort aufzustehen. Da kam aber unser f. T.-Offizier, ohne anzuklopfen, in erregter Stimmung in meine Kammer und sagte: „Tirpitz, heute gehts los, die Engländer sind bei Helgoland. Heute kommt die große Seeschlacht!“ Ich flog aus der Koje und machte mich in wenigen Minuten klar. Sofort sollte es jedoch nicht losgehen. Während des Morgenkaffees wurde eifrig die Lage besprochen, so weit sie uns aus den Erzählungen des f. T.-Offiziers bekannt war. Viel war nicht durchgesichert; denn der Kommandant hatte strengen Befehl erlassen, daß die Funkprüche als militärische Geheimnisse zu behandeln seien. Bisher war es nämlich so gewesen, daß die Funkprüche, mochten sie vom Admiralstab oder sonst woher kommen, als Gemeingut des Schiffes betrachtet wurden, wodurch die Geheimhaltung ernstlich gefährdet war. Die Spannung, in der wir uns befanden, sollte bald durch den Befehl „Anker lichten!“ gelöst werden. Ein flieger, der achtern festgemacht hatte, wurde an Bord geholt und, mit Instruktionen versehen, zur Aufklärung hinaus-



geschickt. Wir trafen ihn später, nachdem wir etwa eine halbe Stunde mit nördlichem Kurs und äußerster Kraft gefahren waren, wieder; er hatte wegen unsichtigen Wetters nichts gesehen. Unsere Kameraden, die Torpedobootsflottille von Kapitän Schur, die ebenfalls in der Emsmündung lag, konnten wir leider nicht mitnehmen. Ihnen war von der Flotte kein Befehl zum Auslaufen zugegangen. Wenn diese Flottille dabei gewesen wäre, hätte sich vielleicht manches anders entwickelt. So zogen wir allein los. Mir war unterdessen der Befehl des Flottenchefs bekanntgeworden; wir sollten den „feindlichen abziehenden Zerstörern unterm Schutze von Helgoland in den Rücken fallen!“ Sonst wußten wir über die Gefechtslage nur von Zusammenstößen zwischen den leichten Streitkräften. Das Vertrauen in die Flottenleitung war so stark, daß eine Kritik an unserem Befehl nicht laut wurde. Wir alle standen unter dem Eindruck, in einer Aktion verwandt zu werden, die im Zusammenhang mit einer großen Gesamtktion der Flotte stand. Kurz nach Ankeraufgehen ging ich auf meine Gefechtsstation im vorderen Krähenest. Hier war meine Tätigkeit: Offiziersausguck und Artilleriebeobachter. Etwa gegen 11 Uhr wurde ich von meinem Freund, Leutnant Wenneker, für zehn Minuten abgelöst. Als ich wieder nach oben geentert war, entwickelte sich eine etwas schwierige Situation. Das Krähenest ist nämlich ein mit Segeltuch bezogener Gitterkorb, in dem auf einem Holzbänkchen knapp zwei Menschen sitzen können. Ich hatte mich daran gewöhnt, immer rechts zu sitzen. Wenneker saß aber links und der Signalgast, der Einjährige Keese, rechts. Es fand eine kurze Unterredung zwischen Wenneker und mir statt, ob ich links oder rechts sitzen wollte; wollte ich rechts sitzen, dann war die Ablösung wegen des engen Raumes — zumal 40 m über dem Wasserspiegel — etwas unständlicher. Es war eigentlich gänzlich gleichgültig, wo man saß; aber nach kurzem Überlegen entschloß ich mich dann, doch meinen gewohnten Platz einzunehmen. — Dieser gleichgültige Entschluß rettete mir das Leben. — Kurz nach der Ablösung sprach ich durch Telephon mit dem Kommandanten: Als sein Adjutant war mir die Sorge über die gesamte Bibliothek anvertraut. Bei jedem „Klar Schiff“ war es notwendig, daß die Geheimbücher in einem Kleiderack, mit Gewicht beschwert, an Deck gebracht wurden, um sie unter Umständen sofort versenken zu können, um zu verhindern, daß sie in die Hände des Feindes fielen. Ich wußte, daß bisher noch nichts geschehen war und fragte Kapitän z. S. Paschen, ob er befehle, daß es noch geschähe. Der Kommandant erwiderte: „Nein, Tirpitz, ich halte das für überflüssig. Entweder wir kommen heil nach Haus, oder wir sinken, und in diesem Falle ist ein Heraustauchen der Bücher für die Feinde nicht möglich.“ Ich mußte ihm Recht geben. Später aber sollte sich herausstellen, daß diese Maßnahme nicht ohne Grund in unserer „Klar Schiff“-Vorschrift aufgenommen

war. — Unterdessen fuhrten wir mit äußerster Kraft und nördlichem Kurs weiter. Etwa eine halbe Stunde später rief mich der Kommandant noch einmal an: „Wir müssen jetzt jeden Augenblick auf die Zerstörer treffen.“ Mein Signalgast und ich spannten unsere Aufmerksamkeit aufs äußerste. Abwechselnd mit dem bloßen Auge und mit dem Scherenfernrohr wurde die Strecke vor uns abgesehen. Da auf einmal, vier Strich an Steuerbord, tauchten in dem Dunst des Sommermittags, der eine Sichtweite von höchstens 7000 m zuließ, dunkle Fahrzeuge auf; acht waren mit Sicherheit auszumachen; auf dem grünen Hintergrunde sahen sie wie schwarze Käfer aus. Sofort wurde heruntergegeben „Vier Strich an Steuerbord feindliche Zerstörer!“ Die Zerstörer, die mit westlichem Kurse sich uns bis dahin genähert hatten, drehten mit einemmal ab auf nördlichen Kurs. Ich hörte durchs Schallrohr die Artilleriekommandos, sah, wie sich die Rohre parallel auf das Ziel einstellten, mit Ausnahme des Steuerbord= fünften, das scheinbar das Ziel wegen zu großer Vorlichkeit nicht mehr bekommen konnte. Deutlich tönte die Salvenglocke herauf, und unmittelbar später ging die erste Salve davon. Jetzt hieß es, den richtigen Aufschlag finden. Es war unglaublich schwer, zu beobachten. Die Zerstörer waren auf äußerste Kraft gegangen. Starke Bug- und Heckseen färbten den Zwischenraum zwischen den einzelnen Booten weiß. Außerdem hatten die einzelnen Ziele infolge ihrer vorlichen Stellung gar keine Breitenausdehnung. Beim Aufschlag der ersten Salve konnte man unmöglich mit gutem Gewissen eine eindeutige Beobachtung heruntergeben; bei der zweiten Salve, bei der einige Schüsse noch rechts vom letzten Zerstörer und weit lagen, änderte sich die Situation. Ich ließ durch meinen Signalgast meine Beobachtung heruntergeben. Gott sei Dank konnte ich jetzt auch mein Teil mittun. Der Feind schoß wieder, aber wie! Die einzigen Aufschläge, die ich in unseren Salvenpausen sah, lagen weit an Steuerbord vom Schiff weg. Nur das Zischen in der Luft lehrte, daß auch Weitschüsse dabei sein mußten. Sehr gefährlich war die ganze Geschichte bis jetzt nicht für uns. Während ich mit meinen Augen noch am Scherenfernrohr lag, stieß mich der Signalgast an: „Herr Oberleutnant, Kreuzer an Backbord!“ Ich riß mich herum, sah mit dem Glas drei Kreuzer der Städteklasse, drei Strich an Backbord, auf uns zuhalten. Nun war keine Zeit mehr zu verlieren. Jeder einzelne war stärker als wir. Ich brüllte durch das Schallrohr herunter: „Drei feindliche Kreuzer drei Strich an Backbord!“ Unmittelbar darauf blühte es drüben schon auf. Wir drehten hart Steuerbord auf Gegenkurs. Das war ein anderer Gegner; man merkte es sofort. Die Salven lagen sehr dicht an unserem Schiff; bei den Aufschlägen zeigte sich gelbliche Gasentwicklung. Hohe Wassersäulen wurden aufgeworfen. Das tiefe Brummen in der Luft ließ keinen Zweifel an dem Kaliber — es waren 15-cm-Geschütze, denen wir nur 10,5-cm entgegen-

zusetzen hatten. Jetzt waren die Engländer recht achteraus. In Staffel folgten sie uns. Der erste Treffer trat ein: die Dampfzuleitung zur Sirene war getroffen, und der Dampf entströmte mit zischendem Geräusch. Donnerwetter, jetzt durften wir aber nicht lahm geschossen werden, sonst war es faul. Die Entfernung nach achtern hielt sich nach meiner Schätzung. Weder gelang es uns, einen sichtbaren Vorsprung zu gewinnen, noch kamen die Engländer schnell auf. Die Entfernung war aber so gering, daß wir uns ein weiteres Sacken auch nicht leisten konnten. Unsere zwei achteren Geschütze nahmen tapfer das Heckgefecht auf. Hierbei war es vollkommen unmöglich, auch nur einen Aufschlag von uns auszumachen. Unterdessen mehrten sich bei uns an Deck die Treffer. Man sah jetzt Leute umfallen, weggetragen werden; — alles vollzog sich aber unten in mustergültiger Ordnung. Wieder war es mein treuer Nachbar, der brave Keese, der mich mit einemmal heftig anstieß: „Herr Oberleutnant, voraus ist wieder was!“ Ein Glas war nicht nötig; der neue Gegner war dicht genug, um ihn klar auszumachen: Es war ein neuer Kreuzer der Städteklasse; außerdem wimmelte es von Zerstörern. Sofort meldete ich das Sichten des Kreuzers nach unten. Man hatte das unangenehme Gefühl: Es ist nur wenig noch zu machen. Nur noch ein Wunder konnte uns retten. Wir drehten, scheinbar auf meine Meldung hin, nach Steuerbord. Ich nahm an, der Kommandant wollte dem alten und dem neuen Gegner etwa in der Diagonale weglassen. Während des Drehens folgte an Bord Treffer auf Treffer. Doch wir sollten gar nicht mehr auf einen geraden Kurs zu liegen kommen. Aus mir gänzlich unverständlichem Grunde drehten wir weiter nach Steuerbord (später erfuhr ich, daß wir einen Rudertreffer bekommen hatten). Dieses Manöver brachte uns unseren alten verfolgenden Kreuzern wieder näher. Als wir immer weiter drehten, so daß wir die neuerschienenen Kreuzer etwa recht voraus hatten, nahm ich an, der Kommandant wollte jetzt einen Torpedoanlauf fahren. Es durchdrang mich wie ein Gefühl der Beaeisteruna. „Der da unten wollte vor unserem Abmarsch in die Tiefe noch einen mitnehmen.“ Aber zu einem Torpedoanlauf sollte es nicht kommen. Ein furchtbarer Stoß erschütterte das ganze Schiff; man flog im Krähenest hoch; das ganze Schiff bebte innerlich. Das war ein Torpedotreffer. Wo und wie er gekommen war, hatte ich nicht beobachtet; vorher hatte ich verschiedene Laufbahnen gesehen, die jedoch alle vorbeigegangen waren. Als sich die Riesenwassersäule des Torpedotreffers, die fast bis zur Höhe des Krähenestes gestiegen war, gesenkt hatte, fühlte ich deutlich, daß die Maschinen still standen. Ein Blick nach unten zeigte, daß wir nur noch verschwindend geringe Fahrt machten. Die Feinde hatten uns so ziemlich eingekreist; an Backbord waren die meisten Gegner. Unsere Geschützbedienungen schossen nach allen Seiten. Die Geschütze waren

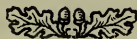
wohl, zum Teil wenigstens, selbständig. Ich machte mich daran, unsere Gegner zu zählen, 20 mochten es, die Zerstörer eingerechnet, gut sein. Es war ein wundervolles Scheibenschießen für sie. Sehr gefährlich konnten wir ihnen nicht mehr werden. Da sagte plötzlich mein Nachbar: „Sehen mal, Herr Oberleutnant, o, die Engländer, diese verfluchten Schweine!“ Er hatte auf seinem Schoß, halb in der Hand, seine blutigen Eingeweide. Der arme Kerl hatte einen Splitterschuß abgekrigt. Obgleich ich in Tuchfühlung mit ihm gegessen hatte, hatte ich nichts abbekommen. Schnell schwanden meinem guten Keese seine Kräfte; langsam fiel er vornüber, und mit dem Blutverlust schwand seine Farbe. Ich habe später mit meinem Freund Wenneker noch oft von dem Platzwechsel dort oben in schwindelnder Höhe gesprochen. Welch merkwürdiger Zufall! — Oder sollten es vielleicht doch keine Zufälle sein, die entscheiden über Leben oder Tod?

Da flammte es plötzlich auf dem Zerstörer recht voraus auf! Er mußte einen Treffer in seine Munition an Deck bekommen haben. Freudig gab ich meine letzte Trefferbeobachtung herunter. Ob sie von irgend jemand gehört wurde, — wer konnte es sagen? Drei Kreuzer der Städteklasse passierten uns in langsamer Fahrt auf etwa 6000 m an Backbord. Allerdings hielten sie sich so weit vor sich, daß sie von einem Torpedotreffer nichts zu fürchten hatten. Da gab es noch einen kurzen Ruck im Schiff. Uha, an Backbord schäumt es auf, und deutlich war die Laufbahn eines abgehenden Torpedos zu beobachten. Der Torpedooffizier versuchte zu guter Letzt noch sein Heil. Doch ein Erfolg war nicht zu hoffen. Unterdessen hatten sich die feindlichen Kreuzer auf uns eingeschossen. Jede Salve brachte einen förmlichen Kladderadatsch von Treffern mit sich. Die letzte Salve hatte den achteren Mast mitgenommen. Da blitzte es wieder drüben auf. Deutlich konnte man die Reihenfolge der Schüsse von vorn nach achtern, zuerst das vordere, dann das achtere Schiff, ausmachen. Ich zählte immer bei jeder Salve, die ich drüben aufblitzen sah: Eine, zweie, dreie, viere, — bis fünfe kam ich nur, dann war die Salve bei uns angekommen und brachte Tod und Verderben. Jeder Salveneinschlag erschütterte das ganze Schiff. Jetzt waren die beiden achteren Schornsteine auch mitgenommen. Sehr gemütlich fühlte ich mich da oben nicht mehr; aber was sollte ich unten? Meine Gefechtsstation zu verlassen, war ich nach den Klar-Schiff-Bestimmungen nicht eher befugt, als ich agerufen wurde. Sterben mußten wir ja doch alle, — das stand für mich einwandfrei fest. Also war es ganz gleichgültig, wo man starb. Das Gefecht, der Kampf auf Leben und Tod, auf den man sich innerlich so oft vorbereitet hatte, war da. Wie oft hatte man sich nachdenklich gefragt: „Wie wirst du dich dabei benehmen?“ Ein Gefühl des Fatalismus ergriff mich. — Nur einmal entrang sich ein kurzes Stoßgebet meinen Lippen: „Herrgott, mach's kurz!“

Da trat mit einemmal Ruhe ein. Signale wehten auf den feindlichen Schiffen. Nach dem fürchterlichen Geprassel und Gedröhne der vergangenen Stunde dünkte es wie eine unheimliche Stille. Nur in der ferne hörte man noch dumpfe Salven, die von einem anderen Gefechtsplatz herrühren mußten. Mit dem Schießen war es anscheinend vorbei. Jetzt war es meine Pflicht, sofort herunterzuentern und zu helfen, wo ich noch konnte. An Deck sah es wüst aus. Ein Gewir von Eisenteilen, blutigen Menschenleibern, umgebogene Decksplatten, Scheinwerferreste und brennende Schwimmwesten bedeckten den Boden. Überhaupt brannte alles. Das war mein erster Eindruck unten. Ich suchte sofort festzustellen, wer der noch lebende älteste Offizier war. Mir kam an Deck Wenneker entgegen, der mir zurief: „Von Offizieren alles tot oder schwer verwundet.“ Ich traf noch den leitenden Ingenieur und konnte auch nach kurzer Unterhaltung mit ihm feststellen, daß ich der älteste Seeoffizier war. Laut rief ich: „Ich habe das Kommando!“, was sofort von den noch Lebenden weitergegeben wurde. — Was war jetzt noch zu machen? Die Engländer hatten eine Rettungsaktion eingesetzt. Wenigstens konnte man in der weiteren Umgebung des Schiffes beobachten, wie verschiedene Boote zu Wasser gelassen wurden. Da sah ich, wie von achtern ein Zerstörer herankam, der scheinbar anlegen wollte. Mir schoß es durch den Kopf: „Er will uns entern.“ Wie der innere Zustand des Schiffes war, wußte ich nicht. Er konnte die Absicht haben, uns ins Schlepp zu nehmen; auch war nicht ausgeschlossen, daß er sich an Bord umsehen wollte, um sich vielleicht die Geheimbibliothek anzueignen. Ich versuchte, durch einen Befehl: „Klar bei Hand-Waffen!“ die Leute zu einem Widerstand zusammenzureißen; doch mein Befehl verhallte ohne Wirkung. Ein Unteroffizier sagte zu mir: „Herr Oberleutnant, das hat doch keinen Zweck mehr.“ Es blieb jetzt nur eine Möglichkeit: das Schiff so schnell wie möglich zu versenken. Überall gab ich laut den Befehl: „Schiff fluten!“ Unser braver leitender Ingenieur Schatzmann ging sofort herunter und nahm einen Teil der Mannschaften, die an ihre Rettung dachten, mit in die Maschine zur Unterstützung. Zwei Ingenieure, Rohlf's und Johannsen, begaben sich unmittelbar nach meinem Befehl in die Maschine, um die nötigen Arbeiten in Angriff zu nehmen. Ich ging mit dem leitenden Ingenieur durchs Schiff, um mir ein Urteil zu bilden, wie lange es noch schwimmen konnte. Achtern kam kein Wasser herein. Je weiter man nach vorn kam, desto mehr hörte man Wasser durch die Schußlöcher hereinrieseln. Als ich beim Schott nahe dem Torpedoraum war, kam ich nicht weiter. Verbogene Teile und andere Folgen eines Treffers versperrten den Weg. Ich war mir zweifelhaft, ob das Schiff ohne unsere Nachhilfe bald sinken würde. Ich ging wieder an Oberdeck. Zu meiner großen Erleichterung sah ich, daß dem Längsseitkommen des englischen Zerstörers nur menschen-

freundliche Absichten zugrunde gelegen hatten; er hatte achtern längsseit festgemacht und begann, die Lebenden und Verwundeten überzunehmen. Wir waren somit der Sorge für die Geheimbücherei enthoben, die Wenneker beim Näherkommen des Zerstörers in wahnsinniger Hast aus dem Geheimschrank, dessen Schlüssel ich ihm gegeben hatte, in ein Eaken zusammengepackt und, mit einer Granate beschwert, über Bord geworfen hatte. Zu unserem Entsetzen schwamm dies Päckchen noch und wollte durchaus nicht untergehen, obgleich es Wenneker von oben mit leeren Hülsen bombardierte. In dem Eaken hatte sich eine große Luftblase gebildet, und das Weiß leuchtete deutlich aus den schwimmenden Trümmern hervor. Die wenigen unverwundeten Offiziere sorgten unterdessen für den Verwundetenabtransport. Für mich blieb nun nicht mehr viel zu tun. Da die Schwerverwundeten vielfach um Hilfe riefen, teilte ich ihnen nun die noch vorhandenen gebrauchsfähigen Schwimmwesten aus und band sie ihnen um. Dann ging ich auf die Brücke. Ich versuchte dort, mit dem fährnrich Kuhland zusammen zu loten, um festzustellen, ob von dem Schiff beim Sinken noch etwas herausragen könnte; man konnte sich dann vielleicht an dem herausragenden Teil festhalten und warten, bis die deutschen Streitkräfte kamen. — Doch die Lotleine war so zerschossen, daß nichts zu machen war. Da zogen an Steuerbord die feindlichen Schlachtkreuzer der Lionklasse in majestätischem Zuge vorbei. Sie waren merkwürdig angemalt: im großen und ganzen waren sie hellgrau; aber auf diesem hellen Grunde hatten sie dunkelgrau die Silhouetten von kleinen Kreuzern auf dem Schiffsrumpf aufgemalt. — Allmählich merkte man, daß der Befehl „fluten“ wirkte: die Back tauchte immer tiefer ein. Den Offizieren gab ich nun die Erlaubnis, von Bord zu springen. Dem guten Zahlmeister Terks, der sich der Verwundeten angenommen hatte, band ich selbst die Schwimmweste um; er hatte seinen Zwickel verloren und behauptete, er könnte nichts mehr sehen. Dann sprang er, der körperlich nicht sehr gewandt war, etwa wie ein Hund flach ins Wasser. So ernst die Situation war, so durchzuckte mich doch das Gefühl der Komik. Alles, was kriechen konnte, war von Bord. Daß der leitende Ingenieur, Schatzmann, noch unter Deck geblieben war, war mir unbekannt. Dieser brave Mann ist in treuer Pflichterfüllung mit dem Schiff untergegangen. Ich hatte ihn immer besonders gern gehabt. Ich selbst wünschte mir auch nichts anderes. Mich hatte in den furchtbaren Stunden vorher ein Gefühl der Gleichgültigkeit gefaßt. Außerdem war ich der Ansicht, daß ich als stellvertretender Kommandant auf der Brücke zu stehen hatte, wenn das Schiff, für das ich im Augenblick dem Kaiser verantwortlich war, unterging. Ich winkte dem noch achtern liegenden Zerstörer zu, abzulegen. Man sah, daß das Schiff unmittelbar vor dem Sinken stand. Man konnte jetzt schon deutlich das Steigen des Wassers mit den Augen sehen.

Die Back war überflutet. Achtern ging der Zerstörer mit äußerster Kraft zurück; seine Festmacher brachen wie Zunder. Das Schiff senkte sich jetzt nach Backbord. Die Steuerbordseite der Brücke kam groß auf mich zu. Ich hielt mich einen Augenblick mit den Händen am Sill fest; doch dann war ich auch schon vom Wasser überspült. Welch ernüchternde Wirkung doch so ein paar Schluck Salzwasser haben! Jegliche Absicht, freiwillig unterzugehen, war vorbei. Mit aller Kraft versuchte ich, an die Oberfläche zu kommen. Als ich wieder auftauchte, war um mich herum ein schwimmendes Trümmerfeld. Von den Booten drang ein Hurra an mein Ohr. Vor mir schwammen zwei zerfetzte Schwimmwesten; ich griff sie mit der Hand. Ich hatte ungefähr nach meiner Schätzung eine halbe Stunde geschwommen — Wenneker behauptete später, es wären allerhöchstens zehn Minuten gewesen —, als ein englischer Kutter sich mir näherte. Ich wurde aufgenommen und nach achtern gebracht. Wir wurden dann in einen anderen Kutter gebracht und von diesem an Bord des kleinen Kreuzers „Liverpool“ gefahren und mitsamt der Mannschaft hochgeheißt. In dem Boot befanden sich noch der Zahlmeister Terks, Wenneker und noch ein paar andere Offiziere und Mannschaften von uns, — allesamt stark mitgenommen. An Bord des englischen Kreuzers wurden wir anständig aufgenommen. Man borgte uns Anzüge. Unsere eigenen Sachen wurden in der Maschine getrocknet. Wir bekamen einen Portwein, durften uns in der Offiziersmesse aufhalten, und nur der Doppelposten davor machte es uns deutlich, daß wir Gefangene waren. Etwa eine halbe Stunde, nachdem ich an Bord gekommen war, wurde ich zum Kommandanten befohlen. Er las mir folgenden Funkspruch vor, den er von seinem Admiral empfangen hatte: „Ich bin stolz, so tapfere Offiziere an Bord meines Geschwaders zu begrüßen.“ Ich teilte dies meinen Kameraden mit; es tat uns allen wohl, zeigte es uns doch, daß die „Mainz“ in Ehren untergegangen war. —



## Eine U-Bootsfalle.

Von † Oberleutnant zur See Ziegner,  
damals Wachhabender auf „U 93“.

Es war am 29. April 1917 an Bord „U 93“ im Atlantischen Ozean. Ich hatte Abendwache, als hinter der Kimm ein Segler erschien. Meldung an den Kommandanten, Kapitänleutnant Freiherrn v. Spiegel: „Steuerbord querab Segler in Sicht.“ Er befahl, darauf zuzuhalten, wir liefen mit hoher Fahrt in der Richtung und machten bald aus, daß es ein Dreimastgaffelschoner war, der höchst harmlos ausfah. Er hatte einen eisernen Rumpf, ein Raafsegel vorn am Mast und sehr hohe Keeling. Der Anstrich war schwarz mit roter Bodenfarbe, irgendein Abzeichen konnten wir nicht entdecken.

Auf 50 hm begannen wir mit Artillerie zu schießen, bald saß ein Treffer, der, wie es schien, die gewünschte Wirkung hatte. Der Segler drehte in den Wind, setzte ein Boot mit der Besatzung aus und begann, anscheinend verlassen, zu treiben.

Wir gingen nun von achtern näher an ihn heran, um ihn mit Artilleriefeuer zu vernichten. Auf 150 m Entfernung erzielten wir einen Treffer in der Wasserlinie, der aber diesmal die beabsichtigte Wirkung nicht hatte, denn kaum saß das Geschöß, als auf dem verlassenen Segler an der Keeling eine Verkleidung fiel, die englische Kriegsflagge hochging und eine Breitseite von vier Geschützen von 7—12 cm und zwei Maschinengewehren Schnellfeuer auf uns eröffnete. Da wir auf demselben Kurs mit dem Segler lagen — er höchstens fünf Strich voraus, so bot unser Boot ihm die beste Zielfläche und erhielt sofort mehrere Treffer in die Steuerbordbreitseite.

Außer der Geschützbedienung waren bei uns noch mehrere Leute an Deck, die Offiziere sämtlich auf dem Turm. Der Kommandant rief in den Turm: „Hart Backbord — Beide Maschinen dreimal äußerste Kraft voraus — U-Bootsfalle!“ Er wollte abdrehen, um mit höchster Fahrt aus dem Bereich der feindlichen Artillerie zu kommen. Der Gegner hatte es offenbar auf unseren Turm abgesehen, der im Augenblick von Geschossen überschüttet war. Ein Treffer schlug in den Schrohrbock der Brücke, der Kommandant, der Lotse und der Steuermann sprangen nach achtern ab, der leitende Ingenieur in die Zentrale, Leutnant zur See von Usedom in den Turm und ich seitlich vom Turm an Deck.



Unser vorderes Geschütz erzielte noch mehrere Treffer auf den Segler, lautes Geschrei tönte herüber. Dann sprangen unsere Maschinen an, unser Boot begann zu drehen und sauste mit hoher Fahrt an dem Segler vorbei und ab. Unsere Geschütze, die sofort erwidert hatten, schossen weiter und setzten eins seiner Geschütze außer Gefecht. Der Kommandant rief noch: „Achteres Geschütz besetzen,“ da dessen Geschützführer schwer verwundet zusammengebrochen war. Das vordere Geschütz konnte wegen starker Drehung des Boots nicht mehr feuern.

Ich stand achtern neben der Brücke, durch mehrere Treffer der feindlichen Geschütze nahm das Boot schon starke Schlagsseite an. Da krepitierte eine Granate dicht vor meinem Gesicht und warf durch ihren Luftdruck mich und einige Leute an Deck. Ich war völlig betäubt, hörte und sah nichts mehr, nur ein Gedanke durchzuckte mich: „Jetzt bist du tot.“ Dieser sonderbare Zustand dauerte nur Sekunden. Als ich wieder zu mir kam, war meine erste Wahrnehmung, daß das Boot zu weit drehte. Der Kommandant hatte das feindliche Feuer direkt von achtern haben wollen, weil das Heck am wenigsten Trefffläche bot — jetzt schlugen an Backbord bereits die Geschosse ein.

Im Augenblick war mir klar, daß der Kommandant ausgefallen war, ich sprang auf die Brücke und schrie: „Hart Steuerbord.“ Zur gleichen Zeit kam Usedom, der im Innern des Bootes die gleiche Wahrnehmung gemacht hatte, an Deck und rief: „Wo ist der Kommandant?“ „Muß bei Ihnen unten sein,“ rief ich zurück und ließ das Boot Zickzack laufen, um dem Feinde das Treffen zu erschweren. Mit 140° Schlagsseite nach Steuerbord lag es bereits halb unter Wasser, wir glaubten, es würde jeden Augenblick wegsinken. Das achtere Geschütz versagte.

Wir sahen ein paar Verwundete an Deck liegen. Usedom eilte hin, aber der Kommandant war nicht unter ihnen. Im Augenblick fehlte uns die Zeit, ihnen beizustehn. Ein Treffer schlug noch in den Turmunterbau und kurz vor dem Abdrehen war einer in den Niedergang zum Kommandantenraum geschlagen. Dadurch war das Boot nicht mehr fähig, zu tauchen. Wir konnten nichts weiter tun, als versuchen mit äußerster Kraft aus dem Bereich der feindlichen Geschütze zu kommen. Bei der einbrechenden Dunkelheit glückte uns das, und sofort suchte Usedom das Boot nach dem Kommandanten ab. Er war nirgends zu finden, mit ihm fehlten ein Steuermann und Maschinenmaat Deppe. Das einzige, was wir uns denken konnten, war, daß durch den Luftdruck einer Granate, die in das hintere Geschütz geschlagen war, alle drei über Bord gerissen waren.

Unser lieber, lieber Kommandant — wir konnten es gar nicht fassen — an Ketten war nicht zu denken, so sehr uns auch unsere Herzen dazu drängten, wenigstens den Versuch zu machen. Wir

mußten alle Geistes- und Körperkraft zusammennehmen, um das Boot über Wasser zu halten.

Ich gab, um das Boot einigermaßen wieder gerade zu legen, den Befehl: „Schotten dicht — Backbord gegenfluten.“ Darauf Meldung aus dem Innern des Boots vom leitenden Ingenieur Prill: „Schotten sind dicht.“ Dann erschien er selbst und sagte mir, daß er die nötigen Anweisungen schon gegeben habe. Während wir mit aller Kraft liefen, die das Boot noch hergeben konnte, kamen zwei Leute, die anscheinend betäubt gelegen hatten, eilig von achtern. Ich glaubte nicht anders, als daß der Maschinenraum infolge eines Treffers vollliefe. Aber dieser Schreck blieb uns erspart. Der leitende Ingenieur arbeitete mit seinem Personal fieberhaft im Innern des Bootes. Er war überall zugleich und konnte mir bald die Meldung schicken, daß alle Unterwasserräume klar — also in Ordnung — seien.

Inzwischen war es dunkel geworden, die Entfernung zwischen uns und dem feindlichen Segler vergrößerte sich mehr und mehr, er hörte auf, zu feuern. Sein Ziel, uns in den Grund zu bohren, hatte er nicht erreicht. Wir hatten aber acht schwere Artillerietreffer, unser kleines Boot glich einem Wrack.

Ein Treffer war durch den Schrohrbock gegangen, hatte die Blechverkleidung abgerissen und schwere Eisenstücke abgesprengt. Beide Turmschrohre fielen dadurch aus. Ein anderer hatte vorn an Steuerbord in Höhe des Geschüzes zwei Preßluftbehälter zum Explodieren gebracht. Sie hatten das Deck in einer Länge von 10 m aufgerissen und hochgebogen. An Steuerbord waren fünf Tanks voll Wasser gelaufen, das in dreien befindliche Öl war herausgedrückt worden, so daß wir eine breite, recht schön sichtbare Ölspur hinter uns lassen mußten.

Der böseste Treffer aber hatte einen Teil des Druckkörpers im Niedergangschacht, der zum Kommandantenraum führte, durchschlagen und hatte uns unsere beste Verteidigungswaffe, das Tauchen, unmöglich gemacht. Durch das entstandene Loch, das nicht zu reparieren war, wäre das Boot bei jedem Versuch, unter Wasser zu gehen, voll gelaufen.

Das beugte aber unsere Zuversicht nicht. Als der leitende Ingenieur Prill nach einiger Zeit meldete, daß die Maschinen in Ordnung seien und das Boot sich halten könne, beschloßen wir, mit hoher Fahrt die Nacht durch abzulaufen, um eine möglichst große Entfernung zwischen uns und dem feindlichen Segler zu legen. Denn es war anzunehmen, daß er mit Tagesgrauen englische Zerstörer auf uns heßen würde, die nur der schönen Ölspur zu folgen brauchten, um unsern Kurs auszumachen.

Jetzt endlich konnten wir uns auch um unsere Leute kümmern, feststellen, wer fehlte und wer verwundet war. Außer dem Kom-

mandanten, dem Steuermann und dem Unteroffizier fehlte niemand. Unbeschreiblich war die Bestürzung und Trauer im ganzen Boot, als das Verschwinden unseres von allen geliebten und verehrten Kommandanten bekannt wurde. Die meisten glaubten, daß er zu Tode getroffen über Bord gestürzt sei, und gaben ihn und die Kameraden verloren. In die Möglichkeit ihrer Rettung dachte niemand.

Wir hatten sechs Verwundete, da gabs für Usedom und den leitenden Ingenieur harte und ungewohnte Arbeit. Derjenige unserer Leute, der in Wundbehandlung und Verbinden am besten ausgebildet war, Bootsmannsmaat Bay, hatte einen schweren Bauchschuß erhalten und war nicht zu retten. Er lag an der Treppe zum Turm und wir mußten seine Schmerzen mit ansehen, ohne helfen zu können, denn die notwendigsten Arbeiten zur Rettung des Boots nahmen jeden Mann voll in Anspruch. Nur Wasser konnten die Kameraden dem Armen bringen. Später, als die anderen Verwundeten geborgen waren, bekam er Morphium. Er starb noch in der ersten Nacht.

Zwei Unteroffiziere waren schwer am Bein verwundet. Usedom und der leitende Ingenieur schnürten ihnen zuerst, so gut es gehen wollte, das Blut ab und brachten sie dann unter größter Mühe und Vorsicht mit Hilfe der Leute durch den senkrechten Niedergang in den Unteroffiziersraum. Dort wurden Stiefel und Kleider aufgeschnitten, die Verwundeten gebettet und so weit die Kunst ihrer Helfer reichte, verbunden. Sie litten furchtbare Schmerzen und verlangten nach Morphium. Usedom erzählte mir nachher: „Da stand ich nun mit der großen Morphiumflasche und der Spritze und hatte keine Ahnung, wieviel ich geben durfte.“ Aber der Seemann muß alles können, und es gelang Usedom auch wirklich, seinen Patienten Erleichterung zu verschaffen.

Drei andere Leute waren leicht verwundet. Ein Mann hatte einen Streifschuß am Kopf, ein anderer einen Streifschuß am Bein, der dritte mehrere leichte Maschinengewehrtreffer. Sie waren nicht schwer zu behandeln und taten bald wieder Dienst.

Ich blieb die ganze Nacht auf der Brücke, da Usedom mit den Verwundeten und den Reparaturarbeiten im Boot voll beschäftigt war. Die Nacht war sternenklar, die See spiegelglatt. Schwer lag der Gedanke an den kommenden Tag auf mir, schwer die Ungewißheit über das Schicksal unserer drei Vermißten. Öfter bekam ich noch Meldung vom leitenden Ingenieur, er blieb auch die ganze Nacht in Tätigkeit und stellte, soweit er konnte, die Beschädigungen am Boot fest und den Ausfall, mit dem wir zu rechnen hatten.

Als der folgende Tag anbrach, sichteten wir querab einen Segler. Da er ohne Segel fuhr, kamen wir auf die naheliegende Vermutung, daß es die U-Bootsfalle sei, die mit einem Hilfsmotor

laufend uns verfolge. Wir fuhren daher mit äußerster Kraft, bis wir außer Sicht waren, hielten bis Mittag westlichen Kurs und beriethen über die Möglichkeit, das Boot nach Hause zu bringen<sup>1)</sup>.

Eine traurige Pflicht hatten wir an diesem Morgen zu erfüllen, wir mußten unserem gefallenem Kameraden Bay die letzte Ehre erweisen. Ich ließ die Mannschaft an Deck antreten und hielt eine kleine Ansprache. Dann wurde der Tote, mit der Kriegsflagge bedeckt, feierlich versenkt. Hernach gab ich der Besatzung bekannt, daß der Kommandant und zwei Kameraden über Bord gegangen seien, daß ich als der älteste Offizier das Kommando über das Boot übernommen habe und versuchen wolle, es nach Hause zu bringen. Ich sah an den Gesichtern der Leute, daß dieser Entschluß freundige Zustimmung fand.

Im Laufe des Vormittags machte der leitende Ingenieur mir die Meldung, daß unser gesamtes Trinkwasser durch eingedrungenes Seewasser versalzen sei. Da wollte uns beinahe der Mut entsinken. Vierzig durstige Kehlen und kein Wasser! Wir überschlugen unsere Vorräte an Trinkbarem. Der kleine Weinkeller reichte nicht weit, dazu kam etwas destilliertes Wasser — im ganzen auf den Kopf, wenn wir nichts davon zum Kochen gebrauchten, höchstens ein halber Liter Flüssigkeit für den Tag. Und damit kommt der Seemann nicht aus, unserer Verwundeten gar nicht zu denken, die dauernd zu Trinken verlangten.

Von allen Seiten wurden Vorschläge gemacht. Die Kartoffeln sollten in Seewasser gekocht werden, ein Destillationsapparat sollte gebaut werden — alles schwache Hilfe. Indessen hatte Ingenieur Prill die Wassertanks noch einmal untersucht und kam glückstrahlend mit der Meldung, daß nur die Leitung von den Tanks zum Innern des Boots beschädigt sei und dadurch Seewasser in das Abflußrohr dringe. Das Wasser in den Tanks sei noch frisch und süß und könne durch einen Schlauch mit Heber entnommen werden.

Uns fiel ein Stein vom Herzen. Zu Mittag hatte es bloß belegte Brote gegeben, jetzt dursteten wir wieder kochen. Als erstes bereitete Schmutz uns einen köstlichen heißen Kaffee — das war eine Auffrischung nach der durchwachten Nacht!

Die zweite wenig erfreuliche Tatsache war, daß wir fast die Hälfte unseres Öls verloren hatten; über Wasser fährt ein U-Boot nur mit Öl. Nun saß ich mit dem leitenden Ingenieur über der Karte, während Usedom das Boot fuhr und wir rechneten und rechneten, wie weit wir bei ökonomischster Fahrt mit unserem Öl-vorrat reichen würden. Wir mußten uns eine Reserve halten für Ausweichmanöver, wenn uns feindliche Schiffe begegneten, denn mit den Angriffsmöglichkeiten wars für uns vorbei und auf Kämpfe

<sup>1)</sup> Der Heimweg von dem Gefechtsort bis nach Deutschland betrug über 3000 Kilometer.

konnten wir uns nicht mehr einlassen. Nur die Möglichkeit war gegeben, daß wir, wenn wir glücklich die Höhe von Skagerrak erreicht hatten, deutsche Torpedoboote zur Hilfe riefen, um uns von ihnen schleppen zu lassen. Aber ob unser Funksspruch sie erreichte, war höchst unsicher — wir hatten bisher noch keinen Beweis erhalten, daß unsere F. T. funktioniert hatte. So mußten wir unseren Ölverrat so einteilen, daß er bis zum ersten deutschen Hafen langte und das bedeutete: langsam fahren, denn für die gleiche Strecke gebraucht das Boot, wenn es langsam fährt, viel weniger Öl, als wenn es hohe Fahrt macht.

Unser Lotse, ein Handelsschiffs-offizier, der jetzt als Kriegslotse fuhr, war am Bein verwundet. Ich hatte ihm die Kommandantenkammer als Aufenthalt angewiesen und dort saß ich mit ihm und wir überlegten die Kurse.

Zuerst fuhren wir mehrere Tage nach Norden. Für alle Fälle hatten wir das Boot klar zu Sprengen gemacht, denn wenn wir auch flügelahm geschossen waren, fangen sollte der Feind uns nicht. Auf Tauchen mußten wir vollkommen verzichten, das Schußloch im Niedergang war nicht zu dichten.

Am 2. Mai sichteten wir an Steuerbord ein U-Boot mit Südkurs auf große Entfernung. Wir versuchten vergeblich, F. T.-Verbindung mit ihm zu bekommen. Es kam bald aus Sicht. Das Wetter wurde schlechter, Windstärke 5—6. Wir hatten die See von achtern, das erhöhte unsere Fahrt, dafür war aber das Achterdeck, weil es tiefer lag als der vordere Teil des Boots, meist vom Wasser überspült. Um das Boot höher zu legen, hatten wir uns alles überflüssigen Gewichts entledigt, das Trimmwasser und das Torpedoausgleichwasser abgelassen. An der Steuerbordseite mußten die Tanks regelmäßig durch Gebläse entleert werden, da sie durch das Schußloch immer wieder voll liefen. Bei gutem Wetter genügte es, wenn das alle drei Stunden geschah, bei schlechtem Wetter war es alle halbe Stunden nötig.

Am schwersten hatten es natürlich unsere beiden Schwerverwundeten, die während der ganzen Rückfahrt notdürftig verbunden mit starken Schmerzen unten im Boot ausharren mußten. Zur Unterhaltung bekamen sie Spiele und Grammophonkonzerte, und die Leute, die gerade keinen Dienst hatten, lasen ihnen aus unserer kleinen Bibliothek vor. Besonders hart empfanden sie es, daß sie die gewohnte Zigarette nun ganz entbehren mußten, da unter Deck das Rauchen wegen der explosionsgefährlichen Gase, die die Batterie entwickelt, unmöglich ist. Diese Gase werden von Zeit zu Zeit durch Ventilatoren abgeseugt. Wenn der Dienst es erlaubte, ließ ich dies Manöver jetzt auch außer der Zeit ausführen, damit sich unsere Kranken ohne Gefahr dem Genuß einer Zigarette hingeben konnten. Morphium verschaffte ihnen von Zeit zu Zeit Linderung der Schmerzen und Schlaf.

Ufedom und ich konnten uns jede Nacht nur zwei bis drei Stunden Ruhe gönnen, und auch dieser Schlaf war noch häufig unterbrochen. Aber mehrere Kannen starken Kaffees täglich und ungezählte Zigaretten auf Wache hielten uns frisch. Und die Stimmung unter den Leuten war trotz schwerster Arbeit und langsamster Fahrt vorzüglich.

Einen kleinen Passagier bekamen wir in diesen Tagen, eine totmüde Wachtel ließ sich auf den Kopf eines unserer Sehrohre fallen und saß da mit hängenden Flügeln, die kleinen Beinchen zur Seite gestreckt. Dankbar nahm sie Wasser und Futter und blieb einige Tage bei uns. Erst als unser Boot an seine schwerste Probe herangehen mußte, verließ sie uns.

Wir passierten St. Kilda in zirka 6 Seemeilen. Das Barometer fiel langsam, es regnete von Zeit zu Zeit. Tags darauf näherten wir uns den englischen Bewachungslinien. Sie werden gebildet durch Zerstörer und in den Marinedienst eingestellte Dampfsjachten und Fischdampfer, die alle mit den neuesten, höchst unfreundlichen Abwehrmitteln ausgerüstet sind. Wir richteten uns so ein, daß wir gegen Abend die erste Linie erreichen mußten, ich wollte sie mit hoher Fahrt passieren.

Gegen 6 Uhr nachmittags kamen Steuerbord voraus mehrere Rauchwolken in Sicht. Wir wichen auf NW-Kurs aus und kamen glücklich an einer anderen Stelle mit hoher Fahrt durch die Linie durch.

Am 6. Mai wurde das Wetter immer schlechter, ein richtiger Südweststurm, Windstärke 8. Hohe steile Seen kamen von achtern, der hintere Teil des Bootes lag fortwährend tief im Wasser. Wer an Deck zu tun hatte, mußte angeseilt werden, es war finster und kalt und ein Heulen und Brausen um uns, als sei die Hölle losgelassen. So fuhren wir die Nacht durch nach Osten.

Am nächsten Tage wurde das Wetter noch schlechter. Wind und Seegang 8—9, Regen und Schneeböden wechselten, strichweise kam Nebel auf, der aber bald wieder verflatterte. Um 9.50 vormittags kamen Steuerbord querab wieder Bewachungsfahrzeuge in Sicht. Es waren bewaffnete Fischdampfer, von denen allmählich auch in anderer Richtung immer mehr auftauchten. Wir wichen ihnen in östlichen, nördlichen und westlichen Kursen aus, und wahrlich, ihre Besatzungen mußten schlafen, sonst hätten sie uns sichten müssen. Es war wohl unsere Rettung, daß unser Boot der zerschossenen Tanks wegen so tief lag, daß die Seen den Turm überspülten, so daß wir trotz Tauchunfähigkeit mehr unter See als über See fuhren. Das Tiefenmanometer zeigte zeitweise 8 m an.

Es war für mich eine Unmöglichkeit, auf der Brücke meine Beobachtungen anzustellen, da sie dauernd unter Wasser stand und nichts zu erkennen war. Ufedom blieb oben mit dem Unteroffizier der Wache. Sie wurden so sicher wie möglich am Brückengeländer

angeseilt. Er erzählte mir nachher, daß er, von jeder Woge hochgerissen, oft so stark aufgeschwommen sei, daß er glaubte, das Boot völlig unter sich verloren zu haben. Ich saß indessen in der Zentrale am Reservesehrohr. Das erste, was ich da entdeckte, war ein englischer Zerstörer mit drei Schornsteinen auf etwa 4000 m Abstand. Der Anblick fuhr mir denn doch etwas in die Glieder. Ich gab rasch Befehl zum Ausweichen. Aber bald kamen noch mehrere Zerstörer in Sicht, in anderer Richtung bewaffnete Fischdampfer, so daß wir fast völlig umstellt waren, wie ein lahmgeschossenes Wild im Kesseltreiben. Es blieb uns als einziger der Versuch, nach Süden auszuweichen, in der Richtung also, die unsere Fahrt zu nehmen hatte.

Und wieder kam uns unerwartete Hilfe. Eine richtige dicke Nordseeböe, Schnee, Regen, Nebel, wie eine dicke graue Wolke anzusehen, kam vor dem Winde heran, hüllte uns völlig ein und lief mit uns nach Südost. Unser kleines Boot gab für eine Stunde lang mit hoher Fahrt seine letzte Kraft her.

Dann klarte es plötzlich auf — kein Engländer mehr in Sicht — wir waren gerettet!

Ich eilte an Deck, um von da einen Ausblick zu nehmen — alles klar. Das war ein Gefühl, wie man es empfindet, wenn eine Torpedolaufbahn glücklich am Boot vorbeigegangen ist. Usedom und ich sahen uns an, schoben die Mützen in den Nacken und atmeten einmal tief auf — Worte konnten wir nicht finden. Dann ließen wir uns einen Portwein auf die Brücke bringen, stießen an und leerten unsere Gläser auf einen Zug.

Der Ingenieur Prill und unsere Leute kamen nach und nach auch alle an Deck, um sich zu überzeugen, daß tatsächlich kein Engländer mehr in Sicht war. Sie konnten es alle noch nicht fassen, daß wir dieser Gefahr so glücklich entronnen waren. Schmutz mußte zum Abendbrot das Beste hergeben, was seine Vorratskammer noch barg.

Ich beschloß, den Weg über Lyngvig, Nordmannstief=Nebenfahrwasser zu nehmen, falls wir keine Torpedobootsbegleitung erhalten konnten. Das Wetter besserte sich zusehends, die Sonne durchbrach die Wolken und färbte die dunkle See tiefblau. Nur wo die schweren Regenböen noch liefen, lagen bleischwarze Schatten.

Die Nacht über liefen wir in südlicher Richtung, die deutsche Bucht ansteuernd. Bei Hellwerden begegneten uns treibende Minen, von weitem sahen wir einen Dampfer und ein paar Segler. Wie schön wäre es gewesen, wenn es ein deutscher Dampfer gewesen wäre, der uns hätte in Schleppe nehmen können. Wir hatten in der Nacht vergebens versucht, f. T.-Verbindung mit deutschen Stationen zu bekommen, aber wir erhielten keine Antwort. Wie sich später herausstellte, war unsere f. T. unklar, so daß wir wohl Funkprüche empfangen, aber keine geben konnten. Bei unserer Flottille hatte

man deshalb unser Boot, von dem jede Nachricht fehlte, schon verloren gegeben.

Drei Tage später gegen Abend ließ ich mit großer Fahrt die dänische Küste ansteuern.

Schon in der Nacht begannen wir zu loten, um nicht in dem seichten Fahrwasser plötzlich auf Dreck zu sitzen. Groß war unsere Freude, als wir bei Høllwerden genau bei der Nordboje der Durchfahrt Nordmannstief angelangt waren.

Der 9. Mai brach klar und sonnig an. Es war Flutzeit, der starke Strom trug uns schnell durch diese schmale gewundene Fahrwinne. Als wir sie verließen, kamen zwei Fischdampfer in Sicht, etwa auf der Höhe von Esbjerg. Wir betrachteten sie mißtrauisch, es konnten ja Dänen sein, und freiwillig und bei Tage hätte der neutrale Nachbar uns seinen Schutz nicht geliehen. Aber es waren keine Dänen, es waren Deutsche.

Die Freude, mit der wir dies feststellten, kann ich nicht beschreiben. Nach den üblichen Erkennungssignalen gingen wir an sie heran. Bei uns und auf den Dampfern lief alles an Deck — großes Erstaunen, Fragen und Erzählen. Dann wurde der Dampfer „Börse“ bestimmt, uns in den nächsten Hafen zu bringen. So war uns die Rettung völlig sicher.

Usedom und ich, selig und erleichtert, ließen uns erstmal einen Kognak auf die Brücke bringen und stießen auf glückliche Heimkehr an. Unseres geliebten Kommandanten gedachten wir dabei mit tiefer Wehmut, waren wir doch noch völlig im Unklaren über sein Geschick und mußten das Schlimmste befürchten. Der Sonnentag aber und die Seligkeit, wenigstens unser schönes Boot und die Besatzung nun bald in Sicherheit zu wissen, besiegten die Traurigkeit, und je näher wir der Insel Sylt kamen, desto mehr hob sich unsere Stimmung. Es war Windstärke I, See und Himmel blau und die liebe deutsche Heimat nah — da mußte auch Sonnenschein in den Herzen werden.

Unser Fischdampfer brachte uns nach List. Als wir dort einliefen, machten wir zuerst längsseit des Lazarettsschiffes Lensahn fest und gaben unsere Verwundeten dort ab. Usedom durfte stolz sein auf seine ärztlichen Erfolge, keiner der Leute hatte Fieber und die Wunden waren in gutem Zustande. Trotzdem kann man sich die Erleichterung der Armen vorstellen, als sie richtig geschient und verbunden, nun in guten Betten untergebracht wurden.

Ich hatte drahtlich um zwei Ruhetage für uns alle gebeten, sie wurden uns gern gewährt.

Am 10. Mai kam das Führerboot unserer Flottillen mit dem Flottillenchef an Bord, um uns abzuholen. Die Kameraden begrüßten uns mit Hurra. Unser Chef besichtigte das Boot, sprach der Besatzung seine Anerkennung aus und ließ sich von mir be-



richten. Zuletzt fragte er: „Haben Sie noch Öl genug für die Heimfahrt?“

Ich antwortete, daß nach unserer Berechnung noch 4—5 t da sein müßten.

„Dann kommen Sie ja noch nach Whaven,“ sagte er. „Morgen früh um 5 Uhr Auslaufen.“

Am andern Morgen pünktlich liefen wir aus, das Führerboot voran. Als wir etwa zweieinhalb Stunden gefahren waren, erschien der leitende Ingenieur auf der Brücke und meldete: „Herr Oberleutnant, es ist kein Öl mehr da.“ Wir sahen uns alle an unter der Wucht der Erkenntnis, wie gnädig das Schicksal es mit uns gemeint hatte!

Dann ließ ich unsere Entdeckung zum Führerboot herüberwinken. Die Antwort kam in gutem, echtem Deutsch: „Haben Sie aber Schwein gehabt.“

Das Führerboot nahm uns in Schleppe und brachte uns vor die Schleuse von Whaven. Auf der Jade haben uns die dort liegenden Schiffe der Flotte mit Hurra begrüßt.

Einige Wochen später kam über die Schweiz die erlösende Nachricht, daß unser Kommandant Kapitänleutnant von Spiegel von den Engländern aufgefischt und abgesehen von einer kleineren Fußverletzung wohlbehalten sei. Auch der Steuermann und der Unteroffizier waren gerettet.

Jetzt, da wir unseren geliebten Kommandanten, wenn auch kriegsgefangen, so doch lebend und gesund wußten, konnten wir uns der eigenen Rettung erst von ganzem Herzen freuen.

## Unter See.

Von Alice Ziegner (Mutter des Oberleutnants z. See Ziegner).

Unter See.

Durch Meerestiefen,

In die vom Licht des Tags kein Schimmer dringt,

fährt unser Boot.

Rings grüne Dunkelheit

Und Schweigen.

Was unten auf sandigen Matten,

Ohne Sonne erwächst und blüht;

Hängt sich an uns mit flutenden Zweigen.

Meerungeheuer

Recken gespenstisch Polypenarme,

Gleiten vorüber wie Schatten.

Wir sehen's nicht — —  
Auch nicht das Netz von Eisen,  
Mit dem der Feind uns rings umstellt.  
Wir ahnen über uns das Minenfeld,  
Anfertaue, die schwebend kreisen,  
Den sichern Tod —  
Wir suchen unsern Weg und sehen nicht,  
Wo er uns droht.  
Uns leuchtet in Meerestiefen nur ein Licht,  
Das ist die heil'ge Mannespflicht,  
Mit Leib und Leben einzustehn  
für unser Volk in Not.



## Donaufämpfe.

Von K. u. K. Linienschiffskapitän d. R. Olaf Wulff.

### I. Der Savedurchbruch.

Nachdem uns schon einmal die Passage bei Belgrad geglückt war, ließ mir der Gedanke keine Ruhe, daß die größeren und stärkeren Monitoren an den eigentlichen Kampfplatz an der Save gehören und für den Sicherungsdienst an der Donau zwei Monitoren vollauf genug seien; so stellte ich denn dem vorgesezten Armeegruppenkommando, Feldmarschall-Leutnant Freiherr von Lüttgendorff, den Antrag, mit zwei Monitoren zur Unterstützung der Savemonitorgruppe durchzubrechen.

Troßdem der Kampf nunmehr auf serbischem Gebiet stand, war die Bevölkerung Syrmiens und besonders Semlins in großer Erregung. Am 28. September waren wieder Komitadschibanden aufgetaucht, unkontrollierbare Gerüchte über Übergangsabsichten des Feindes schwirrten in der Luft; schließlich entschloß sich das Armeegruppenkommando der Bevölkerung Semlins Schiffe zur Verfügung zu stellen und sie weiter von der Front zu entfernen. Die Monitoren hatten den Transport zu sichern.

Als die Schiffe den Bestimmungsort, das Dorf Banovce an der Donau, erreichten, kam die Funkendepesche des Armeegruppenkommandos mit dem Befehl, bei Morgengrauen eine Truppenüberschiffung bei Vitojevci a. d. Save zu unterstützen. Endlich! Aber wieder gab es Hindernisse: der Monitor „Körös“, der in früheren Gefechten mit serbischen Batterien stark zerzaust worden war, war gerade von der Reparatur in Budapest mit vollen Vorräten eingerückt, darum am besten geeignet, eine längere Fahrt mit voraussichtlich heißen Kämpfen mitzumachen, doch war dessen Kommandant schwer erkrankt. Es blieb nichts übrig, der Kranke wurde auf das Spitalschiff gebracht und mein Stabschef, Linienschiffslieutenant Markó, mußte das Kommando der „Körös“ übernehmen — er strahlte über das ganze Gesicht, als er den Befehl erhielt. Ein Minenräumer mußte diesmal erst recht vorsahren, da die Serben, durch einen früheren Durchbruch gewitzigt, gewiß die Belgrader Passage verlegt hatten. Ich stellte, um möglichst sicher zu sein, den Minenräumer „Andor“ unter den Befehl eines meiner schneidigsten Offiziere, Linienschiffslieutenant Bublay, er hatte wegen tapferen

Verhaltens als Kommandant eines Patronillenbootes die erste Kriegsauszeichnung in der Donauflotte erhalten, beorderte mein Lieblingspatronillenboot unter Fregattenleutnant Taschler zur Teilnahme an der Unternehmung und berief die Kommandanten zu einer kurzen Besprechung auf das Führerschiff *Temes*. Monitor „*Szamos*“ erhielt den Befehl, die Gruppe bis Belgrad zu begleiten, nötigenfalls den Durchbruch artilleristisch zu unterstützen und die Besatzung des Minenräumers, falls dieser sinken sollte, aufzunehmen. Die Schiffe waren vollständig abgeblendet und hatten den Befehl, nicht vor dem Führerschiff das Feuer zu eröffnen, sobald jedoch „*Temes*“ Feuer eröffnet, mit allen Geschützen und Maschinengewehren die Eisenbahnbrücke und die Brückenköpfe zu beschießen; falls „*Andor*“ oder „*Temes*“ auf eine Mine geraten sollte, hatten die anderen Einheiten die Fahrt unbekümmert bis Vitojevci fortzusetzen.

Um 1/2 7 Uhr abends setzte die Monitorgruppe von Banowce in Bewegung. Als sie bei der Talsahrt Semlin passierte, stand dort ein großes Holzlager in Flammen, sonst herrschte in der von der Bevölkerung verlassenen Stadt Totenstille. Dieselbe erwartungsvolle Stille herrschte auf allen Schiffen, die sich nun langsam — der vorfahrende Minenräumer konnte mit herabgelassenem Minenfänger nur geringe Geschwindigkeit entwickeln — Belgrad näherten und dann in die Savemündung einbogen; dort meldete sich feindliches Gewehrfeuer vom Ufer aus, das aber zunächst nicht erwidert wurde.

Wir fragten uns immer, was macht die serbische Artillerie? Als „*Andor*“ schon 500 m von der Eisenbahnbrücke anlangte, setzte der Geschosshagel ein; nun ließ ich das Feuer auf die gegebenen Ziele eröffnen.

Es war eines der schönsten Kriegsbilder, die ich im Weltkriege gesehen: aus dem Schornstein des mit ganzer Kraft vorfahrenden Minenräumers quoll dicker, schwarzer Rauch, der das ganze Schiff umhüllte; in diesen Rauch hinein platzten die serbischen Schrapnells mit gelbem Licht und jeder Schuß der Schnellfeuerkanonen des Dampfers färbte den Rauch blutig rot; auf dem gepanzerten Vorschiff des Monitors platzten die Geschosse mit feurigen Funken, wie Glühwürmer, zwischendurch blendeten und krachten die Schüsse der eigenen 12-cm-Kanonen, oder die Treffer der am Panzer explodierenden feindlichen Granaten. Unser Hauptziel, die Eisenbahnbrücke, stand in ständigem Feuerschein. Es war ein Höllenlärm und es war höllisch schön!

Jetzt, 9 Uhr abends, kam der gefährlichste Augenblick, die Durchfahrt unter der Brücke. Da ich vermutete, daß der normale Schiffsweg gewiß mit Minen verlegt sei und es dort wahrscheinlich auch Bomben und Granaten von der Brücke regnen würde, hatte ich Befehl gegeben, unter dem letzten Brückenfeld am

slawonischen Ufer durchzufahren, was infolge des Hochwassers glatt gelang. Nach wenigen Minuten waren wir in Deckung der Zigeunerinsel angelangt und das Ärgste war überstanden.

Während der ganzen Fahrt war kaum ein Wort gesprochen worden: der Kommandant, Linienfahrtsleutnant v. Vok und der Steuermann hatten vollauf genug zu tun, das Schiff in richtiger Entfernung vom Minenräumer zu halten und bei Wendungen nicht das vorne in Feuerlee fahrende Patrouillenboot zu überrennen, ich selbst, als Donauflottillenkommandant beobachtete das Verhalten des Feindes und der anderen Schiffe und der Artillerieoffizier leitete das Feuer, hatte jedoch kaum etwas zu befehlen, da alles von selbst ging. Als wir in Deckung der Zigeunerinsel gelangten, begannen erst die Scheinwerfer der Serben zu spielen, einzelne Schüsse suchten die nunmehr verborgenen Schiffe.

Offenbar hatte die Besatzung Belgrads die Monitorgruppe bis an die Eisenbahnbrücke herankommen lassen, um sie dort im Minenfeld von allen Seiten konzentrisch feuernd, zu vernichten. Wir taten ihnen jedoch nicht den Gefallen, die normale Fahrrinne zu benützen und selbst die schwere Artillerie — alte 12 cm — der Serben konnten kein Schiff außer Gefecht setzen, da der Feind den Fehler beging, das Feuer auf die Monitore zu vereinigen, während der leicht verwundbare Minenräumer nur Treffer von Schrapnellsprengstücken und Maschinengewehren erhielt, die keinen nennenswerten Schaden anrichteten; ebenso erging es dem in Feuerlee der „Temes“ fahrenden Patrouillenboot. „Temes“ und „Körös“ erlitten mehrere Volltreffer. Unter anderen durchschlug eine 12-cm-Granate von hinten den Aufbau der „Temes“ und platzte über der Brating des Kesselraumes, wobei ein Sprengstück den Kesselwärter schwer verwundete, während ein Schuß die 47-mm-Kanone demontierte.

In Deckung der Zigeunerinsel wurden auf allen Schiffen die Verwundeten versorgt, die Masten aufgerichtet und Meldung erstattet: der Minenräumer „Andor“ hatte bei der bisherigen Fahrt eine solche Unmenge von Ästen, Balken, ja sogar ein Boot in seinem Minenfänger gefangen, das er längere Zeit benötigte, um fahrbereit zu werden. — Da Eile not tat, die gefährlichste Stelle passiert war und das ständig steigende Wasser erhoffen ließ, daß weitere Minenverlegungen überfahren werden konnten, erhielt Kommandant Bublaj Befehl, nach Herstellung der Fahrtbereitschaft nach eigenem Ermessen an einer geschützten Stelle zu ankern und bewaffnete Hilfe abzuwarten. Die anderen Schiffe setzten die Fahrt in der Save mit ganzer Kraft fort und blieben bis zur Kolubaramündung — später traurigen Angedenkens — vom Feinde unbehelligt.

Hier geriet einige Wochen darauf der stellvertretende Kommandant der „Körös“, Linienfahrtsleutnant Markó, schwer verwundet

in serbische Gefangenschaft, als er sich freiwillig zur Auslegung einer Fernsprechleitung für die Schußbeobachtung gemeldet hatte; sein Gehilfe bei der Unternehmung, Fregattenleutnant Depolo, büßte hierbei, von mehreren Gewehrgeschossen getroffen, sein Leben ein. Markó mußte dann — kaum bewegungsfähig — den ganzen Rückzug der serbischen Armee durch Albanien und den Transport nach Korfu mitmachen und blieb bis zum Ende des Weltkrieges in italienischer Kriegsgefangenschaft.

Bei der Kolubara setzte feindliches Infanterief Feuer ein und verfolgte mit wechselnder Heftigkeit die Schiffe bis Sabac, während die serbische Feldartillerie sich nur bei Progar, Kupinovo und Vitojević ohne Erfolg meldete, hingegen bei letztgenanntem Ort ungedeckt auffahrend, vernichtet wurde. Dort war auch die arg zerstörte Antenne der Funkstation soweit in Ordnung gebracht, um neue Befehle einzuholen. Dieser lautete: Fahrt bis Klenaf fortsetzen und dort Überschiffung eigener Truppen unterstützen.

Beim Vorbeifahren an Sabac im hellsten Sonnenschein waren die Monitoren dem vereinigten Feuer mehrerer Feldbatterien und einem wahren Infanteriegeschosshagel ausgesetzt, so, daß alle Schiffe infolge der abgesprungenen Farbe, wie tätowiert ausfahen, doch gelang es, die Durchfahrt zu erzwingen und dem Feinde viel Schaden zuzufügen, bis um 11.40 Uhr vormittags die langersehnte Vereinigung mit der Savemonitorgruppe unter lebhaften Hurrarufen erfolgte. Minenräumer „Andor“, der nach Erlangung seiner Bewegungsfähigkeit in heftigem Infanterief Feuer den Monitoren bis Progar gefolgt war, wurde unter dem Schutze der kommenden Nacht von „Körös“ abgeholt und nach Klenaf begleitet, verlor aber infolge eines Artillerietreffers, der den einen, den Minenrechen tragenden Schleppkahn versenkte, seine Minenfangvorrichtung.

In der Save waren nun 4 Monitoren, 2 Patrouillenboote und ein Dampfer vereinigt, die allseits anerkannten Anteil an der erfolgreichen Offensive der österr.-ung. Truppen in der Macva hatten und sich am 7. Dezember 1914 unter dem besiegten Belgrad wieder mit den in der Donau verbliebenen Monitoren vereinigten.

## II. Der Untergang der alten „Temes“.

Seit dem Eintreffen der I. Monitorgruppe — „Temes“ und „Körös“ — in der Save, hatten die Monitoren das Vorrücken der k. u. k. Truppen sehr gefördert. Die eigene Schützenlinie wurde jeweilig durch eine Fahne am Ufer bezeichnet und dort eine Signalstation errichtet; der Monitor legte sich querab der feindlichen Schützenlinie und wo die Einsicht vom Monitor aus behindert war, ließ das Feuer sich von der Signalstation aus durch Zeichen lenken, er beschuß flankierend — in der Längsrichtung — den feindlichen Schützengraben, bis sich die Besatzung in heller Flucht in

Sicherheit brachte und die eigenen Truppen ihn mühelos besetzen konnten. Man hatte es mit einem tapferen und zähen Gegner zu tun, aber diese Wirkung der Monitoren und die beständige Bedrohung des Flügels am Flusse begann demoralisierend auf den Feind einzuwirken. Da sich die Monitoren nunmehr ablösen und immer wieder außer Schußweite ihre Vorräte ergänzen konnten, wurden sie auch öfters zu Erkundungsfahrten stromabwärts abgesendet, ohne daß größere Verluste zu beklagen gewesen wären.

Meine Herrlichkeit als provisorischer Donauflottillenkommandant hatte ein Ende gefunden, da der hierzu bestimmte Linienschiffskapitän Lucich die Führung übernommen hatte, während ich das Kommando des Monitors „Temes“ und der I. Monitorgruppe übernahm. Linienschiffskapitän Lucich hatte auch auf meinem Schiff den ganzen Stromlauf der Save befahren, um sich persönlich über die Lage aufzuklären und hatte bei dieser Gelegenheit eine ausgiebige Feuertaufe durch die alarmierten serbischen Uferbatterien erhalten.

Dann kamen einige mistige, neblige Herbsttage, wo die Monitoren nicht viel ausrichten konnten und gleichzeitig Marmnachrichten über Überschiffungsvorbereitungen des Gegners stromabwärts bei Skela, im Rücken der eigenen Truppen. Ich erhielt den Befehl aufzuklären und die etwa bereitgestellten feindlichen Überschiffungsmittel zu zerstören. Ich nahm wieder meinen treuen Begleiter, das Patrouillenboot, unter Kommando des Fregattenleutnants Taschler, mit und setzte es um 6.30 Uhr abends des 22. Oktobers talsahrend in Bewegung. Es war eine finstere und merkwürdig ruhige Nacht, in der wir ungehindert bis zum Bestimmungsort Skela vordringen konnten; dort wurde das vorfahrende Patrouillenboot plötzlich von einer Feldbatterie überfallen und brachte sich talsahrend in Sicherheit. Wir hatten den Standort der feindlichen Batterie erkannt, nahmen sie gleich unter Feuer und brachten sie zum Schweigen; dann wurde der Donauarm, wo die Überschiffungsmittel liegen sollten, flankierend von der unteren und oberen Einfahrt aus bestrichen und einige auf Platten schwimmende Flugmühlen versenkt. Da ich dort das Gequitsche eines Schweines hörte, befürchtete ich, daß auch die Müllersleute an Bord sein könnten und ließ darum erst die Mühle anpreißen, dann einen Schuß aus der kleinen Kanone in das Dach abgeben, und erst, als sich nichts rührte, wurde den Mühlen mit je einem Schuß aus grobem Geschütz an der Wasserlinie der Garaus gemacht.

Das Patrouillenboot vorsendend wurde die Heimfahrt angetreten, ohne daß auch nur ein Gewehrschuß gefallen wäre; bloß bei Podgorica meldete sich schwere serbische Artillerie mit einigen Schüssen, sonst herrschte eine ungewohnte und unheimliche Stille.

Ich war mit dem ersten Offizier, Linienschiffsleutnant Stock und zwei Steuerleuten im Kommandoturm, der zweite Offizier, Fregatten-

leutnant Freiherr von Gemmingen, achter bei der Haubitze. Wir waren nahe an Sabac angelangt, sprachen von der erfolgreichen Offensive, von der Möglichkeit, bald Belgrad zu erreichen und ob uns wohl bei Sabac wieder die serbische Artillerie behelligen werde, als wir durch einen Flammenschein geblendet und durch einen Riesenfrach betäubt im Kommandoturm durcheinander geworfen wurden; dann neigte sich das Schiff, wir hörten das Klirren von Eisenplatten und das Zischen ausströmenden Dampfes. „Diesmal haben sie uns!“ rief ich und dachte an den Treffer einer schweren Granate; das Schiff hatte vom Kurs abgedreht, gehorchte nicht dem Steuer und das elektrische Licht versagte. „Hinaus, nachsehen, was geschehen ist!“ aber Stock rührte sich nicht; als ich die Panzertüre des Turmes öffnen wollte, ließ sich nur ein Spalt freimachen, dann war sie festgeklemmt. Mich durchzwängend, mußte ich gleich über eine scharfkantige Eisenmasse klettern, um das Vordeck zu erreichen; dort war der rechte Geschützturm verschwunden. Als ich nach achtern lief, fand sich das Schiff äußerlich unverleht, aus allen Luken steckten die erschreckten Leute den Kopf heraus. Ich rief: „Alles an die Pumpen“ und war nun erst im Klaren, daß das Schiff auf Mine geraten war. „Haben wir noch Dampf?“ — „Nein“, meldete der Maschinenwärter, „darum wurde die Maschine abgestellt.“ Ich wollte zur Luke des Kesselraumes im Aufbau und leuchtete mit der Taschenlaterne, da gähnte mir ein schwarzes Loch entgegen, in dem das Wasser gurgelte. Es meldete jemand „Man sieht Boote vom serbischen Ufer herrudern“ — „Abwehrkanonen beinannt, Gewehre verteilt und Signalmunition bereiten!“ — ich wollte das Patrouillenboot heranzurufen. Kaum stieg die erste Rakete, kam eine Gewehrsalve vom serbischen Ufer. Die Handpumpen wurden in Deckung des Aufbaues bereitgestellt und begannen aus dem Kesselraum zu arbeiten — es war vergebliche Mühe. Jetzt kamen die Detailführer, die ältesten Unteroffiziere, und erstatteten Meldung über ihren Bereich: „Abwehrkanonen bereit, aber Boote sind nicht zu sehen,“ meldete der Geschützmeister — wahrscheinlich waren die gemeldeten Boote nur Ausgeburt der überhitzten Phantasie eines Mannes. „Aus dem Kesselraum dringt Wasser in die Maschine“ — meldete der Maschinenmeister — „die Nieten haben sich auch im Achterschiff gelockert, das Wasser dringt in kleinen Springbrunnen ein“ — lautete die Meldung des Bootsmannes — „daß Schiff muß aufsitzen, denn wir treiben nicht“ — des Steuermanns. Der erste und der zweite Offizier fehlten.

Als ich nach vorne ging, saß Stock, wie ein Häuflein Unglück auf einer aufgekrempelten Platte des Deckpanzers im Aufbau und klagte, daß er sich nicht rühren könne. Plötzlich hörten wir ein Plätschern im überfluteten Kesselraum, Stock leuchtete mechanisch mit seiner Taschenlaterne in diese Richtung und wir sahen eine Gestalt, die sich vergebens bemühte, über die scharfen Kanten des



aufgerissenen Deckpanzers herauszuklettern. Er wurde herausgezogen, es war Gemmingen, der zweite Offizier.

Als er die Explosion gehört hatte, wollte er durch den Aufbau zum Kommandoturm, um Befehle einzuholen, oder den Kommandanten zu retten, und war dabei im Finstern in den offenen Kesselraum gefallen; er wäre ertrunken, da er einen Schock erlitten hatte und am Ende seiner Kräfte war.

Die Leute hatten sich rasch gefaßt, arbeiteten an den Pumpen und standen an den Geschützen; vom Patrouillenboot war in der finsternen Nacht nichts zu sehen. „Noch einmal Signalpatronen abfeuern“ — wieder war eine Gewehrsalve des Feindes die scharfe Antwort, der dann fortwährendes feindliches Feuer folgte —, aber im Scheine der Patrone tauchte auch das Patrouillenboot auf. Mein braver Taschler hatte nicht versagt.

Das Schiff, das vorne überflutet aufsaß, begann sich nun trotz des Pumpens auch achtern zu senken; ich sah ein, daß an die Rettung des Schiffes nicht mehr zu denken sei; das Patrouillenboot hatte inzwischen angelegt und die Serben verstärkten ihr Gewehrfeuer. Ich hieß alle Mann niederlegen und dann in Deckung des Aufbaues versammeln; dann gab ich Befehl, die Verwundeten aufs Patrouillenboot zu bringen, die Verschlüsse aus den Kanonen zu entfernen, die Nachzügler aus den unteren Räumen auf Deck zu schaffen und alle Mann auf das Patrouillenboot zu überschiffen. Als sich auf wiederholtes Rufen bei den Luken kein Mann mehr meldete, begab ich mich auch in den Mannschaftsraum des Patrouillenbootes und befahl, mit ganzer Kraft nach Jarak zum Armeegruppenkommando einzurücken. Es folgte die traurige Aufgabe, die Menschenverluste festzustellen — es waren 31 Mann, mehr als ein Drittel der Besatzung gefallen, ein Offizier, Stock, und acht Mann verwundet und ein Offizier, Gemmingen, und ein Mann an Nervenschock erkrankt — um dann dem Armeekommando den schweren Schlag zu melden.

Freund Gemmingen hatte nach seiner Genesung in der Donauflottille bis zum bitteren Ende durchgehalten, konnte sich aber in die Folgen des verlorenen Krieges nicht hineinfinden; er ist nach Java ausgewandert und dort dem gelben Fieber erlegen.

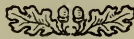
Das Patrouillenboot, mit seiner menschlichen Überlast — zu 20 Mann eigener Besatzung kamen etwa 60 Überlebende der „Temes“ — gelangte glücklich zwischen den weiter ausgelegten Minen durch, wurde aber bei Sabac von einer Feldbatterie überfallen, doch gelang es ihm, Jarak glücklich zu erreichen.

Die Serben scheinen die nebligen Herbsttage ausgenützt zu haben, um ungestört einige Minen im Rücken der Monitore auszulegen und hatten das Glück, daß „Temes“ zufällig auf eine dieser Minen lief. Von einer regelrechten Minenverlegung war an dieser

Stelle keine Rede, während die Donauflottille weiter talwärts in der Save und bei Belgrad in Save und Donau mehrere ausgebaute Minensperren lichten mußte.

Wir hatten einen schweren Verlust erlitten, den die Serben durch das Geläute aller Glocken in Belgrad feierten, aber ein neuer, stärkerer Monitor hatte schon den Bau beendet und sollte bald in Dienst treten und der Geist der Flottille hatte — wie es die kommenden Ereignisse beweisen sollten — nicht gelitten. Später stieß eine neue „Temes“ modernsten Typs zur Donauflottille, die dann auf „Bosna“ umgetauft, erfolgreich an den Kämpfen in Rumänien mitwirkte.

Die alte „Temes“ wurde nach der Besetzung Serbiens gehoben, in Budapest feierlich empfangen und umgebaut; sie bildet jetzt den Stolz der „siegreichen“ rumänischen Donauflottille.



## Kriegsfahrten mit dem Hilfschiff „Baden“.

Von dem Schiffsführer Kapitän Kolin.

Als wir in der letzten Hälfte des Monats Juli den englischen Hafen Barry mit einer vollen Ladung Kohlen (12 000 Tons) verließen, waren wir wenig erfreut über diese unsaubere Ladung; aber wir ahnten damals nicht, wie wertvoll diese Ladung und welche Dienste die Kohlen unserem Vaterlande noch leisten würden. Schon als wir am 26. Juli Teneriffa anliefen, erfuhren wir, daß sich die politische Lage ernstlich verschlimmert habe und Krieg jeden Augenblick ausbrechen könne; doch daran glaubte man ja nicht so recht; denn wie oft standen wir nicht schon „dicht vor dem Krieg?“ Aber nach wenigen Tagen trafen auf drahtlosem Wege die ersten Nachrichten ein, daß Oesterreich Serbien den Krieg erklärt habe, und dann weiter neue Meldungen von den Verwickelungen anderer Mächte. Ich war mit meiner brüderlichen Liebe, die auf der Reise nach dem Süden mit „Kap Vilano“ unterwegs war, in diesen Tagen in drahtloser Verbindung, und so konnten wir Meinungen austauschen und schließlich den gemeinsamen Entschluß fassen, einen nahe gelegenen neutralen Hafen aufzusuchen; wir hatten Bahia ins Auge gefaßt, doch liefen auf der Höhe von Pernambuco warnende Telegramme ein, die besagten, daß es angebracht wäre, den nächstgelegenen Hafen aufzusuchen, da der englische Kreuzer „Glasgow“ auf dieser Höhe gemeldet sei. Also folgten wir dieser Warnung und liefen Pernambuco Reede an; ein offener ungeschützter Ankerplatz, wo wir uns gar nicht mal so recht sicher vor dem Feind fühlten. Hier hatten mein Bruder Ernst und ich eine selten schöne Gelegenheit, ein paar nette Tage zusammen zu verleben; doch sollte diese Freude nicht lange dauern, da ich am 11. August nachmittag die Order erhielt, abends in See zu gehen. Diese Order kam von Kapitän zur See Lüdecke, Kommandant des Kreuzers „Dresden“, den ich drahtlos von der Anwesenheit der „Baden“ und seiner wertvollen Ladung in Kenntnis gesetzt hatte und dessen Kohlenvorrat auf ein geringes zusammengeschmolzen war; derselbe kreuzte in der nördlichen Gegend des Süd-Atlantik, zwischen Fernando Noronha und den Rocas, um dort nach Europa gehende Schiffe mit Kriegskontrebande zu kapern und so unseren Gegnern die Lebensmittel-

zufuhr abzuschneiden. Bald wurden aber unserem Kreuzer die Kohlen und der Proviant knapp, und da es einer kriegsführenden Macht in einem neutralen Hafen nicht erlaubt ist, sich länger als 24 Stunden dort aufzuhalten, es auch für eine kriegsführende Macht ausgeschlossen war, in einem der Brasilhäfen Kohlen zu erhalten, so war unsere Ladung ein wertvoller Fund, der nicht hoch genug eingeschätzt werden konnte. Wir erhielten Befehl, nach einem nördlich von dem Rocastriff gelegenen Punkt zu dampfen und daselbst weitere Order abzuwarten. Nach Eintritt der Dunkelheit schlichen wir uns lautlos von unserem bisherigen Ankerplatz von Pernambuco Reede, mit abgeblendetem Lichte, in nördlicher Richtung fort, vorbei an den hier ankernden Schiffen, die bei der ziemlich hellen Mondnacht natürlich unser Auskreisen bemerken mußten. Ich dampfte ganz nahe an „Kap Vilano“ heran und wir Brüder konnten noch ein Lebewohl uns zurufen von Bord zu Bord. Bald waren wir außer Sichtweite von Land und mit äußerster Leistung unserer Maschine, dampfend erreichten wir am nächsten Abend die Rocas, wo wir auch schon durch ein drahtloses Telegramm der „Dresden“ aufgefordert wurden, in unmittelbarer Nähe des wenig schutzbietenden Riffs zu ankern. Gegen morgen kam dann auch unser Kreuzer in Sicht und ankerte in unserer Nähe; nachdem ein Boot der Dresden ausgesetzt und bemannt war, kam es mit dem ersten Offizier Kapitänleutnant Nieden bei uns längsseit, und es wurde beschlossen, bei Tagesanbruch die Schiffe Seite an Seite zu legen und mit Übernahme der Kohlen zu beginnen. Nur wenige Stunden konnten wir so nebeneinander liegen, die See nahm bald zu und ließ die beiden Schiffe heftig gegen einander stoßen, wobei es auf beiden Seiten Beulen an der Schiffswand gab. Noch zwei weitere Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie waren von S. M. S. „Dresden“ nach hier requiriert und sollten Proviant und Ausrüstungsgegenstände abgeben; nachdem diese ausgeschifft waren, wurde die „Persia“ entlassen und Dampfer „Prussia“ und „Baden“ setzten am Abend des 14. August nach Eintritt der Dunkelheit die Fahrt mit „Dresden“ fort. Es war beschlossen nach dem Süden zu dampfen und die Insel Trinidad auf der Höhe von Victoria, etwa 800 Seemeilen von der Küste entfernt gelegen, aufzusuchen und dort das Kohlen fortzusetzen. Am folgenden Morgen gegen 10 Uhr sichteten wir einen Dampfer voraus, den wir sofort verfolgten und bald überholt hatten; als wir in dessen Nähe angelangt waren, wurde er als Engländer erkannt, angehalten; und nachdem man sich überzeugt hatte, daß die Ladung dieses Schiffes aus Mais bestand, der nach England bestimmt war, wurde von dem Kommandant der „Dresden“ Kapitän zur See Lüdecke befohlen, das Schiff zu zerstören. Es war der englische Dampfer „Hyades“, der, nachdem die Besatzung geborgen und auf „Prussia“ untergebracht worden war, mit seiner

wertvollen Ladung in den wogenden Fluten des Ozeans durch einige wohlgezielte Schüsse mit Granaten seinen Untergang fand. Ein schauerlich schöner Anblick, als das Schiff, sich langsam auf die Seite legend, in die Tiefe sank und nur einen hoch aufbrausenden Strudel zurückließ, in dem einiges Bretterwerk und losgerissene Boote sich tummelten. Trotzdem es unser Feind, der Engländer war, den dieses Mißgeschick hier getroffen, so hat mich doch Mitleid ergriffen, und besonders habe ich den Kapitän bedauert; denn ich dachte daran, daß mir vielleicht das Gleiche in nächster Zeit widerfahren könnte, und wie sehr ich in solchem Falle darunter leiden würde, wenn mein schönes Schiff vor meinen Augen ein solches Ende fände.

Hiernach verliefen die folgenden Tage ohne besondere Zwischenfälle, es wurde noch ein englischer Dampfer der Prince Line gesichtet und überholt, da derselbe aber nach Argentinien bestimmt war und nur neutrale Ladung im Schiff hatte, so wurde er freigegeben. Am 19. August erreichten wir die Insel Trinidad, es trafen noch die Dampfer „Steiermark“, „Santa Lucia“ und „Eleonore Woermann“ hier ein, die Proviant für S.M.S. „Dresden“ mitgebracht hatten. Nach langem Suchen in den verschiedenen Einbuchtungen der Insel, gelang es uns endlich, einen ziemlich geschützten Ankerplatz zu finden und hier 870 Tons Kohlen an Dresden abzugeben; freilich lief auch hier eine Dünung, die Schiffe lagen aber bei dem guten Wetter ganz friedlich nebeneinander. Am folgenden Tage traf dann noch Dampfer „Santa Isabel“ ein, und nachdem wir mit dem Kohlenabgeben fertig waren, nahmen wir von ihm Ochsen, Schafe und Ausrüstungsgegenstände für Dresden an Bord. Bewundernswert war es, zu sehen, wie von allen Seiten emsig für den Unterhalt unserer Kriegsschiffe gesorgt wird; jedes unserer Handelsschiffe stand im Kriege zur Verfügung der Marine und unsere Blaujacksen auf Dresden litten zunächst keine Not, ja, sie behaupteten damals sogar, nie so gut gelebt zu haben als in diesen Tagen, später ist es jedoch viel sorgenvoller geworden. Am 21. August dampften wir dann südwärts steuernd weiter, wir waren aber so weit von der Küste und dem Verkehrswege der Schiffahrt entfernt, daß wir in den nächsten Tagen nichts sichtigten; erst in der Nähe des La Plata Gebietes trafen wir auf den englischen Dampfer „Holmwood“; er hatte Kohlen geladen und wurde, da es Kriegskontrebande war, gesprengt und versenkt. Diese Zerstörung bot einen noch imposanteren Anblick, weil das Schiff bei dem bewegten Seegang von den Wellen umspült wurde und beim Versinken sich vollständig umdrehte, so daß der Kiel nach oben kam.

Den Mannschaften der feindlichen Schiffe, die wir versenkten, wurde genügend Zeit gegeben, um ihre Habseligkeiten zu retten; wenn das Wetter schön und die See ruhig war, lagen wir öfter bis zu 2 Stunden treibend in der Nähe der Schiffe, auf denen die

Leute emsig beschäftigt waren, ihren Besitz zu retten; hiernach wurden dann die Besatzungen mit ihren Effekten durch die Boote der Dresden von Bord genommen und auf eines der Handelsschiffe gebracht, wo sie wie unsere eigene Mannschaft verpflegt wurden.

Als die Kunde vom Ausbruch des Krieges unserem Kreuzer Dresden bekannt wurde, war er auf der Fahrt nach der Heimat begriffen gewesen, wo das Schiff, da es zwei Jahre Dienst im Auslande hinter sich hatte, einer gründlichen Überholung unterworfen werden sollte. Dies ist ein Beweis, daß Deutschland an einem Krieg 1914 überhaupt nicht gedacht hat. Die Maschinen der „Dresden“ mußten deshalb mit eigenen Kräften nachgesehen werden. Es galt nun einen für diese Zwecke günstigen und vollkommen sicheren Ankerplatz in einer der vielen Einbuchtungen der Küste in der Nähe des Kap Horn auszufinden, wo wir auch sicher waren, daß uns keines Menschen Auge erspähen und Nachricht an den Feind gelangen lassen konnte. Wir fanden schließlich solch einen wohlgeschützten Ankerplatz in der Orange Bay, wo wir etwa 8 Tage verweilten und mit den Offizieren der „Dresden“ des öfteren zu einem Jagzuge ausflogen; es gab hier Gänse, Enten und andere Wasservögel in großen Scharen, die wir uns an Bord schön zubereiten und gut schmecken ließen. Doch ganz so einsam und allein waren wir doch nicht in dieser entlegenen Bucht; kaum hatten wir den Anker im Grund, als auch schon aus dem Busch heraus ein Boot auf uns zugerudert kommt, wir sahen, trotz der bitteren Kälte die dort herrschte, lauter nackte Menschen von dunkler Hautfarbe im Boot hocken, halb im Wasser sitzend, es war ein Anblick, der mich frieren machte. Als das Boot näher heran und längsseite kam, sah man zwei Männer, ebensoviel Frauen und mehrere kleine Kinder darin. Es waren dieses eine Art Indianertypen mit breitem Gesicht und hervorstehenden Backenknochen, wie man sie noch vereinzelt in dieser Gegend Patagoniens vorfindet. Kaum waren die Menschen an einem Tau an Bord unseres Dampfers emporgeklettert, als sie durch Zeichen sich verständlich zu machen suchten und etwas Eßbares erbettelten, aber auch einen Schnaps verschmähten die lieben Buschleute nicht und noch besser schien ihnen das Maschinenöl zu munden, das sie aus einer Kanne gierig schluckten.

Schnell war die Zeit verfliegen, Dresden war fahrtbereit und die Reise um Kap Horn konnte fortgesetzt werden; zeitweise ist diese Gegend nicht ganz geheuer, aber wir hatten Glück und kamen ohne allzuviel Gegenschläge um das berühmte Kap herum, immer ziemlich nahe an der Küste entlang vollzog sich unsere Weiterfahrt, nordwärts steuernd kamen wir auch bald wieder in die von Dampfern befahrenen Gegenden, wo sich endlich wieder Gelegenheit bot, die Verfolgung eines in Sicht gekommenen Schiffes auf-

zunehmen und dasselbe anzuhalten. Bald war es in den Häfen Chiles bekanntgeworden, daß ein deutsches Kriegsschiff die Gegend unsicher machte und es nicht ratsam wäre, den geschützten Hafen zu verlassen. Schiffe, die auf See diese Nachricht auf drahtlosem Wege erhielten, zogen es vor, den nächstgelegenen Hafen aufzusuchen, hier abzuwarten, bis die Luft rein war. So dampften wir, immer mit Rücksicht auf den zu großen Kohlenverbrauch, mit reduzierter Geschwindigkeit bis nordwärts von Valparaiso, steuerten dann westlich auf die Juan Fernandez Insel zu, wo wir uns bei der kleineren und unbewohnten Insel Mas a fuera vor Anker legten und hier unter Schutz der hohen Insel an „Dresden“ ohne Schwierigkeiten Kohlen, Wasser, Proviant abgeben konnten. Wir mußten sehr sparsam mit unseren Kohlenvorräten umgehen; die Zufuhr durch die in den verschiedenen Häfen liegenden deutschen Schiffe war sehr schwierig geworden, da diese von den Hafenbehörden streng überwacht wurden; aber dennoch gelang es einigen Kapitänen deutscher Handelsschiffe, sich mit genügend Kohle zu versehen und diese unseren Kreuzern, die solche sehr benötigten, zuzuführen.

In diesen Tagen bekam unser Kreuzer „Dresden“ drahtlos Verbindung mit dem Kreuzergeschwader, unter dem Kommando des Grafen Spee. Es war ein erhebendes Gefühl, als wir uns am 12. Oktober 1914 bei der einsamen Osterinsel, deren Bevölkerung noch nicht einmal ahnte, daß zwischen den Völkern Europas schon seit Monaten ein blutiger Krieg entbrannt war, trafen. So arglos waren die Leute, daß uns von einem dort ansässigen Geschäftsmann Proviant in großen Mengen angeliefert wurde, natürlich wurde von unserer Seite strenges Schweigen beobachtet, und wir ließen die Leute weiter in Unwissenheit und dampften, als wir mit allem Nötigen versehen waren, weiter ostwärts, suchten unseren alten Ankerplatz bei der Insel Mas a fuera wieder auf und kreuzten an der Küste Chiles, hier die Schifffahrt beunruhigend! Eines Morgens, am 1. November 1914 dampfte das Flaggschiff dicht an Dampfer „Baden“ heran, ein paar kurze Befehle werden gegeben und mit äußerster Fahrt lief unser Geschwader in südlicher Richtung der Küste zu. Die Schornsteine warfen Feuergarben hoch zum Himmel auf und schwere Rauchmassen hüllten bald die davonjagenden Schiffe ein, so daß sie schnell aus Sicht gingen und uns, die sie begleitenden Handelsschiffe, zurückließen. Wir ahnten natürlich etwas, aber erst am nächsten Tage nachmittags sollten wir aus der Ungewißheit befreit werden, und als wir die Einzelheiten über den so günstigen Ausgang der Seeschlacht bei Coronel erhielten, konnten wir es kaum fassen, daß unser Kreuzergeschwader über die englischen Seestreitkräfte, die hier in gleicher Stärke unseren Schiffen gegenüberstanden, einen so glänzenden Sieg davongetragen hatten, der darin bestand, daß zwei englische Panzerkreuzer „Good Hope“

und „Monmouth“ innerhalb einer Stunde versenkt und andere kleinere Kreuzer durch Geschützfeuer schwer beschädigt wurden.

Unsere Kreuzer dagegen blieben vollkommen unverseht, wir hatten auf unserer Seite keinen Mann verloren.

Den 3. November trafen wir mit unserem Kreuzergeschwader bei der Insel Mas a fuera wieder zusammen. Auf der Fahrt nach dort fiel uns noch ein norwegisches Segelschiff, mit Kohlen beladen, in die Hände; es wurde vom Dampfer „Baden“ in Schleppe genommen und unter dem Schutz der Insel konnte die wertvolle Ladung gelöscht und auf „Baden“ übergeladen werden. Noch wurden wir mehrere Tage hier festgehalten, unsere Kreuzer ergänzten den Kohlenbestand und liefen alsdann zu kurzem Besuch in den Hafen von Valparaiso ein, wo ihnen und insbesondere dem siegreichen Graf Spee feierlicher Empfang, nicht nur seitens der deutschen Kolonie, sondern auch durch die chilenische Bevölkerung zuteil wurde. Die Nachricht vom Sieg des deutschen Kreuzergeschwaders über die größte Seemacht, die solch eine Schlappe wohl noch nicht erlitten hatte, fand in der Welt schnellste Verbreitung und nicht lange währte es, da traf auch schon aus der Heimat ein Glückwunschtelegramm des Kaisers zu diesem großen Sieg ein und einem Teil der deutschen Seeleute wurde das Eiserne Kreuz verliehen. In den Tagen herrschte Jubel und Freude unter den Besatzungen unserer Kreuzer, dem aber in würdevoller Weise Ausdruck gegeben wurde; denn mit den versenkten feindlichen Schiffen war manch braver Mann untergegangen, der noch vor kurzem in freundschaftlicher Weise mit der „Dresden“-Mannschaft, gelegentlich ihres längeren Zusammenliegens in Mexiko, verkehrt hatte. So war auch der englische Admiral Cradock ein alter Bekannter der „Dresden“-Offiziere, und sein Tod wurde ehrlich bedauert. Nachdem die geschützte Bucht von Quentin an der Westküste nördlich von der Magelhanstraße aufgesucht worden war und hier unsere Kreuzer mit Kohlen und allem Erforderlichen versehen waren, dampfte unser Geschwader — fünf Kriegsschiffe und fünf Handelsdampfer — um Kap Horn herum in östlicher Richtung weiter. Wir hatten die steile Küste in der Nähe des Kaps in Sicht, als wir ganz fern am Horizont, nördlich von uns stehend, einen Segler entdeckten, der westlichen Kurs steuerte; unbehindert konnte man ihn nicht passieren lassen; vom Flaggschiff wurde an den kleinen Kreuzer „Leipzig“ Order gegeben, nach dem Segler hinzudampfen und Nationalität und Ziel der Reise zu erfragen. Bald kam Signal von S. M. S. „Leipzig“: „Englisches Schiff mit Kohle nach Vancouver bestimmt“; natürlich war das ein guter Fang für unser Geschwader, denn Kohle konnten wir nie genug haben und ohne solche wären wir gezwungen gewesen, die Kreuzerfahrten einzustellen. Der Segler wurde in der nächstgelegenen Bucht eingeschleppt und wir waren emsig damit beschäftigt, die Kohlen in Dampfer „Baden“, der sich längs des



Seglers legte, überzuladen. Das war keine so leichte Arbeit; der Segler hatte nur sehr kleine Luken und so brauchten wir volle drei Tage, um die Kohlen an Bord der „Baden“ überzunehmen. Ein schöner Abend an Bord des Flaggschiffes „Scharnhorst“ vereinte uns in der Offiziersmesse, wir waren in sehr gehobener Stimmung und ich voller Zuversicht, daß bei so prächtigem Menschenmaterial der Erfolg dieses Krieges nicht in Frage gestellt werden könne. Am 6. Dezember 1914 hatten wir die Kohlen übernommen, der Segler wurde in der Bucht durch Sprenggranaten versenkt, und wir dampften am 6. Dezember weiter ostwärts. Als wir noch mit dem Übernehmen der Ladung des Seglers beschäftigt waren, kam eines Nachmittags Graf Spee zu mir an Bord; nachdem derselbe mein Schiff angesehen, unterhielten wir uns zwanglos am Deck und als vom längsseitsliegenden englischen Segler der Kapitän, der angeblich Amerikaner war, an die Reeling trat und Graf Spee zu der siegreichen Seeschlacht bei Coronel beglückwünschte, erwiderte der Graf in seiner ihm eigenen, schlichten und bescheidenen Art: „Ja, diesmal war der da oben mit uns, wer weiß wie bald uns das gleiche Schicksal ereilt, das unseren Gegnern diesmal zuteil wurde.“

Wir hatten bisher zuverlässige Nachrichten über die Bewegung feindlicher Schiffe erhalten und glaubten uns daher auf diese verlassen zu können, wenn auch anzunehmen war, daß nach der Schlapse, die die Engländer bei Coronel erlitten, diese alles aufbieten würden, dem deutschen Kreuzergeschwader überlegene Schiffe entgegenzustellen, so war doch kein Grund vorhanden zu der Annahme, daß solche Verstärkung bereits bei den Falklandsinseln eingetroffen war; es wurde daher beschlossen, die Falklandsinseln anzulaufen und die drahtlose Station, von welcher die unglaublichsten Nachrichten über englische Siege verbreitet wurden, zu zerstören. Am 8. Dezember morgens, es war ein selten klares, schönes Wetter, die See spiegelglatt, näherten wir uns der Insel; wir hatten am Abend zuvor einen mächtig großen Eisberg passiert und die Temperatur des Wassers wurde 5° C gemessen, somit war auch die Witterung recht kühl in dieser Gegend. Ich war auf die glückliche Idee gekommen, eines unserer Schweine schlachten zu lassen und dem Graf Spee einige frische Würste an Bord zu senden, wofür derselbe sich dann durch Flaggsignal mit den Worten: „Herzlichen Dank für freundlichen Nikolausgruß,“ bedankte. Die Engländer hatten schneller als zu erwarten war, zwei ihrer starken Schlachtkreuzer, „Invincible“ und „Inflexible“, ausgeschiedt und diese waren gerade am Abend des 7. Dezembers bei den Falklandsinseln eingetroffen und noch mit Übernahme von Bunkerkohlen beschäftigt, als unser Geschwader am folgenden Morgen auf der Insel gesichtet wurde. Der Versuch, dem überstarken Feind auszuweichen und mit voller Fahrt in südöstlicher Richtung fortzudampfen, gelang nicht. Während des Gefechtes liefen der englische Kreuzer „Bristol“ und

der Hilfskreuzer „Macedonia“ von Port Stanley aus, um die Verfolgung der Hilfsschiffe des deutschen Geschwaders aufzunehmen, die in südlicher Richtung von der Insel aus Sicht gelaufen, aber von der Küstenstation auf den Falklandsinseln beobachtet und den englischen Kreuzern gemeldet worden waren. Als wir uns verfolgt sahen, versuchten wir noch mit äußerster Fahrt zu entkommen und uns nach verschiedener Richtung zu zerstreuen, doch waren die englischen Kreuzer so viel schneller als wir, und nachdem „Bristol“ auf etwa sechs Seemeilen den Dampfer „Baden“ aufgeholt hatte und wir noch nicht stoppten, eröffnete dieser das Feuer auf uns; immer näher schlugen die Granaten bei unserer „Baden“ ein; es war aussichtslos zu entkommen und zwecklos, Menschenleben aufs Spiel zu setzen. So drehten wir bei; in kurzer Zeit waren die englischen Kreuzer in unserer Nähe angelangt, wir erhielten Befehl, unsere Schiffe schnellstens zu verlassen, da diese versenkt werden sollten. Das hatte ich natürlich nicht erwartet; denn es lag hierzu doch kein Grund vor, da die Falklandsinseln nur 60 Seemeilen entfernt waren und die schönen, neuen Schiffe, die noch mit mehreren tausend Tonnen Kohlen und anderen wertvollen Ausrüstungsgegenständen beladen waren, einen hohen Wert darstellten. Wir machten nun unsere Rettungsboote klar und verließen in diesen schweren Herzens unser schönes Schiff; wir waren noch nicht von der Bordseite frei, als auch schon aus etwa 100 m Entfernung von dem englischen Hilfskreuzer ein Schuß in die Wasserlinie der „Baden“ abgefeuert wurde und uns im Boot die Granatsplitter um die Ohren flogen.

Ich glaube, es hat mich in meinem Leben nichts so ergriffen und einen so unvergeßlichen Eindruck hinterlassen, als die Zerstörung meines stolzen Schiffes aus unmittelbarer Nähe ansehen zu müssen. Kiel oben sank „Baden“, nachdem es ein Dutzend Granatschüsse erhalten hatte, nach etwa  $\frac{3}{4}$  Stunden mit dröhnendem Getöse in die Tiefe.

Wir wurden nun an Bord des englischen Hilfskreuzers „Macedonia“ aufgenommen und als Gefangene behandelt. Gegen 4 Uhr nachmittags kam vom feindlichen Flaggschiff die Meldung, daß unser Kreuzer „Scharnhorst“ gesunken und „Gneisenau“ schwer beschädigt sei. Diese Nachricht löste bei unseren Gegnern große Freude aus und mit Genugtuung hörte man die Äußerung: „Das ist die Vergeltung für ‚Good Hope‘ und ‚Monmouth‘.“ Diese englischen Kreuzer wurden bekannlich in der Seeschlacht bei Coronel von unserer Flotte durch Geschützfeuer versenkt und da das Wetter zur Zeit des Gefechtes, welches nach Eintritt der Dunkelheit seinen Abschluß fand, sehr schlecht war und brauchbare Boote nicht zur Verfügung standen, so konnten unsere Schiffe sich leider nicht mit Rettung der Mannschaften befassen. Dagegen war das Wetter am Tage der Schlacht bei den Falklandsinseln selten schön, die See

spiegelglatt und die Engländer hätten sehr wohl einen großen Teil der Mannschaft von „Scharnhorst“ retten können. „Macedonia“ lief am folgenden Morgen in Port Stanley ein, wo auch die übrigen englischen Kreuzer einliefen, um ihre Schiffe, die zum Teil schwere Beschädigungen erlitten hatten, provisorisch zu reparieren, ihre Toten zu beerdigen und die Verwundeten zu landen. Nachdem auch noch Proviant an Bord genommen war, konnte „Macedonia“, begleitet vom englischen Schlachtkreuzer und einem Handelsdampfer, nordwärts steuern; wohin blieb uns vorerst unbekannt.

Im Hafen von Port Stanley wurden auch die wenigen überlebenden Offiziere und Mannschaften unserer Kreuzer „Gneisenau“, „Nürnberg“ und „Leipzig“ an Bord der „Macedonia“ überführt. Es war ein ergreifendes Wiedersehen unter den Geretteten, denn mancher brave Kamerad wurde vermißt. Eines jungen Offiziers entsinne ich mich noch besonders, der mit den Geretteten an Bord gebracht wurde; er hatte schwere Verbrennungen am Körper davongetragen. Kaum einen fehen Zeug am erhitzten Körper, glitt er mit seinem sinkenden Schiff in die eiskalte Flut und wurde erst nach  $\frac{3}{4}$  Stunde, vollständig erschöpft, die Arme krampfartig um eine gezurrte Hängematte geklammert, aufgefischt. Niemand glaubte, daß dieser Schwerverwundete nach solchen Strapazen sich wieder erholen würde, zumal in den ersten Tagen nach dem Gefecht viele der Geretteten, die nicht verwundet waren, an den Folgen der Erschöpfung starben. Wie erfreut war ich, als ich erfuhr, daß der Kreuzer „Dresden“, den ich vier Monate lang auf seinen Kreuzerfahrten begleitet und an Bord manche angenehme Stunde in Gesellschaft des Kommandanten, Kapitän zur See Lüddecke und seiner Offiziere, verlebt hatte, aus der Schlacht bei den Falklandsinseln unverfehrt eintkommen war. Erst im März 1915 wurde „Dresden“ von stark überlegenen englischen Schiffen in neutralen Gewässern ohne Kohlen zu Anker liegend überfallen und vernichtet. — Wir Gefangenen wurden nach England transportiert, kamen zunächst nach Queensferry, wo wir in einer elend kalten Baracke mit Zementboden auf Strohsäcken untergebracht wurden. — Erleichterungen, die wir durch einen alten Seemannspastor erlangten, hörten auf, als die „Ensitania“ versenkt wurde. — Im Dezember 1915 wurde ich nach Isle of Man überführt und fand drei lange Jahre Zeit, über mein Schicksal nachzudenken. —



## Weddigens erster Sieg mit „U 9“.

Von Marine-Oberingenieur K. Schön,  
damals leitender Ingenieur an Bord „U 9“.

Am Abend, dem 21. September 1914, hatte uns das plötzliche Erscheinen von sechs englischen Zerstörern gezwungen, schleunigst zu tauchen. In 800 m Entfernung dampften sie vorüber, ohne uns in der Dunkelheit zu bemerken. Wir blieben die Nacht über unter Wasser. An Schlaf war wenig zu denken, denn wir befanden uns im Kanal, nahe am Feind. Um 5.30 Uhr morgens tauchten wir auf, denn Kommandant Kapitänleutnant Weddigen hat festgestellt: Draußen in der Dämmerung des heraufsteigenden 22. Dezembers ist die Luft rein. Also: „Turmluft auf!“ Wachen an Deck! P=(Petroleum)-Motoren klar zur Fahrt!... Es ist eine Lust, zu sehen, welches Leben plötzlich in das kurz vorher noch so stille „U 9“ gekommen ist. Die 28 Zylinder der P-Motoren surren, brummen und knattern drinnen, weißer Petroleumqualm hüllt draußen das ganze Boot ein (das war so eine gefährliche Eigenheit jener alten, nun längst überholten Motoren), alles, was vom Personal dienstfrei ist, krabbelt an Deck, nimmt die Lungen voll frischer Morgenluft und raucht die lang entbehrte Zigarette. Der Wachoffizier, Oberleutnant Spieß, führt das Boot, während Kapitänleutnant Weddigen und ich uns auf der Back die Beine vertreten. Es ist inzwischen 6 Uhr geworden, ein prächtiger Septembertag! Die Sonne taucht langsam aus der nebelblauen Tiefe. Golden blinkt's bald an dem grauen Leib des Stahlfisches auf, der Petroleumqualm verschwindet und in flotter Fahrt trägt uns „U 9“ in den aufleuchtenden Tag. Der frische, herbe Anhauch der Morgenluft und das Gefühl, jeden Augenblick auf den Feind stoßen zu können, vereinigen sich in uns zu einem seltsamen Prickeln...

Ahnen wir doch nicht, daß dieser Morgen uns als solche erweisen sollte, zu denen uns die junge Waffe gemacht hat: Die neuen Beherrscher der Ozeane.

Da ruft plötzlich der diensthabende Offizier in die Morgenseligkeit: „Backbord drei Strich, eine Rauchwolke!“... Das Gesicht des strahlenden Tages, der so friedlich über dem Meer blaute, verändert sich für uns. Wie ein harter Ruck geht's durch alle: Wir sind jetzt nur noch die Glieder eines Organismus der denkenden Maschine...

Kaum bin ich unten im Maschinenraum, schrillt schon die Alarmklingel durchs Boot: „Motoren stoppen, Tauchklappen öffnen!“ Eine kurze Erregung im Innern des beseelten Stahlleibes — er versinkt, verschwindet dem eben erwachten Licht. Oben spielen die Sonnenstrahlen auf den Wellen, unten aber...

„Drei feindliche Kreuzer!“ gibt Weddigen in die Zentrale. Nun, „U 9“, halte dich brav, zeige, was du gelernt hast. Mit einem liebevollen Blick streichle ich noch einmal meine Maschinen. Wenn sie nur brav bleiben und gerade jetzt nicht ihre Mucken zeigen!

Mit der größten Sorgfalt wird der Trimm (Tiefenlage) auf das genaueste einreguliert. Trotz noch immer starker Unterwasserdünnung, die von dem Sturm der letzten Tage herrührt, läßt sich das Boot einwandfrei auf 10 m steuern und liegt glänzend.

„Achtung, Angriff beginnt! Beide Torpedorohre klar machen!“ ertönt vom Turm das Kommando Weddigens. Merkwürdig! Ich habe das Gefühl, als wenn es an einen prächtigen Sechserbock herginge, dem man schon wochenlang nachgespürt hat und der nun zum Schuß kommt. — Ich kenne den Kapitänleutnant Weddigen, merke an dem vielen Ein- und Ausfahren des Sehrohres, daß die Beute nicht mehr weit ab sein kann, weiß auch, daß er trifft, wenn wir ihm das Boot so halten, wie er es braucht.

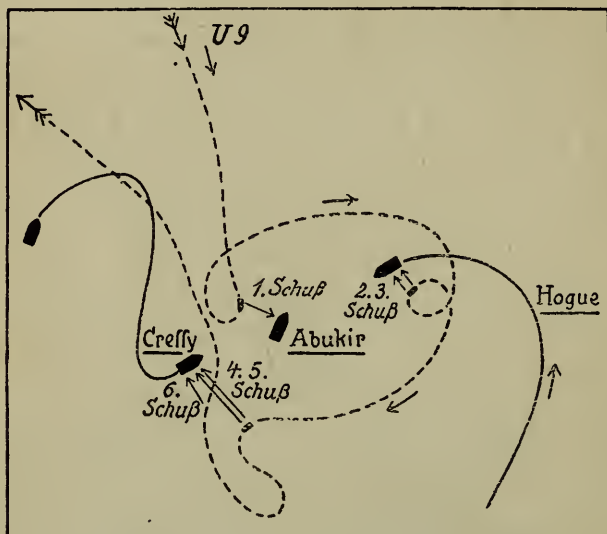
Die Rohre sind klar gemeldet; es ist 7.15 Uhr. „Erstes Rohr, Achtung!“ — Im Boot herrscht die größte Ruhe, man könnte eine Stecknadel fallen hören. — 7.20 Uhr „Los!“... Sofort geht es auf 15 m Tiefe. Torpedo ist raus! wird von vorne gemeldet. Nun einige Sekunden atemloser Spannung. Dann ein lauter Knall: „Treffer!“ Alles ruft wie aus einer Kehle Hurra... Doch weiter geht's, keine Zeit ist's zur Freude und Überlegung. Von oben kommt schon wieder: „Schnell auf 10 m.“ Das Sehrohr wird ausgefahren und bald auch ist der franke Gegner gefunden. „Der hat genug,“ sagt Weddigen... „Erstes Rohr nachladen.“ Der Torpedooffizier, Oberleutnant Spieß, beim Angriff zur Unterstützung des Kommandanten im Turm, springt nach vorne und leitet das Nachladen. Gar nicht so einfach, diese Arbeit. Das Reservetorpedo muß etwa 5 m bewegt werden, wozu Platz zu schaffen ist. Der Deckoffizierwohnraum muß daran glauben: die wenigen Möbelstücke fliegen etwas bunt durcheinander.

Um den Gewichtsverschiebungen gerecht zu werden, schicke ich die Leute im Boot hin und her. Schnell folgt ein Maschinenkommando dem andern. Der Angriff auf den zweiten Kreuzer wird angesetzt. „Erstes Rohr nachgeladen!“ kommt von vorne. Ein wenig später: „Achtung, Angriff auf den zweiten beginnt!“ „Nicht unterschneiden!“ „Nicht herauskommen! Vorsicht!“ tönt's zu mir.

Weddigen hat die feindlichen Kriegsschiffe als große Kreuzer ausgemacht, er entschließt sich jetzt, Doppelschüsse zu feuern. „Blos nicht raus kommen,“ ruft er wieder. Die Kerle halten scharf Aus-

guck und stehen klar an den Geschützen! — Erstes und zweites Rohr, Achtung! 7.55 Uhr! „Los!“ — „Los!“ Darauf von mir: „Alle Mann voraus, schnell auf 15 m!“ — Nach einigen Sekunden, dann klingt es durch das Wasser: „Pänk, Pänk“ — Hurra. Beide Torpedo also Treffer, ein glänzender Meisterschuß.

Es geht allmählich heiß her im Boot; die Leute müssen laufen. Besonders bei einem Doppelschuß wird das Boot einen Augenblick leichter und hat das Bestreben, in die Höhe zu schnellen. Ein Hochkommen wäre unser Tod gewesen, aber ich kannte unser Boot und zwang es nach meinem Willen in die Tiefe. Es klappt alles. Kaum sind wir auf der gefahrlosen Tiefe von 15 m wieder angelangt, so



kommt auf's neue der Befehl: Auf 10 m gehen! Weddigen will sich überzeugen, was auf dem Schlachtfeld vor sich geht. Nach kurzem gibt er freudig nach unten: Der Erste hat ausgelitten, der Zweite sinkt!

Der Obersteuermann Träbert, eine kräftige Gestalt, der das sehr anstrengende hintere Tiefenruder, das noch von Hand gelegt werden muß, selbst besorgt, ermattet. Er fragt erschöpft nach oben: „Herr Kapitänleutnant, wie lange dauert es noch?“ — und Weddigen gibt die prächtige Antwort: „Vorläufig schwimmt noch einer!“ — Ich lasse den Steuermann ablösen, der sich auch bald wieder erholt und seinen Posten übernimmt. Alles arbeitet wie im Manöver, wenn auch über alle eine tiefe Erregung gekommen ist. Vorn wird der letzte Torpedo nachgeladen. Der dritte Angriff beginnt.“ Beide

Hektrohre klar machen! „Drittes, viertes Rohr, Achtung! 8.20 Uhr: „Los!“ — Ruhe, Surren, da, Pänk! Aber nur einmal eine Explosion, und zwar hinten. — Dem letzten Kerl hat es scheinbar allmählich gedämmert; er wollte sich aus dem Staube machen und lief, gerade als die beiden Torpedo losgemacht wurden, in hoher Fahrt an, weshalb wahrscheinlich ein Torpedo vorbeiging. Er sackte achtern zwar etwas weg, schien aber nicht sinken zu wollen.

Wir brauchten jetzt weniger Vorsicht zu nehmen, denn die anderen beiden Kreuzer waren versunken und der letzte krängte beträchtlich. Vor ihm schlugen wir noch einmal einen Kreis, um ihn mit dem Bug-Torpedo den Gnadenstoß zu geben. Es dauert nicht lange mehr; der Torpedo war unterdessen nachgeladen und schon wieder ging es: Rohr fertig! — Achtung! — „Los!“ — Und dann wieder nach kurzer Zeit: Pänk.

Gleich darauf rief mich Weddigen in den Turm und so sah ich noch, wie der letzte Kreuzer sein Grab fand.

Um 8.50 Uhr tauchten wir auf; drei stolze Schiffe lagen auf dem Meeresgrund. Rings war nichts mehr vom Feind zu sehen, außer den Rettungsbooten der englischen Kreuzer.

Das kleine Boot, diese Zusammenfassung der genialen deutschen Technik, hatte den an Masse ungeheuer weit stärkeren Gegner, den Gliedern der „mächtigen“ Flotte Albions, seine Überlegenheit furchtbar zu spüren gegeben.

In großer Entfernung erschien ein Dampfer, der nach dem Schlachtfeld Kurs nahm. Schnell warf ich unsere Motoren an; die Engländer mußten uns nun sehen! Ich glaube, die Wut war nicht gering, als sie merkten, daß es nur ein einziges Boot gewesen war.

Und nun heimwärts, was die Maschine halten wollte. Unsere Stimmung war freudig ernst. Dieser Morgen hatte uns die Erfüllung dessen gebracht, für das wir uns eingesezt hatten. Die neue Waffe hatte sich glänzend bewährt.

