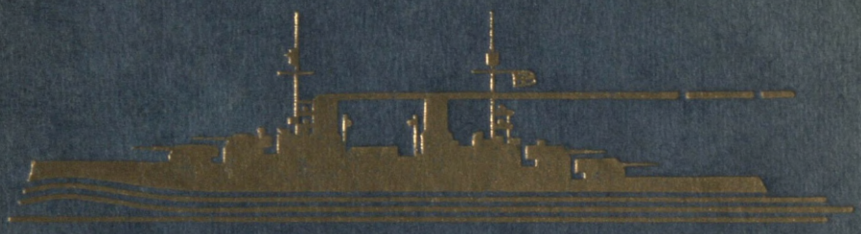
Marinearchiv



Der Kreuzerkrieg

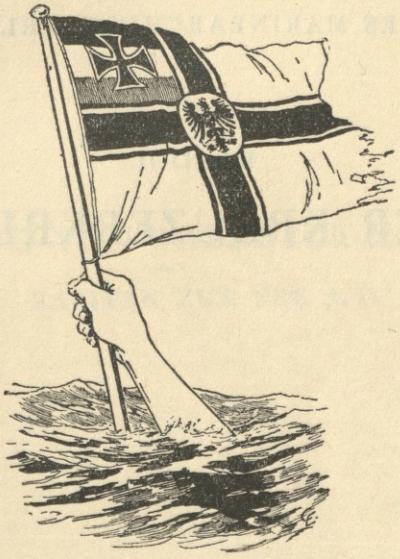
Coronel Falkland

Marinearchiv



Der Kreuzerkrieg

Coronel Falkland



Marinearchiv

EINZELDARSTELLUNGEN DES SEEKRIEGES 1914—1918

BEARBEITET

UNTER BENUTZUNG DER AMTLICHEN QUELLEN

DES MARINEARCHIVS BERLIN

BAND II

DER KREUZERKRIEG

1931

GERHARD STALLING, OLDENBURG I. O.

Der Kreuzerkrieg 1914–1918

DAS KREUZERGESCHWADER
EMDEN, KÖNIGSBERG, KARLSRUHE
DIE HILFSKREUZER

VON

HUGO VON WALDEYER-HARTZ
KAPITÄN ZUR SEE A. D.

1931

GERHARD STALLING, OLDENBURG I. O.

355.91 (32W1); 355.3 (358.8)

Wyłączono ze zbiorów BUW



34119/2

Z-360-2

1.IX.48

Alle Rechte,
insbesondere das der Übersetzung in fremde Sprachen, der Verfilmung und der Verbreitung durch Rundfunk, vorbehalten.
Copyright 1931 by Gerhard Stalling A.-G., Oldenburg i. O.
Druck und Verlag von Gerhard Stalling A.-G., Oldenburg i. O.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Teil.

I. Mobilmachung 9
II. Das Nachschubwesen 20
III. Beim Gegner 27
IV. Auf einsamer Fahrt 32
V. Noch einmal kurz beim Gegner 45
VI. Der Tag von Coronel 48
VII. In Valparaiso 61
VIII. Ein drittes Mal beim Gegner 66
IX. Um das Cap Hoorn 70
X. Die Falklandschlacht 74
XI. Das Ende der Kleinen Kreuzer 92

II. Teil.

I. Allgemeine Betrachtungen 119
II. S.M.S. „Emden“ 122
III. S.M.S „Königsberg“ 138
IV. S.M.S. „Karlsruhe“ 152

III. Teil.

I. Allgemeine Betrachtungen 167
II. Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“ 175
III. „ „Königin Luise“ 180
IV. „ „Kronprinz Wilhelm“ 184
V. „ „Kap Trafalgar“ 188
VI. „ „Berlin“ 190
VII. „ „Meteor“ 192
VIII. „ „Möve“ 202
IX. „ „Wolf“ 205
X. „ „Leopard“ 207
XI. „ „Greif“ 208
XII. „ „Seeadler“ 209

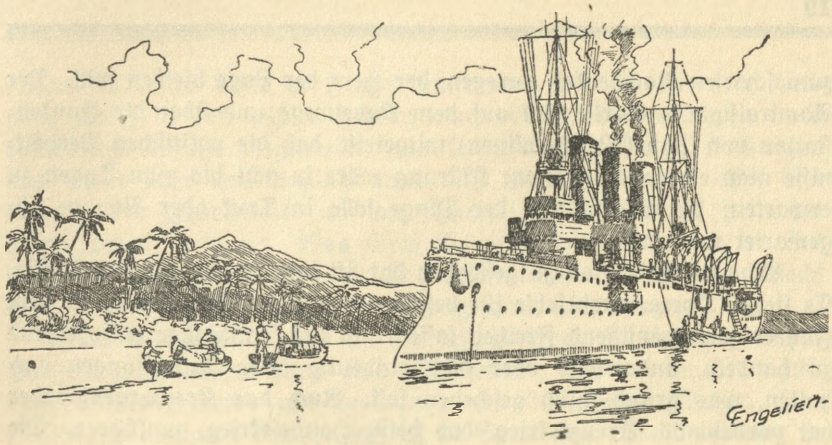
Die Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich“ und „Cormoran“ sind in dem Teil I „des Kreuzergeschwaders“ erwähnt.

Erster Teil

Das Kreuzergeschwader

Erster Teil

Das Kreuzgerüstwerk



Mobilmachung.

I. Mobilmachung.

Der 7. Juli 1914.

Inmitten der Weite des Stillen Ozeans, im Etenhafen auf den Truk-inseln, die zu den mittleren Karolinen gehören, liegen vier große Schiffe. Ihr Rumpf ragt über die von der Natur geschaffenen Basaltdämme empor. Aus tiefem Wasser streben die Dämme in die Höh'. Zwei deutsche Kriegschiffe sind es, die Panzerkreuzer „Scharnhorst" und „Gneisenau"; dazu der Begleitdampfer „Titania", ein von der Marine gechartertes Fahrzeug, und der japanische Kohlendampfer *Fukoku Maru.*

Fukoku Maru ist bei der „Scharnhorst" längsseit gegangen. Winden rasseln, schwere Kohlensäcke schmettern an Deck. Von Kohlenstaub umdunstete Gestalten fördern die Kesselnahrung in die Bunker.

Der Geschwaderchef, Vizeadmiral Graf v. Spee, sitzt in seiner Kajüte. Auf dem großen Tisch sind Karten und Bücher ausgebreitet, Akten liegen zur Hand, ein Stoß von Funkentelegrammen. Beim Grafen weilt sein Stab, als Chef Kapt. z. S. Fielitz, ferner die Admiralstabsoffiziere Korv.Kapt. Konrad Pfahl und Kaptlt. v. Böttticher, der Geschwaderingenieur Marine-Oberstabsingenieur Wilhelm Klein und der Flaggleutnant Oberlt. z. S. Schliep.

Von der Heimat sind wichtige Nachrichten eingegangen; nicht gerade unmittelbar beunruhigende, aber doch von einer Lesart, die den

zum scharfen Nachdenken anregen, der Herr der Lage bleiben will. Der Admiralstab in Berlin hat auf dem Kabelwege und über die Funkenstation von Yap (Westkarolinen) mitgeteilt, daß die politischen Verhältnisse nicht einwandfrei seien; Klärung wäre in acht bis zehn Tagen zu erwarten; die Entwicklung der Dinge solle in Truk oder Ponape abgewartet werden.

Was im Kriegsfall zu geschehen hat, ist dem Grafen Spee geläufig. Es liegen Operationsbefehle für bestimmte politische Lagen vor, die dem Führer zwar genügend Freiheit lassen, um den Umständen entsprechend zu handeln, andrerseits aber doch eindeutig klare Anweisungen enthalten, was grundsätzlich geschehen soll. Auch das Kreuzergeschwader hat vornehmlich Kreuzerkrieg, das heißt Handelskrieg, zu führen. Die für den Kreuzerkrieg nicht geeigneten Schiffe — gedacht ist hierbei in erster Linie an die Kanonenboote der ostasiatischen Station — sollen Hilfskreuzer ausrüsten, um die Zahl der wirksam auftretenden Einheiten nach Möglichkeit zu vergrößern.

Völkerrechtlich betrachtet ist der Kreuzerkrieg ein anerkanntes Mittel des Seekrieges. Er will den Gegner wirtschaftlich schädigen, um seine Widerstandskraft zu untergraben. Objekte des Kreuzerkrieges sind Handelsschiffe unter feindlicher Flagge und neutrale Schiffe mit Bannware. Darüber hinaus stellt der Kreuzerkrieg aber auch noch handstreichartige Unternehmungen gegen feindliche Küstenplätze, die Beschießung von militärischen oder militärischen Zwecken dienenden Anlagen und die Zerstörung feindlicher Kabel und feindlicher Funkenstationen in seine Berechnungen ein. Er wirkt wie ein Zieten aus dem Busch. Die Überraschung ist sein wertvollster Begleiter.

Die Frage, ob es richtig sei, technisch hochstehende deutsche Seestreitkräfte auf außerheimische Stationen zu verteilen, ist von den obersten Marinebehörden in Berlin wieder und immer wieder geprüft worden. Man ist sich darüber völlig im klaren gewesen, daß ein von Überwasserkriegschiffen geführter Kreuzerkrieg immer nur ein Nebenkriegsmittel darstellen könne. Da aber der Kolonialbesitz Deutschlands in wachsendem Maße Kriegschiffsschutz beanspruchte, und da ferner das Ansehen des Deutschen Reiches eine Vertretung durch solche Fahrzeuge schlechterdings nicht mehr zuließ, die keine Macht darstellten, war man ganz von selbst zu einer Zwischenlösung gelangt. Soweit die Entsendung kampfkräftiger Schiffe ins Ausland nötig schien, wurden hierfür Panzerkreuzer bestimmt, die auf dem heimischen Kriegsschauplatz nicht mehr als vollwertig gelten konnten. Bei den für die Führung des Kreuzer-

krieges in erster Linie in Frage kommenden Kleinen Kreuzern hatte man jedoch in den letzten Jahren einen Ersatz älterer Typen durch vollwertige Schiffe angestrebt. Die Durchführung dieser Maßnahme war leider über ihre Anfänge noch nicht hinausgekommen. Die Entsendung der „Karlsruhe" auf die ostamerikanische Station hatte den ersten Schritt bedeutet. Was Graf Spees Kommandogewalt im Juli 1914 untersteht, ist demnach, als Material betrachtet, keineswegs schlecht, aber doch nur guter Durchschnitt von gestern, nicht mehr.

Zum Kreuzergeschwader auf der ostasiatischen Station gehören die Panzerkreuzer „Scharnhorst" und „Gneisenau". Sie sind im Jahre 1906 vom Stapel gelaufen und verdrängen 11 600 Tonnen Wasser. Ihre Höchstgeschwindigkeit beläuft sich auf 23 Seemeilen. Die Bestückung besteht aus acht 21-cm- und aus sechs 15-cm-Kanonen. Die Besatzung zählt 764 Köpfe. An Kleinen Kreuzern sind drei vorhanden: „Nürnberg", „Leipzig", „Emden". Sie sind gebaut in den Jahren 1903 bis 1908 und laufen 23 Seemeilen, die „Emden" etwas mehr. Die Armierung weist zehn 10,5-cm-Kanonen auf, die Besatzungsstärke liegt zwischen 300 und 360 Mann. Ferner unterstehen dem Grafen Spee noch die Kanonenboote „Iltis", „Jaguar", „Tiger", „Luchs", die Flußkanonenboote „Vaterland", „Otter", „Tsingtau" und das Torpedoboot S 90.

Das Schicksal hat es gewollt, daß die Streitkräfte in den Tagen der Spannung weit auseinander gezogen sind; auch ein Beweis für Deutschlands völlige N i c h t - Schuld am Kriegsausbruch. Die beiden Panzerkreuzer haben Tsingtau Ende Juni 1914 verlassen, um die Südseekolonie Samoa aufzusuchen. „Nürnberg" befindet sich bereits seit Ende 1913 in westamerikanischen Gewässern. In Mexiko brodelt es vor Unruhen, so daß die deutschen Interessen dauernden Schutzes bedürfen. „Leipzig" ist auf dem Wege, die „Nürnberg" abzulösen. So ist von den größeren Schiffen nur die „Emden" auf der ostasiatischen Station zurückgeblieben.

Graf Spee empfindet Genugtuung darüber. Der Kommandant der „Emden", Freg.Kapt. Karl v. Müller, ist sein Mann. Er gilt ihm als ein ungemein ruhiger und klar blickender Kopf, als eine bei aller Bescheidenheit starke Persönlichkeit, und vor allem als ein Offizier, der ein Höchstmaß von Verantwortung freudig zu tragen weiß. Wenn die politische Lage sich weiterhin verschärft, bekommt Müller viel, sehr viel zu tun. Graf Spee ist sich dessen wohl bewußt. Der „Emden"-Kommandant muß als „Ältester Offizier der Station" den gesamten Nachschub

für das Kreuzergeschwader regeln. Er muß vor allen Dingen aber den Nachrichtendienst in einer Weise speisen, daß der Geschwaderchef ein ungetrübtes Bild vom Aufmarsch der mutmaßlichen Gegner erhält.

Auch die kleinen Fahrzeuge sind in den verschiedensten Erdenwinkeln tätig. „Jaguar" zeigt auf dem Yangtse die Flagge, „Luchs" liegt in Schanghai, „Tiger" und „Iltis" sind in Tsingtau, „Otter" und „Vaterland" befahren den oberen Yangtse, „Tsingtau" den Westfluß. Und das Torpedoboot S 90 schließlich führt eine Übungsfahrt im Golf von Petschili aus.

Damit aber noch nicht genug. Graf Spees Kommandogewalt unterstehen im Kriegsfalle auch noch die Schiffe der australischen Station. Von ihnen erwartet man den auf der Ausreise befindlichen Kleinen Kreuzer „Geier" am 25. Juli in Singapore, während das Kanonenboot „Cormoran" zurzeit in Tsingtau eine Grundreparatur vornimmt. Somit ist das Vermessungsschiff „Planet" allein auf der australischen Station. Es weilt in Neu-Pommern (Bismarck-Archipel).

Nach sorgfältiger Prüfung aller Fragen beschließt Graf Spee, vorerst in Truk zu bleiben. Zwei Tage später, am 9. Juli, erhält er die Meldung, daß eine kriegerische Verwicklung zwischen Österreich und Serbien möglich und das Hineinziehen des Dreibundes nicht ausgeschlossen sei. Gleichzeitig wird er über die Bewegung von zwei französischen Panzerkreuzern unterrichtet: *Montcalm* hat am 24. Juni Callao verlassen und trifft am 10. Juli in Tahiti ein, *Dupleix* hält sich in den japanischen Gewässern auf.

Früher hat man solche Meldungen mit Gleichgültigkeit gelesen. Jetzt aber, jetzt zeigen sie ein ganz anderes Gesicht. Es ist, als stierten einen die Mündungen feindlicher Geschützrohre an.

„Emden", die planmäßig nach Schanghai in See gehen sollte, erhält Befehl, in Tsingtau zu bleiben, damit Freg.Kapt. v. Müller seine Aufgaben als „Ältester Offizier der Station" unbehindert durchführen kann.

Wiederum zwei Tage später und ein neues Telegramm: „England voraussichtlich Gegner, falls es zum Kriege kommt. Sonst Lage unverändert. Englisches Chinageschwader in Hakodate und Wladiwostok."

Am 15. Juli entschließt sich Graf Spee, nach Ponape auf den Ostkarolinen in See zu gehen. Er rückt damit seinem Reiseziel Samoa näher, ohne an strategischem Gewinn einzubüßen, falls die politische Spannung sich nicht lösen sollte.

Die Nachricht über die Note Österreich-Ungarns an Serbien, die am 23. Juli übergeben worden ist, erreicht das Geschwaderkommando am 26. Juli in Ponape. Am Tage darauf teilt der Admiralstab mit: „Diplomatische Beziehungen zwischen Österreich-Ungarn und Serbien sind abgebrochen. Rußland freundlich für Serbien. Politische Spannung zwischen Zweibund und Dreibund möglich. Samoa-Reise muß voraussichtlich abgebrochen werden. Weiteres zunächst in der Nähe von Yap abwarten. ‚Nürnberg' hat Befehl erhalten, nach Tsingtau zu gehen. Weiteres Ihnen überlassen."

Graf Spee ist mit der Ordre für „Nürnberg" nicht einverstanden. Er veranlaßt, daß das Schiff nach Ponape umbestellt wird. Dort lagern 600 Tonnen Kohlen. Sie reichen hin, um die nach der langen Reise erschöpften Bestände der „Nürnberg" zu ergänzen.

Überall knistern jetzt die Funkentelegramme. Nach Yap wird der Kohlendampfer „Elsbeth" bestellt. Der „Emden"-Kommandant verfügt in Tsingtau über die vorhandenen Streitkräfte. S 90 und das Kanonenboot „Luchs" werden zurückgerufen. Sie treffen am 29. Juli in Tsingtau ein. Vor allem wird aber nachgeforscht, wo steht der Feind, welche Maßnahmen trifft er, in welchen Häfen liegen fremde Kriegschiffe? In Wladiwostok werden die russischen Kreuzer *Askold* und *Schemtschug* sowie einige Torpedobootszerstörer ausgemacht. Die britische Seemacht in den ostasiatischen Gewässern scheint sich in Weihaiwei zu sammeln. Alles, was Freg.Kapt. v. Müller erfährt, meldet er mit der Funkenstimme seinem Geschwaderchef. Das Bild über den Aufmarsch des Gegners gewinnt an Klarheit. Graf Spee vermag Entschlüsse zu fassen. Er selbst umgibt sich von Anbeginn ab mit dem Schleier der Verborgenheit. Dabei lebt noch in aller Herzen die Hoffnung, das Schlimmste möchte vermieden werden; nicht aus Scheu vorm blutigen Waffengang, sondern aus gutgläubiger Friedensliebe.

Der Weltenbrand ist aber nicht mehr zu dämpfen. In den Funkenbuden an Bord der deutschen Schiffe im Gelben Meer und im Stillen Ozean, am Chiffriertisch der Flaggleutnants und Adjutanten, in den Mannschaftsräumen, Offiziersmessen und Kajüten verspürt man von Stunde zu Stunde immer deutlicher sein Glimmen. Jetzt heißt es schon, die Beziehungen zwischen Zweibund und Dreibund seien gespannt. Dann folgt die Meldung „Krieg ist ausgebrochen zwischen Österreich-Ungarn und Serbien. Lage ernst, drängt auf Entscheidung in kurzer Zeit." Die Mobilmachungsmaßnahmen treten in Tätigkeit. Eine gewaltige Organisation, seit Jahr und Tag in fleißigster Friedensarbeit vorbereitet, be-

ginnt sich zu regen. Das Kriegsnachrichtenwesen lebt auf. Tsingtau verschifft 10 000 Tonnen Kohle für das Kreuzergeschwader. Die Handelsschiffahrt wird gewarnt. Ein Unhold fährt über die Welt. Noch ist er stumm und geheimnisvoll. Bald wird er aber brüllen und toben und mit wilder Faust zertrümmern, was der Mensch im Frieden schuf.

„Scharnhorst" und „Gneisenau" legen ihr Kriegsgewand an. Alle entbehrlichen Gegenstände, insonderheit alle brennbaren Teile, wandern von Bord, um in den Schuppen der Jaluit-Gesellschaft auf der Insel Langar Unterkunft zu finden. Es ist ein großes Ausräumen. Dienstliches Inventar und Privatsachen werden gleichermaßen verstaut. Mancher sieht seinem Koffer sinnend nach und denkt, wann treffen wir uns wieder? Es ist ein seltsames Abschiednehmen inmitten der einsamen Inselwelt, ein Abschiednehmen von vielen Sachen und Gegenständen, deren Wert mit einem Schlage ins Ungemessene zu steigen scheint.

Aber die Spannung, was wird kommen, was steht bevor, sie überwuchert alle anderen Gedanken. Gewiß, ein Schiff ist eine Welt für sich. Wie klein diese Welt ist, man hat es vorher nie empfunden, wenn man auch Tausende von Meilen von der Heimat entfernt war. Jetzt aber, wo der Kriegsgott seine mächtigen Glieder reckt, da sieht einer dem anderen ins Auge und forscht, wirst du dich auch als treu und tüchtig erweisen, so wie das Vaterland es in schwerster Stunde erwartet?

Eine ernste, fast feierliche Stimmung greift Platz. Hunderte von Malen hat man an den Geschützen gestanden und mit Übungsmunition hantiert. Jetzt ist es scharfe Munition, die bei den Rohren lagert. Eine Unzahl von Nächten hat man bei Übungen vom abgeblendeten Schiff aus nach angreifenden Torpedobooten ausgespäht. Wenn jetzt ein Fahrzeug naht, dann ist es der Feind mit todbringender Wehr. Der Dienst läuft wie am Schnürchen. Deutsche Gründlichkeit hat nichts vergessen, was die Mobilmachung braucht. Tag und Nacht wird gearbeitet. Endlich, am 2. August zu später Stunde, löst sich die Spannung. „Feindseligkeiten sind eröffnet gegen Rußland", so zischelt der Funkspruch nach geheimem Code. „Kriegsausbruch sicher gegen Frankreich. Großbritannien feindlich, Italien neutral." Und in der Nacht darauf warnt der Admiralstab: „Gefaßt sein auf feindliche Handlungen seitens englischer Seestreitkräfte", um schließlich am 5. August den letzten Schleier zu zerreißen: „England hat Deutschland am 4. August den Krieg erklärt!"

Graf Spee läßt sich auf seinen Schiffen sehen. Mit zündenden

Worten spricht er zu den Leuten. Groß und strack steht er unter ihnen, ein ganzer Mann, kernig und fest, wie aus Eichenholz geschnitzt. Hinter ihm starren die langen Geschützrohre des achteren Turms gen Himmel. Und der Mannschaft gräbt sich der Schwur ins Herz, mit reinen Händen für eine gerechte Sache bis zum letzten Blutstropfen zu kämpfen.

„Unsere ‚Scharnhorst', unsere ‚Gneisenau'!" Immer wieder regt sich der Gedanke als ein Treuegelöbnis schlichtester Art. Ein jeder fühlt sich mit seinem Schiff verwachsen; ganz so, als sei das Eisen blutvolles Leben, als seien Herz und Hand aus Stahl.

Am 6. August trifft zu früher Stunde die „Nürnberg" in Ponape ein. Sie entnimmt als letztes Schiff dem japanischen Dampfer *Fukoku Maru* Kohle. Der Dampfer selbst wird unter einem deutschen Supercargo nach Samoa geschickt, um den Aufenthaltsort des Geschwaders nicht vorzeitig zu verraten. Das Schiff hat seinen Bestimmungsort erreicht. Es hat also keinen Verrat geübt, obwohl seine Besatzung rein japanisch war.

Wie der Kreuzerkrieg zu führen ist, in ständigen Überlegungen hat es sich Graf Spee klargemacht. Jetzt aber, wo die eiserne Stunde des Krieges schlägt, da überprüft er noch einmal alle Möglichkeiten. Der unsicherste Zähler in seiner Rechnung ist Japan. Wie wird es sich verhalten? Darf man ihm trauen? Der Admiralstab hat berichtet, Japan würde aus seiner Neutralität nicht heraustreten, sofern englisches Gebiet in Ostasien vom Kriege unberührt bliebe. Daß ein Rückversicherungsvertrag zwischen England und Japan besteht, ist dem Geschwaderchef bekannt. So entschließt er sich, diesen Vertrag zu achten und meldet über Yap nach Berlin: „Mit Rücksicht auf japanische Neutralitätsbedingung halte für notwendig, vorausgesetzt daß die Kohlenversorgung gelingt, die ostasiatische Station zu verlassen und entweder Kreuzerkrieg zu führen im Indischen Ozean oder Anschluß zu suchen an die Heimat um Südamerika. In diesem Falle bitte ich Kohlenversorgung einzuleiten für Chile."

Dieses überaus wichtige Telegramm hat seinen Bestimmungsort nicht mehr erreicht. Ihm erging es nicht anders wie einem Telegramm des Admiralstabes, das sich mit den Überlegungen des Grafen Spee deckte. Das Bestreben, Japan in keiner Weise zu verletzen, ist demnach von ausschlaggebendem Einfluß auf die operativen Überlegungen des Kreuzergeschwaders, aber auch des Admiralstabes in Berlin gewesen. Graf Spee ist auch dann nicht von diesem Entschluß abgewichen, als das Bedenken, ob Japan tatsächlich neutral bleiben werde, immer be-

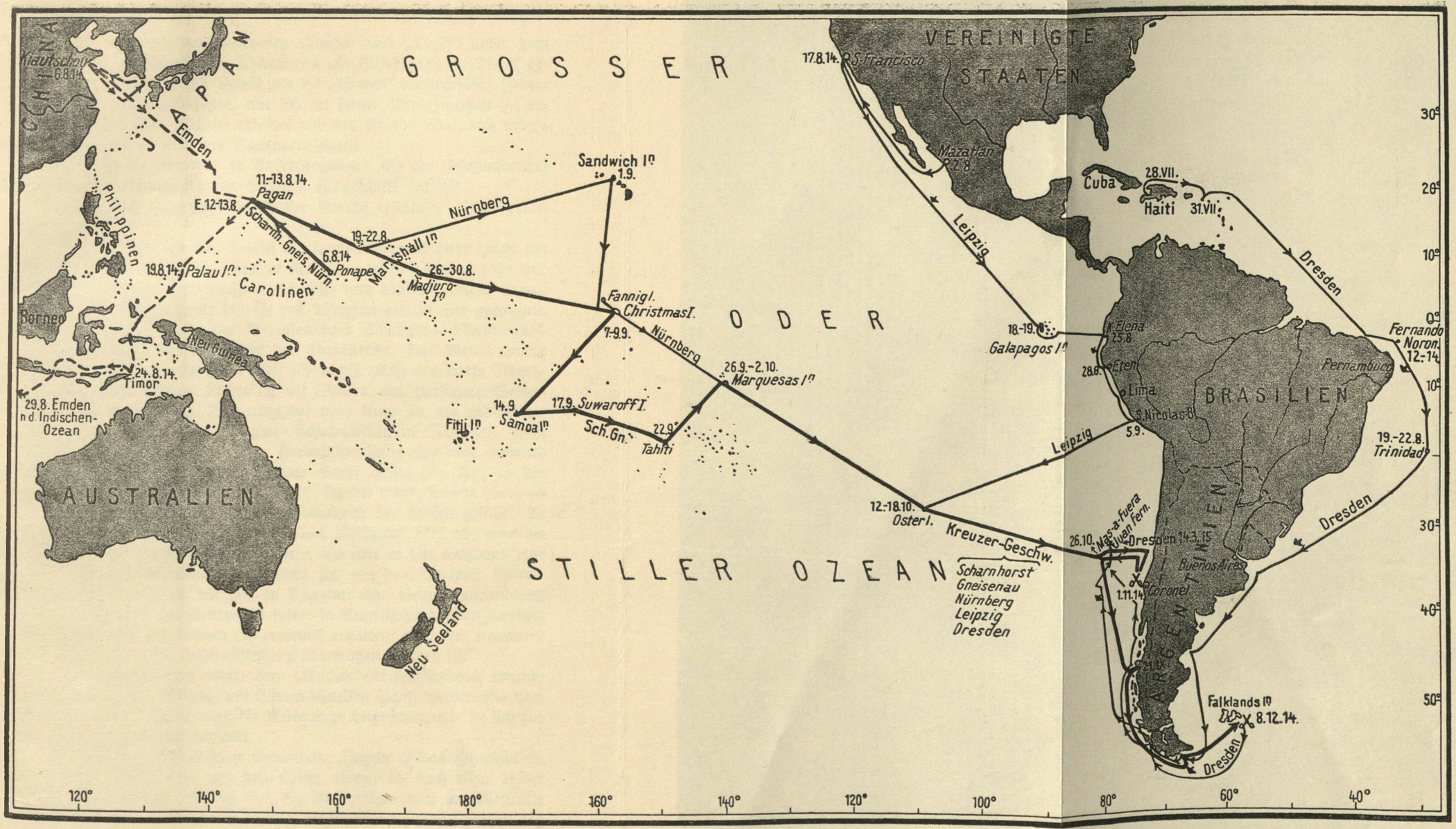
gründeter wurde. Noch in der Nacht vom 11. zum 12. August hat der Graf an den Gouverneur von Tsingtau telegraphiert: „Anheimstelle, Botschafter Tokio zu unterrichten, daß Kreuzergeschwader alle Rücksicht auf Japans Schiffahrt und Interessen nehmen wird."