Die Namen der Besatzung vom „U 9“ sind:

Kapitl. Weddigen, Oberlt. 3. S. Spieß, Marine-Jng. Schön, Obersteuerm. Traebert, Obermaschin. Heinemann — Bootsmate Schoppe, Hoer — Matr. Geist, Bosemann, Schenker, Schulz — f. C.-Gast Stevers — Obermaschinenmaat Marlow, Stellmacher, Hinrichs — Maschinenmaat Maerz, Reichardt — Oberheizer Eisenblätter, Schüschke — Heizer Karbe, Schober, Eied, Köster, Vollstedt — Oberanwärter Wollenberg, v. Koslowski.



## S. M. Schiffe „Goeben“ und „Breslau“ im letzten Kriegsjahr.

Von Admiral v. Rebeur-Paschwitz,  
damals Chef der Mittelmeerddivision.

Der 20. Januar 1918. Nach einem herrlichen fast frühjahrs-warmen Januartag hat sich auf das Marmarameer eine dunkle laue Nacht gesenkt, in der S. M. Schiffe „Goeben“ und „Breslau“ mit wenigen türkischen Torpedobooten in mäßiger Fahrt den Dardanellen zusteuern. Plötzlich fahre ich aus einem unruhigen Schlaf aus meiner Koje auf. Dampfpfeife und Sirene heulen. Etwa Nebel? Wahrhaftig. Das war das Letzte, womit ich gerechnet hatte. Stellenweise ballt er sich, wie ich durch das Seitenfenster erkenne, dicht zusammen, dann kommen wieder klare Stellen, eine gütige Vorsehung meint es gnädig, und wie ein böser Spuk sind die Nebelschwaden bald wieder in Nichts zerronnen. Aber was wollen die Schiffe in den Dardanellen? Oder soll es am Ende gar nach außen gehen? Seitdem vor drei Jahren Admiral Souchon mit denselben Schiffen in die Enge einlief, hat kein großes Kriegsschiff sie mehr weder nach innen noch nach außen passiert. Engländer und Franzosen haben sich zu Lande und zu Wasser dank dem treuen Zusammenhalten von Türken und Deutschen blutige Köpfe geholt. Mit Recht hatte der Admiral seine Haupttätigkeit auf das Schwarze Meer gelenkt, bis die gewaltigen neuen russischen Großkampfschiffe, jedes einzelne der „Goeben“ an Größe, Geschwindigkeit, Armierung und Panzerung weit überlegen, das zudem durch zwei Minentreffer schwer geschädigte Flaggsschiff immer mehr in die Verteidigung drängten. Dazu kam die Kohlennot. Nur mit äußerster Mühe gelang es, von Deutschland her die allernötigsten Kohlenmengen herbeizuschaffen, in deren Verbrauch Armee, Flotte und fast das gesamte Wirtschaftsleben sich teilen mußten. Der Admiral hatte sich und seinen Besatzungen ein schweres Opfer auferlegt, wenn er im Interesse des Ganzen auf einen so wesentlichen Teil der ihm zustehenden Kohlenmenge Verzicht leistete, daß die Schiffe nahezu brachgelegt waren. Günstige Umstände hatten Anfang Januar 1918 darin einen Wandel zum Besseren geschaffen, und Überlegungen militärischer Art ließen es dringend erwünscht erscheinen, daß die deutsch-türkischen See-streitkräfte aus der ihnen auferzwungenen Reserve herausträten.



Nach gewissenhafter Prüfung aller Umstände entschloß ich mich zu einem Vorstoß aus den Dardanellen, um die durch lange Beobachtung unserer braven Flieger bei den vorgelagerten Inseln festgestellten englischen Schiffe zu überfallen und wenn möglich zu vernichten. Ein Erfolg konnte vielleicht an anderer Stelle den englischen Druck entlasten und in etwas den kürzlichen Verlust Jerusalems wieder ausgleichen. Von außen hatten die Engländer, wie es seitens der Deutschen und Türken von innen her geschehen war, alles getan, um nach ihrer Ansicht jeden Ausbruch aus den Dardanellen unmöglich zu machen. Eine Minensperre hinter der anderen; doch die deutschen Flieger, obwohl stark unterlegen, hatten immer wieder die feindlichen Sperren festgestellt, so daß wir glauben durften, über ihre Lage ziemlich genau unterrichtet zu sein. Zu alledem hatte uns der Zufall noch vor kurzem eine englische Minenkarte in die Hand gespielt. So war denn unter Leitung meines ersten Mitarbeiters, des derzeitigen vortrefflichen Chefs des Stabes Kpts. 3. S. Richter, der Plan für unser Vorgehen festgestellt worden. Aber es galt unsere Absicht aufs Schärfste geheimzuhalten und bis zum letzten Augenblick zu verschleiern, wenn die Engländer nicht durch Verrat Wind davon bekommen sollten. Unter dem Vorgeben gemeinsamer Übungen hatte ich die genannten Streitkräfte am 19. Januar mittags im Marmarameer versammelt, hatte den Kommandanten den Plan bekanntgegeben und den Marsch auf die Dardanellen antreten lassen. Noch in tiefer Dunkelheit bringt uns der Lotsenoffizier Obltn. 3. S. Semmler durch die eigenen U-Boots- und Minensperren, und dann geht es mit schnaubender Fahrt hinaus, „Goeben“ voran, „Breslau“ im Kielwasser des „großen Bruders.“ Die Torpedoboote lasse ich im Dardanellenausgang zurück. Ein herrlicher Sonntagmorgen ist es, noch funkeln die Sterne, nach kurzer Dämmerung geht die Sonne prachtvoll hinter uns auf, alles deutet auf guten Verlauf hin. Auch die Besatzungen haben inzwischen erfahren, wohin die Reise geht, nachdem sie schon Tags vorher auf „dicke Luft“ geraten hatten. Ihr Vertrauen auf ihr gutes Schiff war groß. „6 Minen hält sie aus,“ meinte der eine; andere gingen in ihrem optimistischen Urteil sogar auf 12. Da mit einem Male — ich stehe auf der Kommandobrücke — ein dumpfer Stoß, ohne Wasserfäule, und schon kommt die Meldung von der Zentrale „Minenexplosion an Backbord.“ Ein böser Anfang. Denn das mag gleich vorausgeschickt werden, ich durfte nicht daran denken, die „Goeben“ aufs Spiel zu setzen, sie gar zu verlieren. Mit ihren gewaltigen weitreichenden Geschützen war sie für Alles, was deutsch hieß, ein Rückhalt wie kein zweiter, ein politischer und militärischer Machtfaktor ersten Ranges. — Soll ich umkehren? Ein schwerer Entschluß. Aber wie im Frieden tausendmal geübt, kommen die Meldungen über Umfang des Lecks, über die eindringenden Wassermengen, die getroffenen Maßnahmen nach oben. Der Pfarrer,

der es sich nicht hatte nehmen lassen, mit von der Partie zu sein, erzählt uns: „Eben hatte ich mir, neben dem wachhabenden Maschinisten stehend, eine Zigarre angesteckt, da erschüttert ein dumpfer Knall das Schiff, es geht wie ein kurzes, gewaltiges Schüttern und Zittern durch den großen Schiffskörper. „Was ist los? Was war das?“ Nur 'ne Mine, sagt der kriegserfahrene Maschinist, das macht ihm nichts — er hat sich ja nur ein bißchen geschüttelt.“ Aber gespannt wartet er auf die einkommenden Meldungen des die getroffenen Abteilungen mit „Parole“ — „Goeben“ anrufenden Leckpostens: „Alles klar,“ meldet der Posten. Wußt' ich ja, sagt der Maschinist und die gestoppten Maschinen gehen wieder langsam an. Mein guter Freund, der Schiffsarzt Dr. Moosauer, meint „mit den Zigarren ist das nichts, stecken wir uns lieber eine Zigarette an.“ Der erste Offizier meldet Korv.-Kp. Lampe, daß das Wasser ohne Schwierigkeiten gehalten wird, und ich entschlief mich zur Weiterfahrt. Zunächst steuern wir die Insel Imbros an, nehmen, was wir als Signalstation zu erkennen glauben unter Feuer, und wenige Augenblicke danach sehen wir die unter Land ankernden englischen Schiffe, einen großen und einen kleinen Monitor. „Breslau“, die zur Aufklärung vorausgeschickt ist, hat das Feuer schon eröffnet. Mit wenigen Salven hat unser Artillerieoffizier Kptlt. Pfützenreuter den Gegner eingedeckt und nach geringer Gegenwirkung — augenscheinlich war die Überraschung vollkommen — sinken bald die Schiffe unter gewaltiger Detonation und Feuererscheinung. Wir sehen wie die Besatzungen beider Schiffe über Bord springen und sich an das nahe Land retten. Zwei Torpedoboote suchen sich mit höchster Fahrt hinter der nahen Kuf unserm Feuer zu entziehen. Wir machen, da unsere Arbeit hier getan ist, kehrt und wollen nach der Insel Mudros, um auch dort nach Möglichkeit aufzuräumen. Dort lag unser einziges U-Boot auf Lauer, um die englischen Schiffe beim Auslaufen anzugreifen. Natürlich versuchen wir möglichst auf dem bisher als minensfrei erkannten Kurse zurückzulaufen, „Breslau“ schließt an uns heran. Inzwischen ist der Engländer wach geworden, englische Flieger sind aufgestiegen und kommen mit rasender Fahrt von hinten auf. Da die hinter uns stehende „Breslau“ keine Flugabwehrkanonen hat, erhält sie Befehl, vorbeizulaufen, und so das Schussfeld für „Goeben“ gegen die Flieger freizugeben. Bei diesem Manöver schiebt sie sich etwas stark seitlich heraus von unserem ohnehin wohl von dem ersten abweichenden Kurse, kurz, mit einem Male sehen wir, wie eine Riesenwasserfäule sich unter und neben ihr erhebt, der dann sofort die Meldung durch Sirene und Flaggen folgt „schwere Mine am Heck, Schiff nicht mehr steuerfähig.“ Herum das Ruder von der „Goeben“, die einen Kreis schlägt, um „Breslau“ in Schleppe zu nehmen. Ein glänzendes Vorsetzmandöver des Kommandanten Kapitän zur See Stölzel stellt die Verbindung zwischen den beiden Schiffen durch Wurfleine her.

Der mir als Kamerad und Mensch gleich nahestehende Kommandant der „Breslau“ Kapitän zur See von Hippel, von seiner gesamten Besatzung wegen seines väterlichen und wohlwollenden Wesens geliebt und verehrt, ruft warnend herüber, daß zwischen den Schiffen Minen liegen, da — wieder ein dumpfer Knall, ein Stoß wie beim Auslaufen, aber diesmal begleitet von einer haushohen, scheußlich schwarzgefärbten Wasserfäule, die dann krachend in sich zusammenstürzt, große Mengen Wassers mit Kohle gemischt an Deck schleudernd. Aber wieder arbeiten unsere Leute ruhig wie bei der Besichtigung, wieder gelingt es dem eindringenden Wasser Halt zu gebieten. Von oben aus dem Krähenneft meldet der ausguckhaltende Beobachtungsoffizier, während die „Goeben“ sich langsam durch das Wasser schiebt: „Minen voraus, Mine an Stb., Mine an Vb.“, und ich selber sehe in dem kristallklaren Wasser, wie eine solche auf 2—3 m Abstand an dem langen Schiff vorübergleitet. Wird sie frei bleiben? Die geringste Drehung kann sie zur Berührung und zur Explosion bringen. Aber der Kommandant, der Navigationsoffizier und der Gefechtsrudergänger kennen ihre Pflichten; nicht um einen Grad läßt dieser das Schiff von dem Kurse abfallen, und langsam, langsam arbeiten wir uns aus dem Minenfeld heraus in freies Wasser. Nicht so die arme „Breslau“. Der ersten Mine folgen 5—6 andere, vielleicht mehr, und ich muß ansehen, wie das schöne tapfere Schiff mehr und mehr sich überneigt und endlich in den Fluten verschwindet. Hören wir, wie Teilnehmer an Bord der „Breslau“ der derzeitige Artillerieoffizier Kaplt. v. Nordeck und Matr. van Ofen diese letzten Augenblicke schildern:

„Unten im Schiff ist der Lecksicherungsdienst in Tätigkeit getreten. Zimmermannsgäste und Heizer sind dabei, unter Leitung des ersten Offiziers Kapltts. Homeyer und seiner treuen Helfer Obermaschinist Becker und Oberzimmermannsmaat Gebhardt, die Beschädigungen festzustellen und die nötigen Gegenmaßnahmen zu treffen. Der Melder kommt auf die Brücke. „Detonation im Achterschiff, Abteilung I unter Wasser, Ruder und Steuerbordmaschine unbrauchbar“, so steht auf dem Zettel, den er bringt. Unsere schlimmsten Befürchtungen sind damit Wirklichkeit geworden, „Breslau“ ist an der verletzlichsten Stelle getroffen worden. Und damit nicht genug, von allen Seiten ertönen die Meldungen über neue im Wasser deutlich sichtbare Minen. Während der Kommandant nur noch auf die eine Maschine angewiesen, einen Ausweg aus dem Minenfeld sucht, erbebt das Schiff abermals in allen seinen Teilen. Diesmal sind es gleich zwei Detonationen, unmittelbar aufeinander folgend. „Die beiden hintersten Heizräume und der Backbord-Maschinenraum!“ wird gemeldet, dazu „Wassereintrich und Dampfgefahr, die Überlebenden haben den Raum verlassen.“ Unwillkürlich gehen unsre Gedanken zu den Männern, die tief unten in Heizraum und Maschine, in Munitionskammer und Torpedoraum ihre schwere Pflicht getan haben

und weiter tun, ungeachtet dessen, daß um sie herum die Minen hochgehen. So verlangt es das Wohl des Ganzen. „Breslau“ ist jetzt völlig bewegungslos, legt sich allmählich nach Backbord über und sinkt hinten langsam tiefer. Gleichwohl, noch schießen Maschinengewehre und Kanonen, noch einmal tritt der Schützenzug in Tätigkeit gegen die feindlichen Flieger, die kreuz und quer tief herunter stoßen, über den bewegungslosen Kreuzer fliegen und ihre Bomben werfen. Mehrere Leute sind schwer verletzt, andere bis zur Unkenntlichkeit auseinandergerissen, wieder andere durch die Gewalt der Detonationen über Bord geschleudert. Ärzte und Sanitätspersonal haben alle Hände voll zu tun. An eine Rettung des Schiffes ist nicht mehr zu denken. Flöße und alles, was der Besatzung sonst noch von Nutzen sein kann, wird über Bord geworfen. Unser wackerer Bootsmann, der jetzige Leutnant zur See de Crignis, den auch in dieser schweren Stunde sein steter Humor nicht verläßt, gibt ruhig seine Anweisungen und teilt gleichzeitig an Deck die großen Korkschwimmwesten aus, die er gestern vorsorglich an verschiedenen Stellen des Schiffes hat bereitlegen lassen. Es ist die höchste Zeit, denn neue Detonationen erschütterten das schwerverletzte Schiff und stark legt sich der Kreuzer nach Backbord über. Kein Zweifel, es geht zu Ende. Der letzte Befehl schallt über Deck: „Alle Mann aus dem Schiff.“ Ich rutsche mit zwei Kameraden die schräge Bordwand hinunter ins Wasser. Wir suchen erstmal schnell wegzukommen, um dem berücktigten Strudel zu entgehen.

Dann bietet sich uns ein packender Anblick. Fast senkrecht hat sich der Kreuzer gestellt, der Bug ist steil in die Höhe gerichtet. Sekundenlang steht er wie still.

„Drei Hurras für unser altes Schiff und unser deutsches Vaterland“ hallt in diesem Augenblick die Stimme unseres Kommandanten über das Wasser, und unter den brausenden Hurras der Besatzung geht S. M. S. „Breslau“ in die Tiefe. Unvergeßlich für alle, die es miterlebt haben.

Die Stimmung des Augenblicks löst sich in patriotischen Liedern, einer stimmt an, alle fallen ein, dann folgt ein Heimatslied und während ich etwas abkomme, hallt es mir noch lange in das Ohr „in der Heimat, in der Heimat, da gibts ein Wiedersehen.“ Aber allmählich wirds stiller, das Wasser ist kalt, einem nach dem anderen sinkt der Kopf vornüber, die Rettung kommt für sie zu spät. Als wir uns später zusammenfinden, fehlen über zwei Drittel der Besatzung, unter ihnen der Kommandant, der erste Offizier, der Navigationsoffizier Freiherr von Sell; auch von unseren 25 getreuen türkischen Waffenbrüdern sind nur einzelne gerettet.“

Von der Kommandobrücke der „Goeben“ aus habe ich den Untergang unseres langjährigen treuen Waffenbruders verfolgt. Enge Kameradschaft hat die Schiffe seit 3½ Jahren verbunden, Erfolge und Gefahren, Freud und Leid haben sie in dieser Zeit miteinander

geteilt. „Schlubach,“ sage ich zu meinem neben mir stehenden Admiralstabsoffizier, „ich kann die Kameraden nicht im Stich lassen,“ aber er erinnert mich daran, was die „Goeben“ für unsere deutsche Sache in der Türkei bedeutet, und daß sie nicht verloren gehen darf. Zudem waren ja alle Schiffsboote, wie es für das Gefecht geschieht, zurückgelassen, die englischen Torpedoboote sind auf Schutzweite herangekommen und zu alledem werden auch noch feindliche U-Boote gemeldet. So muß ich den schwersten Entschluß meines Lebens fassen und an die Sicherheit des Flaggsschiffes denken. Es bleibt nichts übrig, als unsere Torpedoboote zur Rettung unserer Leute heranzurufen. Kaum ist das Scheinwerfersignal abgegeben, so preschen sie unter Führung des Kapitanleutnants Kagerah heran, was die alten Maschinen laufen wollen, rücksichtslos über die Minensperren hinweg, um den langen Umweg zu sparen. Aber kaum sehen dies die englischen Boote, deren jedes für sich so stark war wie die Unsrigen zusammen, so stürmen die Engländer auf sie los, nehmen sie unter Feuer lange ehe diese schießen können, und zwingen sie — wieder durch die Sperren hindurch — in den Schutz der Batterien zurückzulaufen. Dann kehren die Engländer an die Untergangsstätte zurück und bergen die noch Lebenden.

Unter diesen Umständen ist an eine Fortsetzung der Aufgabe nicht zu denken, „Goeben“ muß, von Fliegern unaufhörlich beworfen, in die Dardanellen einlaufen und — berührt eine dritte Mine. Unterdessen sind auch unsere Flieger aufgestiegen, messen sich in dem strahlenden Sonnenlicht mit den Gegnern, und ich kann von der Kommandobrücke aus, an meiner Seite der kaltblütige türkische Chef des Stabes Sidki Bei, sehen, wie einer von den Feinden brennend abstürzt. Der Verlust der „Breslau“, die schweren Minentreffer der „Goeben“ — ein schwerer Schlag für die Mittelmeerdivision und ihren Führer, und doch sollte es noch nicht der letzte an diesem Tage sein. Während ich, nachdem das Feuer verstummt ist und das ruhige Fahrwasser erreicht zu sein scheint, in der Kajüte mit Korvettenkapitän Schlubach zusammen die Meldung über die Ereignisse entwerfe, wieder ein gewaltiger Stoß, der das ganze Schiff in allen Fugen erzittern läßt, die Maschinen arbeiten wie toll rückwärts, dann steht die „Goeben“ unbeweglich still. Wir sind an Deck gestürzt und sehen, daß das Schiff augenscheinlich auf einer Sandbank, die sich in das Fahrwasser hineinschiebt, festgekommen ist, ein Versehen der Karte, wie nachher festgestellt wurde. Dort saß nun das mächtige Schiff bewegungslos, hoch und trocken mit drei Minentreffern — und zwei frühere waren nur notdürftig geflickt worden — außerhalb der U-Bootsperre, also den englischen U-Booten preisgegeben, dazu im bequemen Machtbereich der weit überlegenen englischen Flieger und endlich so gut wie machtlos dem Feuer englischer Großkampfschiffe ausgesetzt, wenn sie es vom nahen Sarosgolf aus beschießen wollten. Gott sei Dank, nur die

flieger kamen rechtzeitig, aber sie haben denn auch der braven Besatzung während der nächsten Tage das Leben herzlich sauer gemacht. Es sah wahrhaftig aus, als ob alle bösen Mächte sich gegen uns verschworen hätten. Sehr bald mußten wir einsehen, daß alle kleineren seemännischen Mittel, Ausfahren von Ankern u. dgl., um das Schiff loszubringen, versagten. Was also tun? Da fiel uns ein, daß in Konstantinopel der „Torgut Reis“, unsere alte „Weisenburg“ lag; sie mußte heran, sollte sich längsseit der „Goeben“ legen, den Sand mit den Schrauben fortspülen und, wenn das geschehen war, das Schiff losschleppen. Wozu doch auch ein altes Einienerschiff gut sein kann! Der Gedanke stammte von unserem alten braven Kapitän Schenk, der ihn einige Wochen vorher beim Losbringen eines im Schwarzen Meer vor Zungulda festgekommenen Stinnes-Dampfer mit Erfolg ausprobiert hatte. So geschah es. Dank dem Chef des Stabes, der in Konstantinopel zurückgeblieben war, und der anzuerkennenden Unterstützung des türkischen Admirals Arif Pascha sowie des Kommandanten Kapitän z. S. Nami Bei erschien in fast unglaublich kurzer Zeit „Torgut“ in den Dardanellen, legte sich nach einem famosen Manöver längsseit der „Goeben“ und begann, unterstützt von einigen kleineren Fahrzeugen, seine Arbeit. Hören wir, wie der damalige Erste Offizier die nun beginnenden sechs schwersten Tage in der Geschichte der „Goeben“ beschreibt:

„Der Anblick des Schiffes von Land aus hätte jeden Lügen gestraft, der behaupten wollte, das Schiff könne je wieder flott werden, ohne daß Geschütztürme, die schweren Rohre, Munition und was weiß ich sonst noch vorher entfernt wurden. Ja, aber wo sind die Geschützkrähne und ‚langen Heinriche‘ unserer deutschen Werften; so etwas gab es da unten nicht. Sogar Schlepptrossen mußten telegraphisch in Berlin bestellt werden und rollten schon am nächsten Tage als etwas umfangreiches Passagiergut von dort ab. Gegen Mittag des ersten Tages erfolgte der erste größere fliegerangriff, der sich nun alle zwei bis drei Stunden, manchmal auch häufiger, wiederholte. Etwa 300 Bomben haben die Engländer im ganzen geworfen, aber mit kümmerlichem Erfolg: sie erzielten nur zwei Treffer, die nur unwesentlichen Sachschaden an einem Schornsteinmantel und einem Nebkasten anrichteten. Gleichwohl, gemütlich war es nicht, denn in die kurzen Pausen zwischen den Angriffen mußten die weiteren Maßnahmen für das Abbringen des Schiffes eingeschoben werden: Auspacken von Munition, Ausfahren von Ankern, Klarlegen von Ankerketten und Trossen. Ab und zu erfolgte die alarmierende Meldung ‚U-Boot Steuerbord achteraus‘, worauf ein barbarisches U-Boot-Abwehrfeuer unsererseits einsetzte.

Einige Male mußte ich die fast erschöpften Kräfte der Besatzung durch eine ermunternde Ansprache auf der Back anfeuern. ‚Wir müssen hier wieder frei kommen, und zwar schnell, ehe englische

U-Boote und Großkampfschiffe zur Stelle sind.' Das verstand ein jeder, und was der einzelne, Offizier, Deckoffizier, Unteroffizier und Mann in diesen Tagen an treuer Hingabe geleistet hat, ist und bleibt des höchsten Lobes wert. Unsere Stückmeister Köppen, Mohlich und de Fall waren unermüdetlich in der Erfindung von allerhand listigen Einrichtungen, um bei fliegeralarm das Loswerfen und Wiedereinholen der Munitionsprähme längsseit möglichst zu beschleunigen. Unter Leitung unseres braven Bootsmanns Pfeiffer lernten es unsere Leute bald, die dicken schweren Ankerketten wie die Uhrketten zu handhaben, wenn es galt, sie über Deck zu mannen und um die Geschütztürme zu legen als geeignete Angriffspunkte für das Losschleppen.

Dankbar gedenke ich auch der eifrigen Unterstützung unserer deutschen und türkischen Kameraden von der Dardanellenverteidigung unter Leitung des Admirals von Usedom sowie ferner des Chefs des Stabes, Kapitän z. S. Richter, der vom Flottenchef geschickt wurde.

Endlich, am siebenten Tage nachmittags, am 26. Januar — das böige Wetter der letzten Tage hatte uns verhältnismäßig Ruhe vor feindlichen fliegern gegeben — sind die Vorbereitungen für einen neuen, den letzten Abschleppversuch getroffen. Mißlang auch dieser, so war das Schicksal der ‚Goeben‘, wie wir jetzt wissen, besiegelt. Das fühlte jeder instinktiv. Achteraus der ‚Torgut‘, zu beiden Seiten je ein Schlepper, die eigenen Maschinen klar zum Angehen, so gibt der Kommandant den Befehl zum Anschleppen. Unten geben unsere braven Heizer unter Leitung der Ingenieure und Maschinisten (Oberingenieur Neuhaus, Oberingenieur Dimmendahl) her, was sie können, um den Dampf trotz des gewaltigen Verbrauchs in den Turbinen beim Rückwärtsgang zu halten. ‚Torgut‘ und Schlepper arbeiten mit äußerster Kraft, aber trotz alledem rührt sich das Schiff nicht. Und doch heißt es: jetzt oder nie. Der Kommandant entschließt sich, es einmal mit ungleichem Maschinengang zu versuchen, und wahrhaftig — langsam, langsam dreht sich das Schiff etwas um sich selbst, Grad um Grad, einviertel Strich nach dem anderen. Ein Zeichen, daß das Schiff nur noch verhältnismäßig locker aufsitzt. Ein zweiter Schleppversuch beginnt in etwas anderer Richtung, wie sie das Schiff uns angezeigt hatte. Angespannt peilt alles über die Reeling, um das kleinste Auswandern festzustellen und siehe da: Er kam! Erst kaum merklich, dann ganz offenbar, immer schneller und schließlich mit brausender Fahrt wie bei einem Stapellauf. Da war aber auch kein Halten mehr: Wie vom Bann gelöst, brachen die Besatzungen bei uns wie auf dem ‚Torgut‘ in ein wildes Hurrarufen aus, einige Augenblicke ein tolles Durcheinander, bis es mir gelingt, die Leute wieder in die Hand zu bekommen, denn schärfste Aufmerksamkeit war nötig. Wie ein Pfeil schießen wir an dem glücklicherweise etwas seitlich stehenden ‚Torgut‘

vorbei, die gewaltigen Schlepptrossen brechen wie Glas, die Seitenschlepper, die ihre Trossen so schnell nicht loswerfen können, werden mit gewaltiger Schlagseite durchs Wasser geschleift, dazu drohen die über Bord hängenden Trossen in die Schrauben zu kommen. Erst allmählich erholt sich die jubelnde Besatzung von ihrem Freudentaumel. Admiral von Usedom kommt längsseit und beglückwünscht uns zu dem Gelingen, dann geht es ans Aufklären und endlich treten wir erleichterten Herzens durch die verhängnisvolle Netzsperre hindurch den Rückweg nach Konstantinopel an."

Soweit unser Erster Offizier. Ich hatte nach Konstantinopel zurückkehren müssen und verfolgte von dort mit fieberhafter Spannung die eingehenden f. T.-Meldungen über den Fortgang der Arbeiten. Endlich, am 26. abends, stürzt der f. T.-Offizier, Leutnant zur See Mertz, in meine Kammer: „Die ‚Goeben‘ ist los!" Ich fiel ihm buchstäblich um den Hals, und selten oder nie habe ich ein innigeres Dankgebet gesprochen wie an diesem Abend.

Als am 27. Januar, an Kaisers Geburtstag, die Sonne über dem herrlichen Bosphorus aufging, lag S. M. S. „Goeben“, wenn auch etwas schief, doch stolz im Flaggenschmuck vor dem blendend weißen Sultanspalast Dolma Bagdsche zu Anker. Mit dem ersten Morgenstrahl fuhr ich an Bord, um der wackeren Besatzung zu danken. „Alle Mann achteraus!" Da stehen sie vor mir, Offiziere wie Mannschaften, schwarz von Kopf bis zu Füßen, denn kaum zum Essen geschweige denn zum Waschen war Zeit gewesen, aber mit leuchtenden Gesichtern, strahlend vor Freude und Stolz, daß sie ihr gutes Schiff gerettet und dem Vaterland erhalten hatten. Wie hatte sich der Feind schon auf die sichere Beute gefreut! Am Tage, nachdem „Goeben" losgekommen war, erschien tatsächlich ein englisches U-Boot von Malta her an der Unfallstelle. „Nie in meinem Leben," sagte später der englische U-Bootkommandant bei seiner Vernehmung aus, „bin ich so erstaunt gewesen, als ich nun die Stelle leer fand." Aber seinen Torpedo will er doch los werden und schießt ihn gegen eine mit abgegebener Munition schwer beladene Mahone. Doch der eigensinnige — Torpedos haben zuweilen ihre Launen — tut ihm nicht den Gefallen, geht in den flachen Grund, detoniert dicht beim eigenen Boot und beschädigt es so, daß es nicht mehr tauchen kann. Über Wasser muß der Kommandant die Rückfahrt antreten und wird durch die Batterien von rechts und links so eingedeckt, daß er sich ergeben muß. Hier sei noch einer Bemerkung gedacht, die der gerettete Kommandant des „Raglan" — so hieß der größere der versenkten Monitore — dem Artillerieoffizier der „Breslau", Kapitänleutnant von Nordeck, gegenüber getan hat: „Ihr Volk weiß gar nicht, was es seinem Kaiser verdankt. Ohne die deutsche Flotte wäre der Krieg längst entschieden."

Wir hatten unsere stolze „Goeben" wieder, aber flügelstumm mit zwei alten Minenlöchern, dazu drei neuen, jedes so groß wie



eine gewaltige Zimmerwand. Lage und Umfang konnten vorläufig nur durch Taucher einigermaßen festgestellt werden und Monate sollten vergehen, bis sie in dem einzigen genügend großen Dock in Sebastopol endlich ans Tageslicht kamen.

Als unsere Oberste Heeresleitung den Einmarsch in die Krim anordnete, lag die Schwarze Meer-Flotte unter der roten Sowjetflagge in dem genannten Hafen. Die Frage trat an mich heran, ob ich das Vorgehen unserer Truppen von See aus unterstützen, besonders das Ausbrechen der feindlichen Schiffe verhindern könnte. Was wir über die dort an Bord herrschenden Zustände erfahren hatten, ließ einen ernststen Widerstand kaum erwarten. Aber wieder sind es die Minen, die am meisten zu fürchten sind. Noch liegen solche vor dem feindlichen Hafen, über deren Lage wir nicht unterrichtet sind. Soll man die so geschwächte „Goeben“ erneut der Gefahr aussetzen? „Wer immer die Folgen ängstlich erwägt, der duckt sich, wo die Gewalt sich regt. Kühne Tat lebe.“ So heißt es in dem alten Studentenlied, und daran hielten wir uns im Vertrauen auf die so glänzend bewährte deutsche Schiffbaukunst. Der Erfolg gab uns recht. Am 1. Mai lief bei untergehender Sonne die „Goeben“ in den Hafen ein, begrüßt von den jubelnden Hurras und den Musikweisen unserer braven Truppen, die zwei Tage vorher ihren Einmarsch gehalten hatten. Die russischen Schiffe waren freilich entflohen, aber die gewaltigen Vorräte, die im Hafen liegenden Dampfer und Fahrzeuge aller Art sowie die Werft waren uns hoch willkommen. Das schon erwähnte große Dock war für russische Schiffe eingerichtet, die Stapelklöße mußten umgesetzt werden, die russischen Werftbehörden und Arbeiter verweigerten, wie man es verstehen kann, ihre Hilfe. So mußten wir uns selber helfen. Mit etwa 100 Matrosen und Heizern machte sich unser energischer Marinebaumeister Wustrau an die Arbeit, und in 14 Tagen war das Dock soweit, daß die „Goeben“ eindocken konnte. Das Ponton ist vorgesezt, die Pumpen arbeiten, langsam senkt sich der Wasserspiegel, und nach fast vier Monaten sehen wir zum ersten Male allmählich die gewaltigen Löcher bloßgelegt, welche die Minen in den Schiffsboden gerissen haben. Zwei der drei hintereinander stehenden Wände sind durchschlagen, die Panzerplatten sind zum Teil verschoben, von mehreren sind große Stücke abgesprengt. Aber — ein Triumph deutscher Schiffbautechnik und Werftarbeit, wie man ihn sich nicht glänzender denken kann, ein Meisterstück der altberühmten Hamburger Werft von Blohm & Voß, ein Zeugnis für die Richtigkeit Tirpitscher Baupläne und der seiner Mitarbeiter — so steht die „Goeben“ dort vor uns, weit von der Heimat im Dock zu Sebastopol.

Freilich an ein Dichten der Minenlöcher war zur Zeit nicht zu denken. Dazu fehlte es in gleicher Weise an Arbeitern wie an Material; so mußten wir uns mit einer gründlichen Reinigung

des Schiffsbodens begnügen. Schon nach kurzer Zeit bot sich eine neue Aufgabe. Die russischen Schiffe, die nach Noworofisk gegangen waren, dem durch die „Breslau“ bei Kriegsbeginn zuerst beschossenen Hafen in der Nordostecke des Schwarzen Meeres, weigerten sich teilweise, dem Befehl ihrer eigenen Regierung Folge zu leisten und sich in Sebastopol zu stellen. In Noworofisk bildeten sie eine dauernde Bedrohung der nach dem Frieden von Brest-Litowsk wieder auflebenden Schifffahrt. So machten wir uns auf den Weg, um die Säumigen an ihre Pflicht zu mahnen. An einem herrlichen Junimorgen stehen wir vor dem wieder minenverdächtigen Hafen und schicken zur Aufklärung einen von uns besetzten ehemals russischen Flachdampfer hinein. Gegen Mittag folgen wir auf dem als minenfrei festgestellten Kurse. Weithin ist der gesamte Hafen mit einer Petroleumschicht bedeckt, die von den versenkten großen Torpedobootzerstörern herrührt. Zwei gewaltige Großkampfschiffe liegen gleichfalls im Grunde des Meeres. Im Hafen liegen zahlreiche Dampfer, einige 20 an der Zahl, die von der russischen Sowjetregierung widerrechtlich festgehalten werden, obwohl sie selbst hinaus wollen und uns hochwillkommen wären. Bei einer Rundfahrt stellen wir zwei Dampfer österreichischer Herkunft fest, dazu erfahren wir, daß sich an Land mehrere hundert unserer Kriegsgefangenen, darunter etwa 150 deutsche Kameraden, befinden. Hier können wir einhaken. Nach langen Verhandlungen mit den Abgesandten des Sowjets von Noworofisk und dem nahegelegenen Jekaterinodaer erlangten wir das Zugeständnis, daß die österreichischen Dampfer freigegeben werden sollten. Die Herausgabe der Kriegsgefangenen wurde zunächst verweigert. Aber sollten wir den Hafen verlassen, ohne die Landsleute mitzunehmen, die zum Teil schon seit Jahren in der Gefangenschaft saßen? Das erschien uns allen gleich unmöglich, und schon wurden Pläne geschmiedet, um die Kameraden auch gegen den Willen der Sowjets zu befreien. In letzter Stunde bequiemten sich die Russen zum Nachgeben, aber von einer Freigabe der übrigen Dampfer wollten sie auch nicht das geringste hören. Jedoch siehe da, am Abend vor unserem Auslaufen sehen wir, wie ein Dampfer sich langsam von der Schar der übrigen löst, den Hafen verläßt und in der Nähe der „Goeben“ zu Anker geht. Am nächsten Morgen hatten sich die russischen Abgesandten zu einer abermaligen Besprechung angesagt; wie wir hörten, mit der Absicht, uns schwere Vorwürfe wegen unseres Eingreifens zu machen. Kurz vorher hatten wir festgestellt, daß ein kleines russisches Torpedoboot neuerdings versenkt war, und so durfte ich mit Fug und Recht den Spieß umdrehen. Während der anschließenden Besprechung entwickelte sich nun folgendes überraschende Bild: Dem ersten Dampfer folgte ein zweiter, ein dritter und so fort, die aus dem Hafen kommend das Weite suchten. Unruhig erhoben sich von Zeit zu Zeit die

russischen Abgesandten, wenn wieder einmal ein vorüberziehender Dampfer seinen Schatten in die Kajüte warf. Zwei, vielleicht drei Stunden vergingen über unserem Palawer. Über 20 Dampfer hatten allmählich den Hafen verlassen; vergeblich hatten die Russen die Hafensperre zu schließen versucht. Einige kräftige Beiliebe ließen sie unschädlich auf den Grund sinken. „Herr Admiral, noch 20 Minuten,“ sagt der neben mir sitzende Admiralstabsoffizier, Kapitän Schlubach. „Eben haben wieder zwei den Hafen verlassen.“ Und so geht es fort, noch 15, noch 10 Minuten, bis der letzte das Weite gesucht hat. Als wir endlich aus der stickend heißen Kajüte hinaus an Deck treten, um die Russen in das Boot zu geleiten, sehen wir wie eine unendlich lange Kette von Dampfern in die Ferne zieht, und gerade in diesem Augenblick passieren auch die österreichischen Dampfer mit den Kriegsgefangenen an Bord, die ihrer Freude in nicht endenwollenden Hurras für unser gutes Schiff und das deutsche Vaterland Ausdruck geben. — Welcher Erfolg wäre uns wohl beschieden gewesen, wenn wir statt zu „handeln“, verhandelt hätten, wenn wir uns statt auf unser gutes Schiff und seine dicken 28 cm auf „flammende“ und „schärfste Proteste“ hätten verlassen müssen, wie sie jetzt in unserem deutschen Vaterland so wohlfeil und spottbillig zu haben sind.

Bescheiden wie sich die hier erzählten Begebnisse im Rahmen des ganzen gewaltigen Weltkrieges ausnehmen mögen, auch sie mahnen uns auszuhalten:

Im Andenken an die für das Vaterland gefallenen Kameraden, im berechtigten Stolz auf das Geleistete, im Vertrauen auf die Zukunft.

Wie dort unsere „Goeben“ bei den Dardanellen, so sitzt unser „Vaterland“ zur Zeit scheinbar hoch und trocken auf dem Sand, allen feindlichen Mächten preisgegeben, die nur darauf lauern, das deutsche Schiff vollends auseinander zu brechen. Und doch: Es gilt auszuharren, den drohenden Gefahren mutig ins Angesicht zu sehen, es gilt arbeiten und nicht verzweifeln, in einmütigem Zusammenstehen, wie es dereinst die „Goeben“-Besatzung getan hat. Dann wird auch unser Schiff wieder flott werden, dann geht auch uns wie am 27. Januar 1918 die Sonne wieder strahlend auf, dann gilt es auch für uns wie Körner einst gesungen hat:

„Vor uns liegt ein freudig Hoffen,  
liegt der Zukunft goldne Zeit.“



## Meine Erlebnisse als rechter Flügelmann der Westfront.

Don Chr. Einhard, Unteroffizier 2. Ers.-See-Bat. Nr. 1.

Ich hatte die Ehre, vier Monate lang rechter Flügelmann der Westfront zu sein, und als solcher habe ich sehr viel erlebt.

Die Westfront lief in die Nordsee aus und reichte bei Flut noch ungefähr 15 m in das Wasser. Dort, wo jahrhundertlang Ebbe und Flut mächtige Dünen geschaffen und sich sonst Badegäste tummelten, da lag das große Grauen. Es war nicht so einfach hier eine Stellung zu schaffen, weil man nicht wie sonst an der Westfront graben konnte. Man mußte vielmehr aus Säcken, gefüllt mit Sand, einen Graben bauen. Diese Sandsäcke, die weder wetter- noch feuerfest waren, durch Zerreißen und Verfaulen auseinander fielen, machten unsere Stellung immer reparaturbedürftig, darum gab es nachts stets Arbeit, um den Graben einigermaßen zu erhalten. Der Ausgangspunkt der Westfront, die sogenannte Seefstellung, war nur erkenntlich durch hohes Drahtverhau, das fest verankert bei Flut aus dem Wasser ragte. Nur zu oft schwemmte eine stürmische Flut diese Verhaue fort und monatelange schwierige Arbeit war in einer Nacht vernichtet. Schwer war es neue Hindernisse zu bauen, weil der Feind von der Mole bei Nieuport mit Maschinengewehren den Strand beschoß und dabei fand mancher einen doppelten Tod — Erschossen und Ertrunken —. Die Mole war uns daher ein Dorn im Auge. Aber alle Feuerüberfälle, die man auf sie veranstaltete, halfen nichts. 15-cm-Langrohre speiten tagelang nach ihr, aber der angerichtete Schaden wurde von den französischen Pionieren stets wieder ausgebessert. Daher wurde zu ihrer Vernichtung ein neues Mittel erdnen. — Ein fernlenfboot! — Ein Boot, mit Sprengmunition gefüllt und mittels elektrischer Wellen vom Lande aus gesteuert, sollte auf sie losgelassen werden. Trotz größter Geheimhaltung kam es doch zu uns nach vorne, wann der Angriff geschehen sollte. Und als der Tag kam, standen wir mit Feldstechern bewaffnet im Verbindungsgraben, der sich am Strande lang zog und harreten der Dinge, die da kommen sollten. Schon glaubten wir, irgendein Spatzvogel hätte sich einen Scherz erlaubt, als sich ein Flugzeug in nicht allzugroßer Höhe

der Mole näherte, unter ihm aber, im Wasser, sauste ein schwarzer Körper mit unheimlicher Schnelligkeit und ferkengerade auf die Mole zu, kurz vor derselben machte das vom Flugzeug gelenkte Boot eine große Kurve und fuhr von vorne unter das Balkengerüst der Mole ein. Eine große Rauchsäule und in der Luft herumfliegende Balken sagten uns genug. Wochenlang wurde von dieser Art der Zerstörung gesprochen, die geheimnisvoll und interessant vor sich gegangen und der Soldatenwitz taufte das Boot „der Molenteufel“. Die Mole war nun vernichtet, was am nächsten Tage von den uns im Rücken mit 30,5 cm schießenden englischen Monitoren bestätigt wurde. Diese Art Beschießung war nun, wie wir sagten, „Molenersaß“, aber viel schlimmer und gemeiner, denn damals gab es in den Dünen noch keine Betonunterstände und die armseligen hölzernen, mit 50 cm Sand als Deckung —, wenn starker Wind ging, waren es nur noch 10 cm, da der Sand fortgeblasen wurde — zitterten schon bei jedem Abschuß dieser Stollenbrecher. War nun mal von See und Land aus Ruhe, dann hatten wir mit dem feinen Dünen sand zu kämpfen. Heftiger Wind wirbelte den Sand auf und so hatte man stets Augen, Ohren und den Mund voll Sand, auch die Gewehrläufe und Schösser waren stets versandet. Später als für das Gesicht Schutzschleier und für die Augen Schutzbrillen eingeführt wurden, war es besser. Einmal beim Essenholen ereignete sich folgendes: Stockfinstere Nacht lag auf den Dünen und gewaltig arbeitete das Meer. Die Feldküchen standen schon auf ihrem bestimmten Platze am Strande in der Nähe des großen Strandhotels und waren gerade mit Essenausgabe beschäftigt, es gab Dörrgemüse. Da — ein grelles Aufblitzen auf der ganzen Linie ließ erkennen, daß das Furchtbarste bevorstand, was es dort geben konnte — Feuerüberfall der französischen Artillerie. — Kochgeschirre fassen und ins Wasser laufen war eins, denn die hohen Stranddünen erklimmen, war nicht möglich, weil man im Sande einsank und gerade auf diesem die Feuerwelle lag. Als der Überfall vorüber war, und ich meine Kochgeschirrdeckel, die ich bei der Küche zurückgelassen hatte, holen wollte — es waren nämlich solche von Aluminium — war nichts mehr zu finden als ein stehengelassener Sandsack mit Proviant gefüllt, den ich mitnahm. Ich kam nun endlich, von Wasser und Schweiß triefend, nach vorne und lieferte mein Essen an den Gruppenführer ab. Nach langem Streiten flog ein Kochgeschirr um das andere aus dem Unterstand, denn böse Kameraden behaupteten, ich hätte Meerwasser und Dünen sand in die Kochgeschirre getan, um nicht mehr Essen holen zu müssen. Als ich nun aber den Inhalt des gefundenen Proviantstades verteilte, war meine Ehre gerettet. An dem äußersten rechten Flügel der Westfront halfen Wasser, Sand und Franzmann zusammen, um einem das Leben recht schwer zu machen. Als wir nach der Sommeoffensive wieder nach dort kamen und am 10. Juli 1917

die Ufermündung stürmten, hatte der brodelnde Herenkessel dort oben ausgekocht und Landsturmformationen ließen sich dort gemütlich nieder.

### Helden.

„Hast du schon gehört,“ sagte der Befreite Brettnich zu seinem Kameraden Renken, „heute abend sollen wir nun endlich die Ufermündung stürmen. Ich habe es zufällig von der Ordonnanz erfahren, die den Befehl zum Angriff brachte.“ Renken antwortete mit einem Seufzer der Erleichterung, während er noch einmal den Lauf seiner Pistole einölte. „Zeit wird es nun auch, wir liegen nun schon Monate in diesem verdammten Herenkessel, das hält auf die Dauer kein Pferd aus.“

Das 2. Marine-Inf.-Regt., zu dem die beiden gehörten, war der vierten Armee zugeteilt, welche in dem Abschnitt von der Küste bis hinunter nach Upern lag. Da der Feind Anstrengungen machte, die beiden Häfen Ostende und Zeebrügge sich wieder zu holen, so mußten wir unbedingt danach trachten, den Uferkanal mit den davorliegenden feindlichen Stellungen im Sturme zu nehmen, um dann von dort aus das feindliche Unternehmen unterbinden zu können.

Man schrieb den 10. Juli 1917. Die Sturmtruppen lagen in sicheren Unterständen, die in den Dünen eingebaut waren. Eine dicke Betondecke, gestützt auf schwere Eisenträger und Schienen, gab immerhin das Gefühl einer Sicherheit. Diese Betonklöbe, wie sie von den Soldaten gekauft wurden, waren je mit einem Halbzug belegt. Wenn solch ein großer Zuckerschut aus einem schweren Mörser oder ein Lufttorpedo die Decke durchschlug, dann brachten die Sprengstücke den sicheren Tod. Es war besser auf freiem Felde oder in grüner Flur eine gewischt zu bekommen, als in solch einem Loch zu verderben. So war es denn begreiflich, daß sich alles danach sehnte, es möge endlich losgehen. Als die beiden Freunde in ihren Gedanken vertieft waren, erschien in der schmalen Tür, die zur Lichtung und Lüftung offen stand, ein verdunkeltes Etwas. Es war der Korporalschaftsführer, Unteroffizier Mertens. „Renken und Brettnich sollen zum Leutnant kommen.“ Als sie zu ihm kamen, empfing er sie mit leuchtenden Augen.

„Kerls, heute abend um 6 Uhr geht es los. Vorher muß aber noch eine Patrouille durch den Graben, den festzustellen, ob die Drahthindernisse durch die Beschießung unserer Artillerie unschädlich gemacht sind. Wenn das nicht der Fall ist, so müssen wir etwas nachhelfen.“ Leutnant Schneider zog nun aus seinem Rock eine Kartenskizze, sie stellte die zu nehmende Stellung vor. „So seht mal her. Wir haben also zu nehmen: 6 m breites Drahtverhan, das Abwehrgitter auf dem äußersten Grabenrand und die Hindernisse vor den beiden Unteroffizierposten. Brettnich nimmt eine geballte Ladung und Renken Reservezündler mit, außerdem



Oberleutnant z. S. Ernst Steindorf  
Kommandant „U. B. 75“



Linienfahrtsleutnant  
Egon Lerch  
Kommandant  
S. M. „Unterseeboot 12“



Korv.-Kapitän  
Max Ritter v. Förster  
Stabschef der Donauflottille



Leutnant z. S.  
Graf Otto und Graf Heinrich Spee  
S. M. S. „Nürnberg“, S. M. S. „Sneisenau“



Leutnant z. S.  
Hans Wilhelm v. Grapow  
S. M. S. „Scharnhorst“



Leutnant z. S. Karl Dick  
S. M. S. „Scharnhorst“



Oberleutnant z. S. Hans Valentiner  
Kommandant „U. B. 56“





jeder noch eine Drahtschere. Drüben die Stellung liegt seit heute morgen unter dem konzentrierten Feuer unserer Artillerie und Minenwerfer. Auch den ganzen Tag soll das Feuer fortgesetzt werden als Vorbereitung unseres Sturmes. Damit wir unseren Auftrag ausführen können, verlegt um 3 Uhr die Artillerie das Feuer auf die vordersten Gräben und Hintergelände.“

3 Uhr nachmittag. Drei Gestalten in graugrünes Leinen gehüllt huschen durch die Laufgräben feindwärts. Nach 15 Minuten waren sie vorn in der Sturmstellung angelangt. Leutnant Schneider hatte seinen Ärmel zurückgestreift, von seiner Uhr, die er am Lederarmbande trug, las er die Zeit ab; dann gab er leise das Zeichen zum Vorkriechen. Es wäre zu gewagt gewesen, in unmittelbarer Nähe des Grabens herunterzugehen, denn man konnte nicht wissen, ob die Stellung noch besetzt war. In einigen Minuten waren die Hindernisse erreicht. Wie Schlangen wand sich die Patrouille durch das Gewirr der Drähte. Durch die fortwährende Beschießung waren diese zwar meist zerrissen, hatten sich aber fest zu einem unentwirrbaren Knäuel verflocht. Die glatten Drahttaue mochten noch angehen, aber der Stacheldraht, der zerkratzte Gesicht und Hände und drückte sich mit seinen Dornen tief in die Knie. Aber trotzdem kroch die Patrouille langsam weiter und entfernte alles, was im Wege stand. Gerade als sie umkehren wollte, da war es als würde in ihrer Nähe gesprochen; jetzt wurde ein Gewehrlauf sichtbar und da, ein kurzer scharfer Knall.

Nach einigen Minuten richtete sich Renkens Kopf hoch, seine Lippen flüsterten kaum hörbar: „Herr Leutnant.“ Aber als dieser nicht antwortete und immer noch still blieb, legte auch Renken seinen Kopf wieder auf den Unterarm. Minuten vergingen, wie lange wollte der Leutnant nun hier liegen bleiben? Jetzt kam auch Brettnich mit dem Munde seinem Ohre näher: „Renken, wir müssen doch weiter.“ Da kroch Renken in den Granattrichter, in dem der Leutnant Deckung gesucht hatte und fuhr zusammen, als er dessen Gesicht sah, aus der Stirne tropfte Blut, der Mund stand offen und das Herz hatte aufgehört zu schlagen.

5 Uhr nachmittag. Renken war nicht furchtsam, aber jetzt überließ es ihm doch. In einer Stunde begann der Angriff, die Artillerie und Minenwerfer schossen wieder wie wahnsinnig, und sie lagen 300 m von der Stellung weg vor der feindlichen. Renken gab nun durch ein Zeichen seinem Freunde zu verstehen, daß sie fort müssen, kaum daß sie einige Meter gekrochen, da bekam Brettnich einen dumpfen Schlag in den Unterleib und sank lautlos in den Sand „Geh und melde, daß die Hindernisse beseitigt wären,“ sind die letzten Worte des sterbenden Freundes. Renken kroch nun allein zurück. Mühselig setzte er seinen Weg fort. So, jetzt war er am Ziel. „Hauptmann Rode?“ fragte er den in Anschlag stehenden Posten. Dieser wies ihn nach links.

„Offizierspatrouille Schneider zurück, Drahthindernisse beseitigt, Leutnant Schneider und Gefreiter Brettnich gefallen.“ Das Gesicht des Komp.=Führers ist ernst geworden. „Gut, Renken, ich werde Sie dem Regimentskommandeur zur Beförderung zum Unteroffizier vorschlagen und nun gehen Sie, und ruhen Sie sich aus.“ Ein Händedruck und ein kurzes scharfes Aufrichten sagte alles.

Es war 8 Uhr abends. Das Regiment hatte gestürmt, sämtliche feindliche Gräben genommen und war bis zur Ufermündung gekommen. 36 Maschinengewehre, 13 Minenwerfer, 1 Revolverkanone und 1500 Mann der „Kings-Royal-Rifles“ waren unser.

Der schwere Sturm auf dem Meere, der das Eingreifen der englischen Schiffe verhinderte, soll nach englischer Meldung uns zu diesem Erfolge verholfen haben!!!



## Minensuchfahrten in der Nordsee.

Don Korvettenkapitän Eberhard Wolfram,  
im Kriege Chef der III. Minensuchflottille.

1. Seegefecht bei Helgoland am 28. August 1914.

Am 1. April 1914 stellte ich in Cuxhaven die neu gegründete III. Minensuchdivision in Dienst. Es stand nur ein kleiner Stamm aktiver Mannschaften zur Verfügung. Die Personalverhältnisse gestatteten nicht, diese neue Division gleich mit vollen aktiven Besatzungen zu besetzen. Zur Auffüllung für die Übungsreisen mußten daher Reserveoffiziere und Reservisten der Minensuchwaffe herangezogen werden. So mußte ich auch bei Ausbruch des Krieges meine Division zum großen Teil mit Reservisten in Dienst stellen. Doch waren dies fast alles Seebefahrene, tüchtige Leute, die sich schnell auf ihren Booten zurechtfinden, und ich konnte schon am 5. Tag nach der Mobilmachung dem Flottenchef meine Division verwendungsbereit melden.

Unser Dienst bestand zunächst im Absuchen der Helgoländer Bucht auf Minen und feindliche U-Boote. Eine Division wurde während des Tages in den Bewachungsgürtel eingereiht, der sich von den ostfriesischen Inseln um Helgoland nach der Amrum-Bank hinzog. Auf dem äußeren Kreisbogen stand eine Torpedobootsflottille, auf dem mittleren eine Minensuchdivision, auf der inneren Linie mit Helgoland als Scheitelpunkt standen Fischdampfer und zwei ältere kleine Kreuzer.

Meine Division wurde zum erstenmal am 28. August 1914 zu diesem Bewachungsdienst herangezogen. Am 27. August nachmittags lief ich in den Helgoländer Hafen ein, wo mir am Abend der Chef der I. Minensuchdivision, Korvettenkapitän Bobsien, den Dienst übergab mit dem Bemerkten, daß nichts los und der Bewachungsdienst recht langweilig sei. Er hatte schon seit der Mobilmachung fast immer draußen gelegen, nur ein paarmal abgelöst von der II. Minensuchdivision, deren damaliger Chef der immerfröhliche Draufgänger Kapitänleutnant Schoemann war, der später leider viel zu früh als Chef einer Flandern-Minensuchdivision im Gefecht mit englischen Zerstörern fiel.

Im Morgendämmern des 28. August huschten 13 kleine Torpedoboote meiner Division aus dem Hafen auf die befohlenen Wachstellungen, während ich als letzter mit meinem Führerboot,

dem alten Torpedodivisionsboot „D 8“ in den Scheitelpunkt des Bewachungsbogens 13 sm westlich von Helgoland in Stellung ging. Grauer Dunst lag auf der bleiernen See. Später kam die Sonne etwas hindurch, doch blieb es so diesig, daß man die Boote in den benachbarten Stellungen nicht ausmachen konnte. Man hatte das Gefühl, einen langen, ruhigen Tag vor sich zu haben und freute sich, daß man bei der glatten See wenigstens in Ruhe seinen Kaffee trinken konnte.

Um 8 Uhr vormittags tauchte ein kleiner Dampfer in dem leichten Nebel auf. Es wurde festgestellt, daß es der norwegische Dampfer „Kong Gudtorn“ war, der mit Calciumkarbid von Christiania nach Bremerhaven unterwegs war. Er wurde zum Lotsenplatz bei Helgoland geschickt. Kaum hatten wir den Dampfer entlassen, als ein neues Ereignis unsere Ruhe störte. In nördlicher Richtung wurde Geschützdonner gehört. Ein unklarer Funkpruch wurde mir aus der S.T.=Bnde gebracht, ein Torpedoboot der I. Torpedobootsflottille, die die äußere Linie besetzt hielt, meldete, daß ein feindliches U=Boot Torpedos geschossen hätte. Ich befahl daraufhin dem Kommandanten des Führerbootes, Oberleutnant z. S. Weiffenbach, den Dampf in den Kesseln hochbringen zu lassen und gut auf U=Boote aufzupassen.

Um 8.25 Uhr kam im Norden eine deutsche Torpedobootshalf-flottille in Sicht, die mit äußerster Kraft in der Richtung auf Helgoland zuhielt, und bei der Einschläge von Granaten beobachtet wurden. „Klar zum Gefecht! Äußerste Kraft voraus! Kurs Ost!“ Aufgeschreckt stürzte die wachfreie Mannschaft an Deck. Die Gefechtsstationen wurden besetzt und alles spähte nach dem Feinde aus. Aus dem Nebel traten ein Kreuzer, die „Arcthusa“, und eine ganze Anzahl von Zerstörern hervor, die hinter unseren Torpedobooten herjagten und da diese ihnen zu schnell waren, stürzte sich die ganze Meute auf uns. Das war eine heikle Lage, ein altes Boot, das nicht mehr als 17—18 sm lief und nur drei alte kleine 5 cm=Geschütze und alte Torpedos hatte, gegen, soviel wir zählten, wenigstens 10 der neuesten Zerstörer.

Um 8.40 Uhr schlugen die ersten Granaten um das Boot ein und bald wurden wir mit einem wahren Granathagel überschüttet. Es ist nun nicht gerade angenehm, auf einem schwachen Fahrzeug eine Zielscheibe für eine wilde Schießerei aus nächster Entfernung abzugeben, aber gerade dem Umstand, daß alles auf uns schoß, haben wir zu verdanken, daß wir diesem Höllengrabs schließlich aus dem letzten Loch pfeifend entkamen, denn eine richtige Feuerleitung war den Engländern auf diese Weise nicht möglich.

Um 8.50 Uhr wurde ein Stag zerschossen, bald darauf die Antenne. Der Ober=f.=T.=Gast Elster brachte die Antenne wieder an der Brücke an und gab noch eine Meldung über unsere Lage an Helgoland ab.

Ein schwerer Stoß, wie bei einem schlechten Anlegemanöver erschütterte das Boot. Eine 15-cm-Granate war in den vollen Backbordmaschinenbunker gefahren und dort detoniert, aber, o Wunder, der deutsche Stahl hielt gut und die englische Granate taugte nichts. Kohlen fielen ins Wasser und die innere Bunkerwand wurde etwas eingebekkt. Ein zweiter Treffer traf das Heckgeländer, das Deck wurde hinter dem Ruder zerschlagen, das Ruder blieb aber glücklicherweise unversehrt. Ein dritter Treffer schlug in das Vorschiff, das von Sprengstücken durchsiebt wurde und vollief. Kurzschüsse überschütteten das Boot mit Wasser, Weitschüsse pfißen über uns hinweg, Granaten, die bei erstem Aufschlag auf das Wasser nicht detoniert waren, machten sich überschlagend lustige Luftsprünge. Grünswarze und gelbliche Pulverdämpfe der freierten Granaten schwärzten die Gesichter.

Unsere Lage war aussichtslos. An ein Entkommen war nicht mehr zu denken. Da schon Personalverluste durch Sprengstücke eingetreten waren und die Möglichkeit bestand, daß die Besatzung kampfunfähig wurde, bevor das Boot sank, ließ ich durch Leutnant z. S. Frhr. v. Rotsmann die Geheimsachen im Heizraum verbrennen und die mit Blei beschwerten Signalbücher über Bord werfen.

Als die Engländer auf 15 hm herangekommen waren, erteilte ich dem Kommandanten Erlaubnis, sobald es die geringer werdende Entfernung gestattete, die Torpedos zu feuern. Auf dem Wege von der Kommandobrücke an Deck erhielt er auf der Treppe einen 15-cm-Volltreffer. Der brave Weissenbach, jung verheiratet, war er tapfer und frisch hinausgefahren, und nun mußte er schon als einer der ersten sein Leben für das Vaterland lassen. Der Treffer riß die Treppe fort und wirkte verheerend an Bord, viele Kameraden teilten das Schicksal ihres Kommandanten. Im Heizraum waren Dampfrohre angerissen, der Heizraum mußte wegen Dampfgefahr verlassen werden. Der Dampf fiel, die Maschinenumdrehungen wurden langsamer, aber der tüchtige Obermaschinist Kahland und Obermaschinist d. R. Borchard sorgten dafür, daß die Maschine sich bis zum letzten Dampf, den die Kessel hergaben, noch drehte.

Während der ganzen Zeit hatten wir uns mit unserem Backbordbrückengeschütz und dem Heckgeschütz tüchtig gewehrt, auch Treffer auf „Aethusa“ beobachtet. Das Heckgeschütz bediente der brave, unerschrockene Oberbootsmannsmaat Rehn, als seine Geschützmannschaft ausfiel, schoß er allein weiter, bis gelbe Granatdämpfe ihn vorübergehend umwarfen. Drei Jahre später blieb er bei Helgoland, als Steuermann in schwerer Seenot im Orkan über Bord gerissen.

Im Heizraum, in der Maschine und, nachdem der Kommandant gefallen, auch an Deck war der flinke und unermüdliche Oberingenieur Langer die Seele des Widerstandes bis zum Äußersten.

Auf der Brücke wurde rechts neben mir Leutnant z. S. Frhr. von Rotsmann, mein braver Adjutant, schwer verwundet, links fielen der Rudergänger und Maschinentelegraphenposten aus. Bootsmannsmaat d. R. Pflugmacher sprang an das Ruder und harrete dort bis zuletzt aus.

Während der letzten Phase des Gefechtes war Helgoland in Sicht gekommen, konnte aber nicht in das Gefecht eingreifen, da die Geschütze auf dem Oberland im Nebel standen. Als auch die „Frauenlob“ im Süden erschien, drehten die Engländer ab, bis 9.20 Uhr noch einzelne Schüsse feuernd, die wir aber nicht mehr beachteten, denn was konnten uns jetzt noch so ein paar Granaten anhaben, da das Unglaubliche geschehen war, daß wir aus diesem Schlamassel unser Boot herausbekommen hatten.

Der Überblick über das Deck war traurig, das Boot zerfetzt, Kessel und Maschine unbrauchbar, die Hälfte der Besatzung tot oder schwer verwundet.

Die nächste Sorge galt den Verwundeten. Der Divisionsarzt, Assistenzarzt Dr. Seyberlich, war hoffnungslos verwundet, der Sanitätsmaat Härkl gefallen. Unter Leitung des Oberzahlmeisters Scherler wurde jedoch den Verwundeten nach allen Kräften geholfen. Von Torpedoboote wurde das Boot nach Helgoland gebracht und mit Leinen unterfangen, da es zu sinken drohte. So gelang es, das Boot zu halten und am nächsten Tage nach Wilhelmshaven zu schleppen.

Die Besatzung hat diese erste Feuertaufe glänzend bestanden. Zunächst war mancher erschrocken, als der Granatenhagel über das Boot kam, bald aber ergriff alle der Kampfesifer. Da die Lage aussichtslos erschien, zeigte sich vielfach ein Galgenhumor. Wir empfanden es aber schmerzlich, daß wir keine Waffe hatten, mit der wir gegen den Gegner mit Aussicht auf Erfolg angehen konnten.

Auch einige der kleinen Boote hatten sich auf ihren Wachstellungen mit englischen Zerstörern herumgeschossen. Von ihnen bekam aber nur „T 33“ von der „Arctusa“ gefährliche Treffer, die einen Ventilatorkopf und den Maschinenraum trafen, das Boot leck schlugen und manövrierunfähig machten. Hierbei wurde unter anderem der tüchtige Obermaschinist Stute schwer verwundet. Der Kommandant, Oberleutnant z. S. d. R. Kählert, eine große, kräftige Seemannsgestalt und später einer der erfahrensten und tüchtigsten Minensuchbootskommandanten, hat sein kleines Boot tapfer geführt und seinen Hauptgegner, die „Arctusa“, mit dem einen kleinen Geschütz des Bootes kräftig beschießen lassen. Von ihm brachte die Jugend später das „wahre Geschichtchen“, daß der Kommandant eines kleinen Vorpostenbootes, als er von einem englischen Kreuzer und Zerstörer angegriffen wurde, seinem Geschützführer befahl: „Zuerst auf den Groten! Die andern kommen nachher dran!“

Der Geist der Besatzungen hatte sich glänzend bewährt, und die

Division war stolz auf ihre erste Feuertaufe. Als ich später die Verwundeten im Lazarett besuchte, äußerten sie nur den einen Wunsch, bald herauszukommen, um wieder gegen die Engländer losgehen zu können.

## 2. Die ersten englischen Minen in der deutschen Bucht.

Bis zum Januar 1915 hatten die Minensuchdivisionen die Helgoländer Bucht nach Minen abgesucht ohne etwas zu finden. Anfang Januar wurden treibende Minen bei der Amrum-Bank gemeldet. Am 10. Januar beobachtete die IX. Torpedobootsflottille, wie ein Neutraler, der norwegische Dampfer „Castor“, dort auf eine Mine lief und sank. Seine herumtreibenden Apfelsinenkisten haben uns später noch manchen Genuß bereitet. Wegen grober See konnten die Minensuchdivisionen zunächst noch nicht arbeiten.

Am 12. Januar gingen die I. und III. Minensuchdivision von Helgoland nach Norden in See, um die befohlenen Gebiete abzusuchen. Dabei traf die III. Division auf eine Minensperre. Eine Mine detonierte im Gerät, eine hohe Wassersäule gegen den Himmel schleudernd. „Hein, wie wird dir?“ sagte da der eine Signalgast zum andern. Diese erste Detonation machte einen gewaltigen Eindruck. So übel waren also diese heimtückischen Gesellen, mit denen wir uns fortan nun immer herumschlagen sollten. Das Feststellen und Räumen dieser Sperre war unsere erste eigentliche Minensuchaufgabe.

Vom 12. Januar 1915 ab begann der ewige, aufreibende Kampf mit dem unsichtbaren Gegner, der im Verlauf des Krieges mit der gewaltig steigenden Minenzahl immer härter wurde und von 1917 ab infolge des verbesserten englischen Minenmaterials sehr verlustreich werden sollte. Die Minendetonationen gehörten dann zu der täglichen Arbeit und rührten den alten Minensucher nicht mehr. Nur den immer wieder eingestellten neuen Leuten wurde es bei den ersten Fahrten etwas beklommen zumute, und dem neuen Heizer vor dem Kessel beberte die Büt, wenn der harte Schlag einer nahen Detonation gegen die Bordwand schlug. Dann sang ihm wohl der alte Minenheizer vor:

Merk dir, im Notfall da ist es das Beste,  
Du bläst mit Kraft in die Gummischwimmweste,  
Schraube sie zu, dann hält sie auch dicht —  
Gräme dich nicht!

## 3. Seegefecht der 5. Minensuchhalbflottille am 17. August 1917.

Drei Jahre führten wir nun schon Krieg, hatten die deutsche Bucht nach Nord und West, bis Hornsriff und Terschelling bei gutem und schlechtem Wetter unverdrossen abgesucht, immer neue Sperrren gefunden und viele Tausend Minen geräumt. Die kleinen

alten Torpedoboote waren zum alten Eisen geworfen. Große, neue Minensuchboote, mit zwei modernen 10,5 cm- oder 8,8 cm-Geschützen bestückt, waren an ihre Stelle getreten. Schnelle kleine A-Torpedoboote mit Ölkesseln und Turbinen dienten zum Werfen der Bojen beim Absuchen und Bezeichnen der Sperren. Aus der III. Minensuchdivision war die III. Minensuchflottille herausgewachsen mit der 5., 6. und 8. Halbflottille zu je 8 großen Minensuchbooten, M-Boote genannt, und 2 A-Torpedobooten.

Am 17. August 1917 arbeitete die 5. Halbflottille weit draußen im Nordwesten an der Grenze des englischen Sperrgebietes. Die See war ruhig, die unsichtige Luft zeichnete alles Grau in Grau. Ruhig, in gewohnter Weise, fuhr die Halbflottille mit dem Suchgerät hin und her, um das befohlene Gebiet abzusuchen. Gegen 11.30 Uhr vormittags nahm „A 36“ südöstlich der Halbflottille die beim Absuchen geworfenen Bojen wieder auf, als plötzlich aus Südwesten 3 Kreuzer und 8 Zerstörer mit hoher Fahrt heranstießen und Feuer eröffneten. „A 36“ ging mit „äußerster Kraft“ auf Nordostkurs, das Feuer aus dem 8,8-cm-Heckgeschütz erwidern. Da tauchten im Nordwesten 5 M-Boote der Halbflottille auf. Hart schwenken die Engländer nach Backbord. Nur ein Zerstörer folgt noch seinem kleinen Gegner. Der aber setzt ihm zwei gute Treffer in die hohe Back und die Kommandobrücke, zwingt ihn dadurch zum Abdrehen und bleibt selbst ohne jede Schramme.

„Geräte schlippen! Klar zum Gefecht!“ hallt es über die Halbflottille. Kapitänleutnant Glimpf, der unerschrockene und unermüdete Halbflottillechef, der immer Feuer und Flamme ist, wenn es einer besonderen Unternehmung gilt, nimmt mit seinen Booten hohe Fahrt auf.

Es kommt zum Passiergefecht. Hei! Wie die guten Granaten hageln, wie der Stahl knirscht und die Splitter fliegen. Hier gibt's für John Bull keine billigen Lorbeeren zu pflücken. Die Minensuchboote sind wohlbewehrt und die deutschen 10-cm-Granaten haben auf ungepanzerten Schiffen verheerende Wirkung. Darum gelüftet es die Engländer nicht nach längerem Kampf. Mit hoher Fahrt jagen die schnellen englischen Schiffe vorbei und davon, mit Kurs nach der englischen Heimat.

Das Führerboot der Halbflottille, „M 65“, das wie immer das Hauptziel des englischen Feuers war, hat mehrere Treffer erhalten. Ein unglücklicher Treffer hat die Maschine außer Gefecht gesetzt. Heran jagt der zurückgebliebene englische Verfolger von „A 36“, stoppt die Fahrt ab und feuert Salven aus seinen vier Geschützen, aber „M 65“ bleibt die Antwort nicht schuldig und auch der letzte Zerstörer jagt mit äußerster Kraft seinen Genossen nach.

„M 65“ ist schwer beschädigt und manöverunfähig, zehn tapfere Männer sind gefallen, darunter auf seinem Posten in der Maschine der brave Minenmaschinist Paul Müller. Die andern



Boote kehren zu ihrem Führerboot zurück und nehmen es in Schleppe. „M 34“ hat einen Treffer vor dem Ruder unter Wasser erhalten, der aber keine weitere Bedeutung hatte, „M 4“ einen Treffer in die Back gleich zu Beginn des Gefechtes. Dort war in einem kleinen Raum gerade ein Unteroffizier beschäftigt, als plötzlich die Granatsplitter um ihn herumsausten, die Wände durchschlagend. Selten ist jemand, unsanft aufgeschreckt, so schnell auf seine Gefechtsstation gekommen.

Das war ein Ehrentag für die 5. Halbsflottille, die sich unter ihrem tapferen Führer oft noch bewährt hat, ich denke da besonders an die nächtliche Sturmnebel Fahrt nordwestlich von Hornsriff, als die Boote nur mit Hilfe des Scheinwerfers sich in der Linie haltend in grober See trotz allem mit Suchgerät einen Kreuzer sicher zum Minenwerfen geleiteten.

Am 18. August besichtigte Seine Majestät der Kaiser meine Flottille in Cuxhaven. Dabei hielt unser oberster Kriegsherr eine Ansprache, in der er ausführte, er sei nach Cuxhaven gekommen, um die Minensuchverbände zu besichtigen, deren Anteil an den Seekriegsereignissen eine große Rolle gespielt habe. Sie hätten den Hochseestreitkräften die Bahn zum Siege geebnet und ermöglichten es den U-Booten, durch die Minensperren hindurch zum Kampfe gegen unseren erbittertesten Gegner zu fahren. Für diese Tätigkeit spreche er ihnen seinen kaiserlichen Dank und Anerkennung aus. Er fuhr dann fort: „Eure Tätigkeit ist arbeitsreich und schwer und entsagungsvoll. Nun ist es euch vergönnt gewesen, dem Feinde Auge ins Auge zu schauen und ihm mit den Geschützen euren Gruß hinüberzusenden. Tapfer und brav habt ihr den weit überlegenen Gegner angegriffen, ihm Beschädigungen beigebracht, so daß er in schneller Flucht sein Heil suchte. Eure Feinde fürchten euch, denn sie wissen, was für Männer hinter den Kanonen stehen, Männer, die kämpfen für ihr Vaterland, für ihr Haus und ihren Herd. Diesen Tag schreibt euch in euer Stammbuch, damit ihr euren Kindern und Kindeskindern zeigen könnt, wie ruhmreich ihr für euer Vaterland gekämpft habt. Das war brav von euch. Ich danke euch als euer oberster Kriegsherr und beglückwünsche euch zu eurem letzten Erfolge. Nun zieht hinaus, weiter an eure harte Arbeit, die von Erfolg gekrönt sein möge.“

Sehr interessant ist, wie die englische Phantasie angespannt wurde, um das schmachvolle Davonziehen der englischen Streitkräfte zu beschönigen. Die Admiralität veröffentlichte, daß ein leichter Zerstörer — „A 36“ ist damit gemeint — wiederholt getroffen und in Brand geschossen sei, von den Minensuchern seien zwei beschädigt, aber über die Minensperren — die gar nicht da waren — entkommen. In der englischen Phantasie hatten, um es noch schmackhafter zu machen, auch 2 deutsche Unterseeboote am Gefecht teilgenommen. Der Schriftsteller E. F. Knight schreibt sogar in

seiner Geschichte der Harwich-Seestreitkräfte, daß 2 Minensucher gesunken, die andern aber schwer beschädigt über die Minensperren entkommen seien. Die Minensucher seien von Zerstörern und Unterseebooten begleitet gewesen, die versucht hätten, die englischen Schiffe zu torpedieren. So schreiben die Engländer die Geschichte. Das Widersinnige, daß ihre Schiffe wegen der Minensperren unsere viel langsameren Minensuchboote nicht hätten verfolgen können, daß aber in diesem also sehr gefährlichen Gebiet deutsche Zerstörer und getauchte U-Boote herumgefahren wären, ist ihnen dabei gar nicht zum Bewußtsein gekommen.

#### 4. Eine Sturmfahrt.

Zwei Tage schon lag die III. Flottille mit der 5. und 6. Halbflottille im Lister Tief, vergeblich auf besseres Wetter wartend, das gestattet hätte, die Räumarbeiten westlich Hornsriff fortzusetzen. Regenschwer jagten heftige Böen über die graue Nordsee, kurze, schaumköpfige See stand im Lister Tief.

Am Morgen des 25. Oktober 1917 hatte der Wind, nachdem er in der Nacht heftig aufgebrist hatte, nachgelassen und wehte aus Südost eine Zeitlang nur in Stärke 4. Es bestand noch Sturmgefahr, doch war aus den funkentelegraphischen Wetterberichten zu ersehen, daß der Kern des Minimums schon über der Ostsee lag.

Ich ließ daher um 8 Uhr vormittags den Halbflottillen Signal zum Ankerlichten geben und den Befehl, bestimmte Wege auf Minen abzusuchen, bei zu grober See aber nach Cuxhaven, unserem Liegehafen, zu gehen, da heute meine Flottille abgelöst wurde. Ich selbst folgte bald darauf mit dem Flottillenboot, Torpedoboot „T 149“, und holte die auslaufenden Halbflottillen bei der Barre ein.

Auf der Barre stand grobe See, es wehte Westwind in Stärke 6—7. Die Halbflottillen nahmen bereits Kurs nach der Elbe, um zur Ablösung einzulaufen.

Gegen Mittag nach Passieren der Anrum-Bank frischte der Wind stark auf. Der Barograph zeichnete eine starke abfallende Kurve, ein neues Minimum brauste also heran. Immer schwerere Seen stürmten heran, die Boote arbeiteten in den steilen Seen des flachen Wassers stark, so daß der Kurs nicht mehr durchgehalten werden konnte, sondern versucht werden mußte, 3—4 Strich gegen den Wind liegend, mit geringerer Fahrt tieferes Wasser und nach Möglichkeit Helgoland zu erreichen. Ein Befehl hierzu konnte noch an die Halbflottillen gegeben werden, bald aber trennten sich die Verbände und verloren sich bei den nun einsetzenden schweren Hagel- und Regenböen aus Sicht.

„T 149“ hielt sich mit dem Begleittorpedoboot „A 57“ zusammen. Der Sturm erreichte Orkanstärke. Tief stampfte das Boot ein, das Heck mit den Schrauben hoch herauswerfend, dann rollte die schwere See über das Boot, alles, was nicht eisern fest war,

mit sich reißend. Zeitweise war das Boot ganz von einer See überlaufen. Erst wurde das Dingi, dann das Motorboot mit dem Großmast über Bord gerissen. Im Motorboot hatte ein Obermaat Schutz gesucht und wurde mit über Bord gespült, ohne daß es an Bord bemerkt wurde. Doch der brave Oberleutnant z. S. Zechlin, Kommandant von „A 57“, hatte gut aufgepaßt, hielt darauf zu, und rettete den Mann. Auf „T 149“ war in die Heizräume I und IV, so viel Wasser eingedrungen, daß die Kesselfeuer in diesen Räumen gelöscht werden mußten, die beiden Maschinenräume standen voll Wasser, das Lenzen mit den Ejektoren erforderte so viel Dampf, daß das Kesselspeisewasser knapp wurde.

In dieser gefährvollen Lage entschloß ich mich, quer zur See zu gehen und trotz des unsichtigen Wetters zu versuchen, Helgoland zu erreichen. Quer zur See lag das Boot wider Erwarten gut, gegen 5 Uhr wurde es noch dazu sichtiger, und so konnte mein Flaggleutnant und Kommandant des Führerbootes, Oberleutnant z. S. Frhr. v. Grote, noch vor Einbruch der Dunkelheit in Helgoland einlaufen, wobei das Boot in der schweren Grundsee der Barre noch ein paarmal tüchtig unter Wasser gesetzt wurde.

„A 57“, weit kleiner und leichter, hatte draußen sich tadellos gehalten, weil das Boot viel leichter mit der See mitging und kaum Wasser an Deck bekam, in der Grundsee der Barre von Helgoland wurde es aber so arg mitgenommen, daß es einen Knick bekam, wodurch die Ruderleitung klemmte. Es zeugte von großem seemännischem Geschick des Kommandanten, daß er das Boot trotzdem heil in den Hafen brachte.

Die 5. Halbflottille war nördlich über Helgoland hinausgesteuert, bekam dann gegen Abend das Nordfeuer von Helgoland in Sicht und machte kehrt, um einzulaufen. Dabei erlitt „M 55“ Ruderhavarie und kam in einer Regenböe aus Sicht der Halbflottille. Die Halbflottille suchte dann in der Dunkelheit drei Stunden nach dem Boot, das durch Funkpruch seine Havarie gemeldet hatte, bekam es aber nicht in Sicht. Von Helgoland angeforderte Schlepper konnten wegen des schweren Wetters nicht auslaufen. Nach 9 Uhr abends mußte der Halbflottillenchef die Versuche zur Unterstützung aufgeben, da seine übrigen Boote infolge Lockerung der Maschinenfundamente, Einschlagen der Brücken, Eindringen von Wasser so schwer mitgenommen waren, daß ein weiterer Aufenthalt in den Grundseen des flachen Wassers um Helgoland nicht möglich war.

„M 55“ trieb inzwischen vor langer Kette nördlich Helgoland vorbei, langsam über die Seehundsklippen hinweg und wurde von Helgoland bemerkt. Schaurig war es zu sehen, wie jetzt durch die tosende Nacht Leuchtgranaten sausten, um den Kameraden in schwerer Seenot und den zu Hilfe herbeieilenden Vorpostenfischdampfern zu leuchten. Eine mächtige Woge sauste über das Boot hinweg und riß von der Kommandobrücke den treuen Kommandanten, Ober-

leutnant z. S. Klinker, den Steuermann Rehn, der auf „D 8“ so tapfer gefochten hatte und zwei brave Leute mit sich in die Tiefe. Eine zweite See forderte noch drei weitere Opfer, dann trieb das Boot wieder frei in tieferes Wasser. Vorpostendampfer, sehr tüchtige Fischdampfer, hielten sich bei ihm, und im Morgengrauen gelang es der hohen seemännischen Geschicklichkeit der Kommandanten der Vorpostendampfer „Brake“, „Emma Wetken“ und „Ehrenfels“, „M 55“ in Schleppe zu nehmen und die erschöpfte Besatzung herunter zu holen. „M 55“ wurde am folgenden Tage nach Helgoland geschleppt und dort an Schlepper abgegeben. Durch widrige Umstände brachen aber die Schlepplinen, ein Schlepper bekam die Schlepptrosse in die Schraube und das Boot trieb trotz aller Versuche des unermüdlischen Halbflottillenchefs, Kapitänleutnant Glimpf, nun ohne Besatzung in die dunkle Nacht hinaus. Fischdampfer fanden es nicht bei dem immer noch herrschenden schweren Wetter und erst am 27. Oktober wurde es von Pellworm aus auf dem Engelsand erblickt.

Die 6. Halbflottille hatte weiter nördlich in das tiefe Wasser hinausgehalten. Ich hatte die Sicherheit, daß der Halbflottillenchef, Kapitänleutnant d. R. d'Ottilie, ein vielerprobter Minensuchbootführer, auch in diesem Orkan seine Boote gut führte, doch hatten einige seiner Boote die Fühlung mit der Halbflottille verloren. Ein Boot kam am 25. Oktober abends nach Helgoland herein, einem anderen gelang es, in die Elbe einzulaufen. Auf Funkenanruf antworteten jedoch zwei Boote nicht. Ich forderte daher Schiffe zur Hilfeleistung an, worauf am 26. Oktober vom Flottenkommando die Linienschiffe „Kaiser“ und „Kaiserin“ entsandt wurden. Sie kamen jedoch nicht zum Eingreifen. Die 6. Halbflottille lief am 26. Oktober abends mit schweren Sturmschäden ein. Nur „M 8“ fehlte noch. Es war besonders mitgenommen und ich will daher den Kommandanten, Oberleutnant z. S. Heye, zu Worte kommen lassen:

„7.30 Uhr war's (25. Oktober abends). Hoch hob sich „M 8“ aus der unter ihm fortrollenden See heraus, erst viel zu spät konnte man die nächste weißfämmende See erkennen, heftig schlug der flache Kiel des Bootes aufs Wasser auf, ein kurzes Maschinenkommando, dann ein Krachen und Bersten, dem ein ohrenbetäubender Lärm folgte. Ich flog mit heftigem Aufschlag gegen das Kartenhaus, für einen Augenblick meiner Sinne beraubt. Der nächste Augenblick ließ auf der Brücke ein Bild der Verheerung erkennen. Das ganze Brückenkleid war eingeschlagen, das auf ihm befestigte Brückendach heruntergebogen, die beiden Züge vom Dampfheuler und Sirene dadurch steif gekommen, heulten um die Wette. Sämtliche Fenster herausgeschlagen samt Rahmen. Die Tür nach der Back eingeschlagen. Die Kompaßsäule, nach achtern umgefallen, lehnte sich gegen die Rudersäule. An Deck waren beide zur Brücke führenden Treppen weggeschlagen.

Kurz entschlossen brachte ich das Boot, da es sich ohne Fahrt nicht gegen die See bringen ließ und die Gefahr überkommender Brecher bestand, vor die See. Torkelnd, nur schwer dem Ruder gehorchend, lief „M 8“ vor der See her. Im Schutz der achteren Aufbauten versuchten die seemännischen Unteroffiziere mit zwei Matrosen einen Treibanker klar zu machen. Wenige Minuten nur waren vergangen, plötzlich ein heftiges Überlegen des Bootes nach Backbord, ein Ruck im ganzen Boot und wie auf der Stelle drehte „M 8“ nach Steuerbord, über 8 Strich. Wieder, diesmal auf dem Achterschiff, ein Krachen und Bersten. Dann einen Augenblick eine unheimliche Ruhe, die genügte, mit Ruder und Maschine das Boot gegen die See aufzudrehen, dank dem ruhigen Ausharren des Maschinenpersonals und des Einjährigen Obermatrosen Mohr am Ruder. Dann erst konnte festgestellt werden, was geschehen war. Eine Meldung nach der andern kam auf die Brücke. 5 der Besten der Besatzung wurden vermißt (2 seemännische Unteroffiziere, 2 Obermatrosen, 1 Oberheizer). Eine See, schneller als das Boot laufend, war achtern auf das Deck gerollt und hatte dort alles über Bord gespült und sogar die Ventilatorenköpfe auf dem hohen hinteren Aufbaudeck abgeknickt und verbogen.

An Rettung der 5 über Bord gespülten, nicht mehr sichtbaren Leute war nicht zu denken, da zugleich mit der Vermißtmeldung die Meldungen aus Vor- und Achterschiff kamen, daß das Boot Wasser mache. Im Vorschiff quoll das Wasser aus den Lukendeckeln der Munitionslast und Proviantlast. Versuche, die Räume lenz zu bekommen, mißlangen, so mußten wir uns damit begnügen, das Wasser durch die Pumpen ca. 20 cm über den Lukendeckeln zu halten.

Das schwere Wetter hielt an, bis es anfang zu dämmern, dann flaute es ein wenig ab, die Böen wurden weniger häufig, aber eine grobe See stand noch immer aus Westen, die ein „Vor die See Gehen“ des Bootes noch nicht ratsam erscheinen ließ. Am Abend vorher war auch die F. T.-Antenne von oben gekommen. Erst im Laufe des nächsten Vormittags gelang es, eine Notantenne auszubringen. Wenig erfreulich war es für uns, daß wir keinen Proviant mehr hatten. Frischproviant war nicht mehr vorhanden, die Proviantlast, in der der eiserne Proviant lag, war leer und für uns unerreichbar.

Nach schwerer Arbeit gelang es dem Einjährigen Mohr mit einigen Matrosen die schwere Stahlschleppleine mit dem schweren Suchdrachen auszubringen. Dann wurde aus den vorderen Mannschaftsklosetts Öl gegossen, so drehte „M 8“ gegen 2 Uhr mittags 12 Strich nach Backbord, Kurs auf Helgoland. Am Nachmittag flaute es dann schneller ab. Erst gegen 10 Uhr abends kam Helgolandsfeuer in Sicht und am 27. Oktober, 3 Uhr vormittags, machte ich im Hafen von Helgoland fest.“

### 5. Eine schwere Nacht.

Die 8. Halbflottille hatte den Auftrag bekommen, in der Nacht vier Boote der III. Torpedobootsflottille durch den Sperrgürtel nach Westen zu bringen. Am 19. April 1918 lief die Halbflottille mit 6 Minensuchbooten aus, die 4 Torpedoboote schlossen sich ihnen an. Zweimal stieß die Halbflottille auf Sperren und beide Male gelang es ihr, die Sperren zu umgehen. Am Rande des Sperrgürtels wurde noch eine dritte Sperre angetroffen. Da es zu spät geworden wäre, Zeebrügge, das Ziel der Torpedoboote, am Morgen noch rechtzeitig zu erreichen, verzichtete der Führer der Torpedoboote auf den Weitermarsch. Es wurde kehrtgemacht.

Durch pechschwarze Nacht geht es heimwärts. Nur Kompaß und Maschinentelegraph werfen einen Lichtschimmer auf die Kommandobrücke. Der matte Schein zeigt die gerade ablösenden Wachmannschaften, die stumm und ernst in ihren Schwimmwesten ihre Pflicht tun. Die Augen der Wachhabenden und Ausguckposten bohren sich suchend in das Dunkel der Nacht.

Da! — Ein scharfer Knall! Minendetonation! „M 95“, das Boot hinter dem Führerboot ist auf eine Mine gelaufen. Schnell folgen sich die Befehle des Halbflottillenchefs, des Kapitänleutnants Koellner. „Hart Backbord! Scheinwerfer klar! Leuchten!“ Im fahlen Lichtkegel liegt „M 95“ da, mittschiffs ein klaffendes Leck, der Bug liegt schon tief unter Wasser, hoch ragt das Achterschiff aus dem Wasser heraus. Auf „M 95“ wird mustergültig gearbeitet. Der Kommandant und der größere Teil der Besatzung waren erst vor 3 Monaten bei der Rückkehr vom Minensuchen bei grober See mit „M 11“ auf eine englische U-Bootsmine gelaufen und nur mit Mühe von dem sinkenden Boot gerettet. Der leitende Minenmaschinist Peters schließt die Manöverierventile der Maschine, die Maschinistenmaate in den Heizräumen löschen die Feuer unter den Kesseln, Maschinist Prengel entschärft die Wasserbomben, die zur Bekämpfung von U-Booten dienen. Der Kommandant, Oberleutnant z. S. d. R. Senz, läßt die Verwundeten von dem Vorschiff nach dem Achterschiff bringen. Der Obersteuermannsmaat Barry ist mit schwerverletzten Beinen ins Wasser geschleudert, bevor er in die Tiefe sinkt, bringt er noch drei Hurras aus, so starb manch einer den Heldentod. Ein zweiter Minentreffer wirft noch einmal alle Leute an Deck, das Heck richtet sich kerzengerade auf und das Boot sinkt langsam weg. Die Besatzung stürzt ins Wasser. Am Heck klammern sich noch zuletzt an der Minenmaschinist Prengel und der Oberleutnant z. S. Arnold, der zum Anlernen seine erste Minensuchfahrt mitmachte. Augenzeugen wollen im Scheinwerferlicht den Kommandanten mit anderen Mannschaften auf einem Rettungsfloß gesehen haben, das aber bald darauf auf eine Mine stieß.

Der brave Senz, er war auch einer unserer Besten, ein gerader, aufrechter Mensch, immer tätig, seit Anfang dabei, war er einer

der tüchtigsten Kommandanten. Seine Leiche trieb als einzige an der Küste an, und es war mir ein Herzensbedürfnis, später sein Grab in Freudenstadt im Schwarzwald mit frischem Tannengrün zu schmücken.

Inzwischen waren das Führerboot „M 64“ und das Boot mit dem Arzt „M 39“ herangekommen, um die Überlebenden zu retten. Der Halbflottillenchef rief durch das Sprachrohr den im Wasser Schwimmenden zu, daß alle gerettet würden, um ihnen Mut zu machen zum Ausharren. Da! Wieder ein Knall und eine himmelhohe Feuerfäule! Mitten im Rettungswerk ist „M 39“ auf eine Mine gestoßen. Der Mast knickt, das Geschütz fliegt mit einem Teil des Decks in hohem Bogen auf das Achterschiff zwischen die Geretteten. Das Führerboot geht mit dem Achterschiff heran und so gelingt es, trotz der schweren Dünung, fast alle Überlebende herüberzuholen. Der tüchtige Kommandant des Bootes, Oberleutnant z. S. d. R. Jvens, und der stets hilfsbereite Arzt, Marine-Assistenzarzt Dr. Simmat, befinden sich nicht unter ihnen, sie sind mit vielen Kameraden geblieben.

Von neuem tastet der Scheinwerfer des Führerbootes suchend umher. Dort sinkt noch langsam das Heck von „M 95“ weg. Der Halbflottillenchef läßt darauf zuhalten. Und wieder ein Knall! Mit einem furchtbaren Ruck bäumt das Boot auf. Die Kommandobrücke knickt zusammen, das Vorschiff brennt, der Scheinwerfer erlischt und schaurig heult und entweicht aus dem verbogenen Dampfheuler im roten Feuerschein der Dampf.

Hier ist er geblieben, der brave Koellner, der sich einen Namen gemacht hatte, als er zu dem Hselunternehmen in die Ostsee mit seiner Halbflottille entsandt, so tapfer und pflichttreu in schwerem feindlichem Feuer in den Moonsund hineingestoßen war, um den Linienschiffen einen Weg zu bahnen. Unermüdlische Pflichttreue, stete Fürsorge für seine Leute zeichneten ihn besonders aus, Pflichttreue und Kameradschaft bis zum Äußersten, echt deutsche Eigenschaften waren es, die ihn beseelten, als er den Heldentod fand. Deutsche Jugend, nehmt ihn euch zum Beispiel!

Getreu an seiner Seite fiel mit ihm der Kommandant des Führerbootes, Leutnant z. S. v. Klocke, ein prächtiger, frischer Offizier voll Lebensfreude und Frohsinn. Stolz hatte er als jüngster Kommandant vor dem Auslaufen seinen Wimpel gesetzt und stolz ist er auf seiner ersten Fahrt als Kommandant für sein Vaterland gefallen.

Die anderen 3 M-Boote haben inzwischen geankert. Sie hatten Befehl, sich fern zu halten, um nicht ihre Boote auch noch aufs Spiel zu setzen, und versuchten ihre Ruderjollen zu Wasser zu bekommen. Die Boote arbeiteten stark in der Dünung und so gelingt es nur dem Obersteuermann Schweizer, einem alten erfahrenen Minensucher, der früher auch schon ein Boot durch eine Mine ver-

loren hatte, das Ruderboot seines Bootes „M 30“ zu Wasser zu bekommen. Die Jolle traf die manövrierunfähige Motorjolle von „M 64“, auf der sich Leutnant z. S. Hübner mit vielen Leuten befand, die nach und nach aus dem Wasser gezogen waren. Andere Leute wurden noch aufgenommen. Nach etwa  $\frac{3}{4}$  Stunden kehrte die Jolle zu „M 30“ zurück, mit der Motorjolle im Schlepp und 41 halberstarrten Geretteten an Bord, von denen trotz der aufopferndsten, stundenlangen Bemühungen, der Maschinist Ludwig und Steuermann Kreuzberger, nicht wieder ins Leben zurückgerufen werden konnten. Die brave Jollenbesatzung fuhr unter Führung des Bootsmannsmaaten Brümmerstedt noch einmal in die rauhe Nacht hinaus, fand aber nichts mehr vor.

6 Offiziere, 4 Deckoffiziere, 77 Unteroffiziere und Mannschaften waren für ihr Vaterland gefallen.

Ich lag während der Zeit mit den anderen Halbflottillen in Helgoland, ließ auf die f. T.-Nachricht sofort Dampf aufmachen und erhielt Befehl, mit der 6. Halbflottille und einer Motorboots-halbflottille, die in den Minen liegenden Torpedoboote und M-Boote heranzuholen. Beim Morgengrauen standen wir nördlich der Ems auf dem Wege nach Westen, gefolgt von der IV. Aufklärungsgruppe und vier Linien Schiffen des III. Geschwaders unter Admiral Behncke.

Mittags bekamen wir die Boote in Sicht. Die Motorboote wurden vorgeschickt, da die Minen so flach standen, daß die großen Boote besser nicht unnötig eingesetzt wurden. Die Motorboote hatten gerade bis zu den Torpedobooten abgesucht, als englische Zerstörer jenseits der Sperre erschienen. Sie wurden sofort von unseren Torpedobooten unter Feuer genommen, wechselten mit ihnen ein paar Schüsse und verschwanden schnell wieder wie sie gekommen waren.

Die fünf aus den Erlebnissen einer Minensuchflottille in der Nordsee herausgerissenen Episoden sollen dem deutschen Volke, vor allem dem aufwachsenden Geschlecht, vom harten Kampf der Minensucher berichten, von ihrem Kampf mit Kreuzern und Zerstörern, mit Sturm und See und mit ihrem eigentlichen, unsichtbaren und heimtückischen Feind, den Minen. Sie sollen aber auch dazu beitragen, daß wir die Männer der Minensuchwaffe im Gedächtnis behalten, die tapfer und unerschrocken für ihr Vaterland gefallen sind, im Kampf gegen Minen, im Gefecht und im Sturm. Wir wollen danach streben, ihnen unsere Dankeschuld abzutragen, indem wir uns die Erinnerung an sie und ihre Taten bewahren und sie uns zum Vorbild nehmen. Sie sind nicht umsonst gestorben, wenn ihr Beispiel uns ertüchtigt, daß wir, jeder an seinem Platze, alle Kräfte einsetzen, unser niedergebrochenes Vaterland zu neuem Glanze wieder aufzurichten.



## Fliegererlebnisse aus der Nordsee.

Von Dr. Fritz Müller, Oberleutnant d. Res.-Matr.-Art.

### 1. „G-Vögel“.

Papa Dehn“ war schon ziemlich lange Stationsleiter gewesen, was angesichts des Umstandes, daß er Reserveoffizier war, schon als etwas außergewöhnliches angesehen werden konnte. Nun war er doch abgelöst worden und hatte bereits von uns und der Station Abschied genommen. Sein Nachfolger war Kapitänleutnant v. Gorissen, der im Anfang des Krieges mit seinem Flugzeug im Osten abgeschossen und in Gefangenschaft geraten, vor kurzem aber wieder aus Rußland zurückgekehrt war. Er war ein begeisterter Flieger und ihm hatten es vor allem die Großflugzeuge, bei uns allgemein „G-Vögel“ genannt, angetan, was uns allerdings einigermaßen verwunderlich erschien, da sie wegen ihres schlechten Startes, vor allem aber wegen ihrer geringen Seetüchtigkeit für die Aufklärung wenig oder gar nicht verwendet werden konnten und bei uns schon lange aus der Mode gekommen waren. Wie viele brave Nordseeflieger waren schon wegen Motorpanne, für die wegen der zwei Motoren die doppelte Wahrscheinlichkeit als bei den anderen Flugzeugen gegeben war, mitten in See zur Notlandung gezwungen worden, wie oft war es vorgekommen, daß dann beim Versuch, zu starten, das Flugzeug über Kopf gegangen war und sich die Besatzung nur mit Mühe und Not auf die abgebrochenen Schwimmer retten konnte, wo sie zum Teil bei grimmigster Kälte stundenlang hatte aushalten müssen, bevor sie von einem zufällig vorbeikommenden Schiffe aufgenommen werden konnte. Nicht wenige aber gab es auch, die auf diese Weise einen unbekanntem Seefliegertod erlitten hatten, von denen es dann nur hieß: Von der Aufklärung nicht zurückgekehrt, vermißt ...

Darum standen die „G-Vögel“, meist abmontiert, in einer stillen Ecke der Flugzeughalle und fristeten dort ein ziemlich unrühmliches Dasein. Aber einen, allerdings nicht zu unterschätzenden Vorteil hatten sie: sie konnten sich bedeutend länger in der Luft halten, als die gewöhnlichen Aufklärungsflugzeuge, vor allem, wenn sie anstelle des Torpedos einen großen Benzinbehälter, den „Schlipptank“ erhielten. Diese Eigenschaft war es auch, die unsern neuen Stationsleiter bestimmte, den Plan zu fassen, mit ihnen die

„Friedrichstraße“, die neutrale Fahrrinne in der Nordsee, aufzuklären.

Da ich zu der einen G-Flugzeugbesatzung gehörte, also als erster für diese Aufklärung in Betracht kam, machte ich den Vorschlag, vorher eine Zuverlässigkeitsprüfung vorzunehmen, derart, daß das Flugzeug drei gewöhnliche Aufklärungen ohne jede Panne durchzuhalten hätte, wonach ich mich bereiterklären wollte, das „große Unternehmen“ zu wagen. Das wurde auch zugegeben mit dem Erfolg, daß gleich beim ersten Male der Versuch fehlschlug. Es war an diesem Tage vollkommen windstill und beim besten Willen und Aufwand der ganzen Geschicklichkeit unserer erfahrenen Seeflieger gelang es nicht, die schweren Vögel aus dem Wasser zu holen, obwohl sie, natürlich zur stillen Schadenfreude aller Zuschauer, stundenlang darauf herumbrausten und man den Start in allen nur möglichen Richtungen versuchte, aus denen man ein Lüftchen zu bemerken vermeinte. Unverrichteter Dinge und von dem Spotte der Kameraden begleitet mußten die Besatzungen wieder aussteigen und ihre Flugzeuge in die Halle bringen lassen.

Das zweitemal ging's schon etwas besser. Auch dieses Mal war allerdings der Start sehr lang und es gelang uns nur mit Mühe, kurz vor einer Sandbank den Vogel aus dem Wasser zu holen, aber man flog doch wenigstens. Die ganze Aufklärung ging gut vonstatten, so gut, daß wir es auf dem Rückfluge wagen konnten, die Plätze zu wechseln, was im G-Flugzeug keine Schwierigkeiten bietet, da Flieger und Beobachter nebeneinander sitzen. Kaum hatte ich aber eine Viertelstunde die Steuerung in der Hand, da setzte auch schon der Backbordmotor aus, so daß wir gerade noch Zeit hatten, die alten Plätze wieder einzunehmen, denn eine Seelandung traute ich mir noch nicht zu. Die Landung klappte, aber trotz allen Suchens konnten wir am Motor nichts entdecken und zu unserm größten Erstaunen lief er, als er wieder Gas bekam, tadellos. Das erstaunlichste aber war, daß der Vogel, als der zweite Motor eingeschaltet wurde, so schön und schnell startete, wie wir das von ihm nie erwartet hätten und wie es wohl nur selten vorgekommen sein dürfte. Daß wir ziemlich stolz auf unsern G-Vogelstart waren, als wir nur eine Viertelstunde nach den anderen Flugzeugen in List landeten, kann man sich denken. Immerhin hatte ich aber ein ziemliches Mißtrauen, das sich auch nicht gab, als nach nochmaliger genauer Untersuchung die „Nummer eins“, der Monteur, mir mit tausend heiligen Eiden versicherte, es sei alles in bester Ordnung. Und tatsächlich kam bei der nächsten Aufklärung der Kobold wieder zum Vorschein.

Bei wunderschönem Wetter flogen wir an der dänischen Küste entlang nach Norden. Von unseren vielen Flügen her kannten wir die Gegend ganz genau: Da kam erst der Leuchtturm von Blavands Huf, dann die von Lyngvif und Bovbjerg, wo an der steil ab-

fallenden Küste das Wrack eines unserer U-Boote lag, dann kam der Thyborönkanal, Lodbjerg und als nach zweieinhalbstündigem fluge dort, wo die jütländische Küste scharf nach Osten abbiegt, der weiße viereckige Leuchtturm von Hansholm im Sonnenschein unter uns lag, gab ich dem Flugzeugführer Groß das Zeichen zum Umkehren. Er flog eine elegante 90°-Kurve und mitten in der Kurve — setzte der Backbordmotor aus. So eine Panne! Sollten wir etwa hier, 130 Seemeilen von Eist entfernt, notlanden müssen? Die Aussicht war wenig erfreulich. Zum Glück hatte ich bemerkt, wie Groß kurz vor der Kurve das Benzin auf den Schlipptank umgeschaltet hatte und da kam mir der erlösende Gedanke: Aha, die Leitung ist undicht! Ich brüllte: „Falltank!“ Groß schaltete um und der Motor lief wieder vollkommen einwandfrei. Da der Falltank aber nur für eine kurze Zeit reicht, mußte ich ihn immer wieder füllen, wozu eine kleine entsetzlich unbequeme Handpumpe diente. Das erstemal war das weiter nicht schlimm, als ich es aber mehrere Male getan hatte, wurde mir doch allmählich warm dabei. Zehn Minuten Pause konnte ich mir schließlich einmal gestatten, aber während der Zeit war der Benzinzeiger schon wieder erheblich gefallen und ich mußte wieder pumpen. Das bildete sich allmählich zum Dauerzustand aus. Weil ich so sehr mit dem Pumpen beschäftigt war, hatte ich gar nicht gemerkt, daß uns von Süden eine Wolkenwand entgegenkam, plötzlich war die Sonne verschwunden und ehe wir es uns versahen, waren wir mitten in einem Gewitter, das uns die ganze Fernsicht nahm. Ein fliegerspruch lautet:

Ist dir's da oben nicht geheuer,  
So gib energisch Tiefensteuer!

Das tat Groß denn auch und 50 Meter über dem Wasser konnte man wieder einigermaßen etwas sehen. Schön war es da aber keineswegs: Über uns das Gewitter, unter uns die wütende See, dabei der unsichere Motor. Wenn wir hier notlanden mußten, konnten wir ohne Bedenken unser Testament machen, falls uns noch Zeit geblieben wäre. Dabei war es wegen des Gewitters entsetzlich „bockig“. Das flugzeug wurde wild hin- und hergeworfen, so daß Groß Mühe hatte, die Böen wenigstens einigermaßen zu parieren. Ich aber mußte pumpen und immer wieder pumpen. Es war mir mit der Zeit so warm geworden, daß ich erst die Lederjacke und dann die Kappe abwarf, so daß ich ordentlich fühlte, wie mich der Wind mehr und mehr meines ohnehin schon spärlichen Haarschmuckes beraubte. Da hieß es eben Haare lassen! Aber es schien doch was zu nützen. Der Motor lief, lief tadellos, 300 Liter Benzin waren oben, da waren wir bei Blavands Hüf. Nun waren's noch drei Viertelstunden. Es war eine ungeheure Wärme! Allmählich tat mir auch der rechte Arm weh, aber das half nichts: die letzten hundert Liter mußten auch noch

herauf und als sie gerade oben waren, kam zur Belohnung der langersehnte „Ellenbogen“ in Sicht und wenige Minuten drauf landeten wir bei der Ablaufbahn.

War's eine Heldentat! Wohl kaum, denn es war weiter nichts, als daß wir unser Leben im wahrsten Sinne des Wortes uns „gepumpt“ hätten.

Das „große Unternehmen“ kam aber trotzdem nicht zur Ausführung: Der Fliegertod verhinderte es.

## 2. Der 17. Juli 1918.

Es war ein wunderschöner Julitag. Dunkelblau wölbte sich der wolkenlose Himmel über der tiefgrünen See, die Sonne meinte es herzlich gut, trotzdem war es aber nicht zu warm, denn eine leichte Brise brachte immer wieder Kühlung. Auf der Ablaufbahn stand das Kampfgeschwader, bestehend aus sechs „einstieligen Brandenburg-Kampfflugzeugen“ klar. Die Besatzung war schon an Bord und die Startmannschaft wartete nur noch auf den Befehl zum Zuwasserlassen. Das sechste Flugzeug gehörte eigentlich nicht mit zum Geschwader, es war nämlich für den Stationsleiter, Kapitänleutnant v. Borßen, bestimmt, der mit Leutnant z. S. Löwe, den wir zum Unterschied von einem Kameraden d. Res. „Reserve-Löwe“ den „Seelöwe“ nannten, die Aufklärung zur Information mitfliegen wollte. Während er sich zum Fluge rüstete, übergab er mir als seinem ersten Offizier die Station für die Dauer seiner Abwesenheit, die allerdings länger dauern sollte, als er wohl selbst ahnte. Ich wünschte ihm noch das bei uns übliche „Glück ab!“ und dann ging er an Bord. Auf der Brücke stand der „Inselfönig“, wie man den Kommandeur der Inselbesatzung nannte, der die Station besichtigen wollte und nun erst den Abflug des Geschwaders abwarten mußte. Die Flugzeuge wurden jetzt nacheinander zu Wasser gebracht und rollten zum Startplatz, wo sie sich versammelten, wie eine Schar Vögel vor dem Zug in ferne Länder. Einen Augenblick lagen sie still, um in den Wind zu drehen, dann sah man die Heckwelle und hörte kurz darauf das Brummen der sechs Motoren. Eins nach dem andern hob sich aus dem Wasser und stieg höher, immer höher. Jetzt legten sie sich alle in die Kurve; wie das prächtig aussah! und so sicher, man konnte ihnen direkt ansehen, daß sie in ihrem Element waren. Nun kamen sie wieder zurück, um nach See abzufliegen. Unser aller Augen hingen an dem Geschwader und konnten sich, trotzdem uns dieser Anblick doch bekannt war, nicht von den im Sonnenschein so sicher dahersfliegenden Vögeln losreißen, so daß der „Inselfönig“ schon deutliche Spuren der Ungeduld zeigte. Da löste sich plötzlich ein Flugzeug aus dem Geschwader und ein fast unwilliges „Na!“ kam von meinen Lippen, dem aber ein allgemeiner Ausruf des Schreckens folgte, als das Flugzeug senkrecht herunterstürzte und, eine hohe Wassersäule aufwerfend, im Wasser ver-

schwand. Schnell „drückte“ ich dem Schriftoffizier, Leutnant Congolius, den „Insektönig“ „in die Hand“ und rannte dann zur „Inken“, unserem Motorboot, in das ich gerade noch, bevor es absetzte, hineinspringen konnte. Auch die am Strand liegenden Flugzeuge eilten gleichzeitig mit den von den auf Rheede liegenden Schiffen absetzenden Booten zu der Stelle, wo jetzt aus dem Wasser die Trümmer auftauchten. Ein Boot kam uns schon entgegen, es hatte den Beobachter an Bord: Es war Löwe! Also war auch Gorissen verunglückt! Wir fanden ihn nachher in den Trümmern seines Flugzeuges tot auf. Mit unserer traurigen Last legten wir an der Brücke an, wo sich der Arzt um Löwe bemühte. Aber auch da war alle ärztliche Kunst umsonst: er starb noch unter seinen Händen. —

Bald darauf wehten von den Masten der Station die Kriegsflaggen halbstocks: Die Seeflugstation List trauerte um zwei ihrer tüchtigsten Offiziere. —

Am Nachmittage des gleichen Tages. Wieder standen wir auf der Plattform, wo wir diesmal auf die Rückkehr der Aufklärungsrotte warteten. Bald erschienen die beiden Flugzeuge auch über dem „Ellenbogen“ und nicht lange darauf landeten sie. Wie erstaunten wir aber, als aus jedem drei Mann ausstiegen! Woher haben die sich denn noch den dritten Mann geholt? Als sie näherkamen bemerkten wir, daß die Flugzeugbesatzung ihren Gast führte und jetzt konnte ich auch an den Ärmeln des einen die goldenen Streifen der Leutnants erkennen. Aber wie sah er aus! Vollkommen schwarz an Gesicht und Händen, ohne Mühe, die Haare wirr ins Gesicht hängend, konnte er sich nur mühsam aufrecht halten, was ihn aber nicht abhielt, sich stramm auf Station zu melden. Als Antwort auf meine fragenden Blicke meldete mir Leutnant Heineck, er habe draußen ein Boot mit 21 Mann gefunden, die alle in diesem beklagenswerten Zustande seien, diese beiden, den Leutnant und einen Heizer hätten sie gleich mitgebracht und die anderen warteten darauf, daß sie abgeholt würden. —

Nacht war's. Tapfer bahnte sich eine Flottille ihren Weg durch die hochgehende See. Sie lief bei Terschelling-Bank gegen Westen. Plötzlich fliegt das vordere Boot in die Luft und ehe die anderen es richtig erfassen können, folgt schon ein zweites und ein drittes nach. Überall Blitz und Knall und herumfliegende Trümmer: sie waren in ein Minenfeld geraten. Verzweifelt ringen viele Leute im Wasser und nur wenigen gelingt es, sich mit dem letzten Aufgebot ihrer Kräfte in ein treibendes Boot zu retten.

Als der Morgen graut, sind sie allein auf weiter See, nur viele auf dem Wasser schwimmende Trümmer legen Zeugnis von der nächtlichen Katastrophe ab. Trotzdem sind aber alle guten Mutes, denn ihre Verwundungen sind nicht schlimm und die Hoffnung vergrößert sich, als es nach einigem Bemühen einem Maschinenmaaten

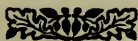
gelingt, den kleinen Motor in Gang zu setzen. Der dienstältere Offizier übernimmt das Kommando und läßt Kurs Südost nach der deutschen Küste steuern. Eine Zeitlang geht alles gut und mancher denkt wohl schon, daß er bereits heute Abend wieder zu Hause sein kann, als der Motor plötzlich nicht mehr mitmacht. Auch den stundenlangen Bemühungen der Besatzung gelingt es nur wenige Male, ihn auf kurze Zeit wieder in Gang zu bringen, dann steht er eisern still: der Ölverrat ist zu Ende. Das Boot treibt, und allmählich wird allen klar, daß sie jetzt auf den Zufall angewiesen sind, weshalb alle angestrengt den Horizont nach einem Segel oder einer Rauchfahne absuchen, aber nichts ist zu sehen. Ein notdürftiges Segel wird gesehen, es nützt aber auch nicht viel, denn der Wind hat beinahe vollkommen abgeflaut und treibt das Boot kaum von der Stelle. Die Ungewißheit mit dem Schicksal legt sich lähmend auf alle, zumal sich Hunger und Durst mit der Zeit unangenehm fühlbar machen und das Öl auf der Haut durch die heiße Sonne heftig brennt. Die Nacht sinkt herab und der Morgen dämmernd wunderbar klar herauf. Ob der heutige Tag wohl Rettung bringt? Aber trotzdem alle so eifrig Ausguck halten, daß die Augen schmerzen, will doch nichts in Sicht kommen. Wieder kommt die Nacht und wieder der Morgen, aber auch der dritte Tag bringt keine Rettung. Verzweiflung bemächtigt sich aller, wie sie so ihren sicheren Tod durch Hunger oder Durst vor Augen sehen. Zweimal noch geht die Sonne unter und zweimal kommt sie wieder schöner und strahlender als vorher herauf und heute ist nun schon der sechste Tag. Niemand hält mehr Ausguck, denn es ist ja doch vergebens, wie soll auch hier mitten ins Minengebiet ein Schiff kommen! Und dabei immer die Sonne, die so erbarmungslos herab-brennt! Da — war das nicht ein Geräusch? Es klang wie ein fernes Summen. Richtig, da ist es wieder! Ein Hoffnungsschimmer belebt alle aufs neue, so daß sie gespannt den Horizont absuchen und ein Jubelruf ringt sich auf einmal aus aller Kehlen: Flugzeuge! Sie halten gerade auf das Boot zu und kommen schnell näher. Alles winkt aus Leibeskraften, die letzte Sternsignalpatrone wird verschossen — ob sie's merken? Da — drehen sie nicht ab? Nein, es war eine Täuschung der aufgeregten Nerven. Noch einige Minuten bangen Zweifeln, jetzt sind sie heran, wenn sie nicht ganz mit Blindheit geschlagen sind, müssen sie etwas merken. Und richtig! Auf einmal verstummt das Summen, im sanften Gleitfluge senken sich die Flugzeuge aufs Wasser und rollen an das Boot, aus dem sich zahlreiche Arme den Rettern entgegenstrecken. Ein Leutnant und ein Heizer, dem's am schlechtesten geht, wird mitgenommen. Mit den beruhigenden Worten: „Wir kommen bald wieder und holen euch alle!“ starten die Flugzeuge wieder und fliegen Eist entgegen. —

Sofort ist das Bereitschaftsflugzeug im Wasser. Schnell wer-

den Keks und Rotwein hineingemannt, während sich der Arzt zum Start klar macht, er soll nämlich gleich mitfliegen, um die erste helfende Hand anzulegen. Die Glocken in Hallen und Wohnräumen rasseln: Alarm!, die Mannschaften und Offiziere kommen im Laufschritt aus den Baracken, schnell wird ein Flugzeug nach dem andern aus der Halle gebracht und die Luft ist erfüllt von dem Dröhnen der Motoren, die alle gleichzeitig Probe laufen. Unterdessen habe ich Flieger und Beobachter um mich zum Ausgeben der Flugbefehle versammelt. „Sieben Rotten starten sofort! Im Rottenflugzeug nur ein Mann, so daß jede Rotte drei Überlebende mitbringen kann! Von jeder Rotte landet nur ein Flugzeug zur Zeit, das andere bleibt indessen in der Luft und hält f. T.-Verbindung mit List aufrecht! Die Führerflugzeuge legen in der Reihenfolge ihrer taktischen Nummern beim Boot an und nehmen die Leute nacheinander über!“

Die erste Rotte startet, dann die zweite und schließlich sind sie alle am Horizont verschwunden. Alles klappt vorzüglich. Die ersten Flugzeuge sind schon beim Boot gelandet, wo der Arzt tätig ist, die Verwundeten zu verbinden und Hunger und Durst zu stillen. Trotzdem das Übersteigen aus dem Boot in das Flugzeug über die Tragdecks nicht einfach ist, geht es schnell vonstatten und ein Mann nach dem andern wird im Beobachtersitz verstaubt, so daß die ersten Flugzeuge bereits wieder starten können. Dem Leutnant Straat aber dauert das schöne Boot, soll das etwa hier verkommen? Kurz entschlossen wirft er eine Leine herüber und nimmt es in Schlepp. Es geht allerdings langsam, aber da die See verhältnismäßig ruhig ist, kommen sie vorwärts und nach einigen Stunden sind sie aus dem Minenfeld heraus, wo sie von den Vorpostenbooten erwartet werden, die das Boot wahrnehmen. Leutnant Straat startet wieder, meldet auf der Station, daß alle Leute und außerdem das Boot geborgen seien und die Meldung wird sofort an den Fliegerkommandeur nach Wilhelmshaven weitergegeben.

Als am nächsten Morgen das Vorpostenboot einläuft und gerade die Überlebenden an das Lazarettsschiff abgibt, bringt mir Congolius einen Spruch aus Wilhelmshaven: „Für sachgemäße Durchführung Rettungsaktion ausspreche Anerkennung. Flottenchef.“ Ich gebe den Spruch bei der Musterung den Flugzeugbesatzungen, für die er ja in erster Linie bestimmt ist, bekannt und wir haben alle das befriedigende Gefühl, dem Tod, der uns am Morgen zwei unserer Kameraden nahm, am Abend dafür einundzwanzig entrißen zu haben...



## Die Todesfahrt der VII. Torpedoboots-Halbflottille (Thiele).

Von Kapitänleutnant Franz Guilleaume, damals auf „S 119“.

Die IV. Torpedobootsflottille, bestehend aus der VII. und VIII. Halbflottille, hatte seit Kriegsbeginn die Aufgabe, die Mündung der Ems zu schützen. Die beiden Halbflottillen lösten sich meistens jeden dritten Tag auf Vorposten ab. Die in Ruhe befindliche Halbflottille lief nach Emden ein, wo sie ihre Kohlen ergänzte und dort in dreistündiger Bereitschaft lag, um gegebenenfalls mit dem auf Borkum-Reede liegenden Kleinen Kreuzer der bedrängten Schwesterhalbflottille zu Hilfe eilen zu können. Nur für kurze Zeiten wurde zur Lösung anderer Aufgaben auf die Flottille zurückgegriffen.

So fuhren die fünf Boote der VII. Torpedoboots-Halbflottille „S 115“, „S 116“, „S 117“, „S 118“ und das Führerboot „S 119“ schon seit Tagen und Wochen immer das gleiche Gebiet ab, ausschauhaltend, ob feindliche Überwasserstreitkräfte und U-Boote sich an Deutschlands Küsten wagen würden. Ausguckposten schauten angestrengt nach Schrohren und Torpedolaufbahnen aus, während die Boote leicht schlingernd mit immer wechselndem Kurs und unter Benutzung verschiedener Fahrstufen, um einen U-Bootsangriff zu erschweren, in Rotten aufgelöst vor der Emsmündung auf und ab dampften. Fürwahr eine anstrengende Zeit für Ausguck und Maschine! In den ersten Tagen sahen die Ausguckposten jede im Wasser schwimmende Möwe, jede Konservendose und jedes Stück Holz für ein Schrohr, jedes alte Kielwasser, das passiert wurde, als Torpedolaufbahn an. Dann folgte eine Zeit, in der sich die Leute nur noch mit Mühe den Ernst der Lage vorstellen konnten. Was Wunder, die Nordseewogen schlugen wie in Manöverzeiten gegen die stählernen Planken der gefechtsklaren Boote, der Himmel blieb der alte und am Horizont winkte wie früher der Borkumer Leuchtturm freundlich herüber. Nichts, auch gar nichts schien an einen Krieg auf Leben und Tod zu erinnern. Nur mit Aufbietung aller Kraft konnten sich die Offiziere immer wieder diesem Trugbild entziehen und mußten immer wieder den Ausguck ermahnen, damit derselbe keinen Augenblick an Aufmerksamkeit nachlasse. Doch kein Feind wurde gesichtet. Am 8. Oktober 1914, das Führerboot „S 119“, auf dem ich seit Kriegsbeginn als zweiter Wachoffizier



kommandiert war, lag in Emden im Dock, während sich der Halbflottillenchef auf ein anderes Boot eingeschifft hatte, gelang es dem englischen U-Boot „E3“ sich unbemerkt heranzuschleichen und ungesehen seinen Torpedo loszuwerfen. An der Backbordseite, in der Mitte von „S 116“, das dicht hinter dem augenblicklichen Führerboot fuhr, bäumte sich eine riesige dunkle Wassersäule auf und stürzte langsam wieder in sich zusammen. Das getroffene Boot brach bis auf das Oberdeck mitten durch, flappte langsam zusammen und verschwand in 3½ Minuten in den fluten. Der Verlust an Menschenleben war gering, da es den übrigen Booten gelungen war, trotz der gefahrbringenden Nähe des U-Bootes, durch schneidige Manöver alle Überlebenden aufzufischen. Besonders tragisch war jedoch der Heldentod des Kommandanten, Oberleutnant z. S. Freiherr v. Ziegefar, der erst am Morgen voll Stolz das Kommando des Bootes übernommen hatte, das ihn wenige Stunden später mit in die Tiefe nehmen sollte.

Als wir zum nächsten Wachtörn in See gingen, lag das für „S 116“ herbeigerufene Hospitalschiff „Ophelia“ hinter der Minensperre auf Borkum-Reede und erinnerte als einziges sichtbares Wahrzeichen daran, daß vor kurzem hier draußen sich ein Kampf auf Leben und Tod abgespielt hatte. Unsere Freiwache saß unter der Back und schlief oder spielte Skat, die Ausguckposten schauten gelassen auf die See und keiner schien, trotz allem was vorgefallen war, so recht an den Ernst der Sache zu glauben. Als ich einen der Ausguckposten ermahnen an „S 116“ erinnerte, gab er mir im Brustton der Überzeugung zur Antwort: „Herr Leutnant, die Engländer glauben nun für die nächsten 14 Tage genug Heldentaten vollbracht zu haben.“

Wohl liefen wie stets vor der besten Zeit für Torpedobootsangriffe, dem Neumond, in verstärktem Maße Gerüchte in der Halbflottille um, die von Sonderunternehmungen für uns wissen wollten, doch was sollten unsere alten Boote unternehmen können? 1902/03 gebaut, hatte die Bootsklasse eine Wasserverdrängung von 420 t, eine Bewaffnung von drei (in der Breitseite zwei) alten 5-cm-Geschützen, zwei M.-G. und drei Torpedorohren und nur noch 18 sm Geschwindigkeit. — Wir sollten zwar in kurzer Zeit neue Boote in Dienst stellen und hatten dann Hoffnung, endlich an den Feind zu kommen, doch die Zeit wurde uns zu lang. Man spürte die täglich wachsende Sehnsucht eines jeden, endlich durch Taten unseren obersten Kriegsherrn zeigen zu können, was wir zu leisten vermochten. Doch nichts geschah.

Der letzte Vorpostentag neigte sich dem Ende zu und alles freute sich auf die drei Ruhetage. „S 119“ lief in die Ems ein, um noch vor dem Einlaufen auf Borkum-Reede seine Kohlenbestände aus einem dort verankerten Prahm aufzufüllen. Die ersten Tonnen waren übergenommen, als mich der erste Wachoffizier und Schrift-

offizier, Oberleutnant z. S. Plange, mit dem ich besonders nahestand, zu sich winkte und mir begeistert ins Ohr flüsterte: „Mensch, es geht los. f. C.-Spruch,“ und wie der Blitz unter Deck verschwand. Der Kommandant, Oberleutnant z. S. Windel, kam gleich darauf an Deck und gab mir hastig den Befehl zum Ablegen und Einlaufen. Befehle wurden erteilt, der Scheinwerfer blinkte und flappte und gab den anderen Booten Anweisungen. Kurz hinter Borkum passierten wir die uns ablösende VIII. Halbflottille ohne Führerboot. Etwas lag in der Luft, das merkte jeder, aber keiner ahnte, was kommen sollte. Kombüsenbestecks tauchten auf und reges Leben herrschte überall. In Emden folgten mehrere Sitzungen unseres Flottillenchefs mit seinen Halbflottillenchefs, während Plange mit einem Stoß Papiere unter dem Arm von Boot zu Boot lief und stumm war wie ein Grab. Wir nahmen indessen mit erhöhter Geschwindigkeit Kohlen über, soviel wir nur lassen konnten. Endlich, die Spannung war zum Verzweifeln, konnte mich Plange in das Geheimnis einweihen, er tat es mit tiefernstem Gesicht, aus dem ich die ganze Schwere unserer Aufgabe schon im voraus erkennen konnte.

Der rechte Flügel unserer Westfront wollte von den Flankenangriffen der drei englischen Monitoren befreit sein. Alle bisherigen Versuche hatten nicht den gewünschten Erfolg gehabt. Nun sollten wir die schmale Fahrinne zwischen der Küste von Kent und den Goodwin-Sänden, die Downs mit Minen zuwerfen. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, mußten wir abends um 8 Uhr das äußerste Feuerschiff der Themse, kurz bevor es abblendete, in Sicht haben, um für die Lösung der eigentlichen Aufgabe einen örtlich sicheren Ausgangspunkt zu haben. Von hier hätte die Halbflottille weiter in die Themsemündung eindringen müssen, um das in freier See, östlich der Downs gelegte große englische Minenfeld zu umgehen und sich durch Lotungen den Schiffsort bestimmend, bis zu den Downs vorarbeiten müssen. Wir rechneten damit, etwa um 2 Uhr nachts an Ort und Stelle zu sein. Das Morgengrauen hätte uns dann noch auf unserem Rückmarsch in der Themsemündung gefunden und dann war — ein Zurückkommen unmöglich geworden, selbst dann, wenn uns unsere Panzerkreuzer, wie versprochen, entgegengekommen wären. — Durch die Sperrung der Downs wäre gleichzeitig auch eine starke Verkehrsstockung für die nach London bestimmte Zufuhr zu erwarten gewesen, da das obenerwähnte Minenfeld die Schiffahrt auf dem Wege Dover—Themse in diese enge Fahrstraße zusammendrängte. — Das diese Fahrt der VII. Halbflottille eine Todesfahrt werden würde, das war uns allen im ersten Augenblick klar. So habe ich denn auch in den letzten Stunden vor der Abfahrt nicht einen einzigen von unseren Offizieren gesprochen, der nicht fest mit seinem Leben abgeschlossen hätte, und doch waren alle voll freudigen Mutes. Ich selbst war

der einzige von ihnen, der fest an seine Rückkehr glaubte. So kam es denn auch, daß ich einen Gruß an meine in Berlin wohnende Braut drahtete, der ihr gewissermaßen sagen sollte, daß ich glücklich im Hafen, und sie vorläufig keine Angst um mich zu haben brauchte, während die anderen ihr Testament machten oder Abschiedsgrüße schrieben.

Bei Anbruch der Dunkelheit verließen wir Emden und gingen auf Borkum-Reede. Hier ankerte das Führerboot, während die anderen Boote längsseit kamen und an uns festmachten. So lagen wir in dunkler Nacht abgeblendet dicht zusammengedrängt, wie ein Zug Reisiger kurz vor einem geplanten Überfall. Unser Halbflottillenchef, Korvettenkapitän Thiele, ließ die gesamte Mannschaft der Halbflottille auf unserem Boot zusammenkommen, um ihnen die Art unserer Aufgabe mitzuteilen. Ich stand neben ihm auf der Brücke und sah, wie die Augen von hunderten todesmutigen, deutschen Männern voll Hochachtung und Anhänglichkeit zu ihm aufblickten. Korvettenkapitän Thiele war ein energischer, tatkräftiger Offizier von schneller Entschlußkraft, ein Seemann durch und durch, der sich erst recht wohl fühlte, wenn der Sturm um die Masten heulte. Bei ihm fing in der Tat, wie er auch zu sagen pflegte, Schlechtwetter erst bei Windstärke 12 an. Elastisch und jugendfrisch wie sein Äußeres, war er auch als Vorgesetzter, Kamerad und Mensch, dabei von ritterlicher Gesinnung und wahrer Herzengüte. Ich habe selten einen Vorgesetzten in so kurzer Zeit so hoch schätzen gelernt wie ihn. Es gab wohl keinen an Bord, der sich ihm nicht auf Leben und Tod anvertraut hätte. — In seiner Ansprache führte er etwa folgendes aus: Die VII. Halbflottille wäre berufen, einen ehrenvollen Auftrag auszuführen, um den sich die VIII. Torpedoboots-Halbflottille ebenfalls stark beworben hätte. Die Aufgabe sei eine der schwersten und gefährlichsten, die bisher gestellt worden wären und er wäre daher doppelt erfreut, daß es ihm gelungen wäre, sie für die VII. Halbflottille erhalten zu haben. In voller Erkenntnis der Gefahr, die ein Zurückkehren der Halbflottille kaum möglich erscheinen ließe, habe der Flottenchef befohlen, daß jeder, der aus irgendeinem Grunde die Fahrt nicht mitmachen wolle, z. B. als einziger Sohn oder Familienernährer, von Bord gehen dürfe. Damit keine falsche Scham dieselben abhielte, sich zu melden, sollten sie sich nachher bei ihrem Kommandanten persönlich melden und würden dann mit den noch abzugehenden Sachen auf S. M. S. „Arcona“ übergeschifft. Er bedaure, daß auf Befehl des Flottenchefs der Stab und die eben abkömmlichen Leute von Bord zu kommandieren wären. — Dann, um den Ernst der Aufgabe noch schärfer zu betonen, kommandierte er: „Nützen ab“ und ließ ein stilles Gebet sprechen. Nachdem die Nützen wieder aufgesetzt waren, und nach einer Pause tiefster Stille brachte die Halbflottille auf Seine

Majestät, ihrem höchsten Kriegsherrn und auf unser heißgeliebtes Vaterland, drei Hurras aus, mit einer Begeisterung, aus der Treue und freudige Hingabe bis zum Tode klang. Von dem ganzen Unternehmen ist mir nichts so klar in der Erinnerung wie diese Ansprache, diese drei Hurras und — ein Blick meines Halbflottillenchefs. Ein Blick, den er mir zuwarf, als er einem jeden der Besatzung den ehrenvollen Rückzug anbot. Er wußte, daß ich schon lange Jahre verlobt war und meine Hochzeit, die durch den Ausbruch des Krieges verschoben worden war, gerne noch in diesem Monat halten wollte. —

Während dieser Ansprache war S. M. S. „Arcona“ nicht weit vor uns zu Anker gegangen. Die Boote gingen nun nacheinander bei ihr längsseit und nahmen je acht Minen über und gaben die überflüssigen Geheimsachen ab. Freiwillig hat sich jedoch keiner der Besatzungen zum Donbordgehen gemeldet; dagegen versuchten die von Bord kommandierten auf irgendeine Art den Befehl zu umgehen. So bat mich der Schreiber des Führerbootes, dessen Namen mir leider entfallen ist, mit Tränen in den Augen um eine Stelle als Heizer, er könne es nicht verwinden in der Stunde der Gefahr seine Kameraden verlassen zu müssen. Es wurde mir schwer, befehlsgemäß diesem braven Mann die Bitte versagen zu müssen. — Nach der Minenübernahme ging die Halbflottille hinter der Minensperre zu kurzer Ruh zu Anker.

Etwa zwei Stunden später liefen wir beim Morgengrauen aus der Ems aus, begleitet von der VIII. Halbflottille, die zuerst unsere Sicherung gegen U-Boote, dann die Bewachung der Ems übernahm. Mit drei Hurras und einem flaggengruß schieden wir von unseren Kameraden. Der Flottillenchef, der gebeten hatte mit seinem Boot an Stelle des untergegangenen S 116 mitfahren zu dürfen, war vom Flottenchef kurz und ablehnend beschieden worden.

Außer Sicht von Land nahmen wir Kurs auf England. Hatten wir bisher, durch die acht an Deck stehenden Minen topslastig geworden, stark geschlingert, so fuhren wir jetzt mit 17 sm Geschwindigkeit vor See und Wind und lagen sehr ruhig. Der 17. Oktober brachte uns einen klaren wundervollen Morgen und die aufgehende Sonne kündigte sich durch ein immer stärker werdendes Morgenrot an. Alle Hände an Bord waren emsig damit beschäftigt, die Boote und ihre Waffen in äußerste Gefechtsbereitschaft zu bringen. Das aus Cuxhaven gekommene, zu einem Unternehmen freiwillig bereite Minenpersonal (für jedes Boot zwei Mann) machte unsere Kuckuckseier bis auf die letzten Handgriffe klar. Die Geschützführer sahen die Verschlüsse ihrer Geschütze nochmals nach und stellten Munition bereit und der Torpedomaschinist streichelte seine Aale. Vorn unter der Back und achtern unter der Offiziersmesse wurden zwischen Außenhaut und Querschott je drei Sprengpatronen angebracht, um unter allen Umständen zu verhindern, daß die Boote

in Feindeshand fielen. Als das Rot des Himmels immer stärker wurde, begannen einige Matrosen das alte Reiterlied zu singen: „Morgenrot, Morgenrot, leuchtest mir zum frühen Tod“, in das langsam die ganze an Deck befindliche Besatzung, einschließlich unser Halbflottillenchef, einstimmte. Es sollte für 90 % von uns nur allzuwahr werden.

Wir waren ungefähr auf der Höhe von Terschelling, als ich von Wache abgelöst wurde und zum Frühstück in die Messe ging. Ich hatte noch nicht lange dort gegessen, als das Boot hart nach Steuerbord drehte und die Mannschaft an die Geschütze stürzte. Im Augenblick war ich auf der Brücke. Die Halbflottille war aus der Kiellinie in eine Dwarlinie herumgeworfen worden und griff mit erhöhter Fahrt ein an Steuerbord in einer kleinen Nebelbank aufgetauchtes feindliches U-Boot an, das sich durch Schnelltauchen unserem Angriff entzog. Von diesem Augenblick an mußten wir damit rechnen, den feindlichen Bewachungsstreitkräften gemeldet zu werden. Es durfte deshalb kein Mittel unversucht bleiben, den Gegner über unsere Absichten zu täuschen. So liefen wir denn auf Terschelling zu, bis es in Sicht kam, drehten nach Osten zurück und gingen erst wieder auf den alten Kurs, als der Leuchtturm der Insel schon eine geraume Zeit am Horizont verschwunden war. Sollte das U-Boot uns gemeldet haben, so war hierdurch die Möglichkeit gegeben, daß von Terschelling aus, durch den gerüchtsweise dort sitzenden englischen Spion nach England gemeldet wurde, daß unsere Boote fehtgemacht hätten.

Gegen 1 Uhr nachmittags kam eine Rauchwolke nördlich von uns in Sicht, der wir nach Süden hin auswichen. Etwa eine Viertelstunde später sahen wir uns 7—8 Rauchwolken gegenüber, die sich ungefähr in gleichem Abstände voneinander befanden und die uns den Weitermarsch verlegten. Im ersten Augenblick glaubten wir es mit einer englischen Aufklärungslinie zu tun zu haben, doch entpuppten sich dieselbe bald als eine Anzahl holländischer Handelsdampfer mit verschiedenen Kursen, die zufällig bei in Sicht kommen gleichen Abstand hatten. Hinter denselben befanden sich eine Anzahl holländischer Fischdampfer und Segler. Um dieselbe Zeit meldete das Rottenführerboot der zweiten Rotte, S 118, daß sein Kondensator leer sei und es nur kurze Zeit höchste Geschwindigkeit halten könne. Die Aufgabe war aber nur mit mindestens vier Booten zu lösen. Es blieb also nichts weiter übrig als feht zu machen, oder unter erschwerten Umständen durchzuhalten, denn das Boot konnte jeden Augenblick ganz ausfallen oder unsere Geschwindigkeit hoffnungslos verringern. Korvettenkapitän Thiele entschloß sich zu letzterem und befahl: „Solange wie möglich mitmachen.“

Da wir vor dem Winde fuhren, begleitete uns der Rauch der Handelsschiffe, deren Linie wir durchbrochen hatten, eine Zeitlang

und nahm uns die Aussicht nach beiden Seiten. Ich hatte gerade die Wache wieder übernommen und hatte das Zigarettenetui meines abgelösten Kameraden Plange, den ich um eine Zigarette gebeten hatte, noch in der Hand, als ich plötzlich durch den Rauch an Backbord einen Kreuzer und vier Zerstörer auf uns zukommen sah. Mit höchster Geschwindigkeit abzdrehen und die Besatzung zu alarmieren bedurfte nur eines Augenblicks, die anderen Boote unserer Halbflottille folgten unserem Beispiel fast in gleicher Sekunde und zogen sich befehlsgemäß strahlenförmig auseinander, um eine Verfolgung zu erschweren. Gleichzeitig ließ der Halbflottillenchef durch Scheinwerfer an alle Boote befehlen: „Minen unscharf über Bord, klar zum Angriff“, während die elektrischen Funken der Flotte die Kunde brachten, daß wir von feindlichen Streitkräften gejagt würden. Wir warfen die Minen über Bord, da sie im Gefecht dem eigenen Boote gefährlich werden konnten und um das Schwenken der Torpedorohre zu ermöglichen. Daß wir sie unscharf über Bord warfen, geschah, um neutrale Handelsschiffe nicht in Gefahr zu bringen, da ihre Art, um in freier See geworfen zu werden, den Vorschriften des Völkerrechts nicht entsprachen; sie hätten uns sonst in dem sich entspinrenden Kampf gute Dienste leisten können. Ja, so waren wir Barbaren nun mal!

Schon bei In-Sicht-Kommen des Gegners konnten wir ihn einwandfrei als einen modernen Kreuzer und vier Zerstörer der L-Klasse ausmachen. Es waren der geschützte Kreuzer „Undaunted“ von 3560 t Wasserverdrängung, über 28 sm Geschwindigkeit, zwei 15- und sechs 10-cm-Geschützen und die Zerstörer „Lance“, „Lenner“, „Legion“ und „Loyal“ von je 980 t, 30 sm und drei 10-cm-Geschützen und vier Torpedorohren. An ein Entkommen war bei der fast doppelten Geschwindigkeit des Gegners und bei seiner erdrückenden Übermacht nicht zu denken. „S 118“, griff, da es glaubte die Geschwindigkeit doch nicht mehr lange halten zu können, als erstes Boot den Gegner an. Der Feind, der uns erst kurz vorher gesichtet und abgedreht hatte, da er glaubte, mit einem stärkeren Gegner zu tun zu haben, erkannte uns jetzt und eröffnete auf etwa 70—80 hm das Feuer. Wir hatten gerade die letzte Mine über Bord geworfen und drehten mit den anderen Booten zum Angriff, weil unser Halbflottillenchef keins seiner Boote im Stich lassen wollte, als auf einem der englischen Zerstörer an der Steuerbordseite in Höhe der Brücke eine riesige Wassersäule sichtbar wurde, die von uns als Torpedotreffer von „S 118“ angesprochen wurde mit drei Hurras bearbeitet wurde. Ich ging auf meine Gefechtsstation beim achteren Geschütz. Auf der Brücke blieben der Halbflottillenchef, der Kommandant Oberstl. z. S. Windel und Plange; vor dem Auseinandergehen gaben wir uns alle noch die Hand. Die Mannschaften hatten Befehl erhalten Schwimmwesten anzulegen. Doch war meine Geschützbedienung trotz wiederholter Aufforderung erst dazu zu be-

wegen, als ich mir auch die meinige von der Brücke holen ließ. Sie wollten nichts vor ihrem Offizier voraus haben. Da der Gegner, ebenso wie wir, in keiner geregelten Gefechtsformation fuhr, da er jedem vermeintlichen Torpedo auszuweichen versuchte, änderte sich naturgemäß Entfernung und Ziel dauernd. Ein Einschießen wurde dadurch fast ganz zur Unmöglichkeit gemacht, da unsere Boote keine Feuerleitungsanlage besaßen, somit jedes Geschütz auf sich alleine angewiesen war.

Einer der ersten Treffer, den „S 119“ erhielt, setzte das Backbordvordere Geschütz außer Gefecht und verwundete den sich auf der Brücke befindenden Oberlt. z. S. Plange schwer. Plange wurde an Deck gebracht und beim achteren Schornstein niedergelegt. Hier erhielt er nach kurzer Zeit die zweite Verwundung, an der er gleich starb. — Mit ihm verloren wir einen sonnigen Kameraden von unverfälschter Natürlichkeit, der bei Vorgesetzten und Untergebenen überaus beliebt war. — Die Treffer mehrten sich an Bord und hielten grausige Ernte. Ich hatte einem Unteroffizier der Heizerfreiwache befohlen, die Verwundeten achtern auf dem Oberdeck zu verbinden, um es auch ihnen möglich zu machen, sich beim Untergang des Bootes zu retten. Hier sammelten sich dann langsam all die Schwerverwundeten und ließen sich so gut es ging verbinden. Nicht einen Schmerzenslaut habe ich von diesen tapferen, treuen Gesellen gehört, trotzdem ich dicht bei ihnen stand und dem Unteroffizier, soweit das Gefecht es zuließ, mit meinem Rat zur Seite stand. Wie manchen hilfeschekenden und dann dankbaren Blick, den ich nie vergessen werde, habe ich dabei von den Verwundeten erhalten. Von all diesen Helden ist so gut wie keiner gerettet worden, da sie fast alle nach kurzer Zeit die Besinnung verloren. —

Im allgemeinen hielt sich der Feind außerhalb unseres eigentlichen Feuerbereiches trotz unserer dauernden Angriffe. Nur einmal, als wir uns mitten im Gefecht nach Steuerbord befanden, dampfte ein Zerstörer in Feuerlee auf und fuhr auf zirka 300 m an unserer Backbordseite vorbei. Man sah direkt in die auf uns gerichtete Mündung seines Buggeschützes hinein, doch gingen die Granaten bis auf eine über uns hinweg. Unser achteres Maschinengewehr, von dessen Bedienung nur noch die kaum ausgebildete Reservenummer, der Torpedoobermatrose Schmidt, lebte, eröffnete sofort das Feuer und soll, wie ich später erfahren habe, 11 Mann auf enalischer Seite außer Gefecht gesetzt haben. Leider war es ihm nicht gelungen das Brückenpersonal außer Gefecht zu setzen, so daß es dem Gegner gelang, sofort hart abzudrehen, als ein auf ihn gefeuerter Torpedo das Rohr verließ. Der Torpedoobersteuermann Bauer, der den Torpedo gefeuert hatte, lag, als ich hinzukam, tot über dem Rohr. Wahrscheinlich hatte er durch den oben erwähnten Treffer des Angreifers den Heldentod gefunden und hat noch im Hinsinken versucht den Gegner durch Torpedoschuß zu vernichten.

Etwa gegen Ende des Gefechtes traf eine Granate unseren achteren Mast ungefähr in halber Höhe. Die herumfliegenden Splitter verwundeten dabei mehrere Leute der Geschützbedienung und mich. Die Funkenstänge und die Flagge kamen von oben und fielen an Deck. Der Treffer hatte mich auf die Knie geworfen. Ein Sprengstück hatte mir die Nasenspitze abgerissen, die Oberlippe aufgeschlitzt, vier Vorderzähne ausgeschlagen und mein linkes Schultergelenk freigelegt. Eins hatte mir den rechten Zeigefinger durchschlagen, je eines war im rechten, resp. linken Oberarm steckengeblieben und ein größeres hatte meine Schwimmweste durchschlagen und war an dem obenerwähnten, geliebten Zigarettenetui des Oberlt. 3. S. Plange abgeprallt. Das Etui wurde mir später, mit der Trefferkerbe von den Engländern zurückgegeben und konnte ich es den Eltern des Gefallenen übersenden. Da ich durch das Aussehen der Schulterwunde der Überzeugung war, daß ein Verbinden unmöglich und ein Verbluten unvermeidlich war, schickte ich den sofort hinzugesprungenen Unteroffizier mit seinem Verbandzeug fort, doch ließ er sich nicht nehmen, mir die Nase zu verbinden. Nur mit Mühe gelang es mir wieder aufzustehen und einige Schritte zu gehen, da auch meine Oberschenkel einige Splitter abbekommen hatten. Ich setzte mich darauf auf das Decklicht der Deckoffiziermesse und verlor für kurze Zeit die Besinnung. Im Halbschlaf hörte ich dann den Geschützführer meines Geschützes Torpedobootsmannsmaat Sommerfeld ausrufen: „Verschluß klemmt.“ Gewohnheitsgemäß gab ich den Befehl zum Umwechselln, ohne mir darüber klar zu sein, was eigentlich los war. Wie beim Exerzieren wurde der Befehl wiederholt, ein Mann rannte nach vorne und kam mit der Meldung zurück, daß der vordere Verschluß auch unbrauchbar und keine Munition mehr vorhanden sei. Durch diese letzte Meldung wurde ich erst wieder in die Wirklichkeit zurückversetzt und kam wieder zur vollen Besinnung. Der Obermatrose Soltau (oder Sonntag) kam angelaufen und schlug trotz seiner Verwundung am Fuß, die Hacken zusammen, indem er mir den Befehl des Kommandanten überbrachte, die achteren Sprengpatronen anzuschlagen. Der auf der Brücke stehende schwerverwundete Kommandant, Oberlt. 3. S. Windel, bestätigte mir noch durch Zeichen den Befehl. Kurz darauf war auch er gefallen. Der durch eine schwere Verwundung im Rücken besinnungslos auf der Brücke zusammengebrochene Halbflottillenchef hatte sich wieder aufgerafft und konnte die Ausführungsmeldung entgegennehmen. Er ließ hierauf alle Leute an Deck kommen und gab den Befehl, das Boot zu verlassen. Als er selbst an die Brückennock ging, raffte ihn ein Volltreffer hinwee. Gleichzeitig sprangen alle Leute, die seinen letzten Befehl wörtlich verstanden hatten, über Bord, während diejeniaen, welche bei mir am achteren Geschütz standen, warteten, bis ich den Befehl wiederholte. Zwei von ihnen, Bootsmaat Sommerfeld und



Obermatrose Krause, warteten jedoch auf dem Steuerbordschraubenschuß, bis auch ich über Bord sprang. Da das Ruder hart Steuerbord klemmte, drehte das Boot dauernd im Kreise. Ich selbst ging als letzter vom Deckpersonal von Bord, nachdem ich die Explosion der vorderen Sprengpatronen gehört hatte. Torpedobermaschinenist Brunewald kam erst etwas später an Deck, nachdem er noch die vorher gestoppte Backbordmaschine auf äußerste Kraft gestellt hatte. Das Boot trieb im Kreise laufend langsam über die Stelle, auf der wir im Wasser schwammen und lag noch etwa 10 Minuten im Feuer der fünf feindlichen Schiffe, da die anderen Boote schon vorher gesunken waren. Als der Feind nach zweistündigem Gefecht das Feuer eingestellt hatte, ließen die Zerstörer Boote herab, um die Überlebenden zu retten. In meiner Nähe schwammen die beiden mit mir über Bord gesprungenen Leute Bootsmann Sommerfeld und der Obermatrose Krause, als vor uns ein Kutter eines englischen Zerstörers in einigen 100 m Entfernung beim Auffischen von Überlebenden uns winkte, heranzuschwimmen. Da ich mich durch meine Verwundungen nicht vorwärts bewegen konnte, sondern nur mühsam im Wasser aufrecht hielt, schien für mich eine Rettung unmöglich. Als der Unteroffizier zögernd zu schwimmen begann, hörte ich, wie Krause ihm zurief: „Herr Bootsmaat, wir können nicht fort, der Leutnant ist schwer verwundet.“ Erst auf meinen dienstlichen Befehl hin, schwammen sie langsam weiter. Als sie dann aufgenommen waren, ruhten sie nicht eher, als bis der Kutter auch mich holte.

Von dem Schicksal der anderen Boote ist mir mit Ausnahme von „S 118“ nur wenig bekannt, und das wenige nur aus englischer Quelle.

„S 118“ hatte vom Halbflottillechef den Befehl erhalten, abzulaufen und zu versuchen, einen f. T.-Spruch an die Flotte abzugeben. Das Boot versuchte hierbei sich durch Zickzackkurs dem feindlichen Feuer zu entziehen. Dem Artillerieoffizier der „Undaunted“ gelang es nicht, das Boot zu treffen, bis dieses wieder zum Angriff herandrehte. Das Boot soll ungefähr 3 Seemeilen vom Hauptkampfplatz gesunken sein. Wahrscheinlich hat es sich selbst gesprengt. Der Kommandant, Kptlt. Beckert, der ein Bein verloren hatte, blieb auf der Brücke und ging mit seinem Boot in die Tiefe. Ungefähr 40 Mann, darunter Oberlt. z. S. Hoogklimmer und Oberlt. d. R. Bösch waren über Bord gesprungen. Nach Angaben eines englischen Offiziers konnte der Kreuzer jedoch keine Rettungsversuche machen, da er zum Kampfplatz zurück mußte. Nach dem Gefecht sind aber auch keine Rettungsversuche gemacht worden. Nur zwei Mann, Obermaschinenist Kossack und Torpedoberheizer Brenner wurden am nächsten Tage von einem Crawler aufgenommen, nachdem sie sich in ein treibendes Dingi gerettet hatten.

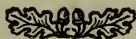
Es überlebten von „S 115“ drei, von „S 117“ ein, von „S 118“ zwei und von „S 119“ mit mir zusammen fünfundzwanzig Mann

das Gefecht. Alle anderen, mit Ausnahme von Oberlt. z. S. Kalau vom Hofe, dem Maschinistenmaat Ganguin und einem weiteren Mann von „S 117“, die auf dem Transport gestorben waren und in Harwich mit militärischen Ehren von den Engländern beigelegt wurden, gingen mit ihren Booten unter. Für sie hatte das Reiterlied eine allzuwahre Bedeutung gehabt.

War es der VII. Halbflottille auch versagt geblieben, ihre Aufgabe zu erfüllen oder bei ihrem Untergang einen Feind mit in die Tiefe zu nehmen, so hat doch die Besatzung aller Boote durch aufopfernde Pflichterfüllung bis zum Tode dem Feind Schaden zugefügt und ihm gezeigt, das deutscher Mannesmut auch im Anblick des sicheren Todes nicht wankend wird und die deutsche Flaggenehre hochzuhalten versteht. Ein Mann des Kreuzers „Undaunted“ schrieb denn auch: „Die Leute der deutschen Torpedoboote fochten wie Helden. Sie hatten aber mit weit überlegener Artillerie zu tun. In weniger als zwei Stunden ging das letzte Boot zugrunde. Die deutschen Seeleute kämpften bis zu Ende. Die Mehrzahl ging mit den Schiffen unter.“

Da mich die Revolution, die uns aller Früchte des jahrelangen tapferen Ringens beraubte, daran hinderte, mit den anderen Überlebenden bei ihrer Rückkehr aus Gefangenschaft zu sprechen, und der beschränkte Raum es nicht gestattet, ausführlicher zu werden, konnte ich nicht all die Tapferen, die nun auf dem Meeresgrunde schlummern und ihre Taten erwähnen. Bei ihnen allen trifft das Gedicht „S 115, 117, 118, 119!“ des Kladderadatschs vom 25. Oktober 1914 zu, von dem ich ihnen besonders eine Strophe nachrufen möchte:

„Ihr habt, ihr braven Jungen,  
Mit kühner Hand gerungen  
Getreu bis in den Tod.  
Gabt das Leben  
Ohne Beben  
Für die Flagge schwarz-weiß-rot.“



## Mit „UC 67“ im Mittelmeer.

Vom damaligen Kommandanten Kapitänleutnant Karl Neumann.

Nach Cattaro heimgekehrt von einer Fernfahrt, bei der mein Boot „UC 67“ von einem feindlichen Torpedo getroffen aber nur leicht havariert worden war, weil dieser nicht detonierte, war ich mit größter Beschleunigung schnell wieder fahrbereit geworden.

Sieben Tage nach meiner neuen Ausreise stand ich mit meinem Boote im Golf von Lyon in der Nähe der Hafeneinfahrt von Marseille — 18 der modernsten Minen — von der ganzen Besatzung als sehr gefährliche Gäste an Bord empfunden — hatte ich mitgenommen, um sie in die Hafeneinfahrt von Marseille zu werfen. Meine Aufgabe war es, dort den Dampferverkehr unserer Feinde zu stören. Marseille war einer der Haupthäfen zur Versorgung des französischen Heeres mit Artillerie, Munition, Geschützen und Waffen aller Art, Automobilen, Flugzeugen, Lebensmitteln und Proviant. Wenn es uns gelang, den Dampferverkehr empfindlich zu stören oder wenigstens einige Zeit aufzuhalten, so war dies eine große Entlastung unserer an der Westfront kämpfenden Kameraden. Eine Stunde nach Mitternacht steuerte ich zum Legen der ersten Sperre die Hafeneinfahrt von Marseille an. Mehrere nichtsahnende Bewachungsfahrzeuge mußte ich passieren, doch bald hatte ich die engste Stelle der Einfahrt erreicht, wo die Minen liegen sollten. Auf den Anhöhen vor mir erstrahlte in zahllosen Lichtern die Stadt Marseille. Zur Rechten hohe Felsen, gekrönt von den Forts und Befestigungen der Franzosen. Sozusagen unter den Mündungen ihrer Geschütze fielen meine Minen und es gelang mir, nach Legen derselben trotz der Nähe des Landes und verschiedener auf Reede kreuzender Bewachungsfahrzeuge unbemerkt den Schauplatz meiner Tätigkeit zu verlassen. Als es hell wurde, war „UC 67“ verschwunden. — Ein einsames Sehrohr zog draußen vor der Hafeneinfahrt einen weißen Streifen durch das Wasser und hielt gute Wacht. Unten im engen Boot tranken die Leute ihren Morgenkaffee und bald legte sich außer der Wache alles etwas nieder, um die vergangene und manch andere schlaflose Nacht durch Ausruhen nachzuholen. An richtigem Schlaf ist im U-Boot nicht zu denken während einer vierwöchentlichen Unternehmung. Fährt das Boot über Wasser, so machen die laufenden Ölmaschinen einen derartigen Lärm, daß

Das ganze Boot davon erfüllt ist. Sausend saugen sie die Luft durchs Turmluft an, eine der Gesundheit sehr schädliche Zugluft im Boot erzeugend. Mancher Kamerad hat dadurch schweren Gelenkrheumatismus für immer davongetragen. Das erhitzte und verbrennende Schmieröl der Maschinen verbreitet im ganzen Boot einen starken Öldunst, der die Luft verschlechtert und Hände, Gesicht und Kleider mit einer schmutzigen, fettigen Schicht überzieht. Fährt das Boot unter Wasser, können die Ölmaschinen zwar nicht laufen, da sie immer neuer Luft zu ihrem Antriebe bedürfen. Dann werden die Schrauben durch elektrische Motoren getrieben, die aus einer Batterie mit Strom gespeist werden. Die elektrischen Motoren und zahlreichen Hilfsmaschinen erzeugen dann eine große Wärme, die im Mittelmeer besonders im Sommer unerträglich zu werden beginnt. Ich habe manchmal im ganzen Boot unter Wasser eine Temperatur von  $56^{\circ}$  C Lufttemperatur gemessen. Und wenn man dann durch die Nähe feindlicher Fahrzeuge an der Küste gezwungen ist, den ganzen Tag, solange es hell ist, unter Wasser zu bleiben, dann wirkt diese Hitze in Verbindung mit der schlechter werdenden Luft durch Verbrauch des Sauerstoffs beim Atmen erschöpfend und anstrengend auf die ganze Bootsbesatzung. Nie aber habe ich über einen Mann meines Bootes Klage führen können. Wenn sie noch so übermüdet und angestrengt waren, begeistert und willig taten sie immer wieder ihren Dienst, wenn es an den Feind ging. —

Als der Abend anbrach, war das Sehrohr verschwunden. — Unser U-Boot hob sich rauschend aus den Wellen, das Turmluft öffnete sich, die Brückenwache erschien und drei, vier Doppelgläser suchten angestrengt die Wasseroberfläche und die in der hereinbrechenden Dunkelheit noch gut erkennbare Küste nach dem Feinde ab. Die Ölmaschinen wurden angeworfen und Kurs auf die Hafeneinfahrt genommen. Die ganze Nacht kreuzte „UC 67“ außerhalb der eigenen Minensperre, ein- oder auslaufende Dampfer erwartend, um sie durch Torpedoschuß zu versenken. 6.45 Uhr vormittag. Das Dunkelschwarz der Nacht ließ nach. Man fühlte schon die nahende Morgendämmerung. Ich hielt nach See zu ab, traurig darüber, daß das Warten einer ganzen Nacht erfolglos gewesen war. Ich hatte aufgegeben, einen Erfolg zu erreichen. Da meldet plötzlich die Wache einen dunklen Schatten in Sicht. Wir richten unsere Gläser dahin und erkennen bald einen großen Dampfer, gefolgt von einem modernen französischen Torpedobootszerstörer, die sich beide der Hafeneinfahrt nähern. Der Dampfer ist so schnell herangekommen, daß ein Anariff zum Torpedoschuß mißlingt. Beim Passieren sehe ich drei hohe Masten, Schornstein ganz achtern, seine Größe schätzte ich auf 5000 t. Seine hintenliegende Maschinenanlage verrät mir, daß es ein Tanddampfer ist, der hochexplosive Stoffe, wie Öl oder Benzine an Bord hat. Tief beladen ist er, mindestens 8000 t kostbarer Ladung hat er an Bord. Ich setzte mich,

nachdem der Dampfer an mir vorbei war, mit ungefähr 800 m Abstand unbemerkt ins Kielwasser des Dampfers, um seinen Einlaufkurs zu beobachten. Und nun sollte ich etwas erleben, was nur wenigen U-Bootskommandanten beschieden gewesen ist. Der Steuer- mann stellte nach den Peilungen des trotz der Dunkelheit gut sicht- baren abgeblendeten Leuchtturms Planier und der Felsen der Insel Maire fest, daß der Dampfer genau Kurs auf unsere in der Nacht vorher gelegte Minensperre hatte. Kurz vor der Sperre stoppte Dampfer und Zerstörer, aus der Hafeneinfahrt näherte sich ein kleines Lotsenfahrzeug, erkennbar an den drei roten Lichtern im Top, ging längsseit und gab den Lotsen über, der das Schiff ungefährdet durch die Hasenverteidigung, Neze, Balken- und Trossensperren führen sollte. In diesem Augenblick rief mir der Steuermann, der in der Zentrale den Schiffsort des Dampfers eingetragen hatte, zu: „Herr Oberleutnant, der Dampfer steht dicht vor unserer Sperre.“ Ich sah nach vorn, erkenne an dem weißschäumenden Schrauben- wasser, daß der Dampfer mit der Maschine angegangen war. Da plötzlich — — — eine ungeheure Detonation, wie ich sie im ganzen Kriege nie erlebt hatte. Eine etwa 400 m hohe, weißglühende Stichflamme von wenigstens 20 m Breite stieg in Sekunden zum Himmel empor und war sofort wieder erloschen. An ihrer Stelle stand eine schneeweiße Rauchwand. Ein Donnern und Krachen er- schütterte die Luft, als ob das jüngste Gericht gekommen sei. So waren die Einwohner von Marseille wohl noch nie aus ihrem Schlafe geweckt worden. Als der Wind die weißen Rauchwolken beiseite getrieben hatte und wir mit den Doppelgläsern die Stelle absuchten, war nichts mehr — nicht einmal Trümmer — zu sehen. Die Mine und vor allen Dingen die hochexplosive Ladung des Dampfers hatte diesen, den Zerstörer und das Lotsenfah- zeug in Atome zerrissen. Der Benzinvorrat eines halben Jahres für den Autopark eines feindlichen Heeres war vernichtet. Eine solche Freude hat noch nie mein Herz erfüllt. Stolz ob dieses Er- folges, lief ich über Wasser äußerste Kraft voraus nach See zu ab, da die Morgendämmerung jetzt hereinbrach. Als es hell wurde, tauchte ich. Nichts war mehr auf dem weiten Meere zu sehen. — Nur ein einsames Sehrohr zog seine glitzernde Bahn durch das Wasser.

Auf einer anderen Fahrt im Mai 1917 stand „UC 67“ mit Süd- kurs im Ionischen Meere, weit und breit war nichts in Sicht. Ich hatte die Hoffnung schon aufgegeben, vor Malta noch etwas anzu- treffen, da wurde von der Wache ein Dampfer Backbord 4 Strich in Sicht gemeldet. Erst waren nur die Mastspitzen zu sehen, bald tauchte der Rumpf auf und wir konnten deutlich sehen, wie der Dampfer Zickzackkurse steuerte, um den deutschen U-Booten zu ent- gehen. Ob er wohl ahnte, wie nahe ihm sein Ende war? „Auf Tauchstationen.“ Alle Vorbereitungen zum Tauchen werden ge-

troffen, das Turmluf, die letzte Verbindung mit der Außenwelt, schloß sich, bald neigte sich das Boot nach vorn, brausend und zischend entwich die Luft aus den Tanks und in wenigen Sekunden war nichts mehr von dem U-Boot zu sehen. Durchs Sehrohr beobachtete ich den Dampfer, der nichts ahnend näher kam. Der Torpedo lag fertiggemacht im Rohr, der Angriff begann. Er war durch den Zickzackkurs des Dampfers sehr erschwert. Deutlich erkenne ich im Sehrohr mit 6½-facher Vergrößerung auf dem Heck des Dampfers ein neues, modernes 7,6 cm Schnellfeuergeschütz. Der Dampfer kommt in die Ziellinie. Ein leichter Druck auf die elektrische Abfeuerung, und der Torpedo verläßt das Rohr. Seine Blasenbahn sehe ich ganz deutlich im Wasser, die eilt wie ein schnurgerader Strich auf den Dampfer zu. Nach 10 Sekunden eine gewaltige Explosion, daß selbst das U-Boot im Wasser erzittert. Eine hohe Sprengsäule beim Dampfer am Vorschiff. Der Torpedo hat getroffen. Der Dampfer stoppt und bleibt schlingernd in der Dünung liegen. Doch die Besatzung steigt nicht aus. Der Dampfer geht auch nur wenig tiefer. Das Geschütz ist besetzt worden. So laufe ich mit dem U-Boot eine Strecke unter Wasser ab, um den Dampfer mit dem Geschütz anzugreifen und zu vernichten. Mit Preßluft gehts hoch, im Augenblick ist unser Geschütz besetzt und ein Schnellfeuer beginnt. Besonders das Heck des Dampfers nehmen wir unter Feuer. Bald haben wir Treffer am feindlichen Geschütz, die Bereitschaftsmunition fliegt hoch und geht in Flammen auf. Da sah wohl die Besatzung ein, daß Widerstand nutzlos sei, brachte die Boote zu Wasser und verließ auf diesen das Schiff. An das nächste Rettungsboot fuhr ich heran, und siehe da, ich hatte gleich das richtige getroffen. Der Kapitän des Dampfers befand sich darin. Ich ging mit dem U-Boot längsseit und ließ den Kapitän zu mir übersteigen. Während ich ihn verhörte, setzte das Rettungsboot rasch seinen Weg nach der nahen italienischen Küste fort. Ich erfuhr, daß der Dampfer „Elrumor“ hieß, mit einem ganz neuen 7,6-cm-Geschütz ausgerüstet war, von 3744 t Größe und mit einer Ladung von 5700 t Weizen von Karachi nach Livorno. Inzwischen war der Dampfer durch die Schußlöcher doch langsam voll Wasser gelaufen, allmählich nach der Seite umgefallen und gesunken. Den Kapitän behielt ich als Gefangenen bei mir an Bord. Schön war es ja nicht, da ich erst am Anfang meiner Unternehmung stand und bei den engen Raumverhältnissen an Bord und der knappen Verpflegung ein Gefangener an Bord ein sehr unerfreulicher Zuwachs war. —

Sizilien hatte ich umfahren, den französischen Kriegshafen an der afrikanischen Küste passiert, da kamen mittags 1.18 Uhr bei stillem heiteren Sommerwetter und Sonnenschein Steuerbord achteraus Rauchwolken in Sicht, auf die ich sofort zuhielt. — „An-greifen“, der Ruf, der uns im ganzen Krieg von Sieg zu Sieg führte, bis an seine Stelle die Phrasen vom Wilsonfrieden, Militarism-

mus usw. traten. Bald sehen wir zwei Dampfer mit je zwei Masten und einem Schornstein über der Kimm bis zu den Aufbauten des Oberdecks austauchen. Weiß gemalt, Schornsteine gelb, und große rote Kreuze an der Bordwand. Zwei Lazarettsschiffe. Aus den mir mitgegebenen Befehlen und Instruktionen wußte ich, daß kein Lazarettsschiff im Mittelmeer fahren durfte, wenn es nicht vorher ausdrücklich mit Namen, Abfahrzeit und allen sonstigen Angaben bei der deutschen Regierung angemeldet war. Solche sollten freie Fahrt haben, mußten aber einen neutralen spanischen Offizier an Bord nehmen, der der deutschen Regierung gegenüber die Bürgschaft für einen richtigen Gebrauch der Roten-Kreuz-Abzeichen des Schiffes übernahm. Zu oft hatten wir erlebt und die Beweise in Händen, daß der Feind Lazarettsschiffe benutzte, um Artilleriemunition, Geschütze, Autos, Flugzeuge, ja sogar Truppen ungefährdet von einem Kriegsschauplatz zum anderen zu befördern. So ist z. B. der größte französische Dampfer „La France“, der im Kriege als Lazarettsschiff mit allen Abzeichen eines solchen fuhr, in dem Augenblick photographiert worden, als er gerade Munition für schwere Geschütze an Bord nimmt. Dabei mußten sogar deutsche Kriegsgefangene helfen. Ehrenhafte Kriegsführung kannte der Feind nicht mehr, seit ihm das Messer an der Kehle saß. Ihm war jedes Mittel recht, um den Krieg zu gewinnen. Auch das gemeinste — die Schändung des von allen Nationen sanktionierten Genfer Roten Kreuzes. Und die Engländer waren nicht anders. Die beiden Dampfer, die wir in Sicht bekommen hatten, bewiesen ihr schlechtes Gewissen auch dadurch, daß sie Zickzackkurse fuhren und nicht geraden Kurs steuerten. Von mittags bis abends 7 Uhr setzte ich mich, ungesehen von den Dampfern, mit „UC 67“, das nur wenig schneller lief als die beiden Dampfer, vor, da der Angriff aus technischen Gründen von vorn angelegt werden muß. Um 7 Uhr abends stand ich genügend vorlich und tauchte, da die Dampfer nun sehr schnell näher kamen. Bis 8 Uhr mußte ich unter Wasser noch heranzufahren, sah nun auch, daß die Lazarettsschiffe nicht, wie es in der Haager Konvention für solche vorgeschrieben ist, allein fuhren, sondern von zwei der modernsten englischen Dreischornstein-Zerstörer gegen U-Bootsangriffe gesichert wurden. Ein deutlicher Beweis, daß die Schiffe zwar Rote-Kreuz-Abzeichen trugen, daß dies aber nur eine Schutzmaske war. Um 8 Uhr schoß ich auf den nächsten, nur 200 m von mir entfernten Dampfer den ersten Torpedo — nach 10 Sekunden schwere Detonation, also Treffer! — Ich mußte gleich nach dem Schuß auf große Tiefe gehen, weil der eine Zerstörer direkt auf mich zu lag und kaum noch 150 m von meinem Sehrohr ab war. Nachdem ich auf Tiefe abgelassen war, ging ich wieder höher und hielt durchs Sehrohr Umschau. Ich sah, wie das nicht getroffene Lazarettsschiff weitergefahren war, gedeckt durch den einen der beiden Zerstörer, während das torpedierte gestoppt dalag, an seiner Steuerbordseite der andere Zerstörer, mit

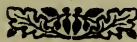
der Übernahme der Besatzung beschäftigt. Gerade als ich zum Angriff auf ihn herandrehete, legte er ab und lief mit schäumender Bugwelle und hoher Hecksee nach Süden zu ab, auf die afrikanische Küste bei Kap Rosa zu, in die Abenddämmerung hinein. In der hereinbrechenden Dunkelheit schoß ich, da der Dampfer gar nicht sinken wollte, einen zweiten Torpedo, der im Vorschiff traf und tauchte gleich nach dem Schuß mit Preßluft auf. Gerade als ich das Turmluk öffnete und als erster auf den Turm trat, ertönten zwei weitere scharfe Detonationen im Vorschiff des Dampfers — das waren keine Torpedodetonationen! Dann neigte sich der mächtige Schiffskörper nach vorn, der Bug tauchte tiefer in die Fluten, hoch hob sich das Heck aus dem Wasser und senkrecht, den Bug voran, ging das Lazarettsschiff in die Tiefe. Inzwischen waren meine Leute an Deck gekommen, ich fuhr mit dem U-Boot zwischen etwa 40 leere, umhertreibende Rettungsboote, die nicht versunken waren. Aus den im Spiegel der Boote angebrachten Namensschildern ersah ich, daß der Dampfer „Dover=Castle“ der Union Castle=Line von 8271 t Größe mein Opfer geworden war. Meine Leute hatten inzwischen aus einigen Booten mehrere große Blechtrommeln mit Hartbrot und Frischwasser an Bord zu uns geschafft, eine willkommene Streckung unsrer eigenen, stets knapp bemessenen Vorräte. Da der Proviant in den leeren Booten doch unbenutzt geblieben und verdorben oder ein Opfer der Wellen geworden wäre, so konnten wir ihn uns mit ruhigem Gewissen nehmen. Mittlerweile war die Dunkelheit ganz hereingebrochen, ich verließ diese Stätte meiner Tätigkeit, da jetzt mit Sicherheit bald feindliche Bewachungsfahrzeuge zu erwarten waren. Nacheinander passierten wir drei abgeblendete Fischdampfer und einen großen Dreischornstein=Zerstörer. Alle mit Kurs nach der Untergangsstelle der „Dover=Castle“. — Nach mancherlei Erlebnissen, und nachdem ich meine achtzehn Minen fein säuberlich an die richtigen Punkte der afrikanischen Küste auf den Schiffahrtswegen verteilt hatte, trat ich den Rückmarsch nach Cattaro an. Damals ahnte ich noch nicht, daß ich vier Jahre später, am 4. Juni 1921, als „Kriegsverbrecher“ in Leipzig vor dem Reichsgericht, einem deutschen Gericht, stehen würde, um wegen der Versenkung des Lazarettsschiffes abgeurteilt zu werden. Es waren bittere Stunden für mich damals in Leipzig, diesen „Danke des Vaterlandes“ für fünf aufreibende Jahre anstrengendster Tätigkeit an der gefährlichsten Stelle der Front zum Besten des deutschen Volkes hinnehmen zu müssen: als ein des gemeinen Mordes Angeklagter vor Gericht zu stehen. Ich habe mich damals geschämt, bitter geschämt, nicht für mich, ich hatte ein reines Gewissen, nein, ob des deutschen Volkes, das sich so tief vor dem Feinde erniedrigen muß, weil es freiwillig und zu früh die Waffen aus der Hand legte und den falschen Verheißungen einzelner Verblendeter gefolgt war. — Doch zurück zu meinen Erlebnissen im Mittelmeer. — Auf dem Rückwege war ich in



der Nähe des französischen Kriegshafens Bizerta angelangt, eines Morgens früh, dunkel war es noch, aber ich hoffte sehr, beim Hellwerden noch Beute zu finden. Als es dämmerte, verstärkten wir noch unsere Aufmerksamkeit, die Wache auf dem Turm und ich. Bald erkannten wir eine ganze Reihe erst wie Schatten aussehende Fahrzeuge, die wir als mehrere große Dampfer, gesichert von einem großen Zerstörer und mehreren Fischdampfern, mit Kurs auf Bizerta ausmachen konnten. Es wurde rasch hell, so mußten wir tauchen, leider standen die Schiffe nicht so, daß ich zum Torpedoschuß herankommen konnte. So sah ich mir durch das Sehrohr bedauernd die schönen Dampfer an, die mir da entgingen. Gerade hatte ich das Sehrohr auf den größten gerichtet, ich schätzte ihn auf 5000 t Größe, als sich plötzlich mitten an seiner Bordwand eine weit über Mastenhöhe weiße Sprengsäule erhob — Torpedotreffer! Minen konnten die Ursache nicht sein, da es an dieser Stelle zu tief war, als daß hier Minen liegen konnten. Bald kam auch der Schall der Detonation durchs Wasser übertragen zu uns. So war also ein Kamerad von mir in der Nähe, ohne daß ich es gewußt hatte. Bald hörte und sah ich auch das Werfen und Explodieren der Wasserbomben, die von den Bewachern und dem Zerstörer geworfen wurden. Von Bizerta kam ein großes Luftschiff und mehrere flieger in Sicht. Das Luftschiff war dem Typ unsrer Zeppeline sehr ähnlich. Sie suchten alle nach dem U-Boot und begannen auch bald mit Bombenwerfen. Da ich mit Recht annahm, daß unsere Kameraden auf dem anderen U-Boote sich auf größere Wassertiefen begeben hatten, um die Gefahr, von den Bomben getroffen zu werden, zu verringern, und da der Dampfer noch nicht sinken wollte, so fuhr ich unter Wasser zu ihm hin, um ihm mit einem zweiten Torpedo den Rest zu geben. Die übrigen Dampfer waren bei dem Torpedotreffer alle abgedreht und mit hoher Fahrt abgelaufen. Der getroffene Dampfer war liegengeblieben, um ihn kreuzten der große Zerstörer und ein Fischdampfer als Sicherung. Der Zerstörer zeigte die italienische, der Fischdampfer die französische Flagge. 800 m war ich noch von dem großen Dampfer ab, der Torpedo war fertig zum Schuß, auf 400 m wollte ich schießen; plötzlich kam mir der Zerstörer in die Ziellinie, verdeckte mir den ganzen Dampfer und — blieb gestoppt liegen. Deutlich sah ich auf der Brücke des Zerstörers, von dem ich noch 250 m ab war, nichtsahnend und sorglos den wachhabenden Offizier auf- und abgehen. An Deck standen Leute der Besatzung, die zum Teil die Geschütze besetzt hatten, zum Teil aber erst geweckt waren und mit großen Wasserkübeln sich der Morgenwäsche hingaben. Niemand von ihnen allen ahnte, wie nahe der Feind war, wie wenige Sekunden sie von ihrem Ende trennte. Das Sehrohr war auch kaum zu sehen, ich zeigte es nur in ganz kurzen Zwischenräumen und starker Seegang erschwerte es, die schmale, nur wenige Zentimeter über die Wasseroberfläche

ragende Stange, die sich langsam durchs Wasser schob, zu erkennen. Auch wurde sie dauernd durch Schaum und kämmenden Wellen überspült. Ich beschloß, den Zerstörer zu vernichten, weil er so günstig zur Schußrichtung lag. 200 m ab. Bugschuß — „Los!“, rauschend verließ der Torpedo das Rohr. Ein schäumender weißer Streifen zeigte seine Laufbahn genau auf den Zerstörer zu. Recht unter der Brücke mußte er treffen. Knapp 10 Sekunden später traf er. Eine wegen der großen Nähe doppelt laute, dröhnende Explosion. Eine sehr hohe Sprengwolke sah ich noch, dann fuhr ich das Sehrohr ein und gab Befehl, schnell auf 60 m Tiefe zu gehen. Äußerste Kraft liefen die elektrischen Maschinen und steil ging „UC 67“ tiefer. Es war auch höchste Zeit, ein fürchterlicher Krach dicht beim U-Boot belehrte uns, daß der französische Fischdampfer herangekommen war und mit Werfen von Wasserbomben begann. Eine Bombe nach der andern detonierte dicht bei uns, manche kleinere Beschädigungen richteten sie im Innern des Bootes an. Gott sei Dank erreichte er keinen Treffer. Bald merkten wir an schwächeren Detonationen, daß auch die Flieger auf uns Bomben abwarfen. Auf 60 m Tiefe liefen wir ab. Nach einiger Zeit ging es wieder hoch auf Sehrohrtiefe, um Umschau zu halten. Der Zerstörer war verschwunden — gesunken. Der Dampfer lag noch da. Bei ihm der Fischdampfer. Dicht über ihm das Luftschiff und zahlreiche Flieger. Da meine elektrische Batterie bald leer war, die die Schrauben trieb, so mußte ich es mir leider versagen, nochmals hinzufahren und den Dampfer zu versenken. Am Spätnachmittag in der Dämmerung tauchte ich auf und setzte meinen Rückmarsch fort. Der Dampfer war nicht mehr in Sicht. Er wird wohl nach Bizerta eingeschleppt worden sein. Nach mancherlei weiteren Erlebnissen, Zusammenstößen mit dem Feinde und vielen glücklich bestandenen Gefahren, nach gutem und pünktlichen Passieren der stark bewachten Otrantostraße stand „UC 67“ an einem schönen Frühsonnertage über Wasser in der schönen tiefblauen Adria, mit Zickzackkursen wegen der Gefahr feindlicher U-Bootsangriffe dem schützenden Hafen von Cattaro zustrebend. Eifrig hielt die Wache Ausguck, auch ich war oben auf dem Turm. An Deck standen schon einige Leute der Besatzung, die sich „hafenklar“ machten, d. h. mit übergespartem Frischwasser eine langentbehrte gründliche Waschung vornahmen, darunter Packmohr und Rimmberg, meine besten Schwimmer und gewandtesten Leute, die bei so manchem Dampfer selbst in schwerem Wetter an Bord geschwommen waren und die Sprengpatronen angebracht hatten — eine recht gefährliche Arbeit. Allen leuchtete die Freude aus den Augen, nach erfüllter Pflicht und schönen Erfolgen nun wieder einige Tage im sicheren Hafen ausruhen zu können von den großen Anstrengungen der vierwöchentlichen Fernfahrt. Vier Wochen lang nicht richtig geschlafen, wegen Mangel an Frischwasser nicht gewaschen, keine Kleider und Wäsche gewechselt! Es war

ihnen alles zu gönnen, besonders die Ruhe und der Schlaf des Nachts, bis es wieder hinausging zu neuer Fahrt. Seegang war, frischer Wind blies, plötzlich, wie durch Fügung, richtete ich mein Doppelglas auf eine Stelle in der weiten Wasserfläche, wo sich ein weißschäumender, kreisrunder Strudel zeigte. — Der Feind! Es war die aus dem Wasser aufsteigende Preßluft, mit der in einem Unterseeboot der Torpedo aus seinem Rohr ausgestoßen wird. 800 m war die Stelle von uns ab. Es hieß handeln. Hart abgedreht und den Punkt rechts achteraus genommen! Bald sah ich strahlenförmig nebeneinander drei weiße Streifen mit rasender Geschwindigkeit näher kommen. Drei Torpedos hatte das feindliche U-Boot auf uns geschossen. Zwei gingen an Steuerbord und Backbord von uns vorbei. Der dritte Torpedo aber schien direkt auf uns zuzulaufen und uns hinten treffen zu wollen. Doch unser Glück verließ uns nicht. Dicht neben dem Heck passierte auch er unser Boot, lief nur mit 1 m Abstand parallel mit uns an der Bordwand lang. Deutlich konnten wir vom Turm aus den Torpedo in geringer Tiefe im Wasser laufen sehen. Da ließ seine Geschwindigkeit nach, die zum Antriebe der Schrauben dienende Preßluft war verbraucht. Er neigte sich nach vorn und querab vom Turm, zum Greifen nahe, ging er langsam unter. Die Spannung in uns löste sich, wir waren gerettet! Nun tauchte ich aber doch, um nicht so kurz vor dem sicheren Hafen noch einem feindlichen U-Boote zum Opfer zu fallen. Ich fuhr bis zur Dunkelheit unter Wasser auf 40 m Tiefe weiter. Abens ging es wieder hoch, froh atmeten wir die langentbehrte frische Luft und an dunklen Felsen vorbei liefen wir nach wenigen Stunden, geleitet von einem funkentelegraphisch von uns herbeigerufenen österreichischen Torpedobootszerstörer in die Hafeneinfahrt von Cattaro ein. Dort konnte ich dann in italienischen Zeitungen, die laufend beschafft wurden, nachlesen, daß ein deutsches U-Boot vor Bizerta den italienischen Torpedobootszerstörer „Partenope“ versenkt habe, dann aber von dem französischen Fischdampfer durch Wasserbomben vernichtet worden sei, wie aufsteigendes Öl und Trümmer bewiesen hätten. — Mein braves U-Boot und ich, wir waren also „vernichtet“. So folgte noch manche Fernunternehmung den geschilderten. Bald konnte ich die ersten versenkten 100 000 Tonnen feindlichen Schiffsraumes melden. Und noch höher stieg die Erfolgsziffer — ein Verdienst deutschen Erfindungsgeistes, deutscher Technik, anstrengendster Arbeit und tapferster Taten meiner braven Besatzung! — — —



## Der letzte Kampf S. M. S. „Blücher“.

Von Kapitänleutnant a. D. Kurt Gebeschus,  
damals f. T.-Offizier des Schiffes.

Es ist am Nachmittag des 23. Januar 1915. Ich hatte soeben dem Kommandanten den Funkpruch vorgelegt mit dem Operationsbefehl des Flottenchefs für die erste und zweite Aufklärungsgruppe und zwei Torpedobootsflottillen: „Vorstoßen und Aufklären in Richtung ‚Dogger-Bank‘.“ Wir machen Dampf auf in allen Kesseln; fieberhafte Tätigkeit auf „Blücher“, der sich zum letzten Kampfe rüstet. Ich kann mit der Schilderung der weiteren Ereignisse nicht beginnen, ohne meinem braven Burschen, dem Matrosen Sobit, gegenüber die Pflicht zu erfüllen, seiner in kurzen Worten zu gedenken. Ich sah den tüchtigen, braven Menschen zum letztenmal, als er sich mit einem schweren Kleidersack, in dem er meine paar Habseligkeiten verstaubt hatte, durch die Tür meiner Kammer zwängte, um die Sachen, der Feuersgefahr wegen, unter Panzerschutz zu verstanen. Das hatte er schon so oft nutzlos tun müssen, daß er auch diesmal in seinem treuherzigen deutsch-polnischen Dialekt meinte: „Es wird sich mal wieder nichts werden, Herr Oberleitnant.“ Ohne selbst an ein Zusammentreffen mit dem Feind zu glauben, machte ich ihm Hoffnung für den nächsten Tag. Am anderen Morgen hat der kleine, stämmige Kerl an seiner Kanone, dem Backbord-4,15-cm-Kasemattgeschütz unentwegt die Granaten zum Rohr gehoben, bis er und die ganze Geschützbedienung gegen Schluß durch einen Volltreffer fielen.

In der Dunkelheit sind wir in See: Vorne die kleinen Kreuzer „Graudenz“, „Stralsund“, „Straßburg“, „Kolberg“, denen je eine Halbflottille beigegeben ist, als Sicherung bogenförmig vorgezogen, dahinter der Schlachtkreuzerverband (ohne „Von der Tann“) in Kielinie in der Reihenfolge: „Seydlitz“ (Flaggschiff), „Moltke“, „Derfflinger“ und „Blücher“. Wir dampfen mit Marschgeschwindigkeit, 12 Seemeilen, den Generalkurs Nordwest. Es ist eine dunkle Nacht, mäßige See, leicht diesig. Unsern Vordermann „Derfflinger“, das neueste und mächtigste Schiff der deutschen Flotte, sieht man trotz des geringen Abstandes von 300 m nur als dunklen Schatten. Nach dem Lichtschimmer seiner abgeblendeten Hecklaterne auf dem Strudel des Kielwassers hält der Rudergänger den „Blücher“ auf Position.

Bis zu meiner Ablösung durch den Zweiten f. T.-Offizier, Leutnant z. S. Schröder-Richter, um 2 Uhr nachts bin ich abwechselnd in der Z-Station und auf der Brücke, wo zwischen dem Navigationsoffizier, dem Zweiten Artillerieoffizier, Kapitänleutnant Bieber, dem Torpedooffizier, Oberleutnant z. S. von Wegnern, und dem Adjutanten, Oberleutnant z. S. von Schönermarck, lebhaft die möglichen Ereignisse des nächsten Tages diskutiert werden.

Ich trete aus der tiefen Dunkelheit der Batterie in die blendende Helligkeit meiner f. T.-Station und bin noch hier für einige Stunden mit meinem unvergleichlich tüchtigen f. T.-Obermaaten Melle zusammen, dem ich so viele schöne Erfolge bei der Friedensausbildung verdankte, und mit Fähnrich z. S. Krause, der sich in dem halben Jahr, seit er bei Kriegsausbruch von der Marineschule runter an Bord kommandiert worden war, nicht nur durch große Diensttätigkeit, sondern auch durch seinen frischen, frechdachigen Fähnrichshumor in kurzer Zeit fast unentbehrlich gemacht hatte. Ich habe von den braven Leuten keinen wiedergesehen, sie sind alle durch einen schweren Volltreffer in der Station gefallen.

Die Nacht verlief ruhig. Gegen 8 Uhr früh setzt lebhafter feindlicher f. T.-Verkehr ein und gleichzeitig wird gemeldet, daß an Backbord voraus in der Dämmerung das Mündungsfeuer von Kanonen zu sehen sei.

Schon rasselt der Generalmarsch „Klarschiff zum Gefecht!“ Die Wirbel der Trommel und die Töne des Hornes durchzucken Mark und Bein wie ein elektrischer Schlag und rufen die 1100 Mann des „Blücher“ zum letztenmal zu den Waffen.

Ich springe auf die Brücke. In diesem Augenblick liegen wir mit dem Schiff gerade in der Schwenkung auf den soeben befohlenen neuen Kurs südost. Die kleinen Kreuzer dampfen mit hoher Fahrt auf und setzen sich wieder vor die Spitze, die Flottillen sind an Steuerbord herausgestaffelt. Es ist fast hell, klare Luft, Wind Nordost, 3—4. Wir sehen, wie mir ein kurzer Blick auf die Karte zeigt, in der Nordostecke der „Dogger-Bank“.

An Backbord achteraus kommen eine große Anzahl feindlicher Kreuzer und Zerstörer mit hoher Fahrt auf. Auf Anfrage vom Admiral melden wir: „7 kleine Kreuzer, etwa 27 Zerstörer, dahinter Rauchwolken“ und erhalten von „Seydlitz“ das Signal: „„Blücher“ Feuer eröffnen, nach eigenem Ermessen!“ Gegen 9.30 Uhr vormittags feuern „Düppel“ und „Eylau“<sup>1)</sup> auf den vordersten

<sup>1)</sup> Aus befehlstechnischen Gründen waren die 6 schweren Türme von vorne anfangend rechts herum nach dem Alphabet mit Namen bezeichnet und zwar:

Turm „Alsen“ (Kommandeur: Kapitänleutnant Becker)

Turm „Bauzen“ (Kommandeur: Oberleutnant z. S. See Aschenborn)

Turm „Cäcilie“ (Kommandeur: Oberleutnant z. S. See d. R. Hennig)

Turm „Düppel“ (Kommandeur: Oberleutnant z. S. See Herwart Schmidt)

Turm „Eylau“ (Kommandeur: Kapitänleutnant d. R. Unkenboldt)

Turm „Sehrbellin“ (Kommandeur: ebenfalls Oberleutnant z. S. See Aschenborn).

feindlichen Zerstörer, der sich durch sofortiges hartes Abdrehen auf Gegenkurs dem Bereich unserer Geschütze entzieht.

Es ist inzwischen strahlend heller Tag geworden, ein rechtes ferngefechtswetter, unbegrenzte Sichtweite, ein Tag, wie er zu dieser Jahreszeit in der Nordsee fast nie vorkommt. Eine ausgezeichnete frohe Stimmung herrscht unter uns Offizieren, die wir von der Backbordbrücke aus mit Gläsern die Wirkung unseres Feuers beobachten: der Kommandant, der Erste Offizier, der Navigationsoffizier, die beiden Artillerieoffiziere, der Torpedooffizier und der Adjutant. Da hören wir von der Steuerbordseite her eine starke Detonation, die von einem großkalibrigen Geschöß herzurühren scheint. In etwa 1000 m Abstand vom Schiff steht eine haushohe Wasserfäule wie eine Fontäne in der Luft, ehe sie in sich zusammenfällt. Da der ganze Horizont an Steuerbord achteraus durch den Rauch unserer Schiffe verschleiert ist, ist von dem neuen Gegner, der uns mit so grobem Geschütz beschießt, nichts zu sehen. „Auf Gefechtsstationen, meine Herren,“ sagt der Kommandant.

Wir haben kaum die Panzertür vom Kommandostrand hinter uns dicht gefurbelt, als auch schon der Beobachtungsoffizier im Vormars, Oberleutnant z. S. Bramigk, meldet: „5 Panzerkreuzer der ‚Lion‘-Klasse Steuerbord achteraus, Entfernung zirka 180 Hektometer, kommen auf!“

Es ist wohl 10 Uhr vormittags; die Schlacht hat begonnen. Das feindliche Spitzenschiff schießt sich mit Turmsalven ein. Die Aufschläge liegen anfänglich sehr kurz, bei weiterem Aufkommen allmählich dicht bei „Blücher“, schließlich kurz-weit. Ich höre das Säusen der über das Schiff fegenden 34-cm-Granaten bis herunter in die unter dem Kommando- und Artilleriestand liegende Gefechts-f. T.-Station. Die langen, sich anscheinend überschlagenden feindlichen Geschosse verursachen ein Geräusch, als ob schwere Knüppel durch die Luft wirbelten. Noch keines unserer Schiffe hat Feuer eröffnet, sei es wegen Rauchbehinderung, sei es wegen zu großer Entfernung.

So vergehen langsame Minuten: Die Verbände des Schiffes schwingen im Takte der mit äußerster Kraft arbeitenden Maschinen. Da plötzlich ein Knall, wie klirrendes Glas, starke Erschütterung im Vorschiff. Eine 34-cm-Granate ist auf der Back gelandet, hat dort und in den darunterliegenden Decks alles auf den Kopf gestellt, ohne aber den Gefechtswert des Schiffes herabzusetzen.

Die Entfernung verringert sich weiter, so daß endlich das nervenentspannende Salvenfeuer der 28-cm-Kanonen vom „Seydlitz“ und „Moltke“ und der 30,5-cm-Geschütze vom „Derfflinger“ zu uns herübertönt und kurze Zeit später greifen auch unsere achteren Türme „Cäcilie“ und „Düppel“ mit ein.

Eine Höllenmusik ist das jetzt. Das dumpfe Salvenfeuer von „Seydlitz“, „Moltke“ und „Derfflinger“, die Detonationen der feind-

lichen Granaten in unserer unmittelbaren Nähe werden von dem Krachen unserer Steuerbordtürme überschrien. Auch Kapitänleutnant Becker und Oberleutnant z. S. Aschenborn haben inzwischen mit „Alfen“ und „Bauzen“ Feuer eröffnet. Jedesmal, wenn die mit höchster Elevation hart achteraus feuernden Rohre vom Turm „Alfen“ losdonnern, bebt der Kommandostand wie bei Volltreffern in nächster Nähe. Ich frage durch das Sprachrohr: „Kommandostand Parole?“ und von Schönermarck gibt mit ruhiger, unbewegter Stimme zurück: „Blücher‘ alles klar.“

Die 34-cm-„Knüppel“ hageln jetzt so dicht um uns, daß die Wassersäulen auf Deck und Türme niederstürzen. Eine dumpfe, kolossale Erschütterung kündigt den zweiten Treffer an, der das Schicksal des Schiffes und seiner Besatzung besiegelt. Man hört ein Brodeln und Zischen von ausströmendem Dampf, der gesunde Pulsschlag des Schiffes, das mächtige Schwingen der Schiffsverbände läßt nach, wir sind mit der Fahrt runtergegangen: Kesseltreffer. Von Schönermarck ruft mir zu: „Sofort an ‚Seydlitz‘ geben, Maschinen bekommen keinen Dampf!“ Ich finde im Signalbuch die Gruppe: „Alle Maschinen unklar“; f. T. Maat Pollin gibt das Signal soeben ab: da wieder eine tolle Erschütterung. „Kommandostand Parole?“ „Hier alles klar, Artilleriestand ausgefallen,“ antwortet von Schönermarck. Über uns ein Trampeln auf dem Panzerluf nach dem Artilleriestand und die Rufe: „Z-Station aufmachen“<sup>1)</sup>. Als ich nach der Kurbel greife, läuft Blut durch die Ritzen; ich reiße auf: fünf bis sechs Befehlsübermittler und Entfernungsmesser zwängen sich durch. Dem einen ist der Fuß zerschmettert; Fähnrich z. S. Egidy hält sich mit dem Taschentuch den zertrümmerten, blutenden Unterkiefer. Die Verwundeten gehen eine Etage tiefer nach dem Gefechtsverbandsplatz, wo Assistenzarzt Dr. Heilig sie verbindet.

Es mag gegen 11 Uhr sein. Der Feind überschüttet uns mit Granaten. Aus jedem unserer Rohre kracht es jetzt; wir wehren uns verzweifelt, obgleich die von Minute zu Minute zunehmende Entfernung von unseren Schiffen, der schnell abnehmende Abstand vom Feind und die immer stärker werdende Konzentration des feindlichen Feuers erkennen läßt, daß es sich für uns nur noch darum handeln kann, uns so teuer wie möglich zu verkaufen.

Der Unterbau des Kommandostandes, in dem ich mich mit meinem Personal aufhalte, scheint die einzige noch brauchbare Verbindung von den unteren Decks nach oben zu sein. Für einen Augenblick taucht Fähnrich z. S. Bellardi auf, ohne Mühe und Jackett, das ihm vom Leibe gebrannt ist. Er ist nur leicht beschädigt: an

1) „Z-Station“ ist die Abkürzung von „Zweig-Station“, womit die im Turm-Unterbau des Kommandostandes liegende kleine Gefechts-T. J.-Station gemeint ist, die dem Befehlsverkehr innerhalb des Verbandes diente. —

Händen und Füßen etwas verbrannt. Er meldet, daß der verhängnisvolle zweite Treffer im Mittelgang detoniert ist und von dort das Hauptdampfrohr im dritten Heizraum demoliert und im Mittelgang die Munition in Brand gesetzt habe. Die Stickschiffen hatten sich nach den Unterbauten der Türme „Bauzen“ und „Fehrbellin“ fortgepflanzt und von dort durch die vollen Aufzüge in die Türme selbst; deren Besatzungen mit ihrem braven Kommandeur, Oberleutnant z. S. Uschenborn, wurden sofort getötet. Ich habe Bellardi, nachdem er mich verlassen hatte, nicht mehr gesehen.

Die schweren Erschütterungen, das Schwanken des ganzen Stahlturmes unter den Volltreffern schwerster Geschosse sind jetzt häufiger. Da kommt eben der Erste Artillerieoffizier, Kapitänleutnant Guischard, durch das Panzerloch langsam und schwankend zu mir heruntergestiegen. Er läßt sich erschöpft auf den Stuhl fallen, den ich ihm hinschiebe. Er ist kurzatmig, hat scheinbar die Lungen voll giftiger Gase. Mit stumpfen Augen sieht er mich an und gibt mir zu verstehen, daß er durch den Druck krepierender Granaten das Gehör verloren habe. Er hat Löcher in Mütze und Mantel, scheint aber nicht verwundet. Den Kopf schwer in die Hand gestützt, sieht er vor sich hin.

Die Schlacht scheint ihren Höhepunkt erreicht zu haben: Ganze Salven prasseln auf uns herunter. Das hellere Klingen leichter Kaliber, das jetzt zu hören ist, läßt darauf schließen, daß auch die feindlichen Kreuzer dabei sind, billige Torpedos zu sammeln. Dieses scheinbar ruckartige Aufbäumen des Schiffes beim Krepieren der schweren Geschosse läßt fast auf Torpedotreffer schließen; es ist dies aber unwahrscheinlich: Das Schiff, das mit kaum verminderter Stärke nach beiden Seiten feuert, ist noch nicht sturmreif für diese Masgeier.

Das elektrische Licht ist mittlerweile ausgegangen. Ein Kerzenstumpf, den ich, der unaufhörlichen Erschütterungen wegen, in der Hand halte, erhellt kümmerlich den Raum. Ich stehe am Sprachrohr und gebe, da inzwischen die Ruderanlaßleitung versagt, die durch den Adjutanten kommenden Ruderbefehle an Bramig weiter, dem es, nachdem er seinen Beobachtungsposten im Vormars verlassen mußte, anscheinend gelungen war, eine Befehlsübermittlungskette durch das Zwischendeck nach dem Ruderraum zu bilden.

Wir sind inzwischen zirka 12 Strich nach Backbord aus dem Kurs gekommen, ehe das Schiff, dem hart Steuerbord liegenden Ruder gehorchend, endlich wieder nach Steuerbord dreht. „Komm auf — recht so — Backbord 10 — Backbord 20 — hart Backbord — Donnerwetter hart Backbord!“ — flucht von Schönermarck mir durch das kaum 2 m lange Sprachrohr in die Ohren, als ob ich das Ruder selbst in Händen hätte. So giert der „Blücher“, in Rauch und flammen gehüllt, von Granaten überschüttet, aber selbst kräftig nach beiden Seiten feuernd, mit Schlagseite zwischen den



feindlichen Linien hin und her, wie — um einen späteren Vergleich des Kommandanten zu gebrauchen — wie ein waidwunder Keiler, der rechts und links nach der Meute schlägt.

Es ist etwa 12.15 Uhr. „Hart Steuerbord!“ ruft eben der Adjutant, da kracht eine furchtbare Erschütterung; ich liege am Boden, die Kerze ist erloschen. In dem Schwachen, von oben durch das Panzerluk dringenden Tageslichtschimmers sehe ich ein grünlich gelbes, dickes Gas. Ich bin gleich wieder auf den Beinen, unverwundet; ich halte den Atem an, presse die Nasenbinde vor Nase und Mund und taste mich nach dem Panzerluk. Dort ist ein wüstes Gedränge von den 10 bis 15 Menschen, die nach oben wollen, um Luft zu kriegen. Ich höre den Adjutanten durch das Sprachrohr rufen: „Hart Steuerbord, Z-Station, Parole, Gebeschuß! Hart Steuerbord!“ Ich kann nicht antworten, auch den Atem nicht mehr länger anhalten: ich nehme einen tiefen Atemzug durch die Binde; ein bitterer, petroleumartiger Geschmack, ein scheußlicher Hustenreiz; ich dränge hinter dem Artillerieoffizier auf der eisernen Leiter durch das Luk, bin im Artilleriestand.

Hier sieht es schlimm aus: Viel Blut, zwei Tote: Fähnrich z. S. Meyer mit klaffender Kopfwunde und ein Matrose. Eine Anzahl Schwer- und Leichtverwundeter sitzt an die Panzerwände gelehnt an Deck. Wo das BG<sup>1)</sup> war, klafft ein freisundes Loch in der Panzerdecke von zirka 1 m Durchmesser; es ist aber nicht passierbar, da noch Reste des Gerätes, dünne Eisenträger, über der Öffnung liegen. Die Panzertür klemmt in halboffener Stellung so, daß ein schlanker Mensch wohl hindurch kann. Durch die Backbordverbindungstür gelange ich in den Kommandostand.

Dort sind zirka 15 bis 20 Menschen: Außer dem rollenmäßigen Personal der Erste Offizier, Korvettenkapitän Rosß, der erst vor kurzem die Zentrale wegen Gasgefahr verlassen mußte. Nur wenige sind verwundet, da der Kommandostand, außer einem handbreiten Riß in der Decke, noch unbeschädigt ist. Unteroffiziere und Mannschaften kauern an Deck, die Offiziere stehen an den Schschlitz und beobachten die feindlichen Panzerkreuzer, die in Kielinie an Backbord querab stehen. Der Kommandant späht gebückt durch den backbord vorderen Schschlitz und beobachtet, die Hände in den Manteltaschen, die Zigarre, ohne die man ihn nicht kennt, im Mundwinkel, mit unbewegtem Gesicht in eiserner Ruhe die Wirkung unseres schwächer und schwächer werdenden Feuers auf die feindliche Linie. Ich stehe neben dem Torpedooffizier, Oberleutnant z. S. von Wegnern, der soeben mit bewunderungswürdiger Kaltblütigkeit Kurs und Fahrt auf dem Torpedozielapparat einstellt, und sehe durch den Backbordschschlitz. Zum Greifen nahe scheinen

1) Abkürzung für das in der Decke des Artillerie-Kommandostandes angebrachte Entfernungsmeßgerät: Basis-Gerät.

bei dem wundervollen klaren Wetter an Backbord querab auf parallelem Kurse die vier mächtigen feindlichen Panzerkreuzer „Prince of Royal“, „Tiger“, „New Zealand“, „Indefatigable“ (das Flaggschiff „Lion“ war durch Treffer ausgefallen), aus denen in schnellen, regelmäßigen Intervallen Wolken rotbraunen, vom Mündungsfeuer durchblitzten Rauches hervorbrechen, wenn sie ihre Salven auf uns losmachen.

Und dann dieses Pfeifen, Heulen und Wirbeln, wenn die Salven ankommen, und dies Klirren und Rasseln, wenn sie einschlagen: Es ist ja alles viel toller, als drunten in der Z-Station. Einzelne Explosionen rühren fraglos von Torpedotreffern her: es ist, als ob das Schiff auseinanderberste, der Kommandostand schwingt sichtbar hin und her. Die Zerstörer sind also auch schon an der Arbeit, nun ist bald Schluß. Ich sehe sie nicht, Rauch, Sprenggase und Feuer vor den Sehschlitzen und riesenhafte Wassersäulen verhindern jeden Ausblick, jede Orientierung. Wir bücken uns instinktiv unter die Sehschlitze; trotzdem ist der Luftdruck der draußen krepierenden Granaten so gewaltig, daß es mir bunt vor den Augen wird. Eine stärkere Feuerkonzentration, als die gegenwärtige, ist für den Feind wohl nicht möglich. Sie sind drüben wohl erbittert über den zähen Widerstand unseres Schiffes. Schuß auf Schuß gibt Turm „Allsen“; unsere anderen Geschütze sind wohl schon zum Schweigen gebracht oder ich kann ihr Feuer in diesem Höllenlärm nicht mehr ausmachen. Von Wegnern ist klar zum Torpedoschuß. Er ruft: „Los!“ durchs Sprachrohr nach dem Breitseitenraum. Der Raum ist verlassen oder die Verbindung unterbrochen; von Wegnern meldet dies kurz, die Hand an der Mütze, dem Kommandanten.

Ein Blick durch den hinteren Sehschlitz zeigt ein Bild unglaublicher Verwüstung: Ein einziger rauchender Trümmerhaufen, ein Gewirr von Stangen, zerbrochenen Trägern, aufgerollten Eisen- und Stahlplatten, über denen die Hälfte des vorderen Schornsteins liegt; dahinter eine Wand von Qualm, Dampf und Feuer. Wir machen noch etwa drei Seemeilen Fahrt und gieren langsam hin und her mit mäßiger Schlagseite nach Backbord.

Ich bin wieder im Artilleriestand. Hinter mir kommt der Navigationsoffizier, Korvettenkapitän Kirchner, sein Kopf ist mit einer blutgetränkten Binde verbunden, unter der hervor Blut über sein Gesicht rinnt. Er will offenbar den Kommandostand verlassen. Ich mache ihn auf die Gefahr aufmerksam und versuche, ihn zurückzuhalten. Er schüttelt den Kopf und sagt: „Ich halt's hier nicht länger aus, ich muß heraus.“ Mit diesen Worten verläßt er den Artilleriestand durch die halboffene Panzertür. Er hat kaum den Stand verlassen, als er auch schon verschwunden ist, fraglos im feindlichen Feuer gefallen oder über Bord gerissen.

Es mag jetzt etwa 12.45 Uhr nachmittags sein, als wir einen

Volltreffer auf die Panzerdecke bekommen, der Schmutz, Splitter und Gase durch die Sehslitze und das BG-Loch hereindringen läßt. Verschiedene sind durch Splitter schwer verletzt zusammengebrochen. Sie stöhnen und schreien anfänglich, bis sie schließlich ganz still sind. Mich hat der Luftdruck in die Ecke geworfen, einen Augenblick dreht sich alles um mich her, dann habe ich meine fünf Sinne wieder zusammen, richte mich auf und konstatiere, daß ich unverwundet bin. Krach — eine zweite kolossale Erschütterung, Volltreffer Kommandostand. Ich bin wieder zusammengebrochen, der ganze Stand ist von giftigen Gasen verpestet, so daß man die Hand nicht vor Augen sehen kann. Wimmern, Stöhnen, fluchen, ein Drängen nach Tür und BG-Loch; nur raus, lieber im feindlichen Feuer fallen, als in dem verpesteten Raum ersticken müssen. Ich presse Binde und Taschentuch vor Mund und Nase, taste mich nach der Tür, da strecken schon fünf bis sechs Menschen über den toten Fähnrich die Köpfe in die frische Luft. Ich halte den Atem an und dränge mit einer letzten verzweifelten Anstrengung mit zwei oder drei Leuten durch das BG-Loch, an dem der letzte Treffer die hindernden Eisenstäbe weggerissen hat. Ich bin draußen auf der Decke des Kommandostandes.

Es war höchste Zeit, daß ich heraus kam. Ich empfinde, trotz der Trostlosigkeit der ganzen Situation, die Wohltat, reine Luft zu atmen und mir den Wind um die Ohren blasen zu lassen. Aus dem verpesteten Artilleriestand bin ich ja glücklich heraus, aber hier außerhalb jedes Panzerschutzes regnet es Eisen und Stahl. Hui, wie das heult, zischt und prasselt. Die meisten von denen, die vor mir den Stand verlassen haben, sind so schnell als möglich vom Kommandostand in die Trümmerhaufen der Brücke gesprungen. Ich überlege eine Sekunde, wohin: Zurück ist unmöglich, aus dem BG-Loch brodelte der dicke grüngelbe Giftdampf. Also vorwärts, irgendwo unter Panzerschutz. Ich rufe den paar Mann, die neben mir stehen, zu, mir zu folgen, und dann springen wir an Steuerbord, vom Stand herunter, der fast unbeschädigt aus dem rauchenden Trümmerhaufen der Brücke ragt. Wie wir in dem feindlichen Granathagel durch dieses Gewirr von Stangen, Trägern, Blechen und Platten durchgekommen sind, vorbei an einem riesenhaften Loch, wo ehemals das Kartenhaus stand, ist mir heute ein Rätsel. Ich habe die Absicht, mit den paar Leuten, die noch bei mir sind, in Turm „Bauzen“ zu gehen. Im Herunterklettern von der Brücke nach dem Steuerbordseitendeck sehe ich, daß die Turmdecke von „Bauzen“ durch einen schweren Treffer durchschlagen ist, der im Innern des Turmes freipiert war. Aus dem zirka 2qm großen Loch quillen in dicken, trägen Schwaden die bekannten Giftdämpfe.

Über die Lotspier springe ich auf das wenig beschädigte Steuerbordseitendeck. Mehrere Tote und Verwundete, die sich hierher nach Feuerleer geschleppt haben, liegen an Deck zwischen Trümmern, die

irgendwo losgerissen und hier liegen geblieben sind. Etwa 15 bis 20 Leute, die meisten unverwundet, stehen teilnahmslos umher, einer unserer Fähnriche hat sich vollkommen ausgezogen und springt grade über Bord; er ist nicht wieder aufgetaucht. Ich will versuchen, mit den Leuten nach dem scheinbar weniger stark beschädigten Achterschiff durchzukommen. Ich klettere über den Steuerbordwellenbrecher und sehe dort einen Knäuel von etwa 20 Toten und Sterbenden, zur Unkenntlichkeit verstümmelt und verbrannt. Es ist ein Teil der unglücklichen Besatzung des Turmes „Bauzen“. Dahinter ein riesenhaftes Loch im Deck, aus dem Dampf, Rauch und Feuer quillt; ein Durchkommen ist hier unmöglich, ich bleibe, wo ich bin, entschlossen, an Deck das Ende, den Untergang, abzuwarten.

Nach dem in der Längsschiffrichtung recht achteraus ziehenden Qualm zu schließen, legen wir jetzt etwa Nordostkurs an. Das in Rauch und Flammen gehüllte, arg zerschossene Schiff macht noch etwas Fahrt und krängt stark nach Backbord. Noch ab und zu feuern einige unserer Rohre. Auch das feindliche Feuer ist schwächer geworden. Der Grund hierfür ist uns bald klar: zwei der feindlichen Panzerkreuzer ziehen sich eben mit höchster Fahrt in Kiellinie, in etwa 30—40 Hektometern Entfernung, quer vor unserm Bug vorbei, schwenken nach Backbord, parallel zu unserer Kursrichtung und nehmen mit ihren achteren Geschützen nunmehr auch wieder die Steuerbordseite des „Blücher“ unter Feuer. Mehrere der Leute, etwa 10 Mann, versuchen sofort, als sie das Mündungsfeuer und die braunen Rauchwolken der feindlichen Salven sehen, nach der Backbordseite durchzukommen. Ich rufe ihnen zu, daß auch von Backbord geschossen wird und das Schiff voraussichtlich nach Backbord kentern wird. Sie lassen sich nicht zurückhalten und klettern so schnell wie möglich an den zertrümmerten Aufbauten und Turm „Bauzen“ hoch. Rumms — schlagen die Salven ein: Ein Hagel von Granatsplittern, abgerissenen Eisen- und Holzteilen schlägt mehrere Leute tot, verletzt verschiedene, die in meiner Nähe stehen. Nur noch wenige Salven sind es, die über den unglücklichen „Blücher“ wegfegen, dann stellt der Feind das Feuer ein. Unsere Kanonen, von denen verschiedene mit abgeschossenen Mündungen in die Luft starren, sind nach dreistündiger Schlacht endgültig zum Schweigen gebracht.

Es ist wie ein Wunder: ich bin, außer einigen kleinen Hautabschürfungen, unverletzt. Aber, wie sehen wir, die wir noch auf den Beinen stehen, aus. Die Uniformen zerfetzt und durchlöchert, die Gesichter und die nackten Arme und Oberkörper der Leute schwarz vom Pulverrauch oder gelb von den giftigen Sprenggasen. Wo man hinsieht: Trümmer des Schiffes und seiner Besatzung. Die unnatürliche plötzliche Stille nach dem dreistündigen wüsten Toben wirkt grenzenlos niederziehend.

Es kann nur noch kurze Zeit dauern, bis das Schiff kentert,

die Schlagsseite nach Backbord wird stärker. Ich stehe mit einigen Leuten in der Steuerbord I. 15-cm-Batteriepforte zwischen Torpedoschutznetz und Bordwand. Ich bin außerordentlich niedergeschlagen über das unglückliche Schicksal unseres braven Schiffes und seiner braven Besatzung.

Die Schiffsglocke wird angeschlagen und ruft: „Alle Mann an Deck.“ Hier und dort springen schon Leute, mit Kork- und Gummischwimmwesten versehen, über Bord. Plötzlich fällt aus einem unserer achteren Türme ein letzter Schuß.<sup>1)</sup> Einen Augenblick später beginnt noch einmal eine furchtbare Mekelei in dem wieder einsetzenden feindlichen Feuer. Ganze Gruppen der überlebenden Besatzung, deren größter Teil schon an Deck gekommen ist, werden von den Salven ungerissen oder über Bord gefegt. Nach oberflächlicher Schätzung sind in diesen letzten feindlichen Salven wohl allein 200 Mann gefallen. Eine schwere Granate schlägt etwa 15 m von mir entfernt in Höhe der Wasserlinie in den Bunker: eine enorme, mit Kohlenstücken untermischte, dunkle Wassersäule und dann prasselt ein Hagel von Kohlenbrocken, Negteilen, Eisenfetzen und Wasser auf uns herunter. Ich spüre einen starken, aber schmerzlosen Stoß auf dem linken Unterarm, achte aber weiter nicht darauf. Rechts und links von mir sind mehrere Leute schwer verletzt zusammengebrochen.

Die Schlagsseite des Schiffes hat sich weiter vergrößert. Ich will mir die Stiefel ausziehen, wobei mir die linke Hand versagt. Ich lege mein Jackett ab und sehe dabei, daß der linke Ärmel meines Oberhemdes zerrissen und rot von Blut ist. Dicht unterhalb vom Ellenbogen ist eine stark blutende und regelmäßige Wunde. Zuguterletzt habe ich also doch noch etwas abbekommen.

Von der Schanze und dem Mitteldeck, wo sich der Rest der Besatzung versammelt hat, tönen Hurruufe zu uns herüber. Auch wir paar Überlebenden hier auf dem Steuerbord vorderen Seitendecks, die wir vom Achterschiff getrennt sind, bringen noch drei Hurras auf unser braves Schiff aus, dann springen die meisten meiner Leute, alle mit Schwimmwesten versehen, über Bord. Auch ich bin entschlossen, das Kentern nicht abzuwarten, womit bei dem stark nach Backbord krängenden Schiff jeden Augenblick zu rechnen ist. Es scheint mir unmöglich, mit nur einem gebrauchsfähigen Arm von dem kenternenden Schiff freizukommen. Ich kann hier nichts mehr helfen: Die Verwundeten, die in erreichbarer Nähe liegen, sind mit Schwimmwesten versehen und liegen frei von Trümmern an Deck, um beim Untergang des Schiffes nirgends hängen zu bleiben.

<sup>1)</sup> Dieser letzte ungezielte Schuß fiel versehentlich aus einem demolierten Rohr vom Turm „Düppel“.

Es ist gegen 1 Uhr — ein weiteres starkes Krängen nach Backbord: Ich springe über Bord.

Noch kurze Minuten bleibt „Blücher“, der keine Fahrt mehr durchs Wasser macht, schwimmend, und während ich durch Wind und Dünung langsam achteraus getrieben werde, präge ich mir das Bild des braven Schiffes nochmals so recht ins Gedächtnis: Die Brücke ist ein einziger Trümmerhaufen, aus dem der Kommandostand ragt. Der Dreibeinmast steht, Stänge und Signalspiere sind weggeschossen, der gepanzerte Beobachtungsstand ist im oberen Teil auseinandergerissen. Achterer Schornstein und Großtopp sind wie Siebe durchlöchert, aber stehen. Die Flagge weht an der Gaffel. Der vordere Schornstein ist in halber Höhe zusammengebrochen und hängt über die Trümmer der Backbordbrücke. Vom Mitteldeck, das offenbar total zusammengeschossen ist, ist vor Rauch und Dampf nichts zu sehen, aber das unaufhörliche starke Geräusch abblasenden Dampfes ist zu hören. Das Achterschiff, besonders die Schanze, scheint weniger beschädigt. Ein Treffer in die Kajüte hat das Steuerbord VII. und VIII. 8,8-cm-Geschütz demonstriert. Die beiden Kanonen hängen weit aus den zerschossenen Pforten.

Überall springen Leute über Bord mit Korkgürteln, aufgebläsen Gummischwimmwesten und Hängematten. Viele stehen auf den Netzspieren, im Begriff, zu springen.

Als ich etwa 10 m an Heck vorbei bin — ich lasse dabei das Schiff nicht aus den Augen — kentert plötzlich „Blücher“ nach Backbord, unheimlich schnell mit wehender Flagge ein Donnergepolter —, der rote Boden des Schiffes, über den viele Menschen wie auf einer rollenden Kugel laufen, die Schrauben, der Schlingerspiel tauchen auf und dann verschwindet alles unter Zischen und Rauschen in Schaum und Wasserstrudel.

„Blücher“ sank 1.07 Uhr in  $54^{\circ}20'$  nördlicher Breite und  $5^{\circ}35'$  östlicher Länge.

Noch ungefähr eine halbe Stunde lang gelingt es mir, mich, zusammen mit Fährrich z. S. Räuber, flach auf der Kajüstreppe liegend, in der groben Dünung über Wasser zu halten. Häufig genug bringt allerdings die Dünung unsere Treppe zum Kentern und dann ist es eine mühselige, anstrengende Arbeit, wieder herauf zu kommen, genau gleichzeitig, weil sich die Treppe sonst auf- und niederstellte. Wir haben dabei viel Wasser geschluckt. Räuber ist schließlich blau im Gesicht von der Kälte, mir selbst sind Beine und Hände wie abgestorben, steif und gefühllos. Durch Kälte, Anstrengungen und Blutverlust bin ich so matt, daß ich loslasse. Kurz darauf habe ich das Bewußtsein verloren und als ich fünf Stunden später in dem Raum unter der Back eines schwerstampfenden Zerstörers wieder zu mir komme, bieten mir englische Seeleute freund-

lich grinsend Zigaretten und heißen Kaffee an, was ich dankend annehme.

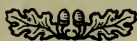
Ich bin als Kriegsgefangener auf dem englischen Zerstörer „Goshawk“.

Ich kann nicht schließen, ohne noch mit ein paar Worten meines unvergesslichen Kommandanten, Fregattenkapitän Erdmann, und seines Adjutanten, Oberleutnant z. S. v. Schönermarck, zu gedenken.

„Goshawk“ hatte beide und außer mir und Räuber noch zirka 30—40 Mann gerettet. Im übrigen waren von dem englischen Kreuzer „Arethusa“ und sechs Zerstörern zirka 250 Mann aufgenommen worden, darunter zirka 40 Leichtverwundete. Annähernd alle Schwerverwundeten des Schiffes, bis auf zwei oder drei, waren ertrunken. Von den 29 Offizieren, 15 Fähnrichen und zirka 1100 Mann waren 21 Offiziere, 8 Fähnriche und zirka 900 Mann gefallen. Zwei weitere Offiziere, der Kommandant und sein Adjutant, starben nach kurzer Zeit an den erhaltenen Verletzungen und den Folgen der Schlacht im Militärhospital in Edinburgh-Castle.

Ich bin dem Schicksal dankbar, daß meine leichte Verwundung es mir erlaubte, die wenigen Wochen bis zum Tode von Kapitän Erdmann noch mit ihm zusammen zu sein, dasselbe Zimmer mit ihm teilen zu dürfen. Es war ein für die außerordentliche Beliebtheit unseres Kommandanten bezeichnender und zugleich rührender Anblick, wenn sich in den ersten 14 Tagen vor dem verhängnisvollen Ausbrechen der Lungenentzündung unsere Verwundeten, wenn sie nur irgend aus den Betten hoch konnten, an der verschlossenen Glastür des Krankensaales drängten, um ihren hochverehrten Kommandanten bei seinem kurzen Morgenspaziergang im Korridor des Hospitals zu sehen.

Das Bild als Mensch, das ich mir von Kapitän Erdmann in den letzten drei Wochen seines Lebens einprägte, als er die trennenden Schranken zwischen Vorgesetztem und Untergebenem fallen ließ, ist verehrungswürdig genug, um es nie zu vergessen. Und doch habe ich lebhafter das Bild des tapferen Kommandanten S. M. S. „Blücher“ vor Augen, wie er eine Viertelstunde vor dem Untergang seines Schiffes von dem von Granaten aller Kaliber überschütteten, in Flammen und Rauch gehüllten Kommandostrand mit unerschütterlicher Ruhe sein zerschossenes braves Schiff, aus dessen Trümmern die letzten Salven trachen, im ehrenvollsten Endkampfe führt.



## Osterreichische Kreuzer in der Otrantostraße.

Don Kontreadmiral E. Heyßler,  
damals Kommandant des Kreuzers „Helgoland“.

Es war im April 1917, als mich die freudige Nachricht traf, daß ich zum Kommandanten unseres kleinen Kreuzers „Helgoland“ und der I. Torpedoflottille ernannt sei. Meine bisherige Tätigkeit als Stabschef der Kreuzerflottille hatte mir mehr angestrengte, wenn auch interessante Arbeit als seemannische Freude gebracht.

S. M. S. „Helgoland“ und ihre Schwesterschiffe „Novara“ und „Saida“ waren unsere schnellsten, erst während des Krieges fertiggestellte Kreuzer von 3500 t, mit Panzerdeck und leichtem Seitenpanzer, 9–10,5-cm-Geschützen L 50 und einer Geschwindigkeit von 27 Knoten, die sich bei „Helgoland“ und „Novara“ auf 28–29 steigern ließ, während „Saida“ etwas langsamer war.

Meine Freude über das Kommando wurde noch gehoben durch die mir bekannte Absicht nach Fertigstellung des Schiffes einen Vorstoß gegen die feindliche U-Bootsperre in der Enge von Otranto zu unternehmen.

Der Feind, dem der U-Bootskrieg die Kehle einzuschnüren begann, hatte alles daran gesetzt, den auf die österreichischen Häfen basierten, größtenteils deutschen U-Booten den Ausgang aus der Adria zu sperren.

Namentlich war es eine ganze Flotte bewaffneter englischer Fischdampfer, welche 400–600 m lange, bis 50 m unter Wasser reichende Drahtnetze schleppten, die den U-Booten gefährlich wurden. Versuche mit Torpedobooten gegen die Sperre vorzugehen, hatten nur wenig Erfolg gehabt, weil der Feind über an Zahl und Stärke weit überlegene Flottillen verfügte. Es mußte zu kräftigeren Mitteln gegriffen werden.

Endlich war die Überholung und die anschließenden Probefahrten beendet und am 12. Mai konnte ich nach dem Golf von Cattaro abgehen, wo „Novara“ und „Saida“ schon bereitlagen.

Auf dem Weg begegneten wir dem deutschen U 34, Kapitänlieutenant v. Arnauld de la Perrière, der eben von einer seiner berühmter gewordenen Kreuzfahrten im Mittelmeer heimkehrte. Die gegenseitigen Hurrarufe stimmten mich um so freudiger, als ich hoffte, den tapferen deutschen U-Bootsoffizieren ihre Aufgabe bald etwas erleichtern zu können.



Es folgte ein Tag des Kohlens und ein Rast- und Reinigungs- tag, die auch zur Besprechung der Kommandanten und zur Befehls- ausgabe dienten.

Am 14. Mai, nach Einbruch der Dunkelheit, liefen die drei Kreuzer aus. Das Kommando führte der Kommandant S. M. S. „Novara“, Linienschiffskapitän v. Horthy, einer meiner besten Freunde, jetzt Reichsverweser in Ungarn, der mit seinem Kreuzer schon manchen Strauß ausgefochten hatte.

Es war ein Vergnügen, wie die alterprobte Bemannung auf das elektrische Glockensignal an die Gefechtsposten lief, die Freude wieder etwas zu erleben, stand auf allen Gesichtern. Wie fern standen wir damals vom Zerfalle Österreich-Ungarns, wie eng ver- bunden, von gemeinsamer Kampfesfreude erfüllt, standen damals noch alle an Bord vermischten Nationalitäten.

Einige österreichische und ein deutsches U-Boot waren auf Wartestellung vor Brindisi und Valona beordert, wo wir feindliche Kräfte wußten, die sicher zu unserer Verfolgung herauskommen würden.

Zwei Zerstörer, „Csepel“ und „Balaton“, unter Kommando des Korvettenkapitäns Prinz Liechtenstein, liefen gleichzeitig mit uns an die albanische Küste aus, um womöglich zum Angriff auf feind- liche Transporte zu gelangen.

Wir hatten die Großmasten unserer Kreuzer ausgehoben und durch kurze Pfahlmasten ersetzt, wodurch die Schiffe die Silhouette feindlicher Zerstörertypen erhielten und bei Nacht oder in großer Ferne als solche erscheinen sollten. Hierauf bauend, wollten wir zuerst die feindliche Sperrlinie unerkannt durchbrechen, um sodann bei Schußlicht um so überraschender von Süden anzugreifen.

In ungestörter Fahrt mit 22 Knoten ging es Mitte Adria hin- unter. Einem feindlichen U-Boot, dessen ständige Wartestellung wir kannten, wichen wir sorgfältig aus. Bei ruhiger, klarer Nacht sah man die Scheinwerfer bei Brindisi und Valona von Zeit zu Zeit spielen.

Vor Erreichung der Otrantostraße trennten sich die drei Kreuzer, um an verschiedenen Punkten auf die Sperrlinie zu treffen. „Novara“ fuhr im Osten gegen die Nordspitze von Korfu, „Saida“ hielt die Mitte, während „Helgoland“ in minensichere Entfernung von der italienischen Küste ging.

Da richtig! Knapp vor 4 Uhr früh kamen an Backbord vorn undeutliche Objekte in Sicht, die wir bald als vor ihren Netzen liegende Fischdampfer erkannten. Es waren ihrer drei, einer blinkte uns schläfrig mit einer Laterne an, uns wohl für einen englischen Zerstörer auf seiner Runde haltend. Ohne Alarm ließ er uns passieren.

Um diese Zeit meldete „Csepel“ mit Funkpruch, daß er einen italienischen Zerstörer südlich Valona in Brand geschossen und zwei

feindliche Transporter zerstört habe. So sehr uns Liechtensteins Erfolg freute, wußten wir doch, daß der Alarm gegeben sein mußte und wir wohl die in Brindisi und Valona bereitliegenden überlegenen feindlichen Kräfte früher auf dem Hals haben würden, als wir wünschten.

Mit aller Kraft ging es nun dem Kap Leuca zu, denn ich hoffte im stillen, vielleicht einen bei Morgengrauen aus dem Golf von Tarent kommenden Transport abzufangen. Leider erfüllte sich diese Hoffnung nicht, das Kap umfahrend, war weit und breit nichts in Sicht.

Jetzt aber bligten Schüsse und stiegen Alarmraketen im Osten in Richtung der Nordspitze von Korfu; „Novara“ und „Saida“ hatten die Arbeit begonnen, es war höchste Zeit auch an meinem Ende nach dem Rechten zu sehen. Also alle Kraft wieder nordwärts gegen das Westende der Sperre, wo bereits eine Anzahl Fischdampfer eilig dem schützenden Hafen von Otranto zustrebten.

Kurz vor 5 Uhr wurde das Feuer auf den westlichsten Flügelmann der Fischdampferlinie eröffnet. Mit drei Lagen war er erledigt. Kesselplosion und sichtbares Sinken. Eile tat not, um ganze Arbeit zu tun, ohne von allzu überlegenen Kräften abgeschnitten zu werden.

Innerhalb einer Viertelstunde wurden weitere fünf Fischdampfer brennend und in sinkendem Zustand hinter uns gelassen. Von den ersten zwei Dampfern waren die Besannungen noch an Bord geblieben, die anderen hatten sich in die Boote geflüchtet. Beim sechsten Dampfer war die Besannung bereits im längsentsetzten Boot bis auf einen Tapferen, der am Buggeschütz stehend auf unsere Brücke zielte, um uns aus nächster Nähe noch einige Schüsse zu versetzen. So leid es mir tat — schnell eine Lage — und Dampfer und Besannung flogen in die Luft.

Weiter östlich noch zwei Dampfer, welche ein erfolgloses Feuer auf uns richteten. Es bedurfte vorsichtigen Manövers, um in ihre Nähe zu gelangen, da die See mit den langen, von den Engländern geschleppten Netzen bedeckt war. Jedoch auch den siebenten und achten Dampfer erreichte das Schicksal. Einer explodierte so nahe bei uns, daß seine Trümmer uns an Deck fielen.

Die Besannung des vorletzten Fischdampfers, deren Boot gekentert war, schwamm hilferufend im Wasser. Trotz der gebotenen Eile konnte ich die armen Teufel, die wacker ihre Pflicht zwar gegen uns erfüllt hatten, nicht ertrinken lassen. Ein Boot wurde gestrichen und die Ertrinkenden, größtenteils Nichtschwimmer, gerettet.

Die Leute des letzten Dampfers hatten sich in ihrem Boot hinter die treibenden, von Lederschwimmern und Glasfugeln getragenen Netze geflüchtet, um der Gefangennahme zu entgehen. Ich mußte mit Steuer und Maschinen heranmanövrieren, um sie zu fangen.

„Saida“ hatte ihre Arbeit getan und strebte dem Vereinigungspunkte zu, „Novara“ war im Osten bereits in voller Fahrt nach Norden in Sicht, hohe Wasserfäulen von feindlichen Fliegerbomben begleiteten sie.

Rückblickend waren von acht beschossenen Dampfern fünf bereits gesunken, ein sechster sank noch in unserer Sicht, zwei schwammen noch brennend, einer mit dem Heck schon unter Wasser.

„Saida“ hatte zwei Dampfer erledigt, zwei weitere waren so weit südlich in Sicht, daß es wohl eine Stunde gebraucht hätte, um auch sie zu versenken. Was weiter östlich vorgegangen war, konnte ich nicht überblicken. Später erfuhr ich, daß „Novara“ zehn Dampfer vernichtet hatte.

Um 7 Uhr früh waren die drei Kreuzer in voller Fahrt gegen den Golf von Cattaro vereinigt, von dort noch etwa 150 Seemeilen entfernt.

Steuerbord vorn, unter der albanischen Küste, war Rauch in Sicht, aus welchem sich bald vier größere Zerstörer, scheinbar Franzosen, abhoben. Sie hielten Jagdkurs auf uns und drehten dann, uns nach unserer neuen Bemastung wohl für ihresgleichen haltend, zum Feuergefecht auf. Nach einigen Tagen unsererseits wurden sie ihres Irrtums gewahr, drehten ab und folgten uns in respektvoller Entfernung im Kielwasser. Ihr Feuer war schlecht gezielt und ungefährlich gewesen. Jedenfalls aber hielten sie nun den Feind über unsere Position ständig im Laufenden, denn sie funkten eifrig. —

Durch Funktspruch unserer aufklärenden Flieger und der Küstenstationen wußten wir, daß sich bereits feindliche Kräfte zwischen uns und unserer Basis sammelten, auch ein feindliches U-Boot wurde gemeldet.