Nach dem Aussichtkommen des japanischen Dampfers *Fukoku Maru* hat auch das Kreuzergeschwader Ponape verlassen. Der Begleitdampfer „Titania" ist mittlerweile zum Hilfskriegschiff umgewandelt worden. In Kiellinie steuern die vier Schiffe ihres Wegs, kein Lichtschein dringt nach außen. Pagan auf den Marianen ist das Ziel der Fahrt. Die Insel ist ihrer günstigen zentralen Lage wegen zum Hauptsammelpunkt für die Kohlendampfer und Hilfskreuzer bestimmt. Während der Fahrt werden Schieß- und Gefechtsübungen abgehalten. Pagan kommt in der Morgenfrühe des 11. August in Sicht.

Eine Spur von Erregung lebt an Bord. Man hat Kriegstelegramme aufgefangen. Die „Emden", so heißt es, ist in die Koreastraße vorgestoßen und hat den Dampfer der russischen Freiwilligenflotte *Rjäsan* angegriffen. Hinterher ist es zum Gefecht zwischen „Emden" und *Askold* gekommen. Beide Kreuzer sind gesunken. Noch lähmender wirkt es aber, als der geschwätzige Funkspruch behauptet, die „Goeben" und die „Breslau" seien im Mittelmeer zur Strecke gebracht worden.

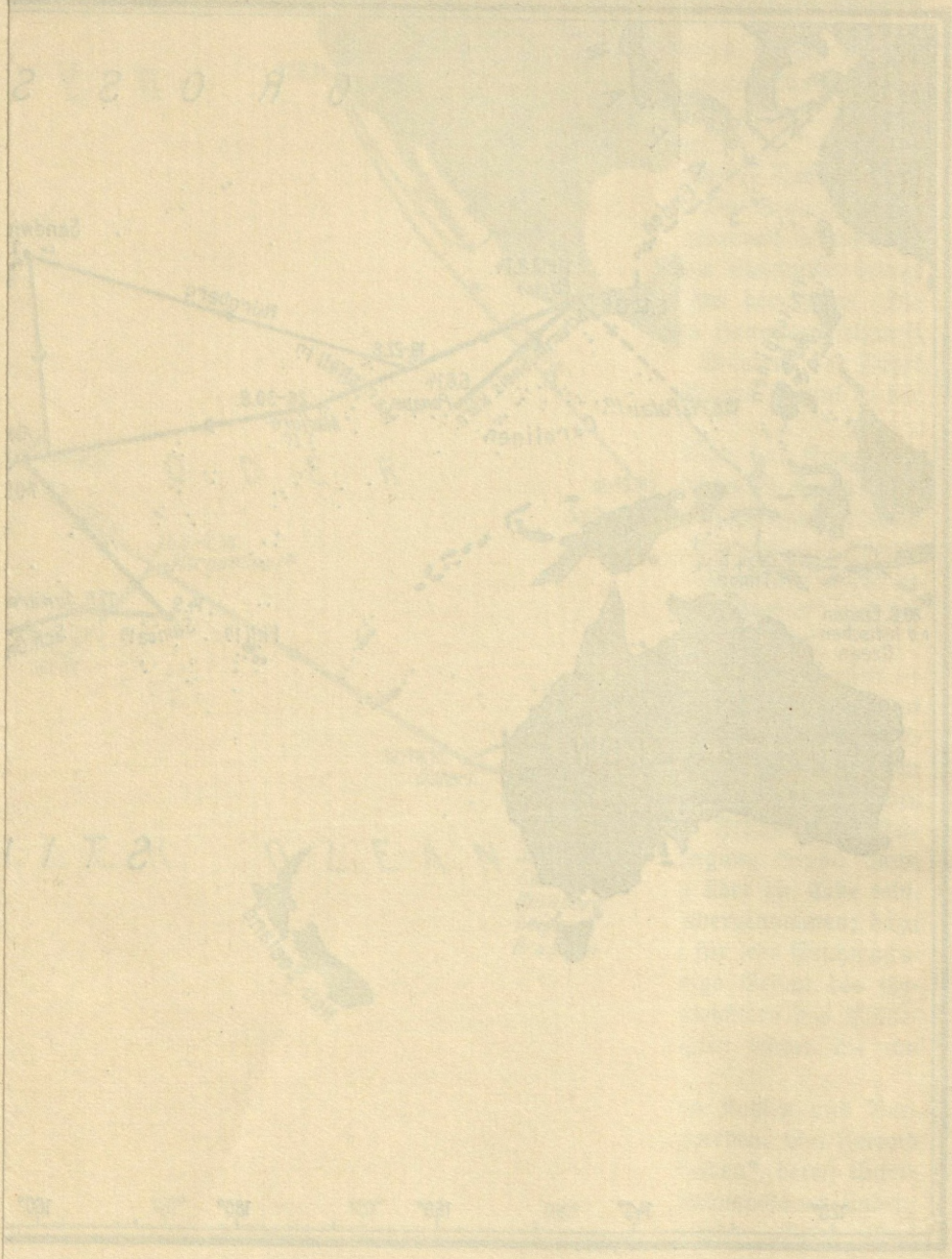
Unter dem hohen Lande von Pagan liegt ein dunkler Schatten — ein Schiff! Ist es Freund oder Feind? Beim Näherkommen erkennt man: der Lloyddampfer „York" ist es, ein mächtiger Kasten, vollgepfropft mit allem, was das Kreuzergeschwader braucht. Dicht bei ihm wird geankert. Im Laufe des Tages treffen noch andere Dampfer ein. Alle bringen Kohle, Schmieröl, Lebensmittel und Frischwasser. Keimende Sorgen schwinden. Trefflich, wie die Versorgung klappt. Man lebt im reinsten Schlaraffenland, obwohl der Krieg über die Erde tobt. Lebendes Vieh und Berge von Kartoffeln werden übergenommen; dazu frisches Gemüse, Zentner von Mehl und Konserven für jede Geschmacksrichtung. Selbst über das ernste, wenn auch gütige Gesicht des Geschwaderchefs gleitet ein Lächeln. Solche Schätze erleichtern das Plänefassen. Menschenmägen und Schiffskessel sind letzten Endes die am schwersten zu befriedigenden Elemente an Bord.

Die Schiffe sind noch bei der Übernahme von Kohlen und Vorräten, als im Nordwesten zwei Fahrzeuge gesichtet werden. Gut Freund ist es, Jubel bricht aus: die „Emden" naht, die „Emden", deren Untergang Reuters Lügentelegramme in alle Welt hinausposaunt haben! In ihrer Begleitung befindet sich der Postdampfer „Prinz Eitel



Band II. Kreuzerkrieg.

Skizze 1. Weg des Kreuzer-Geschwaders.



Friedrich", von den Kanonenbooten „Luchs" und „Tiger" unter dem Kommando des Korv.Kapts. Thierichens als Hilfskreuzer in Dienst gestellt. Alles unterbricht die Arbeit, als die „Emden" vorüberfährt. Jedermann will das Schiff sehen, um sich an seiner Unversehrtheit zu erfreuen. Mit solchen Mitteln arbeitet also der Feind? Gut, daß man's weiß. Uns soll er nicht ins Bockshorn jagen!

Kaum ist die „Emden" zu Anker gegangen, als der Geschwaderchef „Sitzung der Kommandanten auf dem Flaggschiff" befiehlt.

Zuerst muß Freg.Kapt. v. Müller Bericht erstatten. „Was haben Sie erlebt?"

Über das feine schmale Gesicht des jungen Stabsoffiziers huscht ein Schatten von Verlegenheit. Soll er sich selber loben? Hat er nicht nur Kriegsglück gehabt? Er räuspert sich leise und beginnt: „Nach Erhalt des Mobilmachungsbefehls bin ich von Tsingtau aus in See gegangen. Mein Ziel war Störung des Dampferweges Schanghai—Wladiwostok. Ich steuerte durch den Westkanal der Koreastraße. Das Wetter wurde zusehends schlechter. Trotzdem hielt ich durch. Erst als starke Regengüsse alle Sicht nahmen, drehte ich auf Ostkurs, um günstigere Wetterverhältnisse aufzusuchen. Kaum lag der neue Kurs an, als an Steuerbord querab ein Dampfer mit zwei Schornsteinen in Sicht kam. Kein Zweifel, er gehörte zur russischen Freiwilligenflotte und war demnach für Hilfskreuzerdienste bestimmt. Das Schiff suchte sein Heil in der Flucht. Ich funkte: ‚Stoppen Sie sofort', feuerte blind, feuerte scharf — erst beim zwölften Schuß war der Tatendrang des Russen gestillt! Er drehte bei und gab als letztes noch das Notsignal SOS ab, was die „Emden" durch Dazwischenfunken störte. So war es mir vergönnt, eine gute Prise aufzubringen. Es handelte sich um den Dampfer *Rjäsan*. Am 6. August traf ich mit ihm in Tsingtau ein. Seine Umwandlung in einen deutschen Hilfskreuzer ist sofort in Angriff genommen worden. Das Schiff wird den Namen „Cormoran" erhalten, weil dem Kanonenboot „Cormoran" die Indienststellung übertragen worden ist."

Der Geschwaderchef winkt dem „Emden"-Kommandanten freundlich zu: „Ein guter Anfang, mit Ihrem schnellen Schiff werden Sie noch mehr erreichen!" Dann wird die Kriegslage besprochen, wie sie sich für das Kreuzergeschwader darstellt.

Graf Spee entwickelt seine Gedanken: „Japan ist das Zünglein an der Waage. Erklärt es uns den Krieg, womit ich nach allem leider rechne, dann gibt es für uns nur ein Ausweichen nach der Westküste von Südamerika. Von dem Gedanken, im Indischen Ozean Kreuzerkrieg

zu führen, bin ich abgekommen. Es ist mit Sicherheit damit zu rechnen, daß unsere Kohlenversorgung dort versagen wird. Engländer, Russen, Franzosen und Japaner werden die Kohlendampfer abfangen. Ganz anders hingegen im Süden. Hier wird noch längere Zeit freies Feld bleiben. Chile ist uns wohlgesonnen. Wir haben dort unten tüchtige Vertrauensmänner und können uns lange halten."

Durch die Adern der um viele Jahre jüngeren Kommandanten läuft das Blut aber noch stürmischer. Sie möchten dem Feinde, wenn irgend möglich, sofort ins Auge sehen. „Exzellenz, eine Kriegsfahrt über den Stillen Ozean verschlingt Wochen; Wochen, wo nichts unternommen wird. Was wird die Heimat sagen, wenn wir uns gar nicht rühren! Könnte nicht wenigstens ein Schiff in den Indischen Ozean entsandt werden? Dort pulsiert das Leben kräftiger als in der Leere des Stillen Ozeans. Ein Schiff im Indischen Ozean — es fände reichlich zu tun, es gliche einem Wolf im Schafstall . . ."

Graf Spee hat sich die leidenschaftlichen Worte aufmerksam angehört. Er selbst hat um freimütige Stellungnahme gebeten, denn er ist ein Mann von innerer Größe. Bedachtsam nickt er vor sich hin, um dann voller Wohlwollen zu erklären: „Das Wirken des Kreuzergeschwaders im Stillen Ozean wird sich sehr bald und sehr stark fühlbar machen. Zweifeln Sie nicht daran, meine Herren. Es liegen zur Stunde schon Nachrichten vor, wonach die feindliche Handelsschiffahrt unter erheblichen Störungen leidet. Immerhin, ein Kleiner Kreuzer im Indischen Ozean — es könnte sich nur um die ‚Emden' handeln, ‚Nürnbergs' Kessel sind überholungsbedürftig — ich will es mir durch den Kopf gehen lassen . . ."

Am Abend des gleichen Tages geht der Verband geschlossen in See, ostwärts der Kurs. Der Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" führt den Troß. In zwei Linien wird gesteuert, hinein in die Weite des Stillen Ozeans. Als einzige Spur bleibt das Kielwasser zurück. Es verwischt sich aber schnell. Keine Dose, keine Kiste, nichts wird über Bord geworfen, was zum Verräter werden könnte. „In der Tarnung liegt unsere Stärke!" Jedem Manne an Bord wird es eingehämmert. „Wir wollen wirken wie Zieten aus dem Busch: überraschend der Angriff, aber fest der Hieb, wenn es zum Schlagen kommt!"

Über Japans Haltung sieht man noch immer nicht klar. Die Meldungen widersprechen sich. Zum Teil langen sie nur noch verstümmelt an. Yap, die große deutsche Funkenstation, ist offenbar von britischen Seestreitkräften beschossen und außer Betrieb gesetzt worden. Das letzte

Telegramm von ihr hat gelautet: „. . . Tokio . . . Kriegserklärung . . . ausweichen nach Chile (?), da feindliche Flotte anscheinend ausläuft nach Südsee. Unterschrift Marineattachee."

Graf Spee geht ständig mit sich zu Rate. Was hundertfältig durchdacht und bis zum letzten klargestellt schien, gewinnt in der Stunde der Entscheidung, wo es gilt, echte Trümpfe in seiner Hand zu sammeln, immer wieder neue Gestalt. Daß Yap nicht angelaufen worden ist, so wie es ursprünglich geplant war, gewiß, das ist gut, das war ein Treffer ins Schwarze. Dort wäre man auf den Briten gestoßen und hätte somit das Geheimnis seines Aufenthalts preisgegeben. Außerdem wäre es zum Kampf gekommen. Kein Gedanke daran, daß Graf Spee den Kampf scheut! Er sagt sich nur, in jedem Kampf setzt es Wunden. Wo sollst du aber deine Schiffe instand setzen lassen, wenn die Wunden schwerer Art sind? Er sagt sich ferner, daß der Kreuzerkrieg gegen den feindlichen Handel gerichtet werden muß, und daß er um so wirksamer ausfällt, je leistungsfähiger die Einheiten des Geschwaders bleiben.

Im Innern der Schiffe mahlen Maschinen und Schraubenwellen gleichförmig ihren Gang. Ostwärts, immer weiter ostwärts geht die Fahrt.

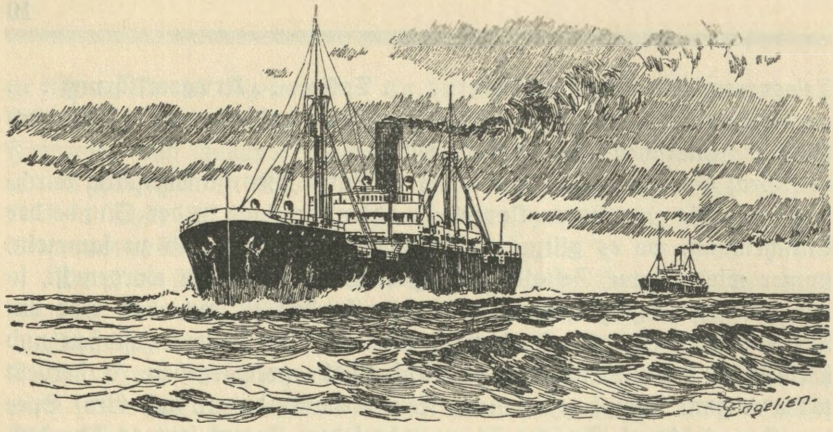
‚Und wenn es nun doch falsch wäre, den Indischen Ozean zu schonen?' Graf Spee ringt mit seinem letzten Entschluß. ‚Wenn Japan trotz allem neutral bliebe . . .?'

Der 14. August bringt die Entscheidung des Geschwaderchefs: die „Emden" wird detachiert! Auf der „Scharnhorst" weht das Signal „Wünsche Ihnen guten Erfolg", und von Bord zu Bord der anderen Schiffe eilt die Kunde, daß die „Emden" den Auftrag habe, im Indischen Ozean auf eigene Kappe Kreuzerkrieg zu führen.

In diesigem Wetter kommt sie aus Sicht, vom Dampfer „Markomannia" begleitet. Manches Auge blickt neidvoll hinterdrein — Kreuzerkrieg im Indischen Ozean, welche Seligkeit . . . . .

Graf Spee wird erst am 27. August, also vier Wochen nach eingetretener Mobilmachung, von seinem Zweifel befreit, ob er recht mit dem Entschluß gehabt habe, als er sein Geschwader weder im Indischen Ozean noch in der Südsee einsetzte. Unter dem Kommando des Korv.Kapts. Zuckschwerdt stößt der Hilfskreuzer „Cormoran" zu ihm und beweist durch Vorlage aufgefangener Funkentelegramme, die Graf Spee zum Teil nur verstümmelt erhalten hat, daß Japan die bedingungslose Räumung Kiautschous bis zum 5. September gefordert habe. Damit ist endlich Klarheit geschaffen.

Viel Feind', viel Ehr'. Auch Japan hat vom Leder gezogen.



Nachschubwesen.

II. Das Nachschubwesen.

Wer die Leistungen unserer Auslandskreuzer während des Weltkrieges unvoreingenommen betrachtet, muß anerkennen, daß es fast ans Wunderbare grenzt, wie lange die Schiffe beim Fehlen aller Stützpunkte die offene See haben halten können. Hier waren in der Tat Vorarbeiten geschaffen, die ohne Übertreibung als mustergültig bezeichnet werden dürfen. Diese Vorarbeiten hatten sich auf zwei Gebieten betätigt. In mühseligem Suchen waren von unseren Auslandsschiffen auf dem ganzen Erdenrund weltverlassene Plätze angesteuert und zum Teil unter erheblichen navigatorischen Schwierigkeiten ausgelotet worden. Es galt, stille Winkel festzulegen, wo man zu gegebener Zeit, unbeobachtet von Einheimischen und ungestört vom Feinde, die Kohlen- und Betriebsmittelergänzung vornehmen konnte. Außerdem waren an allen wichtigen Hafenplätzen Vertrauensmänner gewonnen, deren Aufgabe es war, das Nachschubwesen im Kriegsfalle unverzüglich in die Hand zu nehmen. Wie es glückte, diese Stellen derart mit Anweisungen zu versehen, daß unsere Schiffe selten oder nie Not litten, das auseinanderzusetzen, gehört nicht hierher. Auf alle Fälle darf die alte Marine stolz auf diese organisatorische Leistung sein, die allerdings nie hätte glücken können, wenn nicht von seiten der Vertrauensmänner mit einer beispiellosen Hingabe an die Sache gearbeitet worden wäre.

Um ein Bild von der Art und Weise zu gewinnen, wie das Nachschubwesen für das Kreuzergeschwader eingerichtet war, sei nachstehend in großen Zügen eine Schilderung der Zentralstellen gegeben, von denen

die Arbeit ausging. Man kann die Tätigkeit des Kreuzergeschwaders und der einzeln fahrenden Auslandskreuzer überhaupt nur verstehen und würdigen, wenn man sich über die Einrichtung dieser Etappen, die etwas vollkommen Neues in der Seekriegsgeschichte aller Zeiten darstellen, klargeworden ist.

Die Etappe, die zunächst am meisten zu tun bekam, war Tsingtau, der einzige Flottenstützpunkt, den Deutschland im Auslande besaß. Die übrigen Häfen in den deutschen Kolonien waren sämtlich unbefestigt. In Abwesenheit des Geschwaderchefs lag es dem Kommandanten der „Emden" ob — es wurde oben bereits erwähnt —, für die Mobilmachung der Etappe Tsingtau Sorge zu tragen. Freg.Kapt. v. Müller hat sich auch hier hervorragend bewährt. Er hat in geschickter Weise über die vom Reichsmarineamt zur Verfügung gestellte Kohlenmenge von 10 000 Tonnen verfügt. Für den eigentlichen Etappendienst in Tsingtau bestimmte er den Kommandanten des Kanonenboots „Iltis", Korv.Kapt. Sachsse. Der Navigationsoffizier des Kanonenboots „Tiger", Oblt. z. S. Baeumker, wurde nach Batavia geschickt, um dort die Etappe zu leiten. Der „Jaguar"-Kommandant, Korv.Kapt. Lüring, reiste zum gleichen Zweck nach Schanghai.

Zahl und Art der von der Etappe Tsingtau zu Kriegsbeginn entsandten Schiffe sind aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich, die dem amtlichen Werk über den Krieg zur See 1914—1918, Kreuzerkrieg Band 1*), entnommen ist:

Schiffsname	Reederei	Brutto-Tonnengehalt	Kohlenvorrat in Tonnen	Ab Tsingtau	Bestimmungsort	
„Elsbeth"	M. Jebsen, Apenrade	1651	1800	31.7.1914	Yap	Am 11.8. vom engl. Panzerkreuzer „*Minotaur*" westlich Yap versenkt.
„Staatssekret. Krätke"	H.A.L.	2009	1800	2.8.1914	Pagan 11.8.	trafen planmäßig ein.
„Gouverneur Jäschke"	„	1738	1700	3.8.1914	„ 11.8.	
„Longmoon"	„	1971	1800	4.8.1914	„ 12.8.	
„Markomannia"	„	4505	5400 45 000 kg Maschinenöl	6.8.1914	„ 12.8.	

*) Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Schiffsname	Reederei	Brutto-Tonnengehalt	Kohlenvorrat in Tonnen	Ab Tsingtau	Bestimmungsort	
„O. J. D. Ahlers"	Hansa, Bremen	7490	4950	9.8.1914	Sammelplatz B	stieß am 27.8. z. Geschwader.
„Senegambia"	H.A.L.	3780	4000	20.8.1914	Niederländ. Indien	Wurden vom franz. Panzerkreuzer „*Dupleix*" u. vom engl. Linienschiff „*Triumph*" aufgebracht.
„Frisia"	„	5000	2000 t Wasser	21.8.1914	„	
„K. Ferd. Laeisz"	„	4931	4000	20.8.1914	Angaur	

Sämtlichen Dampfern waren nach Möglichkeit außer den Kohlen Vorräte an Material aller Art und Proviant mitgegeben. Einzelne Schiffe hatten außerdem den Auftrag, dem Geschwaderchef Goldgeld zuzuführen. So hatte unglückseligerweise die „Frisia", die aufgebracht wurde, Goldbarren im Werte von 122 000 Dollars an Bord.

Auch die Etappe Japan hat ihr möglichstes getan, um den Schiffen zu helfen. Leiter war hier der Marineattachee, Korv.Kapt. v. Knorr. Seine Maßnahmen zeichneten sich durch größte Umsicht und Selbständigkeit aus. Er sah klarer über die politische Lage, als es die Botschaft tat, und entschloß sich daher bereits am 29. Juli, alle für die Versorgung des Kreuzergeschwaders bei Kriegsausbruch zu treffenden Maßnahmen unverzüglich vorzubereiten. In seinem Bericht finden sich hierüber folgende Sätze, die volle Anerkennung verdienen: „Ich glaube, daß es den verhältnismäßig frühzeitigen Vorbereitungen neben etwas Glück zuzuschreiben ist, wenn die Entsendung von vier großen, vollbeladenen deutschen Dampfern mit Material im Werte von fast 2 Millionen Mark gelungen ist. Daß daneben dieser Erfolg nur möglich war durch die geschickte und großzügig-patriotische Haltung der beteiligten deutschen Firmen, möchte ich gleichfalls hervorheben."

Recht interessant ist auch folgende Stelle aus dem Knorrschen Bericht: „Unseren Vorbereitungen und dem Preise unserer kaufmännischen Abschlüsse kam zugute, daß in Japan anscheinend noch niemand, weder die Firmen, bei denen gekauft wurde, noch die Regierung unsere Tätigkeit erkannt hatten. Ich glaube, aus manchem entnehmen zu dürfen, daß Japaner wie Engländer durch die Schnelligkeit unseres Vorgehens tatsächlich überrascht worden sind."

Die Dampfer, die glücklich herausgebracht wurden, waren „Yorck", „Prinz Waldemar", „Mark" und „Göttingen". Sie hatten 150 000 Yen in Gold und 14 000 Tonnen Kohle an Bord.

Bei der Entsendung spielte insofern ein glücklicher Umstand mit, als in Japan alle uns feindlichen Kräfte annahmen, Tsingtau würde zum Sammelplatz der deutschen Schiffe werden. Man erinnerte sich dabei des Verhaltens der russischen Schiffe im japanischen Kriege. Infolgedessen wurde jede Dampferausklarierung nach Tsingtau geglaubt. Auf dem Weg dorthin baute sich an feindlichen Kriegschiffskräften auf, was nur abkömmlich war. Sie griffen aber sämtlich ins Leere, da Graf Spee nicht daran dachte, sein Kreuzergeschwader in Tsingtau „auf Flaschen ziehen zu lassen".

Korv.Kapt. v. Knorr hat nun seine Hände keineswegs in den Schoß gelegt, als er die vier stattlichen Dampfer unterwegs wußte. Er versuchte vielmehr, noch andere deutsche Dampfer an sich heranzuziehen, trat an ein schwedisches Schiff zwecks Charterung heran und kaufte an verschiedenen Stellen Kohlenvorräte auf. Selbstverständlich alles durch Mittelspersonen. Erst als er erkannte, daß nach Zerstörung der Funkenstation Yap mit dem Kreuzergeschwader keine Verbindung mehr bestand, zog er aus der durch den Kriegseintritt Japans veränderten strategischen Lage die Folgerung: er begab sich nach San Francisco, wo er am 20. September eintraf, um nunmehr als Leiter der Etappe Nordwestamerika sein ganzes Geschick abermals in den Dienst des Kreuzergeschwaders zu stellen.

Schlechthin — ein vorbildliches Verhalten!

Die Etappe Schanghai wurde am 31. Juli vom „Jaguar"-Kommandanten, Korv.Kapt. Lüring, eingerichtet. Sie hat sehr wertvolle Nachrichten übermittelt. In Schanghai gab es bei Kriegsausbruch allerhand zu hören. Der Platz trägt ausgesprochen internationalen Charakter und ist zudem mit vorzüglichen Verkehrs- und Nachrichtenmitteln versorgt. Vor allem glückte es, mit Deutschland in Verbindung zu bleiben. Der Nachrichtenverkehr mit Tsingtau wurde dadurch sichergestellt, daß auf dem Dampfer „Sikiang" der Hamburg-Amerika-Linie eine 1,5-Kilowatt-Funkspruchstation eingebaut wurde. Diese Funkspruchverbindung erwies sich in dem Augenblick als besonders wertvoll, wo die Kabel Wusung—Tsingtau und Tsingtau—Tschifu durchschnitten wurden. Engländer und Franzosen beschwerten sich über die F.T.-Anlage auf dem deutschen Dampfer. Korv.Kapt. Lüring zuckte jedoch nur mit

den Achseln: „Ihr habt ja selber Landstationen in Betrieb!" China gab ihm recht.

Auch in Schanghai hat es nicht an Landsleuten gefehlt, die in aufopferungsvollster Weise Hervorragendes für die deutsche Sache leisteten. Ihrem Bemühen war es zu danken, daß eine stattliche Reihe von Dampfern ausgerüstet wurde und die hohe See gewann. Unter anderen ging der Postdampfer „Prinz Eitel Friedrich" von Schanghai aus nach Tsingtau in See, um dort, wie wir schon wissen, als Hilfskreuzer ausgerüstet zu werden.

Ganz seltsam und betrüblich war folgender Vorfall: Als es sich darum handelte, die Dampfer „Silesia", „Bohemia" und „China", die dem Österreichischen Lloyd gehörten, für Kriegszwecke zu chartern, erklärte die Agentur in Schanghai, sie müsse es ablehnen, die Dampfer zur Verfügung zu stellen, da sie noch nicht darüber unterrichtet sei, ob Österreich-Ungarn mit Deutschland zusammenginge.

Wann wird der politische Sinn der Deutschen einmal weltreif werden?

Die Leitung der Etappe Manila wurde am 6. August von dem Kommandanten des in Kanton aufgelegten Flußkanonenbootes „Tsingtau", Kaptlt. v. Moeller, übernommen. Er traf Verhältnisse an, bei denen die Arbeit nur so rauchte. Die in Manila wohnenden Vertrauensleute hatten zufolge eines Telegramms vom Kreuzergeschwader, die Kohlenverschiffung einzuleiten und die Vertreter in Batavia und Singapore entsprechend anzuweisen, die gesamten Kohlenvorräte der Firma Madrigal & Co. in Manila aufgekauft und außerdem noch das Vorkaufsrecht auf alle für diese Firma bestellten oder unterwegs befindlichen Schiffsladungen erworben. Der Erfolg war, daß feindliche Agenten mit leeren Händen ausgingen, da die übrigen Kohlenhändler am Ort nur über unbedeutende Lager verfügten. Es ist also auch hier mit Tatkraft und rühmenswerter Entschlußfreudigkeit Großzügiges geleistet worden.

Die Dampfer, die von Manila ausliefen, waren allerdings vorwiegend nicht vom Glück begünstigt. Ein Teil der Schiffe traf die deutschen Kreuzer nicht an, wurde später von feindlichen Kreuzern aufgebracht oder beim Anlaufen neutraler Häfen gezwungen, die Kohlenladung zu löschen. Insgesamt hat die Etappe 54 000 Tonnen Kohlen beschafft, wovon indessen nur 19 000 Tonnen aus Manila herausgebracht werden konnten. Anzuerkennen ist die Zähigkeit, mit der die Dampfer durchweg ihrem Ziele nachstrebten, dem Kreuzergeschwader Hilfe zu

bringen. So ist der Dampfer „Rio Pasig" nicht weniger als fünf Wochen vergeblich auf der Suche gewesen, bis er bei Zamboanga von einem britischen Zerstörer aufgebracht wurde. Auch der Dampfer „Anghin" des Norddeutschen Lloyd hat sein möglichstes an Warten und Suchen getan. Die eigene Not zwang ihn schließlich, Soerabaya anzulaufen.

Die Bedeutung der Etappe Manila schien den Engländern so groß, daß sie eine Art Blockade vor dem Hafen einrichteten, um alle auslaufenden verdächtigen Dampfer abzufangen. In erster Linie haben die „Emden" und der Kleine Kreuzer „Geier" Nutzen aus der Tätigkeit der Etappe gezogen. Der Hilfskreuzer „Cormoran", der sich mit seinem Nachschub im wesentlichen auf Manila zu stützen gedachte, geriet jedoch in arge Bedrängnis. Alle Versuche, Ende September und noch im Oktober Kohlenschiffe aus dem Hafen herauszubringen, scheiterten an der Wachsamkeit der Engländer. Offenbar unterhielten auch sie gute Beziehungen an Land. Es war gar nicht zu verkennen, daß sie stets, und zwar sofort Nachricht erhielten, sobald sich ein deutscher Dampfer klar zum Auslaufen machte.

Die Kohlen, die nicht verfrachtet werden konnten, wurden von der Etappe im Laufe des Jahres 1915 verkauft, so daß ein materieller Schaden nicht entstanden ist.

Bis zum Tage der Kriegserklärung Amerikas hat Manila eine besondere Rolle im Nachrichtenwesen gespielt. Nachdem innerhalb der ersten Kriegswochen die Funkanlagen in Yap und Tsingtau sowie das deutsch-niederländische Kabel in Fortfall gekommen waren, standen nur noch die amerikanischen Kabel zwischen Manila und San Francisco und Manila und Schanghai zum ungestörten Verkehr zur Verfügung.

Die Etappe Batavia hat von Kriegsausbruch ab unter einem ungünstigen Stern arbeiten müssen. Der Etappenoffizier, Oblt. z. S. Baeumker — es wurde seiner schon Erwähnung getan — langte erst am 6. September an seinem Bestimmungsort an. Schlechte Schiffsverbindungen und allerlei widrige Umstände hatten den jungen tüchtigen Offizier immer wieder aufgehalten. Als er schließlich an Ort und Stelle war, fehlte es ihm an jeder Nachricht über Pläne und Ziele des Kreuzergeschwaders, so daß er dauernd im Dunkeln tappte. Die ausschlaggebende Ursache für das Mißlingen aller Bemühungen der Etappe Batavia bildete jedoch die Neutralitätsauffassung der Niederländisch-Indischen Regierung. Ihre ganze Sorge ging vom ersten Tage ab dahin, es unter keinen Umständen mit dem mächtigen Albion zu verderben. Demgemäß wurde den deutschen Interessen nur insoweit Rechnung getragen, als es

unbedingt notwendig schien, um sich nicht dem Vorwurf auszusetzen, eindeutig klare völkerrechtliche Bestimmungen außer acht zu lassen.

Es darf hier eingeschaltet werden, daß die Stellungnahme auch anderer Neutraler von der Furcht vor England bestimmt worden ist. Man sagte sich leider nicht ohne Grund: Gewinnt Deutschland den Krieg, dann wird es keinem Neutralen etwas zuleide tun, es wird einen sanften Frieden schließen. Anders aber England. Es wird nicht nur den Gegner völlig zu Boden schlagen, nein, es wird sich auch an allen Neutralen rächen, die Deutschland wohlgesinnt geblieben sind oder ihm gar Unterstützung haben zuteil werden lassen.

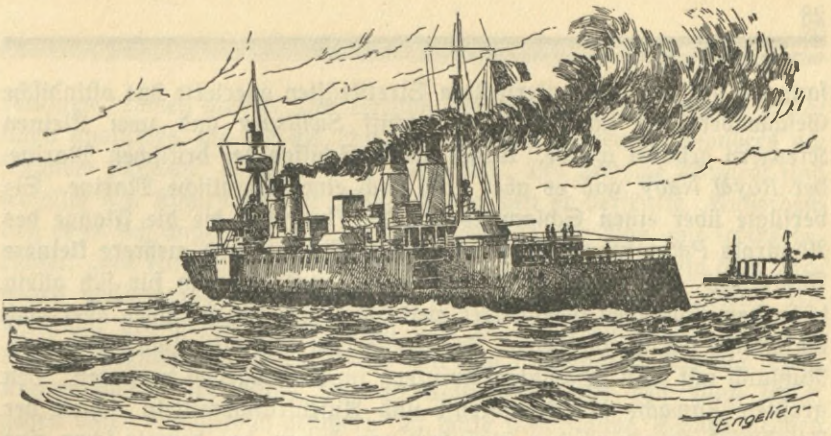
Von den verschiedenen Dampfern, die die Etappe Batavia allen Schwierigkeiten zum Trotz entsandte, waren nur zwei erfolgreich, die Dampfer „Elmshorn" und „Bochum" der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft. Sie sind mit dem Kleinen Kreuzer „Geier" zusammengetroffen und haben ihm für seine Weiterfahrt den nötigen Lebensodem eingeblasen.

Die Nachricht, daß das Kreuzergeschwader die Fahrt nach Südamerika angetreten habe, gelangte erst Anfang Oktober 1914 zur Kenntnis der Etappe.

Alles in allem genommen wird man sagen dürfen, daß trotz manchem Mißgeschick die aufgewandten Mittel nicht vergeblich vertan worden sind; ganz im Gegenteil. Das Nachschubwesen für die Schiffe des Kreuzergeschwaders konnte nur vollwertig arbeiten, wenn es aus dem Vollen schöpfte. Mit Hindernissen, Widerständen und Verlusten mußte von vornherein gerechnet werden. Es war doch Krieg; Krieg mit Gegnern, denen die Seefahrt im Blute steckte, und die vor allem auf eine jahrhundertalte Erfahrung zurückblickten.

Insonderheit sind zwei Fragen zu bedenken: die strategische Lage verlangte dauernd neue Entschlüsse, das Festlegen auf bestimmte Treffplätze konnte immer nur bedingt sein; und zum anderen: die gesamte Nachrichtenverbindung baute sich auf der Funkentelegraphie auf, und deren Stimme ist nicht nur leicht zu stören, sondern auch begrenzt in ihrer Reichweite.

Wer die Geschichte des Etappenwesens der deutschen Marine im Weltkriege in seinen Einzelheiten verfolgt — wir haben uns hier nur mit einer flüchtigen Beschreibung begnügen müssen —, der wird vor allem eines voll freudiger Genugtuung feststellen: nirgends hat ein kleinlicher Krämergeist geherrscht, die Etappen gingen aufs ganze und kannten nur ein Ziel: Hingabe ans Vaterland!



Beim Gegner.

III. Beim Gegner.

Von dem Engländer *John Irving* stammt ein Buch „Coronel und Falkland, der Kreuzerkrieg auf den Ozeanen"*). Auf Seite 48 legt der britische Verfasser folgendes Bekenntnis ab: „Im fernen Osten stand es um den Handelsschutz noch um einiges schlechter als im Atlantischen Ozean. Die Deutschen unterhielten dort unter einem ausgezeichneten und entschlossenen Führer, dem Admiral Graf v. Spee, ein mächtiges Ostasiatisches Kreuzergeschwader. Seine Gefechtskraft und Beweglichkeit waren bewunderungswürdig, seine Schießleistungen machten es zu einem Gegner, mit dem ernstlich zu rechnen war."

Soweit es sich um die Anerkennung persönlicher Tüchtigkeit handelt, soll das Lob gern angenommen werden. Gänzlich irreführend und falsch ist hingegen die Betonung eines „mächtigen" deutschen Geschwaders. Die gegnerischen Flottenteile waren ihm, alles in allem genommen, doch sehr erheblich überlegen.

Das britische China-Geschwader setzte sich aus den Panzerkreuzern *Minotaur* (Flaggschiff) und *Hampshire*, sowie aus den Kleinen Kreuzern *Newcastle* und *Yarmouth* zusammen. Dazu kam das Linienschiff *Triumph*, das vor dem Kriege aus Gründen der Sparsamkeit auf der Werft in Hongkong in ständiger Bereitschaft lag. Es wurde bei Kriegsausbruch von den Besatzungen der *Yangtse*-Kanonenboote in Dienst gestellt. Befehlshaber des Verbandes war der Admiral *Jerram*. Zu-

*) Deutsch bei K. F. Koehler, Leipzig.

sammen mit den ihm unterstellten Streitkräften operierte das ostindische Geschwader, das von dem Linienschiff *Swiftsure* und zwei Kleinen Kreuzern gebildet wurde. Außer diesen Schiffen der britischen Marine, der *Royal Navy*, gab es aber auch noch eine australische Marine. Sie verfügte über einen Schlachtkreuzer, die *Australia*, die die Flagge des Admirals *Patey* führte, über sechs Kleine Kreuzer und mehrere kleinere Fahrzeuge. Die großbritische Streitmacht war demnach für sich allein schon dem Speeschen Geschwader weit überlegen. Hinzu kamen aber noch die Schiffe der Verbündeten. Frankreich war mit zwei Panzerkreuzern, Rußland mit zwei geschützten Kreuzern im Kriegsgebiet vertreten. Den größten Zuwachs an Kampfkraft und Aufklärungsmitteln erhielt der Feindbund aber durch den Hinzutritt von Japan, das damals schon eine Großseemacht darstellte, gekrönt von einem beispiellosen Erfolge im russisch-japanischen Krieg.

Wenn englische Schriftsteller behaupten, daß das ungeheuer weite Gebiet des Stillen Ozeans die Ausübung des Handelsschutzes und das Aufspüren des Gegners sehr erschwert habe, so trifft dies unbedingt zu. Angesichts der starken Überlegenheit an Seestreitkräften auf seiten des Feindbundes wird jedoch die Geschicklichkeit unserer Kriegführung hierdurch in nichts herabgesetzt. Völlig verfehlt ist es jedenfalls, wenn England seine eigenen Leistungen dadurch zu erhöhen sucht, daß es durch den Mund von *John Irving* verkünden läßt, die Deutschen seien mit Flottenstützpunkten gut versehen gewesen, wobei in einer Reihe mit Tsingtau Rabaul auf Neuguinea und „zahlreiche kleinere Vorratslager und Kohlenstationen in den Südsee-Kolonien" genannt werden. Rabaul in Neu-Pommern war völlig unverteidigt, und die „Vorratslager und Kohlenstationen" entpuppen sich bei näherer Betrachtung als Privateigentum von Schiffahrtslinien und Handelsgesellschaften, wie sie schlechthin jeder Hafenplatz aufweist. Wenn *Irving* anerkennt, daß der deutsche Nachrichtendienst „ausgezeichnet" gearbeitet habe, so nehmen wir auch dieses Lob gern entgegen. Ablehnen müssen wir es jedoch abermals, wenn der Engländer sich auch hier starker Übertreibungen schuldig macht. Insgesamt standen uns bei Kriegsausbruch nur die Funkenstationen von Yap, Angaur (Palau-Inseln), Apia und Nauru zur Verfügung. Alle anderen Stationen, von denen *Irving* faselt, waren erst im Entstehen.

Admiral *Jerram*, der Chef des China-Geschwaders, versammelte seine Streitkräfte in Hongkong, als am Kriegsausbruch nicht mehr zu zweifeln war. Er ging dabei von der Annahme aus, daß das Speesche Geschwader den Handel in den chinesischen Gewässern zum Zielpunkt seiner Ope-

rationen nehmen würde. Ein Vorstoß, den er in Richtung auf die Karolinen ausführte, um die als schnellsten deutschen Kreuzer besonders gefürchtete „Emden" abzuschneiden, mißglückte. Der britische Admiral fing lediglich den Kohlendampfer „Elsbeth" ab, den er versenkte. Außerdem ließ er es sich angelegen sein, die Funkenstation von Yap, wie *Irving* berichtet, „mit einigen gut gezielten Schüssen seines Flaggschiffs dem Erdboden gleichzumachen." *Jerram* hat sich über die Wirkung dieser Beschießung gründlichst geirrt. Ihm war es völlig entgangen, daß das deutsche Vermessungsschiff „Planet" seit dem 7. August in Yap lag. Sein Kommandant, Korv.Kapt. Oswald Collmann, hatte den Platz sofort gegen einen Handstreich gesichert. Er hatte Unterstände, Schützengräben und Stände für Maschinengewehre anlegen lassen. Waffen und Munition des „Planet", sowie alles Inventar, das für die Verteidigung an Land von Nutzen sein konnte, waren ausgeschifft worden. Das Vermessungsschiff selbst wurde in die Hospitalbucht verholt, wo es gegen Sicht von See völlig geschützt lag. Sobald die britischen Kreuzer auftauchten, wurde der Versuch gemacht, den Funkenmast umzulegen. Er scheiterte, weil die mit der Arbeit beschäftigten Eingeborenen vorzeitig die Flucht ergriffen. Die neunte der verfeuerten Granaten brachte den Mast zu Fall.

Der Kommandant des „Planet" hatte jedoch vorsorglicherweise auch die Funkenstation seines Schiffes an Land unterbringen lassen. Kaum dampften die Engländer fort — sie machten sich unbegreiflicherweise nicht einmal die Mühe, die drei Kabel zu zerschneiden, die Yap mit der Außenwelt verbanden —, als sich die Mannschaften des „Planet" auch schon daran begaben, ihre Ersatzstation in Betrieb zu nehmen. Als Masten fanden die Stämme von Kokospalmen Verwendung. Zehn Tage später war die neue Station betriebsklar. Ihre Reichweite für das Geben von Funksprüchen betrug allerdings nur 500 Seemeilen. Empfangen konnte sie hingegen bis auf Tsingtau-Entfernung.

Das britische Linienschiff *Triumph* richtete mit einem gemischten Verbande kleinerer englischer und französischer Fahrzeuge einen Wachdienst vor den großen chinesischen Häfen ein, um die deutsche Schiffahrt lahmzulegen. Dieser Wachdienst erweiterte sich zur Blockade von Tsingtau. Leider kam man hier „ein wenig zu spät", wie *Irving* schreibt. Uns will scheinen, als ob es der Seekriegführung des China-Geschwaders überhaupt sehr erheblich an Entschlußkraft gefehlt hat. Der Gedanke, daß man das Speesche Geschwader trotz seiner zahlenmäßigen Unterlegenheit fürchtete, ist jedenfalls nicht von der Hand zu weisen. Um die Zahl der Bewachungsfahrzeuge in den chinesischen Gewässern zu verstärken, wur-

den mehrere große Dampfer der *Canadian-Pacific-Railway-Company* als Hilfskreuzer in Dienst gestellt. Am 15. August meldete Admiral *Jerram*, daß seine Vorkehrungen zum Schutz des Handels durchgeführt seien. Graf Spee hätte an seiner Stelle die Meldung aller Wahrscheinlichkeit nach früher abstatten können.

Die Sicherung der Schiffahrt auf den australischen und neuseeländischen Handelswegen fiel der australischen Marine zu. Ihr Rückgrat bildete der Schlachtkreuzer *Australia*, der mit seinen 19 500 Tonnen, mit seinen acht 30,5-cm-Geschützen und seiner Geschwindigkeit von 27 Seemeilen ein Gegner war, dem „Scharnhorst" und „Gneisenau" nicht im entferntesten die Waage hielten.

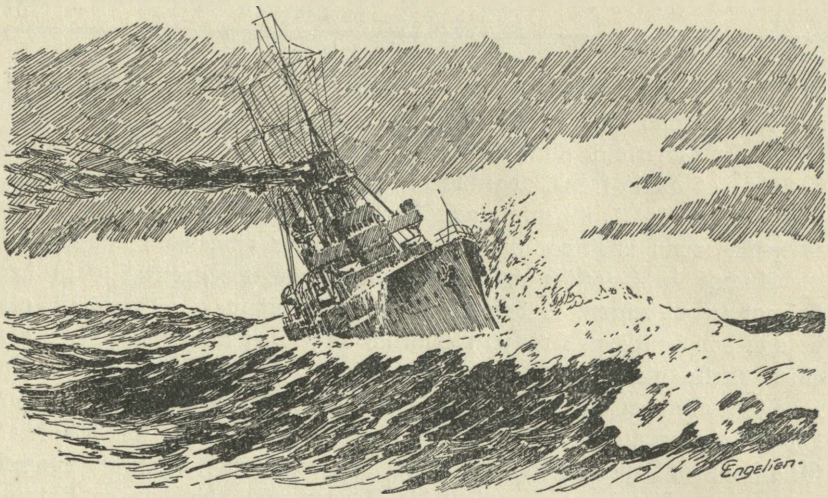
Der australische Admiral *Patey* ließ es sich außerdem angelegen sein, gegen die deutschen Besitzungen in der Südsee vorzugehen. Neu-Guinea und der Bismarck-Archipel winkten zum Pflücken billiger Lorbeeren. Als die Groß-Funkenstation von Apia besetzt werden sollte, war sie vom deutschen Personal schon gründlichst zerstört. Die Neuseeländer richteten an ihrer Stelle eine eigene Station ein, deren Reichweite aber nicht weiter als bis nach Neuseeland trug. Alle diese Unternehmungen wurden mit einem starken Aufgebot an Seestreitkräften durchgeführt, obwohl militärischer Widerstand kaum zu erwarten war. Mit Recht hebt daher die englische Kritik hervor, daß es besser gewesen wäre, Spees Geschwader von Anbeginn ab zu Tode zu hetzen, als sich mit derartigen Nebenoperationen und vor allem mit der Deckung von Truppentransporten abzugeben, die überhaupt nicht gefährdet waren.

England ist offenbar ein Stein vom Herzen gefallen, als Japan am 23. August an seine Seite trat. Von Stund ab überließ es die Sicherung der Handelsstraßen nördlich von Hongkong dem neuen Verbündeten. Der Kreuzer *Newcastle*, ein Schiff von 4900 Tonnen, das an Kampfkraft und Geschwindigkeit den deutschen Kleinen Kreuzern stark überlegen war, wurde seltsamerweise nach der westkanadischen Küste geschickt, wo man sich Sorge machte, „Leipzig" oder „Nürnberg" könnten im hohen Norden auftauchen. Das Gefühl der Unsicherheit war überhaupt auf dem ganzen weiten Seegebiet beträchtlich. Nach dem amtlichen englischen Seekriegswerk von *C. E. Fayle*, Seaborne Trade, lagen der China-Japan-Handel und die japanische Schiffahrt sofort schwer darnieder. Trotzdem entspricht es in keiner Weise der Wahrheit, wenn *John Irving* behauptet, der Druck auf den Handel habe Japan zum Eingreifen bewogen. Daß bei Kriegsausbruch eine große Unruhe an den Börsen eintrat, ist selbstverständlich. Deutschland und vor allem Graf Spee und seine Schiffe

haben demgegenüber aber, wie wir wissen, alles getan, um den Druck auf Japan nach Möglichkeit auszuschalten.

Unser Vaterland stand leider dem Wesen und den Begriffen eines Weltkrieges völlig fremd gegenüber; man darf es freimütig eingestehen. Wir hatten als Kontinentalmacht keine rechte Vorstellung davon, was es heißt, wenn Weltspannungen gegeneinander ringen. England war im August 1914 tatsächlich nicht in der Lage, Seestreitkräfte in der Heimat zu entbehren, so daß sich seine vielgerühmte Seeherrschaft, als sie von den deutschen Kreuzern ernstlich angetastet wurde, an mehr als einer Stelle als brüchig erwies. Admiral *Jerram* wurde von einem Zweifel nach dem anderen verfolgt. Wo steckte Spee? Was plante er? Wo würde er auftreten? Wie konnte man seine Kraft niederhalten? Gewiß, durch Japans Kriegserklärung war manchen Fragen der Stachel genommen. Trotzdem schwanden die Sorgen nicht, die das geheimnisvolle Verschwinden des deutschen Kreuzergeschwaders auslöste. Diese schwierige Lage Englands haben wir weder begriffen noch so ausgenutzt, wie es hätte geschehen müssen.

Wenn der Brite *Irving* in seinem wiederholt angeführten Werke — wir werden noch öfters auf ihn zurückkommen — in echt angelsächsischer Unbekümmertheit erklärt, „vielleicht sei nichts so beweiskräftig für Deutschlands kriegerische Absichten wie die peinliche Sorgfalt, die es auf seine Vorbereitungen zum Kreuzerkrieg gegen unseren Handel verschwendete", so spricht hieraus nichts wie Neid, daß deutsche Gründlichkeit und Gewissenhaftigkeit selbst über Albions Großzügigkeit triumphierten. Ein Deutschland, das sich als letzte von allen europäischen Großmächten kolonisatorisch betätigte, das sich in der ganzen Welt, wenn man so will, erst einzurichten begann, das diese Einrichtung mit sehr hohen Kosten abzugelten hatte, das vor allen Dingen aber seestrategisch denkbar ungünstig lag, es mußte schon zwangsweise darauf bedacht sein, sich durch Fleiß und Überlegungskraft Sicherheitsmaßnahmen zu schaffen, an die andere Mächte nicht dachten und auch nicht zu denken brauchten. Hieraus eine kriegshetzerische Absicht herleiten zu wollen, beweist zunächst, daß ein schlechtes Gewissen spricht; zum anderen aber, daß man in Alt-England keine Not kannte und sich dessen entwöhnt hatte, an die Sicherung seiner Zukunft zu denken. Wenn der Schein nicht trügt, so haben gerade die letzten Jahre, insonderheit mit Abhaltung der Londoner Konferenz, einen politischen Wettersturz heraufbeschworen, der auch England dazu zwingen wird, sich in Zukunft auf ein härteres Leben einzurichten.



Auf einsamer Fahrt.