Zwei italienische Flieger griffen uns mit Bomben an, deren eine etwa 10 m vom Heck der „Helgoland“ aufschlug, wie sich später herausstellte, einige Nieten des Steuerblattes lockernd.

Indessen traf von „Csepel“ und „Balaton“ die Funkenmeldung ein, daß sie von zwei Kreuzern und mehreren Zerstörern gejagt, den von uns besetzten und mit einigen Küstenbatterien versehenen Hafen von Durazzo ansteuerten. Sie liefen dann unbelästigt längs der Küste nach dem Golf von Cattaro ein.

Bald kam neuerlich Rauch Steuerbord vorn in Sicht, der sich kurz darauf als von den gemeldeten feindlichen Kreuzern stammend, zeigte.

Es waren die englischen Städtekreuzer „Dartmouth“ (5250 t, acht Stück 15,2-cm-Geschütze) und „Bristol“ (4800 t, zwei Stück 15,2-cm- und 10 Stück 10,2-cm-Geschütze), ferner ein Schiff, welches wir für den italienischen Kreuzer „Quarto“ hielten, das sich aber nach späteren Nachrichten als ein großer mit 12-cm-Geschützen bestückter Zerstörer eines neuen Typs herausstellte. Sie waren vor einer Anzahl kleinerer Zerstörer begleitet.

Die feindliche Übermacht war, was die Artillerie betrifft, wohl auf mehr als das Doppelte zu schätzen, auch war das Eintreffen weiterer feindlicher Kreuzer, die wir in Brindisi wußten, jeden Augenblick zu gewärtigen.

Wie ich es voraussetzte, hielt unser Führerschiff geraden Kurs, um den Kampf aufzunehmen und durchzubringen.

Auf das Eintreffen eigener Verstärkungen aus dem Golf von Cattaro, wo noch der große Kreuzer „St. Georg“ und die V. Panzerdivision (Küstenverteidiger Typ „Monarch“) lagen, war vor Mittag nicht zu rechnen, auch wenn wir geraden Kurs auf ihre Anmarschrichtung hielten.

Die feindlichen Kreuzer schienen uns zuerst auf ihre Mitte nehmen zu wollen, als wir aber gerade auf sie losfuhren, besannen sie sich eines besseren und drehten zum Parallelgefecht auf unserer Steuerbordseite auf. Um 9.28 Uhr blühten hüben und drüben die ersten Lagen auf 8000 m Entfernung auf.

Wohl hatten wir verschiedene Gefechte und Beschießungen mitgemacht, nun aber war es das erstmal ein regelrechter „vorschriftsmäßiger“ Artilleriekampf auf gleichen Kursen. Unwillkürlich mußte man an die vielen Schußbeobachtungen beim Scheibenschießen denken, die jeder von uns so oft mitgemacht hatte und wie viel spannender es ist, wenn man selbst die Scheibe ist und nun nach der drüben aufblühenden Lage das Eintreffen der Aufschläge abwartet.

In Anbetracht der schwachen Kaliber unserer Geschütze hatten wir verabredet, im Falle eines Gefechtes mit stärkeren Gegnern zu versuchen, mit unseren Nebelapparaten einen Nebelstreifen zu ziehen, hinter diesem den Durchbruch des Gegners abzuwarten, und auf diese Art auf die für unsere Kaliber günstigere nächste Entfernung zu kämpfen und vielleicht unsere sehr starke Torpedoarmierung zur Verwendung zu bringen. Nun ließen „Novara“ und „Saida“ ihre Nebelapparate spielen, aber leider mißglückte der Versuch. Eine eben auffpringende frische Brise bedeckte die See mit kurzen Schaumkämmen und als wir nach Backbord wendeten, trieb die Nebelwand über uns, so daß wir selbst im dichten Nebel fuhren. Beinahe wäre es zu einem ersten Zusammenstoß gekommen. Ohne sie zu sehen, hatte ich im Nebel die vor mir fahrende „Saida“ überholt und hatte plötzlich die in Backbordwendung begriffene „Novara“ vor dem Bug. Sofortige richtige Steuerbewegung beider Schiffe vermied die Gefahr, dabei aber kam die jetzt hinter mir fahrende „Saida“ auf Haaresbreite von mir frei.

Aus dem Nebel herausfahrend sahen wir Steuerbord die Engländer und den großen Zerstörer auf 5000 m genähert. Soweit wenigstens war der Zweck erreicht, die Gefechtsentfernung zu verringern. Backbord von uns aber waren die früher in unserem Kielwasser fahrenden französischen Zerstörer aufgekommen und

sickten sich zum Torpedoangriff an, der nur durch sofort einsetzendes heftiges Feuer abgewehrt werden konnte.

Nun trat wohl der Höhepunkt des Gefechtes ein. Nach beiden Seiten feuernd und mit hoher Fahrt manövrierend, nahmen unsere Kreuzer wieder Formation und Kurs auf. „Helgoland“ war jetzt auf den zweiten Posten unserer Linie gelangt und behielt diesen bei. Im übrigen wurden trotz des heftigen Feuers in dieser Gefechtsperiode wenig Treffer erzielt, weil beide Teile manövierten.

Im engen Kommandoturm an Steuer und Maschinentelegraph gefesselt, die ich bei der hohen Fahrt im engen Verbande nicht außer acht lassen durfte, blieb mir zu weiterer Beobachtung der Lage nicht viel Zeit. Rechts und links von mir orgelten die Befehlsübermittler an den Artillerietelegraphen die fortwährenden Entfernungs-, Seitenrichtungs- und Feuerbefehle des Artillerieoffiziers, der von der oberen Brücke das Feuer leitete, zu den Geschützen. Zeitweise war man von Spritzwasser der kurzen, steilen See, welches durch die Schiffschlitze in den Turm drang, übergossen. Eine mündliche Verständigung war nur möglich, wenn man jemandem ins Ohr schrie; der Höllenlärm der Geschütze machte einen so taub, daß auch die Telephone kaum verständlich waren; so wurden die meisten Meldungen und Befehle durch Läufer schriftlich überbracht. Jetzt riß auch noch ein Geschosssplitter die Leitung der Sirene ab, die zu heulen begann, und es dauerte ein paar Minuten bis sie abgestellt werden konnte.

Die Funkenstation arbeitete dabei tadellos und trotz aller Störungsversuche durch den Feind drang jede gegebene oder aufgenommene Meldung durch.

Nur von Zeit zu Zeit konnte ich durch die offene Tür des Turmes auf Deck treten, um besseren Überblick zu erlangen.

Unsere Flagge wurde vom Vortopp heruntergeschossen und Steuergast Riemerbauer enterte mit einer um den Leib geschlungenen neuen Flagge auf, um sie anzuschlagen.

Wesentliche Havarien oder Verluste hatten wir bis jetzt nicht, obwohl die Geschossaufschläge dicht um das Schiff lagen, dieses oft mit Wasser überschüttend. Nur zahlreiche Sprengstücke der im Wasser explodierenden Granaten segten über Deck und durchsiebten Kamine und Windfänge.

Um 9.45 Uhr war beiderseits die Linie wieder hergestellt, wieder entwickelte sich ein „vorschriftsmäßiger“ Feuerkampf auf gleichgerichteten Kursen bei langsam zunehmender Entfernung, da wir von unserem Kurse nicht mehr abwichen und die Engländer ihre vorliche Stellung benutzten, um die für ihre Kaliber vorteilhaftere größere Distanz anzustreben.

Unser Feuer schien mir recht gut zu liegen. Wenn wir gut eingeschossen waren, machten die Engländer leichte Wendungen,

um aus dem Trefferbild herauszufahren. Dadurch sackten sie allmählich auf gleiche Höhe mit uns zurück.

Das gegnerische Feuer war gut geleitet und die Lagenauflschläge lagen tadellos beisammen. Doch schienen ihre Geschosse sehr steil anzukommen, denn oft hatten wir Aufschläge leeseits so nahe unter Bord, daß es rätselhaft erschien, wie Geschosse dorthin kommen konnten, ohne das Schiff zu treffen.

Sehr auffallend waren die verschiedenen Gattungen der vom Feinde verfeuerten Granaten. Die einen mit dunkelgrauem schwerem Rauch, die anderen mit giftgrüner Gasentwicklung, beide am Wasser krepierend, was uns übrigens manchen Prelltreffer ersparte. Die grünen waren wohl Lydditgranaten.

Eine 15-cm-Granate explodierte unter dem Vordeck, tötete einen Mann und verursachte einen kleinen, schnell gelöschten Brand. Als ich eben wieder aus dem Turm trat, wurde ich durch einen grellen Aufschlag, etwa 5 m von mir, geblendet. Diese auf Deck einschlagende Granate, eine „grüne“, verbreitete einen widerlichen Geruch, setzte die Besatzung des Geschüzes II außer Gefecht und schien das Deck mit einer hellausflodernden Flüssigkeit zu übergießen, etwa als wenn man Benzin ausschüttete. Inmitten dieser Feuersäule lag ein Haufen 10-cm-Patronen des Geschüzes II, deren Explosion unvermeidlich schien. Da sprangen Linienschiffsleutnants v. Dietrichs und Fritsch und der an beiden Beinen verwundete Seeaspirant v. Winterhalder ins Feuer und stießen die Patronen mit kräftigen Fußstößen heraus, eine tapfere Tat, die großes Unheil vermied.

Schwerer als uns erging es der vor uns fahrenden „Novara“, die mir als Vordermann stets vor den Augen lag. Sie war von Aufschlägen umgeben, zahlreiche Treffer, Explosionen und kleine Brände waren auf ihr sichtbar, ein Mann wurde über Bord geschossen, der Erste Offizier, Korvettenkapitän v. Szubarits, von einem Volltreffer zerrissen, der Kommandant von Horthy verwundet, so daß der Artillerieoffizier das Kommando übernehmen mußte. Um „Novara“ zu entlasten, ließ ich unser Feuer ebenfalls auf das feindliche Führerschiff, „Dartmouth“, den weitaus stärksten Gegner, richten.

Obwohl wir unsere Fahrt schon auf 25 Knoten gemindert hatten, blieb „Saida“ langsam zurück und veranlaßte uns noch langsamer zu fahren.

Da signalisierte mir „Novara“, daß sie einen Schuß in der Maschine habe und nicht mehr lange fahren könne. Es war die Kesselspeisung so durchschossen, daß das Wasser in den Kesseln langsam sank.

Gleichzeitig langte eine Funkdepesche ein, daß der Panzerkreuzer „St. Georg“ und S. M. S. „Budapest“ von Cattaro zur Unterstützung ausgelaufen seien. Sie mußten aber noch mindestens 50 Seemeilen von uns ab sein und angesichts der Maschinenhavarie

auf „Novara“ und der jeden Augenblick zu erwartenden feindlichen Verstärkung aus Brindisi konnte die Lage kritisch werden.

Eigene Flugzeuge waren indessen auf dem Kampfplatz erschienen und belästigten den Feind mit Bomben und Maschinengewehren, auch schien mir das feindliche Feuer schwächer zu werden und der Feind vergrößerte noch immer die Entfernung, die jetzt schon über 9000 m betrug.

Plötzlich, wir trauten kaum unseren Augen, wendete der Feind im Gegenmarsch nach außen auf Gegenkurs und stellte Feuer ein. Er war bald außer Schußweite unserer Geschütze. Erklären konnten wir es uns nicht. Hatte er genug oder hatte er seine Munition verschossen? Gerade im Augenblick, als er es hätte zur Entscheidung bringen müssen, brach er das Gefecht ab.

Denn jetzt stoppte „Novara“ ohne vorheriges Signal plötzlich vollkommen, so daß ich überschießend an ihr vorbeisauerte. Horthy saß verwundet unter der Brücke in merkwürdigem Aufzug. Die Hosen waren ihm bis zu den Knien verbrannt, so daß er wie in Schwimmhosen erschien. Die Beine hatte er voll Splitter. Mit brausendem Hurra begrüßten sich die geschwärzten Bemannungen der beiden Schiffe.

„Saida“ hatte bei „Novara“ gestoppt und ihr Kommandant, Linienchefkapitän v. Purschka, schickte sich an, das bewegungslose Führerschiff in Schlepp zu nehmen.

Indessen war das Gefecht noch nicht zu Ende. Der Feind zog sich außer Schußbereich südlich, um uns herum, der vermeintliche „Quarto“ brach aus der Linie und machte heftig feuernd einen Einzelangriff, zog sich aber nach einigen Tagen von uns zurück. Vielleicht versuchte er einen Torpedoangriff.

Nun kam im Südwest starker Rauch in Sicht, anscheinend von italienischen Verstärkungen aus Brindisi, die auch bald in Sicht kamen und sich mit unseren früheren Gegnern vereinigten. Es schienen mehrere Kreuzer und Torpedoeinheiten zu sein, ein Kreuzer des Typs „Uino Birio“ war deutlich erkennbar. Sie schienen sich neu zu formieren und zum Angriff heranzukommen.

„Saida“ und „Novara“ waren im Schlepptmanöver begriffen, ich legte mich zwischen sie und den Feind, um dem neuen Angriff entgegenzutreten und das Feuer von den manövrierenden Schiffen abzuziehen.

Aber auch im Norden kam jetzt Rauch in Sicht, jedenfalls vom braven „St. Georg“, der, zwar ein älteres Schiff, immerhin noch seine 19 Knoten laufen und mit seiner schweren Artillerie ausschlaggebend sein konnte.

Hätte der Feind gewollt, er hätte noch immer Zeit gehabt, uns vor „St. Georgs“ Eintreffen zu erledigen. Er schien dies auch zu begreifen, brachte aber nicht die nötige Entschlossenheit auf. Jetzt kamen sie in Frontlinie mit hoher weißer Bugwelle, die sich von

der blauen, inzwischen wieder ganz beruhigten See abhob, herangebraust.

Ein Zerstörer prellte einzeln zum Torpedoangriff vor, drehte aber in unserem sofort einsetzenden Feuer ab.

Auf 8800 m wendeten die feindlichen Schiffe gleichzeitig uns die Breitseiten zudrehend; „Helgoland“ und so gut sie es konnten, die im Schlepmanöver begriffenen Schiffe eröffneten das Feuer und ich erwartete nun ein überwältigendes Feuer des Feindes. Aber wieder geschah das Unerwartete. Etwa 20 wirkungslose Schüsse gab die feindliche Linie ab, dann wendeten sie gegen Südwest und waren bald in Rauch und Dunst in der Richtung Brindisi verschwunden. Der Feind hatte den Kampfplatz geräumt.

Laut englischen Zeitungsnachrichten hatte das Kommando beim Feinde ein auf „Dartmouth“ eingeschiffter italienischer Admiral.

Indessen war „St. Georg“ deutlich in Sicht, und „Budapest“ erschien am Horizont, begleitet von Torpedobooten und Fliegern.

Der auf „St. Georg“ eingeschiffte Kontreadmiral v. Hansa übernahm das Kommando, das Schlepmanöver war beendet; ich wurde mit „Helgoland“ als Führerschiff bestimmt, dann folgte der Schlepzug, zuletzt die schweren Schiffe und so ging es, gesichert von Torpedobooten und Flugzeugen gegen die Einfahrt von Cattaro, wo wir um 6.40 Uhr abends ankerten, mit Hurrarufen von den Forts, Schiffen und den deutschen U-Booten begrüßt.

20 feindliche Netzdampfer waren teils vernichtet, teils unbrauchbar gemacht, zwei Transporter und ein Zerstörer in Brand geschossen, abends brachte noch der deutsche Oberleutnant z. S. Feldkirchner die Meldung, daß er „Dartmouth“ vor dem Einlaufen in Brindisi mit seinem U-Boot einen Torpedotreffer beigebracht habe.

Unsere eigenen Verluste waren verhältnismäßig gering, 17 Tote und 54 Verwundete, davon die Mehrzahl auf „Novara“. Die eigenen Schiffe waren bis auf „Novara“ nur wenig havariert, und auch „Novara“ war in zehn Tagen wieder gefechtsfähig.

Die englischen Gefangenen hatten mit geteilten Gefühlen den Gefechtslärm unter Deck mitgemacht. Auf einem Schiff hatten sie die schweren Stunden durch Singen von Hymnen verbracht. Bei der Ausschiffung kamen die zwei ältesten Kapitäne zu mir, um sich für die Errettung zu bedanken und mir ihre „Anerkennung“ für die Manöver zwischen ihren Netzen auszudrücken. Die einfachen Fischerleute meinten es gut und es ist ein Zeichen, wie wenig der im Hinterland angefachte Haß bei jenen zu spüren war, die sich an der Front gegenüberstanden.

Die Folge des Unternehmens war, daß viele Monate die Otrantodurchfahrt den U-Booten keine große Schwierigkeit mehr bot, bis gegen Ende des Krieges der Feind neue Mittel erdachte, die übrigens größtenteils nicht mehr zur Ausführung kamen.



## Schickjal eines deutschen Dampfers während der Kriegszeit.

Von Kapitän Johannes Nauß, Führer des Dampfers „Göttingen“.

In den ersten Tagen des Juni 1914 verließ unser Schiff, das mit voller Ladung nach China und Japan bestimmt war, den Heimat-hafen. Unsere Anlaufhäfen waren Antwerpen, Port-Said, Suez, Singa-pore, Hongkong, Schanghai. Ende Juli trafen wir in Schanghai ein. Hier hörten wir bereits von den dortigen Deutschen und Öster-reichern, daß die jungen Österreicher zur Reserve eingezogen wurden. Die Vermutung einer Mobilmachung in Österreich lag also nahe. Auch allerlei andere Nachrichten gaben zu dieser Befürchtung Anlaß. In der Annahme, daß sich der Horizont wieder klären würde, gingen wir indes weiter nach Japan. Um unseren Kohlenbestand für die Weiterreise zu ergänzen, liefen wir zunächst den Hafen Kochinozu an. Hier erhielt ich bereits am zweiten Tage von dem in Japan stationierten deutschen Marineattaché ein Telegramm des Inhalts, daß mein Dampfer von der deutschen Regierung mit Beschlag be-legt sei und wir sofort nach Mife (Japan, Kohlenhafen) weiter-zugehen hätten, um dort eine Ladung Kohlen zu übernehmen. Weitere Orders würden folgen. Zweck und Bestimmungsort dieser Kohlen waren natürlich nicht angegeben, es ließ sich aber unschwer erkennen, daß sie dem an der Küste stationierten Kreuzergeschwader zuge-dacht waren. Mife liegt nur etwa 30—40 Meilen von Kochi-nozu entfernt. Wir dampften also nach Mife. Ich nahm zur Zeit an, dort unsere Ladung, zirka 4000 t Stückgut, Eisen- und Maschinen-teile, löschten und dann Kohlen für die Flotte laden zu können. Leider stellte sich dies als unmöglich heraus, da es in Mife an Leuten und Vorrichtungen fehlte, die zur Löschung einer so schweren Ladung in solcher Masse erforderlich waren. Nur der Lloydampfer Prinz Waldemar, der gleichzeitig mit uns dort zu demselben Zweck ein-getroffen war und leichtere Ladung (Kisten und Ballen) führte, konnte löschten. So bat ich denn sofort mein Marinekommando in Noko-hama telegraphisch um Auskunft und schlug als nächsten und besten Löschplatz Nagasaki vor. Umgehend traf Antwort ein: So-fort Nagasaki löschten, beeilen! Eine halbe Stunde später waren wir nach dort unterwegs. Mit größter Vorsicht, die geboten war, da möglicherweise feindliche Kriegsschiffe nach uns fahndeten, ging

die Überfahrt glücklich vonstatten. Englische, französische, russische Schiffe, die teils ihre Ladung löschten, teils andere übernahmen, füllten den Hafen. Da unser Agent in Nagasaki Engländer war, so ist es wohl erklärlich, daß ich mit Spannung der Antwort entgegen sah, die mir der Herr auf mein Verlangen, mein Schiff hier vollständig zu löschen, geben würde. Ich kannte ihn von früher her als angenehmen, netten Menschen und glaubte deshalb, daß alles gut ablaufen würde. Ich hatte mich nicht getäuscht. Zwar gab er mir nicht mehr die Hand wie sonst, machte mir aber immerhin noch eine ganz höfliche Verbeugung und versprach mir, alles mögliche zu tun, um mein Schiff so schnell wie möglich zu löschen. Schon nach einer Stunde waren denn auch unsere Löscharbeiten in vollem Gange. Die Ladung flog nur so aus dem Schiffe; selbstverständlich Eisenteile, Glaskisten, Porzellan, Manufakturen, Papierballen, Anilinfarben, alles bunt durcheinander. Daß bei dieser Hast ein schweres Eisenteil auf einen Leichter mit voller Ladung stürzte und diesen auf Zimmerwiedersehen in die Tiefe beförderte, blieb als selbstverständliche Begleiterscheinung ohne Beachtung und störte die Löscharbeit nicht. Am nächsten Tage gab mir der dortige deutsche Konsul, der sehr besorgt um uns zu sein schien, den Rat, den Hafen aufs schnellste zu verlassen, da wir sonst wohl nicht mehr den feindlichen Kriegsschiffen entgehen würden. Auf seine wiederholte Mahnung und mit Rücksicht auf die ebenfalls zur Abfahrt drängenden Herren Offiziere und Maschinisten entschloß ich mich nach etwa 48 Stunden, mit dem Rest der Ladung — es waren nur noch einige Eisenteile, Papierballen und Kisten, vielleicht 800 t, die wenig Platz einnahmen — weiter zu gehen. Meine Order lautete: Zurück nach Mife, um dort die bewußten Kohlen für das Geschwader zu laden. Um 4 Uhr nachmittags wurden ganz plötzlich alle am Schiffe liegenden Leichter, ob beladen oder leer, losgeworfen, und fort ging's von unserem Platz an der Boje mit voller Kraft zwischen Franzosen und Russen hindurch, denen wir so nahe kamen, daß es fast möglich war, hinüberzuspringen. Von beiden Seiten wurden wir mit den unflätigsten Schimpfwörtern bedacht. Mit keinem Worte erwiderten wir sie. Mit unserer größten Flagge am Heck dampften wir an ihnen vorbei und erreichten glücklich Mife, wo wir sofort in den Hafen einfahren und abends 8 Uhr bereits mit der Übernahme unserer Kohlen beginnen konnten. 5580 t Kohlen wurden über Nacht übergenommen und am nächsten Morgen um 6 Uhr war das Schiff beladen, eine vorzügliche Leistung für einen japanischen Hafen. Schon in Nagasaki hatten wir für das Geschwader verschiedene Materialien, wie Tauwerk, Kohlen-schaukeln, Säcke usw. und auch lebendes Vieh (Ochsen) erhalten. An Frischwasser wurden 800 t für die Schiffe mitgenommen. Bei der Klarierung meines Schiffes mußte ich selbstverständlich meinen nächsten Bestimmungsort angeben. Ich nannte Yokohama. Der zu-

ständige Beamte lächelte verschmitzt und sagte mir ganz geheimnisvoll: „Herr Kapitän, wir wissen sehr wohl, daß Sie nicht nach Yokohama, sondern nach Tsingtau gehen, lassen Sie sich nur nicht von den Engländern abfassen und beeilen Sie sich, denn es ist möglich, daß auch noch andere auf Sie fahnden.“ Aus den weiteren Reden und dem Benehmen dieser Japaner konnte ich merken, daß auch bei ihnen die Lust nicht mehr ganz rein war, und daß sie mit ganz gewichtigen Dingen hinterm Berge hielten; erfahren konnte man natürlich nichts darüber. Schon damals nahm ich an, daß auch sie bald im Bunde unserer Feinde sein würden. Schließlich bat ich den Herrn noch, unseren Bestimmungsort solange wie möglich geheim zu halten und verabschiedete mich dann schleunigst. Kaum war ich an Bord, als auch schon unser Marineattaché Korvettenkapitän v. Knorr dort eintraf. Er sprach mir seine Anerkennung aus, daß alles so schnell und glatt verlaufen war und gab mir nun die Route an, die wir einzuschlagen hätten, um zu unserem Geschwader zu gelangen. Selbstverständlich durften wir nicht den direkten Weg dorthin einschlagen, da der Feind uns scharf beobachtete. Wo unser Geschwader zur Zeit lag, war Geheimnis und mußte es auch für jedermann bleiben; selbst meine Offiziere und Mannschaften durften nichts davon erfahren. Nachdem zwischen uns alles klargelegt und besprochen war, verabschiedete sich der Attaché und wir dampften ab. Aber weder nach Tsingtau noch nach Yokohama ging es, sondern zunächst nur in der Richtung nach dort, nämlich nach der Shimonosekipassage. Dorthin hatte unser Attaché einen Lotsen für uns bestellt, einen früheren Offizier unserer Kompagnie. Gegen Abend, noch weit außerhalb der Passage, bekamen wir das kleine Fahrzeug in Sicht. Es war keine Kleinigkeit, unter all den dort herumkreuzenden Booten das für uns bestimmte herauszufinden. Wir erkannten es aber an der uns genau beschriebenen Bauart der Takelung. Es war von dem erwähnten Offizier und dem Sekretär des deutschen Konsulates von Nagasaki besetzt. Die Herren waren mit dem kleinen Fahrzeug bei recht frischer Brise herausgekommen, ein wagemutiges Unternehmen. Als sie längsseit kamen, war das Boot dreiviertel voll Wasser; doch schon nach einer Minute stand es mit seinen Insassen an Bord, da ja alles dafür vorbereitet war. Wir warteten nun, bis es dunkel genug war, um unbeobachtet durch die Passage zu kommen. In Japan hat bekanntlich alles Augen. Die Japaner sind moderne Spione und große Patrioten. Mit Eintritt der Dunkelheit begann die Durchfahrt. Der Leuchtturmwärter morste uns an und wollte wissen, wer wir seien; wir antworteten aber nicht. Nach der Durchfahrt brachte eine kleine Dampfpinasse unseren Marineattaché wieder an Bord. Er war in der Zwischenzeit mit der Bahn nach hier gefahren. Er überbrachte mir die Geheimorder, gab mir weitere Verhaltensmaßregeln und betonte ganz besonders, daß das Schiff unter keinen Um-

ständen in Feindeshand fallen dürfe, eher sei es zu vernichten. Falls wir von feindlichen Handelsschiffen angegriffen würden, sei zu versuchen, diese durch Rammen oder andere Manöver zu vernichten. Weiter teilte er mir mit, daß schon eine ganze Anzahl feindlicher Hilfskreuzer in verschiedenen Häfen zur Jagd auf die deutschen Schiffe bereitliegen. Diese Hilfskreuzer waren frühere Jachten, welche schon lange vor dem Kriege mit Geschützen und Maschinengewehren ausgerüstet waren. Noch vor einem halben Jahr war ich an Bord eines solchen Fahrzeuges gewesen und hatte es genau besichtigt. Als ich damals über diese kriegerische Ausrüstung verwundert nach dem Zweck derselben fragte, erhielt ich zur Antwort: „Unser Lord liebt diesen Sport und übt sehr viel damit.“ Nach einem Händedruck schied ich mit der Versicherung, daß ich als deutscher Kapitän handeln würde. Fünf Minuten später setzten wir auch unser Lotsenboot mit seinen beiden Insassen ab. Um nach Möglichkeit ungesehen zu bleiben, fuhren wir fortan abgeblendet, d. h. ohne jegliches Licht an Bord. Jetzt hieß es, eine Begend befahren, durch die wohl nur wenig größere Schiffe gekommen sind. Durch Felsen und Riffe mußten wir uns in dunkler Nacht hindurchwinden, um unliebsame Begegnungen zu vermeiden; aber nach kurzer Zeit war unser Schiff glücklich allen Gefahren entronnen und wieder in freiem Fahrwasser. Die gesamte Mannschaft wurde nun mit schwarzen und braunen Farbtöpfen ausgerüstet und unser schönes, an Deck meist weiß gestrichenes Schiff für die Kriegsfahrt modernisiert. Am Morgen gab mir eine Musterrung meines Schiffes die Gewißheit, daß es nicht wiederzuerkennen war. Um etwa doch noch ungesehene Beobachter über unseren endgültigen Kurs irre zu führen, dampften wir anfangs nach den verschiedensten Richtungen, bis wir in der Nacht von Land freikamen, ohne etwas gesehen zu haben. Dann erst steuerten wir den Kurs zu dem uns vorgeschriebenen Punkt im Ozean, auf dem wir zu bestimmter Zeit eintreffen mußten und wo wir von irgend jemand weitere Anweisungen erhalten sollten. Dort trafen wir am 12. August ein und harreten der Dinge, die da kommen sollten. Am 14. morgens sahen wir Masten und Schornstein eines Dampfers an Backbord achter auftauchen. Alles an Bord war natürlich gespannt. Wer mag das sein? Ist es eines unserer Kriegsschiffe oder ein anderer Dampfer? Ist es Freund oder Feind? Sämtliche Ferngläser richteten sich auf den Ankömmling. Als die Masten etwas höher sichtbar wurden, zeigte sich, daß es kein Kriegsschiff war, also ein Handelsdampfer sein mußte. Sollte es ein feindliches Schiff sein, so durften wir es nicht ungeschoren weiter fahren lassen, da es uns an unserer Bauart möglicherweise doch noch als deutschen Dampfer ausmachen konnte — was freilich nur einem äußerst geübten und genauen Kenner deutscher Schiffe möglich gewesen wäre — und dann sicherlich unseren Standort den nächsten feindlichen Kriegsschiffen ver-

raten würde. Dies mußten wir um jeden Preis zu verhindern suchen. Einen Kriegsplan hatte ich mir bereits gemacht. M.tschiffs an Deck ließ ich an jeder Seite zwei Holzböcke aufstellen und über diese Böcke je einen großen Holzfender legen. (Holzfender sind kurze Balken, die im Hafen, am Pier oder Quai liegende Schiffe gewöhnlich über die Seite hängen, um mit der Schiffsseite frei zu liegen.) Um das Ganze wurde dann ein Segeltuchlaken gelegt, und zwar so, daß die Rundung des Fenders gut zu sehen war. Die Fender wurden sodann einige Fuß über die Schiffsseite hinausgeschoben. So konnte es von außen den Schein erwecken, als ständen dort Geschütze. Ich kalkulierte nun: Sollte es ein feindliches Schiff sein, dann wollte ich es durch Flaggenignal auffordern, sich zu ergeben. Folgte es dieser Aufforderung, was ich im Vertrauen auf meine Kriegslist voraussetzte, dann konnten wir es hinzuhalten versuchen, bis eines unserer Kriegsschiffe herankam. Wir richteten also unseren Kurs direkt auf den Neuankömmling und dampften mit voller Fahrt auf ihn los. Doch auch er hatte uns beobachtet. Eine Zeitlang behielt er seinen Kurs bei, auf unsere Annäherung jedoch gab er plötzlich Backbordruder und versuchte, mit voller Fahrt von uns fort zu kommen, vermutlich weil er unsere Kanonen erspäht hatte. Wir hatten aber ebenfalls etwas bei ihm entdeckt, nämlich das an seinem Schornstein befindliche, schlecht überstrichene Kreuz der deutschen Hanse-Linie. Auch an der ganzen Bauart konnte man das Schiff deutlich erkennen. Für uns war es zweifellos, daß wir einen deutschen Hansadampfer, sogar einen mit drahtloser Telegraphie ausgerüsteten, vor uns hatten, der offenbar gleich uns hierher beordert war. Um ihn zum Halten zu veranlassen und mit ihm zu sprechen, zeigten wir unsere deutsche Flagge; aber unser Hansadampfer reagierte nicht und entfernte sich fortgesetzt. Da wir indessen mit äußerster Kraft fuhren, gelang es uns, ihm näher zu kommen und ihm schließlich auch mitzuteilen, wer wir seien und daß wir mit ihm sprechen wollten. Das hatte Erfolg. Er stoppte. Auf meine Frage, warum er denn fortgedampft sei, da wir doch unsere Flagge gezeigt hatten, sagte mir der Kapitän: „Wir hielten Sie für einen feindlichen Hilfskreuzer, denn Sie sahen so verdächtig aus; Sie haben ja doch auch Kanonen an Deck stehen.“ (Bravo!) ferner teilte er mit, daß er mit dem kleinen Kreuzer „Cormoran“ in drahtloser Verbindung stände. Ich bat ihn, mich sofort bei diesem zu melden und um weitere Order für mich zu bitten. Bereits  $\frac{3}{4}$  Stunden darauf kam die Antwort: „Weiter dampfen nach der Insel Pagan, dort warten.“ Wir dampften also ab. Vom 16. bis zum 18. passierten wir das äußere Ende eines Taifuns (gefürchteter Sturm in den dortigen Gewässern). Seine Mitte konnten wir glücklicherweise durch Kursänderung vermeiden. Es blies gewaltig und die See lief hoch. Ich war in Sorge um unsere Ochsen, die auf dem Hinterdeck in provisorisch aufgestellten leichten Ställen untergebracht waren. Es

ging aber alles gut. Als ich einmal an Deck meine Freude hierüber äußerte, hörte ich eine Stimme aus dem Hintergrunde; es klang wie „de dümmsten Buurn hebbt de dicksten Kortüffeln.“ Am 19. August ankerten wir dicht unter der kleinen Insel Pagan (früher deutscher Besitz). Diese kleinen Inseln werden nur in der Zeit der Koprapernte (Kokosnußlern) von den Eingeborenen der größeren Inseln aufgesucht, die mit ihren kleinen Fahrzeugen die Kopra nach den größeren Stapelplätzen bringen. Wir traten mit den anwesenden Eingeborenen in Verbindung und hörten, daß auf der anderen Seite der Insel noch ein anderer Dampfer liege. Sie hatten ihn anscheinend auch schon von unserer Anwesenheit benachrichtigt, denn nach einer Stunde kam er um die Insel herum und legte sich in unsere Nähe. Es war ein kleiner deutscher Dampfer von der chinesischen Küste, der ebenfalls seine Kohlenladung zur Flotte bringen sollte. Wegen Proviantmangels mußte er leider sehr bald einen neutralen Hafen (Manila) anlaufen, ohne seinen Zweck erfüllt zu haben. Damit er wenigstens diesen Hafen erreichen konnte, gaben wir ihm von unseren Vorräten ab. Am nächsten Tage kam unser Kollege, der Hansadampfer, wieder in Sichtweite der Insel und teilte uns durch Flaggensignal mit, daß wir laut Order des „Cormoran“ sofort herauskommen sollten. Nach kurzer Zeit waren wir draußen und erfuhren, daß wir „Cormoran“ am nächsten Tage an einem bestimmten Punkte treffen würden. In Gemeinschaft mit dem Hansadampfer steuerten wir auf dieses Ziel zu. Bei Tagesanbruch kündigte „Cormoran“ sich bereits durch eine schwarze Rauchwolke an, und nach Verlauf von kaum einer halben Stunde war er auf Rufweite an uns herangekommen. Nach kurzer Information über Ladung, Proviant und Wasser befahl der Kommandant Fortsetzung der Fahrt nach der nächsten deutschen Inselgruppe. Eine friedliche Fahrt war es, die unsere Schiffe jetzt eines hinter dem andern unter Führung des „Cormoran“ antraten. Am 27. August erreichten wir Majuro. Dort befand sich die gesamte deutsche Ostasienflotte mit den zusammengezogenen Beischiffen der verschiedenen Linien, die zurzeit in den dortigen Gewässern tätig gewesen waren. Alle hatten sie der Flotte etwas zugebracht, der eine mehr, der andere weniger; wir mit unserer vollen Ladung Kohlen, Ausrüstungsgegenständen und Proviant, sowie den noch lebenden Ochsen, machten Furore. Am Nachmittage besuchte uns der Herr Admiral Graf Spee. Nie werde ich vergessen, wie der Admiral schlicht und einfach zu mir an Bord kam, alle begrüßte und uns seine Anerkennung aussprach. Als bekannt wurde, daß der Admiral an Bord sei, trat in kurzer Zeit die gesamte Mannschaft, alt und jung, auf Deck an und stellte sich dem Herrn Admiral zur Verfügung. Nur wenige konnten jedoch genommen werden, da ja auch bereits von den anderen Schiffen die Leute in Massen herbeigeströmt waren. Alle waren begeistert und viele baten, oft kniefällig und unter Tränen

darum, auf unseren Kriegsschiffen für unser Vaterland kämpfen zu dürfen. Von großer Bedeutung für uns war es, daß unser Schiff hier drahtlose Station erhielt. Sie war einem der bereits entleerten Dampfer entnommen, die nach Honolulu gingen, um sich dort internieren zu lassen. So waren wir in den Stand gesetzt, auf der weiteren Fahrt allmählich die verschiedenen drahtlosen Stationen Nordamerikas, Honolulu usw. zu hören und die meisten Kriegsberichte, die auf diesem Wege erstattet wurden, aufzunehmen. Von allem, was in die Welt hinausposaunt wurde, waren wir daher ziemlich genau unterrichtet. Am 30. August verließ das Geschwader mit dem ganzen Troß seiner Beischiffe Majuro und dampfte weiter ostwärts, zunächst nach Christmas=Island, wo wir am 7. September eintrafen. Am 8. morgens holten wir längsseit des „Gneisenau“ und gaben ihm von unseren Kohlen ab. Der Nachmittag fand uns längsseit des „Scharnhorst“ zu demselben Zweck und am Abend kam noch das Beischiff „Titania“ längsseit, um sich ebenfalls bei uns mit Kohlen, Wasser und Materialien einzudecken. Am 15. setzte der Troß unter Führung der „Nürnberg“ die Fahrt nach Osten fort und erreichte am 25. Nukuhiva (Marquesasinseln, französischer Besitz). Nukuhiva ist ein kleines Paradies, etwa 14 Meilen lang und 10 Meilen breit, gebirgig. Hier hatten wir in Gottes Natur herrlichste Ruhe und Erholung. Am 2. Oktober verließen wir Nukuhiva und erreichten am 12. die Osterinsel, schon chilenisches Eigentum. Die Insel ist von ungefähr 200 Menschen bewohnt, die ausschließlich als Hirten der dort gezüchteten Rinderherden tätig sind. Hier begab sich der Stabszahlmeister sofort an Land und erstand zirka 100 Ochsen für das Geschwader. Sie wurden sogleich geschlachtet. Unsere Kriegsschiffsboote hatten die nächsten Tage genügend zu tun, um alles geschlachtete Vieh an Bord der Schiffe zu bringen. Auch einige Gänse und sonstiges Geflügel konnten erworben werden. Die Kohlenabgabe wurde uns nachgerade oft recht erschwert, da auf diesen offenen Seereeden der Inseln die See oft recht unruhig war, so daß die Schiffe stark schlingerten und das Längsseitliegen häufig höchst unangenehm wurde. Die Schiffe stießen aneinander, so daß die zwei fuß dicken Fender wie Bretter zusammengeschlagen wurden und die Trossen rissen. Es gab daher für die Mannschaften beständig genügend zu springen und zu laufen, um die Schiffe so zusammenzuhalten, daß die Kohlenübergabe weiter vor sich gehen konnte. Als unser Schiff nach und nach leichter wurde, schlugen wir gegen den schweren Panzer der Kriegsschiffe an, als stießen wir gegen eine Felswand, so daß sich die ganze Besatzung oft unfreiwillig an Deck legen mußte. Es war ein dauerndes Schütteln, Stoßen und Krachen. Die Verschanzungen und Bootsdavits wurden vollständig verbogen, Spanten gebrochen und die Nieten flogen duzendweise sowohl aus der Schiffsseite wie aus dem Deck heraus. Als eines Tages (unser Schiff war bereits ziemlich leer) der Herr Admiral von seinem Schiff aus diesen

Zustand betrachtete, fragte er mich: „Herr Kapitän, geht es denn noch so weiter? Ich kann ja schon durch Ihr Schiff hindurchsehen.“ Ich erwiderte ihm: „Erzellenz, bis zur letzten Tonne Kohlen; was mit dem Rest des Schiffes dann geschieht, ist ja gleichgültig. Nur seine Schuldigkeit soll es noch tun.“ Und es tat auch seine Schuldigkeit und hielt aus. Ein schönes Ansehen hatte es freilich nicht mehr, unser Schiffchen hatte große Beulen von vorn bis hinten; Verschanzungen gab es nicht mehr, und auch die Masten fingen bedenklich an zu wackeln, so daß sie durch besondere Taue abgestützt werden mußten. Bis wir zur chilenischen Küste hinüberkamen, hielt es aber. Am 18. dampften wir weiter ostwärts und erreichten am 26. Mañ a fuera, wo wir unsere letzten Kohlen an die Kriegsschiffe abgaben. Da hier wieder ziemlich aufgeregte See war, mußten abermals verschiedene Duzende von Nieten daran glauben, einige Bootsdavids wurden heruntergerissen, und eine Schottwand wurde vollständig eingedrückt, so daß die dahinterliegenden Kammern geräumt werden mußten. Am 27. konnte die Fahrt nach der chilenischen Küste zu fortgesetzt werden. Am 31. Oktober erhielt ich frühmorgens von Herrn Admiral die Mitteilung, daß wir nunmehr aus dem Dienst der Marine entlassen seien, und noch am Nachmittage desselben Tages konnte unser Schiff im Hafen von Valparaiso Anker werfen. Unsere Ankunft hier bereitete uns noch einige kleine Unannehmlichkeiten. Selbstverständlich verlangte die Hafenbehörde von uns genaue Auskunft über unser woher und wohin. Da wir natürlicherweise mit der Wahrheit nicht ans Licht kommen durften, so wurde zur Notdichtung gegriffen. Ich sagte also aus, ich käme von Japan, was ja auch der Wahrheit entsprach, hätte bei Kriegsausbruch so schnell wie möglich Kohlen eingenommen und hätte dann versucht, in ein neutrales Land zu kommen. Den Herren fielen aber die starken Beschädigungen und der merkwürdige Anstrich unseres Schiffes auf, und sie fragten nach der Ursache dieser Erscheinungen. Ich gab ihnen zu verstehen, daß das die Folgen von Kollisionen seien, die wir bei der eiligen Ausfahrt aus dem japanischen Hafen und der schnellen Durchfahrt zwischen englischen und französischen Schiffen in dunkler Nacht erlitten hätten. Auf die Frage nach meinem Schiffsjournal antwortete ich, daß alle Bücher und Schiffspapiere bereits auf See versenkt worden seien, um sie nicht in die Hände der Feinde geraten zu lassen. Die Herren schüttelten zwar bedenklich ihr weises Haupt, konnten mir aber nicht das Gegenteil beweisen. Drei Tage nach unserer Ankunft in Valparaiso fand zwischen unseren Kriegsschiffen und den Engländern die Schlacht bei Santa Maria statt, in der unsere deutschen Helden zeigten, was sie gelernt hatten und wessen sie fähig waren. Für uns, die wir nun untätig in Valparaiso liegen mußten, war es eine große Freude, als wir unsere Kriegsschiffe nach der Schlacht in den Hafen eindampfen sahen. Selbstverständlich fand ich mich sofort zur Beglückwünschung unserer





Oberleutnant z. S. Kurt Faber  
Seeflugstation Seebrügge



Marine-Oberingenieur  
Edgar Kaehlert  
Leitender Ingenieur  
„U. 28“



Kapitänleutnant Erich Koellner  
Chef der 8. Minensuchflottille



Flugzeugobermatrose  
Walter Gurke  
Seeflugstation Borkum



Oberleutnant z. S. d. R.  
Wilhelm Senz  
Kommandant  
Minensuchboot „M. 95“



Flugmeister Paul Reutter  
Seeflugstation Seebrügge



Leutnant z. S. Kurt Hansen  
Seeflugstation Borkum



Tapferen an Bord ein. Es war ein Fest, ein Fest besonders für alle Deutschen in Chile. Die ganze Kolonie war zur Begrüßung am Hafen versammelt. Viele gingen an Bord, um dort liebe Freunde und Bekannte zu begrüßen. Schon nach 24 Stunden mußten unsere Kriegsschiffe den Hafen wieder verlassen. Mit Wehmut sahen wir sie scheiden. Als abgenutztes altes Möbel waren wir nun bei Seite gestellt und warteten von einem Tag zum andern auf neue Nachrichten von unseren Seehelden. Leider sollten es Trauernachrichten sein, die uns das ehrenvolle Ende unserer Braven meldeten. Als ich die Kunde vernahm, hab' ich mein Zimmer aufgesucht, die Tür geschlossen, und — ich darf es wohl sagen, als alter Mann — ich habe geweint wie ein Kind, denn ich hatte alle, Offiziere und Mannschaft, in der kurzen Zeit unseres Zusammenseins lieb gewonnen. War auch das Ende vor auszusehen, seine Bestätigung traf uns dennoch schwer. Friede unseren braven Helden! —

Zusatz des Herausgebers. — Der Dampfer „Göttingen“ hat insofern hervorragenden Anteil an der Schlacht von Coronel, als er nach seinem Eintreffen in Valparaiso durch den Oberleutnant z. S. d. R. Riedinger die Nachricht erhielt, daß ein englischer kleiner Kreuzer („Glasgow“) im Hafen von Coronel läge. Der Kapitän des Dampfers „Göttingen“ ging sofort, bevor die chilenischen Behörden seine Funkenstation versiegelt hatten, wieder in See und gab diese äußerst wichtige Meldung an den Admiral Graf Spee weiter, so daß dieser nun sofort Kurs auf Coronel nehmen konnte, wo es dann zur siegreichen Schlacht kam. —



## Der Endkampf S. M. S. „Ariadne“.

Vom derzeitigen Kommandanten, jetzigen Kontreadmiral a. D. Seebohm.

Ich war kurz vor dem Weltkriege 2½ Jahr als Kommandant S. M. S. „Bremen“ auf der amerikanischen Station. Überall dort drehte sich das Gespräch um den kommenden Krieg, England gegen Deutschland. Durch die Indiskretion eines englischen Wahlkonsuls kam es heraus, daß unsere Schiffe schon damals von England überwacht wurden. Meine daraufhin gemachten Überlegungen sind später S. M. S. „Karlsruhe“ zugute gekommen, da „Bremen“ im April 1914 nach 10jähriger Abwesenheit in die Heimat zurückgerufen wurde. In Deutschland sprach niemand von dem kommenden Krieg, alles war ruhig und sorglos, nur der Großadmiral v. Tirpitz sagte mir bei meiner Rückmeldung: „Wir treiben unaufhaltsam in den Krieg hinein.“ Diese Worte sind mir immer im Gedächtnis geblieben, ohne daß ich ihnen damals allzu großes Gewicht beilegte. So ließ mich auch meine Kriegsdesignierung als Chef der Hafensflottille der Jade und gleichzeitig Kommandant S. M. S. „Ariadne“ ziemlich kühl. Noch im Juli machte ich die üblichen Flottenübungen an Bord S. M. S. „Stralsund“ mit, ohne daß wir uns Sorge um die Zukunft machten. Wir begegneten damals Poincaré auf seiner Fahrt nach Petersburg. Der Krieg überraschte mich gelegentlich eines Aufenthaltes in Flensburg, ich begab mich sofort nach Wilhelmshaven zur Indienststellung meiner Schiffe und Fahrzeuge. Es erwies sich, daß diese einen recht großen Apparat darstellten, der erst organisiert werden mußte. An Schiffen waren vorhanden „Ariadne“, „Niobe“, „Berlin“, „Zieten“, „Blitz“, das Kanonenboot „Drache“ und dazu etwa ein Dutzend großer und kleiner Torpedoboote. Man rechnete zu Beginn des Krieges auf einen Einbruch der Engländer in die Jade und legte ihrer Bewachung daher großen Wert bei. Was die „Ariadne“ anbetrifft, so war sie nicht mehr im allerbesten Zustande, sollte sie doch nach dem Flottengesetz bereits ein Jahr später endgültig ausrangiert werden. Bei der Indienststellung selbst war ich nicht zugegen, sondern übte schon auf dem Kanonenboot „Drache“ die Wacht vor der Jade aus. Der Aufenthalt auf diesem kleinen Fahrzeug stellte keineswegs eine Erholung bei dem anstrengenden Wachtdienst dar; ich war daher sehr erfreut, als „Ariadne“ schon nach einigen Tagen unter Führung des I. Of-

fiziers, Korvettenkapitän Frank auf der Außenjade erschien. Eine große Freude bereitete mir die einheitliche und begeisterte Stimmung der Besatzung. Letztere setzte sich aus den verschiedensten Altersklassen zusammen. Man sah neben 40jährigen Seewehrleuten den jüngsten Jahrgang der Schiffsjungen, Aktive und Reservisten von allen Jahrgängen. Alle waren einmütig in dem Bestreben, möglichst bald an den Feind zu kommen, und es wurde lebhaft begrüßt, als ich bei meiner Antrittsrede sagte, daß wir als Vorposten die ersten am Feinde seien. Es folgte nun eine anstrengende Zeit des Exerzierens am Tage und des Wachdienstes bei Nacht. Ich hatte die Freude, das Schiff bald gefechtsbereit zu sehen, dank der unermüdlichen Arbeit jedes einzelnen der Besatzung. Etwas Sorge machte mir der Zustand des Schiffes, da wir häufig an kleinen Havarien an Maschine und Kessel litten. Am meisten Sorge machte mir und dem 1. Offizier aber die vielen Farbenanstriche, die das alte Schiff trug und die im Gefechtsfalle eine große Feuergefahr bildeten. So war denn auch beschlossen worden, bei dem ersten notwendigen Hafenaufenthalte die ganze Farbe abzutragen, aber es kam anders. Ende August begann der Wachdienst allmählich eintönig zu werden, an das Erscheinen der Engländer vor der Jade glaubte so recht niemand mehr. Der 28. August begann mit einem stillen und stark diesigen Morgen. Schon beim Morgengrauen war es so dick, daß man von der alten Jade die Insel Wangeroog nicht ausmachen konnte. Gegen 9 Uhr morgens hörten wir plötzlich Kanonendonner in See. Es kamen bald Funkprüche, daß einzelne feindliche Streitkräfte nördlich und südlich von Helgoland, wo „Stettin“ und „Frauenlob“ auf Vorposten lagen, gesichtet seien. Dann meldete „Frauenlob“ ein Gefecht mit einem englischen Kreuzer und Zerstörern. Ich ging sofort Anker auf, um zur Hilfe zu kommen. Freilich hatte ich Bedenken, die mir angewiesene Stellung zu verlassen. Die Jade schien aber durch „Zieten“, „Blitz“ und „Drache“, die dort zurückblieben, ausreichend gegen Überraschung gesichert. „Niobe“ war zur Kohlenübernahme nach Wilhelmshaven detachiert und „Berlin“ noch nicht verwendungsbereit. Inzwischen verstärkte sich das Artilleriefeuer in See. Der Kampf dort mußte ein sehr schwerer sein, dabei war von uns aus nichts zu sehen. Es wurde immer dicker, und man konnte bei dem Nebel schlecht unterscheiden, aus welcher Himmelsrichtung der rollende Geschützdonner kam. So ließ ich mich von einem längsseit kommenden Minensuchboot falsch berichten, der Feind sei nach Osten nach der Elbe durchgebrochen. Dort fand ich nichts und kam leider nicht dazu, in das Gefecht der „Frauenlob“ mit dem englischen Kreuzer „Arctusa“ und etwa 10 englischen Zerstörern einzugreifen, was sicher der „Arctusa“ noch schlechter bekommen wäre, als ihre Begegnung mit der ihr weit unterlegenen alten „Frauenlob“ allein. Während ich noch im Nebel suchte, kam der Funkpruch: „Der Feind zieht sich nach Westen zurück.“ Meine

Offiziere wollten sofort die Verfolgung aufnehmen, ich hielt mich aber dafür allein zu schwach (es waren sechs englische Kreuzer gemeldet), auch hatte ich, wie bereits gesagt, Gewissensbisse, meine verantwortliche Stellung als Chef der Jadebewachung eigenmächtig verlassen zu haben. Wir nahmen daher wieder Kurs auf die Jade. Vor der Außenjade begegnet uns mit hoher Fahrt auslaufend S.M.S. „Cöln“, das Flaggschiff des Kontreadmirals Maaß. Während wir mit diesem Signale über die Situation austauschten, griff die Oberleitung von Wilhelmshaven aus ein. Ein Funkpruch des Befehlshabers der Aufklärungsstreitkräfte befahl, die kleinen Kreuzer zur Verfolgung des Feindes; „Ariadne“ und „Niobe“, obwohl zu den Hafestreitkräften gehörig, sollten sich nach Möglichkeit anschließen. Ich folgte sofort mit höchster Fahrt der „Cöln“. Obwohl unser Maschinenpersonal sein Bestes hergab, kam letztere in Nebel bald voraus aus Sicht. Aus ihren Positionsmeldungen konnte ich mich aber während des ganzen Vormittags überzeugen, daß wir in ihrem Kielwasser blieben. In der Erwartung eines Gefechtes ließ ich der Mannschaft sofort Mittag ausgeben, es war inzwischen nach 11 Uhr geworden, und durch das Schiff pfeifen: „Ariadne hat Befehl, den Feind zu verfolgen.“ Diesem Ruf antwortete aus allen Decken begeistertster Jubel der Besatzung. Auf der Fahrt nach Westen bekamen wir vorzügliche Nachrichten über den Feind durch S.M.S. „Straßburg“ als Fühlungshalter. Wir konnten daraus entnehmen, daß wir „Arctusa“ mit ihrer Zerstörerflottille gegen 2 Uhr nachmittags eingeholt haben müßten. Gegen 1 Uhr wurde ein U-Boot gemeldet. Der Schreiber Bethke hatte es zuerst gesichtet. Dasselbe gehörte offenbar zu der von den Engländern ausgelegten U-Bootlinie. Die Engländer hatten ihre ganze Aktion eingeleitet, um unsere Flotte aus der Jade heraus und auf eine U-Bootlinie zu locken. Das gesichtete U-Boot war offenbar ein Anfänger. Nach dem Tauchen bewegte es sich mit weit über dem Wasser sichtbarem Schrohr und hoher Fahrt auf „Ariadne“ zu. Eigentlich wollte ich es überrennen, aber einige warnende Stimmen auf der Brücke bemerkten, es könne sich vielleicht doch um ein eigenes U-Boot handeln, und so drehten wir mit „Hart Ruder“ ab. Das U-Boot, das Hofnungslose seines Angriffs einsehend, verschwand. Leider hatten die Geschützführer bei der „Hart Drehung“ das Schrohr als Ziel nicht erfassen können. Kurz danach kam an Steuerbord im Nebel S.M.S. „Stettin“ in Sicht. Als der ältere der Kommandanten wollte ich den Befehl „folgen“ hinüberwinken lassen. Ehe das möglich war, verschwand „Stettin“ bereits wieder in dickem Nebel. Ich war lange im Glauben, daß „Stettin“ später mit mir im Gefecht mit dem englischen Panzerkreuzer gewesen sei, tatsächlich stand sie während desselben östlich von mir, während die westlich von mir stehende „Cöln“ zuerst auf den Feind stieß. Gegen 1.40 Uhr war voraus rollendes Geschützfeuer zu hören. Gleichzeitig kam ein Funkpruch:

„Feindliche Panzerkreuzer.“ Der Funkspruch riß nach diesen Worten ab. Wir nahmen an, er stamme von „Mainz“, die von Borkum mit derselben Absicht wie wir, nämlich die „Arcthusa“ anzugreifen, ausgelaufen war, dabei auf überlegene feindliche Streitkräfte stieß und nach hartem Kampfe sich selbst versenkte. Die Meldung „feindliche Panzerkreuzer“ wurde auf der Brücke der „Ariadne“ mit Schweigen aufgenommen. Ein Zurück so dicht am Feinde gab es nicht mehr. Der Zufall wollte es, daß nach dem Funkspruch „feindliche Panzerkreuzer“ eine Positionsmeldung von uns mit dem Zusatz „Ariadne kommt“ durchkam, was später Anlaß zu vielen Scherzen gegeben hat. Wir konnten jetzt im Nebel voraus bereits Schüsse aufblitzen sehen. In der Annahme, daß „Cöln“ nördlich von der „Arcthusa“ stehe, änderte ich etwas Kurs, um meinerseits den Feind von Süden zu fassen. Um 1.50 Uhr unterschieden wir im Nebel an dem Aufblitzen der Schüsse, daß sich zwei Parteien im laufenden Gefecht mit Salven beschossen. Die eine stand recht voraus von uns, die andere etwas an Steuerbord. Während wir noch überlegten, wer Freund und wer Feind sei, erschien uns das Mündungsfeuer recht voraus außerordentlich stark und groß. Unmittelbar darauf kamen die hohen Aufbauten eines sehr großen Schiffes, das direkt Kurs auf uns hatte, aus dem Nebel heraus. Dies konnte nur der Feind sein. Ich drehte nach Steuerbord zum laufenden Gefecht auf mich vor das befreundete Schiff setzend, das ich für „Stettin“ hielt, tatsächlich war es „Cöln“. Der Gegner, der nach Osten größere Sehweite als wir nach Westen hatte, machte uns früher aus als wir ihn. Seine erste Begrüßung war ein gewaltiger Geschossausschlag, etwa 300 m kurz liegend, der zweite Ausschlag lag bereits so dicht vor unserem Bug, daß die hohe Wassersäule desselben über der Back zusammenbrach und dort alles überschwemmte. Die Ereignisse überstürzten sich jetzt. Wir eröffneten auf 4800 m das Feuer. Unsere erste Salve wurde als Treffer auf dem Vorschiff des Gegners beobachtet. Noch im Drehen auf Gegenkurs erhielten wir den ersten Treffer, und zwar einen sehr unglücklichen. Eine Granate riß schräg von achtern kommend, die Bordwand dicht über der Wasserlinie meterlang auf und explodierte wahrscheinlich im Kohlenbunker des vorderen Kesselraumes. Die Folgen waren schwere. Die ganze vordere Kesselgruppe fiel aus. Zwar war nur ein Kessel durch ein Sprengstück beschädigt, er blies durch den vorderen Schornstein ab, aber es erhob sich nach der Meldung der Maschinisten Schröder und Schatmann ein solcher Qualm in dem Heizraum, anscheinend hauptsächlich infolge eines Brandes des Korkdammes, daß der Heizraum verlassen werden mußte. Das Feuer unter den Kesseln wurde gelöscht und diese ordnungsmäßig von Oberdeck aus abgestellt. Damit war das Schiff auf 15 Seemeilen Geschwindigkeit herabgesetzt und ziemlich sicher eine Beute des uns verfolgenden Schlachtkreuzers „Eion“, hinter dem noch ein zweites Schiff derselben Klasse aus dem Nebel

austauchte. Ich hatte mich inzwischen nach Vorschrift in den Kommandoturm begeben, konnte aber von dort wegen des Nebels und der achterlichen Stellung des Gegners nicht genügend die Situation übersehen, so daß ich meine Aufstellung neben dem Turm wählte. Neben mir standen mein Flaggleutnant, der Kapitänleutnant Bruns-  
wig, mein Adjutant, Oberleutnant Zimmermann, der Elblotse Kloever, die Signalgäste Odenbreit und Piontek und unser Bootsmann Liebtal. Kaum hatten wir die Brücke verlassen, als die beiden dort aufgestellten Maschinengewehre hinweggefegt wurden. Der dicke Reservebootsmannsmaat Steppe kam etwas bleich herunter und machte Meldung; er war mit dem Verlust seiner Mütze und dem Schrecken davongekommen. Ein weiterer Treffer entriß uns den oberen Teil des vorderen Schornsteins. Der Gegner rückte, in-  
zwischen eine gewaltige Bugwelle vor sich herschiebend, näher und näher. Er schoß jetzt in verhältnismäßig langen Zwischenräumen Salven aus seinen 4—34-cm-Türmen. Bei der geringen Entfernung hätte eigentlich jeder Schuß der schweren Kaliber ein Treffer sein müssen. Es ging jedoch eine Reihe von Schüssen seitlich vorbei, teils ohne zu krepieren, teils bei der Explosion riesige Wasserberge von braun-gelblicher Farbe aufwerfend. Für uns gab es bei der her-  
abgefegten Geschwindigkeit, wie gesagt, kein Entrinnen. Dies beeinträchtigte aber keineswegs die Stimmung an Bord. Wie bei einer Klarschiffübung fiel pünktlich Salve auf Salve. Viel werden wir dem Gegner mit unseren 10,5-cm-Granaten wohl leider nicht getan haben. Nach etwa 10 Minuten langem Gefecht schlug eine volle Salve in unser Achterschiff ein. Das Heck wurde tief ins Wasser hinuntergedrückt, die Maschinenumdrehungen gingen herunter und ich dachte, dies ist das Ende, das Schiff wird auseinanderbrechen. Zu meinem Erstaunen kam es wieder auf ebenem Kiel und fuhr weiter. Immerhin waren die Treffer im Achterschiff verhängnis-  
voll genug. Die gesamte Artillerie des Achterschiffes war außer Ge-  
fecht gesetzt. Etwa 27 Mann der seemannischen Besatzung verloren durch diese Salve ihr Leben. Von den Geschützführern des Achtern-  
schiffes waren der Obermatrose Kudlick sofort tot. Der Oberbootsmannsmaat Lembke starb kurz nach dem Gefecht an einer schweren Kopf-  
verletzung, der Bootsmannsmaat Kösel trug schwere Beinverletzungen davon, Bootsmannsmaat Heinemann wurde verwundet und in das Zwischendeck geschleudert, mit ihm entangen unter sehr schweren Verletzungen die Matrosen Schneider, Wüpper, Puch, Puchert und Mangin dem Tode. Der Kommandeur der Achterbatterie, Leutnant der Reserve Westermann, hatte mit seinem Melder auf dem Funken-  
haus gestanden. Er fand sich mit einer Kopfwunde auf der Lauf-  
brücke wieder, während sein Melder in Stücke zerrissen wurde. Die Reste der Leiche desselben hingen in Großwant. Das ganze Achter-  
schiff stand sofort in Flammen. Unser ausgezeichnetes S. C.-Personal, das offenbar aus der sich klemmenden Tür des Funkenhauses nicht



entweichen konnte, verbrannte bei lebendigem Leibe bis auf den Funkenkast Jhrig, der mit schweren Brandwunden durch ein Oberlicht entkam. Der auf dem Funkenhaus stehende Scheinwerfer wurde an Deck geschleudert. Nach dieser Salve hörte die Leitung unseres Artilleriefeuers auf. Die Befehlsübermittlungsanlage war zerstört, der achtere Entfernungsmesser über Bord geschleudert, die Geschütze feuerten, soweit sie noch unbeschädigt waren, selbständig. Das Ruder im Kommandoturm ließ sich nur noch von zwei Mann, den Matrosen Handke und Beilsfuß, mit Anstrengung legen, der Maschinentelegraph versagte. Das Feuer im Achterschiff lohnte mit einer gewaltigen schwarzen Rauchwolke bis zur Hälfte der Höhe des Großmastes empor. Der Oberzahlmeister Limpricht hatte im Achterschiff schwere Kopf- und Beinverletzungen erhalten und konnte nur mit Mühe aus den flammen geborgen werden. Er wurde bei mir vorbeigetragen und bemühte sich, trotz seiner schweren Verwundung, ein vergnügtes Gesicht zu machen. Sehr viel Glück entwickelte der fährlich Gutknecht, er fand sich nach dem Einschlagen der Salve im Achterschiff unverletzt unter dem Schutzschild eines umgestürzten Geschützes; wieder zum Bewußtsein gekommen, meldete er sich mit total geschwärztem Gesichte bei mir zur neuen Verwendung. Ich schickte ihn zum Ersten Offizier, um Meldung über Ausbreitung des Feuers im Achterschiff zu erhalten. Er erreichte diesen nicht mehr. Korvettenkapitän Frank war mit der Feuerwehr im Zwischendeck nach achtern geeilt, ein Volltreffer schlug in die Gruppe hinein und zerriß Frank und die meisten der Leute in Stücke. Dabei ist der Maschinist Vogel und der größte Teil des Zimmermannspersonals ums Leben gekommen. Die Löscharbeiten übernahm Maschinist Diedrich und Obermaschinistenmaat Sievers, waren aber der Wut des Feuers gegenüber machtlos. Die Feuerlöschleitung erwies sich als zerstört. Das Gefecht nahm seinen Fortgang, der Torpedoffizier, Oberleutnant Besserer, meldete mir, daß er keine Verbindung mehr mit dem Unterwasserbreitseitraum habe. Damit waren wir unserer einzigen wirksamen Nahwaffe beraubt. Die Überlebenden aus dem Torpedobreitseitraum, darunter Heizer Horst, Nemke und Winkler, Obermatrose Smeets und der blutjunge freiwillige Schirra berichteten später, daß zu Anfang des Gefechts ein Treffer das Panzerdeck durchschlagen habe. Der Torpedoobermaschinist Meyer, die Maate Blisse und Zender und zwei weitere Leute seien sofort getötet worden, alle übrigen größtenteils verwundet gewesen. In den finsternen Raum sei Wasser eingedrungen, die Schotttür sei nicht mehr zu öffnen gewesen, schließlich sind die Überlebenden teilweise unter Zurücklassung ihrer Kleider durch das Schußloch im Panzerdeck in das Zwischendeck entkommen. Es müssen auch mehrere Granaten im Zwischendeck explodiert sein, da dort noch eine Reihe von Toten gemeldet wurden. Das Panzerluk, zu einem der Kesselräume konnte beispielsweise von unten nicht geöffnet werden, weil

mehrere Tote darauf lagen. Bei diesen Treffern wurde u. a. auch der Oberheizer Stoffregen schwer verwundet in das Maschinenluft hineingeschleudert. Der Zweite Ingenieur, Helbing, brachte seinen verwundeten Burschen auf dem Rücken nach dem Verbandsplatz im vorderen Zwischendeck. Als er dort anlangte, schlug eine Granate im Verbandsraum ein, riß dem Stabsarzt Ritter von Borberger beide Beine weg, tötete den Sanitätsgast Wiggers und mehrere dort gelagerte Verwundete. Der Zweite Ingenieur, der einige Tage zuvor seine Kriegstrauung in Wilhelmshaven begangen hatte, wurde ebenfalls schwer verletzt. Von dem Obermaschinistenmaaten Kozkolewsky an Oberdeck gebracht, verschied er nach kurzer Zeit. Der verwundete Bäcker Gast Weiß wurde aus dem Verbandsraum gerettet und führte dabei einen Ringkampf mit seinen Helfern auf, die er in der Verwirrung für in das Schiff eingedrungene Engländer hielt. Der Treffer im Verbandsraum wurde ein neuer Brandherd für das Vorschiff. Die für die Verwundeten bereitgelegten Hängematten flammten sofort auf. Das Feuer lief an der Farbe weiter und erreichte bald auch die oberen Decks. Das immer mehr sich in Rauch und Flammen hüllende Achterschiff beeinträchtigte offensichtlich die Genauigkeit des englischen Feuers, da nunmehr nur einzelne Treffer zu verzeichnen sind. Eine schwere Granate krepierete unter der Back; der dort befindliche Kommandeur der vorderen Artillerie, Vizesteuermann Kammann, wird schwer verwundet unter ein Spind geschleudert und später von dem Matrosen Meyer mit anderen Verwundeten vor dem Verbrennen gerettet. Gleichzeitig mit Kammann wird der Feuerwerker Gröber schwer verletzt, neben ihm fällt einer der beiden zufällig an Bord befindlichen Zivilmonteure, namens Klieim. In ihrer Nähe wird dem Schustergast Heck ein Bein weggerissen, trotzdem beteiligt er sich noch bei dem Zureichen von Munition an ein noch feuerndes Geschütz. Bei seinem Abtransport bemerkte er mit großer Ruhe, daß Fehlen eines Beines hätte bei seinem Beruf nicht viel zu sagen. Ferner fällt unter der Back der Obermatrose Fischer, der mir besonders ans Herz gewachsen war, da er schon auf der „Bremen“ 1½ Jahre unter mir gefahren war. Der Matrose Massow wird durch den Luftdruck über Bord geschleudert, er hält sich schwimmend und wird erst gegen 6 Uhr nachmittags zufällig von einem unserer Torpedoboote aufgefunden und gerettet. Als echter Berliner hat er den Humor nicht verloren; er hielt sich nebenbei zunächst für den einzig Überlebenden der „Ariadne“. An Oberdeck wurde besonders unangenehm die Splitterwirkung bei dem Einschlagen der Geschosse empfunden. Jedem Einschlag folgte ein Hagel von Splintern, auch größere Gegenstände wurden losgerissen, so sah ich einen Jolldavid durch die Luft fliegen. Er begnub leider einen Mann der Backbordgeschütze unter sich. Die neben mir stehenden Offiziere und Mannschaften wälzten sich plötzlich an der Erde, rafften sich aber sofort wieder auf. Auf meine

Frage, ob jemand verwundet sei, glaubte nur Oberleutnant Zimmermann, er hätte sich das Bein verstaucht. Am nächsten Tage stellte sich heraus, daß er einen Granatsplitter in das Bein bekommen hatte. Anscheinend war eine Granate in unserer Nähe krepirt, dieselbe hat einem etwa 20 Schritt von uns abstehenden Munitionsmann auf der Back ein Bein fast völlig abgerissen und seine ganze Kleidung verbrannt. Auf meinen Befehl, später von Offizieren und Mannschaften der „Danzig“, aus dem Feuer geborgen, ist er leider auch beim Abtransport verschieden. Bei dieser Gefechtslage, den schweren Verlusten, den überall aufflammenden Bränden und der teilweisen Explosion unserer eigenen Bereitschaftsmunition kann es nicht wundernehmen, daß wir es mit Freude begrüßten, als plötzlich ohne erkennbare Ursache die beiden uns beschießenden englischen Schlachtkreuzer mit Backbordrudern nach Westen abschwanken. Es war ein schöner seemannischer Anblick, die beiden Schlachtkreuzer in höchster Fahrt in Kiellinie auf nahe Entfernung hinter unserem Heck passieren zu sehen. Zu meiner Genugtuung eröffnen nun unsere Backbordgeschütze, die bis dahin in Lee gewesen waren, ohne Befehl, mit freiwilligen Besatzung unter Führung des Obermatrosen Kramer und anderer beherzter Leute das Feuer auf den abziehenden Feind. Lange konnte es nicht fortgesetzt werden, denn die Engländer verschwanden sehr schnell im Nebel. Leider trafen sie nochmals auf die zurückgebliebene „Cöln“ und schossen diese auf nächster Entfernung vollends zusammen. Etwa 250 Überlebende des Schiffes trieben auf dem Wasser, ohne daß die Engländer sich um diese gekümmert hätten. Sie sind alle vor Erschöpfung im Wasser gestorben, bis auf den Heizer Neumann, der nach einigen Tagen, an ein Wrackstück angeklammert, noch lebend aufgefunden wurde.

Nach dem Abzug der Engländer war der Zustand der zum Wrack geschossenen „Ariadne“ höchst kritisch, weil die Brände sich immer weiter ausdehnten. Ich nahm Kurs auf das 26 Seemeilen entfernte Helgoland, um das Schiff dort auf Strand zu setzen. Das Achterschiff mußte bald verlassen werden, weil es im wahrsten Sinne des Wortes zur Rotglühhitze gelangte, dabei war es nicht sicher, ob es gelungen war, die hintere Munitionskammer unter Wasser zu setzen, weil die Gestänge stark verbogen waren. Vorne wurde die Munitionskammer von den Feuerleutnants Pappenberg, der Oberheizer Roth und Lohse geslutet. Der Brand breitete sich auch vorne erschreckend aus, so daß auch hier die anderen Decks verlassen werden mußten. Bei dem Öffnen des Niedergangs auf der Back schlug eine lange Stichflamme aus den unteren Räumen heraus. Die gesamte Besatzung versammelte sich nun rauchgeschwärzt und zum Teil blutend auf der achteren Back, wohin auch die Verwundeten gebracht wurden, darunter auch der blutüberströmte Zivilmonteur Hemmen, der mir stets wieder versicherte, wie glücklich er sei, als Zivilist ein so glänzendes Gefecht mitgemacht zu haben. In

der Annahme, daß das letzte Stündlein für die alte „Ariadne“ geschlagen hätte, brachte ich drei Hurras auf S. M. den Kaiser aus, der Steuermann Keup stimmte das Flaggelied an, das mit großer Begeisterung gesungen wurde und dem das Deutschlandlied folgte. Unser ältester Seewehrmann, der unverwüßliche Signalgast Bredemeier, brachte noch drei Hurras auf den Kommandanten aus. Er konnte übrigens später die Indienstellung eines neuen Schiffes nicht abwarten und ging freiwillig, um, wie er sagte, möglichst bald wieder an die Engländer heranzukommen, mit seinem Freunde Kuzkowsky nach Flandern, dort hat er Antwerpen miterobert und bis zum Friedensschluß im Schützengraben ausgehalten.

Als unsere Not aufs höchste gestiegen war, kam die Hilfe in Gestalt des Kreuzers „Danzig“, unter Befehl des später am Skagerrak gefallenen Kapitän z. S. Reiß. „Danzig“ setzte Boote aus und selbst unser Bootsmann brachte es mit Hilfe des Schreibers Günther, des Matrosen Holzheuer und anderer fertig, unsere beiden Kutter zu Wasser zu bringen. Alle anderen Boote waren zerstört. Es wurden nun zuerst die Verwundeten von Bord gegeben. Für die Unverwundeten wurde die Situation auf dem brennenden Schiff bald völlig unhaltbar, so daß ich Befehl geben mußte, daß die Schwimmer und die mit Schwimmwesten ausgerüsteten Leute über Bord springen sollten. Dies war ein schwerer Entschluß, da die Leute immerhin etwa 200 m zu schwimmen hatten und viele abtrieben. Die Lage wurde aber dadurch erleichtert, daß nun auch „Stralsund“, unter Führung von Kapitän z. S. Harder, mit einem sehr schneidigen Manöver auf etwa 10 m Längsseite kam, trotzdem das Schiff durch die auf „Ariadne“ noch immer stattfindenden Explosionen stark gefährdet war. Ich befand mich zu dieser Zeit auf der Brücke mit Kapitänleutnant Bess und Schwonder, Oberleutnant Zimmermann und dem Signalmaaten Essing. Unsere Lage wurde in dem Rauch und bei der ausstrahlenden Hitze des unter uns brennenden Schiffes immer ungemütlicher. Schließlich brannte auch das unter uns befindliche Kartenhaus, die darin aufbewahrte Signalmunition kam darin zur Explosion, so daß uns die bunten Sterne um die Ohren flogen. Meine Begleiter sprangen nunmehr bis auf Oberleutnant Zimmermann auch über Bord. Während der Rettungsarbeiten verging etwa eine Stunde, in der das Feuer in allen Teilen des Schiffes mehr und mehr herunterbrannte. Ich verließ gegen 4 Uhr nachmittags mit den letzten Offizieren und Mannschaften, den Oberleutnants Zimmermann und Besserer, die das Schiff noch einmal nach Verwundeten abgesehen hatten, sowie dem Maschinenpersonal, das unter seinem leitenden Ingenieur Hohenstein wacker in den unteren Räumen ausgehalten hatte, und den Gefechtsrudergästen unter Leitung des Signalgasten Tierfeld das Schiff mit unserm eigenen Kutter. Er wurde von dem verwundeten Leutnant Westermann gesteuert. Das Maschinen- und Gefechtsruderpersonal hatte sich durch

Trümmer und Feuer im Zwischendeck durcharbeiten müssen, um an Oberdeck zu gelangen. Ich begab mich auf die „Stralsund“, um mit dem Kommandanten das Einschleppen der „Ariadne“ nach Wilhelmshaven zu besprechen. Um diese Zeit erschienen die großen Kreuzer „Moltke“ und „Von der Tann“ auf dem Platze, eine sie begleitende Torpedobootsflottille erregte so viel Seegang, daß „Ariadne“ anfang, zu schlingern. Der von einem Geschöß getroffene Fockmast, auf dem der Fähnrich v. Knoblauch mit einem Signalgasten während des Gefechtes Ausguck gehalten hatte, stürzte nach Backbord über, „Ariadne“ bekam Schlagseite nach Backbord und kenterte plötzlich. Ich nehme an, daß die Ursache dazu das Eindringen von großen Wassermassen in ein großes Schußloch in der Wasserlinie gewesen ist. Kiel oben treibend wurde „Ariadne“ von unseren eigenen Schiffen beschossen, um zu vermeiden, daß sie ein Schiffahrtshindernis für unsere Streitkräfte würde. Sie versank in die Tiefe und nahm 66 tote Helden mit sich. Ich kann dem Andenken dieser Helden keine schöneren Worte weihen, als die Schlusstrophe eines Gedichtes, das den in dem Gefechte ebenfalls verwundeten Obermaschinistenmaat Beisel zum Verfasser hat:

Lebt wohl Kameraden in friedlicher Ruh!

Und decken euch Blumen und Hügel nicht zu,

Wir denken an euch! Ins Herz uns geschrieben,

Seid ihr, die von der „Ariadne“ geblieben.

Von den etwa 230 Überlebenden der „Ariadne“ waren 60 Mann zum größten Teil sehr schwer verwundet. Der Kommandant der „Danzig“ berichtet über das Verhalten der „Ariadne“-Besatzung folgendes:

„Das Verhalten der ‚Ariadne‘-Besatzung war prächtig. Als ‚Danzig‘ zur Hilfe kam, brannte in den unteren Räumen des zerfetzten Schiffes alles. Fortgesetzte Explosionen der Munition schleuderten lange Stichflammen, Sprengstücke und Splitter nach allen Seiten. Brücke, Back und Backbordmitteldeck schienen die einzigen Stellen zu sein, wo ein Aufenthalt noch möglich war. Auch nach der Bergung war das Verhalten der Leute der „Ariadne“ ausgezeichnet. Die zum Teil fürchterlich Verwundeten hielten sich großartig. Kein Schrei, keine Klage, kaum gelegentliches Stöhnen. Die Stimmung war unter den Geretteten sehr gut, fast vergnügt.“

Am Abend, nach Wilhelmshaven zurückgebracht, rückten die unverletzten Reste der Besatzung S. M. S. „Ariadne“ unter Absingen vaterländischer Truchlieder nach den Kasernen der Matrosen- und Werftdivisionen ab. Die Verwundeten wurden im langen Zuge nach dem Garnisonlazarett gebracht.

Mit vielen der „Ariadne“-Leute bin ich später leider durch anderweitige Kommandierung von ihnen getrennt worden, bin aber zu meiner Freude mit vielen in brieflicher Verbindung geblieben.

## Hier ist doch wenigstens noch was los!

### Ein Ostsee-Erlebnis.

Von Vizeadmiral a. D. Michelsen,  
damals Kommandant S. M. S. „Prinz Adalbert“.

Im Frühjahr 1915 hatten wir (d. h. die Ostseestreitkräfte) zusammen mit der Armee Libau eingenommen und waren dann daran gegangen, auf Befehl des Oberbefehlshabers der Ostsee die Russen im finnischen Meerbusen und in ihren Schärenengewässern nach Möglichkeit einzuschließen. Das sollte einmal durch ein umfangreiches Minenprogramm, zweitens durch ein System der dauernden Überwachung und Beobachtung erreicht werden. Diese Aufgaben waren für uns nicht leicht, denn noch immer führten wir in der östlichen Ostsee infolge der unglücklichen Zweiteilung der Befehlsführung zwischen Nordsee (Flottenchef) und Ostsee (O. d. O.) den Krieg mit „Bordmitteln“. Zwar hatten wir einige sogenannte Panzerkreuzer („Prinz Adalbert“ usw.), aber wir hatten keine Minensuchdivision, nur zwei kleine Kreuzer und nur so wenige Torpedoboote, daß wir uns der zahlreichen U=Bootsangriffe kaum erwehren konnten. Nicht, daß uns das viel ausgemacht hätte! Wir hofften immer noch, die Russen bei unseren Unternehmungen schließlich doch einmal zu treffen und ihre U=Bootsangriffe imponierten uns gar nicht. Bisher hatten wir es nämlich fast nur mit russischen U=Booten zu tun gehabt, die mit Hilfe eines sinnreichen Salvenschießens — die theoretische Berechnung dieses Schießverfahrens fanden wir später im Marinearsenal Libau — gesonnen schienen, ihre Torpedos in die verschiedensten Himmelsrichtungen zu verstreuen, was für den angegriffenen Teil entschieden sehr angenehm war. Fast jedes Schiff war schon mehrfach von U=Booten angegriffen, die Torpedos liefen aber meistens vorbei oder explodierten mit lautem Krach auf dem Meeresgrunde. Zwar waren auch schon die ersten englischen U=Boote in der Ostsee, aber außer zwei Kohlendampfern und einem Torpedoboot hatten auch sie noch nichts getroffen.

Die Minenunternehmungen vor dem finnischen Meerbusen waren nun freilich eine besondere kitschliche Sache, und zwar wegen der tageshellen Mittsommernächte. Wenn der Feind nur einigermaßen aufpaßte, so konnte er uns stets bei der Arbeit beobachten.

Und was nützten schließlich Minenfelder, wenn ihre Lage dem Feinde bekannt ist?! Sie schaden eher, weil auch der Feind sie sich zunutze machen kann.

Zuerst hatten wir unsere Minenunternehmungen immer mit allen Streitkräften ausgeführt, waren aber dabei auch — nach unserer Überzeugung — meistens gesehen worden und beschlossen daher in der Hoffnung, die Heimlichkeit unseres Tuns einigermaßen zu wahren, immer nur die Hälfte unserer Schiffe dazu zu verwenden; daß unser U-Bootschutz (die Torpedoboote) gerade eben für die Hälfte der Schiffe reichte, kam hinzu.

So lagen denn am Morgen des 2. Juli S. M. S. „Prinz Adalbert“, Flaggschiff des Kontreadmirals Hopmann, S. M. S. „Prinz Heinrich“, Torpedoboote „S 138“ und „S 139“ friedlich in Danzig, während der II. Admiral, Kommodore v. Karpf, mit S. M. S. „Roon“ und den kleinen Kreuzern „Augsburg“, „Lübeck“, „Albatros“ (Minenschiff) und 8 Torpedoboote einmal wieder den Russen Minen vor die Nase legte. Der II. Admiral hatte bereits gemeldet, daß die Unternehmung ohne Störung verlaufen sei, als gegen Morgen in der Funkenbude des „Adalbert“ sonderbare F. T.-Sprüche ankamen, aus denen man zunächst nicht flug wurde. Später stellte es sich heraus, daß diese Funksprüche vom „Albatros“, Fregattenkapitän West, herrührten, der nach seiner Trennung vom II. Admiral — „Albatros“ sollte nach Kiel zurück, der II. Admiral nach Libau — bei dickem Wetter zufällig auf der Höhe von Gotland auf russische Panzerkreuzer gestoßen war. „Albatros“, bei dem sich nur der kleine Kreuzer „Augsburg“ befand, hoffte mit diesen offenen Funksprüchen die Russen abzuschütteln und irre zu leiten, deren Übermacht (richtige Panzerkreuzer) ungeheuer war. Leider gelang das nicht, sondern „Albatros“ mußte in brennendem Zustand mit einem erheblichen Verlust an Toten und Verwundeten bei Östergarns Holme (Gotland) auf Strand gesetzt werden, wo es die Russen weiter beschossen.

Doch zurück zu unseren eigenen Erlebnissen.

Uns in Danzig wurde es bald klar, daß „da oben etwas faul“ war und es wurde sofort Dampf aufgemacht. Allmählich dämmerte uns die Überzeugung, daß die Russen, die der Admiral Behring und später auch wir so oft durch die größte Wagehalsigkeit nicht hatten herauslocken können, nun doch in See waren und das unverschämte Glück gehabt hatten, bei dickem Wetter über unsern „Albatros“ sozusagen zu stolpern. Jedenfalls mußten wir hin, die Besatzung abbergen und sehen, was noch zu machen sei.

Als wir uns um 10 Uhr vormittags aus dem engen und flachen Danziger Hafentanal hinauswanden, waren wir keineswegs in der bei uns sonst üblichen „sonnigen“ Stimmung, wußten wir doch unsere Kameraden in Gefahr und waren im Zweifel, ob wir

ihnen noch rechtzeitig helfen könnten. Sonst waren wir immer stolz und froh gewesen, daß bei uns „etwas los“ sei und daß wir nicht, wie damals die Hochseestreitkräfte infolge politischer Rücksichten zu niederdrückender Untätigkeit verdammt waren.

Von der Danziger Reede traten die Schiffe „Prinz Adalbert“, „Prinz Heinrich“, „S 138“ und „S 139“ den Vormarsch zunächst auf Righöft an; von dort wollten wir durch die feindlichen Minensperren hindurch die freie See gewinnen. Die beiden Torpedoboote — mehr hatten wir eben nicht — sicherten seitlich das sogenannte „Gros“ vor U=Bootsangriffen, als jedoch um 12.45 Uhr Nebel eintrat, schlossen die beiden Torpedoboote auf Befehl an „Prinz Adalbert“ heran. Um 1.47 Uhr traten wir aus einer Nebelbank heraus, und ich wollte gerade die Torpedoboote — ich hatte die Schiffsführung und befand mich auf der Steuerbordnock der Kommandobrücke — wieder in die Sicherungsstellung schicken, als ich in etwa 70° einen weißen Fleck an der Wasseroberfläche sah (Entfernung 300—400 m). Mein Kommando „Unterseeboot in 70°! Alle Maschinen äußerste Kraft voraus!“ erfolgte sofort, da der weiße Fleck nur die Ausstoßluft eines abgefeuerten Torpedoschusses von einem englischen U=Boot<sup>1)</sup> sein konnte. Der sofort erfolgende Alarm war aber noch nicht verklungen, als sich das dunkelgestrichene Sehrohr des U=Bootes in schräger Stellung, etwa 1 m aus dem Wasser erhob und zwei weitere weiße Strudel erschienen, von denen sich auch schon die Torpedolaufbahnen abzweigten. Richtung und Entfernung kamen noch richtig an die Geschütze, geschossen wurde aber nicht mehr, da in diesem Augenblick bereits eine starke Detonation an der Steuerbord=Schiffseite stattfand, die alles in Dunkel hüllte. Die zwischen dem Sichten des ersten Ausstoßstrudels und dem Auftreffen des Torpedos liegenden Sekunden — es müssen deren etwa 15 gewesen sein — waren für mich auf der Steuerbordbrücke natürlich sehr spannend, aber — das werden viele erfahren haben — nur interessant und keineswegs schrecklich. Als alter Torpedofachmann beobachtete ich die Treffausichten der drei Torpedos gewissermaßen unparteilich und ohne das Gefühl, daß wir vielleicht alle im nächsten Augenblick im Himmel sein würden, wohin bekanntlich alle braven Seeleute kommen. Mein aktives Denken richtete sich nur darauf, ob ich etwa mit einem Torpedotreffer davonkommen könnte, was das Auseinanderstreben der Laufbahnen möglich zu machen schien. Was ich sah, war folgendes. Der uns nächste Torpedo schien mir nach meiner Erfahrung vorn vorbeigehen zu wollen, der von uns am meisten entfernte konnte uns höchstens hinten treffen, ich schenkte ihm weiter keine Beachtung, da er mit lautem Schnauben und Prusten dauernd

1) Die russischen U=Boote schossen aus außenbords gelagerten Abgangsrohren, d. h. ohne Preßluft.



die Oberfläche durchbrach und daher ziemlich sicher hinten vorbeigehen würde. Aber der zweite Schuß des Feindes! Dieser Torpedo lief genau auf unsere Breitseite zu und mußte uns treffen. Zu veranlassen war nichts mehr, ich sah daher zu, wie dieser Torpedo, dessen rotgestrichene Oberseite man in dem klaren Ostseewasser deutlich sehen konnte, auf die Bordwand dicht vor der Brücke zulief und nahm im Augenblick des Auftreffens den Kopf hinter die Keeling. Der erste Torpedo ging richtig vorn vorbei, da seine Laufbahn an der Backbordseite des Schiffes in der Höhe des vorderen Turms gesehen wurde, der dritte ging dicht bei „S 138“, das noch hinter uns fuhr, in den Grund, wo er detonierte, und auf diesem Boot, das von oben bis unten mit Schlamm bespritzt wurde, Funkentelegraphie, Kompass usw. außer Gefecht setzte. „S 139“, Kapitänleutnant Menche, war mit lobenswerter Schnelligkeit sofort auf das Schrohr des U-Bootes zugefahren und hatte den Feind unter Wasser gedrückt. Nun konnte er ihm freilich nichts, denn Wasserbomben waren damals eine noch nicht gemachte Erfindung. Es war eben noch die goldene Zeit der U-Boote.

Auf dem „Adalbert“ war inzwischen alles in Dunkel gehüllt, ich konnte nicht einmal meine Nebenleute auf der Brücke sehen. Das machte nicht nur die Explosionswolke des Torpedos selbst, sondern auch der Kohlenstaub — der Torpedo hatte einen Bunker angerissen —, der sich bis über die Mastspitzen erhob. Jemandem Esel (Verzeihung!) schrie: „Das Schiff geht unter“, worauf ich durch den Qualm brüllte: „Was war das für ein Kamel? Das Schiff geht noch lange nicht unter!“ Gleich darauf ertönte auch eine tiefe, mir bekanntscheinende Stimme in die Finsternis: „Na, hier ist doch wenigstens immer was los!“ Dieses unser Lösungswort wirkte sofort befreiend auf etwa beklemmte Gemüter. Jedenfalls war das erste, was ich wieder sah, das blutüberströmte (die starken Glasscheiben des Kommandoturms waren geplatzt), aber doch seelenruhige Gesicht des Befehlsübermittlers, der den Kopf aus dem Turm steckte und mit ruhigster Stimme in seinem unverkennbaren Dialekt (Eckernförder Fischer) meldete: „Herr Kapitän! Alle Kommandoelemente sind ausgefallen, Zentrale funktioniert nicht mehr!“ Die oft eingeübte Befehlsübermittlung über Deck durch Maschinenschicht wurde eingerichtet, ich ließ Backbord 30° legen und steuerte mit halber Fahrt vom Feinde weg, dem nicht fernen Rixhöft zu, weitere Meldung aus dem Schiff abwartend.

Die Folge dieses Manövers war, daß unser Feind, der uns in der Sprengwolke hatte verschwinden sehen und infolge des strichweise nebligen Wetters uns auch nachher nicht wieder entdeckte, unsere Vernichtung nach Hause meldete, und zwar wollte er ein Schlachtschiff der „Pommern“-Klasse versenkt haben. Glücklicherweise stimmte beides nicht; wir waren nur der kleinere „Adalbert“ und wir schwammen. Unser Feind war übrigens, wie wir viel

später erfuhren, das englische U-Boot „E 3“ gewesen. Ein tüchtiger, aber auch vom Glück begünstigter Kommandant, denn das gehörte bei dem nebligen Wetter unbedingt dazu. Seine Torpedos hatten freilich nichts getaucht, denn auf die kurze Entfernung hätten alle drei treffen müssen.

Ja, wir schwammen. Aber wie! Die Nase ganz vorn drin, näherten wir uns der 20 m-Linie. Jetzt kamen die Meldungen und schön waren sie nicht! Der Torpedo hatte den Torpedobreitzeitraum achteln getroffen. Dieser, der vorderste Kesselraum, die vordere 8,8-cm-Munitionskammer und die Zentrale waren sofort voll Wasser gelaufen, später durch Ventilationschächte, Sprachrohre und Undichtigkeiten auch der Torpedobugraum, die Werkstatt, der Mittelgang und mehrere andere kleine Räume. 2 Unteroffiziere und 8 Mann wurden sofort vermißt; sie befanden sich im Torpedobreitzeitraum und im vordersten Heizraum und sind offenbar sofort getötet worden. Außer den Befehlsapparaten für die Schiffsleitung versagten auch die Artillerie-Befehlsapparate, freilich befand sich die Artillerie mit Hilfe der fliegenden Anlage schnell wieder in der Hand ihres Leiters, Kapitänleutnant Paul Troll.

Inzwischen wurde mir auch die noch warme Visitenkarte des Torpedos gebracht. Von dem auftreffenden Torpedo war nämlich bei dessen Explosion ein großes Bruchstück des Kessels auf unsere Schanze geflogen und hatte sich dort tief in deren Holzbelag eingebohrt. Dieses enthielt spaziger Weise alle wissenswerten Angaben über den unfreundlichen Gast; auf ihm stand nämlich zu lesen:

18' R. G. F. Mk. V.

14 lb. buoyancy in salt water.

D. = 1,026  
T. = 60° when charged with

107<sup>1</sup>/<sub>2</sub> lb. Wt. of air. With

2000 lbs pressure Speed to 1000

yards = 32 knots at 60° F.

A. V. a. Co Steel.

(Übersetzung): 18 Zoll (Durchmesser). Königliche Torpedowerkstatt. Modell 5. 14 Pfd. Auftrieb in Salzwasser von 1,026 Dichtigkeit und 60° Fahrenheit-Temperatur, wenn mit 107<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Pfd. Preßluft gefüllt. Kesseldruck 2000 Pfd. (auf den Quadrat Zoll). Geschwindigkeit bis 1000 Ellen (914 m) 32 Knoten bei 60° Fahrenheit. Stahl von Armstrong, Vickers & Co.

Das heißt, es war eine ziemlich alte „Nummer“ gewesen, die uns beinahe ins Jenseits befördert hätte, nämlich ein 45,7-cm-Stahltorpedo von 32 Knoten garantierter Geschwindigkeit auf nur 914 m. Die Kopfladung betrug wahrscheinlich, wie bei den neueren englischen 45,7-cm-Torpedos 90,7 kg. Allem in allem ein unseren Torpedos gegenüber recht kümmerliches Instrument, und doch

war die Wirkung auf unser ziemlich altes Schiff sehr erheblich und hätte leicht noch größer sein können. Meine Achtung vor der Torpedowaffe stieg sofort noch um einige Grade, zumal ich gleich vermutete, daß unsere eigenen Torpedos im Breitseitraum sich ebenfalls bewährt, d. h. sich als schußsicher erwiesen hatten. Das bestätigte sich nach dem Docken des Schiffes, wo man feststellte, daß der ganze Raum mit Schießwollbrocken unserer zerrissenen Torpedoköpfe bestreut war, aber kein Kopf war mit detoniert. Sonst wär's wohl auch aus mit uns gewesen.

Da das Schiff, auf der 20 m-Linie vor Rixhöft angekommen, immer noch schwamm und nicht mehr so schnell wegsackte wie bisher, wurde beschlossen, auf der 20 m-Linie entlang zu fahren, um, wenn möglich, Swinemünde zu erreichen und zunächst eine gewisse Entfernung zwischen Schiff und U-Boot zu legen. Die Rückkehr nach Danzig wurde gleich verworfen, da dieser Hafen für das vorn sehr tief gehende Schiff sicher nicht genügend Wasser hatte. So krochen wir westwärts an der Pommerschen Küste entlang mit geringer Fahrt, weil sonst der Druck auf die abgestützten Schotten, Luken usw. zu groß wurde. Außerdem mußten wir auf die Backbordmaschine fast dauernd verzichten, da die Zirkulationspumpe aus dem Torpedobugraum lenzen mußte und daher nicht genug Wasser für den Backbordkondensator schaffte. Trotz der geringen Fahrt über den Vorsteven, sackte das Schiff vorn allmählich soweit weg, daß die vorderen Außendecks völlig überflutet wurden. Das Wasser im Vorschiff nahm in bedenklicher Weise zu, und zwar offenbar in erster Linie deswegen, weil die vorderen Außendecks in ihrer Schrägstellung als Tiefenruder wirkten und das Schiff vorn immer mehr unter Wasser drückten. Das waren unsere kritischsten Stunden; die Wassermasse im Vorschiff betrug nach der Berechnung 2000 Tonnen, unsere Reserveschwimmfähigkeit 2500 Tonnen. Es war klar, daß es so nicht weitergehen durfte. Ich beschloß daher nach eingeholter Genehmigung vor dem nächsten Küstenplatz (Stolpmünde), der irgendwelche Hilfsmittel bieten würde, zu ankern und zu versuchen, die vorderen Außendecks womöglich durch Lenzen kleinerer Abteilungen wieder aus dem Wasser zu bringen oder aber, wenn das nicht gelänge, eine andere Art der Fortbewegung zu erproben. Dementsprechend wurde abends 9 Uhr vor Stolpmünde auf flachem Wasser geankert. Durch angestrengte Arbeit während der Nacht gelang es auch wirklich, das Schiff vorn etwas herauszubringen. Die Arbeit des Lecksicherungspersonals war hierbei, vorher und während der langen Reise nach Kiel eine ganz hervorragende. Die Männer sind aus ihren nassen Kleidern nicht herausgekommen, viele haben während der drei kritischen Tage keine Stunde Schlaf bekommen, die Arbeit in den überfluteten, dunklen Räumen war furchtbar schwer und bei der gefährdeten Lage des Schiffes nervenzerrüttend. Trotzdem hat keiner dieser Braven ver-

sagt. Unter persönlicher Leitung des I. Offiziers, Korvettenkapitäns v. Zerboni di Spofetti, und des Marinesstabsingenieurs Günther<sup>1)</sup> arbeiteten die wackeren Männer Tag und Nacht wie die Helden; sie haben das Schiff gerettet, die Schiffsleitung selbst konnte vergleichsweise wenig dazu tun.

Trotz des erzielten Erfolges zeigte es sich am andern Morgen, daß die vorderen Aufendecks in ihrem vorderen Teil überflutet blieben, und es war vorauszusehen, daß der Zustand des Schiffes bald wieder bedrohlich werden würde, wenn die Fahrt über den Vorsteven fortgesetzt würde. Hierbei sprach besonders mit, daß, weil ja auch der Mittelgang des Schiffes vollgelaufen war, die Hauptlenzmittel nur zu geringem Teil zugänglich waren. So wurde am 2. Juli 4 Uhr früh die Fahrt über den Achtersteven versucht und diese um 5 Uhr früh unter Führung von „Indianola“, Kapitänleutnant Altvater, die wie ein Retter aus der Not erschien, angetreten. Dieses Schiff gab uns nicht nur den dringend nötigen Proviant (alle Provianträume waren ja unter Wasser), sondern fungierte vor allem als Leitschiff; das Steuern nach dem Kompaß über den Achtersteven erwies sich nämlich als fast unmöglich. Zunächst zeigte sich überhaupt das fahren über den Achtersteven als recht schwierig, und wenn uns nicht mehrere Umstände zu Hilfe gekommen wären, hätte diese Fortbewegungsmethode sicher versagt. Aber erstmal erwies es sich fast als ein Glück, daß die Backbordmaschine wegen des dauernden Lenzens außer Betrieb bleiben mußte und daß Steuerbord- und Mittelmaschine sich in ihrer Steuerwirkung bei Achterausgang nahezu aufgehoben, so daß man in dieser Hinsicht mit geringen Ruderhilfen auskommen konnte. Dann hatten wir während der ganzen Reise nach Kiel nur schwachen seitlichen Wind; wäre dieser stark aufgefrischt, so hätte wohl keine Macht der Erde das brave Schiff auf graden Kurs halten können. Zunächst kamen wir in dem Bestreben, das Schiff dicht unter Land zu halten, auf 11,5 m fest. Wir kamen mit eigener Maschinenkraft bald wieder frei und wußten nun wenigstens genau, wie tief wir vorne gingen. Von nun an wagten wir es und fuhren wieder auf tiefem Wasser, und zwar nach Kiel; Swinemünde wurde mit Genehmigung des Admirals aufgegeben.

Nachmittags um 1/22 Uhr schiffte sich der Admiral mit den übrigen Offizieren des Stabes auf „V 99“ ein, um sich wieder nach dem Osten zu begeben, von drei Hurras der Besatzung begleitet. Ich war damals Stabschef und Schiffskommandant zugleich, mußte aber zunächst mein Schiff in Sicherheit bringen und konnte daher nicht mit.

Im Laufe der Reise gelang es allmählich durch umfangreiche Abstützarbeiten und Lenzen kleinere Räume, die ganz vorn lagen,

<sup>1)</sup> (Beide später gefallen).

den Tiefgang des Schiffes auf 11 m zu verringern. Auch bekamen wir wieder Trinkwasser, das am schwersten zu entbehren gewesen war, und etwas Waschwasser. Auch gelang es durch Legen von losen Kabeln und Unterbrechung der eigentlichen Kabel die Hauptmaschine, die Ruderräume und die Hauptwohnräume wieder mit Licht zu versehen. Der Mittelgang war aber leider nicht lenz zu bekommen.

Bei Gjedser Riff trat zeitweise dicker Nebel auf, und wir hätten uns Haar einen Segler über den Achtersteven überfahren; der Schiffer mag schön auf das „verrückte Schiff“ geschimpft haben. Für uns war die Hauptsache, daß wir auch im Nebel den Scheinwerfer der „Indianola“ nicht aus Sicht verloren und daß wir — mit dem Schiff eingefahren — allmählich auf unsere Höchsthahrt (9 Knoten) hinaufgehen konnten.

Am 4. Juli 2 Uhr nachmittags ging das Schiff unter eigenem Dampf durch die Hafensperre von Kiel. Das mußte freilich ausnahmsweise über den Vorsteven geschehen, weil inzwischen die Kopftelephone der Reserve-Befehlsübermittlung weiteren Dienst verweigerten und mit einer Maschine und möglichst ohne Kommandos ausgekommen werden mußte. Sonst hatte aber das gute Schiff die 250 Seemeilen lange Strecke von Stolpmünde bis Kiel erfolgreich über den Achtersteven aus eigener Kraft bewältigt, und wir waren eigentlich froh, daß wir die beiden großen Kieler Werftschlepper, die nach Swinemünde geschickt waren, infolge Änderung unseres Reiseplans verfehlt hatten. Hatten wir auf diese Weise doch zeigen können, was wir selbst konnten.

Bei Friedrichsort wurde das Schiff durch den Oberbefehlshaber, S. K. H. den Prinzen Heinrich von Preußen, begrüßt, der der Besatzung nach dem Festmachen an Boje A 10 in kurzen kernigen Worten seine Anerkennung aussprach, sie gleichzeitig zu weiteren, frischen Taten ermunternd. Die Freude der Besatzung hierüber, wie über unsere glückliche Ankunft war deutlich in den drei Hurras zu hören, die S. K. H. zum Schlusse auf Seine Majestät den Kaiser ausbrachten.

Erst am 6. früh erfolgte das Eindocken in das große Schwimmdock, wo die provisorische Dichtung des Lecks erfolgen sollte, ehe das Schiff zur eigentlichen Reparatur in eins der Trockendocks gebracht werden konnte. Glücklicherweise erlaubte die Wassertiefe der Docksohle unter dem Schwimmdock diesem die erforderliche Senkung und Schräglage zu geben, so daß das tiefgehende Schiff hineingeholt werden konnte und einigermaßen richtig über die Stapelklöße kam. Nach der Hebung und dem Leerlaufen des Schiffes erfolgte zuerst die Bergung der Leichen, die alle bis auf eine, diese war durch das große Leck hinausgewaschen worden, im Schiff gefunden wurden. Dann folgte die nicht minder schmerzliche Beerdigung der neun Tapferen auf dem Garnisonfriedhof in Kiel, woran auch Ihre Königliche Hoheit, die Prinzessin Heinrich von Preußen, in ihrer bekannten gütigen

und freundlichen Art teilnahm. Von dieser Beisehung ist mir eine Episode in bleibender Erinnerung. Unter den Gefallenen war auch ein ganz junger Matrose, der sich in seiner vorletzten Dienststellung nicht voll bewährt hatte und zufällig in den Torpedobreitzeitraum umkommandiert worden war. Der ältere Bruder dieses an sich braven jungen Mannes, der früher selbst Soldat gewesen und der Beisehungsfeierlichkeit beiwohnte, schnitt meine Beileidsworte kurz mit der Frage ab: „Herr Kapitän, ich will nur wissen, ob mein Bruder auf seinem neuen Posten seine Pflicht getan hat.“ Erst als ich das mit gutem Gewissen bejahen konnte, beruhigte sich dieser alte stramme Soldat und sagte: „Diese Frage war mir von den Eltern aufgetragen. Dann ist ja alles gut!“ Ja, so war das damals!

Ich muß gestehen, daß ich ziemlich stolz war, das Schiff in seiner gefährdeten Lage glücklich in den Hafen gebracht zu haben. Aber man soll nicht stolz sein! Am 23. Oktober, nachdem ich wegen dienstlicher Überlastung das Kommando an den Kapitän z. S. Bunne-  
mann hatte abgeben müssen, um mich auf die Geschäfte des Stabs-  
chefs zu beschränken, flog S. M. S. „Prinz Adalbert“ vor Libau, wiederum infolge eines U-Boots-Torpedoschusses, der diesmal die mittlere Munitionskammer getroffen hatte, mit der ganzen Besatzung in die Luft; nur drei Matrosen, die sich zufällig an den äußersten Schiffsenden befunden hatten, wurden von den Geleittorpedoboote gerettet. Gern würde ich die Namen der drei hierhersehen — bilden sie doch den Rest der Besatzung, auf die ich stolz war —, aber sie ruhen mit meinem damals geführten Notizbuch an Bord der alten, guten „Rostock“ etwa 45 Seemeilen westlich Hörns-Riff auf dem Meeresgrunde der Nordsee. Möge dieser Aufsatz dazu dienen, daß sie mit ihrem alten Kommandanten wieder in Verbindung treten! Vom alten „Adalbert“ aber blieb nichts übrig, als zwei Stückchen angeschmolzenen Stahls, die in treibenden Hängematten gefunden wurden und die ich aufbewahrt habe.

Damals habe ich gehadert mit meinem Gott und mit dem Schicksal und tausendmal gefragt: Wozu? Warum gerade diese mir lieben Menschen?! Wäre es nicht besser gewesen, wenn du das gute alte Schiff damals am 2. Juli hättest versaufen lassen?

Aber wir müssen uns daran genügen lassen, unsere Pflicht getan zu haben und das hat die Besatzung S. M. S. „Prinz Adalbert“ in vollem Maße getan.

Mögen sie sanft ruhen!

Ja, in der Ostsee war 1914/15 noch „was los“ — Heiteres und Ernstes!



## Letzte Fahrt des Bootes „U 153“.

Von Matrose Fränzel.

Auf dem Achterdeck hatten wir uns versammelt und unser Koch mit seiner Geige in Begleitung des Bandoniumspielers spielten wehmütige Weisen. Leise trug der Abendwind das Lied „Muß ich denn“ hinüber aufs Land, es waren die letzten Grüße. Weiter gings durch die warme Nacht, leise rauschte das Kielwasser auf und die Sterne erleuchteten, matt schimmernd, unseren Weg. Unsere Reise führte uns, wie das erstmal, durch den Sund. Bei S.M.S. „Hannover“ vor dem Sund wurde die letzte Ruhepause gemacht, und vor uns öffnete sich die Minensperre, uns den Weg freigebend zu neuem Wirken. Wir sollten diesmal der Küste von Amerika einen Besuch abstatten und mit halber Fahrt gings durch die Nordsee um Shetland herum. Die Tage waren hier oben schon kühl und kalte Winde kamen öfters auf, uns das Unangenehme des Sommers ver-gessen machend. Hier und da zeigten sich dunkle Wolken am Himmel und Ströme von Regen peitschten uns ins Angesicht. Eintönig kamen und gingen die Tage, vom Feinde war nichts zu sehen. — Endlich zeigte sich uns die erste Rauchwolke, schneller stampften die Maschinen, eiliger entquoll der Ölrauch dem Auspuff. Wir hielten Kurs auf das Schiff, und wie der Bluthund auf der Spur des Wildes, so jagten wir dahin. Bald löste sich der erste Schuß mit ehernem Klang aus dem Rohr. Brummend und zischend nahm die Granate ihren Weg über die Wasserwüste. Drüben zeigte eine hohe Wassersäule den Einschlag. Jetzt wandte sich der Dampfer und flüchtete, ein Artilleriekampf entspann sich, bei dem wir schließlich den kürzeren zogen. Der Schnelligkeit des Fahrzeuges waren wir nicht gewachsen und schließlich entschwand es unseren Augen ganz in der nebelhaften Ferne. In der Folgezeit ging es uns noch öfter so, sämtliche feindliche Fahrzeuge im Jahre 1918 waren bewaffnet und brachten uns oft in Verlegenheit, mit schneller Fahrt entwischten sie dann unseren Augen und wir hatten das Nachsehen. Mit grim-migen Augen sah unser Kommandant dann den enteilenden Rauch-wolken nach. Da sichteten wir eines Morgens einen grau ge-strichenen Segler, unser Kommandant vermutete in ihm eine U-Bootsfalle, aber seinem Vor-satz getreu ging er trotzdem sofort „ran an den Feind“. Wir nahmen günstigen Kurs, tauchten und

fuhren so dicht an ihn heran, daß er uns nicht mehr entwischen konnte. Auf zirka 4000 m herangekommen, tauchten wir auf. Breit und mässig hob sich der stählerne Bootskörper aus der blauen Flut und alsbald öffneten sich sämtliche Luken und eilig liefen unsere Matrosen an Deck hin und her, die Geschütze klarmachend. Die Maschinen gaben ihr alles her und leise zitternd und brummend fuhren wir mit äußerster Kraft auf unseren Gegner. Drohend drehten die Kanonen ihre Mündungen nach dem immer noch friedlich dahinfahrenden Segler. Wir hielten Stange mit ihm und hatten ihn in 3000 m Entfernung Backbord querab. Plötzlich krachten aus beiden Rohren die Schüsse. Es waren Warnungsschüsse und schlugen beide vor seinem Bug ein. Jetzt hatte man uns bemerkt und versuchte, allerdings erfolglos, zu fliehen. Die nächsten beiden Geschosse schlugen mit hellem Knall und leuchtendem Blitz in sein Oberdeck ein. Eine schwarze Rauchwolke bildete sich drüben und bald drehte unser „Freund“ bei. Die Besatzung mußte das Schiff verlassen, sie war aus aller Herren Länder zusammengewürfelt. Da waren Engländer, Neger, Portugiesen und Japaner u. a. m. und man konnte hier verschiedene Rassen der Erdbevölkerung zusammengespercht im kleinen Boote sehen, ein wüstes Kauderwelsch durchschwirrte die Luft. Das Prisenkommando begab sich an Bord und bald krachten dumpf zwei Sprengpatronen zu uns herüber. Langsam neigte sich der Segler auf die Seite und mit voller Takelage sank er hinab. — Tage vergingen. — Wir schrieben Anfang Oktober. Eine kalte Nacht brach herein, schwere, dunkle Regenwolken türmten sich am Himmel und zogen, dichte Finsternis verbreitend, herauf. Ein leichter Wind fegte über das Wasser und ließ die See dumpf und hohl rollen. Die Nacht verrann ohne Störungen, ich zog um vier Uhr auf Morgenwache. Die Luft war diesig und immer wieder mußten wir unsere Gläser, welche von dem leichten Sprühregen angefeuchtet wurden, säubern. Da meldete unser Backbordausguck: „Backbord querab ein abgeblendetes Fahrzeug in Sicht!“ — Alle Gläser wandten sich mit einem Schlage nach der bezeichneten Richtung. 6000—8000 m von uns sahen wir durch den Regen die undeutlichen Umrisse eines langsam dahinfahrenden Schiffes. Der Kommandant wurde benachrichtigt und die Geschützbedienung alarmiert. Wir konnten ihn bereits ziemlich deutlich erkennen und bemerkten ein größeres Geschütz auf der Back. Also ein Feind. „Geschütze laden und sichern!“ befahl der Artillerieoffizier. „Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!“, der Kommandant. Ein Klappern der Maschinentelegraphen und vorwärts schossen wir durch die graue Morgendämmerung. Wir fuhren auf etwa 1000 m, ohne bemerkt zu werden, heran. „Salve — feuern!“ und beide Rohre zerrissen brüllend die Morgenluft. Die Schüsse gingen über das Schiff hinweg und schlugen auf der anderen Seite ins Wasser. Die nächste Salve lag zu weit vorn. Jetzt drehte er auf uns zu, um den



Kampf aufzunehmen. Eine dritte Granate zerriß die Leitung zu seiner Dampfpfeife und kläglich heulte sie in langgezogenen Tönen. Näher und näher kam er, groß und weißschäumend schob er seine Bugwelle vor sich her und wir konnten deutlich sehen, wie einige Leute das Geschütz bedienten, riesengroß wuchs er vor uns auf, es ging jetzt um Sein oder Nichtsein. Aber so leicht und billig wollten wir uns nicht preisgeben! Da wir abgedreht hatten und vor ihm herliefen, konnten wir nur das achtere Geschütz benutzen. Schuß auf Schuß sandte er uns aus seinem 12-cm-Geschütz und hageldicht flogen uns die Dinger um die Ohren. Sämtliche Fahrstufen durchgehend und Zick-Zack-Kurs fahrend, wichen wir ihnen mit Mühe aus. Unser Geschützführer am achteren Geschütz brauchte schon nicht mehr zu zielen, da unser Gegenüber schon auf 800 bis 900 m an uns heran war. Treffer auf Treffer klappte seinen Bug auseinander. Ein nächster Schuß machte seine Geschützbedienung kampfunfähig. Da — ein Volltreffer in seine Kommandobrücke. Eine riesige, in der diesigen Morgendämmerung grauhaft rot leuchtende Feuerflamme schien gen Himmel zu steigen und krachend, berstend flog die Brücke auseinander, Holz- und Eisensplitter flogen durch die Luft. Dann drehte er sofort ab, ein Tosen und Krachen erfüllte die Luft, als befänden wir uns mit einem ganzen Geschwader im Kampf. Die Leitung war mit der Vernichtung der Brücke augenscheinlich ausgefallen, denn wahllos fuhr unser Gegner im Kreise umher. Wir ließen jedoch nicht von der einmal gefaßten Beute ab und feuerten weiter. Plötzlich wurden wir mit einem Hagel von Geschossen, welche aus einer anderen Richtung kamen, überschüttet. Links und rechts wuchsen die Wasser säulen aus dem Wasser empor. Wir sahen in die gefährliche Richtung und bemerkten zu unserem Schrecken einen amerikanischen Kreuzer in hoher Fahrt auf uns zukommen. Sofort erscholl das Kommando „Schnell tauchen!“ über Deck, und eilig verschwanden wir im Bootsinnern. Im Zeitraum von einer Minute hatte das schützende Wasser uns aufgenommen. Totenstille herrschte im Boot, nur von außen klang der langdröhnende Widerhall der ins Wasser schlagenden Granaten. Was mochten die nächsten Augenblicke bringen? Höchstwahrscheinlich Untergang und Tod und wir schlossen schon mit dem Leben ab. Es sollte jedoch anders kommen! — Plötzlich verstummte der Lärm um uns herum. Leise klang das helle Singen der E-Maschinen durchs Boot, langsam stiegen wir auf Sehrohrtiefe. Unser Kommandant beobachtete die Wasseroberfläche und rief, um unsere erregten Gemüter zu beruhigen: „Der Kreuzer ist außer Sicht. Der angegriffene Dampfer fährt, anscheinend Ruderhavarie, immer noch im Kreise!“ Der schwersten Gefahr entronnen, wollten wir jetzt saubere Arbeit machen und unseren Gegner völlig zur Strecke bringen. „Austauchen!“ Wieder gings empor. Blitzschnell waren wir an Deck und wendeten die Kanonen wieder dem

halbbesiegten Gegner zu. Es entspann sich ein reger Artilleriekampf, wobei sich unser Gegenüber, seine Ruderstörung schien bereits beseitigt, mit seinem achteren Geschütz kräftig verteidigte. Treffer auf Treffer schlugen bei ihm ein, krachend neigte sich der vordere Mast zur Seite und fiel in die See. Endlich, in sinkendem Zustande und bereits brennend, zeigte er seine Parlamentärflagge. Er begab sich in sein Schicksal. Der Rest der Besatzung stieg in die Boote und bald darauf sank „Ticonderoga“ über das Heck, sich wie im Todesschmerz noch steil aufrichtend in die Tiefe. Es hatte uns einen harten Kampf gekostet und wir musterten während der ganzen Zeit aufmerksam den Horizont in der Meinung, der Kreuzer könne wiederkehren. Er kam jedoch nicht und wir wunderten uns; über seine vermeintliche Flucht wurden wir später aufgeklärt. Langsam fuhren wir in die Nähe der Stelle, wo unser Gegner hinabsank. Alle möglichen Gegenstände trieben in buntem Durcheinander im Wasser. Da schwammen Säcke voll Kartoffeln zwischen abgebrochenen Masten, ein Borhandschuh neben einer verstümmelten Leiche, es war ein trauriger Anblick. An langen, zerbrochenen Hölzern trieben, sich noch mit dem letzten Rest ihrer Kraft haltend und jammervoll um Hilfe rufend, Überlebende. Auf einigen Flößen waren Verwundete zusammengepfercht, die, unverbunden, hier und da mit abgerissenen Gliedmaßen und blutbesudelten Kleidern die Luft mit kläglichem Geschrei erfüllten. Die salzigen Wellen des Ozeans forderten ihre Opfer. Die Luft war noch erfüllt von den scharfen Geruch des Pulvers. Unser Kommandant konnte nur zwei Offiziere des Dampfers retten, welche im Wasser, schon halb ohnmächtig an einem abgebrochenen Mast trieben. Wir fuhren so dicht wie möglich an sie heran und warfen ihnen eine Leine zu, welche sie instinktiv ergriffen, dann zogen wir sie an Bord. Sie brachen sofort zusammen, erschöpft von den Anstrengungen und Gefahren der letzten Stunden. Sie wurden unter Deck gebracht und in warme Decken gehüllt. Der Tod hatte reiche Ernte gehalten, aber hätte das Glück gegen uns geschlagen, dann wären wir hier vernichtet worden. — Die beiden geretteten Offiziere waren der Erste Offizier und der Zweite Ingenieur. Von ihnen erfuhren wir, daß die „Ticonderoga“ das Schlussschiff eines Geleitzuges von 20 Schiffen war. In der Dunkelheit der Nacht war es von seinen Vordermännern abgekommen und war in diesem Zustande von uns angegriffen. Der amerikanische Kreuzer war Spitzenschiff und als er das Schießen hörte, eilte er sofort wieder zu seinem Geleitzuge, um diesen zu schützen, da er annahm, wir würden einen Torpedoangriff auf ihn fahren. Nun war uns alles klar und wir begriffen. —

Weiter fuhren wir und die Tage flossen dahin, die beiden Amerikaner hatten bald den Schreck überwunden und lebten sich bei uns ganz gut ein. — Oft saß ich hoch oben auf schwankendem

Maß, Ausguck haltend. Dann flog der Blick weit dahin über die blaue, leichtbewegte Wasserwüste, nichts war zu entdecken, ringsum nur Himmel und Wasser. Die Gedanken schweiften in die Ferne, nach der Heimat und vor meinem Geiste tauchten nebelhafte Bilder blühender Heide, sommerliche, selige Mondnächte auf. Dann schlug das Herz fern im fremden Meere sehnsuchtsvoll und träumte von einem fröhlichen Wiedersehen. Aber damals ahnte ich nicht, daß dies Wiedersehen so traurig sein sollte. Plötzlich erhielten wir, kurz nach dem Gefecht mit der „Ticonderoga“ einen Funkpruch mit dem Befehl, unsere Reise abzubrechen und nach den Azoren zu fahren. Wir gingen auf südöstlichen Kurs unserem neuen Ziele zu. Auf halbem Wege erhielten wir schon Nachricht vom Ausbruch der Revolution und zugleich den Heimfahrtsbefehl. Das traf uns wie ein Hammerschlag, wir sahen uns kopfschüttelnd an; es war uns wie ein Rätsel und wir meinten es mit einem englischen Lügen-telegramm zu tun zu haben. Uns wurde aber bald Gewißheit. Mit Tränen in den Augen und oft versagender Stimme, hielt unser Kommandant eine Ansprache an uns. Er führte unter anderem aus: Der Kaiser habe abgedankt, die Truppen seien auf den ganzen Fronten in eiligem Rückzuge und wir, die Marine, die blauen Jungen, auf die unser Kaiser so stolz war, hätten leider auch dem Gift der Zersetzung nicht widerstanden. Er schloß mit dem Satze: „Wir tragen das Kleid dieser Marine, die einen Teil der Schuld hat, und mit Schamröte müssen wir in unsere zertretene Heimat zurückkehren, jedoch das hohe und heilige Bewußtsein im Herzen: Wir U-Bootsleute haben ausgehalten bis zuletzt, unsere Pflicht getan bis in die letzte Minute, nicht denkend an ruhmlosen Untergang!“ Qualvoll schlichen die Stunden und Tage dahin, Funkpruch kam über Funkpruch. Wirre Meldungen, widersprechende Gerüchte verbreiteten sie unter uns, die wir, abgeschnitten von der Heimat, einzig und allein auf die Drahtnachrichten angewiesen waren. Alles hingte sich um die Lieben daheim, was mochten Frau und Kinder, was mochten Eltern und Geschwister wohl machen? Unruhig schlugen die Herzen und die Maschinen liefen nicht schnell genug, um uns möglichst bald heimzutragen.

Höher nach Norden kamen wir und kalte Novemberstürme umbrausten uns, dicht segten uns die Schneeflocken ins Gesicht und eisig kamen unzählige Spritzer über. Eine traurige Heimfahrt war es und was würde uns in Kiel erwarten? — Jetzt, wo wir zusammengebrochen waren, würde der Feind seiner durch 4½ Jahre ohnmächtigen Wut willenlos die Zügel gegen uns fahren lassen. Und nur zu gut haben wir das jetzt am eigenen Leibe gemerkt. Noch oft mußten wir Alarmtauchen vor englischen Streitkräften machen, und oft sah uns der Tod noch grinsend ins Angesicht. Nachts passierten wir Skagen, dunkel schimmerten die Umrisse von Skagen-Feuerschiff zu uns herüber und matt zitterte der Schein seiner Lampe

über die Wellen. Plötzlich bemerkte unser Ausguck achteraus einen kleinen, dunklen Schatten, der schnell näherkam. Es war ein deutsches U=Boot, das uns aufholte und uns anrief. Wir scheeren zusammen und erfahren aus dem Munde der Kameraden, wie es in unserem Vaterlande ausseh. „In Deutschland geht alles drüber und drunter, dort ist der Teufel los!“ sagte uns der Kommandant des Bootes. Es war eines der Boote von der Station Helgoland, welches kaisertreu geblieben war und jetzt von der Heimat, der es so treu gedient hatte, verstoßen war. Es wollte sich den neuen Verhältnissen nicht fügen und der Kommandant beschloß, sich mit seiner Besatzung in Schweden internieren zu lassen. — Also, so stand es. Wüßt schossen uns die Gedanken durch den Kopf, und wirre Reden flogen von Mund zu Mund. Durch all dies planlose Durcheinander rang sich nur der eine Gedanke klar in uns durch: Nach Haus! Daheim wollten wir sein bei unseren Lieben, mit ihnen vereint die schweren Tage erleben und leiden, wenns sein mußte. Von diesem Wunsche erfüllt steuerten wir dem Sund zu. Kein Torpedoboot kam uns hier entgegen, um uns zu begrüßen, keine „Hanover“ lag mehr auf ihrem Platz, uns freundlich winkend und mit heimatlichen Weisen uns begeisternd. Nein, nichts! Nur zwei, kümmerlich aussehende, dänische Torpedoboote, klein und altmodisch gebaut, kamen heran und geleiteten uns durch das Sperrgebiet. Wie ganz anders war diese Heimfahrt, als meine früheren, wie freudlos. Traurig blickten wir auf das Wasser, flammend leuchtete das Abendrot drohend zu uns herüber. Revolution! Rot ist deine Farbe, rot von Blut und Verrat. — Weiter fuhren wir durch den Sund, öfter trafen wir jetzt deutsche U=Boote, welche wie die Schafe vor dem Wolf geflüchtet waren, um die Ereignisse in der Heimat abzuwarten. Da kam ein U=Boot in schneller Fahrt an uns heran, ging längsseit und ein Obermaat hielt uns eine Ansprache, in der er uns die jetzigen Verhältnisse klarlegte und uns das Vertrauensmännerwesen erklärte. „Kameraden!“ sagte er: „habt keine Furcht, die Offiziere, die euch nicht gefallen, setzt sie ab. Wir haben die neue Regierung hinter uns!“ Wir blickten uns fragend und erstaunt an. War das noch das alte Deutschland? Dachte man denn gar nicht an die Zukunft? Wollte man denn gar nicht sehen, was man für ein Ungewitter heraufbeschworen hatte? Die Zukunft öffnete uns langsam die Augen. Heute war die Lösung: fort mit dem Krieg! Friede!! Unter welcher Bedingung, das schien gleich. O verblendetes Volk! Mit offenen Augen und doch blind ranntest du in dein Verderben. Unsere herrliche Armee, unsere stolze Marine, ungeschlagen und unbesiegt streckten sie ihre blanken Waffen und gierig blutlechzend stürzte der Feind drüber her. „Bezwungen, aber nicht besiegt!“

Viele U=Boote und Schiffe der Flotte lagen, gleich uns, vor der Einfahrt und schickten sich an, diese zu passieren. Da sahen

wir das Traurige. Von Masten, Gaffeln und Raen wehte die rote Flagge. Grell ließ sie ihr blutiges Rot in die Winterluft hinein flattern. Unsere alte, liebe Kriegsflagge, für deren Farben unsere Vorfahren, unsere jetzigen Brüder, Kameraden und Stammesgenossen ihr Blut vergossen hatten, die siegreich in China und Afrika geweht hatte, sie sollte sich schamvoll verbergen. Knatternd zog und zerrte noch das alte Fahnentuch im Winde, als wehrte es sich verzweifelt, dem verhassten, roten Nebenbuhler zu weichen. Auch wir gingen jetzt Anker auf, die Maschinen sprangen an, Friedrichs-ort-Leuchtturm passierten wir langsam, und traurig fuhrten wir in den Hafen. Boote, Pinnassen und Hafendampfer glitten an uns vorüber und überall wehte es uns rot entgegen. Überall schien alles emsig zu arbeiten, ja, aber für wen? Diese Arbeit trug keine Früchte. Wie ganz anders nickten uns die kahlen Bäume von Düsternbrook zu, wie traurig sahen die Häuser von Heikendorf, Laböe und Dietrichsdorf zu uns herüber. O Heimat, wie sehen wir dich wieder! Mit starkem Herzen schieden wir von dir, nicht Kampf und Tod für dich scheuend, und mit erdrösseltem Herzen kehren wir heim.

Wir kamen als zweite Staffel zur Auslieferung, in langer Reihe lag die erste Staffel bereits da. Beim Anblick der einst so tapferen Boote wand sich das Herz vor Weh, und eine heimliche Träne blinkte in meinen Augen, eine Träne um das unglückliche verratene Vaterland, aber auch eine Träne der Wut und der Rache. Lieb Vaterland, was wir heute sahen, es nährt in uns den Haß, und Rache wollen wir nehmen, wenn die Zeit gekommen ist, du sollst wieder emporsteigen.

Ich hatte vier Jahre Soldatenzeit hinter mir, vier Jahre reichen Erlebens. Gefahren hatte ich bestanden und ferne Länder gesehen. Ich ging ins Zivilleben über, im Innern aber immer noch Soldat, und ich war gerne Soldat gewesen und dachte mit Stolz an vergangene Zeiten. Doch der Drang nach außen, nach der freien Welt ließ mir keine Ruhe und bald sollte ich wieder, diesmal den feldgrauen Rock anziehen, um das Vaterland gegen innere, von der Revolution geborene Feinde zu schützen.



## Meine Erinnerungen an Graf Spee und sein Geschwader.

Von Kapitän Leuß, Führer des Dampfers „Seydlitz“.

Ich war am 3. August 1914 mit dem Dampfer „Seydlitz“ des Norddeutschen Lloyd von Sydney nach Valparaiso ausgelaufen und dort am 24. August eingetroffen. Bei meiner Ankunft in Valparaiso wurde ich sofort von einer Anzahl Deutscher, vor allem aber von dem in Chile als Instruktionsoffizier sich dort aufhaltenden deutschen Major Lotei bestürmt, mit meinem Schiff und in die Heimat wollenden Landsleuten nach Deutschland zu fahren. Man fragte mich um meine Meinung des Gelingens dieses Unternehmens. Sofort erklärte ich mich für diese Aufgabe bereit. Die Deutschen wollten sogar die Verpflichtung auf sich nehmen, für die Dampfer-Requisition, falls das Reich später die Bezahlung ablehnen sollte, aufzukommen. Da traf aus Buenos Aires von dem dortigen Marineattachée die Nachricht ein, daß „Seydlitz“ für das Speesche Geschwader benötigt würde. Ich jubelte und mit mir meine Offiziere und Mannschaften, aus dieser Untätigkeit entrissen zu werden und auch ein wenig für das Vaterland tun zu können.

Alle Vorbereitungen wurden getroffen. Die an Bord befindliche Ladung gelöscht, zirka 4000 Tonnen Kohlen und eine Menge Proviant übergenommen. Ich hatte erklärt, mit meinem Schiff die Reise nach Bremen fortsetzen zu wollen und dafür von den chilenischen Behörden die Auslaufgenehmigung erhalten. Die Vorbereitungen wurden des öfteren auf Vorstellungen des britischen und französischen Gesandten hin unterbrochen, das Schiff ein paarmal von den chilenischen Behörden nach an Bord-versteckt sein sollenden Geschützen durchsucht, die Auslauferlaubnis zurückgezogen und wieder genehmigt. So wurde am 20. Oktober beschlossen, mit „Seydlitz“ fortzudampfen, aus Sorge, daß die chilenischen Behörden doch schließlich dem Drängen der beiden feindlichen Gesandten nachgeben und das Schiff am Auslaufen hindern würden. Ich hatte meinen II. Offizier, Riediger, Oberleutnant der Reserve, dem in Valparaiso ansässigen Vertrauensmann der Marine zur Verfügung gestellt. Herr Riediger hat sich dort sehr verdient gemacht und durch seinen Nachrichtendienst zu dem Erfolg von Coronel beigetragen. Er kam später auf „Leipzig“ an Bord und fand mit dieser den Heldentod.

Als Ersatz erhielt ich den II. Offizier des Norddeutschen Lloyd-Dampfers „Westfalen“, Herrn Velrichs, an Bord. Kurz vor Abgang des Schiffes wurde mir dann noch ein sogenannter Supercargo in dem I. Offizier der „Westfalen“, Herrn Schwärmer, Oberleutnant d. R., an Bord geschickt.

„Seydlitz“ wurde nach einer im Süden Chiles befindlichen wunderschönen stillen Bucht beordert, in der bereits der Kosmos-Dampfer „Ramses“ auf das Geschwader wartete. Um 11 Uhr abends am 20. Oktober lief ich mit abgeblendeten Lichtern aus dem gastlichen Valparaiso aus. Wir hörten gleich englische Kriegsschiffe funken. Ich nahm meinen Kurs zuerst westlich, um in einem Abstände 70 Seemeilen von der Küste südlich zu laufen und dann nachts in unserer Bestimmungsbucht zu ankern. Am 23. Oktober bei Tagesanbruch ankerte ich an meinem Bestimmungsort. Mit dem Kapitän des „Ramses“ vereinbarte ich, ihm 2000 Tonnen Kohlen, die für das Geschwader bestimmt waren, abzunehmen, da er wegen Mangel an Proviant nicht länger dort liegenbleiben konnte. Übrigens hatte ich ihm einen großen Schreck mit dem Erscheinen des „Seydlitz“ eingejagt. Die Nachtwache hatte ihn mit dem Rufe: „Kapitän, dor kümmt en groden Dampfer“ geweckt. Er war dann mit dem Rufe: „Geht mi gau dat Boot“ aus der Koje gesprungen, um das geheime Handelsverkehrsbuch schleunigst zu vernichten. Nach Übernahme der Kohlen aus Dampfer „Ramses“ verließ dieser die Bucht, um nach einem nördlichen Hafen Chiles zu dampfen. Wir warteten nun sehulichst auf das Eintreffen unseres Geschwaders, vertrieben uns die Zeit mit Segelfahrten in der Bucht und Landpartien.

Am 1. November rief mich der Funkbeamte in die Station, wo ein Funkduell zwischen deutschen und britischen Kriegsschiffen zu hören war. Da das Funken der letzteren bald aufhörte, während unsere Schiffe es fortsetzten, waren wir voller Hoffnung. Ich sandte ein Telegramm an das Geschwader, unseren Liegeort und das Quantum Kohlen meldend und erhielt als Antwort: „Vorsicht beim Telegraphieren, Handelsverkehrsbuch und Schlüssel in Feindeshand.“ Nun wurde mir die Anwendung eines neuen Schlüssels verständlich, setzte mich aber sofort an die Arbeit, den neuen Schlüssel zu entziffern, was mir nach einiger Mühe auch gelang. Hierzu nahm ich ein Wort, dessen Anfangs- und Endbuchstabe im Stammwort gleichlautende Konsonanten enthielt und in dem im Endwort mehrere gleichlautende Vokale waren. Ersetzte man die einzelnen Buchstaben durch andere, so mußte man, falls auch nach dem neuen Schlüssel auf einen Vokal ein Konsonant folgte, hieraus den neuen Schlüssel entdecken können. Das Verzeichnis zur Auffindung verstümmelter Worte des Handelsverkehrsbuches erleichterte mir das Verfahren, und nach angestrengter Arbeit hatte ich den neuen Schlüssel heraus. Ich entzifferte dann eines der eingelaufenen Telegramme, das lautete: „Britische Admiralität bestätigt Verlust Panzerkreuzer „Good Hope“

und „Monmouth“. „Königsberg“ in Afrika blockiert, „Hork“ in der Nordsee auf Mine gelaufen.“ Groß war der Jubel an Bord über den ersten Teil dieser Nachricht, und sehnlichst erwarteten wir das Eintreffen der Sieger. Dies geschah am 2. November frühmorgens. In Kiellinie trafen „Nürnberg“, „Scharnhorst“, „Gneisenau“, „Dresden“, „Leipzig“, gefolgt von den Begleitschiffen „Baden“, „Luxor“, „Rhakotis“ und „Santa-Isabel“ bei uns ein. Und groß war das Erstaunen, als ich den Siegern gratulierte. Ich erklärte dann dem Chef des Stabes, Herrn Kapitän z. S. Fielitz, meine Entzifferung ihrer Telegramme. Jetzt wurde durch Umsetzen der Buchstaben eine Entzifferung schwieriger gemacht.

„Seydlitz“ wurde zum Hospitalschiff ernannt. Mein Schiffsarzt Dr. Lange wurde zum Assistenzarzt befördert und zum Chef des Hospitals ernannt. Ich erhielt noch zwei Ärzte vom Dampfer „Rhakotis“ und „Luxor“ an Bord. Die an Bord der verschiedenen Schiffe befindlichen Supercargos wurden mit dem nach Callao entlassenen Dampfer „Rhakotis“ zurückgeschickt, da sie nicht erforderlich waren und der Schiffsführer als seemännischer Leiter die volle Verantwortung hatte —; wir traten am 26. November die Reise nach den Falklandsinseln an. Über den beabsichtigten Angriff auf diese Inseln waren die Meinungen im Geschwader geteilt. Mehrere Kommandanten der Kreuzer, unter anderen Kapitän z. S. Maerker und Fregattenkapitän Haun, waren der Ansicht, es sei besser, die Falklandsinseln zu meiden.

Unsere Reise, die um das Kap Horn ihren Kurs nahm, war in den ersten Tagen von sehr stürmischem Wetter begleitet. Hohe See brachte namentlich die kleinen Kreuzer zum schweren Rollen. Wind und Seegang nahmen aber bald ab, und beim Kap Horn hatten wir Windstille und glatte See. Am 2. Dezember sichteten wir ein paar hohe Eisberge und den englischen Segler „Drumuir“, der auf Befehl des Grafen Spee von „Leipzig“ gefapert wurde. Die Flotte ging nun bei der Pictoninsel zu Anker, um die wertvolle Kohlenladung dieses Seglers — er hatte 3000 Tonnen Cardiffkohle geladen — überzunehmen. Ich erhielt die Mannschaft des gefaperten Schiffes an Bord, mit der Weisung, die sich zur Arbeit meldenden Mannschaften gegen den beim Lloyd üblichen Tagelohn an Bord zu beschäftigen, den Kapitän an meinen Tisch und die Offiziere in der Messe speisen zu lassen. So wurden unsere Feinde von den „Barbaren“ behandelt! Am 5. Dezember wurde mir die Ehre zuteil, unseren hochverehrten Admiral mit seinen Kreuzerkommandanten und meinen Freund, Kapitänleutnant Schierning, bei mir an Bord zum Abendessen und nachfolgendem Bridge zu sehen.

Am 6. morgens legte „Scharnhorst“ vom „Seydlitz“ ab. Admiral und Kommandant Schulz riefen mir von der Brücke „Auf Wiedersehen in einigen Tagen“ zu, was sich leider nicht erfüllen



sollte. Obgleich allen Mitgliedern des Geschwaders der bittere Ernst und die gefährvolle Art des Unternehmens bekannt war, so traten doch alle die Reise an, als ob es zu einem täglichen Manöver ginge. Der Kapitänleutnant Schierning brachte mir kurz vor Abfahrt noch ein kleines Paket für seine Gattin an Bord, mit dem Bemerkten, daß ich doch vielleicht mehr Aussicht habe, die Heimat wiederzusehen. Von einer gedrückten Stimmung war im ganzen Geschwader nicht die leiseste Spur bemerkbar.

Am Abend des 7. Dezember wurden „Seydlitz“ und die beiden Kohlendampfer „Baden“ und „Santa-Isabel“ auf südlicheren Kurs beordert, während das Geschwader den Kurs auf die Falklandsinseln beibehielt. In der Nacht erhielten wir dann Befehl, uns dem Geschwader doch wieder anzuschließen, bei dem wir um 6 Uhr morgens eintrafen. Am 8. vormittags sahen wir ein feindliches Geschwader aus Port Stanley auslaufen. Mit Anwesenheit einiger Schiffe hatte Graf Spee vielleicht gerechnet, wengleich das Gerücht existierte, daß ein Teil dieser Schiffe nach Afrika zur Unterdrückung eines Aufstandes abgefahren sei. Die kleinen Kreuzer wurden sofort entlassen. „Seydlitz“, „Baden“ und „Santa-Isabel“ erhielten Flaggsignal: „Umkehren und südöstlich warten.“ „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ nahmen den schweren Kampf mit dem vollen Bewußtsein ihres Unterganges auf. Als ich mich anschickte, den erhaltenen Befehl auszuführen, setzte ich mich vorher mit meinen beiden Kameraden von „Baden“ und „Santa-Isabel“ in Verbindung, diesen den Vorschlag machend, daß einer von uns Südost, ein anderer Süd und der dritte Ost ausdampfen möge, damit wir nicht alle drei auf einer Stelle verblieben und doch die Order, die südöstlich lautete, ausführten. Nach kurzer Trennung kam der Befehl vom Flaggschiff über einen bestimmten Treffpunkt, und wieder etwas später: „Alter Ankerplatz.“ Ich nahm meinen Kurs allmählich südlicher und sah bald wieder die Mastspitzen meiner beiden Gefährten. Gleich hierauf fing ich einen Funkpruch von „Baden“ an „Scharnhorst“ auf: „Zwei feindliche Schiffe nehmen uns.“ Sofort nach diesem Funkpruch setzte ich Kurs Ost. Ich hatte beim Sichten der feindlichen Flotte alle Kessel in Betrieb setzen lassen, während wir bis dahin nur mit zwei Kesseln dampften. Um 7 Uhr abends fingen wir Funkpruch vom englischen Flaggschiff auf, lautend: „Scharnhorst“, „Gneisenau“ sunk, one light cruiser probably „Leipzig“ on fire fore and aft. Present positions of other cruisers and „wof“? Want to chase them. (Auf deutsch — „Scharnhorst“, „Gneisenau“ gesunken, ein leichter Kreuzer, wahrscheinlich „Leipzig“, in Brand vorn und hinten. Wo ist gegenwärtige Position der anderen Kreuzer und W.O.F. Ich möchte sie jagen.) W.O.F. war der Funkname für uns, „Seydlitz“, mit dem wir stets die erhaltenen Befehle quittiert hatten. Um 8 Uhr abends beim Wachwechsel, als alle Offiziere bei mir auf der Brücke waren, erblickte der I. Offizier

Cordes an Backbord querab, vier Seemeilen entfernt, ein Schiff, das sich bei näherem Hinschauen als ein feindliches Kriegsschiff entpuppte. Ich änderte sofort Kurs auf Süd und erhielt gleich darauf mehrere Schüsse nachgesandt, die aber entweder blind abgegeben oder sehr schlecht gezielt waren. Die ganze Deckmannschaft war in die Maschine beordert worden, und es wurde auf Biegen und Brechen gefahren. „Seydlitz“, der sonst 14,5—15 Seemeilen lief, brachte es auf 16,7 Seemeilen. Nun schickte uns der Herrgott einen hochwillkommenen Regenschauer, in dem wir den Feind aus Sicht verloren. Sofort wurde Kurs wieder auf Ost geändert, und wir waren dem Feinde entwischt. Nach zwei Stunden auf diesem Kurse änderte ich wieder auf Süd, immer noch um den letzten Befehl auszuführen. Um 1/21 Uhr nachts meldete mir der Funkbeamte Kuhlmann, daß „Dresden“ die „Baden“ anrufe. Ich befahl ihm, daß er antworten solle, froh, von „Dresden“ bestimmte Anweisungen zu erhalten. „Dresden“ gab aber auf wiederholten Anruf keine Rückantwort. Jetzt stand ich vor der Entscheidung, ob ich in den Großen- oder den Atlantischen Ozean einlaufen wolle und entschied mich für das letztere, weil ich annahm, daß „Dresden“, über deren Existenz ich jetzt unterrichtet war, dasselbe machen würde, da dort mehrere Schiffe mit Kohlen und Proviant auf unser Geschwader warteten. Ich setzte meinen Kurs also wieder Nord, hatte indeß wenig Hoffnung, daß „Seydlitz“ mit den hohen Aufbauten lange vom Feinde unentdeckt bliebe, da mir der Telegraphist Funkenanrufe von 14 feindlichen Schiffen meldete. Am 9. abends hörten wir Funkpruch des englischen Flaggschiffs: „To all british ships and stations: „Scharnhorst“, „Gneisenau“, „Leipzig“, „Nürnberg“ sunk by british squadron on the eight.“ (An alle britischen Schiffe und Stationen: „Scharnhorst“, „Gneisenau“, „Leipzig“, „Nürnberg“ versenkt durch britisches Geschwader am 8.)

Wie niederschmetternd diese Nachricht für uns an Bord war, daß kann sich jeder vorstellen. Sie sagte uns, daß Admiral, Kommandanten, viele Offiziere und Mannschaften, viele Freunde auf dem Meeresboden lägen. Ich entschloß mich, in eine verschwiegene Bucht, San José, an der argentinischen Küste einzulaufen und von dort Funkprüche an deutsche Kriegsschiffe in die Welt zu senden.

Am 16. Dezember ankerte ich dort. Am 1. Februar wurde „Seydlitz“ von einem argentinischen Schiff nach Puerto Militar gebracht und interniert.



## Vorstoß der Flottille Heinecke in die Straße Dover-Calais, 14—15. Februar 1918.

Von Oberleutnant z. See f. Ruge,  
damals Artillerieoffizier auf „B 110“.

Gerade macht man sich klar, um aus Mangel an einer anderen, nützlichen Tätigkeit ins Kasino zu gehen und dort die neuesten Zeitungen zu lesen, in denen immer wieder dasselbe steht, als plötzlich, wie schon so manches Mal, der Befehl kommt: „Sofort Dampf aufmachen. 7 Uhr seeklar.“ Erstaunt oder überrascht ist niemand. Im Gegenteil; es wäre merkwürdig, wenn man uns im Hafen ließe, denn es ist beinahe Neumond, die günstigste Zeit für Torpedobootsunternehmungen. Also gehen wir nicht ins Kasino, sondern fahren ein bißchen gegen England.

Was beabsichtigt ist, wissen vorläufig höchstens die Führer. Den übrigen Offizieren und den Besatzungen wird es erst draußen in See bekanntgegeben, wenn man sicher ist, die Unternehmung auch wirklich durchführen zu können, denn Wind, Wetter und feindliche Minen üben einen unberechenbaren Einfluß auf den Seekrieg aus. Irgendwelche Vermutungen über unsere Aufgabe anzustellen, hat gar keinen Zweck, denn es kommt dann doch immer gerade anders, als man gedacht hat. Auf jeden Fall sollen wir die Engländer ärgern, und das genügt uns. Alles weitere wird sich schon finden. —

Am Abend gehen wir auf der Jade zu Anker und laufen erst am nächsten Morgen aus, geführt von dem kleinen Kreuzer „Emden“<sup>1)</sup>, auf dem sich der Erste Führer der Torpedoboote befindet. Beim Ankerlichten ist es leider schon stark diesig, und im Laufe des Vormittags wird es immer dicker, so daß wir schließlich den schönsten Nordseenebel haben, den man sich denken kann. Die „Emden“, die an der Spitze fährt, ist vollkommen verschwunden und gibt nur ab und zu ein lutendes Lebenszeichen von sich. Von den übrigen Booten steckt meist nur der Vordermann und ein Stück des Hintermannes in dem Milchglaskasten, der um das Boot gebaut zu sein scheint. Für gewöhnlich würde man bei solchem Wetter

<sup>1)</sup> Es handelt sich um eine neue Emden, das Ersatzschiff für den Auslandskreuzer „Emden“.

ankern. Unsere Aufgabe soll aber auf jeden Fall durchgeführt werden; also geht es weiter.

Kurz nach Mittag entläßt uns die „Emden“ am Rande des Minengebietes. Sie geht hier zu Anker und bleibt als Aufnahmestellung liegen. Die acht Boote unserer Flottille setzen unter Führung von Korvettenkapitän Heinecke den Marsch in westlicher Richtung fort. Nur ein schmaler Weg dicht unter der holländischen Küste ist minenfrei. Anfangs ist er noch mit Bojen bezeichnet, die wir trotz des Nebels auch auf den Kopf treffen. Bald haben wir aber die letzte passiert, und unter dauerndem Loten tasten wir uns mit geringer Fahrt vorsichtig weiter. Leicht ist die Navigation nicht gerade ohne Land, ohne Sonne und ohne Seezeichen, und angenehm ist die Fahrerei auch nicht. Alle Mann müssen Schwimmwesten anlegen; niemand darf sich unter Deck aufhalten, außer der Wache in den Maschinen und Heizräumen, denn die Hauptverluste treten bei Minenexplosionen gewöhnlich dadurch ein, daß die Leute nicht schnell genug aus den vollaufenden Räumen an Deck kommen können. Es ist gut, daß die Schwimmwesten so schön warm sind, denn der feuchte Nebel dringt durch die Kleider und kältet aus.

Der Kommandant benützt die Gelegenheit, daß alle Offiziere an Deck sind, und teilt uns im Kartenhaus Zweck und Ziel unserer Fahrt mit.

Seit einigen Wochen versuchen die Engländer, die Straße Dover — Calais auf eine neue Art zu sperren, nachdem ihnen ihre früheren Versuche unseren U-Booten gegenüber herzlich wenig genützt haben. Diesmal wollen sie ihren Zweck dadurch erreichen, daß sie außer mit den üblichen Netz- und Minensperren noch mit einer Lichtsperrre arbeiten. Diese ist so eingerichtet: Zahlreiche bewaffnete Fischdampfer liegen in zwei Reihen quer über den Kanal. Sie werfen in regelmäßigen Abständen eine Art großer Kästen voll von einer Magnesiumverbindung über Bord, die auf dem Wasser mit ganz außerordentlich hellem Lichte verbrennt. Der ganze Kanal wird also durch die beiden Sperren taghell erleuchtet. Um die Sache noch besser zu machen, stehen bei Dover und bei Kap Grisnez sehr starke Scheinwerfer, die dauernd in Betrieb sind. Ein oder zwei größere, mit Scheinwerfern ausgerüstete Fahrzeuge sollen auch da sein.

Zwischen den Lichtdampfern fahren allerlei bewaffnete Patrouillenboote, Torpedomotorboote und kleine Torpedoboote herum, die auf unsere U-Boote aufpassen sollen. Wenn eins versucht, über Wasser durchzufahren, sollen sie es bei der hellen Beleuchtung entdecken und jagen. Entzieht es sich dann der Verfolgung durch Tauchen, so soll es einer der zahlreichen Minen- und Netzsperrren zum Opfer fallen. Wenn es auch in Wirklichkeit nicht so schön klappt und unsere U-Boote auch so noch durchkommen, so ist diese neue Einrichtung doch recht unangenehm für sie. Unsere Flottille

soll sich deshalb mal etwas näher mit den „Lichtvögeln“ beschäftigen und versuchen, die Durchfahrt wenigstens für einige Tage freizumachen.

Dichter Nebel hält unseren Vormarsch leider auf. Wir müssen nochmals bis Norderney zurück, wo wir abwartend ankern.

Zur befohlenen Zeit geht die Flottille am 14. Februar wieder Anker auf. Das Wetter ist günstig, eigentlich zu gut, denn es ist ganz ruhig und außerordentlich klar. Deutlich sind die mehrere Meilen entfernten Leuchttürme und hohen Gebäude auf den holländischen Inseln sichtbar; das ist uns gar nicht sehr angenehm, denn sicher haben die Engländer ihre Spione dort sitzen, die uns sehen und unser Auslaufen sofort weiter melden. —

Ohne Schwierigkeiten finden wir jetzt den richtigen Weg und haben etwa 5 Uhr Haaks Feuerschiff wieder querab. In der freien Fahrstraße entlang der holländischen Küste geht es nun südwärts. In wohlthuendem Gegensatz zu den Sperrgebieten herrscht hier ein reger Fischereibetrieb und Handelschiffverkehr. Zahlreiche holländische Schuner und einige Dampfer begegnen uns.

Hier sind wir vor Mienen und sonstigen unangenehmen Überraschungen ziemlich sicher. Man staut also in Ruhe sein Abendbrot und nimmt dann noch schnell ein Auge voll. Bei Dunkelwerden ist es Zeit, sich für die Nacht klarzumachen. Durch kunstvolle, sorgsam erprobte Anordnung der verschiedensten Wollfächer wird ein gewisser Kälteschutz erreicht. Ganz hilft er auf die Dauer aber nicht, denn schließlich dringt die Nachtkälte überall durch. Je mehr aber die Spannung wächst, desto weniger merkt man davon.

Die Offiziere prüfen noch einmal die Waffen und alle Vorbereitungen zu Klarschiff, und jeder einzelne sieht nach, ob auf seiner Gefechtsstation alles in Ordnung ist. An die Geschütze werden als Zuschlag zu der gewöhnlichen Bereitschaftsmunition noch eine Menge Granaten gemannt, die Torpedorohre werden ausgeschwenkt, alle Telephone und Telegraphen noch einmal durchgeprobt, damit es nicht im entscheidenden Augenblick verhängnisvolle Versager gibt. Die volle Kriegswache (eine Hälfte der Besatzung) zieht auf, denn es ist inzwischen schon dunkel geworden. Die Nummer eins (der älteste seemannische Unteroffizier) meldet dem wachhabenden Offizier das Boot abgeblendet. Kein Lichtschein darf nach außen fallen; wie schwarze Schatten eilen die Boote durch die Nacht. Dank der guten Ausbildung des Maschinenpersonals sprühen trotz der hohen Fahrt nur selten einige Funken aus den Schornsteinen. Die strahlenden holländischen Leuchtfeuer blinken zu uns herüber und weisen uns den Weg, der außerdem durch einige Leuchttonnen genau festgelegt ist. Auch hier treffen wir allerlei Fischerfahrzeuge, denen wir vorsichtig aus dem Wege gehen, denn man kann nie wissen, was dahinter steckt, und manchem Fischdampfer sind Torpedorohre eingebaut worden.

Ein Boot der anderen Halbflottille muß leider wegen eines Maschinenschadens umkehren. „Da warens nur noch sieben.“ In der Nähe der Schouwenbank gehen wir auf Westkurs, ins Sperrgebiet hinein. Die Fischer verschwinden, die schmale Mondsichel, die uns ab und zu zwischen den Wolken hindurch zugeblinzelt hat, geht hinter einer dunklen Bank unter. Jede Stunde bringt uns näher an den Feind. Trotz gespanntester Aufmerksamkeit ist nichts Verdächtiges zu sehen. Um Mitternacht gibt es zur Auffrischung der Lebensgeister starken, heißen Kaffee in großen Mengen. Dann wird die Kombüse dicht gemacht, denn jetzt treten alle Mann auf Gefechtsstationen an und da müssen die Köche auch dabei sein.

„Meldung von den Geschützen!“ „Erstes klar — zweites klar drittes — drittes Geschütz? Drittes ist klar, viertes ist klar.“ „Geschütze sind klar“ — „Achterer Leitstand ist besetzt“, „Entfernungsmeßgeräte sind klar“ — „Unformer einschalten!“ In mattem Licht leuchten die Zahlen am Befehlsübermittlungsapparat auf; die Entfernung für das Nachtgefecht wird an die Geschütze gegeben, der Apparat schnurrt einige Sekunden, dann ist der Befehl überall verstanden und ausgeführt. „Artillerie ist klar“ geht die Meldung vom vorderen Leitstand an den Kommandanten auf die Brücke. Ebenso kommen die Klarmeldungen von den Scheinwerfern, den Torpedorohren und der Schiffsleitung. Das Boot ist klar, in wenigen Sekunden alle seine Waffen in Tätigkeit treten zu lassen. Auch die Maschinengewehre sind schußfertig, Gewehre und Pistolen sind für ein mögliches Nahgefecht und Entern verteilt, Sprengpatronen sind angebracht, um im schlimmsten Fall das Boot sofort versenken zu können.

Gegen 1 Uhr sollen wir bei der englischen Vorpostenlinie stehen. Einige Leuchttonnen, die ihre ungefähre Stellung bezeichnen, liegen auch aus, aber von englischen Zerstörern ist nichts zu sehen. Unbemerkt kommen wir durch. Das Flottillenboot gibt jetzt das Signal „Auflösen“, das heißt, die Flottille soll sich, wie beabsichtigt, in zwei Gruppen teilen. Die drei Boote der III. Halbflottille sollen sich an der französischen Küste betätigen, während wir anderen uns den nördlichen Teil der Lichtsperre bei Dover genauer ansehen sollen. Das Signal ist verstanden, die III. Halbflottille hängt sich ab und verschwindet in der Dunkelheit. Die Spannung wächst und wird nicht geringer dadurch, daß unser Vordermann plötzlich einen verräterischen „roten Hahn“ zeigt. Das bedeutet, daß aus irgendeinem Grunde (es gibt mehrere dafür) die Verbrennung des Heizöles nicht genau geregelt ist und die Flamme infolgedessen unter dem Kessel hindurch zum Schornstein hinausschlägt. Dieser Feuerschein ist natürlich in dunkler Nacht recht weit zu sehen, und wir sind froh, als es drüben gelingt, die Sache wieder zu bändigen. Es wird aber auch höchste Zeit, denn am Westhimmel flammt schon hier und da der Lichtschein der Sperre auf.

Um 1 Uhr etwa sind schon einzelne Magnesiumfackeln deutlich zu unterscheiden. Ihre Entfernung wird mit etwa 15 km gemessen. Diese Leuchtkraft übersteigt unsere Erwartungen doch bedeutend!

Außer den Lichtdampfern sind noch zwei sehr starke Scheinwerfer in Betrieb. Das Ganze gibt ein eigenartiges Bild: Einen Augenblick herrscht tiefe Dunkelheit. Nur einige schwache Lichter, wohl Leuchtbojen, glimmen vor uns, und über uns funkeln die Sterne. Dann huscht der weiße Strahl eines Scheinwerfers die Kimm entlang, steht still, tastet langsam weiter, läuft zurück und verschwindet. Plötzlich glänzt voraus ein Lichtpunkt auf, wird immer heller und heller, und bald ist die See weit im Umkreis taghell erleuchtet. An der Bordwand des Vordermannes spiegelt sich der Schein wieder, an Deck des eigenen Bootes herrscht Zwielicht, das den an die Dunkelheit gewöhnten Augen schon fast zu hell erscheint. Nach einigen Minuten verliert das Licht an Helligkeit, fällt in sich zusammen, flackert noch ein paarmal auf und erlischt dann. Einen Augenblick Dunkelheit, unterbrochen von den Lichtstreifen der Scheinwerfer, dann beginnt das Spiel bei dem nächsten Fahrzeug. Auf dem anderen Flügel der Sperre ist man auch nicht müßig, und gelegentliches Aufblitzen verrät uns, daß das zweite Treffen sich ebenfalls in Tätigkeit befindet.

Lange kann es nun eigentlich nicht mehr dauern, bis wir entdeckt werden, denn das Magnesiumlicht, besonders des einen Fahrzeuges, beleuchtet uns zu gut, und auch die Scheinwerfer sind schon in bedrohliche Nähe gekommen. Der eine scheint nach Richtung und Entfernung bei Dover an Land zu stehen, der andere, nähere, auf einem Fahrzeug etwa in der Mitte der Sperre. Dieses soll zuerst daran glauben. Wir halten recht darauf zu; als wir noch etwa 6 km entfernt sind, faßt es uns mit seinem Scheinwerfer, da das Magnesiumlicht gerade besonders schön hell ist. Na, jetzt wird wohl die Schießerei gleich losgehen, denkt man, denn er kann uns mit seinem Scheinwerfer gut festhalten und uns leicht unter Feuer nehmen, während wir ihm auf die große Entfernung vorläufig nur wenig tun können. Wir stellen uns aber für alle Fälle harmlos und laufen mit mäßiger Fahrt weiter auf ihn zu. Tatsächlich fällt er auch auf unser „ehrliches Gesicht“ herein. Nach einigen recht länglichen Sekunden läßt uns der Scheinwerfer wieder los und setzt seine alte Tätigkeit fort, indem er die Kimm ablenchtet. Immer, wenn er in unsere Gegend kommt, ist er so rücksichtsvoll, vorsichtig über uns hinwegzuleuchten, damit er uns ja nicht blendet. Er hat uns also tatsächlich für die eigene Zerstörerpatrouille gehalten. Zu beiden Seiten betätigen sich die „Magnesiumvögel“, so daß er auch jetzt noch bei näherem Hinsehen seinen Irrtum leicht entdecken könnte. Gegen den Lichtschein erkennen wir ab und zu seinen Schattenriß und machen ihn als größeres Fahrzeug aus mit

hoher Back und langem, niedrigen Achterschiff, Zerstörer oder alter kleiner Kreuzer.

Bis auf 1000 m kommen wir in aller Gemütlichkeit an ihn heran. Da eröffnet das Flottillenboot Feuer und setzt ihm gleich die erste Granate in den achteren Schornstein. Aber auch diese unfreundliche Tat kann unser rücksichtsvolles Gegenüber noch nicht überzeugen, daß wir der böse Feind sind. Anstatt wiederzuschießen, gibt er mit der Sirene eine Reihe kurzer Töne, was soviel bedeutet wie „Paßt doch bitte besser auf, ihr beschießt ja einen Freund“. Rums — rums — zwei gutsitigende Salven sind die unangenehme Antwort. Hell sprühen die Funken und Fegen, wo die Granaten einschlagen. Das Flottillenboot hat etwas geschwenkt, so daß die achtere Rotte jetzt auch zum Schuß kommt. Auf 1000 m eröffnen wir zu gleicher Zeit Feuer. Schon die erste Salve sikt im Ziel. Unter hellem Feuerschein fliegt beim Begner allerhand auseinander. Zum Wiederschießen kommt er gar nicht mehr, denn das Flottillenboot gibt ihm noch einen Torpedo ins Vorschiff, so daß er langsam wegsackt.

Gleich bei der ersten Salve hat sich seine Sirene anscheinend irgendwie festgeklammert. Von da an heult er wie ein wildes Tier über das stille Wasser. Es klingt schaurig. Beschossen wird er nicht mehr, denn nur noch das Achterschiff ragt mit starker Steuerbordschlagseite aus dem Wasser empor. Wir laufen mit langsamer Fahrt ganz dicht daran vorbei. Menschen sind nicht zu entdecken. Der tut uns nichts mehr; er wird seinem Schicksal überlassen.

Nach diesem guten Anfang ist unsere weitere Aufgabe nun, möglichst viele von den Lichtdampfern auszulöschen. Nebenbei müssen wir gut auf die verfligten Torpedomotorboote aufpassen, die bei der sehr ruhigen See ihre beste Angriffsgelegenheit haben. Unser Boot kommt als letztes verhältnismäßig wenig zum Schuß. Das Flottillenboot schöpft wie gewöhnlich das Fett von der Suppe. Zuerst eröffnet es Feuer auf einen dunklen Gegenstand, der bald als Patrouillenboot festgestellt wird. Es wird in kürzester Zeit erledigt. Das Knallen will aber bei der vorderen Gruppe gar nicht aufhören. Ein Fahrzeug nach dem anderen kommt ihr vor die Rohre. Sie scheinen von dem Schießen angezogen zu werden wie die Motten vom Licht.

Bewachungsfahrzeuge aller Art müssen daran glauben. Am schnellsten lassen sich die Lichtdampfer erledigen. Wenn ein Schuß ihren Magnesiumvorrat trifft, gehen sie mit blendender Stichflamme und hellem Funkenprühen in die Luft.

Eine große Barkass mit der Aufschrift „Royal Navy 113“ wird mit einer Salve versenkt. Um alles schnell und gründlich zu erledigen, wird schließlich jedes neue Fahrzeug erst in aller Ruhe mit dem Scheinwerfer beleuchtet und dann mit einigen Salven bedacht. Im Anfang hatten wir die Scheinwerfer lieber nicht benutzt,



um nicht zuviel feindliche Streitkräfte auf uns zu ziehen. Ein bißchen Leuchten und Schießen scheint hier aber gar nicht besonders aufzufallen, denn ein paar Kilometer weiter sorgen ein paar Dampfer immer noch ganz stumpfsinnig für Beleuchtung. Dabei hört man in den Gefechtspausen ganz deutlich Kanonendonner im Süden, ein Zeichen, daß die andere Halbflottille auch lohnende Arbeit gefunden hat.

Einer der Dampfer, der schon von den vorderen Booten zusammengeschoffen ist und nun als Wrack an uns vorbeitreibt, schießt plötzlich einen grünen Stern. Zwei Salven von uns bringen ihn schnell zur Ruhe. Ein anderer hat noch nicht viel abbekommen und erhält von uns den Rest. Zuletzt kommt noch ein Fahrzeug, anscheinend ein kleines Torpedoboot, von Backbord her aus dem Dunkel auf uns zu. Die anderen Boote haben es noch nicht gesehen. Wir fassen es mit dem Scheinwerfer. „Feuern!“ Treffer. Feuern! Treffer, Explosion. Feuern! Treffer, das Schiff kentert und verschwindet in einer großen Rauch- und Dampfwolke.

Feindliche Gegenwirkung ist kaum zu spüren. Ab und zu fängt mal einer an, wiederzuschießen, aber ehe er etwas getroffen hat, ist er erledigt. Zwei Motorboote versuchen unsere Spitze anzugreifen. Sie werden rechtzeitig entdeckt, denn es wird natürlich nach allen Seiten dauernd schärfster Ausguck gehalten. Eins erhält vom Flottillenboot einen Volltreffer, der es mehrere Meter über das Wasser zur Seite schleudert, das andere wird von unserm zweiten Boot mit wenigen Salven erledigt.

In unserer näheren Umgebung ist kein Fahrzeug mehr zu erblicken. Von der Lichtperre ist nicht mehr viel übrig. Nur ganz in der Ferne leuchtet ab und zu ein Magnesiumlicht auf. Sonst hat sich alles, was wir nicht erwischt haben, schleunigst von dannen gemacht. Es herrscht infolgedessen eine angenehme Dunkelheit um uns, in der sich die friedlich blinkenden Hafenseuer von Dover sehr nett ausnehmen. Es wird nun Zeit, sich hinwegzubegeben. Genau eine Stunde haben wir gewirkt, meist dicht unter der englischen Küste zwischen Dover und Folkestone. Allein das Flottillenboot hat auf 14 Fahrzeuge geschossen. Mit dem, was die anderen Boote noch erledigt haben, gibt das eine Anzahl, mit der wir ganz zufrieden sein können, wenn auch sicher manche beschädigt und nicht ganz gesunken sind.

Wir treten mit hoher Fahrt den Rückmarsch an. Da wir, solange es dunkel ist, nicht weit genug kommen, um gleich wieder in die deutsche Bucht zurückfahren zu können, sollen wir Zeebrügge anlaufen, dort tagsüber Öl ergänzen und in der nächsten Nacht die Rückfahrt antreten.

Achtersaus versorgt ein einzelner Lichtdampfer, der noch immer nichts gemerkt hat, seine Umgebung mit Helligkeit. Leider ist er zu weit entfernt, um ihn aus seinem süßen Schlummer zu erwecken.

Mit einer Geschwindigkeit von 27 Seemeilen geht es durch die Nacht. Jetzt heißt es aufpassen auf die feindlichen Streitkräfte, die uns von Dünkirchen oder den Downs her leicht den Weg verlegen können. Doch kein Engländer oder Franzose wird gesichtet. Ganz richtig scheinen sie immer noch nicht dahinter gekommen zu sein, was eigentlich los gewesen ist. Ihr Alarm hat auch durchaus nicht geklappt.

Nun fehlt nur noch Nachricht von der anderen Halbflottille, von der wir außer dem Geschützdonner nichts weiter gehört haben. Endlich meldet sie Standort, weiter nichts, ein Zeichen, daß sie auf jeden Fall keine Verluste gehabt hat. Sie steht sogar schon etwas vor uns. Im Morgengrauen treffen wir sie und werden von den Flandernbooten zusammen nach Zeebrügge hineingelotst. Dabei geraten wir anscheinend in ein englisches Sperrnetz. „G 102“ faßt unter der Back eine kleine Mine und hat drei Tote. Das Boot selbst ist nur wenig beschädigt. Nach wenigen Tagen folgt es uns nach Deutschland. Im Kielwasser von „B 110“ geht auch eine Mine hoch, und in der Ferne explodiert noch eine dritte Mine, die aber keinen Schaden anrichtet.

Allmählich wird es hell. Etwa um 8 Uhr biegen wir um die riesige Mole und laufen in den Hafen ein. Der Hauptteil unserer Aufgabe ist erledigt.

Die Flottille macht an der Innenseite der Mole fest. Da aber dort nicht für alle Boote Platz ist, müssen „B 110“ und ein G-Boot in den Kanal gehen, der nach Brügge führt. Dort gibt es bei der Rombacher Hütte auch Öl. Wir laufen also in die Schleuse ein, die recht geräumig ist, so daß einige kleine Torpedoboote auch noch darin Platz finden. Schließlich kommt noch ein U-Boot bei uns längsseit, das gerade von erfolgreicher Fernfahrt zurückgekehrt ist. Es ist das Boot „UC 57“ des Oberleutnants z. S. Lohs, der nie weniger als 20 000 Tonnen nach Hause bringt. Auf dieser Fahrt hat er im Kanal in kurzer Zeit 28 000 Tonnen versenkt.

Da das Durchschleusen ziemlich lange dauert, laden wir seinen Wachoffizier und Ingenieur zum Frühstück in unsere Messe ein. Es ist für jeden gerade noch ein Ei da, worüber sie sich besonders freuen. Ein paar Offiziere von dem anderen Boot kommen auch noch, und nun geht das Erzählen los. Die III. Halbflottille hat ebensolches Glück gehabt wie wir. Ohne besondere Gegenwirkung hat sie etwa 10 Bewachungsfahrzeuge und zwei Motorboote versenkt. Wir können mit dem Ergebnis der Nacht also sehr zufrieden sein.

Nach etwa einer Stunde laufen wir in den Brügger Kanal ein und machen fest. Die meisten von uns begeben sich gleich zur dringend nötigen Ruhe. Ich erfahre aber durch Zufall, daß jetzt gerade ein Verkehrsdampfer nach Brügge hinauffährt, mache mich schleunigst einigermaßen landklar und fahre zur Stadt. Gegen

Abend gehen wir wieder hinaus in den Außenhafen und machen an der Mole fest.

8.30 Uhr ist für uns und die Flandernboote seeklar. Sie sollen sich danach umsehen, was aus der Lichtsperrre geworden ist, und wir müssen nach der deutschen Bucht zurück.

Es ist noch ziemlich hell. Trotzdem wartet aber kein Engländer vor dem „Loch“, dem einzigen minenfreien Weg.

Von der Front her murren schwere Geschütze. Nach einer Weile schwillt der Lärm an, Alarmraketen steigen auf: Ein fliegerangriff auf Zeebrügge ist im Gange, der wohl uns zgedacht war, aber nun zu spät kommt.

Auf der Rückfahrt stoßen wir ins Sperrgebiet vor, um vielleicht einen Geleitzug oder etwas Ähnliches zu treffen. Leider verläuft aber die Nacht ganz ereignislos. Zu Mitternacht gibt es als etwas Besonderes feinen Kakao statt des üblichen Kaffees. Er muntert leider gar nicht auf, so daß ich auf Mittelwache schwer mit dem Schlaf zu kämpfen habe. Es ist ja auch die dritte Nacht ohne nennenswerten Schlaf. Doch auch eine Mittelwache ist einmal zu Ende. In die Koje kann man allerdings noch nicht gehen, denn jetzt geht es durch das Minengebiet. In einem Winkel an Deck schläft es sich aber auch ganz gut.

Ohne Unfall kommen wir durch und treffen im Morgengrauen die „Emden“, die uns nach Wilhelmshaven führt. Unter den Hurrarufen der Vorpostenstreitkräfte geht es die Jade aufwärts. Bei der Schleuse werden wir mit Musik erwartet, im Hafen wird wieder Hurra gerufen.

Kurz vor dem Abendbrot sind wir fest. Bald kommen die neuesten Zeitungen, in denen sogar schon unser Bericht steht. Am nächsten Tag besichtigt uns der Flottenchef und verteilt eiserne Kreuze. Zwei Tage später liegen wir zu neuer Unternehmung wieder auf Reede.



## Im Schwarzen Meer 1918.

Von Korvettenkapitän Albert v. Goessel,  
damals 1. Adjutant der Marine-Abteilung Konstanz.

Die große Seehandelsstadt Odessa war Anfang März 1918 von Land her erobert, der Hafen in seiner großen Ausdehnung und Unübersichtlichkeit jedoch noch nicht im Besitz der Verbündeten. Bolschewistische Linienfahrer mit schwerer Artillerie sollten vor dem Hafen liegen, eine Beschließung von Hafen und Stadt wurde erwartet. Bis zum Einzug der Truppen hatten terroristische Zustände geherrscht; Banden durchzogen die Stadt, plünderten, raubten, mordeten, verhafteten harmlose Zivilisten und Offiziere, darunter auch die anwesenden rumänischen, und schleppten sie auf die als Gefängnisse dienenden Schiffe.

Laut telegraphischem Befehl des Admiralstabes sollte die Deutsche Marineabteilung Konstanz anstreben, baldmöglichst die deutsche Kriegsflagge im Odessahafen zu zeigen. An schwimmenden „Seestreitkräften“ hatten wir für diesen Zweck nur die 3. Reserveminoritätsdivision zur Verfügung, d. h. Motorboote, größtenteils offen, nur primitiv mit Segeltuch abgedeckt, etwa 10 m lang, die normaler Weise auf Flüssen und Binnenseen Personen und Lasten beförderten. Von uns war dieser unerwartete Befehl natürlich mit großer Freude empfangen worden und der Kommandeur unserer Abteilung, Kapitän z. S. F. Rebenburg, befahl dem Divisionschef, Kapitänleutnant d. R. Frhr. v. Brandis, mit einer Halbdivision am 9. März nachts 2 Uhr in See zu gehen, und zwar zunächst nach der in der Donaummündung liegenden rumänischen Hafenstadt Sulina. Hier wollten wir etwas über die Lage der Minensperren auf dem weiteren Seewege nach Odessa hören. Gleichzeitig sollte f. T. Verbindung mit der deutschen Armeegruppe in Odessa gesucht werden, die auf unsere Anrufe aus Konstanz nicht geantwortet hatte und von der wir Angaben über die bolschewistischen Seestreitkräfte zu erhalten suchten. Letzteres war von Wichtigkeit, weil die deutschen Seestreitkräfte — sprich Motorboote — als „schwere Artillerie“ nur je ein Maschinengewehr und als „Mittelartillerie“ für jeden Mann ein Infanteriegewehr 98 trugen. Dieser „Befechtskraft“ entsprechend sollten die Boote von Sulina erst weiter laufen, wenn keine feindlichen Handlungen der Bolschewiken mehr zu erwarten

waren. Ich sollte in Odessa nautische Angaben sammeln, weiterhin möglichst Schlepper, Handelsschiffe evtl. auch Torpedoboote von den Russen kaufen und diesen Schiffsraum baldmöglichst mit ferner anzukaufendem Getreide, Futterstoffen sowie Sparmaterial — bekanntlich der Kriegssammelausdruck für Kupfer, Messing, Gummi usw. — nach Konstanz in Marsch setzen. Neben Stabsingenieur d. R. Frohnert stand mir zu diesen Zwecken die Minenräumdivision zur Verfügung.

Eine dunkle, stille Nacht begünstigte unser Auslaufen aus dem Hafen von Konstanz. Ihre Dunkelheit kam uns in unseren Aufschalen erst recht zum Bewußtsein, als von Konstanz nichts mehr zu sehen war und wir infolge des Nichtbrennens der Leuchtfener und der mangelhaften Möglichkeit, mit den Booten einen wirklich geraden Kurs zu steuern, navigatorisch recht ungünstige Aussichten hatten, ganz abgesehen von dem Fahren durch unbekannte Minenfelder bei Nacht. Von den Wandergelüsten dieser Felder legten täglich mehrfache Detonationen abgerissener Minen allein in dem kleinen Hörumkreis um Konstanz beredtes Zeugnis ab. Nichts desto trotz herrschte unter allen Besatzungen eine prächtige Stimmung, wie überhaupt das Ungewöhnliche den deutschen Seemann von jeher ganz besonders reizt. Wir fuhren abgeblendet, bisweilen tönte der in der ganzen Welt bekannte Hamburger Erkennungsruf von Boot zu Boot: „Hummel Hummel!“ Antwort: „Mors Mors!“ Um Brennstoff zu sparen, schleppten sich abwechselnd zwei Boote gegenseitig, bis gegen Morgen See aufkam und die Leinen losgeworfen werden mußten bis auf ein wegen Motorpanne weiterhin geschlepptes Boot.

Beim ersten Morgengrauen sahen wir in der ferne das rumänische Fischerdorf Jurilofka liegen, in dem ein aus seinem russischen Vaterlande vertriebener Teil der Skopten-Sekte, genannt Lepowaner, seinem sehr einträglichen Gewerbe nachgeht. Infolge der geringen Tiefe wird der Fischfang von den Lepowanern mit langen schmalen, flachgehenden, also kanuförmigen Booten ausgeübt und ist derart ergiebig und unerschöpflich, daß in Jurilofka fast täglich ein oder mehrere Eisenbahnwagen allein mit — sofort nach der Landung ausgeweideten und eingesalzenen — Karpfen abrollen konnten nach Deutschland, insbesondere dem Königreich Sachsen. Das in Jurilofka tätige deutsche Fischereikommando kann durch seine vortreffliche Organisation und emsige Tätigkeit bei primitivsten Mitteln mit Befriedigung sagen, daß es die letzten Kriegsjahre hindurch nach besten Kräften zur Erleichterung der Ernährungsfrage in der Heimat beigetragen hat. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß der Bevölkerung des besetzten Gebietes laufend billige Fische käuflich zu erwerben Gelegenheit geboten wurde.

Am 10. März nachmittags hofften wir vor den Bänken von Sulina zu stehen, das an der Mündung des gleichnamigen mittleren

der drei größten Arme des Donaudeltas liegt, um dort von einem rumänischen Lotsen durch die Minensperren und Bänke, welche noch ohne jede Fahrwasserbezeichnung waren, an die Kais von Sulina geführt zu werden.

Trotz geringer Veranschlagung hatten wir unsere Durchschnittsgeschwindigkeit doch überschätzt auf der etwa 80 Seemeilen langen Fahrt; diese leichten Boote verlieren durch Wind und See viel an Fahrt. Die öde Gleichförmigkeit der Küste ließ eine terrestrische Navigation nicht zu und wir atmeten unter diesen Umständen auf, als wir bei schon vorgeschrittener Dämmerung ein kleines Dampfsfahrzeug etwas an Backbord voraus in Sicht bekamen. Es war ein rumänisches, kleines Kanonenboot, das uns erwartete und davor bewahrte, eine Nacht mit südlichen und östlichen Kursen bei dem inzwischen aufgekommenen rauhen Wetter „auf der Stelle zu treten“, da wir aufs Geratewohl nie heil durch die Minensperren gekommen wären. Im Kielwasser des Kanonenbootes wurde Sulina angesteuert und etwa um 8.30 Uhr abends waren wir am Kai fest. Der Kommandant des dort liegenden rumänischen kleinen Kreuzers „Elisabeta“ sandte sofort seinen Adjutanten und einen anderen Offizier, mit deren Hilfe wir noch in dem unbeleuchteten, teils zerstörten kleinen Hafennest Quartiere für die gesamten Besatzungen ausschließlich der Wachen besorgen konnten. Waren diese Schlafstätten auch höchst kriegsmäßig und durchweg bewölkert mit den auf dem ganzen Balkan so recht beheimateten vielfügigen Schlafgenossen — gepennt wurde doch!

Die Marineabteilung Konstanza unterhielt durch Flugzeuge täglich Nachrichtenverbindung mit uns; leider erreichten wir die angestrebte f. T.-Verbindung mit den verbündeten Truppen vor Odessa nicht und hörten auch sonst über den Fortschritt der Besetzung des Hafengebietes vor Odessa nichts. Während die Minenräumboote begannen vor der Sulinamündung Minen zu räumen, flog ich am 12. März nach Konstanza zurück und schlug meinem Kommando vor, ich wolle mit zwei Flugzeugen nach Odessa fliegen, mich über die dort vorhandenen Bolschewikenkriegsschiffe und den Frachtraum durch Überfliegen des Hafens unter Vornahme photographischer Aufnahmen unterrichten und versuchen zu „wassern“ — Sachausdruck bei Seeflugzeugen statt landen —, um dann mit den verbündeten Truppen in der Stadt in Verbindung zu treten. Am nächsten Tage flog ich wieder nach Sulina; am 14. morgens wafferten dort zwei Flugzeuge, die mir folgendes Telegramm des Admiralstabes aus Berlin brachten: Vertreter im Großen Hauptquartier drahtet: „Deutsche Truppen — Detachement Vogel — sind über Benderi in Odessa angekommen, im Hafen 15 Kriegsschiffe, General Ludendorff bittet um beschleunigte Entsendung eines Marineoffiziers, um Hafen und Anlagen zu erkunden möglichst im Flugzeug. Ausführung melden.“

Trotzdem ich weder ausgebildeter Flugzeugführer noch Beobachter war, erhielt ich zu meiner großen Freude gleichzeitig folgenden Befehl seitens der Marineabteilung: In einem der beiden am 14. früh von hier nach Sulina startenden Flugzeuge fliegen Sie als Beobachter von dort nach Odessa und erkunden Hafen und Anlagen. Anflug in großer Höhe, etwa 1500 m, um sich vor Aufsteigen feindlicher Kampfflugzeuge zurückziehen zu können. Flugzeuge nicht einsehen! Falls die russischen Kriegsschiffe Odessa verlassen haben und deutsche Truppen an einem günstigen Landungsplatz erkannt werden, landen Sie und treten mit Armeekommando in Verbindung. Sie führen die Erkundigung möglichst schnell durch und versuchen, einen freien Weg aus Odessa festzustellen und Lotsen für einlaufende Schiffe zu gewinnen usw. Nach möglichst kurzem Aufenthalt fliegen Sie nach Sulina zurück, bleiben dort und senden die schriftlich niedergelegten Erkundungen mit beiden Flugzeugen nach Brennstoffauffüllung sofort hierher.

Telegramm und Befehl wurden mir in mein Quartier gebracht, also: los dafür! In die eine Manteltasche Zahnbürste und Rasierzeug, in die andere die Bremer Brasilzigarren, Pelzmantel an — es war faulkalt —, Doppelglas und Browning. Die beiden Flugzeuge lagen schlecht auf dem Donauarm wegen Strom und Wind, beide flogen ein paar Kurven und gingen in Korkzieherspiralen herunter, als sie mich am Kai bemerkten. Es waren die Flugzeuge 1544: Flieger: Flugmeister Köhler, Beobachter: Flugmaat Mahnke; 1683: Flieger: Obermatrose Wenneker — später im Hafen von Sewastopol mit seinem Flugzeug bei einem schneidigen Fliegerstückchen leider verunglückt —, Beobachter: Oberflugmaat Kleine. Wegen voraussichtlich langer Flugdauer und weil die Flugzeuge befehlsgemäß nicht eingesetzt werden sollten, hatten sie keine Bomben mit, und an Bewaffnung trug nur 1683 ein leichtes Maschinengewehr, während 1544 mit Photoapparat für die Erkundung ausgerüstet war. Ich entschloß mich zu dem von mir bisher immer benutzten Flugzeug 1544 — behielt aber trotz der dadurch erheblichen Überbelastung den Beobachter, Obermaat Mahnke, drin. Letzterer warf vom Schwimmer aus am Propellerflügel den Motor an, flogte in den Beobachtersitz, in diesem Falle auf meine Knie, da der Sitz nur für eine Person eingerichtet war, ein kurzes Herumholen des Flugzeuges seitens der am Ufer stehenden Minenräumer, 100 m Wasserfahrt, Anstieg, ein Grußwechsel mit dem freundlich winkenden Kommandanten der „Elisabeta“, und Sulina mit seinen kümmerlichen Straßen lag unter uns. Da der Motor von 1683 so unliebenswürdig war, nicht anzuspringen, kurvten wir erst  $\frac{1}{4}$  Stunde in der Luft mit 1544, und ich genoß dabei wieder den herrlichen Blick über das gesamte Donaudelta.

1683 stieg auf, ich hatte ihm, dem normalbelasteten und dadurch leichter beweglichen, bis kurz vor Odessa die Führung anvertraut,

für Odessa selbst und zurück behielt ich sie 1544 vor. Ein steifer Nordost, Stärke 5—6, teilweise bedeckter Himmel; die Wolken auf etwa 200 m Höhe. Als wir Sulina aus Sicht und Kurs auf Odessa nahmen, überlegte ich mir unsere Aussichten auf Erfolg und wurde mir darüber klar, daß die äußeren Umstände erheblich besser hätten sein können. Wind fast genau gegenan und tiefe Wolkendecke, das hieß großen Brennstoffverbrauch wegen geringer Geschwindigkeit und andererseits, falls über Odessa „der Himmel nicht höher war“, heruntergehen, unter 1500 m, entgegen meinen erhaltenen Befehl oder auf die Befehlsausführung, den Erfolg, verzichten!

Der Feuchtigkeitsgehalt der Wolken durchnähte auch uns mehr und mehr, die Sichtigkeit auf die Erde nahm infolge Verdichtung der Wolkendecke soweit ab, daß wir durchschnittlich in 250 m Höhe flogen, um häufiger durch die Wolkenschicht zu stoßen und uns in etwa 80—100 m Höhe an der Strandlinie zu orientieren. Letztere verlief ohne besondere Erhebungen, ab und an erblickten wir das Wrack eines Dampfers oder Seglers, Wahrzeichen für die navigatorischen Schwierigkeiten an der gleichförmigen Küste. An der Landspitze Gribowka, östlich der Stadt Alkerman, hoben sich umfangreiche Schützengräben und Unterstandsanlagen vom Strande ab. Als ich gerade Obermaat Mahnke meinen Sitz eingeräumt hatte, auf dem er weniger malträtiert wurde als auf meinen spitzen Knien und mich dafür auf den seinigen niedergelassen hatte, wurden wir dreier Schiffe ansichtig, und zwar eines Linienschiffes der russischen Georgi Pobjädonossowklasse und zweier Transportdampfer von je etwa 4000 t, die zu Anker lagen. Alle drei hatten eine rote Bösch und eine mächtige rote Flagge am Heck gesetzt. Ein Anblick, der mich, wie ich mich noch genau erinnere, etwas pharisäerhaft denken ließ, wie gut, daß so etwas nicht in unserer Marine möglich ist.

Wie wir später recht unliebsam wahrnehmen sollten, hatten die Schiffe unsere Flugzeuge auch bemerkt. An Backbord tauchte ganz verschwommen für Sekunden die Stadt Alkerman an der Dnjestr-  
bucht auf, nachdem wir kurz zuvor Tzarigrad, die Durchfahrtsstelle am Schwarzen Meer, genau überflogen hatten. Recht häßliche Böen stellten sich jetzt ein, die ihr Mütchen an uns fühlen wollten und das Flugzeug grimmig anpакten, um es hin und her zu werfen; dies gelang ihnen aber nur wenig, mehr Sorge machte meinem Flugzeugführer die dauernd stärker werdende Hemmung der Geschwindigkeit durch den Gegenwind, wodurch Odessa uns immer noch nicht erscheinen wollte, er andererseits aber befürchtete, für den Rückflug nicht mehr genug Brennstoff zu haben, wie er mir des Motorgeräusches halber durch den Sprachschlauch mitteilte. Da ich ein baldiges Abflauen des Windes nicht für wahrscheinlich hielt, ihn vielmehr als Bundesgenossen, weil Beschleuniger und damit Brennstoffsparer, für den Rückweg betrachtete, dachte ich nicht daran, etwa umzukehren. Wir flogen gerade zwei Stunden, als wir bei



einem „Orientierungsdurchstoß“ unter uns den Leuchtturm und das Kap Fontana — etwa 14 km südlich Odessa — bemerkten. Ein erneuter Blick auf den Höhenzeiger belehrte mich, daß wir über Odessa auf höchstens — im wahrsten Sinne des Wortes — 150 m unterhalb der Wolken freies Gesichtsfeld haben würden. Wie verabredet flogen beide Flugzeuge über den Wolken Odessa an, 1544 übernahm die Führung, 1683 setzte sich Backbord seitlich heraus, um 11.55 Uhr stießen wir erneut durch die Wolkendecke, da wir nach meiner Berechnung dann genau über dem Süden der Odessa-Hafenanlagen stehen mußten. Ein spannender Augenblick — unter uns lag Odessa-Hafen; wir überflogen in 130 m Höhe genau den südlichen hafenförmigen Wellenbrecher, und ich hatte an Backbord guten Überblick über die in den Hafensbassins vertaut liegenden wenigen Handelsschiffe. Der Photoapparat wurde von Mahnke trotz der unsichtigen Luft in Tätigkeit gesetzt ... da, ein Sprung des Flugzeuges unter gleichzeitigem starken Überneigen nach Backbord, noch ein solcher Hopser unmittelbar darauf ... ein Blick nach Steuerbord außerhalb des Wellenbrechers: unter uns, eben außerhalb ihres toten Winkels stehend, vier wie verfault auf uns feuernde lange Flaks auf dem Achterschiff eines Bolschewiken-Linienschiffes, um die der größere Teil der Besatzung, nach uns die Hälfte reckend, herumstand. Eben unter — jetzt schon etwas hinter uns, die Sprengwolken zweier Schrapnells, die uns freundlichst soeben hopsen ließen — unser Motor hatte die Schüsse übertönt. Flugmeister Köhler, der in unmittelbarer Nachbarschaft des Motors auch jetzt noch nichts von dem Schießen hörte, fühlte den Tipp meines Fliegerstockes, stieg ihm entsprechend sofort wieder in die Wolken und stellte oberhalb den Motor ab, um den Bolschewiken durch das Geräusch feinen Anhalt mehr über unseren Kurs zu geben. 1683 stand weit an Backbord über der Stadt und suchte dort befehlsgemäß verbündete Truppen zu erblicken. Ich ließ nun, immer noch mit abgestelltem Motor, also fast geräuschlos, eine Kurve über der Stadt fliegen und sah das typische Bild einer russischen Großstadt mit vielen Kathedralen, weit ausgedehnten Plätzen, hörte das Läuten der Straßenbahnen zwischen den laufenden Menschenmengen, die offenbar Bombenwürfe oder Maschinengewehrfeuer erwarteten, nachdem sie sich vorher — wie mir ein zugegen gewesener Deutschrusse wenige Tage darauf erzählte — in Deckung gegen die in die Stadt niederprasselnden Schrapnellkugeln der vorerwähnten Flaks begeben hatten. Dann — ein Kontrast gegen die ganze Szene, wie man sich ihn kaum ausmalen kann — von den vielen goldenen Kathedraltürmen ein friedliches 12-Uhr-schlagen der Glocken, ja, sogar ein Glockenspiel war zu hören; erneut ließ ich den Motor anstellen, da wir, vom Wind nach Süden getrieben, noch den nördlichen Teil des Hafens überfliegen wollten, was uns auch mit verschiedenem Unsichtbarmachen in den Wolken ohne weitere Be-

helligung seitens der Bolschewiken gelang. Kriegsschiffe waren außer dem erwähnten, jedenfalls nicht im Hafen, Frachtraum wenig. Von neun leichten kleinen Eindeckern mit dem Entente-Erkennungs-signal bemerkte ich, wie zwei offenbar gegen uns starteten. Der Wind war diesmal wirklich ein Bundesgenosse, ehe die zwei auf Höhe waren, hatten wir einen von ihnen nicht wieder einzuholenden Vorsprung gewonnen. Im Gegensatz zu dem 2 Stunden und 15 Minuten dauernden Hinflug legten wir die etwa 175 km Luftlinie bis Sulina, trotz der schweren Belastung, auf dem Rückfluge in 1 Stunde und 15 Minuten zurück; aus verschiedenen Gründen beschloß ich, selbst nach Konstanza mit zurückzufliegen.

Nach meiner Rückmeldung beim Kommandeur interessierte mich vornehmlich, was unsere f. T.-Station unter der Leitung des f. T.-Meisters Risse sowie der, wegen seiner stark beschädigten Gesundheit ganz besonders anzuerkennenden, unermüdlischen Mitarbeit des f. T.-Obermaaten Hellwig und seiner eifrigen f. T.-Gäste an russischen Funkprüchen über Zusammenhänge mit meinem Fluge abgelesen hatten. Schon vor der Besetzung Odessas hatte unser f. T.-Personal die russischen f. T.-Geheimschlüssel ausgeknobelt und übertrug buchstabenweise den Text in die ihm unbekannt russische Sprache, so daß unser Dolmetscher den Sinn beinahe immer ins Deutsche übertragen konnte.

Es ergab sich nun folgendes: Das von mir bei Odessa gesichtete Bolschewiken-Linienschiff hatte unsere beiden Flugzeuge durch f. T. an das vor Odessa liegende Linienschiff „Rostislaw“ gemeldet, so daß uns dieses mit geladenen und am Himmel gerichteten Flugzeugabwehrkanonen — mit denen sie bei der geringen Höhe hundsgemein geschossen hatten — auf das Geräusch unserer Motoren achtend, erwarten konnte. Unser Erscheinen über Odessa meldete „Rostislaw“ durch f. T. an das Zentralkommando der Bolschewikenflotte — Centroflot — in Sebastopol, unter Hinzufügen des Befürchtens, daß „weitere deutsche Seestreitkräfte“ vor Odessa erscheinen würden, und der Soldatenrat der „Rostislaw“ daher beschlossen habe, sofort Anker zu lichten und nach Sebastopol auszulassen mit allen fahrbereiten in Odessa liegenden Schiffen. Der von der „Centroflot“ durch f. T. an „Rostislaw“ gegebene „Befehl“, Odessa mit schwerem Bombardement zu belegen, wurde nicht ausgeführt und hat, wie ich später durch unseren „Nachrichtendienst“ erfuhr, zu starken Zwiespälten unter den russischen Soldatenräten geführt. Statt des Bombardements vollbrachte der Soldatenrat des „Rostislaw“ aber eine andere „Heldentat“: alle 30 an Bord gebrachten Geiseln aus den Kreisen der Kaufmannschaft und der Stadtverordneten Odessas wurden an den Füßen mit Gewichten beschwert und in den Außenhafen von Odessa geworfen, wo sie natürlich elendiglich ertranken. Da aus Familien Odessas viele Väter seitens der Bolschewiken ohne jedes Anflugverfahren ver-

hastet und mit Autos, unbekannt wohin, verschleppt wurden, bemächtigten sich dieser Familien schwerste Besorgnisse, so daß zur Feststellung der Toten kurze Zeit nach der erwähnten Schandtat deutsche Taucher die Leichen herausholten. Dabei ertranken zwei Taucher, der eine der letzteren war der einzige Bruder der Schriftstellerin Ene Wenck, einer Waise, die dem Opfermut der deutschen Taucher bei diesem Vorgang in der kleinen Novelle: „Das singende Meer“ ein würdiges Lob spendete.

Jedoch zu den weiteren Nachrichten unseres f. T.-Personals. Bei gutem Wetter vor Anker liegen und meterlange rote Flaggen setzen, sowie mit ihren Flugzeugabwehrkanonen Duzende von Löchern in die Luft schießen, konnten die Herren Bolschewiken offenbar; aber unter noch so leichten Verhältnissen eine kurze Strecke über See fahren nach Sebastopol, ging über ihre Kraft; selbst der kommandierende hohe Soldatenrat des „Rostislaw“ konnte nicht verhindern, daß schon kurze Zeit nach dem Ankerlichten und Auslaufen aus Odessa Havarien an den Maschinen eintraten, die bei dem faulen dauernden zu Ankerliegen wohl nicht genug konserviert waren, und das doch ziemlich große Einienerschiff sandte brüllende f. T.-Sprüche um Hilfe an die Centrosflot in Sebastopol. Die dortigen „obersten Matrosenräte“ hatten natürlich keine Schlepper klar, funkten aber an „Rostislaw“ zum Trost, daß sie bereits darüber verhandelten, welcher Schlepper Dampf aufmachen und welche Kameraden mit diesem auslaufen sollten. Während dieser Zeit wurde ersteres Schiff ganz manöverierunfähig und trieb etwa 24 Stunden auf dem Meere völlig hilflos herum, um dann endlich nach Sebastopol eingeschleppt zu werden. Also wie in allen Dingen des profanen Lebens so auch hier: Viele Köche verderben den Brei. Um ihren Tatendrang dann aber in Sebastopol weiter zu stillen, hielten diese Bestien von Menschen, genannt Matrosen, in wenigen Tagen mehreren hundert russischen Marineoffizieren Glieder ab und marterten sie zu Tode.

Um meine vorgenannten Aufgaben in Odessa möglichst bald zu erledigen, flog ich am 17. März wiederum mit zwei Flugzeugen nach Odessa und wasserte etwa 6 Uhr abends, da nach offiziellen Berichten der Hafen in Händen der Österreicher und Ungarn war. — Um auch die Ungarn in den Berichten zu erwähnen, hießen unsere Verbündeten in abgekürzter Form: Östungs —. Die Hafensassins waren dicht besetzt von unseren Bundesgenossen, die neugierig unserem Manövrieren zusahen. Peng! ... Ein Knall in unmittelbarer Nähe; gleich darauf zeigte mir mein Flugzeugführer, Oberleutnant z. S. Kessel, eine auf unsere Tragflächen geflogene Kapsel einer Handgranate, die aus irgendeiner Richtung aus „lieber“ Hand als Empfangsgruß gegen uns geschleudert war.

Ich begab mich dann sofort zur Meldung in das Quartier von Vizeadmiral Hopman. Das Quartier befand sich in dem zweitgrößten, aber veralteten Hotel St. Petersburg, das am oberen Ende

der großen Freitreppe liegt, die den vor dem Hotel vorbeilaufenden, etwa 50 m hoch gelegenen, schönen breiten Boulevard Nicolas mit den Hafenkais verbindet. Admiral Hopman war, nur begleitet von seinem Burschen, mit dem engsten Stabe des Generalkommandos 52 — General v. Kosch — mit Kraftwagen von seiner bisherigen Tätigkeit bei der Waffenstillstandskommission aus Bukarest kurz zuvor angekommen. Er forderte mich nun von der Marineabteilung Konstanza zur weiteren Dienstleistung bei sich an, was genehmigt wurde.

Odessa hatte zu der Zeit eine Bevölkerung von 800 000 Köpfen, die zum großen Teil aus Bolschewiken, zum anderen aus Mitläufern der jeweiligen Machthaber bestand. Die Stadt selbst ist sehr ausgedehnt und in den Fabrikvierteln besonders unübersichtlich; es war somit der Bevölkerung ein leichtes, Waffen aller Art bis zu Haubitzen hinauf zu verborgen und sich der von dem Östungskommando in öffentlichen Anschlägen bekanntgemachten, in energischem Tone gehaltenen Aufforderung zur Waffenabgabe zu entziehen.

Schon am Tage nach meiner Landung in Odessa, am 18. März, bildete Admiral Hopman die Nautisch-Technische Kommission zur Wiederbelebung des Schwarzmeerhandels, die aus Ukrainern (Admiral Barkowski, Fregattenkapitän Fürst Liewen), Östungen, Bulgaren, Türken und Rumänen, insgesamt 32 Offizieren bestand. Dank der allseitigen Mitarbeit, vor allem auch der Ukrainer, gelang es der unermüdlichen, umsichtigen Leitung von Admiral Hopman, schon in verhältnismäßig kurzer Zeit die unbeschreiblich starken Widerstände sachlicher und persönlicher Natur zu überwinden und das befohlene Ziel bestmöglichst zu erreichen. Eine erhebliche Erleichterung bot dazu die direkte Unterstellung der Kommission unter die Oberste Heeresleitung, so daß Wünsche und Berichte bei letzterer ohne Stellungnahme einer Zwischenstelle weitgehendstes Verständnis fanden.

Einen gewissen Maßstab für den Erfolg dieser Arbeit der Kommission bildete neben dem Erreichten die Tatsache, daß sehr bald die Intelligenzschicht des in Grund und Boden aller politischen und individuellen Bestandteile erschütterten Volkes diese Arbeit der „Fremdlinge“ voll Hochachtung schätzen lernte und offen ihrem Wunsche Ausdruck gab, Deutschland solle hervorragende Verwaltungsleute und Wirtschaftskräfte nach Odessa senden, Odessa wolle unter deutscher Oberhoheit eine freie Reichsstadt werden, wie Hamburg, Bremen und Lübeck —, während im Gegensatz dazu ein anderer Wunsch unmittelbar nach der Besetzung seitens der Bevölkerung dem Oberkommando halboffiziell dahingehend überbracht wurde, es solle freundlichst für recht baldige Heranschaffung Berliner und Wiener — lustiger Operettentruppen Sorge tragen.



## Die brave alte „Augsburg“.

Von Korvettenkapitän Werner Grassmann,  
damals Artillerieoffizier an Bord S. M. S. „Augsburg“.

Minen, — und Männer.

November 1914 in der östlichen Ostsee.  
Mittelwache, die beliebte, nachts von 12—4 Uhr.

Das Schiff ist aufs peinlichste abgeblendet, kein noch so schwacher Lichtschimmer fällt nach außen und verrät, daß hier ein deutscher Kreuzer nach erledigtem Auftrag in den russischen Gewässern einsam des Weges zieht.

Auf der Brücke in völliger Finsternis Offiziere und Brückenpersonal der Kriegswache. Etwas vertraut lehnen die Ausguckposten in den Brückennocken; hin und wieder klingt ein leise ge-flüstertes Wort oder das blecherne Klappern des nachts nie ab-reißenden Kaffeekessels beim Signalpersonal. Von der Back, wo an den beiden ersten Geschützen der älteste Geschützführer an Bord, der brave Obermaat Urndt, das Regiment führt, dringt leise Unterhaltung der in den Schuttschilden lehrenden Geschützbedienungen zu uns herauf; noch weiter nach vorn sind die statuenhaften Umrisse der Ausguckposten der beiden Geschütze gerade noch erkennbar.

Ruhe, — Mittelwachstimmung!

Hin und wieder geht einer der Offiziere ins Kartenhaus, sei es, um einen Blick auf die Karte zu werfen oder einen Funkspruch zu lesen, sei es, um das traditionelle „Mittelwächter-Frühstück“, den Licht- und Glanzpunkt jeder Mittelwache, zu vereinnahmen. Beim Öffnen der Tür erlischt jedesmal automatisch das Licht im Innern, so den über die Karte gebeugten Navigationsoffizier mit einem Ruck in seiner Arbeit unterbrechend. Rauhe, aber herzliche Worte praf-selten dann meist auf den Übeltäter herab, denn unser damaliger Navigationsoffizier nahm es höllisch ernst mit seiner Navigation. Unvergeßlich wird er uns allen bleiben, der „grauhaarige Kriegs-freiwillige“, Korvettenkapitän a. D. Otto v. Kameke, der in heller Kriegsbegeisterung am 4. August in Swinemünde bei uns an Bord gekommen war und den Kommandanten beschworen hatte, ihn unter allen Umständen einzustellen, zu jedem Dienst bereit. So wurde ihm denn die Navigation anvertraut, und mit Feuereifer und größter Gewissenhaftigkeit versah er in vorbildlicher Weise seinen in See

kaum Schlaf gestattenden, körperlich anstrengenden Dienst. Er war bei weitem der älteste an Bord, älter als Kommandant und I. Offizier, aber uns allen ein lieber, verehrter Kamerad, ein Graukopf mit einem Jünglingsherzen. Die Mannschaft, die er in derbwohlwollender Weise behandelte, hatte unbegrenztes Vertrauen zu seiner Navigation; jeder Mann wußte, mochten wir auch tagelang im Nebel ohne Besteckkontrolle zwischen den Minensperren an der russischen Küste herumfahren: „Der Navigationsoffizier wirds schon schmeißen!“ Und er „schmiß“ es auch stets. —

Wieder im Dunkel auf der Brücke. Eintönig rauscht die vom Vorsteven aufgeworfene See an den Schiffsseiten entlang.

„Melde Funkspruch!“ unterbricht plötzlich eine helle Stimme jäh die Stille, zwei Hacken klappen. Der Kriegswachleiter dreht sich um und entnimmt den Händen des vor ihm stehenden f. C.-Gasten das verschlossene Blechkästchen, das die wichtigen Funkprüche den neugierigen Augen Unberufener entzieht. Dann geht er mit dem Kästchen ins Kartenhaus, schließt es auf und beugt sich über das Blatt Papier. „Herrgott nochmal!“ — einen Augenblick setzt ihm der Herzschlag aus: Funkpruch vom Flaggsschiff, dem Panzerkreuzer „Friedrich Carl“: — Standort, — dann „Schwere Unterwassertreffer! Sofortige Hilfe nötig!“

Mit fliegender Hand sucht Kameke auf der Karte den gemeldeten Standort und greift mit dem Zirkel die Entfernung von uns zu ihm ab. Dann schiebt er Meldung an den Kommandanten, während die Maschinen in veränderter Kursrichtung lebhafter zu mahlen anfangen. Der Kommandant, Korvettenkapitän Horn, läßt den leitenden Ingenieur zu sich kommen, unsern „Alten Fritz“, den stets fröhlichen Stabsingenieur Hilbig, und bespricht mit ihm die für längere Zeit durchzuhaltende Höchsthahrt. Denn eine lange Strecke trennt uns noch von unserm, in höchster Not befindlichen Flaggsschiff, und ernste Sorge drückt alle, ob wir auch noch rechtzeitig hinkommen werden.

Fortgeblasen ist die träge Mittelwachstimmung; die plötzlich mit „Außerster Kraft“ arbeitenden Turbinen haben es auch den Angeingeweihten klargemacht, daß etwas besonderes los ist, und schnell verbreitet sich die Nachricht im ganzen Schiff. Vorbereitungen werden, soweit noch nötig, vom uralten Oberbootsmann Esch getroffen, die beiden Kutter ausgeschwungen, Rettungsbojen und Schwimmwesten flargelegt.

Immer wieder kehrt die Unterhaltung zu dem gefährdeten Flaggsschiff und seiner Besatzung zurück, zwei Namen werden vor allem immer wieder laut: Kontreadmiral Behring, der Führer, und Kapitänleutnant Gercke, sein Admiralstabsoffizier. Beides Männer in des Wortes höchster Bedeutung, uns „Augsburg“-Leuten vor allem ans Herz gewachsen, da wir noch bis vor kurzem die Ehre hatten, Flaggsschiff des Admirals zu sein. Behring, die geborene

Führernatur, frisch, draufgängerisch, hinreißend; während unserer Feuertaufe am 27. August, im Gefecht gegen zwei russische Panzerkreuzer, ging er mit ruhigen, festen Schritten auf der Kommando-  
brücke auf und ab, und als die erste schwere Granate dicht vor unserm Bug einschlug, begrüßte er sie durch fröhliches Nützen-  
schwanken. Ihm sehr ähnlich sein treuer Gercke, überragend klug,  
energisch, hinreißend auch er in seinem unbezähmbaren Tatendrang  
und in seiner Unternehmungslust.

Beide waren durch eine glückliche Fügung zusammengebracht,  
und restloses Vertrauen beseelte uns alle zu solcher Führung. Und  
wie durch Schicksalsfügung haben beide den traurigen Zusammen-  
bruch nicht mehr zu erleben brauchen, — Behring fiel in Flandern  
einem Unglücksfall zum Opfer, Gercke ruht mit seinem U-Kreuzer  
im tiefen Atlantik. Feuergeister waren sie beide, ertragen hätten sie  
den Zusammenbruch von Marine und Volk wohl beide nicht. —

Ihre Namen klangen damals immer wieder bei uns auf, und  
von Stunde zu Stunde wurde die Stimmung gedrückter, zumal  
„Friedrich Carl“ auf keinen Funkenanruf von uns antwortete. Als  
wir nach dreistündiger jagender Fahrt in dem Gebiet ankamen, wo  
nach der Meldung das Unglück passiert sein mußte, war weit und  
breit kein Schiff, kein Lichtschimmer zu sehen, schwarze Nacht rings-  
um! Erst mit Klapplaterne, dann mit Scheinwerfer meldeten wir  
uns zur Stelle und heißten Antwort, bis endlich aus dem Dunkel  
vor uns weiße Sterne emporstiegen und uns zur größten Er-  
leichterung anzeigten, daß da doch noch jemand schwamm, der  
unsere Hilfe brauchte.

Mit hoher Fahrt ging's drauf zu, „Scheinwerfer leuchten!“ —  
und vor uns lag im grellen Licht unser totwundes Flaggschiff. Der  
Anblick wird uns allen immer unvergeßlich bleiben: starke Steuer-  
bordschlagseite, das Achterschiff tief im Wasser und schon zum Teil über-  
spült, am Großmast die Trümmer eines zusammengebrochenen Flug-  
zeuges, das bei der geplanten Beschießung von Libau als Artilleriebe-  
obachter dienen sollte, zwischen den Schonsteinen dichte weiße Dampf-  
wolken, die aus zerrissenen Rohrleitungen emporquollen. An der  
Backbordreling drängte sich in tiefem Schweigen die Besatzung, auf  
der hochliegenden Backbordbrückennock standen Admiral, Admiral-  
stabsoffizier und Kommandant, die Rohre der schweren und der  
Backbordmittelartillerie waren nach Backbord, nach der hochliegen-  
den Seite, herumgeschwenkt, so daß wir, die wir jetzt in etwa 50 m  
Abstand neben „Friedrich Carl“ gestoppt lagen, in die Mündungen  
hineinsehen konnten.

Zwischen uns und ihm ruderten seine beiden Kutter, die  
einzigsten Boote, die er und auch wir damals an Bord hatten, in  
beiden nur die 10 Kuttergäste und der Bootsteuerer. Sie waren  
ausgesetzt worden, um nach dem jeden Augenblick möglichen Ken-  
tern des Schiffes durch Schießen von Sternsignalpatronen die

Stelle zu bezeichnen, wo die Besatzung im Wasser um ihr Leben kämpfte. Im hellsten Licht zeigte sich hier Geist und Disziplin deutscher Mannschaften: In vollkommener Ruhe und Ordnung hatten sie unter ihren Offizieren stundenlang in völliger Dunkelheit — die Elektrizität war ja längst ausgefallen — ausgeharrt, hatten schweigend die immer größer werdende Krängung und das unaufhaltsame Tiefsackens ihres Schiffes mitangesehen, die Mehrzahl hatte die Hoffnung, daß aus dem Dunkel der Nacht doch noch im letzten Augenblick ein Retter auftauchen könnte, wohl schon längst aufgegeben, aber fest und ruhig hielt alles zusammen, — keine Spur von Panikstimmung, im Gegenteil! Denn unten im Schiffsinnern führte die Deckwehr unter Leitung des unermüdlichen I. Offiziers, des Korvettenkapitäns Schleusener, immer noch einen erbitterten Kampf gegen das gierige Element, der Ausichtslosigkeit dieses Ringens sich voll bewußt, nur um das Ende so lange wie irgend möglich hinauszuschieben. Diesen tapferen, unverzagten Männern hat die Besatzung die kaum noch erhoffte Rettung in erster Linie zu verdanken!

Jetzt zeigte sich unser Kommandant, Korvettenkapitän Horn, als ein Meister. Blitzschnell sein Entschluß! — „Kutter nicht fieren! Beide Maschinen halbe Fahrt zurück! Klar zum Anlegen an Steuerbord!“ erklingen seine Kommandos und in glänzendem Manöver legt er mit „Mugsburg“ an der hochliegenden Seite des sinkenden Flaggsschiffes in dieser Nacht an! Eine hervorragende seemännische Leistung, ein aus höchster Verantwortungsfreudigkeit geborener Entschluß.

In wenigen Minuten war die ganze „Friedrich Carl“-Besatzung trocknen Fußes bei uns an Bord, keiner fehlte bis auf die Helden, die im Hecktorpedoraum der Explosion zum Opfer gefallen waren. Wir hatten doch eigentlich wieder mal Bombenglück gehabt. „Friedrich Carl“ war kurz nacheinander auf zwei Minen gestoßen, nun lag er doch sicher gar nicht weit von der uns unbekanntesten Sperre entfernt, und wir hatten immer munter neben ihm manövriert, ja, waren sogar längsseitig gegangen. Na, immerhin, wir waren bisher auch aus schwierigeren Lagen klar hervorgegangen —, und es sollte auch diesmal noch besser kommen!

Sofort nach seinem Anbordkommen befahl uns der Admiral, mit hoher Fahrt nach Memel zu laufen, dort die uns stark behindernde „Friedrich Carl“-Besatzung abzugeben und dann beschleunigt nach Libau zu dampfen, wo inzwischen andere Kreuzer und eine Torpedobootshalbflottille unter dem Kapitanleutnant Ehrhardt eingetroffen waren, um die Einfahrten zum Kriegshafen mit Blockschiffen zu sperren und militärische Anlagen an Land zu beschießen.

Als wir auf Ostkurs drehten und den Marsch nach Memel antraten, verschwand „Friedrich Carl“ hinter uns langsam in den Fluten, gerade als sich die eben eingetroffene „Amazone“ anschickte,



einen Schleppversuch zu unternehmen. Wir waren keine Minute zu früh gekommen!

Mit hoher Fahrt gings nun ostwärts, mit lustig wehender Admiralsflagge im Vortopp, wieder mal Flaggsschiff. Es war inzwischen hell geworden, die Sichtweite infolge der milchig-diesigen Luft aber recht beschränkt. Reichlich müde — viel Schlaf hatte es in dieser Nacht nicht gegeben —, und fröstelnd stehen wir auf der Brücke, die Geretteten erzählen Einzelheiten über die Minentreffer, da ertönt plötzlich aus dem vom Ausguckposten im Vortopp zur Brücke führenden Sprachrohr eine dumpfe Stimme: „Voraus, eben an Backbord, drei Fahrzeuge!“ Nam, wer fährt denn hier außer uns noch zur See?! Schon können wir auch auf der Brücke die Fahrzeuge erkennen, anscheinend ein größeres und zwei kleine, die direkt auf uns zuliegen.

Da wir sie recht von vorn sehen, sind Typ und irgendwelche Einzelheiten in der diesigen Luft nicht zu erkennen. Alle möglichen Vermutungen werden laut, schließlich erscheint die Annahme am wahrscheinlichsten, daß wir hier den russischen Minenleger vor uns haben, der die „Friedrich Carl“-Sperrre gelegt hat, und der uns nun mit zwei Begleitzerstörern angreifen will.

„Alarm!“ Sofort ist alles auf Gefechtsstationen. Ich stehe im Kommandoturm bei meinen Befehlsübermittlern und gebe die vorbereitenden Kommandos an die Geschütze.

Merkwürdig — noch immer ist nicht genau zu erkennen, wer sich eigentlich uns da in den Weg stellen will. Kurz entschlossen wähle ich mir das größere Fahrzeug als Gegner, die Geschützfürher haben es haarscharf im Zielfernrohr, bereit, beim Ertönen der Salvenglocke abzufeuern, aber von der Brücke, wo Admiral und Kommandant sich über die Art dieses „Gegners“ auch nicht klar werden können, kommt immer noch kein Befehl zum Feuereröffnen. Noch einmal suche ich durch mein scharfes Glas irgendwelche Kennzeichen festzustellen, die die Kriegsschiffeigenschaft der drei „Angreifer“ erweisen sollen, — vergeblich!

Ich laufe also nochmal auf die Brücke, vielleicht ist dort durch Meßgeräte und Stangenfernrohre mehr zu erkennen, und wie ich oben, wenige Sekunden später, meinen Blick wieder auf die Fahrzeuge richte, steht das größere, also mein in Aussicht genommenes Ziel, gerade senkrecht im Wasser, den Vorsteven hoch in die Luft gereckt, und versackt gleich darauf wie ein Stein! Verblüfft sehen wir uns alle an, darauf waren wir doch nicht gefaßt gewesen. Aber prompt ziehen wir die folgerung: „Stopp! Äußerste Kraft zurück!“ Denn diesen momentanen Erfolg konnten nur wieder Minen gehabt haben, auf die wir gerade mit hoher Fahrt losbrausten.

Die beiden kleinen Fahrzeuge drehten jetzt, und wir erkannten in dem einen den Memeler Lotsendampfer, in dem anderen eine

größere Motoryacht; anscheinend waren beide mit der Rettung der Überlebenden des dritten Fahrzeuges beschäftigt.

Später erfuhren wir, daß die drei Fahrzeuge — das gesunkene war ein kleiner Handelsdampfer, dessen ganze Besatzung bis auf wenige Köpfe leider umgekommen war — von unserem Nachrichtenkommissar in Danzig, Kapitänleutnant Overhues, aus eigenem Antrieb in See geschickt worden waren, um die „Friedrich Carl“-Besatzung zu bergen. Nun, dazu kamen sie ja jetzt zu spät, dafür aber hatten sie unser Schiff — und manchem vielleicht auch das Leben gerettet. Denn wären sie nicht plötzlich vor unseren Augen aufgetaucht und in das Minenfeld geraten, so wären wir wenige Minuten später, mit über 1000 Mann an Bord, auf die uns den Weg nach Memel verlegende Sperre gelaufen!

Als „Mugsburg“ zum Stehen gekommen war, konnten wir uns erstmal in Ruhe unsere wenig schöne Lage überdenken. Vor uns Minen, hinter uns Minen —, war das nun eine zusammenhängende Sperre, an der wir immer entlanggelaufen waren, oder, falls nicht, wo fing die eine an, wo hörte die andere auf? Eins schien sicher: Die Strecke, die wir von der Untergangsstelle von „Friedrich Carl“ bis hierher gelaufen waren, war wohl bestimmt minenfrei. Darauf gründete der Admiral seinen Entschluß.

„Auf der Stelle drehen! Auf Gegenkurs zurücklaufen und dann auf tiefem Wasser nach Neufahrwasser gehen!“ Wir schlugen also einen großen Hafen, liefen erst nach Westen zurück und drehten auf tieferem Wasser, wo nach unseren bisherigen Erfahrungen kaum mit Minen zu rechnen war, auf Südkurs.

„Alle guten Dinge sind drei,“ — auch im Ostseefrieg, nur, daß es nicht immer gute Dinge waren. „Feindliches U-Boot bei Rirhöft,“ warnt uns ein Funktspruch aus Danzia, — also an der Stelle, wo wir nach Passieren der uns bekannten feindlichen Sperrern vor der Danziger Bucht Kurs auf Hela ändern mußten. Aber dieser Weaelaerer rührte uns jetzt schon nicht mehr, mit hoher Fahrt wurde Kurs durchgehalten und ungefährdet liefen wir gegen Abend in Danzia ein, ohne ihn gesichtet zu haben.

Endlich konnte die „Friedrich Carl“-Besatzung zur kurzen, wohlverdienten Ruhe von Bord gehen.

Zwei Monate später.

„Anashura“ mit mehreren Torpedobooten östlich Bornholm mit Kurs auf Swinemünde.

Eine kalte, ruhige Januarnacht, wieder mal Mittelwache.

Ich bin um 12 Uhr nachts abgelöst worden und liege angezogen zu kurzem Schlummer auf meiner Koje.

Plötzlich werde ich wie von unsichtbarer Hand hochgeschleudert, mehrere Eindrücke stürmen gleichzeitig auf mich ein: ein scharfer, metallischer Knack an der Bordwand, Dröhnen einer Explosion,

wildes Schütteln und Schwingen meiner Koje, ich liege plötzlich an Deck, auf mich prasseln im Dunkeln Stiefel, Kartons, Lampe, Tintenfaß, kurz alles, was auf Schrank und Schreibtisch gestanden hat: Minendetonation, — diesmal bei uns!

Als mir das gerade klargeworden ist, schrillen auch schon die Alarmglocken. Im Nu bin ich hoch, stoße draußen mit der jäh aufgeschreckten Freiwache zusammen, die auch gerade auf ihre Gefechtsstationen stürzt, und laufe über das dunkle Deck auf die obere Brücke — auf meinen Artillerieleitstand. Das Personal ist schon zur Stelle, und sofort werden allerlei Störungen, die die Detonation an den elektrischen Feuerleitungsanlagen und den Geschützen angerichtet hat, zu beseitigen versucht. Inzwischen wartet alles gespannt auf die Meldungen aus dem Schiffsinnern, die über Ort und Umfang der Beschädigungen Klarheit geben sollen.

„Unterwassertreffer im Heizraum 3. Heizraum voll Wasser. Schott nach Heizraum 2 macht Wasser, wird abgestützt“ kommt bald die Meldung von der Leckleitung auf die Brücke. Kurz, sachlich und klar die Meldung, und doch voll tiefer Tragik, war aus ihr doch zu entnehmen, daß das ganze Personal in Heizraum 3 den Heldentod fürs Vaterland gestorben sein mußte.

Tiefes Schweigen bei uns, die wir zunächst ja nichts veranlassen konnten. Aber unten im Schiff hatten schon wieder, wie auf „Friedrich Carl“, unverzagte Männer den Kampf mit dem gierigen Element aufgenommen, fest entschlossen, ihm die Beute zu entreißen, die brave „Augsburg“ zu retten und sicher in den Hafen zu bringen. Unter der energischen, umsichtigen Leitung des I. Offiziers, Kapitänleutnants Gernot Goetting, der „Seele“ des Schiffes, und des Leck-Ingenieurs, Marineoberingenieur Klein, arbeitete die Leckwehr zusammen mit der Bedienung des nächsten gefährdeten Heizraums Stunden um Stunden hinter glühend heißen Kesseln, dauernd von eindringendem Wasser überspritzt und durchnäßt, um das Weiterumsichgreifen des Wassers zu verhindern und vor allem den Heizraum 2 zu retten.

Hier taten sich besonders hervor der Ingenieur aspirant d. R. Ehrhardt, der Oberzimmermannsmaat Stöldt und der Obermaschinenmaat Defena, an anderer Stelle der Pumpenmeister, der „alte“ Petermann, mit seinen Gasten. Ihrer aller unermüdlichen Anstrengungen wurden von Erfolg gekrönt, das Schiff sackte nur wenig tiefer und wurde schließlich, nachdem alle Kessel durch eingedrungenes Salzwasser ansaefallen waren, von den Torpedobooten nach Swinemünde eingebracht.

Und wie unten an der gefährdeten Schottwand und bei der Leckleitung, so bewährte sich überall im Schiff der glänzende Geist unserer Besatzung.

Vorn im Lazarett, das bei den heftigen Schwingungen der Schiffsenden nach der Detonation völlig demoliert wurde, hatte der Obermatrose Wünsche mit Fieber in der Koje gelegen. Der

Stoß schleuderte ihn hoch und mit dem Kopf gegen einen eisernen Deckbalken, so daß er halb skalpiert wurde und die Kopfhaut wie ein Lappen abflappte. Als der Schwerverwundete gerade wieder zu sich kam, hörte er den Alarmruf, stürzte sofort blutüberströmt auf seine Gefechtsstation am Geschütz und begann dort, wie es vorgeschrieben war, die Deckel der Munitionsbuchsen abzuschrauben, pflichttreu bis zum Äußersten. Gerade noch rechtzeitig erkannte die Geschützbedienung, daß er in größter Gefahr schwebte, sich zu verbluten und legte ihm kunstgerecht mit Verbandpäckchen einen Notverband an. Aber auch jetzt war er nicht zu bewegen, zum Arzt zu gehen, sondern blieb an seinem Geschütz, bis ihn der Arzt, „unser“ Stabsarzt Großfuß, persönlich holte. —

Die Untersuchung des Schiffes im Dock ergab ein 70 qm großes Loch im Schiffsboden!

Mancherlei Gefahren bedrohten uns dort oben täglich und stündlich, Minen und U-Boote versuchten immer wieder, unserer Arbeit fürs Vaterland ein Ende zu setzen, aber gegen unsere Leute kamen sie nicht an, ihr „Geist“ ließ sich nicht unterkriegen.

### „Kreuzerkrieg“ in der Ostsee.

Operationsbefehl: Vor dem Eingang des Rigaischen Meerbusens sind in letzter Zeit wiederholt russische Zerstörer beobachtet worden. Es soll versucht werden, diese von ihrer Rückzugslinie abzudrängen und zu vernichten. Dazu soll „Lübeck“ nach See zu ausholen und von Nordwesten mit Südostkurs gegen den mutmaßlichen Standpunkt der Zerstörer vorstoßen, um diese herauszulocken, worauf die unter der Küste nach Norden marschierende „Mugsburg“ ihnen den Rückweg in den Meerbusen verlegen soll. —

Zunächst verlief alles programmäßig. Vor uns pflügte die Minensuchdivision in breiter Suchformation die See, auf der Brücke des Führerbootes der „rote Franz“, ihr tatendurstiger und unverwiltlicher Chef, der alle, auch die schwierigsten Aufgaben mit stets gleichbleibender Frische und grimmigem Humor anpackende Kapitänleutnant Weidgen; hinter uns am Horizont zottelte gemächlich das tatendurstige „Schweinchen“, S.M.S. „Beowulf“.

So standen wir am Frühhnachmittag etwa querab von den Trümmern des russischen Leuchtturmes Backofen, südlich Windau, als plötzlich auf den Minensuchbooten die Dampfpfeifen heulten, Signale hochgingen: Minen! Und wie zur Bestätigung schoß im selben Augenblick am Vorschiff des einen Fischdampfers eine hohe Wassersäule hoch, der uns schon bekannte scharfe metallische Knack traf die Bordwand, gefolgt von dem Dröhnen der Explosion: Getroffen!

„Äußerste Kraft zurück! Schiff zum Stehen bringen!“ — mehr konnten wir zunächst nicht veranlassen. Hilfeleistung mußte diesmal den Kameraden des Getroffenen überlassen werden, für uns blieb

leider nur Zusehen und Abwarten, wenn auch innerlich in jedem von uns alles nach vorwärts drängte, wo „Lübeck“ bald auf dem in Aussicht genommenen Kampfsplatz eintreffen mußte. Das Gefühl der Hilflosigkeit den heimtückischen Minen gegenüber war scheußlich, leider aber uns alten Ostseekriegern nichts Neues mehr.

Teilnahmsvoll verfolgten Offiziere und Mannschaften von Brücke und Back aus die Rettungsarbeiten an dem dem Untergang geweihten Fischdampfer. In schneidigem Manöver war dort, mitten im lauernden und auch ihn mit Vernichtung bedrohenden Minenfeld, ein Schwesterschiff längsseit gegangen und hatte die Überlebenden, die zum Teil schwer verwundet waren, übergenommen. Bald darauf schloß sich das Wellengrab über Boot und deutschen Seeleuten, die hier, wie zahllose Kameraden vor ihnen und nach ihnen, den Minensuchertod fürs Vaterland gestorben waren.

Mir sind diese Fischdampferbesatzungen, die wußten, daß ihre Boote 4—5 m tiefgingen und daß die Minensperren, gegen die sie angefeßt wurden, oft nur auf 3 m Tiefe und noch flacher standen, immer als Vorbilder höchster seemännischer und kriegerischer Tugenden erschienen; nie haben sie im Kriege versagt, immer und immer wieder waren sie, trotz schwerster Verluste, in vorderster Front und bahnten unermüdet Schiffen und U-Booten sichere Wege durch unzählige Sperren. Allein an Fischdampfern sind im Kriege rund hundert als Minensuch- oder Vorpostenboote verlorengegangen, fast alle durch Minen, oft mit der ganzen Besatzung. —

„Wenn es doch nur etwas schneller ginge, wenn sie doch endlich wieder anlaufen wollten!“ — solche und ähnliche ungeduldigen Stoßseufzer wurden bei uns immer wieder laut, wenn sich auch jeder im stillen sagte, daß es nun mal nicht schneller ging, daß die schlecht manövrierenden Fischdampfer erst wieder weit ausholen mußten, um dann mit ausgebrachtem Gerät erneut gegen die Sperre vorzugehen.

Unsere Laune wurde immer weniger rosig, — vor uns mußte ja nun allmählich „Lübeck“ und die ersehnten russischen Zerstörer stehen, vielleicht schon im schönsten Gefecht, und wir lagen hier hinter der verflügten Sperre fest mit der angenehmen Aussicht, eventuell überhaupt nicht mehr zu Schuß zu kommen auf einen Gegner, den wir uns immer sehnlichst vor die Rohre gewünscht hatten. Das ganze Schiff fluchte, das übliche Ostseepech schien uns von neuem anzugrinsen.

„Doraus wird geschossen,“ unterbrach plötzlich die helle Stimme eines Ausguckpostens die schwüle Stille. Alle Gläser flogen hoch, — tatsächlich, ziemlich dicht hinter den Minensuchbooten spritzten gruppenweise weiße Fontänen hoch, also Granateinschläge! Aber wo kamen die denn her, wer spendete diese Grüße, und wem waren sie zgedacht?

Die verwünschte Refraktion verhinderte nach wie vor jeden

Ausblick nach vorn, aber wir mußten jetzt Klarheit haben. Anfrage beim Ausguckposten oben im Vormars: „Sehen Sie denn immer noch nichts?“ Und zögernd kam die Antwort von oben: „Vorans anscheinend Rauchwolken von mehreren Fahrzeugen. Genauer noch nicht auszumachen.“ Von der Brücke aus war immer noch nichts zu erkennen, aber es schien uns jetzt, als ob die flimmernde, trügerische Wand vor uns allmählich dünner wurde und zusammensackte. Ein Offizier wurde schleunigst in den Vormars geschickt, und bald kam die Meldung von oben: „Vorans an Steuerbord Masten und Schornsteine von zahlreichen Fahrzeugen, anscheinend Zerstörern; an Backbord ein größeres Fahrzeug, anscheinend „Lübeck“. Auf beiden Seiten wird geschossen!“

Uns allen krampften sich die Fäuste; vor uns das Gefecht, zwischen ihm und uns die Minensperre, und wir dahinter untätig, zum Zusehen verurteilt, — um aus der Haut zu fahren! Von der Sperre wußten wir bisher nur, daß sie anscheinend senkrecht zur Küste lief; wo Anfangs- und Endpunkt lagen, war ganz ungewiß, ein weites Ausholen nach See zu hätte viel zu viel Zeit gekostet.

Plötzlich eine klare, ruhige Stimme: „Beide Maschinen halbe Fahrt voraus, Steuerbord 15!“ — der Kommandant. Und zum Navigationsoffizier und Kriegswachleiter gewendet: „So nahe unter Land gehen, wie es die Wassertiefe irgend zuläßt. Dann hart rum und versuchen, den inneren Flügel der Sperre auf dem flachen Wasser zu umgehen!“ Mit einem Schlage wich der dumpfe Druck von Schiff und Besatzung, fortgeblasen war Ärger und Mißstimmung. Wieder einmal hatte unser hochverehrter Kommandant durch kurzen, verantwortungsfreudigen Entschluß die aussichtslos erscheinende Lage gerettet, wie seinerzeit schon bei Bergung der „Friedrich Carl“-Besatzung. Daß der Durchbruch gelingen würde, stand sofort bei uns allen fest, wir mußten ja durch! Der „Alarm“-Ruf jagte alle Mann auf Stationen, alle Verschlüsse wurden nochmals kontrolliert, die Verkehrschotttüren, Bunkertüren usw. geschlossen.