IV. Auf einsamer Fahrt.

Aus Süden weht eine stramme Brise. Die Schiffe des Kreuzergeschwaders torkeln durcheinander. Der breite Rücken der Ozeanseen wirft sie mit Riesenkraft hin und her. Die Kriegschiffe sind an das Fahren in der Linie gewöhnt. „Scharnhorst", „Gneisenau", „Nürnberg" und auch die „Titania" halten ihre Stellung gut zueinander. Aber bei den Begleitdampfern sieht es böse aus. Es ist schließlich auch kein Wunder. Ganz abgesehen davon, daß es an der Gewöhnung des Geschwaderfahrens gebricht, stellen die Schiffe auch eine Auslese aller Typen dar. Ein großer Passagierdampfer hat an kleinen Küstendampfern schlechte Partner, wenn es gilt, Abstand zu wahren.

Als die Morgensonne des 14. August ihre goldenen Finger über die Weltmeerweite reckt, fehlen drei Dampfer von der Linie der Hilfsschiffe. Demnach gilt es zu warten. Stunden vergehen, bis alles wieder beisammen ist. Am Tage darauf wiederholt sich dasselbe Bild. So schrumpft die Marschgeschwindigkeit, die auf zehn Seemeilen in der Stunde festgesetzt ist, auf sieben Seemeilen zusammen.

Anlaß zur Sorge bereitet der Dampfer „Longmoon". Er hat bereits einen großen Teil seiner Ladung abgegeben und schlingert sich nun als „leerer Pott" in der groben See seine Seele aus dem Leibe. Als schwere Brecher überkommen und bis ins Zwischendeck dringen, erhält

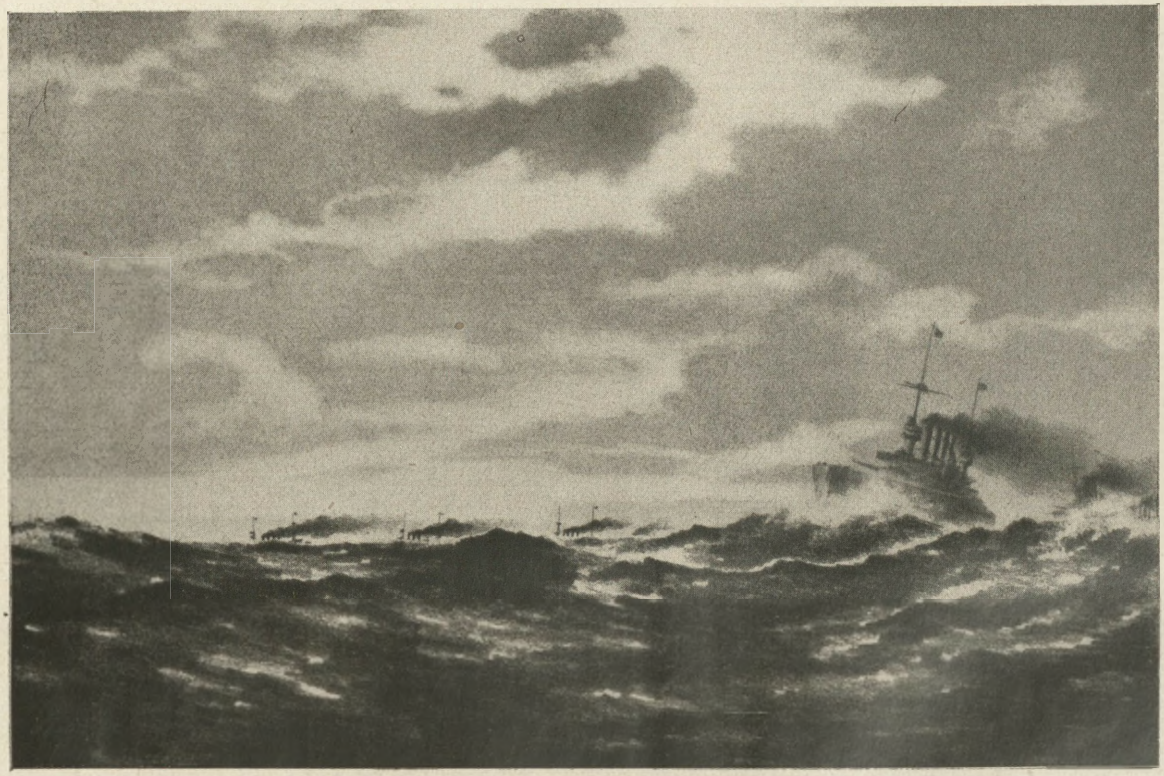
Tafel 1



Wilhelm Prinz 18 August 1914

Ich komme mir überaus glückselig vor, wenn ich an die Seite des Königs trete; wo immer es mich haben will, werde ich mein Leben mit Freuden für Vaterland hingeben.

Ihr treuergebener Prinz Heinrich.
Major und Admiral.



Die Schlacht bei Coronel. Von Hans Schubert.

„Longmoon" Befehl, auf südlichem Kurse beizudrehen. „Titania" bleibt zur Unterstützung zurück. Beiden Fahrzeugen wird als nächstes Reiseziel des Geschwaders der Eniwetok-Atoll mitgeteilt.

An Funkenstimmen gebricht es nicht. Noch nie war der Stille Ozean so mitteilungsbedürftig wie in diesen Tagen. Hauptsächlich spricht aber der Feind. Von der deutschen Station auf Nauru (Marshall-Inseln) trifft die Meldung ein, daß das australische Geschwader, zwischen Neu-Pommern und Neu-Mecklenburg nach Süden steuernd, gesichtet worden sei. Die Nachricht wirkt beruhigend. Der Feind ist dort also auf falscher Fährte. Ein Versuch, mit Guam in Signalverkehr zu treten, um näheres über die Haltung Japans zu erkunden, mißglückt, obwohl der Versuch auf Befehl des Geschwaderchefs von dem Begleitdampfer „York", also von einem Handelsschiff, unternommen wird. Guam, eine amerikanische Station südlich der Marianen, erklärt, daß Chiffre- und Code-Telegramme, die für Kriegführende bestimmt seien, nicht mehr angenommen würden.

Mit „Emden" und „Cormoran" besteht noch Funkenverkehr.

Am 19. August wird die „Nürnberg" vorausgeschickt, um festzustellen, ob es im Eniwetok-Atoll (Brown-Inseln) noch geheuer sei. Das erste, was das Schiff in Sicht bekommt, ist ein Kranz von grünen Palmwipfeln. Unter ihm taucht weißer Sandstrand auf. Die Sonne glüht vom Himmel, schaumrückig tollt die See einher. Als Ringbauten wachsen die korallenen Lagunenriffe aus dem Grunde empor. Spiegelglatt ruht in ihrem Schutz ein weites Wasserbecken, das selbst einer großen Flotte genügend Raum zum Ankern böte.

Unter der navigatorischen Führung von „Nürnberg" wird der weltverlassene Platz aufgesucht. Während der Fahrt ist an Bord der Kriegschiffe immer wieder militärischer Dienst betrieben worden. Man hat von den Dampfern Reserve-Offiziere und Reservisten eingezogen. Lücken in ihrer Ausbildung sollen beschleunigt beseitigt werden. Neue Dienstverhältnisse verlangen Einarbeit. Nach dem Ankern im Atoll schwingt aber sofort der Kohlengott sein rußiges Zepter. Zwei der Dampfer, „Gouverneur Jäschke" und „Staatssekretär Krätke", werden hierbei leergemacht. Sie erhalten aus Gründen der Tarnung Befehl, sich erst zwei Tage nach dem Inseegehen des Geschwaders von ihrem Fleck zu rühren. Außerdem haben sie Jaluit (deutscher Besitz, Marshall-Inseln) anzulaufen, wo sie abermals fünf Tage zu Anker bleiben sollen. Erst nach Ablauf dieser Frist dürfen sie nach eigenem Ermessen handeln. Beide Dampfer sind im September in Honolulu eingetroffen. Die Maß-

nahmen zur Verschleierung ihrer Fahrt haben sich nicht nur für sie, sondern auch für das Geschwader bewährt.

Nach kurzer Rast geht es von Eniwetok weiter. „Titania" und „Longmoon" haben wieder Anschluß gefunden. „Nürnberg" wird zur Beförderung von Briefen und Depeschen nach Honolulu entsandt. Dem Grafen Spee kommt es darauf an, daß der Admiralstab in Berlin auf zuverlässigem Wege erfährt, was von seiten des Geschwaders für die nächste Zukunft geplant ist. Ferner muß die Kohlenversorgung an der Westküste Amerikas in Gang gesetzt werden. Beides ist von Honolulu aus am sichersten zu bewerkstelligen, so daß der Nachteil einer vorübergehenden Enttarnung eines Schiffes in Kauf genommen werden muß.

Die Kohlenbestellung enthält gewaltige Zahlen. Von San Francisco aus sollen verfrachtet werden 5000 Tonnen nach der Insel Juan Fernandez (Mas a Tierra); Wartestellung am 15. Oktober 20 Seemeilen westlich der Insel. Ferner 10 000 Tonnen und Proviant für 1000 Mann auf drei Monate nach Port Low. Schließlich 14 Tage später 10 000 Tonnen Kohle nach Valparaiso.

Unter den Briefen, die die „Nürnberg" mitnimmt, befindet sich auch ein Schreiben des Grafen Spee an seine Gattin. Der Graf hat es seinem Sohne Otto zur Beförderung übergeben, der als Leutnant zur See Dienst auf der „Nürnberg" tut, während ein zweiter Sohn Friedrich auf der „Gneisenau" eingeschifft ist. Dieser Brief enthält einen Satz, der einen tiefen Einblick in Spees Seelenleben gewährt und ihn als einen Mann hinstellt, der turmhoch über einer Zeit wie der unsrigen steht, die des Lebens Gipfel dort sucht, wo die Befriedigung selbstsüchtiger Triebe gewährleistet scheint.

„Es ist merkwürdig", so heißt es in dem Brief, „wie überaus gleichgültig ich mir für die Welt vorkomme, wenn ich an die Ziele des Krieges denke, und wie wenig mir persönlich am Leben liegt, wie gerne ich es mit Nutzen fürs Vaterland hergeben möchte." So spricht ein Mann, der über das eigene schwache Ich hinausgewachsen ist, der vor allem aber erkannt hat, „daß es nicht nötig ist, zu leben", wie Friedrich der Große, der Weise in Sanssouci, sagte, „sehr nötig aber, daß ich handele".

Dem Grafen steht sein Stab an Gesinnung treu zur Seite. Trefflich und von hohem Wert sind auch die Worte, die der Geschwaderzahlmeister, Marine-Stabszahlmeister Braun, an seine Frau gerichtet hat. „Sieh' dem Unabänderlichen", so hat er sie aufgefordert, „mit Ruhe und Zuversicht entgegen; denke daran, daß du mit vielen tausend deut-

schen Frauen dasselbe Los teilst, und daß Größeres für uns auf dem Spiele steht als das Schicksal eines einzelnen. Unser Vaterland ist in Gefahr, und jeder muß an seiner Stelle dazu beitragen, sein Bestes für dieses heilige Gut herzugeben. Wir sind hier an Bord alle guten Muts und hoffen auf einen Sieg der guten Sache."

Ja, eine gute Sache ist es, das empfindet auch der Geschwaderchef, wenn er an anderer Stelle schreibt: „Wir können mit reinem Gewissen allem entgegensehen, was die Zukunft uns bringt, komme es, wie es will, alles verschwindet gegenüber der großen Zeit."

Und der Geist der Mannschaft? Über ihn hat sich der Marinestabsarzt Dr. Dietrich von S.M.S. „Scharnhorst" unterm 10. November, also nach dem Tage von Coronel, wie folgt ausgelassen: „Unsere Leute sind einzig; ruhig und wie etwas Selbstverständliches tut jeder seine Arbeit! Ich kann euch nur sagen, im Gefecht war es eine wahre Freude, unsere Mannschaft zielbewußt und freudig arbeiten zu sehen, gerade, als ob es sich nur um ein Scheibenschießen handele!"

Vier Tage nach Verlassen des Eniwetok-Atolls wird in dem geräumigen Majuro-Atoll, das zur Ratack-Gruppe der Marshall-Inseln gehört, geankert. Eine neue Kohlenschlacht beginnt. Der Mensch gewöhnt sich an alles; an das Leben an Bord völlig ausgeräumter Schiffe, deren kahle Wände einem Zellengefängnis gleichen; an das Abblenden Nacht für Nacht, so daß nach der Tagesglut kein Hauch der nächtlichen Abkühlung in das Innere der Schiffe dringt; an die Sparbeleuchtung mit Kerzen und vor allem an das ewige Kohlennehmen. Kaum daß man sich selber sauber halten kann, geschweige denn das Schiff. Und doch muß auf beides gedrungen werden, schon um den Forderungen der Hygiene zu entsprechen, die an Bord niemand ungestraft überhören darf.

Im Majuro-Atoll werden die Dampfer „Prinz Waldemar" und „Longmoon" leergemacht, um unter den bekannten Sicherheitsmaßnahmen — spätes Auftauchen der Schiffe in der Öffentlichkeit — aus dem Geschwaderverbande entlassen zu werden.

Am 27. August mittags stößt der Hilfskreuzer „Cormoran", ehemals *Rjäsan*, mit den Begleitdampfern „O. J. D. Ahlers" und „Göttingen" zum Geschwader. Er und „Prinz Eitel Friedrich" werden selbständig gemacht. Sie erhalten den Auftrag, in den westaustralischen Gewässern Kreuzerkrieg zu führen. Als Begleitfahrzeug wird „Prinz Eitel Friedrich" der Dampfer „Mark" zugewiesen. „Prinz Eitel Friedrich" ist später noch einmal für kurze Zeit zum Geschwader zurück-

gekehrt. Kohlenmangel hatte das große Schiff nach dem Osten geführt. Es hat insgesamt sieben Monate lang die hohe See gehalten und zuletzt im Atlantischen Ozean trotz widrigster Bekohlungsverhältnisse mit Geschick Kreuzerkrieg geführt. Als alle Hilfsmittel erschöpft waren, hat der Kommandant sein Schiff in Newport News (V. St. v. A.) aufgelegt.

„Cormoran" ist schon früher hierzu gezwungen worden. Seine Internierung erfolgte in Guam.

Auch auf dem Kreuzergeschwader hebt die Kohlen- und Trinkwassernot vorübergehend ihr Haupt. Beim Verlassen des Majuro-Atolls sind auf vier Begleitdampfern insgesamt nur noch 17 000 Tonnen Kohle und 3 170 Tonnen Trinkwasser vorhanden. Wo zu sparen ist, geschieht es, selbst auf Kosten sofortiger Gefechtsbereitschaft. Dabei wird täglich Gefechtsdienst betrieben. Jedermann wird bis zur letzten Selbständigkeit ausgebildet. Man schätzt den Gegner nicht nur an Zahl, sondern auch an Leistung hoch ein.

Die Knappheit an Trinkwasser wird um so fühlbarer, als die Schiffe sich dem Äquator nähern. Immer heißer brennt die Sonne. Die Schutzsegel sind in Ponape geblieben. Auch hier fordert der Krieg harte Entbehrungen, insonderheit vom Maschinenpersonal, die aber klaglos getragen werden.

Während der Nacht vom 30. zum 31. August, vor allem aber am 1. September werden sehr laute Funkenzeichen des australischen Schlachtkreuzers *Australia* und des japanischen Linienschiffs *Kongo* aufgefangen. Ist der überlegene Feind etwa auf die richtige Spur gestoßen? Nein, noch nicht, es scheint nur ein Zufall zu sein, die Zeichen werden bald wieder schwächer. Dafür meldete sich aber die „Nürnberg" mit allerlei wissenswerten Nachrichten: „Apia ist vom Gegner besetzt! ‚Leipzig' wird an der kanadischen Küste vermutet! Dort kreuzen vom Feinde *Idzumo, Rainbow, Newcastle* und zwei Hilfskreuzer! Zwei australische Kreuzer sind mit der Bewachung des Kabels Australien—Fanning—Vancouver beauftragt! ‚Kongo' steht bei den Hawaii-Inseln!"

Am 6. September trifft die „Nürnberg" wieder beim Geschwader ein. Ihrer harrt eine neue Aufgabe. Der Feind soll empfindlich getroffen werden. „Nürnberg" und „Titania" werden nach der englischen Insel Fanning entsandt, um das australisch-kanadische Kabel zu zerstören. Das ist die kühne Nutzanwendung, die Graf Spee aus den jüngsten Meldungen zieht.

An Bord der „Nürnberg" herrscht eine hochgemute, aber scharfe Stimmung. Schon in Honolulu hat sie sich entzündet. Der amerikanische

Hafen-Admiral hat die Übernahme von Kohlen verweigern wollen. Völkerrecht und Neutralität gelten ihm scheinbar als abgetane Begriffe, sobald er es mit Deutschen zu tun hat. Der Kommandant der „Nürnberg", Kapt. z. S. v. Schönberg, hat ihn in Gesellschaft des deutschen Konsuls eines besseren belehrt. Nur unter hartem Druck hat der Amerikaner seine Pflicht erfüllt und die Übernahme von 700 Tonnen Kohle zugestanden. Die Besatzungen der deutschen Dampfer „Pommern" und „Setos" haben bei dem Kohlentrimmen rüstig geholfen. Von der deutschen Kolonie ist das Schiff mit Liebesgaben überschüttet worden. 38 Kriegsfreiwillige und Reservisten sind an Bord gekommen. Obwohl feindliche Kreuzer vor Honolulu gemeldet wurden, hat das Schiff auch die Rückfahrt unbelästigt vom Gegner durchführen können.

Und nun der Auftrag gegen Fanning? Die Herzen jubeln. Endlich führt man richtig Krieg!

Vom Mondlicht übergleißt kommt die Insel in Sicht. Es sind die letzten Stunden der Nacht vom 6. zum 7. September. „Nürnberg" führt die französische Flagge, bis sie zu kriegerischen Handlungen schreitet. Flaggenlist ist von alters her beim Seekriege im Schwung gewesen. Im Augenblick, wo ein bewaffneter Kutter unter Oberlt. z. S. Gröbenschütz absetzt, wird die deutsche Flagge geheißt. Gröbenschütz überrascht die Kabelstation völlig. Haus und Akkumulatoren werden zerstört. Die Kabel an Land und in See werden gesprengt und geschnitten, der Flaggenmast wird umgelegt, die Ansteuerungsbojen werden versenkt, alle amtlichen Bücher und Dokumente nebst der Kasse werden beschlagnahmt. Die „Nürnberg"-Leute leisten ganze Arbeit. Beim Kabelschneiden bewährt sich der Hilfskreuzer „Titania", der eigens mit einem Schneidegerät ausgerüstet ist.

Trotz fliegender Eile hat man Zeit, weil deutsche Gründlichkeit es so verlangt. Man sieht die erbeuteten Geheimschriften durch und stellt fest, daß noch Geld fehlen muß, daß Gewehre und Munition vorhanden sind, und daß ein Stell-Reserveapparat als Mobilmachungsmaßnahme vergraben ist. Alles wird zutage gefördert: 21 Maschinengewehre mit 13 000 Schuß, 15 000 Mark in bar und die Reserveapparate!

Der Stationsvorstand ist ein Gentleman. Als das Landungskorps der „Nürnberg" abbaut, läßt er dem Kommandanten für das „einwandfreie Benehmen der Offiziere und Mannschaften" danken.

Am Tage darauf ist die „Nürnberg" wieder mit dem Geschwader vereinigt. Die Schiffe liegen bei der unter englischer Oberhoheit stehenden Christmas-Insel, um ein „Siegeskohlenfest" zu feiern.

An Bord des Flaggschiffs wird aber eine neue Unternehmung besprochen. Graf Spee gibt bekannt: „Samoa ist offenbar von neuseeländischen Truppen besetzt worden. Ich nehme an, daß Kriegschiffsdeckung dabei beteiligt war. Die Panzerkreuzer werden vor Apia gehen, um den Feind bei Tagesanbruch überraschend zusammenzuschießen."

„Und wenn die *Australia* zugegen sein sollte?" Der Einwurf klingt nicht ungerechtfertigt.

Graf Spee überlegt eine Weile, bevor er sich entscheidet: „Ich scheue auch dann den Einsatz unserer Schiffe nicht. Gegen die *Australia* wird die Torpedowaffe zum Tragen kommen!"

Alles wird aufs Sorgsamste vorbereitet. Der Gefechtsplan wird klarschiffmäßig durchgeübt. Die Schiffe geben ihre Boote, bis auf je einen Kutter und eine Jolle, auf die Begleitdampfer ab, um die Brandgefahr nach Kräften einzuschränken. Die Spannung an Bord wächst riesengroß. Alles lechzt danach, endlich einmal mit scharfer Waffe dreinzuschlagen und die Erfolge der „Nürnberg" zu übertreffen.

Das Kriegsglück hat es jedoch anders bestimmt. Als die beiden Panzerkreuzer vor Apia erscheinen, liegt die Reede leer. An Land weht der Union Jack. Man erkennt einzelne Khaki-Gestalten. Eine Landung verbietet sich. Selbst, wenn sie gelänge, welchen Nutzen verspräche sie? Auf die Dauer ist Apia nicht zu halten. Die Schiffe müssen weiter. Schweren Herzens gibt Graf Spee das Signal, die Unternehmung abzubrechen.

Tagsüber wird der Funkspruch der englischen Station auf Apia mit Erfolg gestört. Am Abend erst kann sie melden: „Heute morgen zwei deutsche Kreuzer vor Apia, steuern jetzt Nordwest."

Nachdem die Boote wieder an Bord genommen sind, holt Graf Spee mit den Panzerkreuzern zu einem neuen Unternehmen aus. Er läßt Kurs auf Tahiti absetzen, auf die größte der französischen Gesellschaftsinseln mit dem Regierungssitz Papeete. Auch hier treibt ihn in erster Linie die Hoffnung auf einen Zusammenstoß mit feindlichen Kriegschiffen. Außerdem denkt er an Beschlagnahme von Kohlen und Frischproviant.

Am 21. September wird zunächst im Hafen von Teavanui auf der nordwestlich von Tahiti gelegenen französischen Insel Bora-Bora geankert. Die Schiffe führen keine Flagge. Mit Eingeborenen wird nur französisch verhandelt. Der Ernst des Krieges läßt eine kleine Komödie zu. Regierungsvertreter in Teavanui ist ein französischer Gensdarmerie-Brigadier. Er kommt an Bord, glaubt tatsächlich, es mit französischen

Schiffen zu tun zu haben, und vermittelt Vieh- und Lebensmitteleinkäufe. Außerdem plaudert er alles aus, was man über Papeete zu wissen begehrt. Auch dort ist nicht viel Ruhm zu ernten. Der Platz weist mehrere Batterien auf, die mit sechzehn 16-cm-, vier 14-cm- und zwei 9-cm-Geschützen bewehrt sind. Und im Hafen liegt lediglich das französische Kanonenboot *Zélée*, das seine Geschütze jedoch an Land gegeben haben soll.

Graf Spee ist wieder um eine Hoffnung ärmer. Er beabsichtigt, unter solchen Umständen den Platz ohne Anwendung von Waffengewalt für seine Zwecke auszunutzen. Seine Forderungen an den Gouverneur auf Lieferung von Kohle und Proviant läßt er in einem Schreiben niederlegen, das ein Parlamentär überbringen soll.

Es kommt jedoch auch diesmal anders. Als die beiden Panzerkreuzer bei regnerischem, böigem Wetter vor Papeete erscheinen, werden sie mit Geschützfeuer empfangen. Nach kurzem Gefecht räumt der Feind seine Batterien. Das Kanonenboot *Zélée* geht bei zerfetztem Leib und mit wehender Trikolore in die Tiefe, an Land brechen Brände aus.

Am peinlichsten ist jedoch die Feststellung, daß die Seezeichen, die allein die Einfahrt in den Hafen ermöglichen, beseitigt sind. Unter diesen Umständen ist Graf Spee gezwungen, auch diese Unternehmung abzubrechen.

Weiter geht die Fahrt nach den französischen Marquesas-Inseln, wo das Geschwader sich wieder sammelt. Die Schiffe laufen einzeln verschiedene Häfen an. Regierungskassen werden nach Kriegsrecht beschlagnahmt, Beitreibungen erfolgen, so wie der Krieg sie kennt, Vorräte von verlassenen deutschen Lagerhäusern werden an Bord geschafft, reichliche Mengen an Vieh und Obst werden gegen Bezahlung erstanden. Das wichtigste ist aber, daß es den Besatzungen zum ersten Male seit langen Wochen gestattet werden kann, die Beine an Land zu vertreten. Die Inseln sind von der Natur verschwenderisch schön ausgestattet. Man kann baden und sich in der Sonne recken und strecken. Die Insel Nukuhiva ist ein reines Paradies. Fast vergißt man des Krieges. Man lernt wieder lachen und scherzen und nimmt voller Erstaunen wahr, daß es auch noch andere Gedanken gibt als die der Sorge um die Heimat.

Im Geschwaderstab bleiben die Mienen aber ernst. Nicht daß die Zuversicht schwindet. Ohne Zuversicht kein Erfolg. Wer jedoch die Verantwortung trägt für eine große Sache, schleppt eine schwere Last mit

sich. Wägbar ist sie nicht. Trotzdem wird der Last nur Herr, wer ein ganzer Mann und ein stahlharter Charakter ist.

Zwei weitere Dampfer werden nach Honolulu entlassen, ihre Vorräte sind erschöpft. Die Dampfer erhalten Anweisung, getrennt voneinander zu fahren, damit gegebenenfalls einer den anderen rechtzeitig vor Überraschungen warnen kann.

Nach San Francisco und Valparaiso geht eine dringende Anfrage auf Lieferung von Kohle, Proviant und Ausrüstungsgegenständen. Man steht bald vor einem Nichts. Der Verschleiß nimmt erschreckend zu. Und wenn Graf Spee in einem Briefe schreibt, „die ewige Sorge um Kohlen bei dem gänzlichen Mangel an Stützpunkten ist widerwärtig, läßt sich der Bedarf nicht mehr decken, dann bin ich aufgeworfen", ist als ernste Klage wohl zu verstehen. Im übrigen weicht der Graf nicht um Fingersbreite von seiner Zuversicht ab, was eine andere Stelle aus einem seiner Briefe beweisen möge. „In einer solchen Zeit", so lautet die Stelle, „ist es selbstverständlich, und es liegt etwas Erhebendes in dem Gedanken, daß das ganze Volk Schulter an Schulter steht in der Arbeit nach dem großen, allgemeinen Ziel. Wie das Ende schließlich auch ausgehen mag, das Zusammenstehen ist nötig, und im übrigen wollen wir auf Gott vertrauen, daß er uns in der nach unserer Meinung gerechten Sache den Sieg verleihen möge."

Über die Lage auf den europäischen Kriegsschauplätzen gewinnt man an Bord des Kreuzergeschwaders nur sehr allmählich, wenn überhaupt Klarheit. Der Sieg von Tannenberg hat sich nicht verheimlichen lassen, obwohl der Feindbund Herr der Weltkabel ist. Auch über die Zurücknahme der deutschen Westfront von der Marne auf die Aisne-Linie hat man Kenntnis bekommen. Alles in allem genommen lebt man aber doch wie hinter einer Nebelwand. Nur den unsinnigsten Übertreibungen, die der feindliche Funkdienst verbreitet, verdankt man es, daß der Stern der Hoffnung unverdrossen leuchtet. Und als gar die Nachricht aufgefangen wird, „Scharnhorst" und „Gneisenau" seien schwer beschädigt in Hongkong eingeschleppt worden, da erkennen selbst Schwarzseher den Stern, um sich von Stund' ab scharf ablehnend gegen das feindliche Pressegewäsch zu verhalten.

Auf dem Weitermarsch nach der Osterinsel wird die heiße Äquatorzone verlassen. Das Maschinenpersonal atmet auf. Die Leute an Deck beginnen zu frieren. Warmes Zeug gewinnt an Wert. Auf der „Gneisenau" treten leider schwere Fälle von Darmkatarrh auf. Zwei Leute sterben an Ruhr; der eine ein besonders tüchtiger Geschützführer,

der jederzeit bereit gewesen wäre, sein Leben zu opfern, wenn er sein Geschütz nur einmal im Kampfe hätte bedienen können.

Unterwegs gelingt es, auf einen Abstand von 2500 Seemeilen funkentelegraphischen Verkehr mit dem Kleinen Kreuzer „Dresden" aufzunehmen, der von der ostamerikanischen Station heruntergekommen ist, um sich, wie er selber angibt, bei der Osterinsel mit dem Kreuzergeschwader zu vereinigen. „Dresden" meldet ferner, daß auch „Leipzig" am 4. Oktober von San Nicolas (Peru) aus nach der Osterinsel in See gegangen sei, und daß die englischen Panzerkreuzer *Good Hope* und *Monmouth*, der Kleine Kreuzer *Glasgow* und der Hilfskreuzer *Otranto* am 28. September von Punta Arenas (Magellan-Straße) nach Westen weitergefahren wären. Schließlich weiß die „Dresden" zu berichten, daß der japanische Panzerkreuzer *Idzumo* an der Westküste von Mexiko stünde.

Das sind Nachrichten von höchster Wichtigkeit. Abermals wandern Karten und Segelhandbücher auf den Tisch in der Kajüte des Geschwaderchefs. Welches ist das Ziel der Briten, das ist die große Frage. Daß ihre neu in Erscheinung tretenden Streitkräfte ausgesprochen gegen das Kreuzergeschwader angesetzt sind, unterliegt nicht dem geringsten Zweifel. Streben auch sie etwa nach der Osterinsel? Eine sorgsame Prüfung der Kriegslage, der Wegestrecken und des feindlichen Funkdienstes läßt es kaum vermuten. Graf Spee glaubt vielmehr, daß die Briten die mittelchilenischen Gewässer aufsuchen werden. Er schätzt sie auf der Höhe von Valparaiso—Juan Fernandez und trifft damit den Nagel auf den Kopf.

Was aber tun, wenn die bestellten Kohlendampfer den Briten in die Arme laufen?

„Fragen Sie bei ‚Dresden' an", befiehlt Graf Spee seinem Flaggleutnant, „ob ‚Dresden' und ‚Leipzig' Kohlendampfer mit sich führen."

Die Antwort zerstreut einen Teil der Sorgen. Bei der „Dresden" steht das Kohlenschiff „Baden" mit 6000 Tonnen. „Leipzig" hat den Dampfer „Amasis" mit 1500 Tonnen bei sich und gedenkt, noch zwei weitere Dampfer an sich heranzuziehen.

„Dresden", die den Auftrag erhalten hat, die Osterinsel nach feindlichen Schiffen abzusuchen, meldet, daß die Luft rein sei. Das Geschwader ankert daraufhin in der Cookbucht. „Leipzig" und „Dresden" stoßen zum Verbande. Man jubelt einander zu, das Vertrauen auf die eigene Kraft wächst. An Bord des Flaggschiffs treffen sich die Kommandanten, ein eigenartiges Wiedersehen. Prüfend schaut man einander ins

Auge und empfindet es voller Genugtuung: der andere denkt wie du, noch ist es bei allen Schwierigkeiten um unsere Sache gut bestellt!

Trotzdem gilt es, die Zähne zusammenzubeißen, um im freien Weltmeer, das keinerlei technische Hilfsmittel kennt, Herr der Lage zu bleiben.

Eine schwere Ozeandünung stört die Ruhe auf dem Liegeplatz der Schiffe in der Cookbucht. Als das Kohlenübernehmen unter diesen Umständen zur Unmöglichkeit wird — die Schiffe drohen sich gegenseitig die Flanken zu zerschmettern —, sucht man die Südküste der Insel auf. Aber auch hier liegt man keineswegs wie in Abrahams Schoß. Bei der „Baden", die längsseits von der „Nürnberg" festgemacht hat, brechen beim Überholen die Trossen. Der schwere Kasten sackt achteraus und verbiegt der „Nürnberg" zwei Flügel der Backbordschraube. Daß man diesen Schaden bei schwer schlingerndem Schiff mit Bordmitteln hat beseitigen können, grenzt ans Wunderbare. Sicherlich, es ist etwas wertvolles um die Fortschritte der Technik. Noch mehr soll man sich aber über solche Leistungen freuen, die der Mensch aus eigener Kraft behelfsmäßig vollbringt.

Abermals werden zwei Dampfer gelöscht und nach chilenischen Gewässern entlassen. Die Kohlenfrage ist jetzt nicht mehr so brennend. Auf die Deutschen in Chile ist — man erkennt es zu seiner Genugtuung — eherner Verlaß.

Auch die Lebensmittelsorgen schwinden auf der Osterinsel. In Massen kann man Schlachtvieh kaufen. Ein Engländer bietet es an. Erst versteht man den Mann nicht, er scheint ein seltsamer Kauz zu sein. Bis man begreift: die Weltabgeschiedenheit hier hat noch nichts davon erfahren, daß die Erde von Strömen Blutes gerötet ist, sie weiß nicht, daß ein Weltkrieg tobt!

Oder ist es nur Verstellung? Nachts lodern plötzlich an vier Stellen zugleich gewaltige Feuer auf. Vier Feuer und vier deutsche Kriegschiffe? Etwa Signale für einen anrückenden Feind? In aller Eile geht das Geschwader Anker auf und sammelt dreißig Seemeilen nordwestlich der Insel.

Nichts rührt sich, kein Feind läßt sich blicken.

Am nächsten Morgen kehren die Schiffe auf ihre Ankerplätze zurück, um die Kohlenübernahme fortzusetzen. Das Geheimnis der Feuersignale klärt sich auf: es sind Grasbrände angelegt worden, um das zum Schlachten bestimmte Vieh während der Nacht beisammenzuhalten.

Ja, es ist schon so: die Osterinsel ahnt nichts vom Kriege. Fern der großen Welt lebt sie ihr eigenes Leben in paradiesischer Unberührtheit.

Um so eindringlicher mahnen aber die Funkenstimmen, daß der Feind in der Nähe weilt. Die Anwesenheit von *Good Hope*, *Monmouth* und *Glasgow* wird mit Sicherheit ausgemacht. Graf Spee erkennt und legt es in seinem Kriegstagebuch nieder, daß die „ursprüngliche Aufgabe, Kreuzerkrieg zu führen, einstweilen unmöglich sei. Niederkämpfung der feindlichen Streitkräfte träte nunmehr gebieterisch an ihre Stelle".

Die erfolgreiche Durchführung dieser Absicht ist dadurch auf das günstigste vorbereitet, daß „Leipzig" und „Dresden" an der peruanischen und chilenischen Küste in geradezu mustergültiger Weise für das Nachrichtenwesen gesorgt haben. Täglich gehen Dampfer der Kosmos-Linie, des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie, die in Mollendo, Antofagasta, Valparaiso, Talcahuano, Coronel und Corral liegen, zur Nachtzeit in See, um außerhalb der Hoheitsgewässer ihre Meldungen funkentelegraphisch abzugeben. Besondere Anrufe und Kennworte sind verabredet. Das ganze läuft wie am Schnürchen. Das Herz hüpft einem vor Freude im Leibe.

Auf der Fahrt von der Osterinsel nach Mas a Fuera werden noch einmal die Vorbereitungen zum Gefecht mit aller Gründlichkeit geübt. Es gibt nichts, was übersehen wird. Jede nur denkbare Gefechtsstörung ist durchgesprochen. Und wenn sich in irgendeinem Winkel der Schiffe infolge der langen Fahrt auch nur eine Spur von Lauheit eingeschlichen haben sollte, der Gedanke, nun endlich ernsthaft an den Feind zu kommen, braust wie ein Frühlingssturm einher und macht selbst nachdenkliche Augen wieder blank.

Feinde überall, so lauten die Meldungen: *Monmouth* und *Glasgow* mit südlichem Kurs in der Höhe von Valparaiso gesichtet! *Newcastle*, *Montcalm*, *Idzumo* auf der Fahrt nach Südamerika-Westküste! *Australia* Mittel-Amerika-Westküste! *Melbourne*, *Sidney*, *Psyche* Anfang Oktober Apia! Erstes japanisches Geschwader in der Nähe von Hawaii! Panzerkreuzer *Cornwall* und Kleiner Kreuzer *Bristol* bewachen Osteingang Magellanstraße!

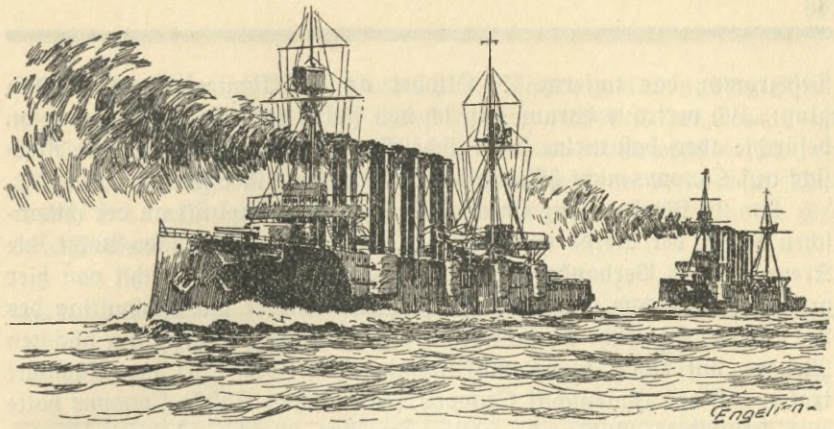
Graf Spee bleibt die Ruhe selbst. Er sucht *Good Hope*, *Monmouth* und *Glasgow*. Diese Schiffe will und wird er schlagen. Auf der *Good Hope* ist Admiral *Cradock* an Bord. Der Brite und Spee sind alte Bekannte, einer schätzt den anderen hoch. Was hilft es? Die Zeiten haben

sich gewandelt, Mars regiert die Stunde. Für Spee gilt aber trotz der brutalen Vergewaltigung Deutschlands nur der eine Gedanke: ritterlich mit dem Gegner zu kämpfen!

Am 25. Oktober trifft das Kreuzergeschwader vor Mas a Fuera ein. Steil steigt die Nordwestküste der Insel aus der See empor, eine einzige gewaltige Felsenmasse, trotzig im Meer vermauert. Behutsam fühlt man sich mit dem Lot bis zu dem schmalen Streifen brauchbaren Ankergrundes. Noch einmal wird gekohlt, dann geht es dem Feinde entgegen. Niemand zweifelt an Bord, daß die Stunde des Erfolges geschlagen hat. Spees starker Wille lebt in allen Leuten. Das Vertrauen zum Führer, der nicht nur ein erprobter Stratege und Taktiker, sondern auch ein edler Mensch ist, ist unbegrenzt.

Man denkt an Geleistetes zurück. Mehr als 10 000 Seemeilen hat der Verband, vorwiegend in tropischen Gewässern, hinter sich gebracht, ohne ernste Störungen seemännischer oder technischer Art zu erleiden. An der Gefechtsbereitschaft hat sich nichts geändert; es sei denn, daß sie gestiegen ist. Die Kameradschaft ist bis zum äußersten gewachsen, die Treue zur Flagge ist jedermann heilig.

So flattere denn empor, du deutscher Aar in der Kriegsflagge des Reichs! Wehe im Kampf gegen Englands Mißgunst! Verkünde deutsche Art und Kraft!



Beim Gegner.

V. Noch einmal kurz beim Gegner.

Wir wissen heute, daß das deutsche Kreuzergeschwader der britischen Admiralität viel mehr Kopfzerbrechen verursacht hat, als wir es uns je haben träumen lassen; eine Tatsache, die recht anschaulich macht, daß nicht nur der Mensch, sondern auch ein ganzes Volk weit mehr aus Erfahrungen als aus Büchern lernt. Die Möglichkeit, daß Graf Spee nach dem Atlantischen Ozean durchbrechen könne, war britischerseits durchaus ins Auge gefaßt worden. *Irving* gibt glatt zu, daß „der Atlantische Ozean einem unbesiegten starken deutschen Geschwader ein unermeßliches Tätigkeitsfeld geboten hätte". Und wenn er bei seinen Betrachtungen sogar von Unternehmungen zum Entsatz von Deutsch-Südwest und Kamerun spricht, die vom Grafen Spee hätten ausgeführt werden können, dann wandelt er auch hier auf Bahnen, die die Admiralität in London schon im Herbst 1914 aufgesucht hatte.

Um den Durchbruch vom Stillen zum Atlantischen Ozean zu verhindern, dafür war Admiral *Cradock* bestimmt. Er hatte seinen Verband in Pernambuco gesammelt. Seine Kräfte waren zum Teil dem westindischen Geschwader entnommen, dessen Chef er bei Kriegsausbruch war. Ihm unterstanden die Kreuzer *Good Hope*, *Monmouth* und *Glasgow*, das alte Linienschiff *Canopus* und der Hilfskreuzer *Otranto*. Am 5. Oktober erhielt er den Befehl, die Westküste von Südamerika aufzusuchen. Daß seine Zuversicht in die Kampfkraft der ihm unterstellten Schiffe nicht gerade groß war, ergibt sich aus nachstehendem

Telegramm, das unterm 18. Oktober an die Admiralität in London ging: „Ich vertraue darauf, daß ich den Feind zum Kampf stellen kann, befürchte aber, daß meine strategische Verbandsgeschwindigkeit mit Rücksicht auf *Canopus* nicht höher als 12 Seemeilen sein wird."

Am 27. Oktober hatte *Cradock* auf seinem Stützpunkt an der chilenischen Küste, der Reede von Vallenar, südlich der Corcovado-Bucht, die Kreuzer seines Verbandes zusammengezogen. Er ließ zunächst von hier aus durch *Glasgow* und *Otranto* aufklären. Als er am Nachmittag des 29. Oktober zahlreiche deutsche Funksprüche auffing, ging er am nächsten Morgen mit *Good Hope* und *Monmouth* in See. Bei der Ausfahrt traf er auf das Linienschiff *Canopus*, seine „lahme Last". *Canopus* hatte eine 24stündige Ruhepause nötig, um eine Maschinenhavarie zu beseitigen. Daß Admiral *Cradock* unter diesen Umständen zunächst einmal auf den *Canopus* verzichtete, wird man begreifen können. *Cradock* war ein tüchtiger und klarblickender Führer, dazu ein mutiger Mann. Wiederholt hat er die Vorgesetzten in London darauf hingewiesen, daß er mit seinen Kreuzern dem Speeschen Geschwader nicht voll gewachsen sei, und daß der langsame *Canopus* taktisch kaum einen Ausgleich böte. Als man die Berechtigung dieser Klagen begriff und Verstärkungen entsandte, war es zu spät. *Cradock* hatte den ihm zuteil gewordenen Befehl so aufgefaßt, daß er den Grafen Spee unter allen Umständen aufzusuchen und zur Schlacht zu stellen habe. Hiernach hat er gehandelt, und zwar bis auf den I-Punkt genau.

Kann somit der britische Führer für die schwere Niederlage, die er erlitt, nicht voll verantwortlich gemacht werden, so bleibt daneben dennoch die Tatsache bestehen, daß die Gesamtstrategie der Verbündeten im Stillen Ozean wenig geschickt und wirkungsvoll war. Ihre zahlenmäßige Überlegenheit war, alles in allem genommen, gewaltig. Man denke nur an die japanische Flotte! Offenbar haben aber die Sonderinteressen Australiens, Neuseelands und Japans überwogen. Wir wissen nicht, ob die britische Admiralität auf Widerstände stieß und diese nicht hat brechen können. Auf alle Fälle ergibt sich aber, vom kriegsgeschichtlichen Standpunkt aus betrachtet, das Bild, daß es der Strategie der Verbündeten im Stillen Ozean im Herbst 1914 an jener Zielsicherheit und Großzügigkeit gemangelt hat, die schon im Interesse der heimischen Kriegführung, dann aber auch zum Schutze des britischen Handels unbedingt notwendig gewesen wäre. Es hätten alle Mittel aufgeboten werden müssen, um das Speesche Geschwader, spätestens bei seiner Annäherung an die chilenische Küste, zu umzingeln und zu vernichten. Im

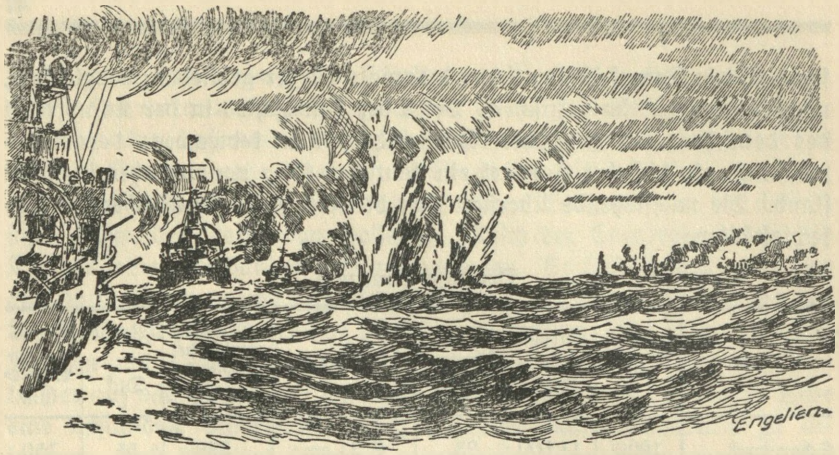
strategischen Kampf ist Deutschland damals Sieger geblieben; desgleichen, noch ruhmvoller, im taktischen. Denn der Unterschied in der Kampfkraft des deutschen und englischen Geschwaders war keineswegs derart beträchtlich, als daß bei Coronel ein deutscher Sieg von vornherein sicher stand. Die nachstehende Übersicht gibt die nötige Auskunft über die Gefechtsstärken:

Deutsche Kreuzer:

Name	Stapellauf	Größe in Tonnen	Geschwindigkeit	Artillerie	Geschoßgewicht der Breitseite in kg	Panzer in mm	
						Deck	Wasserlinie
Scharnhorst ..	1906	11 600	23	8 21 cm 6 15 cm	888	55 35	150
Gneisenau	1906	11 600	23	8 21 cm 6 15 cm	888	55 35	150
Leipzig	1905	3 250	23	10 10,5 cm	80	50 20	—
Dresden	1907	3 650	24	12 10,5 cm	96	50 20	—
Im ganzen		30 100	—	16 21 cm 12 15 cm 22 10,5 cm	1952	—	—

Britische Kreuzer:

Good Hope ...	1901	14 330	23	2 23,4 cm 16 15,2 cm	707	63 25	152 102
Monmouth ...	1901	9 960	22,5	14 15,2 cm	408	51 20	102 51
Glasgow	1909	4 880	25,3	2 15,2 cm 10 10,2 cm	160	51 26	—
Otranto	?	?	?	4 12 cm	41	—	—
Im ganzen		29 170 (ohne Otranto)	—	2 23,4 cm 32 15,2 „ 4 12,0 „ 10 10,2 „	1316	—	—



Coronel.

VI. Der Tag von Coronel.

Das Kreuzergeschwader hält Kurs auf Valparaiso. Nacht für Nacht werden Funkentelegramme von *Good Hope, Monmouth* und *Glasgow* aufgefangen. Der Stärke der Zeichen zufolge steht *Glasgow* in weitem Abstande von *Good Hope.*

Es regen sich aber auch deutsche Funkenstimmen. Der Begleitdampfer „York" meldet aus Valparaiso das Vorhandensein eines reichen Kohlensegens. Außerdem teilt er Einzelheiten über den Standort der englischen Kriegschiffe mit.

Beim Näherkommen an die Küste zieht Graf Spee seine Streitkräfte zu einer breiten Aufklärungslinie auseinander. *Cradock* darf ihm nicht entgehen.

In der Nacht vom 29. zum 30. Oktober geißelt ein harter Regen vom Himmel. Das Geschwader steht 40 Seemeilen von Valparaiso ab. Es wartet auf den Dampfer „Santa Isabel", der 3900 Tonnen Cardiffkohle, Proviant für einen Monat und wichtige Nachrichten überbringen soll.

Die chilenische Regierung macht Schwierigkeiten. Das Auslaufen der „Santa Isabel" verzögert sich. Es glückt erst am 30. Oktober um 11 Uhr vorm. Das Schiff wird nach einem Treffpunkt 33° Süd und 72° 30′ West bestellt. Am frühen Morgen des nächsten Tages benimmt sich das Wetter aber derart ungebärdig, daß die Schiffe sich nicht finden. Erst als es aufklart, bekommt man einander in Sicht.

Der auf der „Santa Isabel" als Superkargo eingeschiffte Oblt. a. D. zur Helle weiß in der Tat allerhand zu berichten. Strategisch ist tröstlich, daß sich die Japaner offenbar stark zurückhalten. Von den Etappen San Francisco (Korv.Kapt. v. Knorr) und Valparaiso liegen eingehende Berichte vor. Wenn sich auch überall Schwierigkeiten ergeben — unter anderem haben Chile und Peru ein Ausfuhrverbot auf Kohle und Lebensmittel erlassen —, so hofft Valparaiso doch, die weitere Versorgung des Geschwaders unter allen Umständen durchführen zu können. Geld ist reichlich vorhanden, die Heimat hat überwiesen und dabei nicht geknausert.

Graf Spee gewinnt aus dem Vortrag des Oblts. a. D. zur Helle die Gewißheit, daß in Port Low (chilenische Küste) genügend Vorratsdampfer auf ihn warten. Er entschließt sich daher, die Kohlenergänzung zunächst zu verschieben und an der Küste auf und ab zu dampfen. Englische Dampfer werden erwartet. Vielleicht, daß ihm einer oder der andere in die Arme läuft. Die Anwesenheit der Panzerkreuzer vor der chilenischen Küste ist noch nicht bekannt. Der Funkensignalverkehr ist derart geregelt, daß ein Uneingeweihter nur auf die Anwesenheit der „Leipzig" vor Juan Fernandez schließen kann. In allen solchen Dingen ist man nachgerade gewitzigt geworden.

Am 31. Oktober nachmittags geht das Geschwader auf südlichen Kurs. In der Nacht meldet der Dampfer „Göttingen", nachdem es ihm geglückt ist, mit noch unversiegelter Funkenstation aus Valparaiso auszulaufen: „Englischer Kleiner Kreuzer auf Reede vor Coronel am 31. Oktober, 1 Uhr abends, geankert!"

Damit sind die Würfel gefallen. Der Auftakt zum Tage von Coronel beginnt.

Graf Spee entläßt seinen Troß nach einem Treffpunkt 150 Seemeilen westlich von Valparaiso. Das Geschwader geht auf 14 Seemeilen Geschwindigkeit. Die Schiffe werden so verteilt, daß sie beide Ausgänge der Coronel vorgelagerten Arauco-Bucht überwachen können.

Der 1. November ist ein Sonntag. In der Morgenfrühe wandern Strichnebel über die See. Die Luft ist diesig. Ganz allmählich nur reibt sich der Morgen den Schlaf aus den Augen.

Im Laufe des Vormittags frischt der Wind aus Süden auf. Regenböen prasseln hernieder. Zwischendurch wird es sichtig. Meist aber nur für kurze Zeit.

Auf Befehl des Geschwaderchefs staffelt die „Nürnberg" etwa 10 Seemeilen nach Land zu heraus, um ein Entweichen des Gegners unter der

Küste nach Norden zu verhindern. „Dresden" folgt als Verbindungsmann. „Leipzig" schert nach Steuerbord aus, um eine Rauchwolke zu erkunden.

Die Spannung wächst von Stunde zu Stunde. Wann kommt der Gegner aus Coronel heraus? Oder ist er am Ende schon fort? In den Funkenstationen der deutschen Schiffe kommt man überhaupt nicht mehr zur Ruhe. Dauernd hört man von einem unsichtbaren Gegner Signale. Sie werden nach Kräften und mit gutem Erfolge gestört. An Oberdeck sieht man sich hingegen die Augen aus dem Kopf. Will denn der Brite gar nicht auftauchen?

Endlich, um 4.17 Uhr nachm., entdeckt man ihn; allerdings nicht vor der Auroco-Bucht, sondern im Westen. Es werden erst zwei, dann noch ein drittes Schiff auf einen Abstand von etwa 15 Seemeilen ausgemacht. Sie werden als *Monmouth, Glasgow* und *Otranto* angesprochen.

Graf Spee schöpft tief Atem. Langsam wendet er sich seinem Flaggleutnant zu: „Bitte Befehl zum ‚Sammeln' und ‚Klarschiff zum Gefecht'!"