Auf den Minensuchbooten, an deren Linie wir jetzt entlangbrausten, starrte uns zunächst alles verblüfft an, dann aber, als sie unsere Absicht erkannten, packte auch ihre Besatzungen die Begeisterung: Mühen flogen hoch, Hurras ertönten, der „rote Franz“ winkte mit beiden Armen, als wir jetzt auf seine weiteren Bemühungen „dankend verzichteten“. Dicht unter Land wurde hart aufgedreht, mit hoher Fahrt jagten wir parallel zur Küste nach Norden, und alles ging wieder mal klar. Im letzten Augenblick suchte uns noch plötzlich von Land her einsetzendes Maschinengewehrfeuer zu ärgern, wir kümmerten uns aber nicht weiter darum und überließen seine Bekämpfung den Minensuchbooten, deren Revolverkanonen auch alsbald zu „brüllen“ anfangen.

Als die Sperre hinter uns liegen mußte, gingen die Maschinen auf tieferem Wasser auf „Äußerste Kraft“, und im Vorwärtsjagen

sahen wir nun endlich auf der klar gewordenen Kimm vor uns das Gefecht. An Steuerbord liefen mit südlichem Kurs nicht weniger als 15 russische Zerstörer, aus deren dreißig 10-cm-Geschützen ununterbrochen divisionsweise geleitete geschlossene Salven fielen, so daß die an Backbord ebenfalls auf Südkurs liegende „Lübeck“, die mit ihren fünf Breitseitgeschützen in schneller Salvenfolge erwiderte, dauernd durch einen Wald von Wassersäulen fuhr, ein etwas beängstigender Anblick. Noch immer waren die Entfernungen, die vom vorderen Meßgerät laufend zu mir in den Kommando stand gegeben wurden, viel zu groß für unsere Geschütze, aber die Entfernung nahm doch schnell und stetig ab, so daß niemand mehr zweifelte, daß in kurzer Zeit auch bei uns die Salvenglocken ertönen würden.

Wir brausten gerade an Windau vorbei, ich suchte mit meinem Glas Einzelheiten des Hafens zu erkennen, als plötzlich laute Rufe von oben uns im Turm alle aufhorchen ließen: „Torpedolaufbahn an Backbord! Hart Steuerbord!“ Auf Brücke und Signaldeck war der Ausstoßstrudel des feindlichen U-Bootes, trotzdem es geschickt mit der Sonne im Rücken schoß, gleichzeitig bemerkt worden, und alles brüllte sofort die nach vielen Übungen jedem in Fleisch und Blut übergegangene Meldung und auch gleich den richtigen Befehl hinterher. Ich stürzte an den Backbordsehlschütz und sah im harten Abdrehen des Schiffes, das sich bei der hohen Fahrt sofort stark überlegte, die schräg von achtern kommende Torpedolaufbahn. Na, das schien klarzugehen, trotzdem die Schußentfernung gar nicht groß war, als wiederum laute Rufe ertönten: „Zweite Torpedolaufbahn!“ prompt gefolgt von dem Befehl von der Brücke: „Hart Backbord!“ Schwerfällig richtete sich die „Augsburg“ wieder auf, wobei das Wasser in hellem Strom aufs Mitteldeck lief, und legte sich langsam nach der anderen Seite über. Auch dieser Torpedo ging harmlos hinten vorbei, anscheinend hatte der U-Bootskommandant unsere Fahrt doch erheblich unterschätzt. —

Auch diese Gefahr war also glücklich überstanden, schnell wandte ich mich mit meinem Glase wieder den Zerstörern zu, — aber die Herren Russen dankten bereits und liefen gerade mit hoher Fahrt, immer noch außerhalb unserer Schußweite, nach Osten in den Riga'schen Meerbusen hinter ihre Sperren zurück, wohin wir ihnen, zumal es bereits dunkelte, nicht folgen konnten.

„Ostsee — undankbares Operationsgebiet,“ so hieß es immer wieder bei uns, und wir bedachten nicht, daß gerade wegen unseres ruhelosen, unaufhörlich schmerzliche Opfer fordernden Umherstreifens vor den feindlichen Küsten, das den an sich schon nicht sehr unternehmungslustigen Russen stets von neuem narrete, die Ostsee frei vom Feinde, ein deutsches Meer blieb.

## Kriegsjanitätsdienst.

### I. Auf meinem Lazarettschiff.

Von Marine-Generaloberarzt a. D. Prof. Dr. zur Verth, Reg.-Med.-Rat.

Mit vier großen Lazarettschiffen und einem halben Duzend kleinen haben wir nicht genug. Es wird Kleinholz geben. Vielleicht donnert es jetzt schon irgendwo in der deutschen Bucht! fahren Sie umgehend nach Bremerhaven. Da wird schon noch ein oder anderer großer Kahn liegen, der sich eignet. Der Norddeutsche Lloyd baut ihn um. Machen Sie mit ihm zusammen die Pläne. Aber Ausrüstung ist nicht mehr vorhanden; die haben wir für die vier ersten aufgebraucht. Sie müssen sehen, wo Sie sie herholen. fahren Sie nach Berlin. Kaufen Sie zusammen, was Sie kriegen können, Röntgenapparate und Watte und alles, was Sie nötig haben.“ So empfing mich am 13. August der Stationsarzt in Kiel, Generalarzt Uthemann. Also übergab ich das chirurgische Messer meinem einstmaligen Vorgänger, nunmehrigen Nachfolger und war mit einem Kameraden, der ein sechstes Lazarettschiff in Dienst stellen sollte, am 16. früh in Bremerhaven. Da lagen nun noch „Kähne“ genug, ganz gewaltige, mit einem Gewirr von Gängen und unendlichen Reihen von Kammern und etwas dürftige, etwas abgeschliffene, klapperige, noch gut zum Erfahren, oder auch Minensperren zu brechen, endlich aber auch zwei von der Mittelsorte, der eine 7000, der andere 8000 Registertonnen groß, übersichtlich, mit hohen Decks, gut in Ordnung gehalten und in Farbe, mit einigen Reihen von Kammern in den Aufbauten unter der Brücke, großen hellen Wohnräumen und weiten luftigen Räumen im Hauptdeck und Zwischendeck. Die „Schleswig“, die kleinere, aber elegantere nahm mein Kamerad. Die „Sierra ventana“, die größere, aber übersichtlichere und neuere fiel mir zu.

Die Umbaupläne wurden in einigen Sitzungen besprochen und fertiggestellt. Der Umbau ging flott voran. In wenigen Tagen brachte die Lloydwerkstatt Operationstische, Sterilisierapparate und laufendes Wasser in den Speisesaal, wo an kleinen Tischen wohlhabende Argentinier und Brasilianer in Friedenszeiten geschlemmt hatten, Offizierbetten in den Gesellschaftsraum, wo ihre Damen den Tönen deutscher Musik gelauscht hatten, Röntgenapparate in



die Stewardsräume, in denen etwas eng und warm die braven Stewards sich von den Anstrengungen und der Aquatorhitze des Tagesdienstes auf der la Plata=fahrt erholt hatten, Reihen von Mannschaftsbetten in die Zwischendecksräume, die für verwundete deutsche Matrosen Zuflucht gewähren sollten, wo früher heimkehrende Italiener und Spanier den Verdienst jahrelanger Arbeit in den südamerikanischen Staaten sorgfältig vor einander verborgen hatten. Der Barbierraum wurde zum zahnärztlichen Atelier, die Krankenräume des Schiffes zu Isolirräumen für Infektionskranke. In den Postraum, der gerade noch auf der letzten Heimreise von la Plata 1½ Millionen in Gold für Frankreich mitgebracht hatte, kamen die Liebesgaben. Wasserleitungen wurden eingebaut, Lichtleitung und Heizkörper wurden vermehrt. Überflüssige Zwischenwände, wo sie Licht und Luft versperren, wurden herausgerissen. Die Bordwände zogen ein neues weißes Kleid an, mit dem breiten grünen Streifen ringsherum, dem Zeichen des militärischen Lazarettsschiffes, dazu am Schornstein und zur Sicht für Flieger auf dem Schutzdach der Brücke das große rote Kreuz. Es war eine Freude, wie schnell und wie glatt sich das alles entwickelte. Es gab keinen Antrag und keinen Kostenanschlag und keine Genehmigung. Es gab nur Zweck, Mittel und Ausführung. Und in acht Tagen war alles fertig.

Und dann kam Leben in die toten Räume: Ärzte, Chirurgen, Innere, Augen- und Ohren- und Zahnarzt, zum Teil Zierden ihres Fachs. Der Geheime Schülrat Winter brachte sechs freiwillige Krankenpfleger, Pfarrer, Lehrer, Maler, Studenten, fixe Berliner Jungen. Sechs Schwestern vervollständigten das Lazarettpersonal; und damit sie nicht die einzigen Vertreter des weiblichen Geschlechts blieben, kamen drei Wäscherinnen hinzu. Schwester Margarete Nielsen führte die Schwestern. Ich kannte sie lange und schätzte sie ebenso lange, die treue unsichtige Pflegerin fast aller wurmfortsatzberaubten Marineangehörigen. Aus der Marinereserve kam Sanitätspersonal, Bootspersonal, Funkentelegraphisten.

Verkehr und Nachrichtenwesen fiel der Marine zu, außer dem eigentlichen Lazarettendienst; Schiffsführung, Schiffsinstandhaltung und Verpflegung dem Eloyd. Die reinliche Scheidung hat sich bewährt. „Da hat keiner von euch was bei zu kriegen,“ trichterte der alte Kapitän Bolte, der das Schiff auch im Kriege weiter führte, seiner Eloydmannschaft ein und zeigte ihr das Sonderbereich der Kaiserlichen Marine. Und nur zu gern folgte der alte Seebär aus der Reserve dem Chefarzt, wenn ihm klargemacht wurde, daß außerhalb der Krankenräume der Eloydmatrose wischt und feudelt und Deck abseht, daß er die Speisen nur zu essen braucht, die der Eloydkoch zubereitet, und daß er schlafen kann, wenn der Eloydheizer die Kessel beseuert, der Eloydoffizier auf der Brücke Wache geht und der Eloydsteuerer den Kompaß und das Steuerruder betreut.

Es gab nur wenig Tradition für den Lazaretttschiffdienst in der Flotte; es gab keinen Rollenoffizier und keine Rollen, keine Dienstweisungen und keine Instruktionen; im „Dienst an Bord“ fand sich nichts, was auf den Lazaretttschiffdienst gemünzt war.

Ordnung und reibungslose Sicherheit in den Dienst hereinzubringen, mußte meine erste Sorge sein.

Das Personal wurde in zwei Wachen geteilt. Die Ärzte, die morgens mit dem Hörrohr und Perkussionshammer, mit Messer und Pinzette arbeiteten, waren mittags Divisionsoffiziere, unterrichteten nachmittags die ganze Besatzung in den Grundzügen der ersten Hilfeleistung und des Krankendienstes, übernahmen die Führung der Rettungsboote und leiteten abends beim Rollenergerzieren das Schiffabblenden, den Dienst bei „Feuer im Schiff“ und bei „Leck im Schiff“.

Das Schiffabblenden war keine Kleinigkeit. Die „Sierra ventana“ hatte bei jeder Fahrt im Zivilleben die Tropen durchkreuzt, den Äquator passiert. Viel Licht und Luft war leitender Gesichtspunkt beim Bau und bei der Ausrüstung gewesen, und nun mußte, wenn das Lazaretttschiff nachts die Flotte auf heimlichem Wege begleitete, jeder Lichtschimmer nach außen abgedichtet werden. Innen, besonders im Operationsraum, wurden Fluten von Licht gebraucht, außen durfte kein Schimmer sichtbar sein. Die Werft hatte uns dunkelblaue Schirtingvorhänge geliefert. Als wir sie probierten, waren sie durchsichtig. Erst als sie zwei- und dreifach aufeinander genäht wurden, sperrten sie dem verbotenen Licht den Weg.

Viel Begeisterung hat der Unterricht im Krankendienst gefunden. Stabsarzt der Reserve Dr. Bohne (Hamburg) wußte ihn für jede Gruppe entsprechend zu gestalten. Matrosen und Wäscherinnen, Maler und Handwerker, Schwestern und Pfleger, alle nahmen mit gleicher Freude teil. Nur den alten Heizern vom Lloyd — die jungen waren zum Frontdienst eingezogen — leuchteten die Feinheiten des Krankendienstes weniger ein. Ihnen blieb es geläufiger, ihre Kessel zu betreuen, als Verletzte und Kranke behutsam ins Bett oder zum Verbinden zu tragen, eine gebrochene Pleuelstange zu flicken als gebrochene Knochen zu schieben. Aber nichtsdestoweniger, sie lernten es alle und waren im Notfall alle bereit.

Wer die steile schmale Fallreeptrappe am Außenbug eines großen Handelsdampfers jemals heraufgestiegen ist, der wird sich freuen, daß er allein heil nach oben kam und nicht noch Verletzte oder Kranke heraufzuschleppen brauchte. Für die Übernahme von Kranken oder Schiffbrüchigen vom Boot, vom Hilfs-lazaretttschiff oder aus dem Wasser mußten andere Vorrichtungen geschaffen werden. Zur Verfügung standen hinten und vorn die großen Ladebäume, die die Frachten bis zum Gewicht von mehreren Tonnen durch die weiten Luken mittels Dampfwinde in die Laderäume schafften und am Ziel der Reise wieder herausholten. Es fehlten

noch die passenden Tragen und Bergungsapparate. Inspektor Öding von der Lloydwerfstätte half. Das Ergebnis der Versuche und Beratungen war eine wundervolle Doppeltrage aus Segeltuch mit Holzrahmen für zwei Verletzte, die sicher und bequem den Verletzten vom Boot über Deck durchs Luf bis vor sein Bett hob, und ein wunderliches Bauwerk, „Papageienkäfig“ genannt, das 20 Schiffbrüchige und mehr aus dem Wasser an Deck brachte. Ich bin nie so bequem ins Schiff gekommen wie mit der Doppeltrage. Sie wurde viel benutzt. Treu haben die Lloydoffiziere, der lustige Rheinländer Löckenhoff und der ruhige Nordländer Brüning als Herrscher der Dampfwinde ihres Amtes gewaltet.

Der friedlichen Zusammenarbeit so verschiedener Menschen abweichender Intelligenz, abweichender Herkunft und abweichenden Stammes dankten wir überhaupt unsere Fortschritte. Am meisten war diese Eintracht erforderlich beim Rettungsdienst. Haushoch—II und 13 m — schwebten die schweren Boote über Wasser. Das Fieren dieser Boote mußte auch die Marinebesatzung lernen, stets ein nicht gefahrloses Manöver. Aber allzuviel hing vom schnellen Arbeiten des Rettungsdienstes ab. Verwundete mußten geholt und auf-gelesen werden aus dem Wasser, Schiffbrüchige mußten gerettet werden oder endlich, wenn dem Lazaretttschiff selbst im minenverseuchten Gebiet ein Unfall zustoßen sollte, dann mußten schnellstens alle Boote zu Wasser. An jedem Krankenbett, an jeder Kammer war ein Zettel angebracht, der Nummer und Platz des zugehörigen Rettungsbootes bezeichnete.

Und im Rettungsboot wiederholte sich der Lazaretttschiffdienst im kleinen. Die jüngeren Ärzte hatten die Führung über mehrere Boote, während die seemannische Leitung jedes Bootes in Händen der Seeleute lag. Die Zusammenstellung der Besatzung für die Boote, ihre Ausrüstung mit Stärkungsmitteln, Nahrung und Verbandmitteln, mit Signalen und Wärmemitteln, das alles war die Sorge der ersten Wochen und Monate. Ich sehe ihn noch heute, den seebefahrenen Stabsarzt der Reserve Dr. Hoffmann, der die Dienste meines I. Offiziers wahrnahm, wie er zwischen den Booten wandert und hier Leute austauscht und dort belehrt und hier erlaubt und dort verwehrt.

Das waren Wochen freudiger Vorbereitung und gespannter Erwartung. Das Auge des gestrengen Troßchefs hatten wir lange passiert. Für 332 Kranke hatten wir in breiten bequemen Kojen Unterkunft geschaffen, ihre Verpflegung und Wartung war gesichert, ihr Platz im Rettungsboot bestimmt. 55 Offizierbetten standen in geräumigen, hohen, einfach und ohne Prunk, aber gut ausgestatteten Passagierkammern zur Verfügung. Das Schiff wurde dem Hochseekommando unmittelbar zugeteilt. Es lag mit aufgebähten Feuern stets bereit, innerhalb vier Stunden in See zu gehen. Seine Verwendung aber gestaltete sich anders als vorher

erhofft. Die ständige Tauchbootsbedrohung machte dem Kriegsschiff jede Verwundetenabgabe auf hoher See unmöglich. In dauernder Bewegung lag der beste Tauchbootschutz. Der Platz der Lazarettsschiffe blieb daher in Küstengewässern und Flußmündungen. Hier konnte das Lazarettsschiff ohne Gefahr die Kampfschiffe von Kranken und Verletzten befreien.

Das Kriegsschiff ist kein geeigneter Aufenthalt für Kranke und Verletzte. Jeder ernstlich Erkrankte muß im Kriege schnellstens von Bord. In den deutschen Küstengewässern war daher ein Netz von Liegeplätzen für Hilfslazarettsschiffen eingerichtet. In ständigem Wechsel suchten sie Borkum auf und List und Schilling-Reede, Helgoland und andere Plätze je nach Bedarf und Kriegslage. Sobald ein Kampfschiff ihre Hilfe benötigte, rief es sie heran. Sie überführten dann Kranke und Verletzte zum Hafen ins große Hochseelazarettsschiff oder in die Landlazarette. Die Hochseelazarettsschiffe waren bei Kranken beliebter als die Landlazarette. Die erkrankten Seeleute blieben auf ihrem Element. Sie sahen die Flotte vor sich und um sich und nahmen Teil an ihrer Freude und Sorge; und wenn es so aussah, als ob die große Seeschlacht endlich kam, von der die Engländer drohend im Frieden gesprochen und der deutsche Matrose der ersten Kriegsjahre sehndend im Kriege geträumt hatte, dann wollten sie ihre Binden und Schienen und Umschläge abreißen und mitziehen und mitheimkehren als stolze Sieger und Schützer des Vaterlandes.

Kranke und Verletzte aller Art wurden uns herangebracht. Vor allem das tägliche Brot des Marinechirurgen, Blinddarmentzündungen kamen in größerer Zahl. Ein Blinddarmkranker vom Schlachtschiff „Westfalen“ eröffnete im September den Reigen. Etwa 300mal haben wir zur Entfernung des Wurmfortsatzes die Bauchhöhle geöffnet. An Zahl folgte die Operation des Unterleibsbruchs mit rund 160. Im ganzen wurden fast 1000 größere Operationen auf der „Sierra ventana“ ausgeführt, davon mehr als 500 am Bauch. Fast 4000 Mann, davon 2000 ambulant, nahmen den Rat der chirurgischen Abteilung in Anspruch. Den meisten wohl half unser Philosoph Stabsarzt der Reserve Dr. Kelotius. Aus der Atmosphäre des friesischen Pfarrhauses hervorgegangen, war er in stets gleicher Sorgfalt allen seinen Kranken und Verletzten der liebevoll sorgende, aber auch streng ermahnende Vater, seinen Kameraden der seelenruhige, heitere Freund. Der Krieg hat ihm nichts vermocht. Zurückgekehrt nach Mölln in die heimatische Tätigkeit raffte ihn, den wertvollen Menschen aus vollem Schaffen, viel zu früh die Grippe hinweg.

Und während wir auf der chirurgischen Abteilung operierten und Röntgenbilder machten — 361 Leute wurden mittels Röntgenstrahlen untersucht —, arbeiteten führende Männer der Wissenschaft heilend und vorbauend auf der inneren Abteilung. Der Kunst der

Stabsärzte der Reserve Prof. Dr. Otten und Prof. Dr. Löhning dankt mancher Kranker Leben und Gesundheit. 2000 Kranke fast gingen durch die Hände der Inneren.

Nur alle ließen sich nicht retten. Unseren Flottenchef, Admiral v. Pohl, den wir aus voller Tätigkeit heraus aufgenommen und 14 Tage an Bord verpflegt hatten, brachten wir als einen dem Tode verfallenen Mann für die letzten Tage seines Lebens nach Berlin. Und bei manchem anderen braven Mann mußten wir ermattet die Hand sinken lassen, die ihm dem Leben zu erhalten nicht vermochte.

Dem Krankenbesuch folgte die Laboratoriumsarbeit, die Forscher-tätigkeit. In Anspruch genommen von allen Teilen der Flotte, lieferte das Laboratorium, die Arbeitsstätte besonders des inneren Mediziners, fast 9000 chemische und bakteriologische Untersuchungen.

Und abends sammelten sich in regelmäßiger Wiederholung, die Ärzte zu wissenschaftlichem Austausch und die Mannschaft zu belehrenden Vorträgen oder heiteren Vorführungen.

Aber alle konnten wir nicht aufnehmen, die unsere Hilfe wünschten. Das Flottenkommando hatte in weiser Beschränkung uns nur eine Belegung von einem Drittel der Plätze erlaubt, die übrigen mußten frei bleiben für plötzliche Masseninglücksfälle. Wir haben sie wiederholt benötigt. Den „Nork“-Schiffbrüchigen stellten wir Platz, Wärme, Kleider und Nahrung zur Verfügung. Sie kamen steifgefroren, zum Teil fast ohne Kleider an Bord, vielfach mit kleineren oder auch schwereren Verletzungen. Sie waren entblößt von allen Hilfsmitteln. Die „Nork“-Erfahrungen waren für uns die Veranlassung zur Zusammenstellung von kleinen Rettungspaketen, die die notwendigsten Hilfsmittel für jeden Mann enthielten (Taschentuch, Taschenmesser, Kamm, Bürste, Seife, Spiegel, Pfeife, Rauchmittel und Schreibpapier). Der Teilnahme und Fürsorge der Gattin unseres hochverehrten Flottenchefs, Admiral Scheer, danken wir ihre Beschaffung. Bei späteren Aufnahmen von Schiffbrüchigen — Gottlob seltenen Ereignissen mit geringeren Zahlen wie beim „Nork“-Verlust — haben sie dem Mann, der alles verloren hatte, über die ersten Verlegenheiten hinweggeholfen.

Den Höhepunkt der Tätigkeit brachte uns die Skagerrakschlacht. Immer und immer wieder kamen Hilfs-lazarettsschiffe mit neuen Verletzten längsseit. Sie sind nicht leicht, die Seekriegsverletzungen. Drei Tage und drei Nächte fast arbeiteten wir an ihrer ersten Versorgung. Auch Schiffbrüchige nahmen wieder den noch übrigen Raum des Lazarettsschiffs in Anspruch. Mit mehrfachen schweren Verletzungen lag der damalige Chef des III. Geschwaders, Admiral Behncke, an Bord. Kapitän z. S. Höpfer fand bei uns seine erste Zuflucht; und den vielen verletzten Offizieren der großen Kreuzer „Seydlitz“ und „von der Tann“ konnten wir helfen. Dazu kamen mehrere hundert verletzte Seeleute und Unteroffiziere. Sie warteten geduldig, bis die Reihe zur Versorgung ihrer Wunden an sie kam.

Unsere sorglichen Marinepfarrer brachten ihnen geistigen Trost. Pfarrer Rönneberger und Pfarrer Stollhof, sowie sein Konfrater Strobel waren bei allen zugleich, überall spendend und überall tröstend.

Als Ruhe eingezogen war nach den schweren Aufregungen der Seeschlacht und die Erholung begann nach der schweren Verletzung, da besuchte der Kaiser die Verletzten und brachte ihnen Auszeichnungen als Anerkennung ihrer Taten, und die Kaiserin sprach ihnen Mut zu und brachte ihnen den Dank des Vaterlandes. Auch viele andere Fürsten suchten ihre Landesfinder auf.

Der Dienst des Lazarettschiffes hat sich wie der ganze Seekrieg anders entwickelt, als vorher gedacht. Er hat das Hilfslazarettschiff als Rettungs- und Transportmittel in den Vordergrund geschoben. Er hat uns die klare Einsicht gebracht, daß auch unter den veränderten Verhältnissen bei der Flotte das Hochseelazarettschiff zur Leitung des ganzen Sanitätsdienstes, als Sammelstelle der Verletzten und Kranken und als Mittelpunkt der ärztlichen Arbeit wie der ärztlichen Fortarbeit und Forschertätigkeit nicht zu entbehren ist.

oooooooooooooooo

## II. Feldlazarett in Flandern.

Von Marine-Generalarzt Dr. Schepers.

Gegen den roten Abendhimmel stehen schwarz die wohlvertrauten Türme des alten Köln. Über die Rheinbrücke schleicht der endlose Zug, der die Sanitätsfeldformationen der Marine-division — 4 Feldlazarette und 1 Sanitätskompagnie — nach Belgien bringen soll, im Schneckentempo. Unsere Ausrüstung hatte eigentlich eine sehr kurze Spanne Zeit in Anspruch genommen, wenn man bedenkt, daß bis dahin niemand auch nur entfernt hatte ahnen können, die Marine könne einmal auch zu Lande divisionsweise Krieg führen müssen mit allen Dingen, die das Landheer dazu nötig hat. Trotzdem waren die Tage für unsere Ungeduld viel zu langsam vergangen, denn bei den sich überstürzenden Siegesnachrichten von der Front ließ uns die Sorge nicht los, zu spät zu kommen. Freilich hatten wir unterwegs noch einen kurzen Aufenthalt nehmen müssen, weil eine Stockung weiter vorn eingetreten war. Aber wir wußten damals noch nichts davon, daß das die Wirkungen der Marneschlacht waren. Niemand hätte uns, vom Divisionsarzt bis zum jüngsten Sanitätsgasten, damals den Glauben nehmen können, daß die Marinedivision bald in Calais sein würde. Und da mußten wir doch dabei sein.

Der Morgen fand uns auf dem nüchternen Entladebahnhof von Schaerbeek. Der Aufenthalt in dem einem aufgestöberten Ameisenhaufen gleichenden Brüssel dauerte nicht lange. Eines der

Feldlazarette besorgte sich im Lande die nötigen Wagen und Pferde, wurde nach Westen geschickt und geriet bald so gründlich ins Feuer, daß es zeitweise zwischen den feindlichen Linien lag. Die Sanitätskompagnie zog der im Vormarsch auf Mecheln begriffenen Marine-division nach und gleich darauf kam auch für uns der Befehl zum Einsetzen.

Der Chefarzt und sein Stab als Quartiermacher voraus, die anderen mit den Lastkraftwagen, auf denen die ganze Einrichtung verstaут ist, langsamer hinterdrein. Wir sind in Brabant, einem der reichsten Kulturländer des alten Europas. Jeder fleckt eine Erinnerung. Vorbei an Drytoren, dem Landgute Teniers, an Steen, dem herrschaftlichen Sommerstze Rubens'. Am Horizont der wuchtige und doch so schön gegliederte Turm der Kathedrale von Mecheln, der nach dem Willen der Erbauer der höchste der Welt geworden wäre. Einer der schönsten ist er noch, auch als Torso. Jetzt umflattern ihn Schrapnellwölkchen als Zeichen, daß um die Stadt noch heiß gekämpft wird. Unser Ziel ist ein Landhaus inmitten eines großen Obst- und Gemüsegartens, durch belgische Einquartierung kaum weniger mitgenommen als durch feindliche Geschosse. Als die Kolonne anrückt, ist der Belegungsplan fertig. Jeder kann sofort an seine Arbeit gehen. Gründliche Säuberung der benutzbaren Räume. Sofortige Instandsetzung einer Waschküche, die wegen ihres fließenden Wassers als Operationsraum dienen wird, und zwar sofort, da zugleich mit dem wandern- den Lazarett auch schon die ersten flinken Kraftwagen der Sanitätskompagnie mit Verwundeten kommen. Im Nebenraum wird der Röntgenapparat aufgestellt, in der Tenne nebenan der Feldröntgenwagen, der die Kraftquelle zugleich auch für die Beleuchtung des Operationstisches enthält. Eine halbe Stunde später ist der Chirurg mit seinen Helfern in voller Tätigkeit und läßt sich durch die notgedrungene Einfachheit seiner Einrichtungen nicht davon abschrecken, auch schwierigste Operationen in Angriff zu nehmen. Er weiß, daß durch seine Anordnungen nach menschlichem Ermessen für erfolgreiches Arbeiten gesorgt ist und daß andererseits längeres Zuzwarten oder weiterer Transport dem am Unterleib oder am Schädel Verletzten den Tod bringen könnte. Inzwischen sind alle nicht in den Operationsräumen Tätigen damit beschäftigt, das Lazarett einzurichten. Pumpen und Wasserrohre werden instandgesetzt, Türen und Fenster eingerenkt, Abflußrohre gereinigt, die größten Granatlöcher verstopft, eine Notbeleuchtung improvisiert. Die jeden Mobiliars beraubten Räume des Haupthauses werden mit Strohschütten für die Verwundeten belegt. Erst in den nächsten Tagen kommen wir dazu, Strohsäcke zu stopfen. Betten gibt es nicht, bis auf zwei, die in der von ihren Bewohnern verlassenen Nachbarschaft aufgetrieben und für besonders schwer Verletzte bestimmt werden. Das Personal quartiert sich in den Dachräumen der Gärtnerwohnung

ein, in deren Küche inzwischen in großen Feldkesseln das Abendessen gekocht worden war, für alle gleich, da die vorhandenen Mittel die Herstellung einer besonderen Krankenkost nicht gestatteten. Immerhin bekommen die Schwerkranken auch genügend Milch und Suppen, da es an lebendem Vieh, an Fleisch und Gemüse in diesem überreichen Bauernlande nicht fehlt.

Dazu mußten wegen der einsamen Lage des Gehöfts Posten ausgestellt werden und als einige Schüsse das Gerücht von umher-schweifenden Heckenschützen zu bestätigen schienen, konnte der Taten-durst nicht anders als durch Entsendung einer, natürlich ergebnis-losen, Patrouille gezügelt werden. Ein Glück ist es, daß es soviel Glashäuser in diesem Obstgarten gibt, sonst hätte der Apotheker mit seinen Medikamenten, Verbandzeug und Instrumenten, der Inspektor mit seinem Bureau — denn auch das Schreibwesen darf nicht zu kurz kommen — nicht gewußt, wohin, und ein zweites Glück war es, daß bis auf einen Regentag uns herrliches Herbstwetter treu blieb, denn die Scheiben waren zumeist zerbrochen. Das letzte der Glashäuser, gefüllt mit wucherndem Weinlaub, diente als Leichenkammer. Die Verletzungen waren zuweilen so schwer, daß jede ärztliche Kunst vergebens gewesen war, und in einer Ecke des Parkes wurden die Toten, Freund und Feind nebeneinander mit soviel Ehrenbezeugungen bestattet, wie wir geben konnten. Auch das Kreuz mit dem Namen auf dem Hügel wurde nicht vergessen. Dabei hörte der Zustrom von Verwundeten kaum für Stunden einmal auf und es wären die ohnehin unzulänglichen Räume bald zu klein geworden, wenn wir nicht vom ersten Tage ab darauf bedacht gewesen wären, die transportfähigen Kranken weiter zurückzubefördern. Dazu dienten die eigenen Kraftwagen und jedes vorüberfahrende Vehikel, das geeignet und in der Lage war, Verwundete mit nach Brüssel zu nehmen und an die dortigen großen Lazarette abzuliefern, dann die Krankentransportabteilungen, Züge der schnell wieder instand-gesetzten Kleinbahnen, kurzum jeder fahrbare Untersatz wurde ver-wertet und erst recht als das Lazarett „evakuiert“ werden mußte, weil wir umziehen sollten.

So kamen wir nach Mecheln. Von den Bewohnern waren in irgendwelchen Kellerlöchern nur ganz wenige zurückgeblieben, deren einige unsere Gäste wurden. Darunter ein kleiner Junge, dem ein Bein abgenommen werden mußte und der natürlich der allgemeine Verzug wurde. Alle anderen Bürgersleute hatten die Stadt ver-lassen. Am Bahnhof in der Nähe des Marktes waren zwar einige Häuser zusammengeschossen, aber sonst waren Straßen und Häuser so, als ob alles in bester Ordnung wäre, nur war niemand da, sie zu bevölkern. Diese Leere wirkte geradezu gespenstisch. Zwar kann man gegen Gespenster um Mitternacht nichts einwenden, am hellen Tage sind sie unheimlich. Wir bezogen das städtische Kranken-haus, dessen nüchterne Bauform um so mehr auffiel, als die Straße



sonst voll schöner alter Häuser steckte, darunter das Geburtshaus Karls V. Dafür kamen wir diesmal sozusagen in ein gemachtes Nest. Es gab einen Operationsaal, ein Verbandzimmer, einen Röntgenapparat, große luftige Krankensäle mit Betten und Wäsche, ein Apothekenzimmer, Schreibzimmer mit Regalen und viel Papier, eine große Küche und schließlich auch gute Unterkunft für uns selbst. Mitten in der Flucht unserer Gemächer lag freilich eines, das wir nach flüchtigem Hineinschauen fest abschlossen und nie wieder betraten, weil nämlich ein Blindgänger ganz respektablen Kalibers darin steckte. Bis die städtische Lichtanlage von der Ortskommandantur in Gang gebracht war, waren die langen Gänge und großen Säle phantastisch genug mit Wachstöpfen beleuchtet, von denen wir in der Sakristei einen großen Vorrat fanden. Hinter dem Hause zog sich ein Anschlußgeleise hin, auf dem wir ganze Transporte nach der Heimat zusammenstellen konnten, ohne die allerdings auch dieses große Haus bald überfüllt gewesen wäre. Ein leichtes Nachlassen in der Arbeit brachte der Fall Antwerpens, und wer nur irgend abkömmlich war, nahm sich als eine Erinnerung für das ganze Leben den Anblick unserer alten schwarz-weiß-roten Flagge auf dem Turm der Kathedrale, einem Meisterwerk der späteren Gotik, mit.

Im übrigen brachte uns die Eroberung der Festung neue Arbeit. Die Bevölkerung strömte nach Mecheln zurück, aber die Zivilärzte fehlten. Mancher Kranke wandte sich daher vertrauensvoll an uns und wir haben ihnen sogar eine Privatklinik als Hospital mit belgischen Pflegerinnen eingerichtet, wo sie von unseren Ärzten behandelt wurden, solange wir noch da waren.

Denn nun begann der Wettlauf nach der Küste und auch wir zogen bei herrlichem Oktoberwetter über die Schelde durch Flandern nach dem alten Brügge. Hier fanden wir nach einigem Suchen Unterkunft bei den „Englischen Fräulein“ in einem Mädchenpensionat, das von den Engländern schon teilweise zu einem Interimslazarett umgestaltet worden war. Wir konnten uns also verhältnismäßig leicht einrichten, da wir vor allen Dingen Betten vorfanden. Inzwischen kam der Kampf an der Yser zum Stehen und da die Entfernung von da zu uns für den Transport von Verwundeten viel zu groß geworden war, sahen wir uns nach besserer Gelegenheit um. Schließlich entdeckten wir in einem schönen Park einen Landsitz, ein „Kastell“ oder ein „Schloß“, wie die Belaiern ihre Landhäuser nennen, das uns geeignet schien. Am gleichen Tage war schon ein Vorcommando eingezogen, dem das „Gros“ wenige Tage nachher folgte. Hier ist unser Feldlazarett über drei Jahre geblieben und jedermann hat all diese Zeit seinen ganzen Stolz darin gesetzt, das Haus für die ihm anvertrauten Ofleglinge immer wohnlicher, immer hygienischer und immer behaglicher auszugestalten und zwar wenn möglich mit eigenem Personal und mit

möglichst geringen Mitteln. Da das „Schloß“ auch mit seinen Nebengebäuden nicht ausreichte, so wurden noch einige Häuser in nicht allzu großer Entfernung mit hinzugenommen und mit solchen Kranken belegt, die kleine Strecken gehen konnten. Dazu kamen drei große Zelte, die von unseren Zimmerleuten mit Fußböden und Windfangtüren, von unserem Maurer mit Kachelöfen versehen wurden. Später wurden sie durch Baracken ersetzt, die mit allen Apparaten zur Rettung der im Gaskampf Vergifteten sinnreich ausgestattet waren. Übrigens war in den von uns belegten Häusern der größte Teil des Mobiliars verschwunden. Ein zugehöriges Klavier fanden wir in einem benachbarten Bauernhofe, was einen Fingerzeig für den Verbleib des Restes geben konnte. Im übrigen aber mußten wir uns alles, was wir brauchten, teils selbst herstellen, teils sonst wie beschaffen. Um den Transportwagen an Weg zu sparen, hatten wir auf halbem Wege eine Klosterschule mit einem Arzt und einem Teil des Personals belegt. Dort wurden die Verwundeten nach der Schwere des Falles gesichtet, so daß in das Hauptlazarett zunächst nur die schweren Fälle kamen, während die anderen entweder in der „filiale“ blieben oder in kleinen Transporten gelegentlich überführt wurden. Wenn es nötig wurde, Platz zu schaffen, so geschah der Rücktransport mit Kraftwagen, mit einer Kleinbahn oder der Eisenbahn in eines der inzwischen eingerichteten großen Kriegslazarette in Brügge oder mit Lazarettzügen gleich in die Heimat.

Ein melancholischer Novembertag, wie sie in Flandern im Winter sich wochenlang zu folgen pflegen. Der Krieg hat sich an der Hfer festgebissen. Die Taae der Improvisationen sind mehr oder weniger vorüber, die Versorgung der Verwundeten hat sich sozusagen eingespield. Jede Sanitätskompagnie — jetzt zwei —, jedes der Feldlazarette — jetzt fünf —, jedes Krieaslazarett hat seinen bestimmten Wirkungskreis. Die Transportmittel sind verbessert. Man hat Telephon nach allen Richtungen. Wohl besteht noch die alte Zuversicht, aber man muß doch schon etwas tun, um die gute Laune hochzubalten. An Arbeit fehlt es freilich nie. Wenn einmal weniaer Verwundete gebracht werden, wird die Zeit benützt, wegen drinalicher Operationen zurückgestellte Einariffe zu machen, die Verbände nachzusehen, lieaengelassene Arbeit nachzuholen. Mancher findet soaar noch Zeit zu wissenschaftlich-publizistischer Arbeit. Auch die ländliche Nachbarschaft hat Vertrauen aewonnen und wendet sich gerne an unsere Ärzte. Man stapft durch die unergründlichen flandrischen Weae, sieht durch den Regenschleier die vom Seewind schief gewehten Dappeln länas der Kanäle und denkt an die Kameraden, die draußen in Wasserlöchern oder aünstiaen Falles in lehmiaen Gräben lieaen, an die kümmerlichen Unterstände, in denen an erster Hilfeleistung und Aufopferung das Menschenmööaliche geleistet wird, an die Krankenträger, die in steter Gefahr auf schwierigsten Wegen die Verwundeten aus den vordersten Linien

fortbringen und an die Gefechtsverbandplätze in Kellerhöhlen zusammengeschoffener Häuser, in denen die Verwundeten lagern, bis es möglich sein wird, sie abzutransportieren, denkt, und hört mit halbem Ohr das Geschützfeuer, sieht auch, nachdem die Nacht vollends hereingebrochen ist, die Leuchtraketen, bis man plötzlich meint, daß mehr geschossen wird als gewöhnlich. Da ist dann auch schon ein Telephongespräch: Feuerüberfall, Angriff, Gegenangriff oder so, also Verluste. Die Kraftwagen, die auch das Lazarett für den Transport von Kranken hat, werden zur Unterstützung der Sanitätskompagnie erbeten und sofort abgesandt. Sie haben es nicht leicht, bei stockdunkler Nacht auf schmalen, schlechten Straßen ohne Licht zum Verbandsplatz zu kommen, wohin sie bei Tage nicht fahren dürfen, ohne beschossen zu werden. Soweit die Zeit reicht, wird alles für die Massenaufnahme vorbereitet, aber da kommen schon die ersten Wagen und im Augenblick liegt die große Empfangshalle voll von Verwundeten. Nun geht es zunächst ans Sichten. Freilich ist es auf den ersten Anblick schwer, aus diesem Leidenshaufen grauer über und über mit Lehm beschmierter Männer, denen der tapfer unterdrückte Schmerz im Gesicht geschrieben steht, die herauszufinden, denen ärztliche Hilfe am nötigsten ist. Deshalb hat jeder im Knopfloch ein Täfelchen, auf das der Arzt, der ihn zuerst verbunden hat, die Art der Verletzung notiert hat. Jetzt die, deren Verwundung sofortigen Eingriff erheischt, ins Operationszimmer, darunter wieder die, bei denen jede Minute Aufschub die Aussichten des Durchkommens verschlechtert, auf den Operationstisch, nachdem vielleicht vorher eine Röntgenaufnahme gemacht worden ist, etwaige Geschosse festzustellen. Da steht nun der Chirurg und macht Stunde um Stunde seine Amputationen, seine Unterleibsoperationen, seine Nähte zehnfach, zwanzigfach durchgeschossener, von faustgroßen Eisenstücken zerrissener Eingeweide, seine Aufmeißelungen am Schädel. Inzwischen werden im Nebenzimmer die leichter Verwundeten verbunden. Der Röntgenapparat ist in ununterbrochener Tätigkeit, Beschaffenheit von Knochenbrüchen oder die Lage eines Geschosses festzustellen. Der Apotheker sorgt dafür, daß Verbandsmittel, Medikamente, destilliertes Wasser, Kochsalzlösung zur Infusion nicht ausgehen. In den Krankenzimmern werden Betten überzogen und gewärmt. Einzelne Kranke müssen ihr Lager räumen und werden mit einigen Leichtverwundeten in eines der Nachbarhäuser gebracht, damit im „Wachsaal“ Platz für Schwerkranke wird. In der Küche dampfen Tee- und Kaffeekessel zur Labung der Halberfrorenen, werden Butterbrote gestrichen für die Hungariaen. Jede Hand ist in voller Tätigkeit. Aber noch ist erst die Hälfte der Eingelieferten versorgt, da rollen schon wieder die Wagen heran und setzen zwanzig, dreißig andere ab. Von der vorgeschobenen Filiale kommt ein Telephonspruch: bis jetzt vierzig, sechzig Leichtverwundete hier aufgenommen, zehn schwere Fälle

zum Lazarett unterwegs, weitere vom Gefechtsverbandesplatz angemeldet. Und so fort.

Als der letzte Mann versorgt im Bette liegt, geht gerade die trübe Novembersonne auf und versucht durch den Nebel zu dringen. Nun könnte das Personal auch ins Bett gehen. Aber da ist der Lazarettzug, der um Mittag kommen will. Er bringt meist allerlei Liebesgaben, aber er wartet nicht gern und bis dahin müssen alle, die mit sollen, nochmal verbunden und versorgt werden und — schließlich und nicht zuletzt — müssen auch ihre „Papiere“ in Ordnung gebracht werden. Aber, wenn dann der letzte zur Station gebracht worden ist, so hat man doch wieder eine Anzahl glücklicher, sogar einige dankbare Gesichter gesehen. Besonders einen werde ich nicht vergessen, der, obwohl mehrfach aufs schwerste verstümmelt, durch seinen unverwüßlichen Lebensmut all die Wochen hindurch, die er bei uns auf der Schwerkrankenstube lag, seine Leidensgenossen immer wieder aufrichtete, wenn sie verzagen wollten und der dadurch den Ärzten ein nicht zu unterschätzender Helfer geworden war. Jetzt fuhr er nun davon und freute sich wie ein Kind auf die Heimat, auf die Familie und die Freunde. Und dann kommt ein Telephongespräch: Der feindliche Angriff ist abgeschlagen. Gegenangriff erfolgreich. Man stapft wieder durch den flandrischen Winterdreck, aber die Sonne hat sich durchgerungen.

— — — „Lebe droben, o Vaterland,  
Und zähle nicht die Toten! Dir ist,  
Liebes! nicht einer zu viel gefallen.“



## Im Kriege rings um die Erde.

Von Kapitän Conrad Sörensen, Führer des Dampfers „Marie“.

Der große Krieg dauerte schon fast anderthalb Jahre. Längst waren Tsingtau und die kleineren afrikanischen Kolonien Deutschlands der Meute der Feinde zur Beute gefallen. Nur in Ostafrika hielt General von Lettow-Vorbeck noch immer die deutsche Flagge hoch und machte mit seiner kleinen erlesenen Schar den mit gewaltiger Übermacht angreifenden Engländern jeden Fußbreit Bodens streitig. In Deutschland, wo man den Heldenkampf mit freudigem Stolze und warmer Begeisterung verfolgte, wußte man genau, wie gering die Hilfsmittel der Verteidigung in der fernen Kolonie waren und hatte schon im Februar 1915 ein Schiff mit Kriegsmaterial hinausgeschickt. Dieser erste, von Oberleutnant z. S. d. Res. Cristiansen geführte Blockadebrecher hatte Deutsch-Ostafrika auch glücklich erreicht und, obgleich das Schiff beim Einlaufen in die Mansabucht bei Tanga von dem englischen Kreuzer „Hyacinth“ zusammengeschoffen war, hatte man die wertvolle Ladung durch Taucher bergen und der Kriegführung nutzbar machen können. Nun aber mußte vieles dort draußen ausgegangen sein und so galt es wiederum, den tapferen Verteidigern der letzten Kolonie Waffen und Munition, Kleider und Medikamente zuzuführen. Die Führung des für diese Unternehmung bestimmten Schiffes wurde mir anvertraut. Der bei Kriegsausbruch beschlagnahmte englische Dampfer Dacre Hill von 5000 Tonnen Größe verwandelte sich offiziell in das deutsche Schiff Marie von Stettin, sinnreiche Einrichtungen gestatteten es aber auch, schnell die Maske des dänischen Dampfers Nordamerika von Kopenhagen oder des schwedischen Ujar von Gefle anzulegen. Beladung und Ausrüstung des Schiffes lagen in den bewährten Händen des Kapitänleutnants d. R. Kirchheim, der auch die Indienstellung des ersten Blockadebrechers geleitet hatte. Währenddessen sammelte ich meine Mannschaft. Das war, trotzdem es sich nur um eine verhältnismäßig kleine Zahl handelte, gar keine so leichte Aufgabe. Mußte doch jeder Mann an Bord nicht nur tüchtig in seinem Beruf und zuverlässig in seiner Gesinnung sein, sondern auch eine der nordischen Sprachen wie seine Muttersprache beherrschen, wenn anders sich die Fiktion, daß es sich um ein neutrales Schiff handle, bei einer etwaigen Untersuchung durch ein feindliches Prisen-

kommando aufrechterhalten lassen sollte. Am 9. Januar 1916 waren alle Vorbereitungen beendet, wohlverborgen unter der Holzdeckslast ruhte die vom I. Offizier, Schmidt, einem flensburger Schiffskapitän, wohlverstaute Ladung an Geschützen, Maschinengewehren und Karabinern, großen Mengen Artillerie- und Infanteriemunition, Uniformen und Kleidungsstoffen, Konserven, Medikamenten und Getränken. Außer der 29 Mann starken eigentlichen Schiffsbesatzung befanden sich Hauptmann von Kaltenborn-Stachau, der zum Artilleriekommandeur für die Schutztruppe bestimmt war und Kapitän Schapp von der Deutschen Ostafrikalinie, der das Schiff an der Küste lossen sollte, an Bord. Bei einer etwaigen Überholung des Schiffes durch feindliche Kriegsschiffe sollten die beiden Herren natürlich völlig von der Bildfläche verschwinden und daher war für sie als Wohnraum unser im übrigen zur Aufnahme der drahtlosen Station, unserer eignen Geschütze, Maschinengewehre, Handwaffen und Munition bestimmtes Geheimgeläß vorgesehen. Dieser interessanteste Raum im Schiff war unter der Kajüte im Bunker eingebaut, sein Zugang befand sich in der Kammer des ersten Offiziers und war durch eine Kommode verdeckt. — Geleitet von dem Torpedoboot der Station — einst hatte es Amerika zu Ehren Alice Roosevelt geheißten — dampften wir unter schwedischer Flagge die Jade hinunter, vorbei an all den schönen, stolzen Schiffen der deutschen Schlachtflotte, die wir nie mehr wiedersehen sollten; bei Scapa flow ruhen sie auf dem Meeresgrund. Bald lagen die äußersten deutschen Wachtlinien hinter uns und hinaus ging es in die winterliche Nordsee, die uns einen recht unsanften Empfang bereitete. Wochenlang löste ein orkanartiger Sturm den anderen ab, fügte uns manchen schweren Schaden zu und machte das Leben an Bord recht ungemütlich. Halb im Scherz machte ich Herrn von Kaltenborn für das schlechte Wetter verantwortlich. Er hatte zu Beginn der Fahrt, um seinen neuerworbenen Browning auszuprobieren, nach den Gefährten des Seemanns, den Möwen, geschossen und das hält der Seemannsglaube für eine schwere Verfehlung, die der Himmel durch Unwetter rächt. Der Übeltäter fühlte sich denn auch etwas schuldbewußt, brachte aber mit Grazie dem Neptun sein Opfer und überstand im übrigen die schwere Sturmzeit für eine Landratte recht gut. Oft leistete er mir auf der Brücke, die ich mitunter tagelang nicht verlassen konnte, Gesellschaft und sorgte nebenbei mit rührendem Eifer dafür, daß der kleine Ofen in der Kajüte ständig in Brand blieb, so daß ich stets für die wenigen Stunden der Ruhe einen angenehm durchwärmten Raum vorfand. Ein Gutes hatten die schweren Stürme für unsere Unternehmung doch, die Nordsee war wie reingefegt von Schiffen, kein englisches Kriegsschiff war zu sehen. Alle unsere mit soviel Sorgfalt getroffenen Vorsichtsmaßregeln erwiesen sich als überflüssig, wir gewannen völlig unbehelligt das offene Weltmeer. „Kaisers Geburts-

tag“ fand uns bereits mitten im Dampfertreck Nordamerika-England. Wir ließen es uns nicht nehmen, die bis dahin sorgfältig verborgenen Uniformen anzulegen und bei wehender Kriegsflagge nach feierlicher Rede des Hauptmanns von Kaltenborn als dienstältestem Offizier, drei kräftige Hurras auf unsern obersten Kriegsherrn auszubringen. Dann aber verwandelte sich das Schiff sofort wieder in einen friedlich seines Weges dahinziehenden Tramp. Anfangs März rundeten wir in gehörigem Abstände das Kap der guten Hoffnung und steuerten nun wieder nordwärts unserem Ziele zu; die Gefahr, neutralen oder gar feindlichen Schiffen zu begegnen, wurde wieder größer. Scharf wurde die Alarmbereitschaft gehandhabt und vor allem streng darauf geachtet, daß beim Inblickkommen eines Schiffes jeder an Bord geweckt wurde. Wußten wir doch, daß es ein beliebter Trick der englischen Prisenkommandos war, sofort beim Anbordkommen die Schlafenden mit deutschem Anruf zu wecken; jeder, der deutsch antwortete, wurde mitgenommen und interniert. Je mehr wir uns der Kolonie näherten, um so mehr wuchs die Spannung an Bord und damit die Nervosität bei einem Teile der Besatzung. Das hatte beileibe nichts mit persönlichem Mut oder Feigheit zu tun, vielmehr konnten sich gerade seebefahrene Leute, die in langer Praxis die Engländer gründlich kennengelernt hatten, schlechterdings nicht vorstellen, daß wir an der angeblich eng blockierten, ostafrikanischen Küste ihrem Spürsinn entgehen könnten. Diese hielten es daher auch für grundverkehrt, daß ich mich entschloß, westlich von Madagaskar, also mitten im gewöhnlichen Dampfertreck, vorbeizufahren und doch gab mir der Erfolg Recht, wir erreichten unbehelligt Europa Island und standen nun vor dem schwerwiegenden Entschluß, welchen Hafen der Kolonie wir anlaufen sollten. In den mir vom Admiralstab in Berlin mitgegebenen Befehlen stand, der Name des Platzes würde mir draußen auf drahtlosem Wege mitgeteilt werden, aber vergebens warteten wir auf das verabredete Signal. Nun wußten wir zwar damals nicht, daß die Engländer schon vor längerer Zeit durch Zerstörung des Funkturmes in Daressalam die Kolonie der Möglichkeit, drahtlos zu signalisieren, beraubt hatten, aber eine Anfrage unsererseits hätte die Feinde aufmerksam gemacht, auch konnte der zur Zeit unserer Abreise gebrauchte Geheimschlüssel längst den Engländern in die Hände gefallen sein. Lange Zeit war nicht zu verlieren, ich mußte selbst die Entscheidung treffen. Gegen die nördlichen Häfen des Schutzgebiets sprach einmal der Umstand, daß wir dann an der englischen Flottenbasis Zanzibar vorbei mußten und vor allem, daß sie nach unseren letzten Nachrichten kaum noch in deutscher Hand sein konnten. Im Süden kamen Lindi und die Sjudibucht in Frage. Von letzterer sagte die Segelanweisung und Kapitän Schapp bestätigte es, daß sie für größere Schiffe unbefahrbar wäre, bei Lindi aber sollte der Dampfer „Präsident“ im Creef versenkt liegen,

wodurch das Einlaufen natürlich recht gefährlich werden mußte. Trotzdem hätte ich mich vielleicht für Lindi entschieden, wenn sich nicht herausgestellt hätte, daß sich keine Spezialkarte dieses Hafens an Bord befand. Dieses rein zufällige Versehen der ausrüstenden Dienststelle entschied über Gelingen oder Scheitern der ganzen wichtigen Unternehmung, in Lindi lag nämlich gerade zur Zeit unserer Ankunft der englische Kreuzer „Hyacinth“, der uns natürlich einen warmen Empfang bereitet hätte. Begünstigt von heftigen Regengüssen, passierten wir ungeesehen die beiden englischen Kriegsschiffe, die seit Weihnachten ständig vor dem südlichen Teil der ostafrikanischen Küste kreuzten, und standen am 16. März 1916 vor der Sjudibucht. Palmen, Eingeborenenboote und einzelne Schwarze werden sichtbar. Langsam dampften wir auf die Einfahrt zu, gefechtsklar, die Kriegsflagge am Heck und die schwarzweißrote im Topp. Aber nun war mit einem Male jedes lebende Wesen am Strande verschwunden und wir standen vor der bangen Frage: „Wer sitzt nun in Sjudi, noch die Deutschen oder schon der Feind?“ Um uns Gewißheit zu verschaffen, fährt Kapitän Schapp an Land. Wir sehen das Boot den Strand erreichen, die Mannschaft an Land waten und im Gebüsch verschwinden. Qualvoll langsam verrinnt die wertvolle Zeit. Die Ungewißheit wird ganz unerträglich und schon stieg der Gedanke in mir auf, ob es nicht doch geraten wäre, nach Lindi zu dampfen; dort an dem größeren Küstenplatze mußte die Feststellung, was eigentlich los sei, doch bedeutend leichter sein! Endlich taucht Kapitän Schapp wieder am Strande auf und klettert mit seinen Leuten und anscheinend noch einem weiteren menschlichen Wesen ins Boot. Trotz schärfster Aufmerksamkeit hat keiner an Bord die verabredeten Raketensignale, die „frei vom Feinde“ bedeuten sollten, beobachtet. Das Boot sollte, wenn der Küstenstrich in deutscher Hand wäre, die schwarzweißrote Flagge setzen, wenn aber feindliche Besetzung festgestellt wurde, eine weiße; es führte überhaupt keine, also von neuem Ungewißheit! Halbwegs zwischen Strand und Schiff beginnt Kapitän Schapp mit einem weißen Taschentuch heftig zu winken. Eilig lange ich nach dem großen Kicker, um herauszubekommen, was er eigentlich will. Da gibts einen Ruck, und noch einen, und noch einen! Wir sind auf Grund gelaufen! Wenige hundert Meter vor dem rettenden Hafen sitzen wir fest auf der Sandbank, die seit den Jahren der letzten Vermessung ihre Lage beträchtlich verschoben haben mußte. Alle Versuche, das Schiff freizubekommen, waren vergeblich, es rührte sich nicht mehr von der Stelle, die wütend schlagende Schraube warf nur Schlamm auf. „Eine schöne Schweinerei!“ sagte Herr v. Kaltenborn und mit größeren oder geringeren Variationen, je nach dem Temperament des einzelnen, dachten und sagten wir es alle. Glücklicherweise waren wir bei Ebbe festgekommen und bei dem großen Hub von 3 m mußten wir notwendig in Kürze wieder flott werden.



Wenn wir nur nicht inzwischen so gut von See aus sichtbar da-  
gelegen hätten, die beste Zielscheibe für feindliches Artilleriefener!  
Nun kam auch Kapitän Schapp wieder an Bord; sein Taschentuch-  
signal hatte bedeuten sollen, daß mit dem Auswerfen der Minen-  
sperre noch gewartet werden möchte, da er noch immer nicht  
wußte, ob Sjudi deutscher oder englischer Besitz wäre. An Land  
war nämlich die ganze Bevölkerung geflohen und hatte sich ver-  
steckt. Nur einen alten Mohren, der wegen eines Fußschadens nicht  
mitausknreifen konnte, hatte er erwischt und mit an Bord geschleppt.  
Der saß nun vor uns auf dem Luf, hatte eine geschenkte Zigarre,  
die er vorne brannte und hinten kaute, im Maul, täschelte von Zeit  
zu Zeit wohlgefällig die alte Matrosenmütze, die ihm einer der  
Leute auf den Wollkopf gestülpt hatte, und sagte: „Ehe!“ Mit  
unserem Kisuaheli war es trotz des eifrigen Studiums während der  
Reise nicht weit her. Immerhin bekamen wir mit Hilfe des Lexikons  
soviel aus dem alten Baba heraus, daß irgend was am Lande  
los sei, aber die Engländer anscheinend nicht da wären. Inzwischen  
stieg langsam die Flut und das Schiff kam flott. Ich ließ nun den  
II. Offizier Holm im Boote vorausfahren und das Fahrwasser  
sorgfältig ausloten; mit ganz langsamer Fahrt folgte das Schiff,  
Meter für Meter kommen wir tiefer in den Creek hinein. Ein Stein-  
haus taucht auf, dann ein uraltes steinernes Kreuz, das noch aus  
der Portugiesenzeit stammt. Nun geht es plötzlich scharf um die  
Ecke und 30 m hohes Land deckt uns gut gegen Sicht von See,  
unser Ziel ist erreicht! Der Nachmittag verging im fluge mit Aus-  
legen der Minensperre, Aufstellen unserer kleinen Batterie und Er-  
richten eines Beobachtungspostens, der, als besonders wichtig, dem  
I. Offizier, Herrn Schmidt, unterstellt wird. Herrn v. Kaltenborn,  
der die Aufstellung der Geschütze leitet, gelingt es zuerst, mit der  
Eingeborenenbevölkerung Fühlung zu bekommen, und zwar auf  
ganz ergötzliche Weise. Während der mühevollen Arbeit zeigt sich  
in der Ferne ein halbwüchsiger Mohrenbengel, der sich langsam  
heranpürscht. Schließlich ruft der Hauptmann ihn an, worauf er  
prompt das Hasenpanier ergreift. Voll Ärger über den Mißerfolg  
ruft Herr v. Kaltenborn hinter ihm her: „Verfluchter Schweine-  
hund!“ Da bleibt er, wie auf ein Zauberwort, stehen, kommt  
zögernd näher und fragt: „Kidachi?“ (Deutsch?). Die Antwort  
„Ndio!“ (Ja doch!) scheint er Gott sei dank zu verstehen. Laut  
brüllend rast er weg und plötzlich wimmelt es von Mohren. Der  
Jumbe (Ortsvorsteher) erscheint und hält Herrn v. Kaltenborn eine  
lange Ansprache, aus der dieser zunächst nur die Worte „Kompanie“  
und „Lindi“ verstehen kann. Allmählich bekam er dann heraus,  
daß man die „Marie“ für ein englisches Schiff gehalten und die Mel-  
dung durch Boten nach Lindi gesandt habe; jetzt solle sofort ein  
zweiter Bote hinterher. Der Abend vereinte Herrn v. Kaltenborn,  
Kapitän Schapp und mich nach angestrengter, erfolgreicher Arbeit

wieder in der Kapitänsmesse und gerade wollten wir die glückliche Ankunft in Afrika mit den letzten, sorglich gehüteten Flaschen Champagner festlich begehen, als sich am Mikidaniufer des Creeks ein großes Geschrei erhob. Drüben stand ein Europäer und brüllte aus Leibeskräften: „Is captain Schapp on board?“ Nach den Erlebnissen des Hauptmanns am Nachmittage waren wir sicher, daß es ein Deutscher wäre, wir antworteten daher nicht englisch, was den Fall zweifellos wesentlich kompliziert hätte, sondern schrien gleichfalls in den kräftigsten Tönen zurück, was in Dreiteufelsnamen eigentlich los sei. Da meinte der Mann ganz erstaunt: „Ja, dann sind Sie wohl wirklich Deutsche?!“ Ein Boot holte ihn an Bord; es war der Bezirksvorsteher Sig von Mikidani, ein früherer Unteroffizier der Schutztruppe. Er war herbeigeeilt, um zu erkunden, was der englische Dampfer, dessen Einlaufen ihm von Eingeborenen gemeldet war, eigentlich in der Sjudibucht vorhätte. Hier hatte er erfahren, daß es ein deutsches Schiff wäre, traute aber dem Frieden noch nicht so recht. Da über Portugiesisch-Ostafrika die briefliche Nachricht nach der Kolonie herausgekommen war, daß der bekannte Kapitän Schapp demnächst mit einem Hilfsschiff draußen eintreffen würde — so sicherten im Kriege auch die sorgfältigst gehüteten Geheimnisse durch! —, so hatte er, um ganz sicher zu gehen, nach diesem gefragt. Bereitwillig sandte er nun sofort zwei Eingeborene nach Lindi, dem nächsten größeren Militärposten, um dem dortigen Befehlshaber, Kapitänleutnant Hinrichs, meine Meldung zu überbringen, und nahm dann teil an unserem Festtrunk. — Schon am nächsten Tage traf Kapitänleutnant Hinrichs im Eilmarsch mit seiner Kompanie in Sjudi ein, um den Abtransport der Ladung zu sichern. Er hatte auf die Meldung hin, daß ein englisches Schiff in der Sjudibucht verdächtige Maßnahmen trafe, in aller Eile seine zerstreutliegenden Leute gesammelt. Meine Meldung hatte ihn um 4 Uhr morgens erreicht und veranlaßt, mit dem Bezirksamtmann, Herrn Wendt, zur Feier des glücklichen Ereignisses die letzte halbe Flasche Kognak zu leeren, um dann um 7 Uhr mit seiner Kompanie abzurücken. „Wissen Sie auch,“ sagte er, „daß Sie gestern beim Einlaufen in großer Lebensgefahr geschwebt haben? Der Führer des Küstenpostens hat mir eben gemeldet, daß er nicht nur auf das Aufklärungsboot, sondern auch auf den Kapitän des Dampfers, der auf der Brücke ein recht gutes Ziel bot, geschossen hat. Er hat Ihre flaggen und die deutschen Ausrufe im Boot und an Bord der „Marie“ für eine Kriegslist der Engländer gehalten.“ Ich war doch froh, daß die alten Donnerbüchsen „Modell 71“ augenscheinlich nicht die nötige Reichweite besaßen hatten!

Kapitänleutnant Hinrichs war Navigationsoffizier unseres kleinen Kreuzers „Königsberg“ gewesen und wurde jetzt, nach Vernehmung des Schiffes, wie alle seine Kameraden von Bord, in entsprechender Landstellung verwandt. Die Zusammenarbeit mit diesem

prächtigen Menschen gestaltete sich vorzüglich. Wir waren uns klar darüber, daß die Engländer uns nicht allzulange ungeschoren lassen würden und trieben zur größten Eile. Dank der aufopfernden Tätigkeit jedes einzelnen Mannes war bald die feste Landverbindung durch eine Holzbrücke hergestellt, aus weitem Umkreise eilten die schwarzen Träger und noch eine zweite Usarikompagnie unter Leutnant z. S. Sprockhoff herbei, Tag und Nacht rasselten die Winden, Kiste auf Kiste kam aus dem Laderaum, um sofort an Land geschafft zu werden, und schon am 27. März war die ganze große Ladung in Sicherheit. Um das nun leere Schiff, das auf Wunsch des Gouverneurs von Deutsch-Ostafrika die Rückfahrt nach der Heimat wagen sollte, besser gegen Entdeckung durch die öfters vor der Flußmündung kreuzenden Engländer zu sichern, verholten wir es weiter stromaufwärts an eine flache Stelle, wo es bei Niedrigwasser auf ebenem Sandboden auf Grund stand. Die nächsten Tage vergingen im fluge mit gründlicher Überholung von Kessel und Maschine, Aufräumungs- und Reinigungsarbeiten im Raum und der Beschaffung von Brennholz, da unser Kohlenbestand für die lange Rückreise natürlich nicht ausgereicht hätte. Soweit die Leute an Bord entbehrt werden konnten und nicht fieberkrank im Feldlazarett lagen, halfen sie an Land, vor allem beim Zusammensetzen der neuen Feld- und Gebirgskanonen und der Lafetten für die „Königsberg“-Geschütze. Drei Mann der Besatzung, die Matrosen Abrahamsen, Jensen und Christensen hatten vor Antritt der Reise einen Ausbildungskursus bei Krupp mitgemacht und sollten bestimmungsgemäß in Afrika bleiben, auf eigenen Wunsch schlossen sich zwei weitere, Tramsen und Christensen, ihnen an. Sie haben sich bei den Geschützen des Hauptmanns v. Kaltenborn, der selbst bereits wenige Tage nach unserem Eintreffen in Afrika zum Hauptquartier des Generals v. Lettow-Vorbeck aufgebrochen war, um die Verteidigung der Kolonie wohlverdient gemacht und einige von ihnen erlitten den Heldentod. — Fast waren unsere Vorbereitungen zum Auslaufen beendet; als am 11. April ein englischer Kreuzer und zwei kleinere Fahrzeuge vom Typ der Hochseefischdampfer vor Sudi erschienen. Die Art, wie diese letzteren bei Hochwasser unsere Minensperre umgingen und sich so hinlegten, daß unsere kleine Batterie an Land sie nicht unter Feuer nehmen konnte, zeigt deutlich, daß die Engländer von ihren Spionen vorzüglich bedient waren. Auf 700 m Entfernung sandten die beiden Hilfschiffe wie auf dem Scheibenstand Schuß auf Schuß aus ihren 5-cm-Geschützen in die wehrlose „Marie“ und leiteten außerdem das Salvenfeuer des in See gebliebenen Kreuzers. Während der stundenlangen Beschießung befand ich mich auf Anweisung des Kapitänleutnant Hinrichs auf der Landungsbrücke, bereit, einen feindlichen Landungsversuch zu bekämpfen, indes das Kommando an Bord Kapitän Schapp führte. Unererschrocken harrte die Besatzung aus, löschte — wie durch ein

Wunder, ohne Verluste zu erleiden — sogar noch den durch eine 14-cm-Granate im Querbunker bei Luke III hervorgerufenen Brand und überließ erst, als ein weiteres Verbleiben an Bord nutzlos erschien, auf Befehl des Kapitäns Schapp, das Schiff seinem Schicksal. Durch besondere Kaltblütigkeit zeichnete sich bei der Beschießung unser allseitig beliebter Schiffskoch Spanger aus. Er hatte frühmorgens mit Brotbacken begonnen und ließ sich nun durch die Engländer in der Fertigstellung des Frühstücks nicht stören. Daß ein Treffer das Kombüsenoberlicht zertrümmerte und mehrere Granaten das Schott durchschlugen, brachte ihn nicht aus der Ruhe; er verließ seinen Herd nicht und als der Befehl „Alle Mann aus dem Schiff“ kam, hatte er die Genugtuung, das wohlgeratene Brot aus dem Ofen ziehen zu können. Auch das Verhalten des Obermatrosen Thomsen darf nicht unerwähnt bleiben. Er führte als Steuerer das von vier farbigen geruderte Boot, das mich an die Landungsbrücke gebracht hatte und nun auf der Rückfahrt zum Schiffe von den Engländern unter heftiges Feuer genommen wurde. Troßdem mehrere Kugeln die Bordwände durchschlugen, gelang es Thomsen, das Heck der „Marie“ zu erreichen und das Boot dort festzumachen. Die vier Schwarzen schwammen an Land und brachten sich in Sicherheit, Thomsen aber hielt es für seine Pflicht, an Bord zu seinen Kameraden zurückzukehren, und schwamm zunächst nach der Fallreeptrappe, die sich an der den feindlichen Schiffen zugekehrten Backbordseite befand. Während er die Treppe hinaufeilte, traf eine Granate den Treppenhänger und Thomsen fiel mit der ganzen Treppe ins Wasser, glücklicherweise, ohne sich zu verletzen. Nun schwamm er um den Bug des Schiffes herum nach der Steuerbordseite, kletterte die dort hängende Jakobsleiter hinauf und meldete sich an Bord zurück. — Nach etwa dreistündiger Beschießung glaubten die Herren Engländer, ganze Arbeit gemacht zu haben und die beiden Fischdampfer zogen ab, beim Auslaufen noch von unseren kleinen Geschützen an Land mit guter Wirkung unter Feuer genommen. Während ich schwimmend mein Schiff erreichte, kehrte Kapitän Schapp mit drei Mann der Besatzung in einem der argbeschädigten Schiffsboote an Bord zurück. Der Anblick, der sich uns bot, war trostlos genug, unser schönes Schiff schien ein völliges Wrack zu sein. Neben reichlich 180 Treffern von 5-cm-Granaten, wovon 25 unter der Wasserlinie lagen, stellten wir sechs Treffer von 14-cm-Geschossen fest, die besonders das Achterschiff übel zugerichtet hatten. Der Proviantraum in der Poop, die Offizierskammern und Mannschaftsräume waren fast restlos zerstört und ausgebrannt. Schornstein, Ventilatoren und Masten waren durchlöchert; Ladebäume, Hostaue, Stagen und Hangerketten beschädigt oder abgeschossen; das Achterschiff war ein wüstes Gewirr von Eisentrümmern und zersplittertem Holz. Aber was bedeutete das alles schließlich neben der erfreulichen Tatsache, daß die wich-

tigsten Teile des Schiffs — Kessel, Maschine und Welle — nicht gelitten hatten und auch der Schiffsboden unbeschädigt geblieben war, trotzdem mehrere Granatsplitter das Deck durchschlagen hatten? Wir kamen zu der Überzeugung, daß sich auch mit unseren bescheidenen Bordmitteln das Schiff für weitere Unternehmungen verwendungsfähig machen lassen würde, wenn auch die Rückreise nach Deutschland nicht mehr in Frage käme, und ich erklärte mich auf Anfrage des Gouverneurs bereit, den Versuch zu wagen, mit wichtigen, für die Regierung in Deutschland bestimmten Akten und Briefen nach Batavia zu dampfen und von dort, wenn irgend möglich, mit einer Ladung Lebensmittel, Arzneien, Gebrauchsgegenständen usw. nach der Kolonie zurückzukehren. Trotzdem von unserer, durch die Abkommandierung der fünf Matrosen schon auf 24 Mann zusammengeschmolzenen Besatzung ständig etwa zehn fieberkrank an Land lagen, gelang es, die notwendigen Arbeiten so zu fördern, daß wir am 22. April fahrbereit waren. Inzwischen hatten wir am 15. April noch eine Beschießung durch zwei Kreuzer und einem Hilfsschiff zu überstehen, die uns aber nur ganz unbedeutenden Schaden zufügte. Die Aktion schien auch weniger dem Schiffe, das die Engländer damals wohl für endgültig erledigt hielten, zu gelten, als vielmehr dem Lagerplatz, wo sie die längst ins Innere geschaffte Ladung vermuteten. In die Bucht einzulaufen wagten die Engländer diesmal nicht wieder, womit jede Leitung des Feuers fortfiel.

Am Nachmittage des 22. April — es war der erste Osterfeiertag — erschienen fünf englische Kriegsschiffe vor der Sjudimündung, von denen dann zwei nördlich, zwei südlich der Einfahrt herumkreuzten. Wo aber das fünfte abgeblieben war, ließ sich bei der bald einsetzenden Dunkelheit nicht feststellen. Alle rieten mir, die Abfahrt aufzuschieben; ein gütiges Geschick ließ mich auch diesmal wieder den richtigen Entschluß treffen und auf der ursprünglichen Absicht, noch am selben Abend die Bucht zu verlassen, beharren. Das Fahrwasser hatte ich selbst tags zuvor nochmals ausgetotet, alle Kurse und Entfernungen waren aufs sorgfältigste abgesetzt. Bei Ra-swa-swa, einer gefährlichen Untiefe, legte sich Kapitänleutnant Hinrichs mit seinem Boote, bei der Minensperre Leutnant z. S. Sprockhoff mit den seinigen hin; ein drittes, von einem Steuermannsmaat der „Königsberg“ befehligtes Boot sollte bei den drei Korallenriffen, den sogenannten Pilzen, an der Nordseite der Mündung liegen. Verabredetermaßen sollten die Boote dem sich nähernden Schiffe von Zeit zu Zeit eine Laterne zeigen. Pünktlich um 7 Uhr gingen wir Anker auf und dampften mit langsamer Fahrt stromabwärts. Glücklicherweise passierten wir Ras-swa-swa und die Minensperre, Abschiedsgrüße mit den zurückbleibenden Kameraden wechselnd, konnten dann aber, trotz eifriger Suchens mit den Nachtgläsern, das Boot bei den Pilzen nicht entdecken. Was

sollte das bedeuten? War es trotz ausdrücklichen Befehls nicht pünktlich zur Stelle, war es etwa von den Engländern geschnappt? Wagte es nur nicht wegen der Nähe des englischen Kreuzers seine Laterne zu zeigen? Ach was! Es war zwecklos, sich darüber den Kopf zu zerbrechen, es mußte auch so gehen! Als wir die Pilze querab hatten, hörten wir Rufe, konnten aber nichts verstehen; vielleicht hat es eine Warnung sein sollen. Wir hatten keine Zeit, uns darum zu kümmern; sorgfältig abgeblendet verfolgt das Schiff mit langsamer Fahrt seinen Weg. Da — es mochte etwa 8 Uhr sein, die Korallenfelsen lagen aber hinter uns — ruft der auf der unteren Brücke stehende III. Steuermann Iversen, dessen scharfe Augen ich schon wiederholt schätzen gelernt hatte, „Schiff 2 Strich an Steuerbord!“ Richtig, da fährt, abgeblendet wie wir, langsam auf nördlichem Kurse der feindliche Kreuzer. Nun gilt's! Ich lasse sofort nach Backbord abhalten, so daß auch wir, parallel zur Küste, auf nördlichem Kurse liegen. Schnell wird die Maschinenleitung verständigt, niedrigen Dampfdruck zu halten und Rauchentwicklung möglichst zu vermeiden. Iversen machte auf meinen Befehl die Sündschnüre der schon auf der Ausreise von Deutschland eingebauten Sprengpatronen fertig zum Entzünden. Werden wir entdeckt, so wird das Schiff gesprengt! Nach einer halben Stunde haben wir das feindliche Fahrzeug in etwa 1000 m Abstand querab, langsam sackt es achteraus; unsere Hoffnung, zu entkommen, steigt. Um 9 Uhr ist nichts mehr von dem Engländer, auf dem man wohl den Ostersonntag durch einen recht kräftigen Trunk gefeiert hat, zu sehen und ich kann frohen Herzens den Befehl, volle Fahrt aufzunehmen, geben. Mit Ostkurs geht es in den Indischen Ozean hinaus und der nächste Morgen findet uns schon 60 Seemeilen von der Küste entfernt in verhältnismäßiger Sicherheit. Jahre später erzählte mir Korvettenkapitän Hinrichs, die englische „Mahalla“ hätte am nächsten Tage nach unserem Entschlüpfen einen Fesselballon steigen lassen, von dem aus natürlich das Feuer auf unsere wieder flügge gewordene „Marie“ geleitet worden wäre. Als sie die sicher geglaubte Beute nicht fanden, hätten sie tagelang alle Buchten und Flußmündungen an der Küste nach uns abgesucht. Ich kann mir wohl denken, wie sie sich gefreut haben, als sie den zweiten Durchbruch ihrer jetzt so sorgfältig organisierten Blockade herausbekamen; die Admiralität in London nahm das Entweichen des vernichtet gemeldeten Ssudi-ship dem draußen kommandierenden Admiral jedenfalls so übel, daß sie ihn seines Postens entthob. — Die Überfahrt nach Batavia nahm 21 Tage in Anspruch und stellte an die durch die angespannte Arbeit an der Küste und durch Fieber geschwächte Mannschaft schwere Anforderungen, denen fast niemand mehr voll gewachsen war. Bereits am 25. April konnte der II. Maschinist, Sörensen, mein Flensburger Landsmann, seinen Dienst nicht mehr versehen; zwei Tage später traf das gleiche Ge-

schick den Matrosen Jensen, Heizer Knußen und sogar unseren Koch Spanger, der so oft Beispiele einer ungewöhnlichen Willenskraft und robusten Gesundheit gegeben hatte. Am 5. Mai starb Jensen und vier Tage später mußten wir auch unseren Kameraden Sörensen dem Wellengrabe übergeben. Am Eingang der Sundastraße lag ein englischer Kreuzer und untersuchte die westwärts passierenden Schiffe auf Deutsche. Uns beachtete er gar nicht, da er unmöglich einem deutschen Schiffe die Unverfrorenheit, am hellen Tage in die ziemlich belebte Straße einzulaufen, zutrauen konnte und wir erreichten unangefochten Batavia. Groß war die Freude der dortigen deutschen Kolonie und der Besatzungen der zahlreichen, dort seit Kriegsausbruch liegenden deutschen Dampfer über unser Eintreffen und viele Ehrungen wurden uns zuteil. Auch die Eingeborenen erwiesen uns manche Aufmerksamkeiten und kamen weither aus dem Innern, um das „Lochschiff“ zu sehen. Nur die holländischen Behörden waren wenig erfreut über den unerwarteten Besuch und machten mir, vermutlich hauptsächlich unter dem Druck der feindlichen Konsuln, von vornherein große Schwierigkeiten. Schon nach kurzer Zeit war ich mir völlig klar darüber, daß eine Hilfsexpedition für Ostafrika, wie sie Gouverneur Schnee im Auge hatte, von den Sundainseln aus überhaupt nicht ins Leben zu rufen wäre, dafür konnten nur noch die Philippinen in Frage kommen und ich beschloß, mich heimlich dorthin aufzumachen. Bei Ausführung meines Plans wurde ich aufs Beste durch einige der in Batavia ansässigen Deutschen, besonders Vizekonsul Windels und die Brüder Helfferich unterstützt; ohne ihre sachkundige Hilfe wäre es mir kaum möglich gewesen, mein — leider durch ein langanhaltendes, schweres Fieber unliebsam verzögertes — Vorhaben auszuführen. Erst am 29. August 1916 konnte ich, in Begleitung des Steuermanns Iversen und des Heizer Toft von der Besatzung der „Marie“ — beide Nordschleswiger und kräftige, energische und mir treuergebene Männer — und des als Dolmetscher angenommenen deutschen Kaufmanns Ulm, die Reise antreten. Unser Fahrzeug, ein kleines, von einem zuverlässigen Chinesen erstandenes ungedecktes Küstenboot, nannte ich zu Ehren einer Dame, die mir bei meiner schweren Krankheit viel freundliches erwiesen hatte, „Dina“. Bei Nacht und Nebel verließen wir Batavia und mehrere Tage blieb unsere sorgfältig vorbereitete Flucht den feindlichen Spionen und holländischen Behörden wohl verborgen. Dann aber spielte der Telegraph nach allen Richtungen und bald merkten wir, daß man eifrig auf uns fahndete. Nicht nur seitens der Holländer, die mir Übertretung ihrer kolonialen Schiffsahrtsvorschriften und Neutralitätsbruch zum Vorwurf machten, Australien sandte sogar eine ganze Anzahl Torpedoboote aus, um auf den gefährlichen deutschen „Hilfskreuzer“ zu fahnden und ihn, koste es was es wolle, zu vernichten. Zunächst freilich ging es nach dem Sprichwort: „Die Nürnberger henken keinen

nicht, es wäre denn, daß sie ihn haben!“ Langsam machten wir mit unserem kümmerlichen, schlecht segelnden Schiffchen unseren Weg durch die Javasee, passierten bei Soerabaya den dort wachhaltenden englischen Hilfskreuzer und gewannen, oft aufgehalten durch Stürme und Windstillen, die Makassarstraße zwischen Borneo und Celebes. Am 6. Oktober liefen wir Stafan, eine Kohlenbunkerstation in der Straße von Polu-Laut an, wo ich hoffte, unsere stark zusammengeschmolzenen Proviantvorräte ergänzen zu können. Ehe ich mich eines Argen versah, erschien hier die einheimische Polizeiwache an Bord und verbot uns die Weiterfahrt, bis der Resident vom benachbarten Kato Baroe eingetroffen wäre. Da das gleichbedeutend mit dem Scheitern meines ganzen Planes sein konnte, so benutzte ich die nächste pechschwarze Nacht, um unter Preisgabe einer auf einem verankerten Boot befestigten Kugellaterne mich heimlich davonzumachen. Als wir dann am 15. Oktober Kap Mangkalihat passierten, glaubten wir das Schwerste hinter uns zu haben, trennte uns doch von unserem nächsten Reiseziel, den Suluinseln, nur die etwa 300 Seemeilen breite Celebessee. Aber Wind und Strom waren uns dauernd ungünstig, wir kamen kaum vorwärts; der NW-Monjun war mit schweren Böen und völligen Windstillen im Anzuge. Am 22. Oktober zerriff der Sturm unsere sämtlichen Segel und hilflos trieben wir vor Top und Tafel mit dem leckgesprungenen Boot in der hohen wilden See. Unser Proviant war nahezu aufgezehrt, schon seit Tagen lebten wir täglich von sechs kleinen Biskuits, ein Viertel Kokosnuß, einer Handvoll Reis mit etwas Zucker und Regenwasser. Am 23. Oktober hatten wir zur Abwechslung wieder einmal Totenstille. Das Wasser war spiegelblank, die Luft drückend heiß, stundenlang waren gewaltige Wasserhosen in unheimlicher Nähe des Bootes. Wir versuchten es mit Hilfe der Ruder vorwärts zu bringen, machten aber bald bei der fürchterlichen Hitze schlapp. Der Proviant ging zu Ende, da nun auch noch das Trinkwasser knapp wurde, konnte ich mir nicht länger verhehlen, daß es unmöglich wäre, mit den völlig erschöpften und halbverhungerten Leuten in dem stark leckenden Boot das Ziel zu erreichen und entschloß mich schweren Herzens, die bald wieder einsetzende, sturmartige NW-Brise dazu zu benutzen, nach der Nordküste der Insel Celebes zurückzulaufen. Meine Absicht war, dort an einem verborgenen Küstenplätzchen das Boot zu dichten, Proviant und Wasser anzunehmen und dann einen neuen Versuch zu wagen; aber ich hatte die Rechnung ohne den Wirt, in diesem Falle die freundlich gesinnten Holländer, gemacht. Überall war es den Eingeborenen aufs strengste verboten, Lebensmittel an ein mit vier Europäern bemanntes Boot abzugeben, vielmehr sollten sie dessen Anlaufen sofort der nächsten Behörde melden usw. So war es denn weiter kein Wunder, daß wir in unserem kleinen Nothafen,



der Bucht von Tanjo-Lunjo, schnellstens ermittelt und nolens volens nach Paleleh, dem nächsten größeren Küstenort gebracht wurden. Um jede Wiederholung meines Tricks von Stafen auf jeden Fall unmöglich zu machen, ließ der dortige Kontrolleur die Dina hoch und trocken auf den Strand holen, das ganze bewegliche Inventar in einem weiter landeinwärts gelegenen Regierungsschuppen unter Verschluss legen und den Sandballast aus dem Boote entfernen. Als dann am nächsten Tage noch das zur Bewachung des glücklich erwischten „Deutschen Hilfskreuzers Dina“ telegraphisch herbeorderte holländische Torpedoboot Panther in Paleleh eintraf, fühlte man sich unserer endlich so sicher, daß die bis dahin ausgestellten schwerbewaffneten Posten abtreten durften. Nun ging das ganze leidige und langweilige Gerichtsverfahren, wie ich es in seiner öden Umständlichkeit von Batavia her in unangenehmster Erinnerung hatte, wieder von vorne los und wertvolle zehn Tage wurden damit vertrödelst. Angeklagt war ich diesmal, die niederländisch-indischen Gesetze in zwei Fällen übertreten zu haben. Einmal, weil ich in den indischen Gewässern mit einem Fahrzeuge, das keine Ausweispapiere hatte, herumfuhr und zweitens wegen meines Entweichens von Stafen. Diese Vergehen waren im Gesetz mit zwei Monaten bis zwei Jahren Gefängnis und 200—3000 Gulden Geldstrafe bedroht. — Schließlich waren die Akten abgeschlossen und gingen zum Entscheid an den Regierungssitz Buitenzorg bei Batavia. Uns wurde auf mein Gesuch gestattet, nach Menado, der Hauptstadt von Nord-Celebes, und zwar in Praus, den schmalen, kleinen Malaienbooten mit Auslegern, von einem Küstendörfchen zum andern unter häufigem Wechsel des Fahrzeuges zu segeln. Unsere treue „Dina“ aber sollte an Ort und Stelle versteigert werden; vermutlich hätte ihre Freigabe die ängstlich gewahrte Neutralität verletzt. In der angeordneten Weise ging es nun los und manches interessante Erlebnis dieser Reise, besonders die freundliche Anteilnahme der malayischen Eingeborenen und chinesischen Küstenhändler, die wohl durchweg deutschfreundlich gesinnt waren, haftet in meiner Erinnerung. —

In Poigar, dem letzten größeren Orte vor Menado, gab ich die Weiterfahrt zu Wasser auf. Die der Küste vorgelagerten Felsen hätten mich genötigt, auf einer Strecke von etwa sechs Seemeilen außerhalb der holländischen Hoheitsgrenze zu fahren, draußen aber kreuzten schon seit unserer Abfahrt von Paleleh unentwegt australische Torpedobootszerstörer, von denen ich ein liebevolles Interesse, speziell für meine Person, annehmen mußte. Auf einem auf meine telephonische Bitte vom deutschen Vizekonsul in Menado geschickten Auto erreichten wir am 30. November 1916 unseren Bestimmungsort, aufs herzlichste begrüßt von den dort ansässigen Landsleuten. Volla drei Monate hatte die abenteuerliche Fahrt gedauert; was an mir lag, sollte sie hier nicht endigen! Vielmehr

betrieb ich in größter Eile und mit der gebotenen Heimlichkeit, von den schnellgewonnenen Freunden nach Kräften gefördert, die Vorbereitungen zur Flucht. Der Dolmetscher, den wir nun nicht mehr benötigten und von dessen Zuverlässigkeit ich auch nicht mehr unbedingt überzeugt war, wurde nicht ins Vertrauen gezogen; dafür sollten neben meinen bisherigen treuen Begleitern, Iversen und Toft, zwei junge deutsche Kaufleute, die Herren Willer und Wells, die Fahrt nach den Philippinen mitmachen. Selbst fünf schiffeten wir uns am 20. Dezember 1916 heimlich auf einem, von einem zuverlässigen Araber gemieteten Perlenfischkutter ein, entgingen glücklich der Wachsamkeit der australischen Boote und erreichten am 30. Dezember nach einer stürmereichen Durchquerung des Celebessee die Davaobucht auf der Insel Mindanao. Wir landeten bei dem Örtchen Malalay und entließen den Kutter mit seinen wackeren Malayen, die wir als tüchtige Seeleute schätzen gelernt hatten, mit aufrichtigem Dank. (Der Empfang seitens der Amerikaner, Privatleuten sowie Beamten, war durchaus freundschaftlich, von einer Deutschfeindlichkeit war damals noch nichts zu spüren.)

Am 8. Januar 1917 erreichten wir mit einem kleinen Küstendampfer Davao, wo sich der Gouverneur der Insel sehr zuvorkommend zeigte, so daß wir für die Weiterreise nach Manila den Regierungsdampfer benutzen durften, der den englischen Schnüfseleien nicht ausgesetzt war, während gleichzeitig, um die Engländer auf falsche Fährte zu locken, drahtlos nach Manila gemeldet wurde, daß wir mit dem planmäßigen Passagierdampfer reisen würden. Dank dieser Fürsorge erreichten wir unbehelligt das im Zeichen des Karnevals stehende Manila. Wieder wetteiferten die zahlreichen Deutschen dort, uns Freundslichkeiten zu erweisen, aber zu meiner Enttäuschung eröffnete mir der Konsul, daß auch von hier wie überhaupt von ganz Ostasien eine Hilfsexpedition für Deutsch-Ostafrika unmöglich abzulassen sei. Er hätte bereits in diesem Sinne den Brief des Vizekonsuls in Batavia beantwortet und die Wünsche des Gouverneurs Schnee telegraphisch über die Botschaft in Washington nach Berlin weitergegeben; vom Reichskanzler sei auch bereits die Antwort eingetroffen, daß alles für die Kolonie Erforderliche von Berlin in die Wege geleitet würde. Damit war die mir in Afrika gestellte Aufgabe erledigt und nun hieß es für mich persönlich, so schnell wie möglich nach Deutschland zurückzugelangen, so lange der Weg über die Vereinigten Staaten noch nicht völlig verlegt wäre. Einen Passagierdampfer konnten Herr Iversen, der gleichfalls sein Glück versuchen wollte, und ich selbstverständlich für die Überreise nach Amerika nicht wählen, da diese von den englischen Kreuzern auf hoher See untersucht wurden und besonders ich viel zu bekannt geworden war, um mir von falschen Papieren und Verkleidung viel Erfolg versprechen zu können; hatten doch zahlreiche Zeitungen mein Bild

und lange, oft recht phantastische Berichte über meine Erlebnisse gebracht. So versuchten wir es denn zunächst, auf einem der zahlreichen amerikanischen Schoner, die mit Kopra, Öl oder Holz nach der Westküste gingen, eine Heuer zu erhalten. Aber der Plan wollte durchaus nicht glücken; jedesmal wurden auch anfänglich entgegenkommende Kapitäne heimlich gewarnt, sich durch meine Unterstützung Angelegenheiten zuzuziehen. Da kam der Abbruch der diplomatischen Beziehungen zwischen der Union und Deutschland; nun hieß es, ein äußerstes wagen. Ich bestach mit einer netten Summe Pesos einen Steward auf dem Regierungsdampfer Logan, daß er mich an Bord versteckte und entging wirklich bei der Abreise am 14. März 1917 der Durchsuchung des Schiffes durch die ausgezeichnet arbeitende Geheimpolizei. Allerdings mußte ich in meinem Versteck, in dem ich nur in der Kniebeuge hocken konnte, von 2 Uhr nachts bis 3 Uhr nachmittags ausharren und das war wahrlich keine Annehmlichkeit. Schon am nächsten Vormittage erzielte mich trotzdem mein Geschick; ein Wachtmeister ermittelte mich an Bord und ich wurde gefangen gesetzt. Der mir wohlwollend gesinnte Kapitän des Schiffes konnte nur ebensowenig helfen wie der Führer des eingeschifften Truppentransportes, der mir von Mindanao her bekannte Oberst Traub; der Krieg war seitens des Präsidenten Wilson inzwischen erklärt und ich war Kriegsgefangener der Union. Bei der Ankunft des Schiffes in Honolulu brachte man mich unter Bedeckung von vier schwerbewaffneten Soldaten nach Fort Shafter, wo ich völlig als Strafgefangener behandelt wurde. Eine besonders große Enttäuschung war es für mich, als der Befehl kam, mich auf dem von San Franzisko kommenden und nach Manila bestimmten Transporter einzuschiffen, wo ich in das Gefängnis für eingeborene Zivilgefangene gesteckt und von dem Inspektor Bopp, bezeichnenderweise einem in Bremen geborenen Deutschamerikaner, insam chikaniert wurde. Schließlich gelang es mir, die Hilfe des schweizerischen Konsuls, Herrn Smurr, anzurufen, der sich warm für mich verwandte und durchsetzte, daß ich nach dem Fort Santa Lucia kam. Meine Gesundheit war durch den langen Aufenthalt in den Tropen und die ausgestandenen Entbehrungen und Aufregungen so mitgenommen, daß ich bei der furchtbaren Hitze im Juli schwer an Sieber und Ruhr erkrankte. Ungefähr fünf Wochen war ich bettlägerig und verlor annähernd dreißig Pfund von meinem an sich schon unternormalen Körpergewicht. Fast zum Skelett abgemagert und völlig von Kräften wurde ich zur Erholung nach dem Regierungsluftkurort Baguio geschafft, wo auch die Besatzungen der im August 1914 in den Philippinen liegenden oder dorthin geflüchteten deutschen Schiffe untergebracht waren. Am 19. November sollten die deutschen Seeleute sämtlich nach den Staaten befördert werden. Schon standen wir in San Fernando angesichts des Transportdampfers am Ufer

zur Einschiffung bereit, schon war unser großes Gepäck verladen, da hieß es plötzlich, die Militärbehörde verweigere meine Mitnahme und, bewacht von sechs philippinischen Soldaten, hatte ich Muße, schweren Herzens die Abfahrt meiner Lagergenossen anzusehen. Später hieß es in der Manilazeitung die zuständige Militärbehörde hätte es nicht für ratsam gehalten, mich mit 450 deutschen Seeleuten an Bord eines Schiffes zu belassen. Eigentlich war diese Einschätzung meiner Person und Fähigkeiten seitens der Amerikaner ja für mich recht schmeichelhaft, aber ich fühlte mich über die Trennung von meinen Kollegen doch traurig und niedergeschlagen. — Zurück ging es nach Baguio. Trotz meines Gesuches, mich nun an Ort und Stelle zu belassen, kam ich auf den Transportdampfer Sherridan. Meine Kammer oder besser meine Gefängniszelle auf diesem Dampfer teilte ein Maschinist des Lloyd, Herr Kristeck. Der Transportführer, ein neugebackener Kolonel, war ein engherziger Deutschenfresser, der uns seine Macht in kleinen Schikanen, wie Entziehung des Tabaks, fühlen ließ. Am 15. Februar 1918 erreichten wir San Franzisko, wo wir zunächst wieder wie Strafgefangene 22 Tage lang im Bezirksgefängnis eingesperrt wurden. Anfangs März schaffte man meinen Leidensgenossen und mich nach dem Internierungslager Fort Douglas bei Salt Lake City, wo ich bis zum Kriegsende verblieb. Der Herbst 1918 brachte den Zusammenbruch Deutschlands, auf den der unheilvolle Friede von Versailles das Siegel setzte. Auch unser kleiner dänischer Nachbar glaubte, an dem toten Löwen sein Mütchen fühlen zu können, und meldete seine Ansprüche auf Schleswig an. Unter den tönenden Phrasen des Wilsonschen Programms war eine der zugkräftigsten, die vom Selbstbestimmungsrecht der Völker gewesen, also sollte auch in Nordschleswig eine Volksabstimmung stattfinden und die dorthier gebürtigen Kriegsgefangenen wurden beschleunigt nach ihrer Heimat geschafft. Mit dem früheren österreichischen Dampfer Martha Washington erreichte ich am 11. Juli 1919 Rotterdam und konnte zwei Tage darauf der Dienststelle, die mich ausgesandt hatte, dem Admiralstab in Berlin, meine Meldung erstatten.



## Ostlandfahrt!

Von Oberleutnant (J.) d. R. Peter Lorenz,  
damals Wachingenieur an Bord S. M. S. „Bayern“.

In allernächster Zeit haben wir mit einer Aktion zu rechnen, meine Herren; ich ersuche Sie dringend, überflüssige Uniformstücke und Sachen von Bord zu geben, damit Sie gegebenenfalls keine unnötigen Verluste erleiden!“ Mit diesen Worten begrüßte der I. Offizier S. M. Linienschiffs „Bayern“, Fregattenkapitän Döhring, an einem schönen Septembervormittage die Offiziersmesse des Großkampfschiffes. Als bald begann ein freudig bewegter Meinungsaustausch über Ziel und Zweck unserer in den letzten Tagen besonders lebhaften Fahr- und Gefechtsübungen in der Kieler Bucht. Allen Zweifeln machte die Befehlsausgabe am 22. September 1917 ein Ende: „11 Uhr abends seeklar, Dampf auf für sechzehn Seemeilen Fahrt, Schiff läuft im Geschwaderverbande aus nach Osten!“

Ruhig und sicher geführt zogen die fünf Großkampfschiffe des dritten Geschwaders ihre Bahn. S. M. S. „König“ hatte als Führerschiff die Flagge des Kampferprobten Vizeadmirals Behncke gesetzt; es folgten in Kiellinie „Bayern“, „Großer Kurfürst“, „Markgraf“ und „Kronprinz“. Am folgenden Morgen hieß es: „Sitzung in der Kommandantenkajüte, alle Offiziere haben zu erscheinen!“ Gespannt folgten wir hier den Eröffnungen unseres verehrten Kommandanten, Kapitäns z. S. Rohardt, über die hochinteressanten Einzelheiten der beabsichtigten Unternehmung: Es galt, die Inseln Ösel, Moon und Dagö vor dem Rigaischen Meerbusen zu besetzen. Ein „Sonderverband“ unter Leitung des Vizeadmirals Ehrhardt Schmidt war zu diesem Zwecke gebildet worden. Dem dritten Geschwader wurden die Schiffe der Kaiserklasse und kleine Kreuzer, unter ihnen die neuen Kreuzer „Königsberg“ und „Emden“, „Kolberg“, „Augsburg“ und „Straßburg“ nebst einigen modernen Dreischornsteinzerstörern der „V 100“-Klasse zugeteilt. Ihnen schlossen sich zahlreiche Torpedoboote und Minensuchflottillen an, letztere unter ihrem verwegenen Führer, Korvettenkapitän v. Rosenberg.

Vom Panzerkreuzer „Moltke“ aus führte Vizeadmiral Schmidt die Unternehmung, während der Kommandierende General des 8. Armeekorps, v. Hutier, diese erste große gemeinsame Operation

von Armee und Marine mit seinen Truppen von Riga her unterstützen sollte. Das Ziel der Unternehmung, die Beherrschung des Rigaischen Meerbusens und die Öffnung eines freien Seewegs nach Riga, konnte nur durch den Besitz seiner drei Ausgänge in die Ostsee, die Irbenstraße, den Soelosund und den Moonsund erreicht werden. Ösel, Moon und Dagö waren also durch Truppenlandungen nach Niederkämpfung der zahlreichen artilleristischen und infanteristischen Befestigungen der Landungsstellen einzunehmen, während gleichzeitig die Seestreitkräfte die Russenflotte mit ihren geschickten Minenlegern und teilweise englischen Unterseebooten zurückdrücken und wenn möglich vernichten sollte.

Keine leichte Aufgabe: Nach dem deutschen Einbruch in den Rigaischen Meerbusen im Jahre 1915 hatten die Russen vor allem auch auf energisches Betreiben ihrer englischen und französischen Bundesgenossen alle strategisch wichtigen Punkte mit starken Minensperren und Artillerieanlagen gedeckt. Kap Zerel auf Sworbe, der Südspitze Ösels, trug zur Verteidigung der Irbenstraße vier schwere 30,5-cm-Geschütze nebst acht 13- und zwei 12-cm-Kanonen, Kap Hundsort und Kap Ninnast deckten die Eingänge zur Taggabucht mit je vier modernen 15-cm-Geschützen amerikanischer Herkunft aus den Bethlehemstahlwerken. Die Aufgabe der „Bayern“ und des Kreuzers „Emden“ sollte es sein, die Einfahrt in den Soelosund freizumachen und sowohl die Befestigungen der Südspitze Dagös, Kap Toffri, mit ihren vier 15-cm-Kanonen niederzukämpfen, als auch etwa aus der Kassar Wiek, einem Teil des Moonsundes, vorstoßende russische Seestreitkräfte zurückzudrängen.

Die Hauptlandungsstelle war in der Taggabucht im Nordwesten Ösels vorgesehen, dort sollten die zahlreichen Truppentransportdampfer ihre Mannschaften, Geschütze und Pferde an Land setzen und Proviant-, Kohlen- und Bergungsdampfer, letztere für etwa havarierte Schiffe bestimmt, ihre Ankerplätze einnehmen.

Das Unternehmen konnte nur durch Überraschung gelingen; also waren den Einien Schiffen Sturmtrupps an Bord gegeben, die, in der Dunkelheit von Motorbarakassen an Land gebracht, durch Handstreich die Erdwerke der russischen Infanterie nehmen und die ersten Landungsplätze für die dann schnellstens auszuschießenden Hauptstreitkräfte sichern sollten.

Auch S. M. S. „Bayern“ hatte 100 dieser ausgewählten Leute an Bord, die unter Leitung eines frischen Infanterieleutnants der Reserve nach Beendigung der ersten Fahrstrecke vierzehn Tage lang im Puziger Wiek der Danziger Bucht das schwierige Manöver des Überfalles Nacht für Nacht fleißig übten. Ohne jedes Geräusch wurden die Motorbarakassen der Einien Schiffe und Kreuzer zu Wasser gebracht, die Sturmtrupps mit Maschinengewehren und Handgranaten ausgerüstet, am Strande gelandet und ihr Ansturm durch das Feuer der Bootskanonen unterstützt.

Am 10. Oktober endlich waren Landungsübungen und zum Teil recht anstrengende Kohlenübernahmen aus längsseit liegenden Dampfern beendet — 1.30 Uhr nachmittags schlug die Stunde der Abfahrt gegen den Feind!

Ein prächtiger Herbstnachmittag sieht eine stolze Armada ihres Weges ziehen — in scheinbar endlos sich erstreckender Kiellinie fahren haarscharf ausgerichtet in 500 m Abstand vom Vordermann die hellgrauen Panzer dahin. Voraus sichern flinke Kreuzer den Weg, zu beiden Seiten fahren Torpedoboote lebhaftes Zickzackkurse, um angriffslüsterne, wahrscheinlich von Hangö ausgehende feindliche Unterseeboote unter Wasser zu drücken und, wenn das Glück hold ist, ihnen mit einigen Wasserbomben oder Geschütztreffern den Garaus zu machen. Achteraus schließen sich am Morgen des folgenden Tages auf der Höhe von Libau mit Truppen und Geschützen beladene Transport-, Kohlen- und Proviantdampfer qualmend an ... Ein zuerst nur gedämpft tönendes, dann immer lauter werdendes Summen und Brummen veranlaßt den 1. Offizier, die Bootsmate gellend durch die Decke pfeifen zu lassen: „Ein Zeppelinluftschiff kreuzt die Flotte!“

Wer irgendwie wach- oder dienstfrei ist, stürzt an Deck, um sich dieses stets neue und schöne Schauspiel nicht entgehen zu lassen. Vor allem die Feldgrauen des Sturmtrupps sind begeistert von den bewegten Marinebildern und bedauern teilweise lebhaft, das zwar ungewohnte, aber für sie so reizvolle Bordleben bald wieder mit den Mühsalen des Fußsoldaten vertauschen zu müssen ...

In allen Räumen über und unter Panzerdeck, an den Scheinwerfern, der Funkentelegraphieanlage, den 38-cm-Geschütztürmen und den 15-cm-Kanonenkasematten, Maschinen-, Kessel- und Torpedoräumen werden mit sinkender Nacht die letzten Vorbereitungen für „Klar Schiff zum Gefecht!“ getroffen. Unter Leitung von Oberstabsarzt Dr. Möhlmann und Stabsarzt d. R. Dr. König werden der vordere und achtere Gefechtsverbandsplatz in blisäubere Operationsräume verwandelt. Währenddem richtet sich der stets vergnügte Assistenzarzt Dr. Kollmeier mit der „fliegenden“ Sanitätskolonne und seiner treuen Begleiterin, der großen Morphiumspritze, in der Nähe des Ingenieurwachstandes häuslich ein, ein Vorgang, der das lebhafteste Interesse des beim wachhabenden Ingenieur postierten Läufers, des tüchtigen Oberheizers Loschke, erweckt.

Wachwechsel 8 Uhr abends: Im Panzerdeck über Maschinen- und Kesselräumen angetreten stehen Maschinisten, Unteroffiziere, Oberheizer und Heizer der dritten Heizerwache.

Maschinist Zühlsdorf meldet sein Heizraumpersonal, Maschinist Langwagen die Besetzung der drei Hauptturbinenräume zur Stelle. „Stillgestanden — richt euch — Augen gerade aus — Augen rechts!“ hallt das Kommando, das laute Surren der Lüftungsmotoren übertönend. Erwartungsvoll blicken aller Augen dem

leitenden Ingenieur, Oberstabsingenieur Klaunig, entgegen. Mit kurzen, treffenden Worten kennzeichnet der beliebte Vorgesetzte die besondere Aufgabe des Heizraumpersonals bei der bevorstehenden Unternehmung: „Kesselfeuer müssen sorgfältig, ohne Rauch- und Funkenbildung, bedient werden. Kein Sicherheitsventil darf abblasen, nichts dem Feinde unsere Annäherung an die Küste verraten. Kommt aber später zum Gefecht mit russischen Seestreitkräften, dann heißt wacker arbeiten, der Manometerzeiger darf nicht vom roten Strich — sechzehn Atmosphären Überdruck — heruntergehen!“

„Auf Stationen — tretet weg!“ Laut klappern an eilenden Füßen Holzpantinen die Niedergänge zu den Kessel- und Turbinenräumen herunter, schweißtriefend erscheint die abgelöste zweite Heizerrunde mit ihren Kameraden aus den Hilfskondensations- und elektrischen Anlagen sowie den beiden Rudermaschinenräumen im Panzerdeck, um noch für wenige Stunden auf ihren Lecksicherungsstationen der wohlverdienten Ruhe zu pflegen.

Draußen mondlose Nacht, bisweilen peitschen Regenböen die Schiffe, Nebelschwaden fallen nieder und zerrinnen, noch weit aus Sicht der feindlichen Küste zieht die Minensuchdivision vor den Geschwadern her. Gegen Mitternacht erfolgt scharfer Kurswechsel nach Osten, Marktschiffe und Unterseeboote zeigen plötzlich, nur nach See aufblinkend, dem Verbande entgegenleuchtende, schwach brennende Lichter. Sie weisen den minensfreien Weg zur Taggabucht. Die festabgeblendeten Schiffe zeigen auch nicht den geringsten Lichtstrahl — da erscheint silhouettenhaft backbord voraus, die grün-weiß-roten Lichter gesetzt, ein Handelsdampfer mit Kurs von Riga oder Pernau her. Alles hält gespannt den Atem an — wird er uns erblicken, abdrehen und mit hastig knatternden Funkprüchen den Russen unser Kommen verraten? Minuten verinnen... nichts dergleichen geschieht, schattenhaft ziehen seine Umrisse vorbei, durch die stille Herbstnacht hallen über die ruhige Wasserfläche deutliches Schraubengeräusch und die harten Schläge der Kühlwasserpumpe im gleichmäßigen Takte — wir sind unsichtbar geblieben und bald entschwindet das Schiff in schwärzlichen Nebeldünsten . . .

„Eigentlich ein merkwürdiges Unternehmen, hier so seelenruhig mit den dicken Schiffen in der Ostsee herumzugondeln, während in der Nordsee nur das I. Geschwader die Ostfrieslands- und Nassauklasse liegt! Beim guten Jellicoe hätte man das ja wohl ruhig wagen können, aber seitdem Beatty Flottenchef ist, müßte man den Engländern und ihrer Grand fleet doch etwas mehr Schneid zutrauen. Die Brüder brauchen ja nur, während wir uns hier mit den Bolschewisten herumerschießen und „bestenfalls“ ein paar Minentreffer abkriegen, durch Belte und Sund in die Ostsee marschieren und uns den Rückweg abzuschneiden . . .“ meint nicht unrichtig unser lieber Stabszahlmeister Wilhelm Müller und trinkt



bedächtigt in der aufgeräumten Offiziersmesse eine schöne Tasse heißen Kaffees.

„Meiner Ansicht nach sind unsere Großkampfschiffe überhaupt mehr für die Freiwasserschlacht in der Nordsee gebaut und eignen sich mit ihrem großen Tiefgang weniger für derartige Bombardementsunternehmungen in den flachen Ostseegewässern —“ tönt es von anderer Seite. „Ein Jammer, daß im ersten Kriegshalbjahre die Flotte nicht als natürliche Verlängerung des rechten Flügels der Armee die Flandernkämpfe wirksam zur See unterstützt hat. Damals hätte man den Engländer sicher gefaßt, während er sich jetzt auf seinen Minengürtel und den sattfam bekannten Zahn der Zeit verläßt.“

Diese Einwürfe kann Kapitänleutnant Otto Pfeiffer, der III. Artillerieoffizier, nicht unwidersprochen lassen: „Dem englischen Einbruch in die Ostsee können wir sehr schnell von Kiel aus durch das Legen von Minensperren begegnen — die Sache hier oben aber eilt, meine Herren, bald friert diese schöne Wassergegend pottdicht zu. Wenn die Russen sich trotz der revolutionären Zersetzung noch tapfer wehren sollten, brauchen wir die Großkampfschiffe unbedingt zur raschen Niederkämpfung der schweren Batterien und der baltischen Flotte. Die nächsten Stunden werden uns ja schon die gewünschte Klarheit verschaffen — hören Sie, draußen wird mit Trommel und Horn ‚Klar Schiff zum Gefecht‘ angeschlagen!“ Im Nu ist die Messe geräumt und auf den Gängen verhalten schnell die Tritte der auf ihre Gefechtsstationen eilenden Offiziere und Pantrygäste...

Der Chronometer im Backbord vorderen Hauptturbinenraum zeigt 4.20 Uhr. Ganz still ist es im Schiff geworden, leise brummen die Turbinen ihren eintönigen Sang; „Bayern“ hat sich vom Geschwader getrennt und fährt mit langsamer Fahrt, zum Einnehmen der Bombardementsstellung auf Kap Toffri, Dagös Südspitze, zu. In allen 14 Kesseln surrt der hochgespannte Dampf, die Haupt- und Hilfsdampfrohrleitungen sind auf „Gefechtschaltung“ eingestellt, um bei Beschädigungen durch Granattreffer mit möglichst geringen Ausfällen an Kesseln, Haupt- und Hilfsmaschinen weiterzuarbeiten. Ähnliche Maßnahmen hat Stabsingenieur Rogge in den umfangreichen elektrischen Kabelanlagen treffen lassen: Auch hier hat die „Gefechtschaltung“ die Aufgabe, so lange wie irgend möglich dem ausgedehnten Leckpumpensystem, vier riesigen Geschütztürmen, Torpedolustpumpen, Munitionsförder- und Feuerleistungsanlagen, zehn mächtigen Scheinwerfern, fünfzig Lüftungsmotoren, über tausend Glühlampen nebst der weitverzweigten Fernsprechanlage den lebenspendenden Strom zuzuleiten. Noch führen die bienenwabenartig Kessel- und Maschinenräume umhüllenden Bunker über dreitausend Tonnen schwarzer Diamanten, gleichzeitig Antriebskraft und Schutz gegen einschlagende schwere Geschosse. Wohl-

gefüllt sind die Doppelbodenzellen mit Kesselspeise-, Trink- und Waschwasser. Leise stöhnend saugen vom dritten Heizraum her zwei starke Pumpen aus den Heizölzellen unter den Hauptturbinenräumen den kostbaren Brennstoff an und drücken ihn durch je zwanzig nadelspitze Düsen fein verstäubt in die grellrote Hitzewellen ausstrahlenden Verbrennungsräume der drei vorderen Ölkessel.

Die mächtigen Kondensatoren in den drei Niederdruck- und Rückwärtsturbinenräumen können sich über Kühlwassermangel nicht beklagen, ihre hohe Luftleere reißt den nach blitzschnell in den zahlreichen Schaufelkränzen der Turbinenräder- und Trommeln geleisteter Titanenarbeit herankuchenden Dampf auf hunderte eisfalter Rohrreihen, deren Berührung ihn in seinen früheren Zustand zurückverwandelt. Von hier wird er brodelnden Warmwasserfästen zugeführt, ihren Inhalt pressen durstig saugende Speisepumpen der Heizräume zum neuen Arbeitskreislauf in die unterm Dampfdruck erzitternden Kessel.

Leise gleitet unser Schiff weiter, das Aussetzen der Sturmtruppen ist bereits glatt nach kurzem Anker um 2.45 Uhr erfolgt, erst mit Morgengrauen, gegen 6 Uhr früh, können wir auf den Beginn der Beschießung rechnen. Da erschüttert 5.07 Uhr ein frachender Donnerschlag das stählerne Gehäuse — Minentreffer im Vorschiff!! Gellend heulen die Sirenen der Maschinentelegraphen, hastig springen drei schwarze Zeiger auf den roten Teil der Skala: „Äußerste Kraft zurück — stopp!“ Mit scharfem Ruck fällt das Schiff fühlbar tiefer nach vorn in eine neue Trimmelage. Auf der Brücke hat man eine grauschwarze Wasser- und Qualmsäule von nur 8—10 m Höhe am Backbordvorschiff aufsteigen sehen, also muß die größte Masse der Sprengladung ihre vernichtende Wirkung am Schiffskörper erprobt haben! Schon kündigen viele Sprachrohrmeldungen mit schrillum Pfeifen die Hiobsbotschaft an: „Torpedobug- und vorderer Torpedobreitseite Raum voll Wasser, etwa tausend Tonnen Wasser im Schiff, Leck ist gesichert!“ Ruhig, wie bei einer Gefechtsübung, kommen die weiteren Meldungen und bestätigen: Vier große Räume sind voll Wasser gelaufen, ihre Besatzung gibt keine Antwort mehr — sieben wackere Kameraden fürs Vaterland gefallen...

Von der Leckzentrale aus ergreifen der I. Offizier und Stabsingenieur Loebell die ersten Maßnahmen zur Sicherung des Schiffes. Unsere Aufgabe muß trotz des Minentreffers durchgeführt werden; die an die vollgelaufenen Räume grenzenden Schotttüren, vor allem das große Querschott bei Spant 117 1/2 vor dem vordersten 38-cm-Turm „Alsen“ wird rasch vom Zimmermann und seinem Lecksicherungspersonal abgestützt. Slink bedienen die Pumpenmeistergäste unter Leitung von Obermaschinist Mohr die elektrische Leckpumpenanlage und suchen auch des durch undichte Riete und Nähte eindringenden Wassers Herr zu werden.



Korv.-Kapit. Bernd v. d. Knejsbeck  
flottenchef „G 12“



Fregatt.-Kapit. Gg. v. Hippel  
Komdt. S. M. S. „Breslau“



Fregatten-Kapit. Alexander Erdmann  
Kommandant S. M. S. „Blücher“



Korv.-Kapit. Hans v. Laffert  
Komdt. Hilfskreuz. „Leopard“



Fregatten-Kap. Erich Köhler  
Komdt. S. M. S. „Karlsruhe“



Marine-Stabsarzt  
Dr. Franz Schaafhausen  
Arzt an Bord S. M. S. „Leipzig“



Fregatt.-Kapit. Hans Grupe  
5. Matrosen-Regimt. III. B.



Auf Befehl des Kommandanten hat inzwischen der f. T.-Offizier, Leutnant z. S. Lindemann, den Vorfall dem Chef des Sonderverbandes gemeldet; von neuem nehmen die Schrauben ihre Umdrehungen auf, langsam dampft das Schiff mit südlichem Kurse abseits der Minensperre auf den Standort zur Beschießung Kap Toffris. 6.02 Uhr gibt der I. Artillerieoffizier, Korvettenkapitän Otto Moll, seine Befehle: Die vier mächtigen Türme schwenken, hoch auf recken sich acht großkalibrige Rohre, ihnen nach stellen sich acht 15-cm-Geschütze der Breitseite auf das Ziel ein. Die ersten Strahlen der aufgehenden Sonne lassen die Russenstellung schwach erkennen, schmetternd krachen die Salven aus allen Geschützen, mit dumpfen Donnern greifen die Kanonen des kleinen Kreuzers „Emden“ in die Beschießung ein. Näher schließen die Schiffe an den Gegner heran, die Entfernung wird von 102 auf 93 Hektometer verringert, bald verschwindet das erst nach unserer dritten Salve aufblitzende Mündungsfeuer des Feindes in den Brandwolken explodierender Granaten. Kapitänleutnant Meißner kann als II. Artillerieoffizier von Vormars des hohen Dreibeinmastes aus die weiteren Vorgänge genau beobachten: Mächtige Brände, deren schwelende Rauchwolken noch viele Stunden später am grauen Oktoberhimmel standen, lohen in und hinter der Batterie auf; anscheinend sind Munitionsvorräte und Unterkunftsräume der Inselgarnison dem Feuer verfallen. Vierundzwanzig 38-cm-Granaten, siebzig Schuß der 15-cm-Mittelartillerie haben zugleich mit den 15-cm-Salven aus den Geschützen der „Emden“ genügt, die feindliche Batteriestellung restlos zu vernichten. Rasch gehen jetzt die Minensuchboote ans Werk, die Minensperren vor dem Soelosund zu räumen, um dem Kreuzer und den großen Torpedoboote der „V100“-Klasse den Vorstoß in die Kassar Wiek zu ermöglichen. Eile ist geboten, denn schon künden sich schnell nähernde Rauchwolken das Nahen feindlicher Seestreitkräfte von dort her an. S. M. S. „Emden“ erkennt in dem Gegner zwei russische Torpedobootezerstörer und hält ihren Anmarsch mit gut liegenden Breitseitschüssen wirksam auf. Leider kann sich „Bayern“ an dem Gefecht nicht beteiligen, die immer geringer werdenden Wassertiefen und das durch das schwere Lee verursachte Tiefertauchen des Vorschiffes um über zwei Meter verbieten kategorisch ein Vordringen des jetzt auch schwerer manövrierenden Linienschiffes in die Enge zwischen Dagö und Ösel . . .

Vom Kassar Wiek her wehen vier Tage später siegreiche Toppflaggen der „Emden“ und der deutschen Großen Torpedoboote — die russischen leichten Streitkräfte decken bereits hinter schnell gelegten Minen- und U-Bootsperren den eiligen Rückzug der baltischen Flotte in den finnischen Meerbusen. Ein schönes Beutestück müssen sie zurücklassen — am 14. Oktober fiel der erst 1915 erbaute Torpedobootezerstörer „Grom“, niedergekämpft und von der Besatzung ver-

lassen, in deutsche Hände, so das Schicksal der am Schluß der Operationen von den Russen im Moonsund versenkten „Slawa“ teilend.

Die Folgen des Minentreffers waren gefährlicher als ursprünglich angenommen und zwangen unser schwer havariertes Schiff, gegen 2 Uhr nachmittags nach dem Bombardement Kap Coffris unter U-Bootsicherung durch Torpedoboote zwecks dringenden Lecksicherungsarbeiten den Soelosund zu verlassen und in langsamster Fahrt einen geschützten Ankerplatz in der Taggabucht aufzusuchen. Hier hörte die Besatzung an den Tagen der Beschießung von Kap Zerel durch andere Schiffe mit stillem Ingrimme fast ohne Unterbrechung den Geschützdonner von Sworbe her über die dunklen Wälder und die stille Wasserfläche herüberhallen, um sich dann zur Unterdrückung des Mißbehagens um so eifriger der Bekämpfung und Sicherung des Lecks zur Rückfahrt in die Heimat zu widmen ...

„Stillgestanden — Mühen ab zum Gebet!“ Sieben Särge deckt die weiße Kriegsflagge Deutschlands, die nach zu aller Herzen gehenden Abschiedsworten des Kommandanten an die toten Kampfgesossen unter den leisen Klängen des alten Soldatenliedes und dem langgezogenen Achtungspfeiff des Bootsmaaten der Wache langsam vom Bord ihrer zweiten Heimat zur letzten Ruhe in fremder Erde dem Strande zugleiten ... Ich hatt' einen Kameraden, einen besseren findst du nicht!

Rasch sinkt die Dämmerung hernieder, da leuchten am Dreibeinmast und achteren Schornstein vier mächtige Scheinwerfer blendend auf, vier weiße Strahlenbündel erleuchten taghell die Begräbnisstätte, aus den düsteren Fichtenwäldern Osels rauscht die Totenklage ... Bleib' du im ewigen Leben — mein 'guter Kamerad!



## Meine erste Kriegsfahrt nach Odessa.

Von Korvettenkapitän a. D. Dr. Rudolf Jirle,  
damals Kommandant des türkischen Torpedobootes „Muavenet“.

Es war ein unvergeßliches Bild, als ich im Schein der untergehenden Sonne die massige „Goeben“ am Topp ihres Mastes die blutrote türkische Admiralsflagge, umgeben von den wenigen, aber kampfbereiten Einheiten der türkischen Flotte sah. Von meiner Halbflottille waren leider nur zwei Boote verwendbar, das Flottillenboot „Gairot“ und mein Führerboot „Muavenet“. Wir gingen bei „Goeben“ längsseit und erhielten unsere Befehle. Unsere beiden Boote sollten nach Odessa gehen, während der Nacht im Morgengrauen in den Hafen einlaufen und was an russischen Kriegsfahrzeugen und Handelsschiffen dort läge, vernichten. Ein Torpedobootsauftrag, wie wir ihn uns im Frieden geträumt und immer gewünscht hatten. „Goeben“ wollte um dieselbe Zeit Sebastopol angreifen, „Breslau“ und die übrigen Kreuzer wurden zum Angriff auf Punkte der russischen Küste an der Krim verteilt, die beiden Linienschiffe blieben zum Schutz vor dem Bosphorus. Kühn war der Angriffsgeist des Admirals, denn die russische Flotte aus fünf Linienschiffen, zwei Kreuzern, vierundzwanzig ganz modernen Torpedobootszerstörern, mehreren Unterseebooten bestehend, war der unsrigen erheblich überlegen. Zudem stützte sie sich auf einen erstklassigen mit allen modernen Hilfsmitteln versehenen Krieges- und Wersthafen Sebastopol, während wir in Konstantinopel nicht nur für „Goeben“ kein Dock, sondern statt einer Werft, ein mit Bras bewachsenes Gelände voll verschlafener Gebäude besaßen, in deren Hallen die Ausrüstungsgegenstände für stolze Segelfloten vergangener Jahrhunderte einen ehrwürdigen Schlaf schliefen und wo unser besonders findiger Flottilleningenieur, Paul Berndt, gelegentlich bei seinen Entdeckungsfahrten unter einem Haufen Tauwerk, hunderte von Kondensatorrohren für moderne Torpedobootskesselanlagen entdeckte. Dies sogenannte Marinearsenal war ein Idyll, das zu dem Minarett paßte, das zierlich am Werfteingang stand, aber keine Arbeitsstätte voll hämmernder Maschinen, in der man eine für den Krieg bestimmte Flotte ausrüsten konnte. Und was für ein

Krieg sollte uns bevorstehen, als wir damals mit der ganzen Freude und Begeisterung unserer Friedensnerven am 29. Oktober gen Odessa zogen.

Es waren rund 300 Seemeilen allein bis hin, also zusammen über 600 Seemeilen, eine gewaltige Strecke für unsere mit Maschinen und Kesseln nicht auf dem von Deutschland her gewohnten Bereitschaftszustand stehenden Torpedoboote. Voll bepackt waren wir mit Kohlen, bis an die Halskrause, etwas, was die Türken auch noch nie gesehen hatten. Das letzte Signal unseres verehrten Admirals: „Tuen Sie Ihr Äußerstes für die Zukunft der Türkei,“ hatte bei allen Türken tiefes Verständnis und ehrliche Begeisterung ausgelöst. Es war für mich, der ich mir eigentlich meinen ersten Zug gegen den Feind früher einmal anders vorgestellt hatte, doch ein aufrichtig bewegendes Gefühl, als ich die türkische Besatzung mit unseren Leuten zusammen antreten ließ und allen die hohe Begeisterung und die selbstlose Hingabe aus den Augen leuchten sah, mit der sie an ihre Pflicht herangingen. Was den türkischen Matrosen und Heizern an Kenntnissen des Kriegshandwerkes insolge mangelnder Übung und Ausbildung fehlte, das ersetzten sie durch ihren blinden Gehorsam, ihre treue Pflichterfüllung und ihr unbedingtes Vertrauen zu ihren deutschen Offizieren. Die Zeit, wo ich türkisches Personal unter mir hatte, wird für mich stets zu den schönsten Kriegserinnerungen gehören. Ihren Ansporn und das Beispiel erhielten die Türken aber durch unsere braven Mannschaften, die dort auf den türkischen Booten das Mehrfache von dem zu Hause leisten mußten und auch geleistet haben. Wir Deutsche fühlten uns in diesen fremden Verhältnissen doppelt aufeinander angewiesen, wir wußten, daß wir das Rückgrat waren, das alles andere aufrechterhalten mußte. Wenn es hart auf hart herging, wenn das Wetter im Schwarzen Meer später so schlecht wurde, daß die seeungewohnten, unterernährten Türken zu einem jämmerlichen Haufen geballt, hinter dem vorderen Schornstein lagen, dann stand in den Heizräumen und in der Maschine manchmal zwölf Stunden lang der deutsche Heizer vor dem Feuer und bediente Kessel und Maschine unermüdlich allein. Das hohe Lied von der selbstlosen Aufopferung unserer deutschen Mannschaften da unten in der Türkei, wird hinüberschallen bis in alle Zukunft und wird bei späteren Geschlechtern noch seine Früchte tragen. Das Band, das dort in gemeinsamen Kampfe Deutsche und Türken umschloß, wird nicht so leicht und so schnell zerreißen.

### Türkische Philosophie.

Das Wetter war uns günstig, wir fuhren längs der bulgarischen und rumänischen Küste und hatten uns so eingerichtet, daß wir in der zweiten Nacht 2 Uhr vormittags vor Odessa stehen wollten. Mein Freund, Kapitanleutnant Sivle, der sich, weil sein Boot auf der



Werft lag, als Wachoffizier bei mir eingeschifft hatte, strahlte. Er hatte sich aus zehn deutschen Leuten seines eigenen Bootes, die ich zur Verstärkung der deutschen Besatzung noch mitgenommen hatte, ein Landungskorps gebildet, mit dem er bewaffnet bis an die Zähne, in Odessa sofort an Land steigen wollte, um den russischen Gouverneur, durch Zufall einer seiner baltischen Namensvettern, aus seinem Palaß aus dem Bett zu holen und als Gefangenen mitzunehmen. Er lernte mit Begeisterung auf der Fahrt aus einem mit dem Baedecker zusammen mitgenommenen Polyglott Kunze russisch, um auf seinem Weg zum Gouvernement bei etwaigem Anhalten oder Befragen mit seinen Leuten nicht aufzufallen. Die zu diesem Zweck umgedrehten Mützenbänder seiner Leute sollten die russische Uniform markieren, da er behauptete, die russischen Mützenbänder sähen so ähnlich aus. Unser Baedecker spielte im übrigen für die Vorbereitungen schon dieser Aufgabe eine entscheidende Rolle, da er einen vorzüglichen Hafenplan mit genauer Beschreibung von Odessa enthielt, den wir sonst auf keiner anderen Seefahrt gefunden hatten. In der Messe des Dampfers „General“ hatten wir ihn mit unserem Flottillenchef, Korvettenkapitän Madlung, der selbstverständlich für diese Unternehmung das Kommando seines Flottillenbootes „Gairot“ persönlich führte, oft angesehen und so gut es ging, unsere Unternehmung danach durchgesprochen. Viel herausgekommen war dabei nicht, denn wir waren alle drei keine arden Freunde langwieriger Befehle, die nachher doch für die Wirklichkeit nicht paßten, sondern vertrauten auf unsere Boote, unsere Rohrmeister und unser Torpedobootsalück. Keiner von uns hatte je Odessa gesehen, ob also der Hafen gesperrt oder frei, voll oder leer, mit Befestigungsanlagen versehen oder nicht, war uns unbekannt. Mond war in diesen Tagen auch nicht, so daß wir in ein ganz fremdes Gebiet hereinkommen würden, im wahrsten Sinne des Wortes „in den Rachen des Löwen“, denn daß Odessa, der größte russische Handelsplatz im Schwarzen Meer, von den Russen doch wohl gut verteidigt werden würde, war wohl anzunehmen. Das erhöhte aber gerade den Reiz unserer Unternehmung, die zudem sichtlich vom Wetter, spiegelglatte ruhige See, schöne warme Sonne auf der ganzen Fahrt beünstigt wurde, zwei Beigaben, auf die der Torpedobootsfahrer stets besonderen Wert legt. Am Mittag des zweiten Tages passierten wir das gelbliche Wasser der Donaumündung bei Sulina und ließen die zu Rumänien gehörende vorgelagerte Schlangeninsel an Steuerbordsseite. Wir fuhrten ohne Flagge, um für russische Torpedoboote gehalten und nicht etwa gemeldet zu werden. Am Abend gegen 10 Uhr sahen wir an Backbord querab an Land die Lichter von Alkerman und näherten uns damit bereits dem russischen Gebiet. Unsere Spannung wuchs, Korvettenkapitän Madlung rief mich längsseit und wir besprachen noch einmal kurz unsere Absichten, wobei wir allerdings nur dafür

Sorge tragen konnten, daß wir uns nach dem Eindringen in den Hafen nicht später in die Quere kämen und uns womöglich gegenseitig für Feinde hielten. Denn daß es ein ziemliches Durcheinander werden bzw. daß wir ein solches anrichten würden — der Torpedobootsfahrer nennt dies „Zustand“ — war uns klar. Von jetzt ab fuhren wir ganz dicht hintereinander, Bug an Heck, die Mannschaft war auf Gefechtsstationen und die Türken hingen mit gläubigen Augen an ihren deutschen Waffengefährten. Mein türkischer Kommandant und später bei so vielen Fahrten treu bewährter Kamerad, der gute Achmed, schob sich sorgenvoll über der Karte im Kartenhaus brütend, seinen Fez von der Stirne in den Nacken und wieder zurück und äußerte philosophisch seine Erwägungen über die vermutliche Lage und die voraussichtliche Menge der vor Odessa doch sicher liegenden russischen Minen, von denen wir nicht die geringste Ahnung hatten. Er stimmte meiner Ansicht zu, daß es uns an sich ganz gleichgültig sein könne, ob es 300 oder 3000 seien, denn eine genügte wahrscheinlich auch, um unsere braven Untersätze in ein schöneres Jenseits zu befördern. Der gute Achmed war überhaupt ein großer Philosoph; indem er auf den Koran zeigte, den die frommen Türken jedesmal beim Auslaufen zu einer Kriegsfahrt anstatt des Kommandantenwimpels oben am Masttopp heifsten, meinte er, er wäre theoretisch schon seit der Kriegserklärung für seine Familie und seine Freunde gestorben und würde erst nach Kriegsschluß feststellen, ob dies auch in Wirklichkeit der Fall sei. Bis dahin spare er sich und seiner Familie aber durch seinen theoretischen Tod alle Sorgen und Grübeleien, um sein für Allah und Muhamed doch mehr oder weniger gleichgültiges Leben. Unter solchen und ähnlichen Gesprächen wurde es zwölf Uhr nachts, Fircks musterte an Deck wieder einmal sein Landungskorps und hatte wieder noch neue Ideen, wie er außer dem russischen Gouverneur noch türkische Fahnen, die nach dem Baedeker in einer Kathedrale Odessas aufbewahrt waren, noch dazu mitnehmen wolle, als der Scheinwerferposten plötzlich Backbord voraus hoch oben an Land schwachen Lichtschein meldete. Der Zeit nach mußten wir in der Nähe von Odessa stehen und etwaige Lichter schon sehen können. Unsere Annahme war richtig, denn nach einiger Zeit vermehrten sich die Feuer und es bekam immer mehr den Eindruck eines großen erleuchteten Hafensplatzes. „Gaiet“ hielt jetzt etwas von Land ab nach See zu, um etwa aus der Richtung von Sebastopol kommend, den Hafen und die Einfahrten anzu- steuern. Wir mußten natürlich bis zuletzt den Eindruck russischer Torpedoboote machen, anscheinend hatten ja auch die Russen zum mindesten den Hafen nicht abgeblendet, da ihnen wohl ein Angriff der von ihnen als gänzlich minderwertig eingeschätzten türkischen Fahrzeuge unmöglich erschien.

## Die Vernichtung von „Donez“ und „Kubanek“.

Wer jemals im Frieden von See aus bei Nacht einen ihm unbekanntem Hafen angesteuert hat, weiß, wie schwer es ist, sich heranzufühlen und die Einfahrten herauszufinden. Hier kam nun noch hinzu, daß wir mit Minensperren, Balken- und Trossensperren, sowie natürlich feindlicher Gegenwirkung rechnen mußten. Aber wir hatten Glück, das den, der etwas wagt, noch immer begleitet hat. Als wir mit unseren Booten ungefähr 2000 Meter vor den Einfahrten lagen und an der Karte uns zurechtzutasten versuchten, sahen wir plötzlich unmittelbar aus dem Hafen heraus, drei Fahrzeuge auf uns zukommen, von denen das erste Lichter trug, die beiden anderen abgeblendet ängstlich sich an sein Kielwasser hielten. Nun war uns geholfen, denn unsere seemannische Erfahrung sagte uns, daß es anscheinend ein Lotsendampfer war, der zwei Fahrzeuge durch die Sperren hindurch brachte und auch uns somit den richtigen Kurs angeben würde. Mit gesetztem Lichtern, um keinen Verdacht zu erwecken, fuhrten wir daher in vierzig Meter Abstand auf Gegenkurs an dem Schleppzug vorbei, dessen beide Dampfer sich als kleine Transportdampfer herausstellten, unsere Torpedorohre waren klar für den Fall, daß sie etwas gegen uns unternehmen würden. Sie riefen auch irgend etwas mit dem Schalltrichter herüber, ohne uns aber sonst zu beachten. Wie vermutet, führte uns unser Kurs unmittelbar vor die südliche Einfahrt des Hafens, der ähnlich wie der Hafen von Sagnitz aus einem großen vorgelagerten Wellenbrecher und innerhalb desselben aus einzelnen, senkrecht zum Landungskai in See geführten Molen besteht. Der Leuchtturm an der Moleneinfahrt blinkte uns ins Gesicht, die wir vor dem Einlaufen hier gestoppt hatten, um uns das Innere des Hafens so gut es ging, erst einmal von außen anzusehen. Es war zu unserer Freude voll von Schiffen und unmittelbar am Wellenbrecher, neben der Einfahrt, sahen wir mit dem Heck mit Leinen am Wellenbrecher vertäut, ein Fahrzeug liegen, dessen Äußeres mit seinem Geschützturm am Heck, unzweifelhaft ein russisches Kanonenboot erkennen ließ. Zwischen ihm und uns lag nur der Wellenbrecher und etwa hundert Meter Luftlinie. Wir konnten daher auf seinem Oberdeck die Posten auf und ab gehen und uns beobachten sehen. Es war so richtige Mittelwachenruhestimmung auf diesem Fahrzeug, dessen für uns etwas ungemütlich große Kanone ebenfalls noch unter ihrem Bezug friedlich lag, wie wir mit Kennermiene feststellten. Doch bald wurde dies friedliche Hafensbild jäh gestört und noch oft muß ich an diesen Herensabbat denken, den unsere beiden Boote so schnell und plötzlich dort anrichteten.

Mit kleiner Fahrt rundeten wir den Wellenbrecher, so daß wir etwa achtzig Meter querab von dem Fahrzeug lagen, das jetzt deut-

lich als russisches Kanonenboot zu erkennen war. „Gairot“ sollte des sparsamen Gebrauchs der Torpedos wegen, den ersten und nur einen Schuß darauf tun. Es wurde nicht gesprochen und nicht gepfiffen, man hörte nur das typische Hineinplumpsen der gelben Zigarre in das Wasser, einen Ton, den ich während meiner vieljährigen Tätigkeit als Torpedolehrer so unendlich oft im Frieden gehört, der mir aber diesmal ganz besonders in den Ohren klang. War es doch der erste scharfe Torpedo. Auf dem Russen wurde gerade in diesem Augenblicke, als der Torpedo das Rohr verließ, Alarm gepfiffen, man hörte wildes Schreien und das Deck des Kanonenbootes füllte sich im Nu mit notdürftig bekleideten Menschen. Aber zu spät, denn fast im selben Augenblick ertönte durch die friedliche Nacht ein dumpfer Knall, gar nicht einmal so laut, eine tiefschwarze hohe Rauchwolke, in der man brechende Masten sah, stieg auf, und als sie sich verzogen hatte, fuhren wir durch einen Haufen hölzerner Planken und losgerissener Schiffsteile. Nur der Schornstein sah noch aus dem dort nur wenige Meter tiefen Wasser und die Mehrzahl der Besatzung, so unsanft aus ihren Hängematten befördert, schwamm zu dem in Reichweite befindlichen Wellenbrecher, so daß wir zu unserer Freude nicht mit besonderen Menschenverlusten zu rechnen brauchten. Nun ging alles Schlag auf Schlag. Wir trennten uns, „Gairot“ lief in den linken Hafenteil, ich mit „Muavenet“ in den rechten und wand mich dort zwischen verankerten und am Kai liegenden Schiffen durch. An Land erscholl unterdessen ein teuflisches Gebrüll, alle Sirenen heulten, auf den Dampfern schrieten die Schiffsbesatzungen, liefen im Nachtanzug an Deck, dazwischen knatterten irgendwo von Land her die ersten Maschinengewehre, ohne uns allerdings weiter zu belästigen. Mein erstes Ziel war ein am Kai liegendes Kanonenboot deselben Typs wie das an der Einfahrt. Im Scheinwerferlicht hielt ich es fest und wollte fix's, der an Deck die Aufsicht über die Torpedos hatte, gerade den Befehl zum Feuern geben, als von vorne im grellen Licht des Scheinwerfers beleuchtet, eine große Hafenbarke in voller Fahrt zum Rammen auf mich losfuhr. Vorne im Bug stand — wie Lohengrin — in weißer Mütze, weit aufgekнопftem Mantel und umgehängten Dolch ein russischer Seeoffizier, anscheinend der Hafenkommendant oder der zu seinem eben verschwundenen Schiff von Landurlaub hereilende Kanonenbootskommandant. Durch rechtzeitiges Ruderlegen konnte ich den Zusammenstoß vermeiden und die Barkasse prallte an der Steuerbordseite meines Bootes auf, schlierte dann unglücklicherweise am Boote längs, kam zunächst in den toten Winkel des Heckgeschüzes, wurde aber dann vom Geschützführer des hinteren Geschüzes durch einen Treffer mitten in den Kessel zum sofortigen Sinken gebracht. Dann manövierte ich auf das am Kai liegende Kanonenboot, dem fix's einen Torpedo in die Seiten jagte, der diesmal mit ungeheurem Ge-

töse detonierte, da das Boot auf ganz flachem Wasser an der Kai-mauer lag. Danach wurde der russische Postdampfer vorgenommen, ein alter Freund vom Bosphorus, über dessen freches Ein- und Auslaufen und Benehmen seiner Besatzung wir uns immer schon geärgert hatten, solange die Türkei noch neutral gewesen war. Um Menschenleben zu schonen, wurde er in der Wasserlinie beschossen, so daß er ganz ruhig und gleichmäßig vollzulaufen und zu sinken begann. „Gairot“ schien unterdessen in seinem Hafengebiet ähnlich zu wirken, denn auch von dort hörte man andauerndes Geschützfeuer und den dumpfen Ton von Detonationen. Aber an Land wurde es jetzt auch lebendig, es fuhren Batterien auf, für die allerdings eine Betätigung sehr schwer war, da wir sehr bald unsere Scheinwerfer löschten und im übrigen von den brennenden Dampfern ein solcher Qualm über dem Hafen lag, das von Land aus irgend etwas zu erkennen vermutlich unmöglich war. Überdies hatte der Geschützfürer meines vorderen Geschützes das Glück, ein kleines Gebäude im Hafen zusammenzuschießen, das wir als Telephonzentrale ansprachen, aber voraussichtlich die Kraftstation für die Hafenbeleuchtung war, denn kurz darauf waren die bis dahin durch große Bogenlampen hell erleuchteten Kaiflächen des Hafens zu unserer großen Befriedigung in tiefes Dunkel gehüllt.

Aus den Landungsabsichten meines guten Freundes Fircks wurde allerdings nichts, denn erstens konnte und wollte ich beim besten Willen nicht irgendwo an einem der mit Dampfern und Seglern vollgepfropften Kais anlegen, da so schon das Manövrieren mit türkischen Kommandos und türkischem Rudergänger ohne Bugruder auf dem ganz engen Raum recht hohe Anforderungen stellte. Nicht die feindliche Artillerie, sondern der Gedanke, womöglich eine der vielen Ankerketten, Leinen oder Bojen in die Schraube zu bekommen und dann zum Vergnügen der Russen unbeweglich und wehrlos liegen bleiben zu müssen, war mir als Kommandanten am unangenehmsten. Dann hielt aber auch Fircks die Bereitschaft der Russen an Land doch jetzt für viel zu groß, um zum Gouverneurpalast durchzukommen und vor allem wieder heil an Bord kommen zu können. In der Stadt wurde es immer lebhafter, man hörte die Martrommeln des Generalmarsches und die ganze Garnison schien auf den Beinen, was ja auch an sich bei dieser Überraschung ganz erklärlich war. Sein Tatendurst hatte ja auch so schon reichliche Betätigung erfahren. Allmählich war eine Stunde vergangen und wir mußten an den Schluß unseres Unternehmens denken, da wir Sebastopol wenige Seemeilen entfernt in der Flanke hatten und uns die Russen von dort aus sehr leicht den Rückweg zum Bosphorus abschneiden konnten. Für uns hatte das Schwarze Meer immer nur einen Ausgang und Eingang, den Bosphorus. Die Russen brauchten daher immer nur ganz stumpfsinnig auf diesen zu operieren, um uns mit ihrem überlegenen Material dort zuvor-

zukommen, eine Tatsache, die unsere ganze Kriegführung im Schwarzen Meer von Anfang an erheblich wagnisreicher für uns machte. Wir liefen daher unter recht viel Manövrieren aus der Einfahrt wieder heraus, schossen dann gemeinschaftlich die am Ende des Hafens aufgestellten großen Naphtabehälter noch in Brand und steuerten dann, während hinter uns der Feuerschein der brennenden Ölbehälter noch lange leuchtete, unmittelbar den Bosphorus an, wo wir am übernächsten Morgen ohne weitere Erlebnisse einliefen. Die erste Unternehmung unter türkischer Flagge war glücklich und erfolgreich beendet. Die russischen Kanonenboote „Donez“ und „Kubanek“ waren unsere Opfer geworden.



## Transport und Landung zur Eroberung der baltischen Inseln.

Von Korvettenkapitän a. D. Bruno Glüer,  
damals Gruppenführer und I. Adjutant der Transportflotte.

Sie sollen sofort nach Libau reisen und dort mit der Armee zusammen Vorbereitungen für eine Landung auf den baltischen Inseln treffen. Sie sind vom früheren Chef des Kreuzergeschwaders als Landungsspezialist in Vorschlag gebracht worden. Der Führer der Transportflotte und sein Adjutant reisen gleichzeitig."

Da mir dieser Befehl von einem hohen Seeoffizier des Reichsmarineamtes, zu dem ich seit August 1916 von der Flotte wieder zurückgetreten war, übermittelt wurde, bestand für mich nicht die Gefahr, daß ich plötzlich wieder unabhömmlich erklärt würde. Das war mir nämlich zu meinem Leidwesen passiert, als ich einen U-Kreuzer bekommen sollte. Ich konnte mich also ungetrübt freuen.

„Um wieviel Mann handelt es sich denn bei der Landung?“ —  
„Über 20 000 Mann. Näheres erfahren Sie in Libau.“

Ein bißchen mehr als beim Kreuzergeschwader, dachte ich. Dort hatten wir mit den Landungskorps und unseren braven Seesoldaten aus Tsingtau höchstens mal mit etwa 2000 Mann gearbeitet. Aber warum sollte eine Landung von 20 000 Mann nicht in unserer erprobten Marineweise aufgezogen werden können, wenn entsprechende Hilfsmittel zur Verfügung standen.

Also, auf nach Libau!

Am 19. September 1917 war der Allerhöchste Befehl ergangen:  
„Zur Beherrschung des Rigaischen Meerbusens und zur Sicherung der Flanke des Ostheeres sind durch gemeinsamen Angriff von Land- und Seestreitkräften die Inseln Ösel und Moon zu nehmen, der Große Sund für die Durchfahrt feindlicher Seestreitkräfte zu sperren.“

Der Entschluß zu diesem Unternehmen und die Abwägung von Schwierigkeiten hatten hierbei um so größere Anforderungen gestellt, als bis dahin ein lehrreiches Beispiel gleicher Art weder aus den früheren Kriegen noch aus dem großen Weltkriege zur Verfügung stand. Der letzte Versuch, den Landkrieg mit Hilfe der Flotte über See zu tragen, die Landung der englisch-französischen Armee auf Gallipoli im Frühjahr 1915, konnte nur als warnendes

Beispiel für derartige ins große gehende Wagnisse genommen werden. Um so mehr, da die Verhältnisse bei der Unternehmung gegen die baltischen Inseln unvergleichlich viel schwieriger waren.

Die Russen waren anerkannte Meister des Minenkrieges. Selbst einem Fachmann, der aus der Nordsee schon einiges gewöhnt war, konnte ein unbehagliches Gefühl aufkommen, wenn er auf der Seekarte sah, wie die Gegend um die zu erobernden Inseln mit Minensperren gepflastert war. Wir hatten aber, Gott sei Dank, unsere vorzüglichen Minensuch- und Minenräumflottillen, die sich schon lange in einem andauernden zähen Minenkriege mit den Russen befanden. Unter schweren Verlusten räumten unsere wackeren Boote die vom Feinde gelegten und uns unbequemen Minen immer wieder weg und bepflasterten ihm dafür seine eigenen Fahrwasser mit unseren Minen. Auf unsere braven Minensucher und -räumer konnten wir uns unbedingt verlassen.

Blieben weiter noch für den Entschluß zur Landung in Betracht zu ziehen die an Zahl beachtenswerte und noch nicht in ihrem Kern getroffene russische Flotte, die starken Befestigungen auf Ösel und nicht zum mindesten die Notwendigkeit, die Ausschiffung der Truppen an der Wetterseite der Insel Ösel vornehmen zu müssen, da die Einfahrt zum Rigaischen Meerbusen noch nicht in unserer Hand war. Die russische Flotte und die starken Befestigungen auf Ösel, die sämtlich an der Küste lagen, konnten wir getrost unserer Kampferprobten Flotte überlassen und für die Landung, da mußten eben wir, d. h. die Transportflotte, uns einsetzen. Eine richtig angelegte Landung an geeigneter feindlicher Küste glückt fast immer, wenn sie überraschend ausgeführt wird und wenn freie Wahl des Landungsplatzes besteht. Schwieriger ist es schon, wenn nur bestimmte Landungsplätze in Betracht kommen. Immer aber wird das Gelingen einer Landung davon abhängen, ob es gelingt, die gelandeten Truppen so schnell auf genügende Stärke zu bringen, daß sie sich zunächst halten und möglichst bald selbst vorgehen können.

Die Oberleitung war dem Armeeoberkommando VIII übertragen. Als Ausrüstungs- und Einladehafen war Eibau bestimmt worden.

Das vorgesehene Landungskorps bestand aus der verstärkten 42. Infanteriedivision, unter dem, der Marine wohlbekannten Südwestafrikaner, Generalleutnant v. Estorff, mit den für den vorliegenden Zweck besonders zugeteilten Truppen unter dem Befehl Generalkommandos XXII, General der Infanterie v. Kathen. — Die Marine bildete einen Sonderverband, Chef: Vizeadmiral Ehrhardt Schmidt, Chef des Stabes: Kapitän z. S. v. Levechow, dem die Aufgabe zufiel:

a) Ein Landungskorps, bestehend aus der verstärkten 42. Infanteriedivision, sicher nach Ösel zu überführen und dort zu landen,

b) durch baldiges Eindringen in den Rigaischen Meerbusen die



rechte Flanke des Landungskorps gegen See zu sichern und den Angriff gegen den Brückenkopf von Orrisar (am Öselende des Verbindungsdammes Ösel-Moon) und gegen die Insel Moon mit allen verfügbaren Kräften zu unterstützen.

Der Marine Sonderverband bestand aus dem Flaggschiffe des Admirals Ehrhardt Schmidt und zwei Geschwadern, insgesamt 11 Großkampfschiffe, ferner zwei Aufklärungsgruppen, zusammen 8 kleinen Kreuzern, etwa 25 Torpedobooten, 6 U-Booten, sehr zahlreichen Minensuchern und Minenräumern. Ferner einer U-Bootsabwehr mit 16 Fischdampfern und 63 kleinen Fahrzeugen, dem Netzsperrverband, um die nötigen Schutznetzsperrren zu legen und schließlich unserer Transportflotte, bestehend aus 19 Transportdampfern mit den nötigen Beischiffen (Kohlen-, Heizöl-, Wasser-, Proviant-, Munition-, Lazaretttschiffen). Außerdem seien noch der Vollständigkeit wegen 6 Luftschiffe und 95 See- und Landflugzeuge erwähnt.

Bei unserem Eintreffen in Libau am 20. September 1917 war der Stab der 42. Infanteriedivision bereits da. Keiner der Offiziere des Stabes hatte bisher an einer Landung teilgenommen. Es galt also zunächst, den Herren zu erklären, wie sich eine derartige Landung abspielt. Es wurde dann davon ausgegangen, daß die Transportflotte, der die Durchführung der Einschiffung der Truppen, deren Überführung und sichere Ausschiffung am Landungsplatz als Aufgabe zufiel, für den ersten Landungstag, falls überhaupt eine Landung angesetzt wurde, bis zum Abend die Landung von je einem Infanterieregiment mit Maschinengewehrformation und je einer Feldbatterie bei zwei Landungsstellen garantierte. Bei gutem Wetter und geringer Gegenwehr wurde die Landung erheblich größerer Truppenmengen in Aussicht gestellt.

Der Sonderverband hatte inzwischen angeordnet, daß das Landungskorps in der „Taggabucht“ an der Nordwestecke der Insel Ösel gelandet werden sollte. Diese Bucht, annähernd ebensogroß wie der Kieler Hafen, war die einzige Bucht im Norden und Westen Ösels, die eine große Transportflotte fassen und ihr gegen die im Herbst vorherrschenden westlichen Winde Schutz gewähren konnte. Die Buchten Ösels am Rigaischen Meerbusen kamen nicht in Frage, solange die schweren Geschütze auf Zerel, dem Südwestteil von Ösel, die Irbenstraße, den Eingang zum Rigaischen Meerbusen, beherrschten.

Die Taggabucht mußte nun auf die günstigsten Landungsmöglichkeiten untersucht werden. Auf den zur Verfügung stehenden Seekarten hatte die etwa fünf Seemeilen lange Bucht nur etwa die Länge eines kleinen Fingers. Das genügte für unsere Zwecke in keiner Weise. Wir waren deshalb hocherfreut, als uns die bereits in den Sommermonaten von dem Flugzeugberichter, Leutnant z. S. R. Müller, gemachten Reihenbilddaufnahmen der gesamten Tagga-

bucht und auch der für den Vormarsch der Landungstruppen wichtigen Hauptwege auf der Insel Ösel übergeben wurden. Auf den Reihenbildaufnahmen der Taggabucht, welche aus 2300 Meter Höhe gemacht waren, ließ sich unter Berücksichtigung der allgemein in dieser Gegend vorhandenen geologischen Verhältnisse durch die verschiedenen Tönungen des Wassers und die Konturen der Küste feststellen, daß an der Ost- und an der Westseite der Bucht je eine größere, günstigere Landungsstelle vorhanden war. Wir hatten nachher bei der Landung die Genugtuung, zu finden, daß die beiden nach den fliegeraufnahmen ausgesuchten Hauptlandungsstellen die einzigen waren, welche überhaupt in Frage kommen konnten.

Aus militärischen Gründen verlangte die Armee gleichzeitige Landung an der Ost- und Westseite der Taggabucht. In gemeinsamer Arbeit eines Vertreters der Seetransportabteilung, Fregattenkapitän v. Egidy mit dem Stabe der 42. Infanteriedivision wurde nun die Verteilung der Truppen und Kolonnen mit ihren Pferden und Fahrzeugen auf die für die Transportflotte ausgewählten Schiffe, die im Anmarsch waren, vorgenommen. Diese Verteilung richtete sich nicht nur nach dem Fassungsvermögen der einzelnen Dampfer, sondern mußte auch der Art und Zeit der wahrscheinlichen Verwendung der Truppen im Lande entsprechen.

Da es unmöglich war, mit den ausgewählten Transportern das gesamte Landungskorps auf einmal zu überführen, wurde die Bildung einer zweiten Staffel erforderlich.

Am 23. September 1917 lief das Gros der Transportdampfer, aus Kiel kommend, in Libau ein. Die Bereitstellung der Transportflotte in so kurzer Zeit durch die Seetransportabteilung war nach drei Kriegsjahren bei der Überlastung der Werften und Betriebe durch andere dringende Kriegserfordernisse eine hervorragende Leistung.

Die Dampfer der Transportflotte waren in vier Gruppen eingeteilt, zu deren Führern die Fregattenkapitäne Keller und Mar Fischer, Kapitänleutnant Ernst Waltherr und außerdem ich selbst ernannt waren. Neben dem Chef der Transportflotte und seinem Adjutanten waren dieses zunächst die einzigen aktiven Seeoffiziere bei der Transportflotte. Man kann sich daher wohl denken, welches Übermaß von Arbeit und Verantwortung auf diesen wenigen Offizieren lastete. Jeder Dampfer hatte außer einem Hilfskapitänleutnant als Kommandanten, für welche Stellung sich ältere Handelskapitäne freiwillig gemeldet hatten, bestenfalls noch einen jüngeren Seeoffizier, aktiv oder Reserve, an Bord. Die Besatzungen waren entsprechend knapp gehalten, hatten also auch nichts zu lachen. Da Personalnachforderungen keinen Erfolg hatten, weil die Stammmarineteile bei dem hohen Personalbedarf der Flotte rein ausgekämmt waren, hieß es eben zunächst so arbeiten! Es gab noch eine Unmenge auf unserem Schiffe zu tun. Alles mußte nachgeprüft, teilweise erneuert werden. Rollen, Ausbildung des Boots-

Lösch- und Ladepersonals. Eine Arbeit drängte die andere. Zerstörer des Sonderverbandes, der sich inzwischen in Libau und an der deutschen Küste sammelte, pendelten zwischen Libau und Danzig, um heranzukommen, was wir noch brauchten. Dann wurde eine Probe auf das Exempel gemacht und mit zwei Dampfern eine Landungsübung abgehalten. Es stellte sich, wie erwartet, heraus, daß die Besatzungen erheblich verstärkt werden mußten. Sonst gefundene Mängel wurden beseitigt, neue Hilfsmittel erdacht.

Der 1. Oktober 1917 brachte einen Wechsel in der Führung der Transportflotte. Fregattenkapitän v. Schlick, der Kommandant S. M. S. „Straßburg“, ehemaliger Dezernent der Seetransportabteilung, ein hervorragend tüchtiger, energischer und umsichtiger Offizier wurde Chef. Ihm gelang es, in kurzer Zeit die Personal- und die Ausschiffungs-Materialfrage zu lösen.

Die ganze deutsche Küste wurde nach Schleppern und Prähmen mit großem Erfolg abgegrast.

Inzwischen bemühten wir uns auch um die seemännische Ausbildung unserer zukünftigen, feldgrauen Fahrtgenossen.

Die ersten Offiziere der kleinen Kreuzer hielten auf den Dampfern, wo die Truppen später an Bord kommen sollten, Einschiffungs- und Ausschiffungsübungen unter Benutzung der Boote ab. Den Landungstruppen, welche einen vorzüglichen Eindruck machten, bereiteten diese Übungen, bei denen sie von den hochbordigen Dampfern auf Jakobsleitern in voller Kriegsbemalung mit Stahlhelm in die Boote turnen mußten, viel Freude, die zu Jubel wurde, wenn plötzlich eine freundliche Seemannsstimme ertönte: „Sie auch bitte, Herr Major, sonst haßt nachher die ganze Landung an Ihnen!“ Und wenn er dann auch turnte!

Überhaupt diese von den Russen besonders gefürchtete Stoßdivision (42. J.=D.) und die ihr zugeteilten Truppen! Es war eine direkte Freude, diese Männer zu sehen und besonders das glänzende Verhältnis zwischen Offizier und Mann zu beobachten.

Mittlerweile wurden die Massengüter verladen und die Hälfte des Pferdmaterials an Bord untergebracht. So war eine Beschleunigung der Einschiffung der Formationen selbst sichergestellt.

Nebenher lief bei der Transportflotte noch eine Unmenge anderer Arbeiten. Die ihr zugeteilten Ersapioniere unter ihrem famosen, alten Oberstleutnant Sellinger und die zur 42. Infanteriedivision gehörige 3. Kompanie des 23. Pionierbataillons bereiteten Landungsbrücken und Infanterielaufstege vor, um die Truppen trocken an Land bringen zu können. Für den Betrieb der Landungsstellen an der Ost- und Westseite wurde Personal unter je einem älteren Seeoffizier bereitgestellt und vorgebildet. Befehle für Auslaufen und Marsch, für die Landung selbst, Ankerplan für die Taggabucht usw. mußten aufgestellt und den Offizieren, besonders den Komman-

danten, als geistiges Eigentum beigebracht werden. Wenn man sich überlegt, daß die Dampfer der Transportflotte zum ersten Male im Verbande fuhren, als die Fahrt nach Ösel angetreten wurde, wird man begreifen, welche Arbeit vorher und auch bei der Fahrt, besonders nachts abgeblendet durch die Minensperre, von Chef und Gruppenführern der Transportflotte aufgewendet werden mußte, um die Schifflein beisammen zu halten, wie es tatsächlich erreicht wurde. Kurzum, es war eine Unmenge von Arbeit zu leisten. Hierbei wurde Kapitän z. S. v. Schlick, namentlich von Kapitänleutnant v. Goessel, Oberstleutnant Ritter, Hauptmann Pottshoft vom Generalstabe, Kapitänleutnant d. Seew. Landsky, Kapitänleutnant d. R. Bode, Marinestabsingenieur a. D. Macke und dem vorzüglichen Schreibersmaaten Eilks, den sich der Chef von seinem Kreuzer „Straßburg“ besonders mitgebracht hatte, unterstützt.

Weitgehendes Entgegenkommen und tätige Hilfe fand die Transportflotte jederzeit beim Sonderverband und besonders bei der zweiten Aufklärungsgruppe, deren Führer, Kontreadmiral v. Reuter und sein Admiralstabsoffizier, Kapitänleutnant Stapenhorst, uns in besondere Obhut genommen hatten. Ging man dort sorgenbeschwert hin, kam man leichten Herzens wieder.

Endlich gingen die Vorarbeiten ihrem Ende zu, so daß der 11. Oktober 1917 als erster Operationstag festgesetzt werden konnte. Am 9. Oktober morgens begann die Einschiffung, welche sich schnell und ohne Störungen abwickelte. Da alle Transporter am Quai lagen, konnten die Truppen selbst über die Fallreppstrecken am Bord kommen. Die Pferde wurden mit Kasten, die hinten und vorne eine Tür hatten, mit Ladebäumen übergenommen. Beide Türen auf, standen die Kasten auf dem Quai. Das Pferd hindurchgeführt, vorn und hinten dicht! Heiß auf! Unsere Leute hatten bald eine solche Übung, daß sich die Übernahme eines Pferdes in rund einer Minute abspielte. Kanonen, Prozen, Fahrzeuge, alles verschwand im tiefen Bauch der Schiffe. Kurz nach Mittag meldeten die ersten Schiffe klar. Abends war die Einschiffung beendet. Am 10. Oktober verholten alle Schiffe in den Vorhafen und nahmen die befohlenen Ankerplätze ein. Die Gruppen lagen zusammen. Mittags trat als erste Gruppe des Sonderverbandes die Suchflottille Rosenberg mit einem Landungskorps für den Angriff gegen den Brückenkopf von Orrisar, welcher bei Pamerort an der Nordseite von Ösel gelandet werden sollte, und den im Minengebiet auszulegenden Feuerschiffen den Marsch an.

Der Morgen des 11. Oktober brach an. Der geschichtliche Augenblick des Auslaufens der ersten großen deutschen Transportflotte nahte. Der ganze Hafen voll von Schiffen, aus deren Schornsteinen Rauch quoll. Auf allen Schiffen wimmelte es von unseren wackeren Feldgrauen, die mit großem Interesse das für sie neue Bild in sich aufnahmen. Es war keine Frage, daß manchen von

ihnen die Sache oberfaul vorkam, besonders als wir ihnen wegen der Minengefahr Schwimmwesten gaben.

Gegen 6.30 Uhr begann das Auslaufen. Zuerst Kreuzer, Zerstörer, Minensuchflottillen und mehrere kleine Transporter.

Die Zerstörer und kleinen Dampfer hatten einen Vortrupp an Bord, der in Stärke von etwa 4000 Mann Infanterie, einschließlich zugeteilter Sturmtrupps, in der Nacht vor der Landung von dem Führer der II. Torpedobootsflottille, Korvettenkapitän Heinecke, je zur Hälfte überraschend auf das Ost- und Westufer der inneren Taggabucht geworfen werden sollte. Die Aufgabe des Vortrupps, die an Kühnheit nichts zu wünschen übrig ließ, war das Brechen eines feindlichen Widerstandes am Ufer durch Aufrollen nach Norden und Süden und Wegnahme der an der Ost- und Westseite des Eingangs zur Taggabucht liegenden modernen Batterien Minnast und Hundsort nach Niederkämpfung durch Großkampfschiffe. Später sollte der Vortrupp die Sicherung der Landung der Transportflotte übernehmen.

Wir benutzten diese Gelegenheit und schickten mit dem Vortrupp einen Teil unseres Landungsstellenpersonals mit Flaggen und Nummerntafeln mit, damit die Landungsstellen beim Einlaufen der Transportflotte bereits richtig bezeichnet waren.

Um 10.30 Uhr vormittags begannen wir selbst mit dem Auslaufen. Jede Gruppe geführt von einem Kreuzer der zweiten Aufklärungsgruppe. Unser unermüdlicher Chef, Korvettenkapitän v. Schlick, überwachte das Auslaufen von einem Torpedoboot aus und konnte bereits 12.25 Uhr melden, daß alle Transporter und Kreuzer den Hafen verlassen hätten. Keine Panne und das erste Lob vom Führer der zweiten Aufklärungsgruppe.

Unser Führer war wieder an Bord der „Bahia Castilla“, die zugleich Führerschiff meiner Gruppe war und im Kielwasser der „Königsberg“ als erstes Schiff der Transportflotte fuhr. Friedlich zogen wir in schönem Wetter unseren nördlichen Kurs. Einige Torpedoboote machten U=Bootsicherung. Es kamen aber, Gott sei Dank, keine U=Boote. Begreiflicherweise legten wir auch keinen Wert auf dererlei Begegnungen, da man uns eine ziemliche Portion Gelb-, Grün- und Blaufreuzmunition an Bord gepackt hatte. Und die sollte bei Explosionen so unangenehm riechen. Vor uns waren die dicken Schiffe eingeschoren, hinter uns folgten noch Troß und Lazaretttschiffe.

Der Nachtmarsch durch das Minenfeld westlich Osel verlief ohne Zwischenfall. Die Feuerschiffe, für die das U=Boot „UC 58“ die Ausgangsposition genau festgelegt hatte, waren von der Suchflottille Rosenberg, wie befohlen, ausgelegt worden.

Bis Mitternacht trat im Vormarsch keine Stockung ein. Dann hatte sich die Suchflottille Rosenberg infolge ihres großen für die Pamerortunternehmung erforderlichen Troßes, verspätet, so daß ihr

das Spitzengeschwader dicht auf kam und die Fahrt mäßigen mußte. Als schließlich eine Verzögerung von einer Stunde eingetreten war, befürchtete der Chef des Sonderverbandes, daß die rechtzeitige Ausschiffung des Vortrupps und damit das die Grundlage des Unternehmens bildende Element der Überraschung in Frage gestellt zu werden drohte. Er erteilte deshalb den Suchverbänden den Befehl, sofort für die Flotte Raum zu geben und das Suchgerät aufzunehmen. Der Rest des Weges mußte daher ohne Sicherung durch die Suchverbände zurückgelegt werden. Die Flotte ankerte dann gegen 3 Uhr vormittags am 12. Oktober vor der Taggabucht.

Die Ausschiffung von Truppen, welche das III. Geschwader überführt hatte, in den Motorruderbarkassen der Schiffe und das Sammeln der Vortrupps vollzog sich glatt. Immerhin hatte die Verspätung zur Folge, daß der Führer des Vortrupps, Korvettenkapitän Heinecke, sich entschloß, mit den Torpedoboote in die Taggabucht voranzulaufen und den kleinen Kreuzer „Blitz“ und die Dampfer mit den Motorruderbarkassen folgen zu lassen.

Um 4.20 Uhr vormittags lichtete die Flotte die Anker und nahm die Bombardementsstellungen ein.

5.30 Uhr vormittags begann die Landung des Vortrupps in der Taggabucht. Sie erfolgte vollkommen überraschend und stieß nur auf geringen Widerstand, der von den Truppen, unterstützt durch das Feuer der Torpedoboote, schnell gebrochen wurde. Gleichzeitig begann die Beschießung der Batterien Hundsort und Ninnast durch die Linienschiffe und „Moltke“. Die Werke waren schnell zum Schweigen gebracht und bereits gegen 8 Uhr vormittags in der Hand unserer Truppen.

Die vordersten Gruppen der Transportflotte standen während der Beschießung etwas nördlich der Großkampfschiffe. Wohl jedem an Bord wird dieser Morgen unvergeßlich bleiben. Es war überwältigend, zu sehen, wie das großangelegte Unternehmen genau wie ein Uhrwerk arbeitete. Nun mußten auch wir bald daran kommen. Schon längst stand das Landungskorps klar, als endlich um 6.45 Uhr vormittags der Befehl kam: „Transportflotte einlaufen.“

Also Kurs Mitte Einfahrt, Signal: „Äußerste Kraft voraus!“ Die Boote hingen klar zum Fieren in Höhe des Decks. Die Truppen traten nach der Bootsrolle an. Meine Dampfergruppe, wieder vorne, fuhr erfreulich geschlossen. Allmählich verstummte das Schießen der dicken Kanonen vor der Taggabucht, während von Pamerort noch dumpfer Donner herüberrollte. In der Taggabucht selbst ging es noch ziemlich lebhaft zu. Man hörte deutlich die Salven der Torpedoboote und sah eine Menge flieger in der Luft, auch einige Luftschiffe.

Die Gläser an den Augen sahen wir gespannt nach der Einfahrt. „Da liegt ja einer in der Einfahrt! Dem ist wohl was

passiert?“ — Bald konnten wir ausmachen, daß es der kleine Transporter „Corsica“ war, der einen Teil des Vortrupps landen sollte. Das tief im Wasser liegende Vorschiff und die Minenflagge im Copp zeigte uns, was los war. Ihre Besatzung war von Torpedoboote gelandet worden. Nach altbewährtem Rezept Kurs auf die verankerte „Corsica“ und ganz dicht an ihr vorbei. Wir hielten jetzt Mitte Bucht. Die ganze Transportflotte nahm den gleichen Weg. Alles ging klar, später wurde festgestellt, daß vor der Bucht doppelte Minenreihen gelegen hatten und wir gerade die 500 m breite Durchfahrtslücke gefaßt hatten.

Als wir in die Bucht einliefen, war auf unserer Brücke ein allgemeines Schmunzeln zu bemerken. An der ganzen Küste entlang sah man Zerstörer, die noch ab und zu schossen, drinnen in der Bucht auch bereits einige Kreuzer und die Dampfer und Boote des Vortrupps. An Land aber, da wehten flaggen. Schön bunt. Rot und grün als Begrenzung für die Hauptlandungsstellen, in der Mitte eine hohe gelbe und überall da, wo Boote mit Infanterie landen konnten, eine weiße flagge. Unsere Männer hatten tadellos gearbeitet, obwohl ihnen der feind anfangs kein besonderes Wohlwollen entgegengebracht hatte. Große Nummerntafeln, welche zeigten, wo der die zugehörige Nummer führende Dampfer seine Boote an Land schicken sollte, standen auch bereits, Landungstrossen zum Verholen der Boote an der Küste waren verlegt. Auf den beiden großen Landungsstellen Signalstationen errichtet. Also alles in schönster Ordnung.

Der Ankerplatz unseres Schiffes „Bahia Castillo“, welcher am weitesten drin lag, war von „Bliß“ bereits durch Holzkreuz mit flagge bezeichnet. Die anderen Transporter hatten nun nach dem Ankerplan im Anhalt an unseren Ankerplatz zu ankern. Grundsatz: Ohne Rücksicht auf Schiffsboden möglichst nahe ran, da jede Meile mehr Bootsfahrt Verzögerung bedeutete.

9.08 Uhr vormittags ankerten die Schiffe der vordersten Gruppe der Transportflotte in der Bucht. Alle Boote wurden zu Wasser gebracht und über Fallreep und Jakobsleitern besetzt. Eine Viertelstunde nach dem Ankern legten die ersten Schleppzüge ab, nach weiteren 20 Minuten waren bereits 800 Mann gelandet. Während unsere Pioniere an Land an beiden Ufern sofort mit dem Brückenbau aus mitgeführtem Material begannen, wurde ein Schleppzug nach dem anderen mit Truppen an Land geworfen. Minenräumboote und Kriegsschiffsboote halfen eifrig mit.

Beim Einlaufen hatte sich der feind nicht um uns gekümmert. Als der erste Schleppzug sich längsseit von unserem Schiffe formierte, sahen wir plötzlich Geschossausschläge mitten zwischen unseren Booten. Kein Schaden! Eine Stunde später war die Batterie, eine binnenlands stehende Haubitzenbatterie, von unseren Feldgrauen genommen. Dann hat uns niemand mehr gestört.

Um 10 Uhr vormittags war die Ausschiffung in vollem Gange. Bereits gegen 3 Uhr nachmittags war die Masse der Infanterie mit Fahrrädern und Maschinengewehren ausgeschifft, obgleich die letzte, langsamer fahrende Gruppe der Transportdampfer erst nachmittags in der Bucht ankerte.

Die Transportflotte, die von Beginn bis Beendigung der Landung einen ununterbrochenen Tag- und Nachtbetrieb durchhielt, der für 36 Stunden durch stürmisches Wetter sehr erschwert wurde, hatte bis zum Abend des ersten Landungstages, die gesamte Infanterie und 3 Feldbatterien, mit zusammen 530 Pferden und 100 Fahrzeugen gelandet.

Offiziere und Mannschaften schafften rastlos und mit vollster Hingebung Tag und Nacht. Außer den Schiffsbooten waren bald nach Beginn der Landung die anderen an Bord der Schiffe oder über See mitgebrachten Landungsmittel in Betrieb genommen worden. Hamburger Hafenschuten mit Ablaufbahn und einhakbarer Entladeklappe zum Entladen am Strande leisteten ebenso wie eine besondere Art Pferdeboote, kleine flachgehende hochbordige Fahrzeuge, die an Land an einer zwischen Boje und Strand befestigten Stahlleine verholt wurden, vortreffliche Dienste, solange gutes Wetter war. Die Pferdeboote, welche von der Transportflotte zugeteilten Pionier-Landungskompagnie unter Hauptmann Biedermann bedient wurden, hatten sich bei den Übergängen unserer Armee über die Donau gut bewährt. Ihre Ladefähigkeit betrug 70 Mann Infanterie feldmarschmäßig oder 8—10 Pferde oder 2 Feldgeschütze bzw. 10,5-cm-Haubitzen mit Prozen. Der Hauptvorteil dieser Boote war ihr geringer Tiefgang, der sie erheblich näher an die freie Küste herankommen ließ, als unsere kleineren Schraubenboote. Bei schlechtem Wetter hatten wir aber viel Kummer mit ihnen.

Sowie unsere Landungsbrücken fertig waren, bewährten sich am besten mitgenommene Baggerprähme und 500 t Leichter, die oben nach Anweisung unseres Führers mit Bohlen dicht gedeckt waren. Auch Flöße, welche sich die Schiffe aus flachen Schiffsbooten zusammensetzten, leisteten gute Dienste. Bei dem Tempo, welches die Landung angenommen hatte, hätten wir mit Nutzen natürlich noch viel mehr Ausschiffungsmaterial gebrauchen können. Wo sollten wir aber den Platz für die Überführung hernehmen, bzw. wie sollte man alles über See herankriegen?

Ein kleines Kunststück unserer Ausschiffungsleitung an sich war schon das Jonglieren mit unseren 25 Schraubenbooten. Hatte eines dieser Boote eben einen Schleppzug von einem Dampfer an Land geschleppt, ausgeladen und wieder zurückgebracht, so mußte es sofort einen fertigen Schleppzug vom Nachbardampfer übernehmen. Es gab eben keine Pause. Man muß überhaupt gesehen haben, mit welcher Begeisterung und welchem Eifer unsere Blaujacken über-



all dabei waren. Besondere Vorliebe hatten sie natürlich für die Pferde. Das Pferd ist ja sonst ein Tier, was nach seemännischer Ansicht dem Menschen aus Prinzip nach dem Leben trachtet. Wir haben hier gefunden, daß diese Ansicht veraltet sein muß, denn wie brav sich die Tiere bei der ungewohnten Behandlung beim Einladen, der Seefahrt, Ausladen, Bootsfahrt und Landung benahmten, war einfach erstaunlich.

Der weitere Fortgang der Landung läßt sich aus den folgenden Angaben ersehen:

Bis 14. Oktober, morgens 8 Uhr, waren gelandet: 1956 Pferde, 411 Fahrzeuge, 5 Batterien, Bäckereifolonne, 220 Sack Massengut.

Bis 15. Oktober, morgens 8 Uhr: 3640 Pferde, 846 Fahrzeuge, 24 Geschütze, 20 t Artilleriemunition, 54 t Gewehrmunition, 20 t Handgranaten, 130 t Proviant, 4600 l Benzin und Öl, 1500 Decken.

Bis 16. Oktober, morgens 8 Uhr: 4474 Pferde, 1028 Fahrzeuge, 26 Geschütze, 162 t Gewehrmunition, 20 t Artilleriemunition und 14700 Schuß für Feldgeschütze, 1300 15-cm-Geschosse, 30 t und 40 000 Stück Handgranaten, 19 200 l Benzin und Öl, sowie 390 t Massengut.

Am 17. Oktober, morgens 8 Uhr, waren alle Löscharbeiten nach Land beendet. Wir konnten mit dem Erfolg zufrieden sein.

Schon am 15. Oktober gingen die 8 großen Dampfer, welche die zweite Staffel des Landungskorps von Libau nach Arensburg bringen sollten, unter entsprechender Sicherung nach Libau in See. Als Rückladung konnten wir ihnen schon 500 gefangene Russen mitgeben.

Während die Landtruppen, unterstützt von Fliegern, sturmartig über Osel und Moon hinwegbrausten, wurden von der Marine die Inseln im Norden durch Soëlasund und Kassar=Wieß, im Süden durch Irbenstraße und Rigasund ohne Rücksicht aller Schwierigkeiten blitzartig umfaßt. Dagö fiel gleichzeitig mit. Am 18. Oktober, also nach vier Tagen, war die gewaltige Leistung vollbracht.

Die Marine hatte 130 Offiziere und Mann tot, 61 Offiziere und Mann verwundet.

Die Armee hatte 54 Offiziere und Mann tot, 141 Offiziere und Mann verwundet.

Demgegenüber stand als Beute: 20 130 Gefangene, 141 Geschütze (davon 47 schwere). Über 1500 Fahrzeuge, 2000 Pferde, viele Kraft- und Panzerwagen, Flugzeughallen, Flugzeuge und gewaltige Vorräte aller Art.

Wenn wir auf die Leistung zurückblicken, so können wir stolz darauf sein. Die gemeinsame Arbeit am Feinde von Marine und Armee ist vorbildlich für alle Zeiten.



## Der Durchbruch des Hilfskreuzers „Berlin“.

Von Kontreadmiral Pfundheller; damals Kommandant der „Berlin“.

Mit den Erprobungen unserer neusten Schlachtschiffe beschäftigt, die schnell zur Flotte sollten, erhielt ich plötzlich die Ernennung zum Kommandanten des Hilfskreuzers „Berlin“. Am 17. September 1914 traf ich und mein treuer Bursche, Obermatrose Robert Kuschel, in Bremerhaven ein, wo mich mein I. Offizier, Kapitänleutnant Schreyer, empfing. Bremerhaven mit seinen vielen internationalen Beziehungen war nun auch eigentlich nicht der Platz, um einen 18 000 t großen Lloyd-Dampfer still und heimlich in einen äußerlich harmlosen Minenkreuzer umzuwandeln. Zudem bestand der größte Teil der Besatzung aus älteren Seewehrleuten, die meistens in Bremerhaven verheiratet waren. Leider war auch der Liegeplatz des Schiffes nicht abgesperrt gewesen, so daß die stauende Bremerhavener Bevölkerung mit offenen Mäulern zusehen konnte, wie die Minengeleise eingebaut und die Minen an Bord geschafft wurden. Bereits 24 Stunden nach meiner Ankunft wurde mir gemeldet, daß in sämtlichen Barbierstuben Bremerhavens meine Unternehmung mit teils größerem, teils geringerem Sachverständnis eifrig kritisiert wurde. Ich besprach also zunächst noch in der Nacht meiner Ankunft mit meinem Minenoffizier, dem damaligen Torpederobertleutnant, jetzigen Torpederkapitän a. D. Altmann, eingehend die ganze Minenangelegenheit. Oberleutnant Altmann, ein ganz hervorragender Minenspezialist, raunte mir in meiner Kajüte zunächst leise ins Ohr, daß kein Mensch wisse, ob unsere schönen Minen auch die große Fallhöhe (über 6 m) aushalten würden. Ich sagte:

„Lieber Altmann, ich bin Ihnen wirklich dankbar, daß Sie mir dies gleich sagen. Das wäre ja eine schöne Geschichte, wenn wir glücklich durchgekommen sind und fangen an, unsere schönen schwarzen Eier zu legen, dann explodieren die Dinger wahrscheinlich gleich hinter unserem Heck. Eine solche Blamage wäre doch gar nicht auszudenken.“

Schließlich erfuhren wir nach einigem telegraphischen Hin- und Hergefrage bei irgendeinem weisen Manne, ich glaube in Friedrichs-ort, daß unsere Minen 6 m Fallhöhe noch gerade aushalten würden. Vor allem wurden Vorrichtungen zum Seefestsurren der Minen an-

gebracht. Anderenfalls wären bei schlechtem Wetter die sämtlichen 200 Mineneier durcheinander gepurzelt, und es hätte dann das schönste Minenrührei gegeben. Gleichzeitig wurde das ganze Schiff außenbords, um es möglichst unkenntlich zu machen, mit einem anderen Anstrich versehen. Das leuchtende Gelb der Schornsteine wurde tiefschwarz übermalt. Jeder Schornstein erhielt außerdem zwei rote Ringe. So sah die „Berlin“ aus wie eine stark vergrößerte Ausgabe des dänischen Postdampfers „Kristian der VIII.“. Bei allen diesen Arbeiten wurde ich in vorbildlicher Weise von dem Oberinspektor Oeding des Norddeutschen Lloyd unterstützt, der bereitwilligst uns Personal und Material zur Verfügung stellte. Noch heute bin ich Herrn Oeding dankbar, wenn ich an die vollgestopften Provianträume der „Berlin“ zurückdenke. Am 20. September konnte ich auslaufen, und zwar mit Hochwasser um die Mittagszeit. Die Marinebehörde hatte eine kleine Ehrenkompagnie am Deich aufgebaut, die uns beim Passieren zum Abschied ihre besten Wünsche für ein gutes Gelingen unserer Argonautenfahrt durch drei donnernde Hurras darbrachte. Die Bevölkerung winkte von allen Seiten des Weserufers mit Tüchern und Bettlaken. So zogen wir bei schönstem Sonnenschein weserabwärts. Artilleristisch waren wir nicht schreckenerregend. Die 10,5-cm-Geschütze, von denen ich sechs Stück an Bord hatte, waren leider von einer ziemlich veralteten Konstruktion, und standen noch dazu auf hohen Holzunterklozungen. Wir wollten also mal sehen, ob der ganze Kram beim Scharfschießen auch wirklich halten würde. Die Buggeschütze standen so exponiert, daß sie schon auf viele Meilen hin als solche erkennbar waren. Dieser Übelstand mußte unbedingt beseitigt werden. Ich hatte daher die Zeit in Bremerhaven dazu benutzt, die beiden Buggeschütze durch Holzwände ganz zu umbauen, und auch ein Holzdach über jedes Geschütz legen lassen. Diese Umbauten, die mit wenigen Handgriffen leicht zu entfernen waren, waren außen mit weißer Ölfarbe gestrichen. Die drohenden Geschütze glichen mit ihrer Umhüllung nun täuschend den bekannten Waschküßern, wie diese auf solchen Passagierdampfern gang und gäbe sind. Die Täuschung war wirklich gut gelungen. Leider wurde uns später im nördlichen Eismeer bei den schweren Stürmen, die wir dort abzureiten hatten, von den überkommenden Seen alles kurz und klein geschlagen. Immerhin hatte die Verkleidung während des Durchbruches sich glänzend bewährt. Ich ließ nun also „Klarschiff zum Gefecht“ anschlagen, um den ganzen Kriegsschiffsapparat einmal auf Herz und Nieren zu prüfen. Mein Artillerieoffizier, der brave Kapitänleutnant Wehner, hatte mir zwar schon vorher ängstlich ins Ohr geflüstert, daß er von der modernen Schießkunst, Befehlsübermittlung usw. keine Ahnung habe. Ich sagte ihm, das macht fast gar nichts, wir beide werden mit diesen alten Böllern schon fertig werden. Außerdem bin ich viele Jahre Artilleriespezialist gewesen.

Erst warfen wir nun ganz gefechtsmäßig unsere Übungsminen, und siehe da, alles klappte famos. Dann kamen die Geschütze an die Reihe. Der Artillerieoffizier betrachtete zwar etwas mißtrauisch die vielen provisorischen Kabelleitungen, die wie unendliche Regenwürmer vom Dache des Kartenhauses nach allen Seiten des Schiffes sich ringelten, aber es ging, nachdem ich die nötigen Zauberformeln erläutert hatte. Wir dampften also los:

„Ferngefecht an Steuerbord, Seitenstellung 45°, 54hundert, Schieber zwei zehn rechts usw. usw.“

Und nun ging das Böllern los! Der gute Wehner strahlte, und nach kurzer Zeit war die Scheibe ein rauchender Trümmerhaufen. Zwar, für den Ernstfall war mit unseren Geschützen nicht viel Staat zu machen, aber diese Weisheit behielt ich lieber für mich. Wir hatten nämlich keine Sprenggranaten, sondern nur alte Pulvergranaten an Bord. Außerdem fehlte uns die Nachtsvisiereinrichtung und ähnliche nützliche Dinger. Na, das war nun nicht mehr zu ändern. Die vielen Revolverkanonen, die man uns an Bord gegeben hatte, ließ ich bis auf zwei oder drei gleich verstauen, da mit diesen alten Drehbassen im Ernstfalle doch nichts anzufangen war. Nun waren wir also gefechtsbereit und klar zum Auslaufen. Durch die ganze Ausrüstung und die Kohlenzuladung war leider der Tiefgang beträchtlich erhöht worden. Das Schiff hatte jetzt einen Tiefgang von 31 Fuß gegen 26 Fuß Normaltiefgang in Friedenszeiten. Hierdurch war natürlich auch die an und für sich schon geringe Höchstgeschwindigkeit von 17 Seemeilen herabgesetzt worden. Die „Berlin“ konnte sich also sehen lassen und war auch leider sehr weit zu sehen bei ihrer Länge von 187 m und ihren gewaltigen Aufbauten. Auch in ihrer neuen Kriegsbemalung, in den Farben der Norwegisch-Dänischen-Amerikalinie war dieses Riesenschiff jedenfalls in der südlichen Nordsee eine damals ganz undenkbare und daher ohne weiteres verdächtige Erscheinung. Doch Not bricht Eisen, und wir sagten uns, Glück muß der junge Mann haben!

Am 21. September, 10 Uhr abends, erhielt ich vom Flottenchef durch Funkpruch den Befehl, um Mitternacht auszulaufen, aber nach eigenem Ermessen umzukehren, wenn das Wetter am nächsten Tage zu sichtbar sein sollte. Am 21. September war eine Sichtigkeit in der Nordsee von 20—25 Seemeilen gemeldet worden, so daß die Aussichten für einen unbemerkten Durchbruch recht geringe waren. Man hoffte jedoch, daß infolge des Temperaturunterschiedes gegen die letzten Tage bald Unsichtigkeit und Nebel eintreten würden. Diese Hoffnung erwies sich jedoch als trügerisch. — Da alle Leuchtfener natürlich gelöscht waren, hatte ich das Auslaufen und die zu steuernden Kurse vorher mit meinem Navigationsoffizier, dem damaligen Kapitänleutnant d. R. Raegener, gründlich durchgesprochen. Um Mitternacht ging ich ankerauf und dampfte die Weser abwärts in die Nordsee. Alles klappte wie am Schnürchen. Leider wurde ich

von der Jade her beim Auslaufen, obwohl ich das vorgeschriebene Erkennungssignal abgegeben hatte, von einem unserer eigenen Schiffe mit dem Scheinwerfer längere Zeit beleuchtet. Nun, dagegen war nichts zu machen. Um mein Unternehmen so geheim wie möglich zu halten, war natürlich unseren eigenen Seestreitkräften nicht bekannt, daß ich in dieser Nacht auslaufen würde. So kam es auch, daß ich kurz vor 4 Uhr morgens, als ich querab von Helgoland stand, von unseren eigenen Vorpostenbooten als feindliches Linienschiff oder Panzerkreuzer gemeldet wurde. Dies hatte zur Folge, daß unsere gesamte Flotte sofort alarmiert wurde, bis der Irrtum einwandfrei festgestellt werden konnte. Das Alarmsignal wurde von der gesamten Vorpostenlinie aufgenommen und durch bunte Leuchtfugeln weitergegeben. Als ich hinter mir dieses prächtige nächtliche Feuerwerk in der Helgoländerbucht aufleuchten sah, mußte ich lachen und dachte bei mir, das wird nun ein schönes Theater geben von der Elbe bis zur Ems. Als die Sonne aufgegangen war, mußte ich zu meiner Betrübnis feststellen, daß der Wettergott uns einen herrlichen Sommertag, wie im Juni, beschert hatte. Die Sichtigkeit war eine so große, daß man schon die Mastspitzen passierender Dampfer in weiter Ferne sehen konnte, während Schornsteine und Rumpf des betreffenden Schiffes sich noch unter dem Horizonte befanden. Bald trafen wir auch einen ziemlich regen Handelsverkehr an, der von der Westküste Dänemarks nach England hinüber ging. Da die Sichtigkeit mit steigender Sonne immer noch zunahm, blieb mir nichts übrig, als umzukehren und den Wetterumschlag, d. h. Nebel oder Sturm, abzuwarten. Die Schönwetterperiode hielt aber wider alles Erwarten recht lange an. Endlich kam ein von der Seewarte gemeldetes Nordweststürmchen auch tatsächlich, war aber leider nur von sehr kurzer Dauer. Im übrigen erschwerte er mir das Auslaufen aus den Wilhelmshavener Schleusen recht erheblich, so daß ich mit dem sehr tief gehenden und schlecht manövrierenden Schiffe um ein Haar einen großen Bagger gerammt hätte, der mitten vor der Einfahrt lag und des heftigen Sturmes wegen nicht rechtzeitig verholt werden konnte. Bei Geniusbank-Feuerschiff trat abermals eine recht erhebliche Verzögerung ein. Der Sperrkommandant verweigerte das Passieren der Minensperren, weil infolge des Sturmes Sperrmarktschiffe und Durchfahrtsbojen weggetrieben waren. All mein Zetern und Schimpfen half nichts. Der Sperrkommandant ruft mir von seinem Dampfer aus zu, das Passieren der Minensperre sei gegenwärtig ganz unmöglich, ich würde unfehlbar auf unsere eigenen Minen laufen. Es half also nichts, ich mußte ankern. Am anderen Morgen ging ich noch in der Dunkelheit anferauf und passierte in der ersten Morgendämmerung, unter Führung eines Sperrwachtschiffes, die Minensperren. Die Passage war ziemlich mühsam, da die „Berlin“ in dem flachen Wasser schlecht steuerte und alle Durchfahrtsbojen weggetrieben

waren. Als ich in die Nordsee kam, war der Sturm, ebenso schnell wie er gekommen, auch schon wieder verschwunden. Am Vormittage hatte das Barometer schon längst wieder seinen normalen Stand erreicht, und die Sonne strahlte wie im Sommer vom wolkenlosen blauen Himmel. Der Wettergott hatte uns also abermals genarrt. Außerdem mußte ich zu meiner Betrübnis feststellen, daß die gute „Berlin“ infolge der verschmutzten Kessel und Feuerungen nur noch  $14\frac{1}{2}$  Seemeilen Fahrt machte. Es war also wieder einmal nichts. Ich wurde wieder auf die Wilhelmshavener Werft geschickt und konnte dort die gesamten Kessel- und Maschinenanlagen gründlich überholen. Ich erhielt nun Befehl, den Mondwechsel abzuwarten. Sofort nach Beendigung der Instandsetzungsarbeiten verließ ich aber die Werft und ankerte am 10. Oktober auf Schilling-Reede. Dort hielten wir Schießübungen aller Art ab, egerzierten mit den Minen und probierten unsere neuesten Erfindungen. Der Minenoffizier, Oberleutnant Altmann, und sein Stab, die Obertorpeder Barthel und Kretschmer, hatten den ganzen Minenladen und das Minenpersonal inzwischen in ganz hervorragender Weise aufgezogen. Außerdem hatten wir die an Bord vorhandenen Durchfahrtsbojen äußerlich als Treibminen frisiert. Diese wollten wir bei einem etwaigen Verfolgungsgefecht über Bord setzen. Natürlich enthielten sie gar keine Ladung, aber die Täuschung war ausgezeichnet gelungen. Andere geeignete Bojen, die sich unter unserem Mineninventar befanden, hatten wir nach ausgeprobter Tauchbelastung durch aufgelötete, graugrün gestrichene Konservendosen als U-Bootsperiskope hergerichtet. Auch diese Täuschung war glänzend gelungen. Alle wichtigen Druck- und Schriftsachen sind in beschwerten Beuteln auf der Kommandobrücke im Ruderhaus verstaut, so daß sie im Notfalle schnell über Bord geworfen werden können, damit sie auf keinen Fall in die Hände des Feindes geraten. Ebenso werden geeignete verschnürte Päckchen mit Goldgeld vom Zahlmeister bereitgehalten zur Ausgabe an die Offiziere und Deckoffiziere für den Fall, daß das Schiff verlassen werden muß.

Am 16. Oktober ging ich um 8 Uhr abends anferauf und dampfte jadeabwärts. Das Barometer stand nach wie vor hoch, und wir hatten noch immer das herrlichste Sommerwetter. Die Warterei war uns allen aber jetzt unerträglich geworden. Ich muß noch oft an den Herbst 1914 zurückdenken. Was haben wir uns damals über das ewig schöne Wetter geärgert und den lieben Petrus verflucht! Am 16. Oktober hatten wir eine sehr dunkle Nacht. Ich hatte von dem Flottillenchef der Jade rechtzeitig einen Kriegslotsendampfer angefordert, der mir von großem Nutzen war. Er fuhr vor mir her und forderte durch Erkennungssignal ständig die in der Jade auf Vorposten liegenden Kriegsschiffe und Fahrzeuge zum Gegen-signal auf. Ein Küstenpanzerschiff passierte ich auf etwa 20 m

Abstand. Als ich von meiner hohen Kommandobrücke heruntersah, erschien der Küstenpanzer neben der riesigen „Berlin“ wie ein winziger Zwerg. Plötzlich erschollen aus dem Dunkel der Nacht aus nächster Nähe drei donnernde Hurras, und irgendein Kommandant rief mir die besten Wünsche für gutes Gelingen und frohe Heimkehr zu. Es war aber tatsächlich so dunkel, daß ich das betreffende Schiff überhaupt nicht gesehen habe. Nun, diese dunkle Nacht war mir sehr willkommen. Ich setzte mit Kapitänleutnant Raegener den Kurs so ab, daß wir Helgoland unbedingt sehen mußten. Auf dieser Insel waren natürlich ebenfalls sämtliche Feuer und Lichter gelöscht. Inzwischen wird mir durch Funkspruch von unseren Vorposten mitgeteilt, daß feindliche U-Boote in die Helgoländerbucht eingedrungen seien. Nun, bei der Dunkelheit sollen sie uns erst einmal finden. Das Maschinenpersonal arbeitete vorzüglich. Der leitende Ingenieur, Marineoberstabsingenieur Halbrock, hat alles bestens vorbereiten lassen. Er holt aus der Maschinenanlage heraus, was herauszuholen ist. So erreichen wir trotz des großen Tiefganges eine stündliche Geschwindigkeit von  $16\frac{1}{2}$  Seemeilen. Gegen Morgen ändere ich Kurs, um zwei Dampfern auszuweichen, denn wir wollen nicht erkannt und gemeldet werden. Bei Sonnenaufgang stellt es sich heraus, daß wir genau einen so blendenden schönen Tag erwischt haben, wie am 22. September. Aber ich sage mir, alle guten Dinge sind drei, und diesmal muß es glücken. Auf der Kommandobrücke hatte ich ein großes Stangenrelieffernrohr der Firma Carl Zeiß, Jena, aufgebaut, das uns während der ganzen Kreuzfahrt vorzügliche Dienste geleistet hat. Gegen 6.30 Uhr morgens hatten wir plötzlich backbord achteraus in etwa sechs Seemeilen Abstand einen englischen Kreuzer in Sicht, mit zwei glatten Masten und drei Schornsteinen, der nordwestlichen Kurs steuerte. Seine Geschütze hatte er aber noch nicht auf uns gerichtet. Ich dachte mir, Donner, was müssen die guten Vettern drüben aber dösen. Ich ließ natürlich Klarschiff zum Gefecht anschlagen. Offiziere und Mannschaften waren gerade beim Frühstück. Auf das Gefechtsignal hin entstand nun ein Gefribbel wie in einem Ameisenhaufen. Der I. Offizier, Kapitänleutnant Schreyer, erschien auf der Brücke und sagte zu mir, es ist doch nur zur Übung? Wahrscheinlich dachte er sich, weshalb der Alte uns auch gerade im Frühstück stören muß, ist mir nicht recht klar. Als ich aber mit dem linken Arm auf den Engländer zeigte, machte er ein anderes Gesicht und stürzte auf seine Gefechtsstation. Ich dachte nun, der Engländer würde mit allen Geschützen seiner Steuerbordseite sofort Schnellfeuer auf die gute „Berlin“ eröffnen. Dann wären wir schnell gen Himmel geflogen. Unsere Minen waren nämlich nicht schußsicher und standen in dem Minendeck mindestens zehn Meter oberhalb der Wasserlinie. Ein einziger Granatsplitter, der nur eine Mine traf, hätte genügt, um sämtliche 200 Minen zur Deto=

nation zu bringen. Die Ablaufbühnen auszubringen hätte gar keinen Zweck gehabt. Ich mußte den harmlosen dänischen Passagierdampfer weiter markieren. Glücklicherweise döste der Engländer weiter. Ich hatte auch nicht gleich auf einmal Kurs geändert, sondern nur ganz allmählich und immer nur ein bißchen jedesmal. Schließlich hatten wir dem Engländer das Heck zugekehrt. Da der feindliche Kreuzer seinen Kurs durchhielt, kamen wir nun schnell auseinander. Nach einer kleinen Stunde sind nur noch seine Mastspitzen und Rauchwolken zu sehen, so daß ich wieder auf meinen alten Kurs gehen konnte. Vor mir steuerten mehrere kleinere Handelsdampfer, die aber durch die Refraktion der Sonnenstrahlen in ihren Abmessungen gewaltig verzerrt und vergrößert erschienen. Erst beim Näherkommen merkte ich, daß diese Dampfer ganz kleine Dinger waren. Der Engländer hatte diese Dampfer natürlich auch gesehen. Somit ist die Refraktion, auf See bei schönem Wetter am frühen Morgen eine typische Erscheinung, vielleicht unsere Rettung gewesen. Gegen Mittag bekommen wir einen Zerstörer in Sicht, ich kann aber noch rechtzeitig ausweichen. Das Ausweichmanöver hatte auch Erfolg. Es ist so sichtig, daß Rauchwolken und Mastspitzen über dem Horizonte erkannt werden, bevor die Schornsteine des betreffenden Schiffes herauskommen. Die Wettereintragung vom 17. Oktober in meinem Tagebuch lautet:

„Barometerstand 770, ganz schwache südliche Winde, kein Seegang, überaus sichtig und klar; sehr schönes Wetter, sehr gute Beleuchtung.“

Begreiflicherweise ist unter solchen Umständen die Spannung und Erwartung bei uns allen eine ungeheure. Die ganze Besatzung ist auf den Beinen und beobachtet den Horizont, auch die Freiwache, die lieber schlafen sollte. Aber ich kann es den Leuten nicht verübeln und freue mich der allgemeinen Anteilnahme. Rauchwolken, Schiffe — Dampfer und Segler mehren sich. Der Verkehr wird ein unerwünscht lebhafter gegen Mittag, als wir die Hauptschiffahrtsstraße nach dem Skagerrak passieren. Noch einige Male beobachte ich die verdächtigen typischen Rauchwolken von Wasserrohrkesseln der englischen Kriegsschiffe, kann aber jedesmal noch rechtzeitig entsprechend ausweichen.

Das Wetter wird immer schöner, der Wind schläft beinahe ein und die Spannung wächst. Aber das Ausguckpersonal der Kriegswache arbeitet vorzüglich. Im letzten Augenblicke hatte ich noch in Wilhelmshaven auf der Werft ein Verkehrstelephon zwischen dem oberen Vormars und der Kommandobrücke legen lassen. Diese Einrichtung hat sich während der ganzen Kreuzfahrt vorzüglich bewährt. Auch das Funkenpersonal arbeitete vorzüglich. Ich hatte strenge Anweisung gegeben, daß wir selber niemals funken dürften, sondern nur hören. Die beiden Funkenmaate hatten im Abhören eine sehr gute Übung, weil sie im Frieden als Funken Telegraphisten der großen



Schnelldampfer zwischen Europa und Amerika gefahren waren. Aus den vielen Funkenmeldungen kann ich schließen, daß an der Südwestküste Norwegens sehr starke englische Streitkräfte stehen, weniger starke in der Nähe von Bergen. Der Handelsverkehr von und nach dem Skagerrak wird immer lebhafter. Ich muß daher dauernd Ausweichmanöver machen, um möglichst unbemerkt durchzukommen. Gegen 5.30 Uhr nachmittags stehe ich in der ersten vermuteten feindlichen Blockadelinie Peterhead=Stavanger. Wir sehen aber nichts vom Feinde und haben ein Mordsglück. Der brave Weddigen hatte mit seinem „U 9“ uns gut vorgearbeitet. Wie aus der jetzt erschienenen amtlichen Darlegung des Seekrieges zu ersehen ist, hatten die Engländer diese Blockadelinie gerade vierundzwanzig Stunden vor meinem Durchbruch zurückgenommen. So sehr war ihnen der Schreck über Weddigans mutige Tat in die Glieder gefahren. Dafür hatten aber die Engländer am 17. Oktober, gerade als ich mitten in der Nordsee stand, eine neue Vorpostenlinie, eben nördlich der Shetlandinseln, quer durch die Nordsee bis zur norwegischen Küste hin ausgelegt. Diese Blockadelinie bestand aus dem dritten und zehnten Kreuzergeschwader und mehreren großen Hilfskreuzern. Gegen Mittag wurden wir von einem unserer eigenen U-Boote, „U 17“, Kommandant Kapitänleutnant Feldkirchner, entdeckt und aufs Korn genommen, was ich natürlich von meinem alten Freunde Feldkirchner erst später erfahren habe. Die amtliche Darstellung des Seekrieges sagt über diesen Vorfall folgendes:

„U 17“ hatte nach schweren Kompaßversagern bereits am 16. Oktober den beabsichtigten Vormarsch nach der Westseite der Orkneyinseln aufgeben müssen und mit südöstlichem Kurs die jütische Küste angesteuert. Etwa 100 Seemeilen nördlich der Doggerbank sah sich der Kommandant am 17. Oktober veranlaßt, vor einer verdächtigen Rauchwolke zu tauchen, lief unter Wasser auf sie zu und sichtete, etwa 100 Seemeilen nördlich der Doggerbank, einen auf 7000 bis 8000 Tonnen geschätzten Dampfer, dessen Schornsteine je zwei rote Ringe als Reedereizeichen trugen. Er passierte nur 3000 Meter vor dem Bug. Es war der deutsche Hilfskreuzer ‚Berlin‘, von dessen Vorstoß nach Norden der Kommandant noch nichts wußte. Zum Glück verriet jedoch nichts den Dampfer als Hilfskreuzer, sonst hätte er dort, für einen englischen gehalten, leicht durch den Torpedo eines deutschen U-Bootes ein vorzeitiges Ende finden können. —“

Nach Sonnenuntergang hatten wir glücklicherweise wiederum eine pechschwarze Nacht, so daß der Durchbruch mit dem vorzüglich abgeblendeten Schiffe gelingen wird, wenn wir nicht gerade einem feindlichen Kreuzer vor den Bug laufen. Als ich diese fröhliche Überlegung anstellte, kam plötzlich recht voraus mit Gegenkurs ein großer Dampfer mit zwei Topplichtern in Sicht, dem ich aber noch

schnell ausweichen konnte. Dann halte ich Kurs durch und habe am 18. Oktober, 8 Uhr morgens, auch glücklich die vorstehend erwähnte neue englische Blockade passiert. Vorher hatte der englische f. T.-Verkehr schon in ungeheuerlicher Weise zugenommen. Ich folge wieder der amtlichen Darstellung des Seekrieges:

„Mit Einbruch der Dunkelheit wurde der englische f. T.-Verkehr ringsum wieder rege und verstärkte sich während der Nacht bald zu großer Lebhaftigkeit, mitunter in unheimlicher Nähe des Blockadebrechers. Um 5 Uhr vormittags stand der Hilfskreuzer mitten in der nördlichen Blockadelinie. Nach den f. T.-Beobachtungen kennzeichnete sie sich deutlich als solche. Zunächst den Shetlandinseln schien der Hilfskreuzer ‚Allsation‘ zu stehen, an den sich nach Osten zu zahlreiche Kriegsschiffe angeschlossen, zwischen denen die ‚Berlin‘ ungesehen durchgestoßen sein mußte. Am 18. Oktober aber befand sich bei Hellwerden kein einziges feindliches Schiff in Sicht, der erste Durchbruch eines deutschen Hilfskreuzers war gelungen, noch mancher sollte ihm folgen und die geringe Wirksamkeit der englischen Bewachungslinien entschlossenen Blockadebrechern gegenüber beweisen. Mit schwarzgemalten Schornsteinen, jetzt einen englischen Hilfskreuzer der ‚Anchor-Line‘ darstellend, hielt die ‚Berlin‘ nunmehr Kurs auf Island.“

Die Malerei an den Schornsteinen erfolgte unter meiner persönlichen Oberleitung, da alles sehr schnell gehen mußte. Damals ahnte ich freilich noch nicht, daß ich nach dem Kriege mich ausschließlich mit Schiffsfarben und Lacken beschäftigen und als Direktor einer großen Farben- und Lackfabrik angehören würde. Damals dachte ich nur an den baldigen Sieg unserer Wehrmacht zu Lande und zu Wasser und war der festen Überzeugung, daß der Krieg um Weihnachten herum zu Ende sein würde. Heute, wo ich hier in Hamburg am Zeughausmarkt in meinem Privatkontor sitze und diese Zeilen niederschreibe, kann ich nur mit Wehmut an die damaligen schönen Zeiten zurückdenken. —

Am 18. Oktober hatten wir tagsüber diesiges Wetter. Die Sonne kam überhaupt nicht zum Vorschein, so daß die astronomische Bestimmung unseres Schiffsortes unmöglich war. Das gegißte Besteck war aber sehr unsicher, da ich am Tage vorher in der Nordsee dauernd Ausweichmanöver vornehmen mußte. Nachdem der 64. Breitengrad passiert war, ließ ich rechtweisend Nord steuern. In der Nacht vom 18. auf den 19. Oktober wurde es sternklar, so daß der Navigationsoffizier einige Standlinien ausrechnen konnte. Das nunmehr astronomisch festgelegte Besteck ergab, daß wir um rund 45 Seemeilen nach Nordwesten versetzt waren. Zwischen Island und den färöer änderte ich Kurs und steuerte mitten in den Atlantischen Ozean hinein. Ich wollte ganz von Westen kommen und so die lieben Engländer überraschen. Am 20. Oktober bekamen wir einen tüchtigen Sturm aus Süden. Sturm, Regenschauer und

unsichtiges Wetter begünstigten bis zum 21. Oktober den Vormarsch. Ich konnte daher endlich einmal die Brücke verlassen und mit Oberleutnant Altmann unsere lieben Minen persönlich abrevidieren. Es war rührend zu beobachten, wie unser Minenpersonal mit größter Liebe und Sorgfalt die Minen hegte und pflegte. Die Minenheizer und Minenmatrosen hatten sogar den Pegasus bestiegen und jede einzelne Mine mit einem launigen Verse bedacht. Damit die Aufschriften auch später im Seewasser hielten, waren sie mit einem seewasserbeständigen Patentweiß ausgeführt. Vielleicht heben die Engländer in ihrem Museum sich eine solche Berlinmine zum Andenken auf, die den Spruch trägt:

In die Luft zu fliegen, welch' Vergnügen,  
Wir gönnen es Dir, Nation der Lügen.

Am 21. Oktober flaute der Wind ab und es klarte bald auf. Der feindliche Funkverkehr setzte wieder ein. In der Nacht begleitete ich einige Zeit den von Kanada kommenden Passagierdampfer „Manitoba“, aus dessen Funkprüchen ich entnahm, daß er nach Liverpool wolle. Leider konnte ich ihn nicht wegnehmen, da er durch sein funkentelegraphisches Hilfegekrei die ganze irische und schottische Küste alarmiert hätte. Um 1 Uhr nachmittags stand ich etwa auf dem Breitengrad von Tory Island und nahm nun Kurs auf die irische Küste, von der ich jetzt noch etwa 300 Seemeilen entfernt war. Je mehr ich mich am 22. Oktober der Küste näherte, um so lebhafter wurde der englische f. T.-Verkehr. Es mußten sehr starke englische Seestreitkräfte an der irischen und schottischen Küste kreuzen. Ein Teil derselben nordwestlich der Hebriden schien seinen Standort nur wenig zu verändern. Sehr starke feindliche Streitkräfte mußten vor dem Nordkanal kreuzen. Wie durch die jetzt veröffentlichte amtliche deutsche und englische Darstellung des Seekrieges festgestellt ist, war es die gleiche Zeit, zu der in der Tat das erste englische Schlachtkreuzergeschwader von Loch-na-Keal nach Norden in See ging, während das erste und vierte Schlachtkreuzergeschwader, von Norden kommend, nach Lough Swilly einlief.

Da war ich also in einen schönen Wurstkessel geraten! Nun hieß es mit größter Beschleunigung handeln, um nicht im letzten Augenblicke noch von den Engländern geklappt zu werden. Der feindliche f. T.-Verkehr wurde am 22. nachmittags so intensiv, daß die ganze Funkenbude bullerte. Wiederholt mußte ich Ausweichemanöver machen und Haken schlagen, um nicht dem Feinde geradeswegs in den offenen Rachen zu laufen. Es war eine äußerst kritische und spannende Situation. Aus diesem Grunde konnte ich auch nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, mittags an dem Frühstück in der Offiziersmesse teilnehmen und das Hoch auf Ihre Majestät, die Kaiserin, ausbringen.

Gerade als aus dem großen Speisesaal durch den Lichtschacht die vom I. Offizier ausgebrachten drei Hurras zu mir auf die Kom-

mandobrücke dröhnten und die Gläser klirrten, faßte ich den Entschluß, jetzt mit äußerster Kraft auf die irische Küste vorzustößen. Durch das Abhören der feindlichen f. T.-Stationen hatte ich festgestellt, daß die zum Ausweichen bisher von mir gesteuerten Kurse die richtigen waren, daß ich mich aber andererseits in größter Nähe des englischen Sicherungsgürtels befinden mußte. Unangenehm war, daß wir seit zwei Tagen kein astronomisches Besteck hatten. Während des Vorstoßes fingen wir von einer großen englischen Landstation einen Funkpruch auf, der besagte, daß an der schottischen und irischen Küste alle Leuchtfeuer gelöscht wären. Dies machte mich natürlich stutzig, und ich sagte zu mir, na, das fehlte gerade noch! Die Navigierung machte naturgemäß unter diesen Umständen sehr große Schwierigkeiten, aber es hieß jetzt: durchhalten! Ich war mir wohl bewußt, daß ich unter Umständen das ganze Schiff riskierte. So etwas muß aber im Kriege mit in den Kauf genommen werden. Um 8 Uhr abends gab ich den Befehl, sämtliche 200 Minen langsam zu machen und die Ablaufbühnen auszubringen. Gleichzeitig ließ ich „Marschiff zum Gefecht“ anschlagen und gab dem Artillerieoffizier Befehl, in etwa auf uns leuchtende Scheinwerfer sofort hineinfuern zu lassen, und zwar natürlich Schnellfeuer. Leider behinderten die langen Ablaufbühnen sehr das Loten. Die Lage wurde nunmehr eine recht kritische. Das Wetter war an sich für das Minenlegen günstig. Wir hatten nur ganz schwache westliche Winde, glattes Wasser, keinen Seegang, keine Dünung, bedeckten Himmel und pechrabenschwarze Nacht, dazu ein herrliches Meerleuchten. Das Maschinenpersonal arbeitete vorzüglich und der Marineoberstabsingenieur Halbrock brachte es fertig, daß die gute „Berlin“ für die Zeit dieses Vorstoßes eine stündliche Geschwindigkeit von 17 Seemeilen erreichte. Andererseits war es unmöglich, bei der dunklen Nacht und dem dunstigen Horizont das hohe Land der irischen Küste auszumachen. Den geloteten Tiefen nach mußte ich aber dicht unter Land stehen. Plötzlich, um 11.20 Uhr nachts, kam an Steuerbord das Feuer von Aran in Sicht, das schnell auswanderte. Die Kennung des Feuers stimmte auch nicht ganz. Sie konnte ja auch vom Feinde absichtlich etwas verändert sein. Gleichzeitig fingen wir von der „Manitoba“ einen Funkpruch auf, daß sie erst 24 Stunden später in Liverpool eintreffen werde. Um 11.25 Uhr mußte ich, um nicht auf die Klippen zu rennen, schleunigst Kurs ändern, da wir nur etwas über 30 Faden loteten. Gegen Mitternacht mußte ich ganz dicht bei Corys-Insel stehen, aber das Feuer brannte nicht. Auch das Feuer von Fanad-Point war gelöscht. Aus den weiteren Lotungen ersah ich, daß ich eben nördlich von Corys-Insel stehen mußte. Eine Einfahrt in den Nordkanal während der Dunkelheit bei gelöschten Feuern war nicht möglich. Ich sagte mir aber, daß das vom Feinde ganz unbemerkte Werfen der Minen der größte

Erfolg sein würde. Der Feind kann dann nicht wissen, wer die Minen gelegt hat, ob es viele oder wenige waren, und wo und wie sie gelegt sind. Der Engländer wird also beim ersten Auslaufen eines Schiffes zunächst gar nicht an Minen glauben, sondern an das erfolgreiche Auftreten deutscher U-Boote in den irischen Gewässern. Dringt dann allmählich die Gewißheit durch, daß deutsche Minen an der Nordküste von Irland gelegt sind, so wird die Bestürzung eine sehr große und ganz allgemeine, besonders auch in den Handels- und Schiffahrtskreisen sein.

Auf Grund dieser Überlegungen warf ich nun meine 200 Minen nördlich von Tory-Insel in der Hauptzufahrtsstraße zum Nordkanal, und zwar schräg zu dem Hauptanmarschkurse der englischen Flotte. Da die Minen kurz nach Hochwasser geworfen wurden, hatte ich eine Tiefe von 4 m einstellen lassen. Keine einzige Mine wurde ohne Entschärfer geworfen, um der Völkerrechtsbestimmung zu genügen, daß sie beim etwaigen Losreißen vom Ankertau unscharf würden. Die Gesamtlänge der Minensperre betrug 18½ km. Um dem Feinde das Auffinden und Wegräumen der Sperre zu erschweren, legte ich die Minen in einen Winkel, und zwar einen Schenkel in der Richtung Ost zu Nord, den zweiten in der Richtung Nordost zu Ost. Das ganze Minenlegen machte der Besatzung ein unendliches Vergnügen. Es klappte auch alles ganz hervorragend. Jede Mine fiel auf die Sekunde und auf den Meter genau. Es war für mich eine helle Freude und eine große Genugtuung, von der hohen Kommandobrücke aus die eifrige Arbeit meiner braven Leute beobachten zu können! Bei dem starken Meerleuchten arbeiteten beide Schrauben wie in einem grünlich-silbern brodelnden Gischt. Das Kielwasser des Schiffes markierte sich als lange phosphoreszierende Schlange. Jedesmal, wenn eine Mine von den hohen Ablaufbühnen ins Wasser plumpste, gab es ein herrliches Feuerwerk infolge des in dieser Nacht besonders intensiven Meerleuchtens. Es war ein prächtiger Anblick! Um 1.10 Uhr nachts war die Arbeit getan. Mit den besten Segenswünschen hatten wir unsere 200 Kinder dem alten Neptun anvertraut. Möchten sie bald eine fröhliche Auserstehung feiern! Um 1.20 Uhr nachts drehte ich auf 303 Grad rechtweisend zum Auslaufen. Nur dieser Kurs bot nach allen meinen Wahrnehmungen nach Beendigung des Minenlegens die Möglichkeit, unbemerkt durch die feindliche Bewachungslinie hindurchzukommen und den freien Ozean zu gewinnen. Trotzdem wäre ich aber noch um ein Haar mit einem feindlichen Bewachungsfahrzeug zusammengerauscht, wenn ich dieses nicht rechtzeitig entdeckt hätte und scharf ausgewichen wäre. Das Abhören des feindlichen f.T.-Verkehrs bewies mir wiederum die Annäherung an die feindliche äußere Bewachungslinie, und den Durchbruch durch diese Linie. Mit Beginn der Dämmerung, gegen 5.20 Uhr morgens, am 23. Oktober, kam uns der Himmel mit

einigen leichten Regenschauern zur Hilfe, die nach rückwärts wie mit einem großen grauen Mantel den Horizont abschlossen. Alle feindlichen F. C.-Stationen wurden wie am Tage zuvor gehört; die Zeichen wurden aber auf meinem jetzigen Kurse ständig schwächer. Ich schlug dann noch einen Hafen, um von den Fischern auf der Rockallbank nicht gesehen zu werden. Dieser weit draußen im Atlantischen Ozean liegende merkwürdige Fels ist noch wenig erforscht. Von ihm gehen aber sehr starke magnetische Einflüsse aus, die jeden Kompass verrückt machen. Deshalb wäre dieser Felsen einige Zeit später einem anderen deutschen Hilfsschiffe, das auch nach Irland wollte, um ein Haar zum Verhängnis geworden. Um 9 Uhr morgens konnte ich endlich wieder einmal in meine Kajüte gehen und mich der liebevollen Pflege meines guten Robert Kuschel und meines braven Stewards anvertrauen. Seit acht Tagen war ich nicht aus den Kleidern und auch kaum von der Brücke gekommen. Jetzt, nachdem die Spannung vorbei war und Ruhe einsetzte, spürte ich natürlich die Überanstrengung. Ich nahm zunächst ein Bad, frühstückte dann lange und ausgiebig und legte mich ins Bett. Kapitänleutnant Raegener führte die „Berlin“ auf dem von mir angegebenen Kurse dahin, wo uns keiner finden würde, nämlich zu den Eisbergen der grönländischen Küste. Dort mußten wir einen Kessel nach dem anderen ausmachen und dann gründlichst in Ordnung bringen, denn sie waren jetzt derart überlastet und verschmutzt, daß ernsthaft etwas geschehen mußte, um die Kriegsbereitschaft der guten „Berlin“ so schnell wie möglich wieder herzustellen. Bald kamen auch die Eisberge, und zwar mehr als uns lieb waren. Wir freuten uns über die riesigen Wal-fische und das muntere Spiel der Narwale, die diese unwirtliche Gegend bevölkern, und nachts staunten wir über die märchenhafte Farbenpracht der flammenden Nordlichter. — — —

Über den Erfolg meiner Fahrt möchte ich mich nicht selbst äußern und lasse daher die amtliche Darstellung des deutschen Marinearchivs: Der Krieg zur See 1914—1918, der Krieg in der Nordsee, 2. Band folgen:

„Während die „Berlin“ ihre Minen warf, hatte der größere Teil der britischen Flotte unter Admiral Jellicoe nur 30 Seemeilen von ihr entfernt in Lough Swilly zu Anker gelegen, und erst am 26. Oktober gerieten die britischen Schlachtgeschwader wieder in Bewegung. Admiral Jellicoe beabsichtigte, wegen der schwierigen Lage in Flandern, die Flotte für alle Fälle wieder in der Nordsee zusammenzuziehen.

Am 27. Oktober erreichte das Geschwader um 6 Uhr vormittags den Treffpunkt, vier Stunden später befand es sich etwa 20 Seemeilen nördlich von diesem bei Torys-Inseln in Kiellinie, als sich auf dem Großkampfschiffe „Audacious“, dem dritten der Linie, mitten in einer Schwenkung eine heftige Explosion an der Backbord-

seite ereignete. Das Schiff kam sofort zum Stehen. In der heftigen See sackte „Audacious“ schnell über das Heck weg, aber plötzlich kam diese Bewegung zum Stillstand. Langsam begann sich das Schiff unter eigenem Dampf fortzubewegen. Von Lough Swilly eilten Zerstörer der Flotte und alle anderen erreichbaren Schiffe herbei, aber nichts konnte weiter zur Unterstützung desselben geschehen, bis vier Stunden nach dem Unfall der White-Stardampfer „Olympic“, auf das Notsignal hin eintreffend, das Schiff in Schlepp zu nehmen versuchte. Mit einem U-Boot wurde jetzt nicht mehr gerechnet, da weitere Angriffsversuche ausgeblieben waren. Auch wurde nunmehr bekannt, daß schon am vorhergehenden Vormittag der Postdampfer „Manchester Commerce“ auf eine Mine gestoßen wäre, und zwar genau an der gleichen Stelle. Infolge des unvollkommenen Küstennachrichtenwesens in einem Gebiet, in welchem man kaum mit feindlicher Gegenwirkung gerechnet hatte, traf diese Nachricht erst bei der Flotte ein, als es zu spät war. Damit ergab sich aber infolge der Ungewißheit über die Ausdehnung des Minenfeldes eine neue Erschwerung des Rettungswerkes. Dennoch näherte sich die „Olympic“, geführt von der „Liverpool“, dem schwer getroffenen Schlachtschiff. Das Heck war bereits stark weggesackt, das Schiff bei der schweren See nicht mehr manövrierfähig. Das Schleppmanöver mißlang, die Schlepptrosse brach, und auch ein zweiter Versuch des Marinekohlendampfers „Thornhill“ sowie andere endigten mit dem gleichen Ergebnis. Immerhin machte das Schiff noch Fahrt, so daß selbst sieben Stunden nach dem Unfall die Hoffnung noch nicht aufgegeben war, es einzubringen. Von der Flottenleitung wurde bereits ein Beamter der Konstruktionsabteilung telegraphisch herbeigerufen, um die vorläufige Dichtung des Lecks in Lough Swilly einzuleiten. Gleichzeitig wurde darauf hingewirkt, daß mit allen Mitteln eine Veröffentlichung des Unfalles verhindert werde. Da im übrigen nun mit Sicherheit angenommen werden konnte, daß kein feindliches U-Boot in der Nähe sei, wurde das Linienschiff „Ermouth“ beauftragt, nochmals einen Schleppversuch zu machen. Als es eintraf, war jedoch alle Hoffnung endgültig aufgegeben. Das Heck der „Audacious“ war tief unter Wasser, die Besatzung bereits vollzählig auf die „Olympic“ übergeführt. 15 Seemeilen von der Unfallstelle und nicht viel weiter vom rettenden Hafen kam nach zwölfstündigem harten Kampf das Ende. Infolge der veränderten Trimmelage war bei der schweren See anscheinend scharfe Munition ins Rollen gekommen, denn um 10 Uhr nachmittags ereignete sich plötzlich eine sehr heftige Explosion, der unmittelbar darauf der Untergang folgte.

So verlor Admiral Jellicoe, nachdem er, kühn in den gefährlichsten Gewässern kreuzend, und trotz aller deutschen Versuche, ihm Abbruch zu tun, seine Großkampfschiffe die drei ersten kritischen Monate des Krieges vor Schaden bewahrt hatte, jetzt eines seiner

schönsten Schiffe durch einen reinen Unglücksfall. Was immer die Absicht des Feindes beim Auslegen des Minenfeldes von Torys Island gewesen sein mag, es ist kaum anzunehmen, daß er von der Anwesenheit der „Großen Flotte“ in diesen Gewässern früh genug erfahren hatte, um entsprechend zu handeln. Als sich die Flotte am sichersten fühlte, traf sie der schwerste Verlust.“

Mit diesen Worten beklagt Sir Julian Corbett, der Historiker der britischen Admiralität, den Verlust des ersten englischen Großkampfschiffes im Kriege, um mit der echt englischen Feststellung zu schließen, daß die Deutschen den Erfolg noch weniger verdienen, als Admiral Jellicoe sein Unglück.

Hierauf erwidert die deutsche Geschichtsschreibung, daß jede tapfere Tat ihres Lohnes wert ist. Aus den Eintragungen im Kriegstagebuch des deutschen Kommandanten geht unzweifelhaft hervor, daß er mit einer starken Bewachung des irischen Nordkanals ausdrücklich gerechnet und Schiff und Besatzung mit der vollen Überzeugung eingesetzt hatte, von dieser Fahrt nicht mehr zurückzukehren. Wenn es auf der anderen Seite der englische Höchstkommandierende unterlassen hat, die unmittelbare Umgebung seines Hauptstützpunktes durch Patrouillen zu sichern und den Nachrichtendienst entsprechend zu organisieren, so liegt darin dieselbe Unterschätzung des deutschen Gegners, die der englische Geschichtsschreiber in diesem Falle teilen möchte. — — —

Ich selbst habe bisher nicht feststellen können, wie viele Schiffe auf die „Berlin“-Sperre gelaufen sind. Mein alter Freund Raegener, der bald nach unserer Unternehmung auf den belgischen Kriegsschauplatz kam und zum Korvettenkapitän d. R. befördert wurde, hat diese Angelegenheit damals weiter verfolgt und schätzt die Zahl der aufgelaufenen Schiffe auf 26. Außer der „Audacious“ sollen noch zwei englische Kriegsschiffe durch diese Minen schwer havariert sein. Die englische Presse mußte während des Krieges über diese Vorfälle absolutes Stillschweigen bewahren und hat dies auch getan. —

Aufschrift einer „Berlin“-Mine.  
 Wir glauben nicht an ew'gen Frieden,  
 Wir glauben an die eigene Kraft.  
 Drum haben wir in diesem Frieden,  
 Uns eine eig'ne Wehr geschafft.  
 So nimm „Berlin“ nun diese Minen,  
 Und leg' sie aus gewissenhaft;  
 Und denke, daß nur Mut und Treue,  
 Dem deutschen Volk den Sieg verschafft.





## Mit „V 99“ und „V 100“ im Rigaischen Busen.

Von Korvettenkapitän August Clausen, damals Kommandant von „V 99“.

Es war am 16. August, an einem stillen, warmen Sommertage. Wir, „V 99“ und „V 100“, ankerten gegen 7 Uhr nachmittags bei Lyserort unter Land am Südeingang der Rigaer Bucht, zusammen mit den übrigen leichten Streitkräften, die den Befehl hatten, in den Rigaer Meerbusen vorzubrechen, sobald eine Lücke in den Minenfeldern geschaffen war. Die Minensuchdivisionen arbeiteten seit frühem Morgen eifrig an ihrem gefährlichen Werk, und hatten ein gut Stück geschafft, aber um durch das schier unglaubliche Gewirr von Minensperren, mit denen die Russen den Eingang zum Meerbusen verseucht hatten, durchzukommen, dazu gehörte mehr als ein Tag. Wir hatten also eine Nacht zu Anker vor uns; da wir bereits die vorhergehende Nacht in feindlichen Gewässern und in Fahrt zugebracht hatten, konnte uns die Erholung erwünscht sein. Auch im Hinblick auf die kommenden anstrengenden Tage und Nächte im Rigaer Meerbusen war diese Unterbrechung zu Anker nicht unangenehm.

Von unserem Ankerplatz aus sah man in der ferne die verschwommenen Umrisse der zahllosen Minensuchboote, die durch Einiensschiffe gegen Störungen von russischer Seite gedeckt ihre Arbeit verrichten. Ab und zu gab eine riesige Sprengwolke Kunde davon, daß wieder eine Mine entfernt war. Dann und wann hörte man den Donner der schweren Geschütze, wenn dem allzufrechen Vordringen der russischen Zerstörer und Kanonenboote und des Einiensschiffs „Slawa“ ein Riegel vorgeschoben werden mußte. Hierbei hat „Slawa“ später einen tüchtigen Treffer bekommen, der ihm das Wiedererscheinen für die nächste Zeit verleidete.

Da — kurz nach 6 Uhr — blitzt der Scheinwerfer der Oberleitung auf. Das Signal ist für „V 99“ und „V 100“ bestimmt, wenn auch noch nicht an uns gerichtet. Mit gespannter Aufmerksamkeit werden die einzelnen Worte vom Signalpersonal auf der Brücke abgenommen, und wie ein Lauffeuer — schneller als je ein Befehl übermittelt ist — verbreitet sich im ganzen Boot: „V 99“ und „V 100“ haben Befehl, noch heute in den Rigaer Meerbusen einzudringen. Strahlende Blicke überall. Größere Freude konnte uns die Oberleitung nicht machen. Wir beiden, neuen, schnellen und gut armierten Boote, wir sollten die ersten von allen Streit-

kräften sein, die in den Meerbusen hineinbrechen durften und dort den Feind suchen und schlagen, wo wir ihn trafen. Wohl noch nie ist ein Befehl mit größerer Freude und größerem Stolz aufgenommen, als auf unseren beiden Booten und noch nie so schnell Anker gelichtet, wie heute auf „V 99“. Jetzt darf keine Sekunde verloren gehen. Der Anker ist kaum aus dem Wasser, gehen auch die Maschinen an, und gerade wollen wir unseren Kurs an der Küste entlang aufnehmen, da — wie ärgerlich! — wir müssen noch einmal längsseit von einem Kreuzer gehen, und dabei wird uns nichts weiter mitgeteilt, als der Befehl der Oberleitung, den nun schon alle zehnmal auswendig wissen. Doch gibt er uns noch seine Glückwünsche mit für unsere gefährvolle, darum aber auch schöne beidenswerte Reise. Nun sind wir endlich und endgültig entlassen, die Stunden, die vor uns liegen, gehören uns ganz allein.

Sunächst gilt es, einen Weg zu wählen, auf dem man möglichst nicht auf Minen trifft. Mit Sicherheit sie vermeiden, ist bei den ungeheuren Mengen von Minen, mit denen hier gearbeitet wird, so gut wie ausgeschlossen. Nahe an der Küste ist es jedenfalls am sichersten, also wird dieser Weg gewählt. Hohe Fahrt können wir auf dem flachen Wasser natürlich nicht laufen, dieser Nachteil muß in Kauf genommen werden. Einige verdächtige kleine Bojen werden an Backbord, auch an Steuerbord gesichtet. Minen sind es nicht, kümmern wir uns also weiter nicht darum, wir haben keine Zeit, uns aufzuhalten. Eine Stunde fahren wir bereits Nordost, genau vor uns zeigen sich am Horizont einige Rauchwolken, das erste sichtbare Zeichen vom Feinde — vielleicht erleben wir heute abend noch etwas. — „Ein schwarzer schwimmender Gegenstand Steuerbord voraus!“ Der Ausguck meldet es. Durchs Glas ist voraus nach Land zu deutlich der Kopf einer Mine mit ihren widerlichen Hörnern zu erkennen. Also dicht vor einer Sperre stehen wir! Ein Glück, daß die Mine schlecht gelegt ist und aus dem Wasser hervorragt, sonst wären wir harmlos in diese Sperre hineingefahren. Die Mine wird an Backbord angesteuert, kaum liegt das Ruder wieder mittschiffs, als zwei weitere Minen, ebenfalls an Steuerbord, also noch weiter an Land zu, gesichtet wurden. Diese Kerle von Russen haben eine Sperre bis ganz nahe an Land gelegt, um auch flach gehende Fahrzeuge zu verhindern, in den Meerbusen einzudringen. Was nun? Wie weit die Minen nach Land liegen, wie breit die Sperre ist, auf diese Frage kann uns niemand antworten. Aber darum umkehren?, auf keinen Fall, durch müssen wir. Wer nichts wagt, gewinnt nichts. Wir steuern also die Sperre entlang so nahe an Land heran, daß die Schrauben schon anfangen, Sand aufzuwerfen, kommen auch glücklich durch, ohne mit einer Mine nähere unangenehme Bekanntschaft zu machen. Daß wir eine Minensperre entdeckt haben, wird der leitenden Stelle natürlich sofort durch Sunkspruch mitgeteilt.