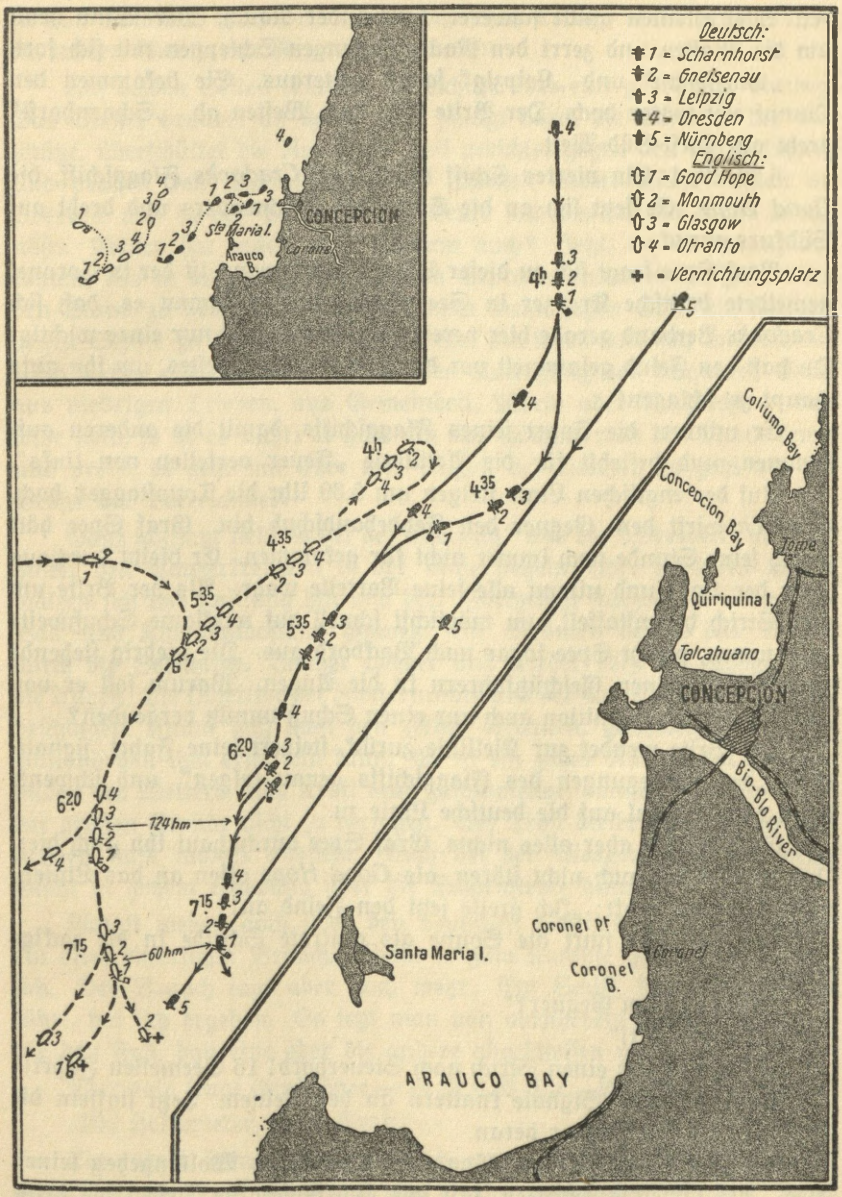
Kurz darauf gellen die Hörner, rasseln die Trommeln: die Stunde hat geschlagen, die Stunde, die man seit langem ersehnt, die Stunde, wo deutsche Waffentüchtigkeit zur See ihre erste große Prüfung ablegen wird!

Die Schiffe gehen auf hohe Fahrt. Die Maschinentelegraphen heischen das Äußerste an Leistung. In allen Kesseln wird Dampf aufgemacht. Es ist, als spannten die stählernen Leiber der von langer Fahrt ermüdeten deutschen Kreuzer auf einmal ihre ganze Kraft. Messerscharf schneidet der Bug durch die See. Windstärke 6 weht gegenan. Das donnert und poltert gegen die Bordwand, als schlügen jetzt schon Salven ein.

Graf Spee prüft wägend die taktische Lage. Der Gegner hat den Vorteil des Lichts. Die Sonne scheint den Deutschen ins Gesicht, sie blendet, erschwert das Schießen. Also heißt es warten, bis die Sonne untergegangen ist. Sonst ist die taktische Stellung aber günstig. Man steht zu luward vom Feind, so daß Wind und See die eigene Artillerie nicht behindern können.

„Halten Sie den Gegner vier Strich an Steuerbord", befiehlt Spee dem Kommandanten seines Flaggschiffs. „Wir haben noch Zeit, bis es zum Feuereröffnen kommt, müssen bis dahin die Luvstellung behaupten und dürfen es vor allem nicht zulassen, daß der Brite in neutrale Gewässer entweicht."

„Scharnhorst" fegt mit 22 Seemeilen durchs Wasser. Klatschende Massen hämmern auf die Back. Helle Gischt sprüht bis übers Heck. Aus



Skizze 2. Die Schlacht bei Coronel am 1. November 1914.

den Schornsteinen quillt schwerer, wirbelnder Rauch. Der Wind heult um die Masten und zerrt den Rauch in langen Schleppen mit sich fort.

„Gneisenau" und „Leipzig" sacken achteraus. Sie bekommen den Dampf erst später hoch. Der Brite hält nach Westen ab. „Scharnhorst" dreht auf West-Süd-West.

5.20 Uhr! Ein viertes Schiff taucht auf, *Cradocks* Flaggschiff, die *Good Hope*. Es setzt sich an die Spitze des Geschwaders und dreht auf Südkurs zurück.

Graf Spee fragt sich zu dieser Stunde nicht, wann ist der in Coronel gemeldete britische Kreuzer in See gegangen, wie kommt es, daß sich *Cradocks* Verband gerade hier vereinigt? Ihm scheint nur eines wichtig: Du hast den Feind gesammelt vor dir, nun tue dein Bestes, um ihn aufs Haupt zu schlagen!

Er mindert die Fahrt seines Flaggschiffs, damit die anderen aufkommen, und befiehlt für die Artillerie „Feuer verteilen von links".

Auf der englischen Linie steigen um 5.30 Uhr die Toppflaggen hoch. *Cradock* wirft dem Gegner den Fehdehandschuh hin. Graf Spee hält jedoch seine Stunde noch immer nicht für gekommen. Er bleibt durchaus Herr der Lage und nimmt alle seine Vorteile wahr. Als der Brite um vier Strich heranstaffelt, um möglichst schnell auf wirksame Schußweite zu kommen, weicht Spee sogar nach Backbord aus. Die niedrig stehende Sonne sticht seinen Geschützführern in die Augen. Warum soll er von seiner kostbaren Munition auch nur einen Schuß unnütz vergeuden?

Der Brite wendet zur Kiellinie zurück, steigert seine Fahrt, signalisiert, „den Bewegungen des Flaggschiffs genau folgen", und schwenkt dann ohne Signal auf die deutsche Linie zu.

Es hilft ihm aber alles nichts, Graf Spee durchschaut ihn auch hier. Und er läßt sich auch nicht stören, als *Good Hope* offen an das Linienschiff *Canopus* funkt: „Ich greife jetzt den Feind an!"

Um 6.20 Uhr sinkt die Sonne als glutrote Scheibe in die zackige Kimm.

„Abstand vom Gegner?"

„124 Hundert!"

„Wendung um einen Strich nach Steuerbord! 16 Seemeilen Fahrt!"

Die befohlenen Signale knattern an den Leinen. Jetzt staffeln die Deutschen an den Gegner heran.

Im Osten sucht sich der Mond durch jagendes Wolkengehetz seinen Weg. Als schwarze Schatten, fast wie Scherenschnitte, stehen die britischen Kreuzer gegen den in Glut getauchten Abendhimmel. Es lodert um

sie von Gold und Rot, während die deutschen Kreuzer ihren grauen Leib im trüben Grund von Regenwolken betten.

Auf beiden Seiten taumeln die Schiffe über eine grobe See hinweg. Das Wasser brandet an ihnen hoch, schlägt durch die Scharten der Geschütze, überschüttet die Rohre, die steil gerichtet gegen den Feind stehen, und prasselt den Mannschaften ins Gesicht. Breite Bäche rinnen an Oberdeck und in der Batterie. Die Leute sind bis auf die Haut durchnäßt. Keiner hat dessen acht. Warum auch? Jetzt, wo es darauf ankommt, das in langen Friedensjahren Erprobte endlich beim Feinde an den Mann zu bringen, wo es gilt, nicht mehr gegen Scheiben, sondern gegen Schiffe zu schießen, gegen Schiffe, die leben und sich wehren, die selbst nichts anderes erstreben als den Untergang des Gegners! Nicht aus niedrigen Trieben, aus Gemeinheit, Mord- oder Rachsucht — beileibe nein, so ist es nicht: es geht um das Höchste, was der Mann kennt und preist, es geht um Ehre und Nutzen der Heimat, es geht um die Größe des Vaterlandes!

Ganz schlimm sieht es bei der „Leipzig" und der „Dresden" aus, die hinter den Panzerkreuzern in der Linie stehen. Ihre schlanken Leiber wälzen sich wie unsinnig hin und her. Fortgesetzt stürzen die Seen über Back und Kommandostand hinweg. In Strömen dringt das Wasser durch die Sehschlitze. Immer wieder und wieder beizt die salzige Flut die Augen. Die Objektive der Zielfernrohre und der Entfernungsmeßgeräte beschlagen. Kaum daß man den Feind erkennen, geschweige denn den Abstand von ihm ermitteln kann. Es ist ein zähes Ringen mit den Unbilden des Wetters. Alle Kraft muß zusammengenommen werden, um in der großen Stunde nicht zu versagen. Als Trost bleibt nur, daß es auch drüben nicht anders aussieht. Auch bei der *Glasgow* geht die weiße Gischt in hohem Schwung über die Schornsteine hinweg.

Längst wehen auch über den deutschen Schiffen die Toppflaggen; ein alter ritterlicher Brauch. Wenn es zum Kampfe geht, schmückt man sich. Der Brauch sagt aber noch mehr. Ein Schiff, das keine Flagge führt, hat sich ergeben. So setzt man von vornherein mehrere Flaggen, für den Fall, daß eine oder die andere abgeschossen wird.

Abermals fragt Graf Spee — es ist 6.33 Uhr: „Welche Entfernung?"

„104 Hektometer, Herr Graf!"

Ein kurzer Wink, sofort verstanden: das Signal „Feuer eröffnen" rennt hoch am Mast. Es ist nur eine einzige unscheinbare Flagge. Trotzdem löst sie Schicksalsgewalten aus.

„Feuer eröffnen!" gellt es durch die Schallrohre der „Scharnhorst", „Gneisenau", „Dresden" und „Leipzig". „Feuer eröffnen!" heißt es überall.

Die Entfernung, laufend verbessert, steht längst an den Geschützen. Die Salvenglocken schrillen. Im Augenblick, wo die Feuererlaubnis gegeben wird, fährt auch schon unter hartem Gekrach die erste Feuergarbe aus den Rohren.

Durch das wilde Wetter und den fauchenden Wind bohren sich die Granaten heulend ihren Weg. An Bord verhält man den Atem. Die Stunde ist da, die Schicksalsstunde. Noch feuert der Engländer nicht. Wird man die Probe gut bestehen? Wird sich alles bewähren, was der unermüdliche Eifer der Friedensschule in langen, von heißem Streben erfüllten Jahren anerzogen hat?

Wie sich die Sekunden dehnen . . .

„Achtung!" meldet der Aufschlagmelder, die Stoppuhr in der Hand.

Steil und weiß aus der See gerissen geisern die ersten Einschläge hoch; von „Scharnhorst" auf *Good Hope*, von „Gneisenau" auf *Monmouth*, von „Leipzig" auf *Glasgow* und von „Dresden" auf *Otranto* verfeuert.

Trotz schlingerndem Schiff und großer Entfernung ist „Scharnhorst" bereits mit der dritten Salve eingeschossen. Zwischen dem vorderen 23,4-cm-Geschützturm und dem Kommandoturm der *Good Hope* sitzt der erste Treffer. Ein Brand bricht aus und loht als wabernde Fackel über dem Führerschiff der feindlichen Linie.

Auch „Gneisenau" liegt nach wenigen Salven am Ziel. Ihr erster Treffer durchschlägt den vorderen Geschützturm der *Monmouth*, sprengt die Turmdecke ab und bringt die Bereitschaftsmunition zum Brennen. Wie aus einem Kesselschlund schlagen die Flammen empor.

Der Auftakt ist gut, weiter so! Um das Wirkungsschießen zu erleichtern, geht Graf Spee auf 12 Seemeilen Fahrt herunter. Gleichzeitig wendet er um einen Strich nach Backbord und damit zur Linie zurück.

Cradock strebt noch einmal starke Annäherung an. Er dreht auf Südost. Noch haben seine Schiffe das Feuer nicht erwidert. Erst auf 92 Hektometer blitzt es bei den Briten auf.

Anfänglich fallen auch drüben die Salven geschlossen, so wie es eine gute Schießausbildung verlangt. Unter dem Wirkungsschießen von „Scharnhorst" und „Gneisenau" — alle fünfzehn Sekunden fährt bei ihnen jetzt eine Salve aus den Rohren heraus, alle fünfzehn Sekunden — vergeht dem Gegner aber bald der Atem. Seine Salven brechen aus-

einander, sie beginnen zu kleckern und lösen sich in Einzelschüsse auf. Dauernd sind die Briten vom Hagel deutscher Granaten überkrallt. Ein wahrer Feuerorkan umbrüllt sie. Treffer nach Treffer schlägt ein; auf den Eisenteilen nur mit dem Glase am roten Aufglimmen zu erkennen, bei brennbarem Material hingegen weithin sichtbar als Flamme mit starker brauner Rauchwolke. Im ganzen werden bei *Good Hope* an vierzig Treffer gezählt. Die Hälfte fast ruft Brände hervor.

Der *Monmouth* ergeht es nicht besser. Um 6.50 Uhr, 16 Minuten nach Feuereröffnen, ist sie bereits gezwungen, ihren Platz in der Linie aufzugeben. Sie dreht nach Steuerbord ab und sackt, hilflos treibend, achteraus. Trotzdem wehrt sie sich ihrer Haut. Unter gewaltigen Feuergarben, die das Schiff überlodern, blitzt noch immer das Mündungsfeuer ihrer Geschütze auf.

Um 7 Uhr flaut der Kampf der *Monmouth* ab. Um 7.20 Uhr verstummt das Krachen ihrer Geschütze. „Gneisenau", die die *Monmouth* niedergekämpft hat, nimmt sofort Zielwechsel auf *Good Hope* vor.

Auch hier wehrt sich ein tapferer Gegner bis zum äußersten. Um 7.23 Uhr bringt eine mächtige Explosion die Haupt-Artillerie der *Good Hope* zum Verstummen. Es fallen nur noch ein paar einzelne Schüsse aus 15-cm-Geschützen, dann ist der Kampf auch hier vorüber.

Inzwischen ist es Nacht geworden. Grelle Brände stehen dort, wo vor kurzem noch zwei britische Schiffe fuhren und fochten. Die letzte gewaltige Explosion scheint das Vorschiff der *Good Hope* abgesprengt zu haben. Das Hinterschiff ist noch eine Zeitlang zu sehen. Gegen 8 Uhr verschwindet es vollends.

Um 7.26 Uhr hat die deutsche Linie das Feuer eingestellt. Der geringste Gefechtsabstand hat 49 Hektometer betragen. Offenbar hat Admiral *Cradock* zuletzt einen Angriff mit der Torpedowaffe versucht, dem Graf Spee durch Abschwenken und Fahrtvermehren beizeiten ausgewichen ist.

Und die Kleinen Kreuzer? Ihr Schießen war bei der groben See bis zum äußersten erschwert. Ein regelrechtes Schießverfahren hat sich infolge der schlechten Beobachtungsmöglichkeit überhaupt nicht durchführen lassen. *Otranto* ist bereits nach der dritten Salve der „Dresden" aus der Gefechtslinie ausgebrochen, hat Zickzackkurse gefahren, um das Einschießen zu erschweren, und ist bald nach 7 Uhr in westlicher Richtung davongedampft. Auch die *Glasgow* hat sich nur matt gewehrt. Ihre Salven hatten es durchweg nicht eilig. Nach der Flucht der *Otranto* haben „Leipzig" und „Dresden" gemeinsam die *Glasgow* unter Feuer

gehalten. Sie ist mehrmals getroffen worden, allein in der Wasserlinie fünfmal. Um 7.16 Uhr verstummt der Kampf zwischen den Kleinen Kreuzern. Die Dunkelheit gebietet Einhalt. Zuletzt ist nur noch auf das Mündungsfeuer als Abkommpunkt geschossen worden.

So ist der Hauptkampf vorüber, kaum, daß er begonnen hat. Wie ein Spuk ist das ganze dahingetollt. Eine knappe Stunde hat es gewährt. Deutsche Sprenggranaten haben im Buche der Weltgeschichte mit eherner Wucht geschrieben. Und wer die Schrift zu deuten versteht, der weiß, daß sie viel, unendlich viel besagt, daß ein Heiligtum gestürzt ist, an das die Welt seit dem Jahre 1805, seit Trafalgar, glaubte — das Heiligtum britischer Unüberwindbarkeit zur See!

An Bord der deutschen Schiffe ist man kaum zur Besinnung gekommen. Noch wähnt man, das Schrillen der ersten Salvenglocke zu hören, dabei ist schon das letzte Feuersignal verklungen. Alle Mann haben mitgeholfen, keiner, der zurückgestanden hat. Auf den Panzerkreuzern hat die rasend rasche Salvenfolge nicht nur die Rohre, sondern auch die Menschen heiß gemacht. Die Bedienungsmannschaften der 8,8-cm-Geschütze haben den Kameraden von der schweren Artillerie geholfen. Auch die Leute von Feuerlee, deren Geschütze nicht zum Tragen kamen, sind nach Feuerluv geholt worden. Anfänglich haben sie nur Munition gemannt. Später sind sie aber bei der Bedienung der Geschütze eingesprungen; hauptsächlich, um die Ladenummern abzulösen, dann aber auch beim Richten, Schwenken und Feuern. Jeder wollte Anteil an der Ehre des Tages haben, keiner mochte zurückstehen.

Es ist aber nicht damit getan, daß der Feind bei Eintritt der Dunkelheit, als die Brände bei der hochgehenden See erlöschen, aus Sicht kommt; Spee strebt vielmehr volle Vernichtung an. Insonderheit ist es ihm darum zu tun, die noch schwimmende *Monmouth* aufzuspüren.

Das arg zusammengeschossene Schiff hat auf Nordkurs gedreht. Das Vorschiff ist so schwer beschädigt, daß es nicht mehr gegen die See gehalten werden kann. Im Innern wühlen und gurgeln Wassermassen.

Die *Glasgow* nähert sich der *Monmouth*. Der Mond scheint jetzt mit vollem Licht. *Glasgow* erkennt, daß die deutschen Kreuzer auf der Suche nach den havarierten Gegnern sind. „Feind folgt uns", morst sie an *Monmouth*. „Rate, nach Nordwesten auszuweichen."

Glasgow selbst fegt davon und überläßt *Monmouth* ihrem Schicksal.

Funkenrufe an *Canopus* werden laut. „Scharnhorst" stört mit starker Welle. Gleichzeitig befiehlt sie „Leipzig" und „Dresden", gegen die havarierten Gegner mit Torpedoangriff vorzugehen. „Nürnberg" er-

Tafel 2



Vernichtung des Panzerkreuzers „Monmouth" durch S. M. S. „Nürnberg". Von Hans Schubert.



Das Kreuzergeschwader in der St. Quentin-Bucht. Von Hans Schubert.

hält folgenden Bericht: „Beide englischen Großen Kreuzer schwer beschädigt. Ein Kleiner Kreuzer anscheinend ziemlich intakt. Feind verfolgen, Torpedoangriff."

Graf Spee dreht mit den Panzerkreuzern auf Südkurs, um die Manöver der Kleinen Kreuzer nicht zu stören.

Vor ihm steht der Erste Offizier der „Scharnhorst" und meldet, daß das Schiff während des Kampfes nur zweimal von feindlichen Geschossen getroffen worden sei. Ein 10,2-cm-Geschoß habe die Steuerbordwand im Zwischendeck durchschlagen und sei nach verschiedenen Ablenkungen unkrepiert in einer Backskiste liegengeblieben. Ein 7,6-cm-Geschoß habe den dritten Schornstein durchlöchert. Außerdem hätten Sprengstücke die Bordwand an drei Stellen eingebeult. Verwundete wären nicht zu beklagen.

Auch auf der „Gneisenau" sieht es kaum schlimmer aus. Sie ist viermal getroffen worden. Der erste Treffer hat das Schiff oberhalb des Gürtelpanzers durchpflügt und Brandwirkung erzeugt. Ein zweites Geschoß hat am Vormars angeeckt und Sprengstücke nach unten entsandt. Der dritte Treffer ist gegen den Kasemattpanzer geprellt, ohne Schaden anzurichten, und der vierte hat den hinteren 21-cm-Turm vorübergehend zum Klemmen gebracht und gleichzeitig einen leichten Brand erzeugt. Zwei Mann sind leicht verwundet.

Alsdann gehen die Meldungen über den Munitionsverbrauch ein. Die Panzerkreuzer haben verfeuert: 666 21-cm- und 413 15-cm-Geschosse. „Leipzig" hat 407 und „Dresden" 102 10,5-cm-Granaten verbraucht.

Auf das Signal des Flaggschiffs ist „Leipzig" zunächst mit westsüdwestlichem, später mit nordwestlichem Kurse davongebraust. Von der Kommandobrücke aus, über die immer noch das helle Wasser hinwegfegt, wird ein schwacher Feuerschein festgestellt. Ist es das Wrack der *Good Hope*? Regenböen folgen einander in kurzen Abständen. Sie nehmen immer wieder die Sicht. Man sucht und sucht und findet nichts. Der Feuerschein ist verloschen. Erst mehrere Tage später berichten Leute von der „Leipzig", daß das Schiff durch ein Trümmerfeld gefahren sei. Deutlich hätte man Balken, Tonnen und Hängematten ausmachen können, über denen auch Leichen gehangen hätten. Die Offiziere auf der Kommandobrücke haben hiervon nichts wahrgenommen. Ihre ganze Aufmerksamkeit war dem Ausguck nach feindlichen Schiffen gewidmet. Man sieht zwei, drei Schatten in der Nacht. Sind es Feinde? In dem einen Schatten erkennt man später die „Nürnberg". Auch „Dresden" wird festgestellt. „Leipzig" kehrt zum Gros zurück.

„Dresden" trifft auf *Glasgow*. Sie folgt dem Briten und sucht Stellung zum Torpedoangriff. Vergebens, die Dunkelheit verschlingt den Feind.

„Nürnberg" hat um 4 Uhr nachm. infolge ihrer Entsendung unter Land 25 Seemeilen vom deutschen Gros entfernt gestanden. Beim Sammelsignal hat sie mit äußerster Kraft Anschluß gesucht. Sie hat die eigene Linie aber erst erspäht, als in der Dämmerung der Feuerschein der Geschütze aufblitzt.

Nun ist auch sie hinter dem Feinde her. Um 8.05 Uhr wird fünf Strich an Steuerbord eine Rauchwolke wahrgenommen. Gleich darauf taucht vier Strich an Steuerbord ein Schiffsrumpf auf, ein Kreuzer mit drei Schornsteinen. „Nürnberg" hetzt hinter der ersten Rauchwolke her. Sie glaubt, die *Glasgow* erkannt zu haben. Die Jagd dauert nur kurz. Die Rauchwolke kommt aus Sicht.

Jetzt nähert sich „Nürnberg" dem zweiten Fahrzeug. Auf Nacht-erkennungssignale wird keine Antwort gegeben. Weißer Dampf zischt aus dem Rumpf des Schiffes hervor. Es beginnt zu krängen, legt sich immer stärker und stärker über und verliert merkbar an Fahrt.

Wer ist es? Ein Feind? Oder ein zusammengeschossener Freund? Noch einmal gibt „Nürnberg" Erkennungssignale ab . . . umsonst, das fremde Fahrzeug dreht auf „Nürnberg" zu.

Die Scheinwerfer werden angestellt. Ihr breiter silberner Strahl saugt sich durch die Nacht und faßt den anderen . . .

An den Masten britische Flaggen . . . *Monmouth* ist es!

Hartnäckig hält der Feind auf die „Nürnberg" zu. Will er rammen?

„Nürnberg" beginnt mit der Artillerie zu feuern. Ein im Abdrehen aus dem Backbordtorpedorohr gefallener Torpedoschuß geht fehl. *Monmouth* wehrt sich nicht. Der „Nürnberg"-Kommandant unterbricht sein Feuer. Als der Feind aber wieder einen Rammversuch macht oder vielleicht auch daran denkt, die andere Seite seiner Geschütze zum Tragen zu bringen, da schmettert ihm die „Nürnberg" ein paar neue Lagen in die Seite. Bordwand und Deck des Briten werden zerfetzt. Das Schiff klappt weg, kentert und geht mit wehender Flagge in die Tiefe.

Ein stolzes Ende, ein wackerer Feind!

An eine Rettung der Mannschaft durch die „Nürnberg" ist nicht zu denken. Ihre Boote sind, wie stets zum Gefecht, eingeschwungen und gegen Feuergefahr mit Seewasser gefüllt; ganz zu schweigen von dem Seegang, der ein Aussetzen der Boote verhindert hätte. Das hat heute

auch, wo die Kriegsverhetzung verblaßt, der britische Gegner eingesehen und anerkannt.

Um 9.15 Uhr meldet „Nürnberg" durch Funkspruch an das Flaggschiff: „Habe feindlichen Panzerkreuzer zum Sinken gebracht."

Die Antwort lautet: „Bravo, ‚Nürnberg'. Geschwaderchef."

Der Feind ist vernichtend geschlagen. Das britische Geschwader ist aufgerieben. Sein tapferer Führer und 1200 Mann haben den Seemanns-Schlachtentod erlitten. Seit weit über hundert Jahren die erste Niederlage, die England zur See hinnehmen mußte. Und dazu eine Niederlage, die keineswegs aus unterlegenem Material erklärt werden kann. Man soll doch nicht vergessen, daß auch das Speesche Geschwader seit drei Monaten die See hielt, daß es während dieser Zeit ganz auf sich gestellt war und nur unter den denkbar größten Schwierigkeiten den gewaltigen Marsch über den Stillen Ozean hatte zurücklegen können.

Bei Coronel haben deutsche Führertüchtigkeit, deutscher Drill und deutsche Mannestugend einen klaren Sieg errungen. Eine vom Gifte politischer Verhetzung völlig unberührte Mannschaft hat in heller Begeisterung für die große Sache ihrem Führer alles gegeben, was an Können und Wollen in ihren Reihen steckte. Treue um Treue, das war der Leitstern des Tages. Und wenn die Schiffe am nächsten Morgen bei strahlendem Wetter vor ihrem Admiral paradierten und dem siegreichen und verehrten Führer drei Hurras ausbrachten, so hatten sie allen Grund zu solchem Jubel: die Seeherrschaft von Panama bis Kap Hoorn war in deutsche Hände übergegangen!

Graf Spee dankte seinem Geschwader durch ein feierliches Flaggensignal: „Mit Gottes Hilfe ein schöner Sieg, zu dem ich den Besatzungen meine Anerkennung und Glückwünsche ausspreche."

Und nach Haus, an seine Gattin, schrieb er in seiner großen Bescheidenheit: „Du kannst Dir kaum vorstellen, welche Freude überall bei uns herrscht. So haben wir doch wenigstens etwas zum Ruhm unserer Waffen beitragen können, wenn es auch für das Ganze und bei der ungeheuren Zahl der englischen Schiffe wenig bedeuten mag."

Nun, es bedeutete nicht wenig; es bedeutete im Gegenteil viel, viel mehr, als selbst erfahrene Leute in Deutschland ahnten! Die Nachricht von dem Seesieg bei Coronel bewirkte die Einstellung des gesamten britischen Seeverkehrs von Panama bis Punta Arenas, und zwar für Wochen. In England wurde die Abfahrt der Dampfer nach den Häfen der südamerikanischen Küste verhindert. Selbst für die Verschiffungen von New York nach Chile und Peru stiegen die Versiche-

rungsprämien auf 6 v. H. Die Folge der Beschränkung der britischen Schiffahrt an der Westküste von Südamerika war die fast völlige Einstellung der Ausfuhr von Kupfer, Kupfererzen und Zinnerzen nach dem Mutterlande England. Dadurch wurde die chilenische Industrie derart gedrosselt, daß von 134 Fabriken nur noch 34 Arbeit hatten.

Nach allem kann der Sieg von Coronel geradezu als ein klassisches Beispiel für die Tatsache bezeichnet werden, daß die politischen Folgen eines kriegerischen Zusammentreffens auf See wegen der Einwirkung auf den Handel in der Regel weit größer sind, als die Folgen einer Landschlacht; mag sie auch militärisch von größerem Umfang gewesen sein.



In Valparaiso.

VII. In Valparaiso.

Es waren verschiedene Gründe, die im Grafen Spee den Entschluß reifen ließen, Valparaiso anzulaufen, demnach also zum ersten Male seit Kriegsausbruch in einem von aller Welt besuchten Hafen zu ankern. In erster Linie lag ihm daran, seinen Sieg für die Beeinflussung der Neutralen auszunutzen. Er war sich darüber völlig im klaren, daß England die erlittene Niederlage stark abschwächen würde. Durch sein persönliches Erscheinen wollte er allen Verdunkelungsmanövern von vornherein entgegentreten. Des weiteren strebte er nicht nur aus persönlichen, sondern vor allem auch aus dienstlichen Gründen danach, sich endlich einmal ein klares Bild über die Kriegslage im großen zu verschaffen. Er stand vor schwerwiegenden Entschlüssen, was nun weiter zu geschehen habe, und mußte daher versuchen, einen festen Standpunkt zu gewinnen. Schließlich entsprach es der Gründlichkeit seines Charakters, die Gelegenheit auszunutzen, um selbst einmal bei dem gesamten Nachschubwesen nach dem Rechten zu sehen.

Da Chile für die Kriegsdauer bestimmt hatte, daß nur drei Kriegschiffe ein und derselben Macht gleichzeitig einen chilenischen Hafen anlaufen durften, mußte Graf Spee sein Geschwader für den Besuch teilen. Er selbst lief mit „Scharnhorst", „Gneisenau" und „Nürnberg" ein. Die anderen Schiffe sollten später folgen.

Am 3. November, 11 Uhr vorm., ankerte die erste Staffel des Geschwaders in Valparaiso. Die Deutschen von Land und die Besatzungen

von 32 deutschen Handelsschiffen, die im Hafen lagen, bereiteten ihnen einen wahrhaft begeisterten Empfang. Die Nachricht vom Siege verbreitete sich wie ein Lauffeuer. Großspurig und selbstbewußt auftretende Engländer verschwanden alsbald von den Straßen. Der Chilene horchte auf, auch ihn packte die Größe der Stunde. Wo sich Graf Spee blicken ließ — er beschränkte es auf das unerläßliche Maß —, wurde er von Kundgebungen begleitet, die nichts Gemachtes, nichts Herkömmliches an sich hatten, sondern aus tiefstem Herzensgrunde quollen und von dem Bewußtsein eingegeben waren, Zeuge eines Aktes zu sein, den die Geschichte noch nicht erlebt hatte.

Der englische Gesandte hielt es für angezeigt, gegen das Einlaufen und Ankern der deutschen Schiffe Einspruch zu erheben. Als er es tat, war er nicht gut beraten, oder er glaubte, sich alles erlauben zu dürfen. Er holte sich eine glatte Abfuhr. Seine Begründung war allzu schwach. Er pochte nämlich darauf, daß das Geschwader erst kürzlich bei der Osterinsel Proviant übergenommen habe. Den ehrlich denkenden und ehrlich handelnden chilenischen Behörden fiel es nicht schwer, den Einspruch des Briten zurückzuweisen. Nach dem Haager Abkommen ist es lediglich verboten, daß Kriegschiffe einer kriegführenden Macht in Häfen ein und derselben Macht mehr als einmal binnen drei Monaten ihre Kohlenbestände ergänzen. Davon war in Valparaiso aber gar nicht die Rede. Was Graf Spee durch seine Gesandtschaft anforderte, war lediglich Proviant und Wasser. Man machte dem Briten den Unterschied begreiflich. Stichhaltiges vermochte er nicht dagegen einzuwenden. So war auch dieser feindselige Schritt gescheitert. Eine verlogene Diplomatie hat den ehrlichen militärischen Erfolg von Coronel nicht kürzen können.

Die Besprechungen, die Graf Spee mit dem deutschen Gesandten v. Erckert und mit dem Generalkonsul Gumprecht abhielt, waren von größter Wichtigkeit, so daß sich der Entschluß, Valparaiso anzulaufen, nach jeder Richtung hin rechtfertigte. Auf Grund der erhaltenen Auskunft formten sich Spees Gedanken viel leichter als bisher. Aus dem Tasten wurde ein klares Vorausbestimmen. Der Plan, den Versuch zu machen, über das atlantische Weltmeer zur Heimat zurückzukehren, wobei auf dem Rückmarsch Kreuzerkrieg geführt werden sollte, gewann greifbare Gestalt. Graf Spee durfte sich um so mehr mit diesem Plan befreunden, dessen letztes Ziel allerdings in weiter Ferne lag, als er die Überzeugung gewann, daß die so schwierige Versorgung seines Ge-

schwaders mit Proviant, Kohle, Wasser sogar mit einem Überschuß für die Weiterfahrt gewährleistet schien.

Von Stund ab hat er alle seine Überlegungen und Maßnahmen der Absicht dienstbar gemacht, den Durchbruch nach der Heimat zu wagen. Es lagen bestimmte Nachrichten vor, daß auch der Admiralstab in Berlin mit einem solchen Vorgehen einverstanden war. Spee hat sogar später dafür Sorge getragen, daß sein Plan in Berlin bekannt wurde. Ein Telegramm von ihm „Durchbruch des Kreuzergeschwaders in die Heimat ist beabsichtigt" traf am 19. November beim Admiralstab ein.

Um seinen Plan verwirklichen zu können, hat er weit vorausdisponiert. Er hat die Etappen New York und La Plata angewiesen, Kohlen- und Proviantransporte einzuleiten. Nach Port Santa Elena an der argentinischen Küste auf 40° 30′ Südbreite wurden 10 000 Tonnen Kohle, Öl und Proviant für 1000 Mann und drei Monate bestellt. Noch größere Mengen wurden in La Plata und New York angefordert. Um seinen Marsch möglichst zu verschleiern, wollte Graf Spee mit seinen Schiffen aber gar nicht nach Port Santa Elena gehen. Sein Stützpunkt sollte vielmehr Egg-Hafen an der argentinischen Küste auf 45° 3′ Südbreite, nahe Kap Dos Bahias, in unmittelbarer Nähe der Gill-Bucht und der Tova-Insel, sein. Erst nach seinem Eintreffen daselbst beabsichtigte er, die Zufuhrschiffe von Port Santa Elena an sich heranzuziehen.

Admiralstab und Kreuzergeschwader waren aber noch weitergegangen. Sie waren sogar wegen Nachschub von Munition in telegraphische Verhandlungen miteinander getreten. Für die zweite Hälfte des Monats Dezember war das Auslaufen eines Munitionsdampfers von der Heimat vorgesehen.

Man erkennt aus diesen kurzen Angaben, die die Einzelheiten nicht entfernt erschöpfen, daß großzügig und weitschauend gedacht und gearbeitet worden ist. Ob der Durchbruch nach der Heimat tatsächlich geglückt wäre, ist eine Frage, die überlegungsgemäß nicht zu entscheiden ist. Auf alle Fälle galt es, eine ungeheure Fülle von Hindernissen und Widerständen zu überwinden, zumal weil sich die praktische Durchführung des Nachschubwesens unter dem Druck der englischen Machtpolitik von Tag zu Tag schwieriger gestaltete. Da außerdem die Neutralität der Vereinigten Staaten von Amerika alles andere, nur nicht wohlwollend war — man muß es offen aussprechen —, so wird es verständlich, daß sich die lateinamerikanischen Staaten nur ungern in

die Nesseln setzen mochten. Kam noch hinzu, daß die Zerstörung der Funkengroßstation Kamina in Togo und die Unterbrechung des deutschen Kabels von Monrovia nach Pernambuco die Nachrichtenversorgung des Kreuzergeschwaders erheblich erschwerten. Wohl waren von deutscher Seite aus mancherlei Wege zur Versorgung des Grafen Spee mit Nachrichten erschlossen worden. Vaterlandsliebe hat auch hier Großes geleistet. Angesichts der Tatsache jedoch, daß sowohl in Nord- wie in Südamerika die Störungsneigungen im Nachrichtenwesen zuungunsten Deutschlands erheblich größer waren als zuungunsten Englands und seiner Verbündeten, ergaben sich Schwierigkeiten, die die Grenze des Unüberwindlichen erreichten. Am sichersten wäre aller Voraussicht nach der letzte Teil der Operation, der Durchbruch um England herum und das Einsteuern in die Deutsche Bucht, geglückt. Selbstverständlich hätte hier die deutsche Hochseeflotte in stärkstem Maße operativ mithelfen müssen.

Großadmiral v. Tirpitz hat dem Chef des Admiralstabes gegenüber den Standpunkt vertreten, Graf Spee solle nach dem glänzenden Erfolg von Coronel Anweisung erhalten, weder ein zweites Zusammentreffen mit dem Feinde zu suchen, noch seine Kraft im Kreuzerkrieg zu verzetteln; richtig sei es vielmehr, nur noch das eine Ziel, den Durchbruch, anzustreben. Der Chef des Admiralstabes hat sich dieser Ansicht nicht angeschlossen. Eine entsprechende Anweisung an den Grafen Spee ist demnach unterblieben. Man wird es bedauern müssen. Wenn man selbst annehmen sollte, das Nachschubwesen hätte keine ernsten Störungen erlitten, so konnten trotzdem die Aussichten für einen Durchbruch nur steigen, wenn das Kreuzergeschwader einen völlig getarnten Heimmarsch antrat. Graf Spees ganzer Sinn war aber auf den militärischen Erfolg gerichtet. Demnach hat er anders verfahren, wie der Meister Tirpitz es als richtig erkannt und bezeichnet hatte.

Um streng bei der geschichtlichen Wahrheit zu bleiben, sei ausdrücklich festgestellt, daß die vorstehend wiedergegebenen operativen Gedanken beim Grafen Spee und seinem Stabe nicht etwa alle während des kurzen Aufenthaltes in Valparaiso reiften. Sie sind dort vielmehr nur als Samen aufgegangen, um erst in den nächsten Wochen eingehend durchgeprüft und in die Tat umgesetzt zu werden.

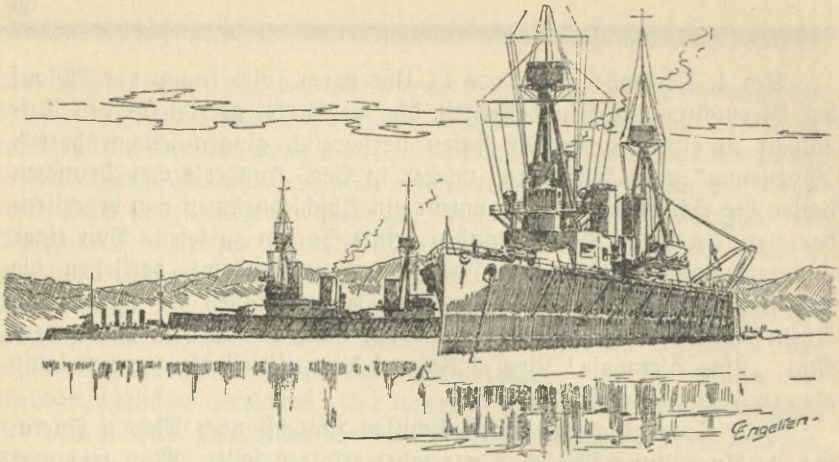
Während des Ankerns vor Valparaiso meldete sich eine große Zahl von Kriegsfreiwilligen. Es war schlechterdings unmöglich, dem stürmischen Drang zur siegreichen Flagge voll zu entsprechen. Insgesamt wurden aber doch 127 deutsche Seeleute und Heizer eingeschifft, Leute, die ihrer Dienstpflicht bei der Marine genügt hatten.

Am 4. November, kurz vor 11 Uhr vorm., also knapp vor Ablauf der Vierundzwanzig-Stunden-Frist, die das Seekriegsrecht für den Aufenthalt in einem neutralen Hafen vorschreibt, gingen „Scharnhorst", „Gneisenau" und „Nürnberg" wieder in See. Hunderte von Deutschen hatten die Schiffe besucht. Es wurde ein Abschiednehmen von ergreifender Art. In hellen Augen standen ernste Sorgen zu lesen. Von einer unübersehbaren Menge von Fahrzeugen umschwärmt, verließen die drei Schiffe den Hafen. Die Deutschen Chiles sangen die „Wacht am Rhein", und aus den chilenischen Booten klang es ein über das andere Mal: „Viva Alemania! Viva el Kaiser! Viva el valiente commandante aleman y sus officiales*)!"

Graf Spee ging mit seinen Schiffen zunächst nach Mas a Fuera, wo die Ausrüstung für die Weiterfahrt erfolgen sollte. Man traf dort mit „Leipzig" und „Dresden" zusammen, die am 10. November abends nach Valparaiso entlassen wurden, um, ähnlich wie die großen Kreuzer, daselbst einen vollen Tag zu verbringen. Von „Leipzig" war am 3. November abends die französische Viermastbark *Valentine*, in Dünkirchen beheimatet, aufgebracht worden. Die „Leipzig" hatte damit einen guten Griff getan, denn die Bark hatte nicht weniger als 3500 Tonnen Cardiff-Kohle an Bord; eine Last, um die man sie gern erleichterte. Aber auch die „Titania" hatte durch den Begleitdampfer „Baden" eine von ihr aufgegriffene Beute auf den Treffplatz von Mas a Fuera bringen lassen. Ihr war das norwegische Segelschiff *Helicon*, ebenfalls mit Cardiff-Kohle für Rechnung der britischen Regierung beladen, als gute Prise in die Hände gefallen. Den Vogel schoß aber doch die „Dresden" ab. Sie hatte den amerikanischen Dampfer *Sacramento* beschlagnahmt, der das Kreuzergeschwader mit 7000 Tonnen Kohle und 1000 Tonnen Proviant versorgte.

Das waren Ereignisse, die mit Zuversicht in die Zukunft schauen ließen. Nicht nur der „waffenstarrende", sondern auch der „nachschubfördernde" Kriegsgott war dem Kreuzergeschwader offenbar wohl gesonnen. Trotzdem fiel auch hier ein Tropfen Wermut in den Becher der Freude. Das Schicksal wollte es, daß just in diesen Tagen die Nachrichten von dem Fall Tsingtaus und von dem ruhmvollen Endkampf der „Emden" eintrafen. Diese Kunden schmerzten, schmerzten tief. Und stimmten nachdenklich. Was barg die ewige Nacht der Zukunft für die eigenen Schiffe?

*) „Es lebe Deutschland! Es lebe der Kaiser! Es leben der tapfere deutsche Kommandant und seine Offiziere!"



Beim Gegner.

VIII. Ein drittes Mal beim Gegner.

Der Schlag von Coronel hatte die britische Admiralität hart und beschämend getroffen. Überall wuchsen die Anforderungen nach Schiffen wie Pilze aus der Erde. Insonderheit war es die sich in der Nordsee immer drohender gestaltende U-Bootgefahr, die ein starkes Gefühl der Unsicherheit hervorrief. Das Großkampfschiff *Audacious* war nördlich von Irland auf eine Mine gelaufen, die der deutsche Hilfskreuzer „Berlin" wenige Tage vorher gelegt hatte. An der Yser-Front in Belgien wurde von den Landtruppen erbittert gekämpft. Jeden Tag, so fürchtete man, könne die deutsche Hochseeflotte in den Ärmelkanal vorstoßen, um die eigene Heeresflanke zu decken. Im Indischen und Atlantischen Ozean hatten die deutschen Kreuzer „Emden", „Königsberg" und „Karlsruhe" in besorgniserregender, den Handel lähmender Weise gewirkt. Schließlich hatten am 1. November die Botschafter der alliierten Mächte Konstantinopel verlassen, so daß auch die Bedrohung Ägyptens und des Suez-Kanals in den Bereich der Möglichkeit rückte; eine sehr ernste Gefahr, die ebenfalls die Bereitstellung von Seestreitkräften heischte.

Die Nachricht von Coronel wurde in London am 4. November bekannt. Kurz vorher, am 28. Oktober, war der I. Seelord, *Prinz Ludwig v. Battenberg*, von seiner Stellung zurückgetreten. Sein Nachfolger wurde Admiral Lord *Fisher*, ein äußerst beweglicher Geist und taten-

froher Mann. Er warf in klarer Würdigung der Bedeutung von Coronel die britische Seefront, wenn man so will, herum. Noch am Nachmittag des 4. November erging an Admiral *Jellicoe*, den Chef der Großen Flotte, der streng geheime Befehl, die Schlachtkreuzer *Invincible* und *Inflexible* vom 2. Schlachtkreuzergeschwader zur Verwendung in außerheimischen Gewässern nach Berehaven (Süd-Irland) zu entsenden. Vielleicht der befähigste aller britischen Flaggoffiziere, der Vize-Admiral *Sir F. Doveton Sturdee*, setzte seine Flagge auf der *Invincible*. Er wurde zum Oberbefehlshaber im Südatlantischen und Pazifischen Ozean ernannt. Im Atlantik stellte der 5. Grad Nordbreite die Grenze seines Befehlsbereichs dar. *Sturdee* wurde jedoch in seiner Machtvollkommenheit derart ausgestattet, daß jeder britische Stationsadmiral ohne weiteres unter sein Kommando zu treten hatte, sobald der Verlauf der Operationen gegen den Grafen Spee auf andere Seegebiete hinüberwechselte. Als Schlüsselstellung für seine Tätigkeit erhielt *Sturdee* die Falklandinseln zugewiesen. Für alle Möglichkeiten wurde im Atlantischen und im Stillen Ozean ein Kesseltreiben gegen das deutsche Geschwader vorgesehen. Es zum Kampf zu stellen und zu vernichten, war *Sturdees* einzige und große Aufgabe. Er hat sie, vom Glück begünstigt, mustergültig gelöst.

Man wird ehrlicherweise zugeben müssen, daß in Deutschland die Bedeutung des Seesieges von Coronel nicht entfernt in dem Maße verstanden worden ist wie in England. Unserer Geschichte fehlte es an lehrhaften Beispielen. Der Brite *Lord Fisher* sah das Ereignis mit ganz anderen Augen an. Er erwog sofort eine Reihe von strategischen Entwicklungsmöglichkeiten, denen er sämtlich gerecht zu werden suchte:

1. Graf Spee dampft im Stillen Ozean nordwärts, um den Panama-Kanal zu passieren, was völkerrechtlich durchaus möglich war, oder um in dem kanadischen Küstengebiet Handelskrieg zu führen. In diesem Falle war eine Zusammenziehung der englischen Kreuzer *Newcastle*, des australischen Panzerkreuzers *Australia* und der japanischen Linienschiffe und Kreuzer *Hizen, Asama, Iwate* und *Idzumo* bei der Insel San Clemente in der Höhe von San Diego (Kalifornien) vorgesehen.

2. Das deutsche Kreuzergeschwader passiert den Panama-Kanal, um in Westindien einzubrechen. Hier konnten die britischen Panzerkreuzer *Berwick, Essex, Lancaster* und *Suffolk*, das alte britische Linienschiff *Glory* und die französischen Kreuzer *Condé* und *Descartes* dem Feinde entgegentreten. Kennzeichnenderweise erhielt jedoch der britische Ad-

miral *Hornby* den Befehl, die Schiffe nicht sofort zusammenzuziehen; man dürfe vorerst weder die nordatlantische, noch die westindische Station entblößen, sondern müsse sich vielmehr damit begnügen, durch zwei schnelle Kreuzer den Ostausgang des Panama-Kanals bewachen zu lassen. Aufs strengste wurde es *Hornby* untersagt, sich mit überlegenen Streitkräften in einen Kampf einzulassen.

3. Graf Spee umsegelt das Kap Hoorn und begibt sich nach Deutsch-Südwestafrika oder nach Kamerun. Um hier gerüstet zu sein, wurden in Kapstadt, aber auch auf der sogenannten Finisterre-Station stärkere Verbände vereinigt. Nach Kapstadt wurden verlegt die älteren Linienschiffe *Goliath* und *Albion*, der Panzerkreuzer *Minotaur* und die Kleinen Kreuzer *Dartmouth* und *Weymouth*. Die Finisterre-Station zog die Panzerkreuzer *Warrior*, *Black Prince* und *Donegal*, sowie den geschützten Kreuzer *Highflyer* an sich heran.

4. Die größte Kräfteanhäufung fand jedoch, wie schon erwähnt, bei den Falklandinseln statt, wo Admiral *Sturdee* sein Hauptquartier aufschlug.

Man erkennt aus dieser kurzen Wiedergabe weitreichender britischer Pläne, daß sich das Netz um den Grafen Spee eng zusammenschnürte. England setzte große Mittel ein, um seine örtlich bedrohte Seeherrschaft wieder voll herzustellen. Gleichzeitig verfuhr es mit größter Vorsicht, um ein zweites Coronel zu vermeiden.

Die Versammlung der für den Stützpunkt Falklandinseln bestimmten Fahrzeuge ging planmäßig vor sich. Am 8. November traf das Linienschiff *Canopus* an Ort und Stelle ein. Es erhielt seiner lahmen Maschinenanlage wegen Befehl, sich in der Hafeneinfahrt von Port Stanley derart zu verankern, daß eine Art Küstenfort entstand. Hieraus geht hervor, daß auch die britische Admiralität mit der Möglichkeit eines Angriffs des Grafen Spee auf Fort Stanley rechnete.

Admiral *Stoddart*, der Führer der englischen Seestreitkräfte im La Plata-Gebiet, wurde angewiesen, sich vorerst mit seinen Schiffen auf den Kohlenstützpunkt Abrolhos Rocks zurückzuziehen, um ein vorzeitiges Zusammentreffen mit dem deutschen Geschwader zu vermeiden. *Stoddart* standen zur Verfügung die Panzerkreuzer *Carnarvon*, *Cornwall* und *Kent*. Die *Glasgow*, die sich ihm angeschlossen hatte, mußte vorübergehend entlassen werden, weil das Schiff infolge der bei Coronel erlittenen Beschädigungen dringend der Instandsetzung bedurfte. Der Kreuzer lief unbekümmert um die „Haager Abmachungen betreffend

Rechte und Pflichten der Neutralen im Seekriege" Rio de Janeiro an, nicht um seine Seefähigkeit, sondern um seine Gefechtsfähigkeit wiederherzustellen. Und Brasilien scheute sich nicht, einen glatten Neutralitätsbruch zu begehen, indem es die *Glasgow* dockte, und ihr auch sonst jede Hilfe angedeihen ließ. In dem amtlichen englischen Seekriegswerk heißt es hierüber: „Ihr wurde gestattet, fünf Tage in Rio zu bleiben, bis sie sich in einem besseren Zustand befand als zu Beginn des Krieges."

Wem verdankt England diesen Erfolg? Allein seiner Rücksichtslosigkeit, die nicht in Achtung vor Paragraphen erstirbt!

Die britischen Admirale *Sturdee* und *Stoddart* haben sich am 26. November bei den Abrolhos Rocks vereinigt, wo sich inzwischen auch die *Glasgow* und der Kleine Kreuzer *Bristol* eingefunden hatten. Am 7. Dezember traf der geschlossene Verband bei den Falklandinseln ein. Die Schiffe ankerten im äußeren Hafen Port William innerhalb einer behelfsmäßig aus alten Ölbüchsen hergestellten Minensperre. Nur *Bristol* und *Glasgow* suchten den Innenhafen Port Stanley auf.

Sturdees Absicht war, sofort mit der Kohlenübernahme zu beginnen, um am Mittwoch, dem 9. Dezember, die Fahrt nach dem Kap Hoorn anzutreten. Er vermutete Graf Spee noch an der chilenischen Küste. Da es aber an den nötigen Kohlendampfern gebrach, da ferner ein Teil der gelieferten Kohlen minderwertig war, verzögerte sich die Bekohlung der Schiffe. Als Graf Spees Geschwader am 8. Dezember gesichtet wurde, sah es bei den Briten wie folgt aus: *Carnarvon* und *Glasgow* hatten die Kohlenübernahme beendet, *Bristol* war noch dabei; ebenso *Invincible* und *Inflexible*, die beiden Großkampfschiffe, das Rückgrat des Verbandes. *Cornwall* hatte bei sechsstündiger Bereitschaft eine Maschine aufgenommen, ebenso waren die Maschinen der *Bristol* einer Reparatur wegen nicht voll betriebsfähig. *Kent* und der Hilfskreuzer *Macedonia* hatten noch nicht mit der Kohlenergänzung begonnen.



Um das Kap Hoorn.

IX. Um das Kap Hoorn.

Nach dem Verlassen von Mas a Fuera hat Graf Spee seinen Verband wieder vollzählig beisammen. Begleitet von drei ergiebigen Kohlendampfern strebt er südwärts davon, um zunächst am 21. November mittags die St. Quentin-Bucht in der Nordostecke des Peñas-Golfes anzulaufen. Der Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" ist im Seegebiet von Mas a Fuera zurückgeblieben. Indem er planmäßig mit seinen beiden Funkenstationen arbeitet, erweckt er den Eindruck, als ob sich das Kreuzergeschwader weiterhin an der westchilenischen Küste aufzuhalten gedenke. Auch von Berlin aus wird der Feind entsprechend getäuscht. Falsche Nachrichten wie die, daß vor Iquique in Nordchile drei deutsche Kreuzer gesichtet worden seien, bereiten der britischen Admiralität allerhand Kopfzerbrechen.