Die vordem gesichteten Rauchwolken sind in der Zwischenzeit näher gekommen. Sie entpuppen sich als zwei russische Zerstörer, die in aller Gemütsruhe auf uns zuge dampft kommen. Zum erstenmal keine Scheiben, sondern einen richtigen feindlichen Gegner vor uns! Es überfällt uns fast eine kindische Freude. Das wird ja ein großartiger Anfang! Zunächst gilt es, tiefes Wasser zu gewinnen, um freie Fahrt zu haben; an Minen denkt jetzt kein Mensch mehr. Alles steht klar auf den Gefechtsstationen, der Entfernungsmesser mißt und meldet die Entfernungen. Der Artillerieoffizier gibt seine Befehle. Alles ist klar. Munition liegt bereits massenhaft an den Geschützen. Die technische Wache unter Deck hat durchs Sprachrohr von dem bevorstehenden Kampf erfahren, 65 km meldet der Entfernungsmesser. „Darf ich feuern?!“ Die Frage des Artillerieoffiziers an den Kommandanten klingt schon drängend. Aber es ist noch nicht so weit. Die beiden drüben kommen weiter mit der gleichen Gemächlichkeit auf uns zu. Sie erwarten sicher jeden Augenblick, uns auf eine ihrer Minen aufzulaufen und in die Luft fliegen zu sehen, und denken darum gar nicht an ein Artilleriegefecht. Den Gefallen tun wir ihnen nun nicht. Was uns aber stutzig macht, ist, daß sie die gleichen Abzeichen wie wir tragen. Aber es können ja keine eigenen Streitkräfte sein, es muß der Feind sein. „Darf ich jetzt feuern?!“ „Feuererlaubnis!“ Im gleichen Augenblick fliegt auch unser erster eiserner Gruß hinüber. Die Salve liegt gut. Die Artillerie ist eingeschossen und nun folgt Salve auf Salve. Treffer sind bei der Dämmerung nicht zu beobachten, aber sicher hat der Feind mit der einen oder anderen unserer Granaten unfreundliche Bekanntschaft gemacht. Er dreht auf und erwidert unser Feuer. Nicht schlecht. Die erste Salve liegt weit, kurz, mitte, nur etwas links heraus im Kielwasser. Jetzt wird er aber unruhig, die Granaten fliegen weit über uns hinweg; er dreht auch schon ab und läuft mit hoher Fahrt nach Osten weg. Wir mit äußerster Kraft hinterher. Es war zu schön gewesen, einen richtigen Gegner vor sich zu haben. Er durfte uns so nicht entkommen. Die Entfernung verringert sich, aber die Dunkelheit bricht an. Der Himmel hat sich mit schweren Wolken bezogen. 4000 m Abstand. Da, ist es möglich, die beiden von drüben drehen auf und eröffnen das Feuer. Woher nur plötzlich dieser Mut? Da drüben feuert ja ein dritter mit, zu sehen ist er nicht in der Dunkelheit, aber das Feuer, das aus seinen Geschützen aufblitzt, ist viel größer, als das der Zerstörer, um uns herum sind Aufschläge von verschiedenen Kalibern. Also daher der Mut. Der große Bruder, anscheinend ein Kanonenboot, hat den beiden den Rücken gestärkt. Mit dem ersten Schuß von drüben haben auch wir das Feuer wieder aufgenommen, aber es ist dunkel, man sieht die Aufschläge nicht recht. Auch die Aufschläge der russischen Granaten liegen wild durcheinander. Es hat keinen Zweck, weiter-

zufeuern. Fast wie auf Verabredung schweigen die Geschütze auf beiden Seiten. Wir dampfen wieder zurück, wo wir hergekommen sind, der Feind soll nicht wissen, was wir vorhaben für die Nacht. Bald haben wir uns aus Sicht verloren.

Nun stelle man sich unsere Lage vor und jeder wird unser stolzes Gefühl begreifen, das uns vom ersten bis zum letzten Mann an Bord beseelt. Hinter uns liegen die Minensperren, die nachts zu passieren unmöglich war. Wie wollten wir dieses kümmerliche Loch, durch das wir bei hellem Tage durchgeschlupft waren, in der Dunkelheit wiederfinden? Also zurückholen konnte uns — Gott sei Dank — niemand, auch die oberste Leitung nicht. Eben hinter uns ein Gefecht — ein richtiges Gefecht gegen einen richtigen gleichwertigen Feind. Und der hatte sich außerdem noch vor uns zurückgezogen, getroffen hatten wir ihn auch, das schien ganz klar. Dazu „V 99“ und „V 100“, Boote, die technisch allen, auch den höchsten Ansprüchen, gerecht wurden. Vor uns eine dunkle Nacht, so eine richtige Torpedobootsnacht, und den Rigaer Meerbusen, der noch ganz und gar dem Feind gehört. Was uns vor den Bug kommt ist Feind und wird angenommen. Das alles zusammen muß auch die höchsten Ansprüche des eingefleischten Torpedobootsfahrers vollauf befriedigen. Mit dem Gefühl: „Uns kann keiner,“ dampfen wir in die Nacht und den Rigaer Meerbusen hinein.

Nach Nordosten geht es, in der Richtung auf den Moonsund zu. Viele Augen spähen gespannt nach vorn und nach den Seiten, weit sieht heute auch das schärfste Auge nicht. Unten vor den Feuern gilt es, vorsichtig zu fahren, Rauch- und Feuerschein darf uns nicht verraten. Die Freiwache liegt auf ihren Gefechtsstationen, schläft oder verkürzt sich die Zeit mit Gespräch und Mandolinenspiel.

Doch es wird nichts gesichtet. Es ist 12 Uhr. Die Wache wechselt gruppenweise. Gesehen ist immer noch nichts. Die Russen haben sich für die Nacht sicher in ihre Schlupfwinkel zurückgezogen. Warum sollten sie auch nachts zur See fahren, hier, wo ihr eigenstes Gebiet ist, und für sie ausgeschlossen sein muß, daß feindliche Streitkräfte sich in ihren Gewässern befinden? Es ist immer noch nichts! Wir steuern schon wieder südlichen Kurs. Mit Hellwerden müssen wir in der Nähe unserer Sperrlücke von gestern Abend stehen, wir dürfen uns bei Tage keinesfalls mitten im Rigaer Meerbusen überraschen lassen. Es wäre bei der Übermacht der Russen unser sicherer Tod, ohne daß wir dabei Aussicht haben, ihnen Verluste beizubringen, die unseren Untergang zum mindesten aufwiegen. „Zwei Fahrzeuge, Backbord 6 Strich!“ Mehrere Ausguckposten an Backbord melden es gleichzeitig, an Deck sind sie auch gesehen, es wird auf die Brücke gerufen. Wahrhaftig, zwei Zerstörer mit Gegenkurs, es waren wie später festgestellt wurde, die Zerstörer Kondratenko und Woikowoi. Herrlich! Also doch! Aber jetzt Feuer eröffnen? Dazu ist es zu spät, sie wandern zu schnell achteraus.

Doch gesehen haben sie uns nicht, und entweichen dürfen sie auch nicht. Wir drehen hinter ihnen auf und nehmen ihren Kurs nach Norden auf. An Backbord voraus kommen sie wieder in Sicht, nur 800 m ab. Bei uns äußerste Spannung, das muß eine große Überraschung werden. Alles ist sorgfältig abgeblendet, auch die Artillerietelegraphen. Aber der Geschützführer hat sein Ziel im Visier, der Scheinwerferposten auch. Alles wartet auf den Feuerbefehl. Uns als führendem Boot gehört auch der führende Zerstörer. Also weiter aufdampfen, er soll nicht nur unsere Granaten haben, wir haben ihm auch einen Torpedo zugebracht. Drüben merken sie scheinbar nichts. Jetzt haben wir den vorderen etwas achterlicher als querab. „Scheinwerfer leuchten!“ „Feuern!“ Die Salve sitzt gut. Zwei Schuß im Boot über Wasser, einen Unterwassertreffer. „Schnellfeuer!“ Er wird von Granaten förmlich überschüttet, zumal „V 100“ die Beschießung dieses Zerstörers auch aufnimmt. Und drüben immer noch kein Mensch am Geschütz. Das muß ein fürchterliches Erwachen gewesen sein, so mancher hat es nicht mehr erlebt, denn unsere Granaten lassen, wo sie treffen, in ihrer Nähe nichts unbeschädigt. Allmählich wird es ihm aber doch zu ungemütlich, er dreht ab und entzieht sich unter starker Rauch- und Dampfentwicklung unserm Scheinwerfer. Einzelne wilde Schüsse feuern die beiden noch in die Gegend, das bleibt ihre ganze Gegenwirkung.

Kurz nach 2 Uhr stehen wir wieder an der Küste zwischen Domesnaes und Pissen. Es ist heute besonders dunkel, es hat keinen Zweck, jetzt schon unsere Sperre anzusteuern. Also noch einmal, soweit es Zeit und Dunkelheit erlauben, nach Norden vorgestoßen. Doch vom Feinde wird nichts gesehen. Um 4 Uhr sind wir wieder an der alten Stelle. Es ist ziemlich hell, aber diesige Luft.

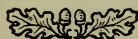
Schon wieder meldet der Ausguckposten ein größeres Fahrzeug Steuerbord achteraus. Durchs Glas ist es als einzelner Zerstörer zu erkennen. Die diesige Luft macht seine Umrisse größer und massiger als sie sonst wohl erscheinen. Ein einzelner Zerstörer — das ist wieder etwas für uns. Wir sofort Kurs auf ihn mit äußerster Kraft. Vor allem müssen wir auch hier in tieferes Wasser kommen, um frei kämpfen zu können. Jetzt sieht auch er uns, er dreht auf und nimmt Kurs auf Domesnaes. Da erkennen wir seinen Typ, — Hurra! es ist der „Nowik!“ den hatten wir uns schon immer gewünscht. Auf derselben Werft gebaut wie wir, er nur wenig stärker als der einzelne von uns, er — der Stolz der russischen Marine! endlich haben wir ihn vor unseren Geschützen. Aber der „Nowik“ ist sich seiner Stärke wohl bewußt, außerdem hat er, was wir durch den Nebel noch nicht sehen, mehrere Zerstörer hinter sich zur Unterstützung. Er eröffnet das Feuer und seine Salven liegen gleich vom Anfang an so gut, daß uns nichts anderes übrigbleibt, als auch unsererseits zu feuern. Gleichzeitig tauchen jetzt die vier

Zerstörer aus dem Nebel heraus. Wir sind anscheinend mit einem Teil der starken russischen Streitmacht zusammengekommen, die am Tage unseren Minensuchdivisionen die Arbeit zu stören sucht, und die nun auf dem Wege ist, ihre Positionen dort einzunehmen. Weiter in den Meerbusen hinein, das ist jetzt unmöglich, wir werden abgeschnitten und von dieser Überzahl zusammengeschossen — also bleibt nur übrig sich auf die eigenen Streitkräfte zurückzuziehen und dieser Weg führt eben durch die schwierige Passage in der Minensperre. Der Kampf mit dem „Nowik“ ist äußerst lebhaft geworden. Salven auf Salven folgen in kurzen Zwischenräumen. Treffer auf dem „Nowik“ sind einwandfrei zu beobachten. Aber auch bei uns bleiben die Treffer nicht aus. Schon kracht der erste — Backbord unter der Brücke. Er hat viel Blech zerrissen, sonst aber nur zwei Mann schwer verwundet, den Lotgast und einen Heizer vor den Feuern. Der zweite Treffer ist schon unangenehmer, Steuerbord vorn, mehrere Tote, einige Verwundete, Brand in zwei Räumen. Aber mögen die Granaten auch treffen wo sie wollen und soviel zerstören an Menschenleben und Material, als sie mit ihren furchtbaren Sprengstücken erreichen mögen, da ist keiner an Bord, der nur einen Augenblick zögert, eisern seine Pflicht zu tun und wo jemand neben ihm fällt, auch dessen Arbeit mit zu verrichten. Die Brände sind bald gelöscht, unentwegt feuern die Geschütze weiter, mancher findet in der Hitze des Gefechts gar noch Zeit, sich der Schwerverwundeten anzunehmen. Hier hat jeder Gelegenheit, zu zeigen, daß das Vaterland das Höchste von ihm fordern darf, und jeder hat es gezeigt. Der russische Bericht schreibt von einem siebzehn Minuten währenden erbitterten Gefecht. Erbittert war es, und nach unseren Aufzeichnungen hat es einige Minuten länger gedauert, eine sehr lange Zeit für ein Zerstörer-gefecht. Unsere Munition ist auch, soweit sie noch an die Geschütze gebracht werden konnte, vollkommen verschossen.

Doch nun zurück zum weiteren Verlauf des Gefechtes. Zwanzig Minuten dauerte das Gefecht bereits. Da wird von der Back von mehreren zugleich gerufen: „Viele Minen voraus!“ Vor uns sind in langer Reihe sichtbar die Bojen einer Unterseebootssperre. (Unter Wasser hängen an Tauen viele Sprengkörper, die an der Bordwand des hineingeratenen Fahrzeuges explodieren sollen.) „Dreimal äußerste Kraft zurück!“ Aber das Boot hat zuviel Fahrt, der Steven kommt noch hinein in die Sperre, — „Die Back räumen!“ — glücklicherweise, eine Explosion erfolgt nicht, und die vordere Geschützbedienung kann ihr Feuer wieder aufnehmen. Wir fahren an der Sperre längs, gehen um das Ende herum und sichten dann auch bald unsere Oberflächenstände von gestern abend. Jetzt — im Gefecht — ist es ganz ausgeschlossen, die flache Stelle unseres Durchbruchs anzusteuern, mit der wahrscheinlichen Gefahr, dabei festzukommen. Also einfach durch! Unmittelbar neben einer der sichtbaren Minen wird

schon keine zweite liegen. Es geht auch alles gut, und nun kann nach unserer Berechnung eine Minengefahr nicht mehr vorliegen. Da — ein Stoß von unten, wir haben eine Mine berührt, einige über-schüttete Gestalten, die aus dem vorderen Turbinenraum kommen, zeigen, daß sie unter diesem Raum getroffen hat. Schon wieder der gleiche Stoß, diesmal etwas achterlicher; im Schott zwischen hinterer Turbine und Offizierwohnraum. Die drei größten Räume also voll Wasser. Die Torpedorohre und der hintere Scheinwerfer sind umge-worfen, und, was am unangenehmsten ist, eine ganze Anzahl Leute sind über Bord geschleudert. Und das alles noch im Gefecht. Wir setzen das Dingi aus, „V 100“ wirft seinen Kutter zu Wasser, so sind die meisten dieser Leute gerettet worden. (Sie wurden dann von „V 108“, das erste Boot, das auf dem Kampfplatz erschien, aufge-nommen.) Glücklicherweise ist die Maschinenanlage trotz der beiden Minentreffer intakt geblieben, und obwohl kein Mensch mehr in den mit Wasser gefüllten Turbinenräumen ist, liefern die vier unbeschä-digten Kessel ihren Dampf, und die Schrauben drehen sich weiter. Erst als nach längerer Zeit die Steuermaschine versagt, muß der Dampf abgestellt werden. Inzwischen hat auch das Gefecht sein Ende gefunden.

Wohl hatten wir auf „V 99“ manchen lieben Kameraden ver-loren, aber weder ein Geschütz, noch ein Torpedorohr, noch Kessel oder Turbine war im Kampfe mit den Russen beschädigt worden. „V 100“ hatten die Russen überhaupt nicht getroffen. Erst die beiden Minen haben unserm braven Boot einen Schaden zugefügt, der seinen Verlust zur Folge gehabt hat.



## Bei Gibraltar.

Von Dr. Fritz Eichholz, damals an Bord „U 151“.

Ende August 1917 passierte „U 151“ unter dem Kommando von Korvettenkapitän Kophamel auslaufend den Leuchtturm von Friedrichsort. Funkennagelneu, als käme es gerade eben aus dem Schaufenster, bis zu den Masten hoch mit Blumen geschmückt, wälzte sich unsere Seekuh an den Schiffen der Hochseeflotte vorbei, von denen die letzten Hurras erklangen.

Vier Monate später ging „U 151“ einlaufend durch die Kieler Sperren. Verrostet, die Farbe von Sonne und Seewasser zerfressen, Turm und vorderes Geschütz zerschossen, das Achterschiff zusammengefahren, so daß man nur ein Riesenloch sah, in dem die See hin und her lief.

Es war sicher eine der merkwürdigsten U-Bootunternehmungen, die „U 151“ hinter sich hatte. Mit beiden Maschinen war es durch die Nordsee gegangen, man drückte sich, wo es nötig war, und das erste Fahrzeug, für das wir uns näher interessierten, war ein netter ruhiger Trampdampfer, den wir am westlichen Ausgange des Kanals anhielten. Er schoß zunächst wie wild aus einem kleinen Geschütz auf dem Achterdeck. Und als unsere Granaten ihm näher rückten, gab er das Rennen auf, stoppte, und die Besatzung stieg in die Boote. Wir gingen unter Wasser, und der Kommandant sah sich den Betrieb näher an. Der Tramp sah wirklich harmlos aus, hatte den Namen „Dinona“ am Heck aufgemalt, und eine Kommission von alten Seefahrern, die in der Messe zusammen saß, stellte in Eloyds Register fest, daß er 3100 Tonnen hätte, und daß man für jede 1000 Tonnen einen Schnaps trinken mußte, und ob man vielleicht für das angebrochene vierte Tausend auch schon einen nehmen könnte. Da der Dampfer harmlos war, tauchte der Kommandant auf. Wir stiegen auf den Turm, die Seeleute wurden an Deck geholt, um das Boot klarzumachen, und unten in der Messe entstand nunmehr die Frage, was man jetzt alles herüberholen wollte. Dabei machte unser Präsensoffizier, der Kapitänleutnant d. R. Jule Goldenstaedt, der zwölf Jahre lang an der Chinaküste geklappert hatte, sich den Zeigefinger naß, und malte auf das Wachstuch einen riesengroßen Kreis und sagte: Me liky ham and eggs. Und als dann so richtig ein fröhliches Gewimmel an Deck war, — wir lagen ungefähr 500 m vom



Dampfer weg, der im Seegang quer geschlagen war und schwer nach beiden Seiten überholte, — da fallen plötzlich drüben die Planen herunter, eine Kriegsflagge geht im Vortopp hoch, und schon fliegen uns die 12-cm-Geschosse um die Ohren. Es ist immer wieder unerhört, wie schnell in solchen brenzlischen Augenblicken zwanzig Mann in einem engen Turmluf verschwinden können. Und dann begann das qualvolle Schnelltauchen mit dieser riesigen Seekuh. „Alle Mann voraus,“ um das Boot vorne runterzudrücken, der Regler wird geflutet, die Tiefenruder arbeiten, und oben schlagen die Granaten ein. Irgendein schweres Stück fliegt gegen den Turm, daß in der Zentrale die weiße Farbe herumspritzt. Dor heste dine ham and eggs! sagte Hein Köhler von der „Möwe“, als er mit Jule Goldenstaedt vorausrennt. Dann auch vorne ein Einschlag, noch einer, und endlich, nach Minuten, geht das Boot unter Wasser. Wir kommen ganz schön auf 30 m, da fällt das Boot achterlastig, und da wir hohe Fahrt laufen, schießt es wieder hoch, durchbricht die Oberfläche, und zum zweitenmal geht oben das Schießen los. Durch den zerstossenen Munitionsschacht waren einige Tonnen Wasser ins Boot gelaufen und hatten es achtern heruntergedrückt. Zum zweitenmal gehen wir unter Wasser, und jetzt ließ sich das Boot halten. Wieder einmal sind wir dem Totengräber von der Schaufel gerutscht, sagt irgendein alter U-Bootsfahrer vorne im Mannschaftsraum.

Zwei Stunden später ist Nacht, und wir tauchen auf. Ein breiter Feuersee brandet um das Boot, ein unerhörtes Meerleuchten. Und dann wird der Schaden besichtigt: ein Treffer im Munitionsschacht, die Brücke nach oben umgekrempelt, das vordere Geschütz zerstossen, ein 12-cm-Treffer im vorderen Granatstapel.

Wir reparierten einige Tage mit Bordsmitteln. Zwischendurch wird ein Franzose umgelegt und ein Portugiese, der nach Madeira will, und dann stehen wir mit dem Boot vor Gibraltar.

Zwei Jahre vorher hatte der Kommandant mit „U 35“ die Meerenge passiert, die Gegend war ihm bekannt, und er beschloß daher, unter die Küste zu gehen und sich den Betrieb dort aus der Nähe anzusehen. Wir steuerten die Meerenge an, und wir trafen auf ein großes Fahrzeug mit vier Schornsteinen — kleiner Kreuzer oder Zerstörer, was bei dem diesigen Wetter nicht näher auszumachen war. Der Kommandant ging zum Angriff unter Wasser. Nun war auf diesen schwerfälligen Deutschlandbooten das Einsteuern unter Wasser sehr zeitraubend, und als der Kapitän zum ersten Male mit dem Seerohr die Wasseroberfläche durchbricht, sieht er weiter nichts wie eine große schwarze Wand mit einem Bulley drin. Und im selben Augenblick schon fährt der Kerl über uns weg. Man hört das Krachen, wie er durch unser Deck fährt, man merkt, wie er sich ein paarmal mit dem Kiele aufsetzt, und wie er dann mit den Schrauben ins Boot hereinhaut. Man hört eine Detonation, man hört, wie achtern das Wasser ins Boot läuft, wir gehen auf Tiefe, wieder einmal hält

unser treuer Kasten aus, so daß die Pumpen das Wasser schaffen können.

Eine merkwürdige Ruhe ist über uns. Man hört keine Wasserbomben, keine Schüsse, keine Schraubengeräusche, kein leises Zeichen deutet darauf hin, daß wir verfolgt werden.

Nach einer Weile geht der Kommandant auf Seerohrtiefe. Nichts in Sicht. Wir tauchen auf — keine Spur von unserem Zerstörer mehr. Achtern in dem großen Loch, das er uns in die Aufbauten gerissen hat, und das 6 m lang und 1 m tief ist, finden wir ein paar Stücke von seinen Schraubenschlüssen zwischen den Trümmern, zwischen dem ungebrochenen Kompaß, den zerschnittenen Spanten, den zersplitterten Decksbalken und den Enden aus der Taulast. Das ist der Rest, der von dem Zerstörer übrigblieb. Unsere starken Spanten sind ihm in die dünnen Bleche hineingefahren und haben den Schiffsbauch von vorne nach achtern aufgeschlitzt. Vielleicht in Zeit von Sekunden ist er klanglos untergegangen. „Was fährt der Bursche auch über unser schönes Achterdeck,“ meint irgend jemand. „Er hat wohl der Nummer 1 die Taulast aufklaren wollen.“

Und dann ging wieder einmal bei uns an Bord die Germania werft an die Arbeit, und wieder wurde geschweißt, gesägt und genietet, und aus dem großen Loch achtern im Boot wurde ein Schaukelbad gemacht, wo man morgens, mittags und abends hineinstieg, ein ganzes Duzend Seeleute zugleich, und dann kam von der Seite her die See hereingebrochen. Nach drei Tagen war das Schaukelbad fertig, und wir steuerten mit neuem Gottvertrauen die afrikanische Küste südlich Gibraltar an. Dort stießen wir auf einen wunderbaren Braten, einen dicken Italiener, der von Amerika kam. Wir gingen über Wasser heran, lieferten ihm ein kurzes Artilleriegefecht und zerschossen ihm das achtere 12-cm-Geschütz, wobei seine Geschützbedienung nach tapferer Gegenwehr zum größten Teil fiel. Die Mannschaft setzte die Boote aus und verließ das Schiff. Wir gingen näher heran, und da seine Bereitschaftsmunition brannte, und fortwährend kleine Detonationen erfolgten, konnten wir nicht an Bord steigen. Der Kommandant ging daher auf etwa 400 m an den Dampfer ran, und wir schossen eine Granate in den Laderaum direkt unterhalb der Brücke. Im selben Augenblick schon kommt eine Stichflamme aus dem Schußloch, irgend jemand sagt: Nanu! eine zweite Granate — nochmal dieselbe Stichflamme. Wir liefen mit äußerster Kraft ab und schon brannte langsam an der Brücke eine Stichflamme hoch, so hoch wie der Mast, dann dreimal so hoch, es wurde wahnsinnig heiß bei uns an Bord, so daß wir uns die Lederjacken vors Gesicht schlugen und dann kam eine furchtbare Detonation. Das letzte, was ich sah, war, wie der Schornstein mit einem großen Sprung übers Heck weg ins Wasser stürzte. Man steckte den Kopf weg so gut es ging und schon kam der ganze dicke Dampfer aus der Luft heruntergerasselt. 3000 m, nach beiden

Seiten ein Sprengstück am andern, schwere Klöße, die dicke Wasser=säulen hochwarfen, dazwischen kleine Splitter wie Sprottenschwärme. Ein Sprengstück zerschlug unsere kaiserliche Kamera, so daß sogar noch ein paar wertvolle Aufnahmen verloren gingen. Sonst paß=sierte nichts. Wir fuhren an die Boote der Italiener heran, die ganz erstaunt waren, daß wir aus dieser Hölle wieder heraus=kamen. Sie sagten, sie kämen aus Neuyork und hätten unter anderem 600 Tonnen Nitroglyzerin und 1000 Tonnen Munition ge=laden.

Erst fallen wir der U=Bootsfalle in die Finger, meint der Kommandant, dann fährt uns der Amerikaner über den Haufen und jetzt fliegen uns auch noch 1000 Tonnen Munition um die Ohren. Es wird Zeit, daß wir ruhigere Gegenden aufsuchen.

Und dann fuhren wir nach Süden zu und eröffneten den U=Bootskrieg an der Goldküste.



## S. M. S. „Regensburg“ beim letzten Flottenvorstoß.

(23.—25. April 1918.)

Von Fritz Otto Busch, Oberleutnant zur See.

**W**arum ich gerade diesen Vorstoß schildern will, bei dem es leider — wie so oft — nicht zum Zusammentreffen mit dem Feinde kam? Nun, es war der größte und letzte, den die Hochseeflotte machte. Es ist uns nicht mehr vergönnt gewesen, den Feind zu stellen, aber trotzdem haftet dieser Norwegenvorstoß als sonnig helles Bild in meiner Erinnerung.

Wir liegen zu Anker auf Schillig-Reede, leise in der Dünung schlingernd. Himmel und See grau und farblos, im Westen die niedrige Linie der grünen Dächer, hinter der die Sonne müde und kraftlos zur Ruhe geht. Um uns sammelt die Flotte, wie so oft in den langen Kriegsjahren, vor uns die Schlachtkreuzer, schlank und doch wuchtig mit ihren geschwungenen Linien, neben und hinter uns die Geschwader der Linienschiffe, unheildrohend, mit qualmenden Schornsteinen, nach Land zu in dichten Rudeln die grauen Torpedoboote. Träge rauscht der Flußstrom jadeeinwärts, verspätete Möwen schweben heutigierig am Heck, ihr heiseres „Kriääääh“ zerreißt die lastende Stille. — Es ist nach dem Abendessen. Man sitzt noch plaudernd in der Messe.

Der Läufer-Kommandant bringt dem I. Offizier einen Zettel, der klopf ans Glas: „6.15 Uhr seeklar!“

„Gott sei dank,“ meint der kleine, rundliche I. Artillerieoffizier, Kapitänleutnant Kroll, „diesmal wenigstens eine christliche Zeit, Pantry, noch ein Bier!“ —

Der nächste Morgen findet die Flotte in Fahrt, diesiges Wetter, ruhige See, Helgoland liegt schon hinter uns, wir gehen Kriegswache. Neben uns, gerade auf der Lichtgrenze, halb vom Nebel verschluckt, zickzacken Torpedoboote als U-Bootsicherung. Ein Schwarm Wildgänse braust vorüber, verschwindet, vor uns pflügen die Schlachtkreuzer durch die dumpfgraue See. Dampf, wie das Brüllen ungeheurerer Urtiere, heulen die Sirenen der Positionsfischdampfer, die vor langer Kette auf ihren Plätzen als Wegmarken liegen. Dick in Schals und blaue Jumper gehüllt, stehen ein paar Leute an der Reeling, Hände tief in den Hosentaschen und sehen neugierig zu uns herüber.

Der Nebel wird immer dichter. Wir hocken auf der oberen Brücke in langen dicken Wachmänteln, das beschlagene große Artilleriedoppelglas vor der Brust, auf der schmalen Bank ganz vorne. Hinter uns stampft der Stabsignalmaat auf und ab. Die Ausguckposten lehnen wie die Bildsäulen an der hohen Keeling, die Kapuze des Wachmantels tief in die Stirn gezogen. Unruhig rückt der Fähnrich neben mir auf seiner Bank, endlich platzt er los:

„Herr Oberleutnant, gibts wohl doch einen Vorstoß?“

„Keine Ahnung, Schmiedel, Helgoland ist allerdings schon weit hinter uns, abwarten!“

Stille, von den Raan tropft es herunter, die Flaggleinen glänzen vor Nässe und alle Augenblicke müssen wir die Gläser mit dem Lederlappen klar reiben, schließlich lassen wirs ganz, in diesem Nebel sieht man mit bloßem Auge doch besser.

Eintönig rauscht die Bugsee, von den Torpedoboote sind nur verschwommene Schatten zu sehen, selbst der Schlachtkreuzer vor uns nimmt geisterhaft verzerrte Formen an. Eine Stimme dröhnt durchs Sprachrohr herauf, der Kommandant, Kapitän z. S. Wegener:

„Kriegswachleitstand!“ — „Achtung!“

„Scheinwerfer anstellen! Vorder- und Hintermann beleuchten!“

— „Jawohl!“

Ein paar Befehle, Tritte hallen auf dem Eisendeck, ein metallisches Knacken oben am Scheinwerfer: Bschschsch, fährt der weiße Strahl nach vorne, tastet, sucht und liegt breit auf dem Heck des Vordermannes. Eine Weile noch gleiten wir so dahin, einer den andern mit hellem Lichtband führend.

Undurchdringlich wird der Nebel.

Auf der unteren Brücke reicht ein f. T.-Gast dem Kommandanten den neuesten Funktspruch:

„Signal vom Flottenflaggschiff, verbandweise ankern!“

Der Admiral betritt die Brücke, Bootsmannspfeifen schrillen durch die Decks, der hintere Scheinwerfer klappert die Ankersignale an die Kreuzergruppe. Auf der Back treten die Leute zum Manöver an.

„Verfluchte Schweinerei, was Fähnrich? Jetzt fällt der ganze Eaden wieder ins Wasser!“

„Jawohl!“ meint der mit dem Brustton der Überzeugung. Unten flirrt die Kette polternd durch die Klüfe.

„Anna nieder!“

Die weiße Ankerflagge mit dem liegenden roten Kreuz saust von der Raa, als hätte sie's heute besonders eilig aus dieser Nässe wieder unter ihren Bezug zu kommen.

Verklammert und verfroren klettere ich zur unteren Brücke, melde mich beim Kommandanten, der, die unvermeidliche Zigarre in der Hand, in Seestiefeln, einen blauen Torpedobootschal um den Hals, nach den anderen Kreuzern sucht.

„Bitte gehorsamst um Befehl für die Kriegswache.“

„Bleibi bestehen, sowie es etwas aufklart, geht's weiter.“ —

„Jawohl!“

Schnell einen Blick ins Kartenhaus. Donnerwetter hier ist's warm! Der lange Navigationsoffizier, Kapitänleutnant Stieler, S. M. längster Seeoffizier, steht über die Karte gebeugt, am niedrigen Kartentisch.

„Wo sind wir?“

„Ach, tun Sie doch nicht so, Busch, Sie wollen bloß 'ne Tasse Kaffee haben, hier, kommen Sie her, oben war's ja ekelhaft kalt heute!“

„Danke gehorsamst!“

Wir stehen am Eingang der feindlichen Minenfelder, die 80 Seemeilen weit den Weg sperren — wenn wir eben hinaus wollen!

„Aber nichts sagen, der Kommandant gibt nachher die Absichten bekannt.“

Wieder stehen wir oben und suchen den Nebel zu durchdringen. Ein Signalgast zeigt mit der Hand nach Backbord; wo die Torpedoboote zu Anker liegen:

„Sehen Herr Oberleutnant, V 46? ‚Straßburg‘ ist auch schon dabei!“ — „Wobei denn?“ —

Ich sehe durchs Glas, alles äugt hinüber, richtig: die beiden haben ihre achteren Schornsteine rot gemalt!

Alles atmet erleichtert auf, das bedeutet immer einen Vorstoß, wenn ein Schornstein als Erkennungszeichen rot oder gelb gepinselft wird!

„Heini holl die fast, nu geit de Rummel los,“ brummt schmunzelnd der Sprachrohrposten.“

Eine halbe Stunde später hat der auffrischende Wind den Nebel zerrissen, man sieht wieder 3—4 Seemeilen weit, immer lichter werden die weißen Flortücher. Signale laufen durch die lange Linie, fliegen bunt an den Raaen hoch und wehen aus:

„Verbandsweise ankerlichten!“

Wieder mahlen die Schrauben und wir suchen das grauweiße Gewoge mit dem Blick zu durchdringen, das voll unbekannter dunkler Geheimnisse über der See liegt. Der Admiral tapft in dicken Filzüberschuhen, Hände tief in den Manteltaschen, graue Perlen am weißen Schnauzbart auf der unteren Brücke von einer Noth zur anderen.

Immer mehr klart es auf, vor jedem Verband laufen Minensuchboote, wir sind jetzt, seit zwei Uhr mittags, mitten in den Minenfeldern.

Beim Mittagessen meldet der Läufer Brücke:

„Der Kommandant läßt die Herren Offiziere bitten.“

„Verflucht,“ murrte der I. Artillerieoffizier, „nicht einmal essen kann man in Ruhe!“

In seiner Brückenkammer gibt der Kommandant die Lage bekannt, wir sollen oben bei Norwegen einen fetten Geleitzug von vierundzwanzig Dampfern fangen, der im Konvoi von Lerwik nach Stavanger geht. Alles freut sich und hätte den guten „Alten“ am liebsten umarmt — nach Norwegen! Da müssen doch die Beefs uns vor den Bug kommen! Ich sehe ihn noch, den Kommandanten, wie er da stand, die Zigarre, zerknautscht und furchtbar qualmend zwischen den Fingern, die Beine in Mannschaftsfeestiefeln, Hosen eingesteckt. Überhaupt diese Stiefel! Unten waren sie schwarz gewischt, oben naturbraun. Wie oft hatten wir seinen Burschen bestürmt:

„Mensch, wie läßt du den Kommandanten herumlaufen, du mußt die Dinger bis oben hin schwarz machen!“

„Dat will hei nich!“

Na, egal, wir fuhren ja nach Norwegen, dem Engländer in die Zähne! Richtig, als wir heruntergehen, ein Auge voll zu nehmen, hängen ein paar Männer im Takelpäckchen am achtersten Schornstein und pinseln ihn rot. Schad' nichts, daß ein paar blutrote Spritzer vom Wind uns auf die Uniform regnen, wir nehmen's als gute Vorbedeutung!

Ein bißchen ungemütlich wird es, an beiden Seiten schaukeln große englische Hebelminen träge wie vollgefressene Ungeheuer auf dem Wasser.

„300 m Steuerbord, querab zwei Minen!“ — „Ai!“

„400 m, zwei Strich an Backbord, Mine!“ so geht es dauernd, die Torpedoboote, froh eine Abwechslung zu haben, laufen ab, breite Schaumbahn hinterm Heck, am kurzen Vortopp fliegt der rote Doppelstander Z, das Schieß- und Angriffssignal, empor und bald kracht es auf die Teufelseier los.

Unbekümmert ziehen die stämmigen, kleinen Minensuchboote vor uns her, ihre Schwimmbojen am Suchgerät reißen weiße Furchen in die See, die Leute sitzen an Deck, Schwimmwesten um, Pfeife im Mund, klar zum Jumpen für alle Fälle!

Bei Einbruch der Dunkelheit sind die Felder ohne Zwischenfall passiert, mit vermehrter Fahrt eilt die Flotte nordwärts.

In der Messe werden nach dem Abendbrot noch einmal alle Ausichten durchgesprochen.

„Amerikaner begleiten jetzt die Konvois,“ meint der Adjutant, Oberleutnant Fuchs, der immer alles weiß.

„Na, die werden sich wundern, Teufel ja!“

„Pantry! Schnell einen Night-Cup, wir müssen Vorrat schlafen!“

Sie wird der Portwein heruntergekipppt und man eilt zum Kriegswachschlafraum unter der Brücke.

In den Gängen unter Deck mulschen die Heizer der Lecksicherungsgruppen, endlich ist man oben. Verflucht, dieser elende

Augbolzen! Über den fällt man stets, und wenn man hundert Jahre alt wird! In der engen Kammer wirft man sich zu sechs Mann in Seestiefeln und Mantel aufs harte Polster. Leise rauscht die See draußen, ganz sacht beginnt sich der Kreuzer zu wiegen und das gedämpfte Mahlen der Schrauben verdichtet sich zu einem Rhythmus, einem Lied, richtig, wie hieß es doch?

„Denn wir fahren gegen England,  
denn wir fahren gegen England.“

Ein blonder Mädchenkopf taucht auf, — ach was, jetzt ist Krieg, gib Ruhe du! —

Mitternacht, mein Bursche rüttelt mich am Arm:

„Zeit zum Verfangen, Herr Oberleutnant!“

„Na, Schiereck, wie sieht's denn an Deck aus?“

„Stockfinster, warm, die Kriegswache tritt eben auf dem Mitteldeck an.“

Mantel aus, Glas um, raus, während die anderen schwerfällig aus den Kojen rollen. Auf dem Mitteldeck ein Gewimmel von Leuten, Taschenlampen blitzen auf, halblaute Befehle.

„Kerl, tritt mir doch nicht dauernd auf die Beine!“ Die Ventilatoren summen, schwarz segt der Rauch unserer drei Schornsteine über die See, wir laufen hohe Fahrt, wie ein Raubvogel streicht der beutelüsterne schlanke Kreuzer durch das samtdunkle Wasser.

„Meldung!“

Scheinwerfer, Geschütze, Befehlsübermittler, Entfernungsmesser, Läufer, Posten, Munitionsmänner werden zur Stelle gemeldet.

„Rumschließen!“

Erwartungsvoll drängen alle heran.

„Also: wir jagen Geleitzüge bei Norwegen, die Schlachtkreuzer mit der zweiten Flottille und mit der zweiten Aufklärungsgruppe stoßen morgen vor, wir sichern mit dem Rest der Flottillen das Gros, daß mir jeder scharf aufpaßt, nehmt die Telephonkabel in acht, lümmelt euch nicht an die Kanonen! Gut abblenden, jedes Geschütz mannt drei Schuß! Alles Verdächtige nur durch Telephon melden. Bei Alarm fleckert mir keiner nach bei der ersten Salve, sonst hats geraucht! Zur Ablösung weggetreten!“

Der Admiral sitzt bei einem kleinen Nickerchen in seiner Brückenkammer, das leere Rotspönglas vor sich auf dem Klapptisch. Verstört fährt er hoch:

„Melde gehorsamst Backbordkriegswache zur Stelle!“

„Ach so — na schön, danke, halten Sie sich mal ran, daß Sie schießen können!“

„Jawohl, Herr Admiral!“

Schnell noch einen Blick ins Kartenhaus auf die Seekarte. Wir



passieren grade die Stelle, wo in der Seeschlacht die „Frauenlob“ sank. Armes kleines Schiff!

Oben auf dem Kriegswachstand ist doch eine etwas andere Stimmung als gestern bei der Nebelfahrt! Der ganze Kreuzer bebt vor verhaltener Ungeduld und Kampflust, er wittert Streit, der alte Recke vom Skagerrak!

„Achtung!“

„Hier Befehlsübermittler!“

„Achtung!“

„An die Geschütze geben: 20 hundert, grün 20, rot 20.“

Apparate schnarren, Lämpchen blinken auf:

„Eingestellt“ kommts durch die Telephone von den Geschützen zurück.

„So, fährich, wenn Sie was entdecken, gibts Schum!“

Schemenhaft sieht man die Umrisse vom Vorder- und Hintermann, kein Licht ringsum als die roten Glühpünktchen unserer Zigaretten und die blauvioletten Mattscheiben der Apparate. Stunde um Stunde verrinnt, ruhelos starren wir ins Dunkel, ob nicht plötzlich die schlanken Schatten englischer Zerstörer heransausen oder lodender Bliß aus englischen Langrohren diese drückende Stille zerreißt. Nichts.

„Gehen Sie eine Ronde, fährich, kontrollieren Sie die Einstellungen und das Abblenden, das erste Geschütz hat wieder mal Festbeleuchtung, die Nummer 1 soll sich bei mir melden.“

Um 4 Uhr ist Ablösung, wir klettern hinunter und liegen nach fünf Minuten in tiefem Schlaf auf den schmalen Kojen. —

8 Uhr morgens: strahlend heller Sonnenschein, leichte Dünung, in der unser Kreuzer leise und wohligh sich wiegt; ich steige, vom Frühstück kommend, durchs achtere Luk an Deck. Die Luft ist herrlich, besonders nach dem Nief des abgeblendeten Schiffes da unten.

Am achteren Geschütz stehen die Leute und peilen nach Backbord, wo in der fabelhaft klaren und sichtigen Luft fein getuschelt gegen den hellblauen Himmel Rauchsäulen und Masten mehrerer Schiffe zu sehen sind.

„Amerikaner, Herr Oberleutnant? Sind doch Bittermasten?“

Ich sehe verblüfft durchs Glas:

„Nee, mein Bester, leider nicht ganz. Die erste Aufklärungsgruppe! Was Ihr für Bittermasten haltet, sind die Dreibeine von „Derfflinger“ und „Hindenburg“.

„Schieftrom“, murmelt der Brave ganz enttäuscht, „das Sternbanner schätzen, sind alle nicht besonders.“

Von der oberen Brücke übersieht man die ganze Flotte. Wir von der zweiten Aufklärungsgruppe sind wie ein Schirm vor dem Gros auseinandergezogen. An Backbord voraus stehen die Schlachtkreuzer und die kleinen Kreuzer der zweiten Aufklärungsgruppe, dazu ein dunkler Schwarm von Torpedobooten, hinter uns die lange,

lange, von dicken Rauchschwaden überlagerte weißgraue Reihe der Linienschiffsgeschwader, umgeben von Torpedobooten als U-Bootsicherung.

„Nu lat en man kommen,“ knurrt ein Ausguckposten.

„Ach, Herr Oberleutnant,“ meint trübselig der Stabsignalmat, „die Kerls kneifen ja immer, das wird wieder nichts!“

Der Sprachrohrposten nimmt die kurze Pfeife aus den Zähnen:

„Uns Versammlung up Schillig sin Rheeде hatt hei all lang floor kregen, hei mütt all lang hier sin, aber hei will man nich!“

Er hat ganz recht: „Hei will nich,“ das stellen wir Offiziere ja auch immer zähneknirschend fest!

Der Funkenoffizier erscheint bei uns.

„Moltke“ ist havariert, die Schlachtkreuzer haben nichts gefunden, sollen noch einmal vorstoßen, „Oldenburg“ vom ersten Geschwader soll „Moltke“ schleppen, „Straßburg“ geht zu „Moltke“.

„Verdammte Schweinerei! Was fehlt ihr denn?“

„Steuerbord innere Schraube weggeflogen, Turbine vor dem Schnellschuß durchgegangen, das Rad der Drehvorrichtung auseinandergefaßt. Hat Hilfscondensator durchschlagen, Mittelmaschine und Hauptschaltstelle sind vollgelaufen, Kessel versalzen, 2000 Tonnen Wasser im Schiff, macht noch vier Seemeilen.“

„Teufel, Teufel!“

„Oldenburg“, das war ja mein altes Schiff, auf dem ich die Seeschlacht mitmachte, na, da wird mein Freund, der Oberleutnant Jörss, fein schimpfen, der hat achtern seine Manöverstation und erst der Bootsmann Maefke, den wir immer Schäkel nannten: Schleppmanöver, wenn die anderen Orlog machen!

Während die Schlachtkreuzer mit der zweiten Aufklärungsgruppe und zweiten Flottille noch einmal vorstoßen, bis zum 60. Breitengrad, stehen wir auf der Höhe von Stavanger. Vom Feind nichts zu sehen. Ein Wetter wie im Mittelmeer, blauer Himmel, blaue See. Und alles schimpft! Denn jeder weiß, wenn der Befehlshaber der Aufklärung wieder nichts findet, heißt: „Cäsar rot oder grün!“ — das vielgehaßte Signal zum Rückmarsch!

Da ist ja wieder der Funkenoffizier.

„Na, was ist los?“

„Gar nichts, Neumünster meldet nur, die Engländer hätten noch nichts gemerkt.“

„Na, na! Du willst wohl bloß frische Luft schnappen hier!“

Der Leutnant Kreisch betritt die Arena:

„Warum, zum Teufel, wird hier nicht geschossen, Ihr seid ein langweiliges Volk hier oben!“

Inzwischen kommen neue Signale von Neumünster, die Engländer warten scheinbar, da ein f. T.=Spruch siebenmal wiederholt worden sei, f. T.=Verkehr mit dem Admiral von Rosyth setzt ein.

„Wenn der Kerl bloß auslaufen wollte!“

„Vielleicht tut ers auch, vor der deutschen Bucht kann er uns immer noch abfangen!“

„Dem man los,“ meint Kreisch ganz kriegerisch.

Gegen Mittag macht, da auch der zweite Vorstoß der Schlachtkreuzer erfolglos blieb, und „Oldenburg“ inzwischen „Moltke“ im Schleppe hat, die Flotte kehrt.

Der Wind frischt auf, weiße Schaumkämme blinken überall auf, wir beginnen langsam zu schlingern, und die See sprüht übers Vordeck. Fremdartige Vögel, Bastöpel, die größten Seevögel Europas, tauchen zu Dutzenden auf, weiß mit dunkler Zeichnung und gelbem, schmalem Schlangenhals. See und Himmel wie auf Schnars-Allquiists wundervollem Bild: „Auf blauen Gründen.“ Weißgeballte Wolken wandern vor dem Wind, und die See beginnt zu rauschen. Wir stehen nun vorn und hoffen inbrünstig, daß Beatty uns noch den Weg verlegt mit seinen schnellen Geschwadern. In der Takelage pfeift und heult es in allen Tonarten.

„Zeitstand! Der II. Artillerieoffizier soll ans Sprachrohr kommen.“

Aha, Fuchs, der gerade Wache hat und fährt: „Was ist los?“

„Der Admiral hat eben Funkpruch bekommen, Neumünster meldet, daß der größte Geleitzug gestern durch ist, und der nächste am 27. fährt.“

„Schade!“

Und heute ist der 24.!

Mit grimmigen Gesichtern stieren wir über die unruhige See, nichts zeigt sich. Langsam rinnt der Tag, rot in strahlendem Feuer-schein geht die Sonne hinab.

Schweigend nehmen wir unser Abendbrot, schweigend steigen wir wieder auf unsere Stationen, die Enttäuschung ist zu groß. Den Männern geht es ebenso, alles sieht, jetzt, wo es nicht mehr gegen den Feind geht, müde und übernächtigt aus. Während der Abendwache wird die See ruhiger, wir biegen in die neutrale Rinne ein, die „Friedrichstraße“, wie wir sie nennen. Gleichmäßig klatschen die Flaggelinen gegen den Mast, der in kurze Bogen durch die Sterne graßt, die kalt, hart und unbeteiligt herniederfunkeln. Der Assistenzarzt Dr. Hobbing, hager, den Kneifer auf der scharfen Nase, setzt sich zu uns:

„Nichts mehr zu erwarten, wie?“

„Aee, Wilson, ausgeschlossen. Leider.“

Leise erzählt er von seinen Fahrten auf der sechsten Flottille, Beine übereinandergeschlagen, zusammengekauert in seiner Ecke wie ein Uhu auf der Stange.

Von unten hört man die Stimme des Navigationsoffiziers, der mit dem Kommandanten über ein philosophisches Problem diskutiert. Und immer wieder dieser bohrende, nagende, aufreizende Gedanke: wieder nichts, aus, alles wieder umsonst. Scheußlich ist

das. Während die ermüdeten Augen stets von neuem Ausschau halten nach dem Feind, der nicht da ist und niemals kommen wird. Wie lange Jahre geht das nun so, man wird bitter und still dabei.

War das nicht ein Lichtschein, winzig, kaum sichtbar, weit davorn?

„Kriegswache, Achtung!“

Das Glas zeigt ein ruhiges weißes Licht, das langsam näher rückt.

„Ein Strich an Steuerbord weißes Licht!“

Unten klappt eine Tür, der Admiral betritt die Brücke.

„Dampfer voraus, hat Lichter gesetzt, nicht abgeblendet!“

Ein Torpedoboot wird zur Untersuchung hingeschickt, laut brummend zieht es ab, weiß die Heckssee hinterher. Untersucht, kommt zurück, von seiner Brücke blinzelt die Klapplaterne: „Neutraler.“

So geht es drei-, viermal, immer sind es Neutrale, die unsern Kurs kreuzen und wohl erstaunt die endlose Linie betrachten, die hier, mitten in der Nordsee wie ein dunkler Heerzug heranrückt.

Ein Dampfer ist besonders strahlend erleuchtet, unzählige Glühbirnen lassen seine Riefenaufschrift an der Bordwand sehen: „Belgium Relief“. Auch das noch!

„Warum laßt Ihr die denn alle laufen?“ fragt der Arzt ganz erstaunt.

„Lieber Kerl, wir an der Front führten den Krieg anders, wenn wir dürften, das könntest du auch schon gemerkt haben!“

„Aha, also Berlin?“

„Nee, Berlin nicht, aber Wer anders!?“

Schweigen. — Neben uns gleiten und huschen wie schwarze Schlangen die Torpedoboote, vor uns die weite See und das stete Ranschen am Bug, so ziehen wir dahin, und der Feind bleibt aus. —

Als die helle Sonne am nächsten Morgen warm und tröstend müde Gesichter und finstere Mienen bescheint, stehen wir wieder, jeder Verband hinter einer Minensuchformation, zwischen den Minenfeldern. Ruhig und sicher, wie brave treue Hunde, bahnen die grauen M-Boote ihren großen Brüdern einen sicheren Weg. Noch einmal sehen wir die stolze Linie der Hochseeflotte hinter uns, endlos, hell und strahlend in der blanken Vormittagssonne, von allen Gaffeln wehen die schwarz-weiß-roten, Kreuzdurchzogenen Adlerflaggen, und schwerer Rauch wälzt sich leewärts über die blinkende See. Hoch ragt der riesige Dreibeinmast der „Baden“, des Flottenflaggschiffs, aus der Reihe, Admiral Scheers flagge im Topp. —

Die Leute der Freiwache sonnen sich an Deck, auf der Schanz macht der Schiffsarzt seine morgendliche Verdauungspromenade, und der Schiffshund „Moritz“, mein junger Dobermann, streift schon wieder, laut Einlaß begehrend, um die Kombüse.

Das Wetter ist so köstlich, daß man schließlich allen Ärger fahren läßt:

„Läufer!“

„Herr Oberleutnant!“

„Holen Sie mal zehn Zigaretten von den guten zu acht, aber fig! Wir wollen uns eine ins Gesicht stecken, fährnich, was?!“

„Jawohl!“

Die See ist nun ein blitzender, blinkender Spiegel, ruhig und voll glitzernder Sonnenflecken, zart und bunt wie schillernde Seide.

„Zeitstand! Der Kriegswachleiter soll zum Kommandanten kommen.“

Ich steige hinunter und melde mich.

„Ein Flieger hat südlich von uns feindliches U=Boot gemeldet, instruieren Sie Ihre Posten noch einmal besonders!“

„Jawohl, Herr Kapitän!“

Das kann ja lieblich werden, wenn hier kurz vor Toreschluß ein U=Boot lauert und die ganze Prozession an sich vorbeiziehen läßt, um in aller Ruhe auf den Dicksten abzukommen! —

Alles hält angestrengt Ausschau nach Periskopen oder dem üblichen Wasserschwall des Ausstoßes, bei der glatten See müßte beides gut zu sehen sein. Vergebens, nur unsere Hinterleute schießen mit Maschinengewehren auf ein paar Minen, die allzu nahe am Fahrwasser tänzeln.

Gegen 3 Uhr nachmittags sind die Sperren passiert, wir werden zur Kohlenergänzung nach Wilhelmshaven detachiert und laufen mit 21 Meilen los. Das Flottenflaggschiff ebenfalls.

„Die wollen zu Hause zu Abend essen!“ meint Kreisch despektierlich.

Unterwegs, Helgoland taucht schon, ein roter Traum aus der graugrünen Flut, kommt F. C.=Spruch, daß „M 67“ auf eine Mine lief und sank, ein echter Winkelried, Weg bahrend für seine größten Brüder.

Ein wenig nachdenklich sehe ich über die weite See, der Kommandant, Oberleutnant z. S. Arnold, war ein alter „Oldenburg“-Kamerad, fast alle, die von diesem Schiff abkommandiert wurden, sind gefallen:

Oberleutnant Schliemann spülte die See vom Deck seines U=Bootes, Oberleutnant Glimpf, unser „Osterhase“, blieb in Flandern mit seinem Minenboot, Oberleutnant Quesse kam von seiner ersten Fernfahrt nicht zurück, Oberleutnant Schmitz blieb mit seinem U=Boot verschollen, der Unterarzt Rose fiel in Flandern an der Front, den Leutnant Rössing holte die See von seinem Flugzeug, Kapitänleutnant Vorkampff=Laue sank mit seinem U=Kreuzer kurz vor dem Skagerrak auf der Heimreise, und nun Arnold als M=Bootskommandant — wer wird der nächste sein? —

Bei Helgoland surren Flieger in der Luft, wohl auf der Suche nach dem englischen U-Boot, das auf unserem Kurs lag. Silber schimmern die Tragflächen vor dem blauen Frühlingshimmel.

Schon tauchten die deichunggürteten Küstenstriche des Jever- und Butjardingerlandes wie grüne Schilde aus den braungrauen Wassern, die Jadesperren liegen hinter uns, in der Ferne ragt das Wahrzeichen Wilhelmshavens, der „lange Heinrich“, über Häuser und Baumgruppen, die Kriegswache ist eingegangen. In der Schleuse kommt die mit Jubel aufgenommene Nachricht vom abgeschlagenen Angriff der Engländer auf die Zeebrügger Schleuse und Mole. Als wir langsam durch die weitgeöffnete Kaiser Wilhelmbrücke und den großen Hafen zu unserem Liegeplatz laufen, sind die Ufer voll von Menschen, in Wilhelmshaven kursierte das übliche Gerücht einer großen Seeschlacht!

Um 9 Uhr abends liegen wir an unserem alten Platz an der Kohlenzunge, klar zum Kohlen.

Der letzte Vorstoß der Hochseeflotte war zu Ende. —



## Weihnachten in Scapa flow.

Von Oberleutnant 3. See f. Ruge.

Die Rohre leer und die Kammern leer,  
So zogen wir hin, ein entwaffnetes Heer  
Und brachten für unser Vaterland  
Die guten Schiffe mit eigener Hand  
Nach Scapa flow.

Da liegen wir schon so manchen Tag. —  
Doch komme, was da kommen mag,  
Zerbrochen die Macht, doch nicht unser Stolz,  
Wir sind geschnitzt aus zähem Holz,  
Wir Deutschen.

Der Welschen Tücke und britische List  
Tritt in den Staub, was heilig uns ist.  
Doch ob auch trübe die Gegenwart,  
Wir feiern doch auf unsere Art  
Weihnachten.

Ein Bäumchen, kunstlos zusammengefügt,  
Ein Licht, ein Weihnachtslied uns genügt,  
Ein bißchen deutsche Fröhlichkeit,  
Gedanken an alte und kommende Zeit,  
Das ist unser Fest.

Wir denken stolz manch kühner Fahrt,  
Manch kräftigen Hiebes deutscher Art  
Bei Ösel, Skagerrak, U=Bootsgeleit,  
An britischer Küste, im Weltmeer weit  
Und all der Toten.

Sind viele geblieben an Land und im Meer;  
Sie gaben selbstlos und freudig her  
Ihr Alles! Nun steht ihnen nicht nach:  
Wenn unser Glück auch in Stücke brach,  
Wir schaffen es neu.

Drum Brüder auf, an die Arbeit nun!  
Beiseite den Streit, laßt den Hader ruhn.  
Es helfen die droben; was sie getan,  
Das soll bestehn. So faßt mit an  
Für unser Deutschland!

Verlesen bei der Weihnachtsfeier der 4. Corp.=Halbfl. in Scapa flow.  
Ist bisher nirgends gedruckt gewesen.



## Personennamen-Verzeichnis.

	Seite		Seite
<b>A.</b>			
Abrahamsen, Matrose . . . . .	225	Brüning, Eloydoffizier . . . . .	209
Achmed, türkischer Kommandant . . . . .	246	Brunswig, Kapitänleutnant . . . . .	150
Altmann, Torpederkapitän a. D. . . . .	262	Bublay, Einienchiffsleutnant . . . . .	37
Altmanns, Dr., Oberass.-Arzt d. R. . . . .	10	Bunemann, Kapitän 3. S. . . . .	164
Altvater, Kapitänleutnant . . . . .	162	Busch, Fritz Otto, Oberleutnant 3. S. . . . .	288
Aris, Pascha, türkischer Admiral . . . . .	64	v. Buttlar, Treusch, Schr. . . . .	3
v. Arnauld de la Perière, Kapitanleutnant . . . . .	128	<b>C.</b>	
Arndt, Obermaat . . . . .	195	Christensen, Matrose . . . . .	225
Arnold, Oberleutnant 3. S. . . . .	86, 297	Clausen, August, Korvettenkapitän . . . . .	277
Aschenborn, Oberleutnant 3. S. . . . .	117	Clausen, Oberleutnant 3. S. . . . .	10
<b>B.</b>			
Barlowsky, Admiral . . . . .	194	Cordes, I. Offizier . . . . .	176
Barry, Obersteuermannsmaat . . . . .	86	Cradox, Admiral . . . . .	50
Barthel, Obertorpeder . . . . .	266	de Crignis, Leutnant 3. S. . . . .	62
Bauer, Torpedobersteuermann . . . . .	103	Cristiansen, Oberleutnant 3. S. d. R. . . . .	219
Bay, Bootsmannsmaat . . . . .	29	<b>D.</b>	
Becker, Kapitänleutnant . . . . .	117	Dehn, Stationsleiter . . . . .	89
Becker, Obermaschinist . . . . .	61	Dekena, Obermaschinistenmaat . . . . .	201
Beckert, Kapitänleutnant . . . . .	105	Depolo, f. u. f. Fregattenleutnant . . . . .	40
Behncke, Admiral . . . . .	88, 211, 255	Deppe, Maschinistenmaat . . . . .	27
Behring, Kontreadmiral . . . . .	157, 196	Delessen, Torpedoleutnant . . . . .	10
Beilfuß, Matrose . . . . .	151	Diedrich, Maschinist . . . . .	151
Beisel, Obermaschinistenmaat . . . . .	155	v. Dietrichs, f. u. f. Einienchiffsleutnant . . . . .	134
Bellardi, fährlich 3. S. . . . .	119	Dinnendahl, Oberingenieur . . . . .	65
Berndt, Paul, Flottilleningenieur . . . . .	243	Dohna, Graf („Möwe“) . . . . .	3
Beß, Kapitänleutnant d. R. . . . .	154	Döhring, Fregattenkapitän . . . . .	235
Besserer, Oberleutnant 3. S. . . . .	151	<b>E.</b>	
Bethke, Schreiber . . . . .	148	v. Egidy, Fregattenkapitän . . . . .	254
Bieber, Kapitänleutnant . . . . .	117	Egidy, fährlich 3. S. . . . .	119
Biedermann, Hauptmann . . . . .	260	Ehrhardt, Kapitänleutnant . . . . .	198
Biermann, Korvettenkapitän . . . . .	10	Ehrhardt, Ingenieuraspirant d. R. . . . .	201
Blohm & Vogß, Hamburger Werft . . . . .	67	Eichholtz, Fritz, Dr. Art.-Off. . . . .	284
Bloßien, Korvettenkapitän . . . . .	75	Eilks, Schreibersmaat . . . . .	256
Bode, Kapitänleutnant d. R. . . . .	256	Eisenblätter, Oberheizer . . . . .	57
Bohne, Dr., Stabsarzt d. R. . . . .	208	Elster, Ober-F-T-Gast . . . . .	76
Bolte, Kapitän . . . . .	207	Erdmann, Fregattenkapitän . . . . .	127
Bopp, Inspektor . . . . .	233	Esch, Oberbootsmann . . . . .	196
Borckhard, Obermaschinist d. R. . . . .	77	Essing, Signalmaat . . . . .	154
Bösch, Oberleutnant 3. S. d. R. . . . .	105	v. Estorff, Generalleutnant . . . . .	252
Bosemann, Matrose . . . . .	57	<b>F.</b>	
Bothmann, Offizier, Hapag . . . . .	10	Feldkirchner, Kapitänleutnant . . . . .	269
v. Boyberger, Ritter, Stabsarzt . . . . .	152	Feldkirchner, Oberleutnant 3. S. . . . .	136
Bramigk, Oberleutnant 3. S. . . . .	118	Fellinger, Oberleutnant . . . . .	255
v. Brandis, Fritz, Kap.-Leut. d. R. . . . .	186	Fielich, Kapitän 3. S. . . . .	174
Bredemeier, Signalgast . . . . .	154	Firks, Kapitänleutnant . . . . .	244
Brenner, Torpedoberheizer . . . . .	105	Firke, Rudolf, Dr., Korv.-Kap. a. D. . . . .	243
Brettnich, Gefreiter . . . . .	72		
Brümmerstedt, Bootsmannsmaat . . . . .	88		



	Seite
Fischer, Max, Fregattenkapitän . . . . .	254
Fischer, Obermatrose . . . . .	152
Fölser, Kapitän . . . . .	10
Frank, Korvettenkapitän . . . . .	147
Fränzel, Matrose . . . . .	165
Fritsch, f. u. f. Linien-Schiffsleutnant	134
Frohnert, Stabsingenieur d. R. . . . .	187
Fuchs, Oberleutnant 3. S. . . . .	291

G.

Gadow, Korvettenkapitän . . . . .	9
Ganguin, Maschinenmaat . . . . .	106
Gebeschus, Kurt, Kapitänleutnant	116
Gebhardt, Oberzimmermannsmaat	61
Geist, Matrose . . . . .	57
v. Gemmingen, Frhr., f. u. f. Fre-	
gattenleutnant . . . . .	42
Gerde, Kapitänleutnant . . . . .	196
Glisse, Maat . . . . .	151
Glimpf, Kapitänleutnant . . . . .	80
Glimpf, Oberleutnant 3. S. . . . .	297
Glüer, Bruno, Korvettenkapitän . . . . .	251
Gmur, Schweizerischer Konsul . . . . .	233
v. Goessel, Albert, Korv.-Kap. . . . .	186
v. Goessel, Kapitänleutnant . . . . .	256
Goetting, Gernot, Kapitänleutnant	201
Goldenstaedt, Kap.-Leutn. d. R. . . . .	284
v. Gorissen, Kapitänleutnant . . . . .	89
Grafmann, Werner, Korv.-Kap. . . . .	195
Gröber, Feuerwerker . . . . .	152
Groß, Flugzeugführer . . . . .	91
Großfuß, Stabsarzt . . . . .	202
v. Grote, Frhr., Oberleutnant 3. S. . . . .	83
Grunwald, Torpedoobermaschinenist	105
Guilleaume, Franz, Kap.-Leutn. . . . .	96
Guischard, Kapitänleutnant . . . . .	120
Günther, Marine-Stabsingenieur . . . . .	162
Günther, Schreiber . . . . .	154
Gutknecht, Fähnrich 3. S. . . . .	151

H.

Halbrock, Marine-Stabsingenieur . . . . .	267
Handke, Matrose . . . . .	151
v. Hantsa, Kontreadmiral . . . . .	136
Harder, Kapitän 3. S. . . . .	154
Härtl, Sanitätsmaat . . . . .	78
Haun, Fregattenkapitän . . . . .	174
Heck, Schiffs-gast . . . . .	152
Heilig, Dr., Assistenzarzt . . . . .	119
Heinicke, Korvettenkapitän . . . . .	178, 257
Heinemann, Obermaschinenist . . . . .	57
Heinemann, Bootsmannsmaat . . . . .	150
Heinrich v. Preußen, Prinz . . . . .	163
Heinrich v. Preußen, Prinzessin . . . . .	163
Helbing, Ingenieur . . . . .	152
Helfferich, Gebrüder, Kaufleute . . . . .	229

	Seite
Hellwig, Obermaat . . . . .	192
Hemmen, Z. vilmonteur . . . . .	154
Hennig, Oberleutnant 3. S. d. R. . . . .	117
Heye, Oberleutnant 3. S. . . . .	84
Heyßler, E., Admiral . . . . .	128
Hilbig, Stabsingenieur . . . . .	196
Hinrichs, Kapitänleutnant . . . . .	224
Hinrichs, Obermaschinenmaat . . . . .	57
v. Hippel, Kapitän 3. S. . . . .	61
Hobbing, Dr., Assistenzarzt . . . . .	295
Hoer, Bootsmaat . . . . .	57
Hoffmann, Dr., Stabsarzt d. R. . . . .	209
Hohenstein, Ingenieur . . . . .	154
Hoogklimmer, Oberleutnant 3. S. . . . .	105
Holm, H. Offizier . . . . .	223
Holzheuer, Matrose . . . . .	154
Homeyer, Kapitänleutnant . . . . .	61
Höpfner, Kapitän 3. S. . . . .	211
Hopman, Vizeadmiral . . . . .	157, 193
Horn, Korvettenkapitän . . . . .	196
Horst, Heizer . . . . .	151
v. Horthy, f. u. f. Linien-Schiffs-	
kapitän . . . . .	129
Hühner, Leutnant 3. S. . . . .	88
v. Hutier, General . . . . .	236

J.

Jhrig, Funkengast . . . . .	151
Jvens, Oberleutnant 3. S. d. R. . . . .	87
Jversen, III. Steuermann . . . . .	228

J (i).

Jensen, Matrose . . . . .	225
Johannsen, Ingenieur . . . . .	23
Jörß, Oberleutnant 3. S. . . . .	294

K.

Kagerak, Kapitänleutnant . . . . .	63
Kahland, Obermaschinenist . . . . .	77
Kählert, Oberleutnant 3. S. d. R. . . . .	78
Kalau v. Hofe, Oberleutnant 3. S. . . . .	106
v. Kaltenborn-Stachau, Hauptm. . . . .	220
v. Kameke, Otto, Korv.-Kap. . . . .	195
Kammann, Vizesteuermann . . . . .	152
Karbe, Heizer . . . . .	57
v. Karpf, Kommodore . . . . .	157
v. Kathen, General . . . . .	252
Keefe, Matrose . . . . .	19
Keller, Fregattenkapitän . . . . .	254
Kessel, Oberleutnant 3. S. . . . .	193
Keup, Steuermann . . . . .	154
Kirchheim, Kapitänleutnant d. R. . . . .	219
Kirchner, Korvettenkapitän . . . . .	122
Klaunig, Oberstabsingenieur . . . . .	238
Klein, Marineoberingenieur . . . . .	201
Kleine, Oberflugmaat . . . . .	189

	Seite		Seite
Kliem, Zivilmonteur . . . . .	152	Lohs, Oberleutnant 3. S. . . . .	184
Klinfer, Oberleutnant 3. S. . . . .	84	Lohse, Oberheizer . . . . .	153
v. Klocke, Leutnant 3. S. . . . .	87	Longorius, Leutnant . . . . .	93
Kloever, Elblofse . . . . .	150	Lorenz, Peter, Oberleutn. (J.) d. R. . . . .	235
v. Knoblauch, Fähnrich 3. S. . . . .	155	Loschke, Oberheizer . . . . .	237
v. Knorr, Korvettenkapitän . . . . .	139	Lotei, Major . . . . .	172
Knußen, Heizer . . . . .	229	Löwe, Leutnant 3. S. . . . .	92
Koellner, Kapitänleutnant . . . . .	86	Lucich, f. u. f. Linienschiffskapitän . . . . .	41
Köhler, Flugmeister . . . . .	189	Luckner, Graf („Seeadler“), Kor-	
Köhler, Hein, Matrose . . . . .	285	vettenkapitän . . . . .	3
Kollmeier, Dr., Assistenzarzt . . . . .	237	Lüdecke, Kapitän 3. S. . . . .	45
König, Kapitän . . . . .	3	Ludendorff, General . . . . .	188
König, Dr., Stabsarzt d. R. . . . .	237	Endwig, Maschinist . . . . .	88
Köppen, Stückmeister . . . . .	65	v. Lüttgendorff, Fhr., Feldmar-	
Kophamel, Korvettenkapitän . . . . .	284	schallentnant . . . . .	37
v. Kosch, General . . . . .	194		
v. Koslowski, Oberanwärter . . . . .	57	<b>M.</b>	
Kossack, Obermaschinist . . . . .	105	Maaf, Konteradmiral . . . . .	148
Köster, Heizer . . . . .	57	Macke, Marinestabingenieur a. D. . . . .	256
Kofolewsky, Obermasch.-Maat . . . . .	152	Madlung, Korvettenkapitän . . . . .	245
Kramer, Obermatrose . . . . .	153	Maecke, Bootsmann . . . . .	294
Krause, Fähnrich 3. S. . . . .	117	Maerker, Kapitän 3. S. . . . .	174
Krause, Obermatrose . . . . .	105	Maerz, Maschinistenmaat . . . . .	57
Kreisch, Leutnant 3. S. . . . .	294	Mahnke, Flugmaat . . . . .	189
Kretschmer, Obertorpeder . . . . .	266	Mangin, Matrose . . . . .	150
Kreuzberger, Steuermann . . . . .	88	Marfo, f. u. f. Linienschiffleutnant . . . . .	37
Kristeck, Maschinist . . . . .	234	Marlow, Obermaschinistenmaat . . . . .	57
Kroll, Kapitänleutnant . . . . .	288	Melle, f.=T.=Obermaat . . . . .	117
Kucklich, Obermatrose . . . . .	150	Menche, Kapitänleutnant . . . . .	159
Kuhland, Fähnrich 3. S. . . . .	24	Mertens, Unteroffizier . . . . .	72
Kuhlmann, Funkbeamter . . . . .	176	Mertß, Leutnant 3. S. . . . .	66
Kuschel, Robert, Obermatrose . . . . .	262	Meyer, Fähnrich 3. S. . . . .	121
Kuskowski, Matrose . . . . .	154	Meyer, Torpedoobermasch.-Maat . . . . .	151
		Meyer, Matrose . . . . .	152
<b>L.</b>		Nichelsen, Vizeadmiral a. D. . . . .	156
v. Laffert, Korvettenkapitän . . . . .	4	Nollich, Stückmeister . . . . .	65
de Lall, Stückmeister . . . . .	65	Nöhlmann, Dr., Oberstabsarzt . . . . .	237
Lampe, Korvettenkapitän . . . . .	60	Nohr, Einjähriger Obermatrose . . . . .	85
Landsky, Kap.-Leutn. d. Seew. . . . .	256	Nohr, Obermaschinist . . . . .	240
Lange, Dr., Schiffsarzt . . . . .	174	Noll, Otto, Korvettenkapitän . . . . .	241
Langer, Obergeringieur . . . . .	77	Noosaner, Dr., Schiffsarzt . . . . .	60
Langwagen, Maschinist . . . . .	237	v. Mülle, Kap.-Leutn. („Mvesha“) . . . . .	3
Lembke, Oberbootsmannsmaat . . . . .	150	v. Müller, Kapitän 3. S. („Emden“) . . . . .	3
v. Lettow-Vorbeck, General . . . . .	219	Müller, Fris, Dr., Oberleutn. d. R. . . . .	89
Leß, Kapitän . . . . .	172	Müller, R., Leutnant 3. S. . . . .	253
v. Levegow, Kapitän 3. S. . . . .	252	Müller, Wilhelm, Stabszahlmeister . . . . .	238
Liebtal, Bootsmann . . . . .	150	Müller, Paul, Maschinistenmaat . . . . .	80
Lichtenstein, Prinz, Korv.-Kap. . . . .	129		
Lied, Heizer . . . . .	57	<b>N.</b>	
Lieven, Fürst, Fregattenkapitän . . . . .	194	Nami, Bei, Kapitän 3. S. . . . .	64
Limpricht, Oberzahlmeister . . . . .	151	Nang, Johannes, Kapitän . . . . .	137
Lindemann, Leutnant 3. S. . . . .	241	Nemke, Heizer . . . . .	151
Linhard, Chr., Unteroffizier . . . . .	70	Nerger, Kapitän 3. S. („Wolff“) . . . . .	3
Lödenhoff, Floydoffizier . . . . .	209	Neuhans, Obergeringieur . . . . .	65
Loebell, Stabsingenieur . . . . .	240	Neumann, Karl, Kapitänleutnant . . . . .	107
Löhring, Dr., Prof., Stabsarzt d. R. . . . .	211	Neumann, Heizer . . . . .	153

	Seite		Seite
Nieden, Kapitänleutnant . . . . .	46	Ritter, Oberstleutnant . . . . .	256
Nielsen, Margarete, Schwester . . . . .	207	Rode, Hauptmann . . . . .	73
v. Nordeck, Kapitänleutnant . . . . .	61	Rogge, Stabsingenieur . . . . .	239
<b>O.</b>			
Odenbreit, Signalgast . . . . .	150	Rohardt, Kapitän 3. S. . . . .	235
Öding, Inspektor . . . . .	209	Rohlf's, Ingenieur . . . . .	23
Oeding, Oberinspektor . . . . .	263	Rolin, Kapitän . . . . .	45
Oelrichs, II. Offizier . . . . .	173	Rönneberger, Pfarrer . . . . .	212
Otten, Dr., Prof., Stabsarzt d. R. . . . .	211	Rose, Unterarzt . . . . .	297
d'Ottilie, Kapitänleutnant d. R. . . . .	84	Rösel, Bootsmannsmaat . . . . .	150
Overhues, Kapitänleutnant . . . . .	200	v. Rosenberg, Fregattenkapitän . . . . .	235
<b>P.</b>			
Packmohr („UC 67“) . . . . .	114	Rössing, Leutnant 3. S. . . . .	297
Pappenberg, Feuerleutsmaat . . . . .	153	Rosß, Korvettenkapitän . . . . .	121
Paschen, Kapitän 3. S. . . . .	19	Roth, Oberheizer . . . . .	153
Petermann, Pumpenmeister . . . . .	201	Rotsmann, Fchr., Leutnant 3. S. . . . .	77
Peters, Minenmaschinist . . . . .	86	Ruge, Oberleutnant 3. S. . . . .	177, 299
Pfeiffer, Otto, Kapitänleutnant . . . . .	239	<b>S.</b>	
Pfeiffer, Bootsmann . . . . .	65	Schapp, Kapitän . . . . .	220
Pflugmacher, Bootsm.-Maat d. R. . . . .	78	Schatmann, Maschinist . . . . .	149
Pfundheller, Kontreadmiral . . . . .	262	Schazmann, Ingenieur . . . . .	23
Pfützenreuter, Kapitänleutnant . . . . .	60	Scheer, Gattin d. Adm. Scheer . . . . .	211
Piontek, Signalgast . . . . .	150	Schenk, Kapitän . . . . .	64
Plange, Oberleutnant 3. S. . . . .	98	Schenker, Matrose . . . . .	57
Pochhammer, Korvettenkapitän . . . . .	3	Schepers, Dr., Marine-Generalarzt . . . . .	212
v. Pohl, Admiral . . . . .	211	Scherler, Oberzahlmeister . . . . .	78
Pollin, f. T.-Maat . . . . .	119	Schiereck, Matrose . . . . .	292
Potthoff, Hauptmann . . . . .	256	Schierning, Kapitänleutnant . . . . .	174
Prenzel, Maschinist . . . . .	86	Schirra, Freiwilliger . . . . .	151
Prill, Ingenieur . . . . .	28	Schlesener, Korvettenkapitän . . . . .	198
Puch, Matrose . . . . .	150	v. Schlick, Fregattenkapitän . . . . .	255
Puchert, Matrose . . . . .	150	Schliemann, Oberleutnant . . . . .	297
v. Purschka, Einienischiffskapitän . . . . .	135	Schlubach, Korvettenkapitän . . . . .	63
<b>Q.</b>			
Queffe, Oberleutnant 3. S. . . . .	297	Schmidt, Ehrhard, Vizeadmiral . . . . .	235, 252
<b>R.</b>			
Raegener, Kapitänleutnant d. R. . . . .	264	Schmidt, Herwart, Oberleutn. 3. S. . . . .	117
Ränber, Fähnrich 3. S. . . . .	126	Schmidt, I. Offizier . . . . .	220
Rebensburg, f., Kapitän 3. S. . . . .	186	Schmidt, Torpedoobermatrose . . . . .	103
v. Rebeur-Paschwitz, Admiral . . . . .	58	Schmiedel, Fähnrich 3. S. . . . .	289
Rehn, Oberbootsmannsmaat . . . . .	77	Schmiz, Oberleutnant 3. S. . . . .	297
Rehn, Steuermann . . . . .	84	Schnee, Gouverneur . . . . .	229
Reichardt, Maschinenmaat . . . . .	57	Schneider, Leutnant . . . . .	72
Reiß, Kapitän 3. S. . . . .	154	Schneider, Matrose . . . . .	150
Relotius, Dr., Stabsarzt d. R. . . . .	210	Schober, Heizer . . . . .	57
Renken, Seesoldat . . . . .	72	Schoemann, Kapitänleutnant . . . . .	75
v. Renter, Konteradmiral . . . . .	256	Schön, K., Marine-Oberingenieur . . . . .	54
Richter, Kapitän 3. S. . . . .	59	v. Schönermark, Oberleutn. 3. S. . . . .	117
Riediger, Oberleutn. 3. S. d. R. . . . .	145, 172	Schoppe, Bootsmaat . . . . .	56
Riemerbauer, Steuergast . . . . .	153	Schreyer, Kapitänleutnant . . . . .	262
Rimberg („UC 67“) . . . . .	114	Schröder-Richter, Leutnant 3. S. . . . .	117
Risse, f. T.-Meister . . . . .	192	Schröder, Maschinist . . . . .	149
		Schulz, Admiral . . . . .	174
		Schur, Kapitän . . . . .	19
		Schüsche, Oberheizer . . . . .	57
		Schütz, Matrose . . . . .	57
		Schwärmer, Oberleutnant d. R. . . . .	173
		Schweitzer, Oberstenermann . . . . .	87
		Schwonder, Kapitänleutnant . . . . .	154

	Seite		Seite
Seebohm, Konteradmiral . . . . .	146	v. Usedom, Leutnant 3. S. . . . .	26, 65
v. Sell, Schr., Kapitänleutnant . . . . .	62	Uthemann, Generalstabsarzt . . . . .	206
Semmler, Oberleutnant 3. S. . . . .	58		
Senz, Oberleutnant 3. S. d. R. . . . .	86	<b>V.</b>	
Seyberlich, Dr., Assistenzarzt . . . . .	78	zur Verth, Dr., Prof., Marine- Generaloberarzt . . . . .	206
Sidki, Bei, türk. Chef d. Stabes . . . . .	63	Vogel, Maschinist . . . . .	151
Sievers, Obermaschinist . . . . .	151	v. Vof, Linienschiffsleutnant . . . . .	39
Simmat, Dr., Marine-Assistenzarzt . . . . .	87	Vollstedt, Heizer . . . . .	57
Siß, Bezirksvorsteher . . . . .	224	Vorkampff-Laue, Kapitänleutnant . . . . .	297
Smeets, Obermatrose . . . . .	151		
Sobik, Matrose . . . . .	116	<b>W.</b>	
Soltan, Obermatrose . . . . .	104	Walther, Ernst, Kapitänleutnant . . . . .	254
Sommerfeld, Torpedobootmanns- maat . . . . .	104	Weddigen, Kapitänleutnant . . . . .	54, 269
Sörensen, Conrad, Kapitän . . . . .	219	Wegener, Kapitän . . . . .	289
Sörensen, 2. Maschinist . . . . .	229	v. Wegnern, Oberleutnant 3. S. . . . .	117
Souchon, Admiral . . . . .	58	Wehner, Kapitänleutnant . . . . .	263
Spanger, Schiffskoch . . . . .	226	Weidgen, Kapitänleutnant . . . . .	202
v. Spee, Graf, Admiral . 49, 142, . . . . .	174	Weiffenbach, Oberleutnant 3. S. . . . .	76
v. Spiegel, Schr., Kapitlt. . . . .	26	Weiß, Bäcker gast . . . . .	152
Spieß, Oberleutnant 3. S. . . . .	54	Wells, deutsche Kaufleute . . . . .	232
Spindler, Kapitän . . . . .	3	Welzin, Matrose . . . . .	15
Sprockhoff, Leutnant 3. S. . . . .	225	Wend, Ene, Schriftstellerin . . . . .	193
Stapenhorst, Kapitänleutnant . . . . .	256	Wendt, Bezirksamtmann . . . . .	224
Stellmacher, Obermaschinenmaat . . . . .	57	Wenneker, Leutnant 3. S. . . . .	19
Steppe, Reservecbootsmannsmaat . . . . .	150	Wenneker, Obermatrose . . . . .	189
Stevens, f.-C.-Gast . . . . .	57	West, fregattenkapitän . . . . .	157
Stieler, Kapitänleutnant . . . . .	290	Westermann, Leutnant 3. S. d. R. . . . .	150
Stoß, Linienschiffsleutnant . . . . .	41	Wiggers, Sanitätsgast . . . . .	152
Stoffregen, Oberheizer . . . . .	152	Wild, f.-C.-Maat . . . . .	13
Stödt, Oberzimmermannsmaat . . . . .	201	Willer, deutsche Kaufleute . . . . .	232
Stollhof, Pfarrer . . . . .	212	Windel, Oberleutnant 3. S. . . . .	98
Stölzel, Kapitän 3. S. . . . .	60	Windels, Vizekonsul . . . . .	229
Straat, Leutnant 3. S. . . . .	95	Winkler, Heizer . . . . .	151
Strobel, katholischer Pfarrer . . . . .	212	Winter, Geh. Schulrat . . . . .	207
Stute, Obermaschinist . . . . .	78	v. Winterhalder, f. u. f. See-Asp. . . . .	134
v. Szubarits, f. u. f. Korv.-Kap. . . . .	134	Wolfram, Eberhard, Korv.-Kap. . . . .	75
		Wollenberg, Oberanwärter . . . . .	57
<b>T.</b>		Wulff, Olaf, f. u. f. Linienschiffs- kapitän . . . . .	37
Tappe, Ingenieur . . . . .	11	Wünsche, Obermatrose . . . . .	201
Taschler, f. u. f. fregattenleutnant . . . . .	38	Wüpper, Matrose . . . . .	150
Terks, Zahlmeister . . . . .	24	Wustrau, Marinebaumeister . . . . .	67
Thiele, Korvettenkapitän . . . . .	99		
Thomé, Zahlmeister . . . . .	10	<b>Z.</b>	
Thomsen, Obermatrose . . . . .	226	Zechlin, Oberleutnant 3. S. . . . .	83
Tierfeld, Signalgast . . . . .	154	Zeiß, Karl, firma . . . . .	267
v. Tirpitz, Kapitänleutnant a. D. . . . .	18	Zender, Maat . . . . .	151
Tost, Heizer . . . . .	229	v. Zerboni di Sposetti, Kor- vettenkapitän . . . . .	162
Traebert, Obersteuermann . . . . .	56	Ziegner, Alice . . . . .	35
Tramsen, Matrose . . . . .	225	Ziegner, Oberleutnant 3. S. . . . .	26
Traub, Oberst . . . . .	233	v. Ziegesar, Schr., Oberleutn. 3. S. . . . .	97
Troll, Paul, Kapitänleutnant . . . . .	160	Zimmermann, Oberleutnant 3. S. . . . .	150
		Zühsdorf, Maschinist . . . . .	237
<b>U.</b>			
Ulm, Kaufmann . . . . .	229		
Ankenboldt, Kapitänleutnant d. R. . . . .	117		

**Im Felde unbesiegt.** Erlebnisse im Weltkrieg, erzählt von Mittkämpfern. Herausgeb. von General der Infanterie G. v. Dickhuth-Harrach. Mit den Bildnissen der Mitarbeiter. Band I u. II. Lwd. je Mk. 5.—

Aus dem Inhalt: Der Handstreich auf Lüttich, von General Ludendorff. / Die Schlacht bei Tannenberg, von Generalfeldmarschall v. Hindenburg. / Deutsche Infanterie, von Franz Schauweder. / Brzeziny, von General Litzmann. / Gallipoli, von Marschall Liman v. Sanders. / Slagerrak, von Korvlt. Lützow. / Das Leibregiment beim Sturm auf den Kemmel, von Major Fern. v. Prandh. / Das letzte Mal an der Front, von Oberleutn. Fern. v. Richtshofen. / Ein Kerl, von Walter Bloem. / Erstürmung Douaumonts, von Sptm. Haupt. / S. M. S. „Möwe“, von Korvlt. Graf zu Dohna.

**Im Felde unbesiegt / Österreich.** Erlebnisse im Weltkrieg, erzählt von österreichischen Mittkämpfern. Herausg. von Hugo Kerchnawe, Generalmajor d. K. Mit 22 Bildnissen. Lwd. Mk. 5.—

Allen Waffengattungen, allen Truppen, Kainern, Deutschmeistern, Jägern, Schützen, Landsturm, Steirern, Tirolern, Kärntnern und anderen sind in diesem Buche Ehrentränze geslochten, schlicht und ohne Ruhmredigkeit, aber von ergreifender Wahrhaftigkeit. Aus dem Inhalt des 27 Beiträge enthaltenden Buches: Aus dem Ehrenbuche der Schwarzen Hessen. / Von der Drina in das Herz Serbiens. / Vor Belgrad 1915. / Die Durchbruchschlacht bei Tarnow-Gorlice. / Die Landeseschützen in der Isonzoschlacht. / S. M. S. „Novara“ unter Admiral Horthy im Seegefecht in der Straße von Otranto am 15. Mai 1917 u. a. m.

## Wie wir uns zur Fahne durchschlugen.

Erlebnisse von Auslandsdeutschen und Seeleuten im Weltkrieg. Herausg. von General d. Infanterie G. v. Dickhuth-Harrach. Mit den Bildnissen von 23 Mitarbeitern. Lwd. Mk. 5.—

Aus dem Inhalt: Als Kohlentrimmer von Brasilien, von Eduard Beder. / Bei 50 Grad Hitze unter dem Kessel, von Mar Leib. / Auf dem Walfischfänger, von Martin Linke. / Im Sodatank, im Kleiderschrank, unter dem Drucklager, im Trockentank und unter den Kesseln, von Otto Fried. / 1000 Pfund Sterling Kopfpfeis! Von Julius Lauterbach. / Im Segelboot über den Golf von Lyon, von Beggesow u. a. m.

**In der Luft unbesiegt.** Hrsrg. von Major a. D. der Fliegertruppen G. P. Neumann. Mit 6 Bildnissen. Neue erw. Aufl. Preis in Leinen Mk. 5.—

Aus dem Inhalt: Fliegerlied. / Radioschießen im Hochgebirge Südtirols. / Der Geschwader-Bombenangriff gegen Dünkirchen. / Jagdstaffel Voelcke. / Nachtbombersflüge in der Champagne. / Als Ballontöter im Osten. / Die Taktik der Jagdgeschwader. / Der Flug zu den Pyramiden. / Mit vier Bombengeschwadern gegen Paris! / Während der Abwehrschlacht an der Somme. / Das Jagdgeschwader Richtshofen Nr. I. / Glück und Ende des L. 35. / Im brennenden Ballon. / Die 101-Stunden-Fahrt des L. 3. 120. / England-Fahrten. / Und dennoch und trotz alledem. / Vom Luftkrieg zur Luftbanfa.

**J. S. Lehmanns Verlag / München 2 SW.**

**Neue Preise!** Die Preise der in diesem Anzeigenanhang verzeichneten Bücher sind durchschnittlich um 10% herabgesetzt worden.

In noch stärkerem Maße wurden verbilligt:

**Günther**, Rassenkunde des deutschen Volkes. Preis jetzt: Geh. M. 10.—, Lwd. M. 12.—

**Günther**, Kleine Rassenkunde des deutschen Volkes. Preis jetzt: Geh. M. 2.—, Lwd. M. 3.—

**Auf See unbesiegt.** Erlebnisse im Seekrieg, erzählt von  
Mittkämpfern. Herausgegeben von  
Vizeadmiral a. D. E. v. Mantey. 2 Bände. Mit 28 Bildnissen  
gefallener Helden. Lwd. je Mk. 5.—

Aus dem Inhalt: Vizeadm. v. Trotha, Mit Scheer auf der Kommandobrücke. /  
Großadm. Prinz Heinrich von Preußen, „Blücher“. / Oberstabsing. Looke, Ma-  
schinenpersonal in der Stagerackschlacht. / Vizeadm. Meurer, Befreiung Finnlands. /  
Korvpt. Kinzel, Die schweren Marinegeschütze vor Paris. / Kptlt. Steinbrink,  
UC 65 im engl. Kanal. / Kptlt. Schiwig, Der letzte Kampf S. M. S. „Leipzig“. /  
Korvpt. Lügow, „Lusitania“. / Oberheizer Jenne, Die letzten Stunden S. M. S.  
„Wiesbaden“. / Sigismund Prinz von Preußen, U-Boot gegen U-Boot. / Korvpt.  
Boehmer, Stapa Flow u. a. m. / Adm. Scheer, Schlußwort.

Gibt unserer Jugend solche Bücher in die Hand, laßt in ihr den Geist der Weddigen,  
Graf Spee und Thiele lebendig werden. (Deutsche Allg. Ztg.)

Die Reichhaltigkeit auch dieses Bandes ist groß, der Umkreis der Betrachtung ins-  
fern beträchtlich erweitert, als hier auch die österreichisch-ungarischen Seeoffiziere  
zu Wort kommen. (Kölnische Zeitung.)

Die persönlichen Schilderungen sind es wieder, die diesem, wie anderen Unbesiegt-  
bänden ihren besonderen Wert und Reiz verleihen. (Karlsruher Tageblatt.)

---

## Weyer, Taschenbuch der Kriegsflotten.

26. Jahrgang 1930. Mit 750 Schiffsbildern, Skizzen, Schattentrissen und  
farbigen Flaggentafeln und 1 Titelbild. In Leinen gebunden Mk. 15.—

Der Weyer ist seit 25 Jahren als das zuverlässigste, praktischste und handlichste  
Nachschlagewerk in den Marinen der ganzen Welt geschätzt und vielfach amtlich  
eingeführt. Jedem Flottenfreund ist er ein unentbehrlicher Begleiter.

Ein solches vorzügliches Buch muß gerade heute überall regster Anteilnahme be-  
gegnet: aktuell durch die Weltlage, lehrreich in der sorgfältigen Zusammenstellung  
des Materials und brauchbar für jeden, der mit offenem Auge die großen welt-  
politischen Zusammenhänge auf ihre marinepolitischen Grundlagen untersuchen will.  
(Berliner Börsenzeitung.)

Der vorliegende Jahrgang besitzt dieselbe Zuverlässigkeit, wie seine Vorgänger, durch  
die er auch im Auslande eine unbedingte Anerkennung gefunden hat.  
(Artilleristische Monatshefte.)

---

## Die Deutsche Kriegsflotte 1914—1918 und ihr Verbleib.

 3. Auflage. 26 Seiten Tabellen. Preis Mk. 1.50.

Das Heft enthält das Verzeichnis aller bei Kriegsbeginn vorhandenen und der neu-  
gebauten Schiffe (einschließlich der U-Boote und Luftschiffe) und verzeichnet bei  
jedem sein Schicksal.

---

**Deutschlands Ruhmestage zur See.** 20 Bilder  
aus der  
deutschen Seekriegsgeschichte in Kupferlichtdrucken nach Originalgemälden  
von Marinemaler Prof. Hans Petersen. Format 52×69. Bildgröße  
30×39 cm. In Mappe 40.— Mk. Einzelbilder 4.— Mk.

---

J. J. Lehmanns Verlag / München 2 SW.

## Wir von der Infanterie. Tagebuchblätter aus 5 Jahren Front- und Lazarettzeit. Von Friedrich Lehmann. Kart. Mk. 3.—, Lwd. Mk. 4.50.

Das Buch gibt in männlicher Art rühmende Kunde vom Kämpfen und Sterben unserer Waffe und führt den Beweis, daß trotz Materialschlacht und trotz der heute beliebten Verzerrung im Krieg der Mann noch etwas wert ist.

Generaloberst a. D. von Seeckt.

Dies ist keine realistische Kriegsmalerei, wie so viele elende Schmarren der „Konjunkturschreiber“, sondern ein ehrliches, köstliches Bekenntnis, das jedem deutschen Knaben und Jüngling als Richtweiser für deutsches Heldentum in die Hand gedrückt werden sollte.

Deutsche Zeitung.

Hier gewährleistet die Wiedergabe unmittelbarer Aufzeichnungen die Gewißheit unverfälschter und ursprünglicher Eindrücke. Es ist ein Buch, wie wir Soldaten es brauchen, offen und wahr, getragen von einem guten Glauben. Deutsche Wehr.

Kein Problem läßt Lehmann unberührt und geht mit achtungbeisendem Ernst auch den religiösen Fragen des Krieges nach, hier einen ganz besonders wertvollen Beitrag in der ganzen Kriegsliteratur bietend.

Eisenacher Zeitung.

---

## Friedrich der Große, unser Held und Führer.

Von Oskar Fritsch. Mit 31 Tiefdrucktafeln nach Bildern von Menzel, Graff, Pesne, Köchling, Camphausen u. a., sowie 23 Holzschnitten nach Adolf Menzel. 2. verb. Auflage 1928, 11.—15. Tausend, Preis in Steifdeckel Mk. 5.—, in Leinen gebunden Mk. 6.—.

Es gibt heute, sogar in Preußen, Leute genug, die dem großen König nicht einmal den Platz auf einer armseligen Briefmarke gönnen, bloß weil er ein König war. Daß er als König der erste Diener seines Staates war, daß er für ihn alles, Leid und Sorge trug, daß er in einer Lage, die der unsrigen verzweifelt ähnlich war, einer Welt von Feinden seinen Willen aufzuzwingen verstand, das möchten die Herren des Staates vor heute vergessen machen. Aus Ehrfurcht vor dem Großen und im Gefühl der Verantwortung für unsere Jugend stellt Fritschs Buch Friedrich dar, als Stern der Hoffnung und Verheißung in der trostlosen Nacht unserer Gegenwart, als Führer zu Mannhaftigkeit und Pflichttreue. Ein wahres Hausbuch. . . in knapper, nach Form und Inhalt ausgezeichneteter Darstellung, eine lichtvolle Schilderung.“

Deutsche Allgemeine Zeitung.

---

## Deutschlands Knechtschaft und Befreiung.

Das Zeitalter der Befreiungskriege im Lichte der Gegenwart. Von Oskar Fritsch. Mit einem zweifarbigen Titelbild, 10 Tiefdruckbildern auf Tafeln, 74 Textabbildungen und 7 Kärtchen. Kart. Mk. 5.—, in Leinen geb. Mk. 6.—.

Ein Mahnruf an Deutschlands junge Generation. In packender, mitreißender Sprache rollen sich vor uns die Bilder aus der Zeit Deutschlands größter Erniedrigung ab, Taten von Männern mit zäher Willenskraft und heißer Liebe zur deutschen Heimat. Keine neue Geschichte der Freiheitskriege, keine der vielen nur historischen Jugendschriften oder Romane, sondern gleich dem „Friedrich dem Großen“ des gleichen Verfassers ein aus tiefstem Erleben der Gegenwart entstandenes Volksbuch.

## Der Irrgang der deutschen Königspolitik.

Die Lehren der Vergangenheit für die Gegenwart und Zukunft. Von Alfred Krauß, General d. Inf. a. D., 1927. 405 Seiten. Geb. Mk. 8.—, geb. Mk. 10.—.

Krauß räumt unerbittlich mit vielen alten liebgewonnenen Ansichten auf, und er wird manchem guten Deutschen weh tun. Das läßt sich nicht ändern, wenn anders die Geschichte unsere Lehrmeisterin sein soll. So kritisch Krauß dem geschichtlich gewordenen Fürstentum gegenübersteht, so liegt ihm doch nichts ferner, als für die Zukunft jede monarchische Führung abzulehnen. Einer soll Führer sein, sei es der deutsche König, ein Diktator oder ein würdiger Volks- oder Heerführer, aber nur einer, nicht eine Mehrheit von Teilherrschern.

## Deutschlands Seldenkampf. Der Weltkrieg 1914/18.

Von General der Kavallerie Friedrich v. Bernhardi. Mit 100 Kartenskizzen. Preis Mk. 8.—.

Die Darstellung erstreckt sich auf alle Kriegsschauplätze und berücksichtigt auch die Einwirkung der Politik auf den Weltkrieg. Sie ist in ihrer knappen Art ein Meisterwerk, wie sie nur hohes, schriftstellerisches und soldatisches Können, das in gleichem Maße dem General der Kavallerie v. Bernhardi zur Verfügung steht, zu vollbringen vermochte.   
Frb. v. Freytagh-Loringhoven, General d. Inf.

## Kriegsschuldfrage und Kriegsschuldflüchter.

Von Graf Ernst Reventlow. 258 Seiten. Kart. Mk. 4.50, Lwd. Mk. 6.—.

Reventlows gerade zur rechten Zeit erschienenenes Buch ist eine wuchtige Angriffswaffe; es gibt kein anderes, das in so vollkommenem Aufbau, in sorgfamer Klarheit und dabei in einer fast dramatischen Spannung erzeugenden Form herausarbeitet, worum es geht. Möge das Buch seinen Weg zu vielen Deutschen finden.

Deutsche Zeitung.

Temperamentvoll geschrieben ist das Buch des Grafen Reventlow eine wertvolle Erscheinung im geistigen Befreiungskampf des deutschen Volkes.

Militärwissenschaftliche Mittlg., Wien.

## Tacitus: Germania.

Herausgegeben, übersetzt und mit Anmerkungen versehen von Dr. Eugen Sehrle, Professor an der Universität Heidelberg. Mit 39 Abbild. auf 14 Kunstdrucktafeln. Geb. Mk. 4.50, Ganzleinen Mk. 6.—.

Die neue wundervolle Ausgabe dieses Werkes des ersten römischen Schriftstellers, der uns erschöpfend über Leben und Wesen der alten Germanen berichtet. Sehr wertvoll ist die Gegenüberstellung des deutschen und des lateinischen Textes. Die tiefeschürfenden volks- und heimatkundlichen Erläuterungen zwischen und hinter dem Text verhelfen zu einem weiteren erfolgreichen Eindringen in die Erforschung unserer Frühgeschichte.

## Das Bauerntum als Lebensquell der Nordischen Rasse.

Von Dipl.-Landwirt R. Walther Darré. 483 Seiten. Geb. Mk. 18.—, Ganzl. Mk. 20.—.

Vom Werden und Wesen des Bauerntums (Kultur-, Standes- und Wirtschaftsgeschichte) und von den Wegen zu seiner sittlichen und wirtschaftlichen Erhaltung.



## Die Hochseeflotte ist ausgelaufen. Von Peter Cornelissen.

Geb. Mk. 3.50, Lwd. Mk. 5.—

Der Verfasser hat selbst als junger aktiver Offizier den ganzen Krieg auf Linienschiffen und kleinen Kreuzern mitgemacht. Er weiß also, wie es zuging und er schildert das Leben auf den Schiffen so anschaulich und lebendig, daß sich der Geist und die Stimmung der Matrosen dem Leser mitteilen. Wohlthuend ist dabei vor allem des Verfassers Freimut, der sich bewußt ist, daß Vertuschen und Schönsärben unerfreulicher Begebenheiten verwerflich wäre. Glücklicherweise nimmt aber die Schilderung des Niederdrückenden nur einen kleinen Raum ein gegenüber all den Stellen, aus denen echter Seemannsgeist spricht; neben der wundervollen Schilderung der Slagerralschlacht, neben dem schneidigen Vorstoß an die baltischen Küsten steht eine Unmenge von kleinen heiteren Geschichten, die vom guten Geist der Besatzungen Zeugnis ablegen. Man hat den Eindruck unbedingter Wahrheitsliebe; jeder alte Mariner wird das Buch mit Begeisterung und Dankbarkeit lesen und sagen: So war es wirklich.

Das Buch ist ein Denkmal für die oft zu Unrecht geschmähten Besatzungen der Schiffe unserer alten Hochseeflotte. Es weckt Liebe und Verständnis für jene Waffe, die im Frieden der Lieblich des ganzen deutschen Volkes war.

## Die Ursachen unserer Niederlage. Erinnerungen und Urteile

aus dem Weltkrieg. Von General A. Krauß. Dritte Aufl. 1925.  
Geb. Mk. 5.—, geb. Mk. 6.50.

Eine glänzende Bereicherung der Literatur! Selbst die zahlreichen Leser, die sich gelobt haben, nichts mehr über den großen Krieg zu lesen, werden eine Ausnahme machen müssen und an diesem Schriftsteller nicht vorübergehen können.

Tägliche Rundschau.

## Das Wunder von Karfreit. Im besonderen der Durchbruch bei Flitsch

und die Bezwingung des Tagliamento. Von General der Infanterie Alfred Krauß. Mit 18 Bildnissen, einem Übersichtsbild und einer Karte. Geb. Mk. 3.—, in Leinwand geb. Mk. 4.—.

Der Kommandant des I. u. I. 1. Korps gibt hier die lebendige Schilderung einer Schlacht, die eine der größten der Weltgeschichte war. Großdeutschland — alle deutschen Stämme von der Etsch bis an den Belt — hat hier einen gewaltigen Sieg errungen bei ungeheuren feindlichen Verlusten. Nicht nur jeder, der „dabei“ war, liest dieses Buch, sondern auch jeder, der sich an deutschem Heldentum begeistern kann und daraus Kraft zu schöpfen vermag zum Glauben an deutsche Zukunft.

## Von Amiens bis Aleppo. Ein Beitrag zur Seelenkunde des großen Krieges.

Aus dem Tagebuch eines Feldarztes. Von Theo Malade. 242 Seiten.  
Geb. Mk. 3.80, Lwd. Mk. 5.—.

Malades Buch schildert nicht nur Schlachten und Gefechte, malt nicht die Schrecken des Trommelfeuers oder den begeisterten Schwung des Sturmangriffs. Solche Bücher sind in den letzten Jahren ja reichlich erschienen. Malade will vielmehr die Seele des Soldaten wie die der vom Krieg betroffenen Zivilbevölkerung lebendig werden lassen. Er zog als reifer Mann in den Krieg und hat auf den verschiedensten Kriegsschauplätzen in Frankreich, Polen und Palästina und am Bosporus als Truppenarzt, als Lazarettarzt und im Dienste der Seuchenbekämpfung gewirkt.

**Rassenkunde des deutschen Volkes.** Von Dr. Hans J. K. Günther.  
14. und 15. umgearbeitete Aufl. 1930. 45.—49. Tausend. Mit 29 Karten und 564 Abbildungen. In Leinen Mk. 14.—

„Das Buch im ganzen ist eine gewaltige Leistung, jeder Anthropologe wird sich damit auseinandersetzen müssen. Ein gar nicht hoch genug anzuschlagendes Verdienst ist es, daß wir endlich ein Werk mit allgemeinverständlicher Darstellung und glänzender Bildausstattung haben.“

„Kann es überhaupt etwas Interessanteres geben, als die Frage nach den leiblichen und seelischen Anlagen unseres Volkes?“ (Der fahrende Gesell.)

„Günthers Buch bietet über Rassenfragen die beste Auskunft. Mit vollem Recht darf es das Verdienst in Anspruch nehmen, zum ersten Male eine Gesamtdarstellung der rassistischen Verhältnisse innerhalb des deutschen Volkes zu geben.“

(Prof. v. Below = Freiburg.)

---

## **Kleine Rassenkunde des deutschen Volkes.** (Volks-Günther)

Von Dr. Hans J. K. Günther. 2. Aufl. 1930. Mit 100 Abbild. und 13 Karten. Geh. Mk. 2.80, Lwd. Mk. 4.—

Die Darstellung beschränkt sich auf die wichtigeren Tatsachen, verzichtet auf gelehrtes Beiwerk und bringt „nur“ 100 Bilder und 13 Karten, also alles Wesentliche. So enthält das Buch eine knappgefaßte Darstellung unseres heutigen Wissens von den europäischen Rassen, von ihren leiblichen Merkmalen und ihrem seelischen Wesen. Auch die Verteilung der Rassen und das Walten des Blutes im Ablauf der deutschen Geschichte werden geschildert. Das Wichtigste über Vererbung ist dabei nicht vergessen. Das Buch gipfelt wie die anderen Bücher des Verfassers in einer Darstellung des nordischen Gedankens und der nordischen Bewegung.

Das rechte Buch zur ersten Einführung für alle, die sich die große Aufgabe nicht kaufen können, also für die Jugend, die Schulen und die breiten Massen des Mittelstandes. Für alle, die tiefer dringen wollen, ist der Besitz der „Rassenkunde des deutschen Volkes“ (45.—49. Tausend) unentbehrlich.

---

**Taschenbuch der Tanks** Ausgabe 1930, Straßenpanzer (Neue Tanks), Panzerzüge. Von Dr. techn. Fritz Heigl, Major a. D. 337 Seiten mit 186 Textabbild. und 46 Tafeln mit Schattenrissen, Skizzen und Zeichnungen. In Leinen geb. Mk. 15.—. Zusammen mit den Ausgaben 1926 und 1927 bezogen, nur Mk. 25.— statt Mk. 35.—.

Urteile über die vorige Ausgabe:

„Heigl hat alle nur irgendwie erlangbaren Daten über die Tanks, ihre Einrichtung, Verwendung und Bekämpfung zusammengetragen, so daß das Taschenbuch wohl als die vollständigste Zusammenfassung alles dessen, was überhaupt über Tanks gesagt werden kann, angesehen werden muß.“

Militärwissenschaftliche Mitteilungen, Wien.

„Das Buch bietet ein wertvolles Material, um sich über den Stand des Kampfwagenbaus in den einzelnen Ländern, sowie über die Kriegserfahrungen mit Kampfwagen zu unterrichten.“ Reichswehrministerium, Chef der Heeresleitung.

---

**J. S. Lehmanns Verlag / München 2 SW.**

## Deutsches Arbeitsdienstjahr statt Arbeitslosennetz. Von Prof. Karl Schöpke. Geb. Mk. 4.20, Lwd. Mk. 5.50.

Man wird von dem Inhalt dieses Buches unbedingt gepackt. Die außerordentlich flüssige Sprache, der geschickte Aufbau und die glänzende Verarbeitung der reichen Erfahrungen des Verfassers machen es zur Freude, sich an Hand dieses Buches mit der Frage des Arbeitsdienstjahres wieder einmal zu beschäftigen.

Dr. P o n s i c k, Reichs-Landbund.

Professor Schöpke ist es in recht glücklicher Weise gelungen, die außerordentlich schwer zu behandelnde Materie in seiner sehr begrüßenswerten Arbeit mit einer gewissen Lebendigkeit aus dem Rahmen der Theorie herauszuheben. Man kann daher seinem Buch nur größte Verbreitung in weitesten Kreisen unseres nachdenkenden Volkes wünschen.

Dr. ing. h. c. P h. H e i n e k e n, Präs. d. Nordd. Lloyd.

Es ist das Verdienst Prof. Schöpkes, in seinem Buch mit der ganzen Wucht des überlegenen Sachkenners und mit der Leidenschaft eines wahrhaft deutschen Mannes, der mit heißer Seele sein Volk liebt, das Problem der Arbeitsdienstpflicht erschöpfend behandelt und den Weg zur praktischen Durchführung gezeigt zu haben. Sein Buch ist eine nationale und soziale Tat, das Beste, was bisher über das Arbeitsdienstjahr geschrieben wurde.

Gustav H a r t z im „Stahlhelm“.

---

## Die Soziologie der Revolution. Von Prof. Dr. Pitirim Sorok i n (früher in Petersburg). Übersetzt und herausgeg. von Dr. S. K a f z p o h l. 360 Seiten. Preis geb. Mk. 8.—, geb. Mk. 10.—.

Die Lektüre des Sorokinschen Buches ist nicht genug anzupfehlen. Es gibt Aufschluß wie kaum ein zweites über natürliche Genesis, künstliche Betreibung und Verlauf der Revolution; und dem, der darin zu lesen versteht, auch Einblick in die Abwehrmittel.

Deutsche Allgemeine Zeitung.

---

## Der Kulturumsturz. Die Drohung des Untermenschen. Von Lothrop Stoddard. Übersetzt von W. H e i s e. Geb. Mk. 6.—, geb. Mk. 7.—.

Die Verdienste des Verfassers liegen in der scharfen Erfassung der Bedeutung biologischer Tatsachen für das Schicksal der Kulturen. Das Buch ist für uns besonders wertvoll durch die zahlreichen bisher unbekanntenen Beispiele aus Amerika und Rußland.

Die Kultur.

---

## Der Untergang der großen Rasse. Die Rasse als Geschichte Europas. Von Madison Grant-Newyork. Einzige berechnete Übersetzung von „The passing of the great race“. Deutsch von Prof. Dr. P o l l a n d - G r a z. Geb. Mk. 6.—, in Leinen Mk. 7.—.

„Das Buch ist viel ernster zu nehmen, als ein anderer ‚Untergang‘, der ‚Untergang des Abendlandes‘ von Spengler. Denn es deckt die Ursachen auf, die wirklich zu einem Untergang, nicht nur des Abendlandes, sondern der Kultur überhaupt führen können; das Aussterben der großen nordischen Rasse.“

Literarische Wochenschrift.

# Deutschlands Erneuerung.

## Monatschrift für das deutsche Volk

Herausgegeben von Oberfinanzrat Dr. Bang, S. Claß, Prof. R. Beyer-  
Wien, Gen.-Major Graf v. d. Golz, Prof. Dr. Hans S. K. Günther,  
Prof. Dr. Hartmann, ehem. königl. Landrat von Herzberg, General  
d. Inf. Krauß, Prof. Dr. Wundt. Schriftleitung W. von Müßling.

14. Jahrgang 1930. Vierteljährlich Mk. 4.—.

Deutschlands Erneuerung wurde im Jahre 1917 ins Leben gerufen, als schon gewisse Kräfte am Werke waren, die Einigkeit des Volkes zu zerstören und den Bau des Reiches zu untergraben. Die Monatschrift, die schnell zu einem Führer des nationalen Deutschlands geworden ist, hat all die Jahre hindurch nur an der Verwirklichung des gestakten Zieles gearbeitet: die Befreiung Deutschlands von inneren und äußeren Feinden und die Sicherung seiner Zukunft. Nicht auf das Wohl einer Partei oder eines Standes bedacht, sondern von einem heiligen Ernst beseelt, dem ganzen Volk, dem Vaterland zu dienen, kämpft „Deutschlands Erneuerung“ mit aller Kraft und aller Offenheit

für ein starkes, freies Großdeutschland,  
für die Wehrhaftigkeit unseres Vaterlandes,  
für seine völkische und rassische Widergeburt,  
gegen den Schmachfrieden von Versailles,  
gegen Marxismus und Internationalismus.

Ihr Arbeitsfeld erstreckt sich auf die Gebiete der Politik, Wirtschaft und Kultur. Der Kassenkunde, als dem Schlüssel zum Verständnis von Werden und Vergehen großer Staatengebilde, wird besondere Aufmerksamkeit entgegengebracht.

Vielseitig ist der Kampf, doch niemals kleinlich, nicht Zerstörung, sondern Aufbau heißt die Lösung. Die Namen der Herausgeber, von denen jeder ein Programm bedeutet und von echtdeutschem Führertum kündigt, geben dafür die beste Bürgschaft.

---

## Das Erbe der Enterbten.

Von Rudolf Böhmer, ehem. Bezirksamtman in Lüderitzbucht.

250 Seiten. Geh. Mk. 5.—, Lwd. Mk. 6.50.

Hier spricht ein Anwalt des praktischen Lebens von dem Grundübel, an dem Deutschland krankt. Klassenkampf im Innern und Hilflosigkeit nach außen, sind die notwendige Folge des Mangels an Raum. Die überzähligen Kinder des flachen Landes und der Kleinstadt, die in die Fremde wanderten, haben das Heer der Besitzlosen, der Enterbten, außerordentlich vergrößert. Ihnen soll ihr Erbe wiedergegeben werden. Böhmer zeigt, wie diese Aufgabe anzupacken sei. Dazu gehört u. a. die Verpflanzung der Industrie auf das Land in kleinere, neuanzulegende Städte. Hierdurch sollen des Arbeiters Arbeitsstätte und Wohnstätte einander nahegerückt werden und hier soll jeder Arbeiter eine Heimstätte von 1500 qm erhalten. Böhmers Gedanken sind kühn, gewiß, sie verdienen die vollste Beachtung eines jeden Deutschen, denn sein Buch ist eine Tat.

Wohl keine der bisher erschienenen Abhandlungen über die Not des deutschen Volkes geht aber ihrer Ursache so tief schürfend nach, wie dieses Buch Rudolf Böhmers, dessen Titel wie der eines Romans klingt, und dessen Inhalt volkswirtschaftliche Erörterungen von einer Tiefe, Gründlichkeit und Eigenart sind, wie man sie selten findet.

Übersee- und Kolonialzeitung, Berlin.

---

J. S. Lehmanns Verlag / München 2 SW.