Die Temperatur ist erheblich gefallen. Es ist kühl und frisch, dabei aber gesundes Wetter. In der St. Quentin-Bucht liegen die Schiffe in völliger Weltabgeschiedenheit. Kaum ein Lufthauch dringt in das Innere. Gewaltige Bergriesen umgeben den Ankerplatz. Gletscher stemmen sich mit ihrem Fuß bis in die See. Überall grünt Waldesfrische. Man lebt wie in einem Märchenlande. Wenn nur das Kohlen nicht wäre, das immer wiederkehrende Kohlen!

Der Lloyddampfer „Seydlitz" hat das Geschwader in der Bucht schon seit langem erwartet. Er ist bei Kriegsausbruch von Australien

nach Valparaiso gefahren, hat sich dort mit Vorräten aller Art aufgefüllt, ist aber am 20. Oktober schon wieder in See gegangen, weil die Fortsetzung der Ausrüstung infolge von Quertreibereien der englischen und französischen Gesandtschaft auf allerhand Schwierigkeiten stieß. Auch der Kosmos-Dampfer „Ramses" hat St. Quentin aufgesucht. Da es aber knapp stand um seine Lebensmittelvorräte, hat er die Bucht nach Abgabe von 2000 Tonnen Kohle an die „Seydlitz" wieder verlassen, um nach Coronel zu gehen. Später als das Geschwader treffen noch die Kosmos-Dampfer „Memphis" und „Luxor" im Peñas-Golf ein. An Nachschub gebricht es somit nicht.

„Dresden" hat in Valparaiso ein Telegramm aus der Heimat erhalten. Der Kaiser hat auf Grund des Sieges von Coronel die Verleihung von 300 Eisernen Kreuzen an die Besatzung der fünf Kreuzer verfügt. Vorm Verlassen der stillen Bucht werden die Auszeichnungen bekanntgegeben; eine feierliche Stunde in der Weltenferne, eine Stunde vaterländischer Andacht.

Zusammen mit den Troßdampfern „Baden", „Santa Isabel" und „Seydlitz" geht das Geschwader am 26. November in See. Die zurückbleibenden Dampfer haben Anweisung erhalten, für neuen Nachschub zu sorgen. Ein Schiff vermißt man schmerzlich, den alten treuen Geschwaderbegleitdampfer „Titania". Er ist bereits am 19. November nach Aufteilung seiner Besatzung außerhalb der chilenischen Hoheitsgewässer versenkt worden. Seiner geringen Geschwindigkeit und beschränkten Seefähigkeit wegen hätte er bei den weiteren Operationen nur einen Hemmschuh für das Geschwader bedeutet.

Sehr bald nach dem Verlassen des Peñas-Golfes setzt ein hundsgemeines Wetter ein. Die Temperatur sinkt von Stunde zu Stunde. Und der Wind bris't zum schweren Sturm auf. Das Kap Hoorn macht seinem Namen als ein Schlechtwetter-Kap Ehre. Die Panzerkreuzer halten sich gut gegen die See. Aus Südwesten rollen ihre gewaltigen, windzerzausten Wasserberge heran. Schlimm sieht es aber an Bord der Kleinen Kreuzer aus. Alle Schiffe haben Deckslast an Kohle genommen. Über sie machen sich nun bei der „Leipzig", „Dresden" und „Nürnberg" die überkommenden Brecher her. Lose Kohle verstopft die Speigatten und Sturzpforten. Die Wassermassen finden an Oberdeck keinen Abfluß mehr. Schwere Gefahr tritt ein. Die Kleinen Kreuzer müssen beidrehen und einen Teil ihrer Deckslast opfern. Zwanzig bis dreißig Tonnen werden von jedem Schiff über Bord geworfen. Was hilft es? Dann geht es weiter, noch immer halb unter Wasser.

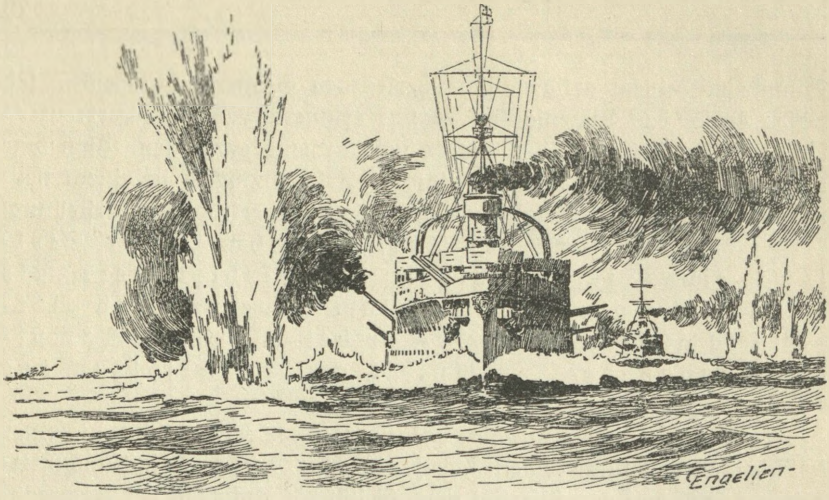
Am 2. Dezember bessert sich das Wetter. Auf 30 Seemeilen Abstand wird Kap Hoorn gerundet. Am Nachmittag taucht an Steuerbord ein gewaltiger Eisberg auf, 600 Meter in der Breite, 46 Meter hoch. Zu ihm gesellt sich bald darauf an Backbordseite das kanadische Vollschiff *Drummuir*, das 2750 Tonnen Cardiff-Kohle und Anthrazit an Bord hat und sich auf dem Wege nach San Francisco befindet. Die Pracht des Eisberges verschwindet vor dem fetten Prisenbissen. „Leipzig" bringt das Vollschiff auf. Das Geschwader nimmt Kurs auf die Picton-Insel, wo sofort mit dem Umladen der erbeuteten Kohle auf die Troßdampfer „Baden" und „Santa Isabel" begonnen wird, während „Seydlitz" bei den Kreuzern reihum fährt, um von seinen Beständen abzugeben. *Drummuir* wird nach besenreiner Entleerung außerhalb der Hoheitsgewässer geschleppt und versenkt.

Am 6. Dezember setzt das Geschwader seinen Marsch fort. Gegenüber dem ursprünglichen Reiseplan ist durch das bei der Picton-Insel nicht vorgesehene Kohlennehmen ein Zeitverlust von vier Tagen entstanden. Er hat dazu geführt, daß Graf Spee vor den Falklandinseln zu einem Zeitpunkt eintraf, wo *Sturdee* bereits mit gesammelter Macht im Hafen lag. Allerdings darf hierbei nicht übersehen werden, daß für die Kleinen Kreuzer infolge des schweren Wetters beim Kap Hoorn auch sonst eine außerplanmäßige Kohlenergänzung notwendig geworden wäre. Ursprünglich hatte man bis zum Kap Dos Bahias an der argentinischen Küste durchhalten wollen. Schicksal und Menschenwille sind aber ein ungleiches Paar. Das Schicksal hat auch hier entschieden.

Wenn man den Gründen nachforscht, die Graf Spee mutmaßlich veranlaßt haben, das zu seinem Untergange führende Falklandunternehmen zu beginnen, so ergeben sich nachstehende Einzelheiten. Seit längerer Zeit spukte in dem Nachrichtenschwarm, der dem Geschwader zugeleitet wurde, die Behauptung, die Falklandinseln seien von Kriegsschiffen völlig entblößt; in Südafrika wäre eine schwere Revolution ausgebrochen. England habe alle seine verfügbaren Seestreitkräfte dorthin geworfen. Da nun die Falklandinseln insofern einen Eckpfeiler der britischen Seemacht darstellten, als sie mit ihrer Funkenstation das Nachrichtenzentrum des südatlantischen Meldedienstes bildeten, ist es schon verständlich, daß die Zerstörung des einzigen britischen Stützpunktes an der südostamerikanischen Küste ein lohnendes Angriffsziel schien. Graf Spee hat nun keineswegs fest damit gerechnet, daß Port Stanley und Port William ohne jeden Schutz seien. Er hat vielmehr in einer Kommandantensitzung ausdrücklich darauf hingewiesen, daß nur einem

Kampfe mit einem artilleristisch überlegenen Gegner auszuweichen sei, wobei er an das Linienschiff *Canopus* erinnerte. Den Panzerkreuzern *Carnarvon* und *Cornwall* fühlte er sich durchaus gewachsen. Ihm war der Gedanke, sich letzten Endes infolge Kohlenmangels in einem neutralen Hafen internieren lassen zu müssen, eine unerträgliche Vorstellung. Als einem Manne der Tat, galt ihm in der Stellung eines selbständigen Seebefehlshabers als der Gesetze oberstes, den ihm anvertrauten Verband so auszunutzen, daß er bei günstigen Kampfbedingungen vollen Anteil an den Erfolgen des Weltkrieges gewann.

Das deutsche Admiralstabswerk über den Seekrieg läßt in seiner kritischen Betrachtung keinen Zweifel darüber, daß das Falklandunternehmen nicht voll gerechtfertigt war. Selbst die Ansichten der Kommandanten gingen auseinander. Der Chef des Stabes, Kapt. z. S. Fielitz, und der Kommandant der „Nürnberg", Kapt. z. S. v. Schönberg, setzten sich für die Ausführung ein. Die anderen Kommandanten waren dagegen. Sie hielten die Umgehung der Falklandinseln für strategisch richtiger; einmal, um überraschend vor dem La Plata auftreten zu können, dann aber auch, weil sie der Meldung über den Abmarsch der britischen Seestreitkräfte nach Südafrika mißtrauten. Schließlich blieb zu bedenken, daß die Munitionsbestände seit Coronel stark gelichtet waren. Was hätte ein zweites siegreiches Gefecht genützt, wenn das Kreuzergeschwader aus Mangel an Munition seine Weiterfahrt hätte aufgeben müssen! Wie dem auch sei: das Falklandunternehmen wurde von einem Führer, der das größte Vertrauen genoß und von seinen Untergebenen alles erwarten durfte, für zweckmäßig gehalten und demgemäß eingeleitet. „Gneisenau" und „Nürnberg" wurden mit seiner Durchführung beauftragt. Hätte der *Drummuir*-Zwischenfall nicht vier Tage gekostet, vielleicht daß das Unternehmen dann zu einer zweiten Ruhmestat deutscher Seekriegführung geworden wäre.



Falklandschlacht.

X. Die Falklandschlacht.

Der Kommandant der „Gneisenau", Kapt. z. S. Maerker, hat seine Befehle erlassen. „Nürnberg" und „Gneisenau" wissen Bescheid, was zu geschehen hat. Sind die Häfen Port William und Port Stanley frei von Kriegschiffen, dann wird „Gneisenau" Boote aussetzen, um in der Einfahrt Minen zu suchen. Hinter diesen Booten wird „Nürnberg" bis Port Stanley vorstoßen, um die Zerstörungsarbeiten an den Funkenanlagen vorzunehmen. „Gneisenau" wird hingegen vor dem Verbindungskanal zwischen Port Stanley und Port William ankern, um dort einen bewaffneten Kutter an Land zu schicken. Es soll ein Ultimatum überreicht werden, das als Gegenmaßregel gegen die Gefangennahme und unwürdige Behandlung des Gouverneurs von Samoa die Gestellung des britischen Gouverneurs an Bord fordert. Für den Abend ist die Wiedervereinigung mit dem Geschwader beabsichtigt.

Am 8. Dezember früh werden „Gneisenau" und „Nürnberg" zu ihrer Sonderunternehmung entlassen. Es ist ausnehmend klar und sichtig. Die Falklandinseln hat man schon seit 2 Uhr nachts in Sicht. Um 8.30 Uhr lassen sich von Bord der „Gneisenau" aus die Masten der Funkenstationen, sowie einzelne Mastspitzen von Schiffen ausmachen. Beide Hafenbecken sind zurzeit noch durch Hügel der Einsichtnahme entzogen. Es steigen zunächst nur vereinzelte, dann aber zahlreiche und

stärker werdende Rauchwolken auf, graue und helle Schwaden. An Bord der deutschen Schiffe glaubt man, der Gegner vernichte seine Kohlen- und Ölvorräte, um sie nicht in Feindeshand fallen zu lassen. Bis man erkennt: der Rauch quillt aus Schornsteinen, der Hafen steckt voller Schiffe!

„Herr Kapitän — Dreibeinmasten, Großkampfschiffe!" warnt ein Offizier den „Gneisenau"-Kommandanten.

Kapt. z. S. Maerker schüttelt den Kopf. Er ist der Überzeugung, Schiffe der *Canopus*- und *Kent*-Klasse vor sich zu haben, und meldet entsprechend dem Geschwaderchef. Sechs Schiffe zählt er im ganzen, darunter zwei von der *Glasgow*-Klasse.

Über der Hügelreihe, die Port William im Süden begrenzt und sich nach Osten zu verflacht, werden jetzt zwei Masten und drei Schornsteine sichtbar: *Kent* läuft aus!

„Gneisenau" und „Nürnberg" gehen auf 17 Seemeilen Fahrt. Man will das einzelne Schiff noch in der Hafeneinfahrt vernichten.

Im selben Augenblick klatschen aber auch schon vier schwere Geschoßaufschläge auf 2000 Meter vor der „Gneisenau" ins Wasser. Woher sie stammen, man weiß es nicht. *Canopus*, das schwimmende Fort, hat gesprochen, selber von See her der Sicht entzogen.

„Gneisenau" und „Nürnberg" laufen Zickzackkurse, um dem unsichtbaren Feind das Einschießen zu erschweren. Längst haben sie „Klarschiff" gemacht. Die Toppflaggen wehen am Mast. „Gneisenau" hält von neuem auf die Einfahrt zu, um sich der *Kent* entgegenzuwerfen; da kommt von der „Scharnhorst" der Funkbefehl: „Gefecht nicht annehmen, Sammeln auf Kurs Ost zu Nord, hohe Fahrt laufen, Dampf aufmachen in allen Kesseln."

Graf Spee hat erkannt, daß er in ein Wespennest gegriffen hat. Im Vertrauen auf die vorzüglichen Maschinenleistungen seiner Schiffe, vor allem aber in dem Bewußtsein, daß er dem hochwertigen und zu jedem Opfer bereiten Maschinenpersonal alles abverlangen kann, macht er sich daran, den Gegner abzuschütteln. Der Troß wird nach einem Punkte 20 Seemeilen südöstlich vom Geschwader entlassen. Nachmittags erhält er den Befehl, nach dem Ankerplatz bei den Picton-Inseln zurückzukehren.

„Gneisenau" und „Nürnberg" steuern mit hoher Fahrt Südost-Kurs. Um 11 Uhr vorm. stehen sie vor „Scharnhorst". Unter allen Kesseln lodern jetzt die Feuer. Der Dampf bläht sich wie nie zuvor. Mit 18 Seemeilen geht es weiter, mit 20, mit 22 Meilen! Kurs bleibt Süd-Ost. Die Linie wird auseinandergezogen, so daß kein Schiff das andere behindert.

Alle halten die Fahrt. Nur die „Leipzig" bleibt zurück. Sie ist der älteste von den Kleinen Kreuzern und solcher Anforderung nicht mehr gewachsen.

Aus Port William laufen nach und nach acht feindliche Kreuzer aus. Sechs von ihnen folgen den deutschen Schiffen, zwei halten auf den Troß ab. *Kent* führt bei den Verfolgern, sackt aber bald achteraus. Dafür kommt *Glasgow* als Fühlungshalter auf. Auch *Carnarvon* und *Cornwall* vermögen nicht Schritt zu halten. Sie verblassen zu Rauchfahnen über der Kimm.

In der feindlichen Linie stehen aber noch zwei andere Schiffe, die vorerst ein Rätsel bereiten. Sie kommen näher und näher, immer klarer heben sich ihre Umrisse ab. Wer mag es sein? Hundert Augen spähen durch Doppelgläser, tausend Herzen spüren es, bei diesen Schiffen liegt die Entscheidung, bei diesen beiden Schiffen!

Wenn es Schlachtkreuzer sind, neuzeitliche Großkampfschiffe mit überlegener Geschwindigkeit, mit stärkerem Panzer und mit 30,5-cm-Geschützen, dann, ja dann setzt es einen Kampf auf Tod und Leben; dann nützt alle Tapferkeit nichts, dann fällt der Sieg der mechanischen Gewalt und nicht der überlegenen Schießausbildung zu.

Auf der „Scharnhorst", gleichzeitig aber auch auf der „Leipzig" erkennt man: die beiden unbekannten Schiffe, die eigentümlich flach übers Wasser gleiten, haben Dreibeinmasten.

„Es sind Schlachtkreuzer!"

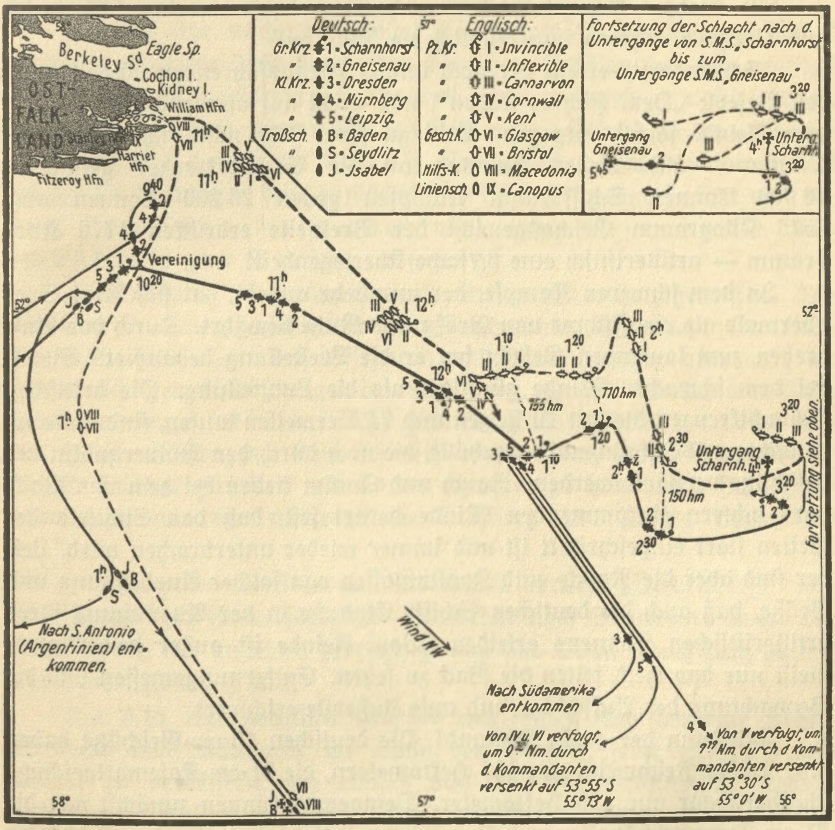
Graf Spee nimmt die Meldung in gewohnter Ruhe entgegen. Nichts verrät, was in seinem Innern vor sich geht.

Bevor der Feind auf Schußweite heran ist, werden noch Stunden vergehen. Manch einer späht nach dem Himmel . . . will kein Regen, will kein Nebel kommen? Soll der Feind das Glück einer ungewöhnlichen Sichtigkeit haben? Soll bei ihm die Wahl der Kampfentfernung stehen, so daß man ihm, schon wegen der Reichweite der Geschütze, kaum etwas zuleide tun kann?

Die Luft bleibt seltsam rein und klar. Nicht die leiseste Trübung stellt sich ein.

Zur üblichen Zeit wird auf den deutschen Schiffen das Mittagessen ausgegeben. Man hat die Leute belehrt, welcher Feind folgt. Sie haben es gelassen hingenommen. Eiserne Mannszucht hat sie zusammengeschweißt, das Vertrauen in die Offiziere und der Stolz auf das eigene Können, beide sind ungebrochen.

Um 12.55 Uhr eröffnet *Inflexible* auf die gewaltige Entfernung von 160 Hektometern den ungleichen Kampf. Sie feuert auf die kleine „Leipzig", die ihr vorläufig allein erreichbar ist. Salve nach Salve



Skizze 3. Die Schlacht bei den Falklandinseln am 8. Dezember 1914.

kommt mit tiefem, dunklem Orgelton durch die Luft herangebraust, mit mächtigen Tatzen schlagen die 30,5-cm-Granaten ins Wasser. Auch *Invincible* beteiligt sich. Ein einziger Kerntreffer, und „Leipzig" wäre nicht mehr, wäre zu Atomen zerspellt.

Zwanzig Minuten schießen die Briten vergeblich, ohne ihr Ziel zu fassen. Da entläßt Graf Spee die „Leipzig" — er will unbedingt eine Katastrophe verhüten —, um gleich darauf an alle Kleinen Kreuzer zu signalisieren: „Entlassen — versuchen zu entkommen!" Ihm hat sich die

Erkenntnis aufgedrängt, daß eine Rettung des gesamten Geschwaders nicht mehr möglich ist. So will er sich selber opfern, um den schwachen Streitkräften das Entweichen zu ermöglichen.

Die Kleinen Kreuzer drehen nach Steuerbord ab. *Kent, Cornwall* und *Glasgow* nehmen unverzüglich die Jagd auf.

„Scharnhorst" erteilt der noch immer vorausfahrenden „Gneisenau" den Befehl: „Dem Führer folgen", und dreht auf ostnordöstlichen Kurs, dem Feinde scharf entgegen. Drei zu zwei steht man sich gegenüber, *Carnarvon* hat wieder Anschluß an die Schlachtkreuzer gefunden: 46 000 Tonnen Schiffsraum trumpfen gegen 23 200 Tonnen auf; 6576 Kilogramm Geschoßgewicht der Breitseite erdrücken 1776 Kilogramm — artilleristisch eine 3,7fache Überlegenheit!

In dem schweren Kampfe, der nunmehr anhebt, hat sich Graf Spee abermals als ein Führer von Größe und Ruhe bewährt. Durch das Aufdrehen zum laufenden Gefecht hat er die Leestellung behauptet. Sie ist bei dem schwachen Winde günstiger als die Luvstellung. Die britischen Schlachtkreuzer, die mit Öl heizen und 24 Seemeilen laufen, sind dauernd in dichte gelbe Rauchmassen gehüllt, die noch durch den Pulverqualm der Geschütze verstärkt werden. Rauch und Qualm kleben bei dem von Backbord achtern einkommenden Winde derart fest, daß das Sichtfeld der Briten stark eingeschränkt ist und immer wieder unterbrochen wird. Leider sind aber die Rauch- und Qualmmassen von solcher Ausdehnung und Größe, daß auch die deutschen Schiffe Einbuße in der Ausnutzung ihres artilleristischen Könnens erleiden. Vom Feinde ist außer den Masten meist nur das Heck, selten die Back zu sehen. Entfernungsmessen und die Beobachtung der Aufschläge sind aufs äußerste erschwert.

Und dann der große Abstand! Die deutschen 15-cm-Geschütze haben eine größte Reichweite von 135 Hektometern, die 21-cm-Kasemattgeschütze schaffen sogar nur 123 Hektometer. Demgemäß können zunächst nur die 21-cm-Turmgeschütze feuern. Spee schwenkt mit seiner Linie noch schärfer an den Gegner heran, um seine gesamte Artillerie zum Tragen zu bringen, auf 110 Hektometer werden die Kampfbedingungen günstiger. Mit der dritten Salve schon faßt „Scharnhorst" die *Invincible*. *Sturdee* erkennt die Gefahr und dreht eilends ab, um dank seiner höheren Geschwindigkeit außer Schußbereich zu laufen. Es glückt ihm. Bei beiden Linien verstummt das Feuer, da auch Spee noch einmal den Versuch macht, den Gegner abzuschütteln: er dreht auf Südkurs!

„Gneisenau" hat während des ersten Kampfabschnittes zwei 30,5-cm-Volltreffer und eine Unterwasserverletzung erhalten. Ihre Verluste be-

tragen zehn Verwundete und einen Toten. Die Gefechtskraft des Schiffes ist aber noch voll erhalten, ebenso bei „Scharnhorst". Trümmerfelder an Deck werden beseitigt, beschädigte Schotten und Kammerwände stützt man ab.

Um 2.50 Uhr, nach einstündiger Pause, beginnt der zweite Gefechtsabschnitt. *Sturdee* stößt hinter den deutschen Schiffen her und eröffnet von neuem den Geschützkampf. Diesmal achtet er jedoch peinlichst darauf, daß Spee ihm nicht wieder auf den Leib rückt. Sobald es die „Scharnhorst" versucht, staffelt der Brite ab. So gelingt es ihm, den Kampf auf solchen Entfernungen durchzuführen, wo ihm ständig seine volle, den Deutschen meist aber nur eine beschränkte Geschützkraft zur Verfügung steht.

„Scharnhorst" und „Gneisenau" werden wiederholt getroffen. Die schweren Granaten zerschmettern und durchwühlen ihren Leib. Es treten starke Ausfälle unter den Offizieren und Mannschaften, aber auch an lebenswichtigen Einrichtungen der Schiffe ein. Brände brechen aus. Noch glückt es, sie zu bekämpfen. Der gesamte Klarschiffbetrieb arbeitet wie bei Friedensübungen. Kein Mensch verliert den Kopf. Obwohl die Schiffe sichtbar zerfallen und immer schwerer zu handhaben sind, herrschen nach wie vor mustergültige Ordnung und größte Regsamkeit an Bord.

Infolge eines Treffers im Ruderraum verliert „Scharnhorst" vorübergehend ihre Steuerfähigkeit. Sie bricht nach Steuerbord aus. Der starke Wille, der an Bord herrscht, zwingt das Schiff jedoch kurz darauf auf seinen Posten zurück.

Um 3.15 Uhr vollführt *Sturdee* mit seinen Schiffen eine Kehrtwendung nach Backbord. Er macht den Versuch, seine Stellung zum Winde zu verbessern, um endlich aus der Rauchbelästigung herauszukommen. Außerdem werden seine Schiffe wiederholt von deutschen Granaten getroffen. Schade nur, daß diese Granaten einen *Dreadnought*-panzer nicht zu durchschlagen vermögen.

Als *Sturdee* eine weitere Wendung um vier Strich nach Backbord vornimmt, verwehrt ihm Graf Spee den Versuch, die Leestellung zu erringen. Die deutschen Schiffe, aus hundert Wunden blutend, schwenken auf Gegenkurs, so daß um 3.37 Uhr das alte laufende Gefecht, nur auf westsüdwestlichen Kursen wiederhergestellt ist.

Jetzt sind die anderen Geschützseiten im Kampf. Mit verdoppelter Kraft hämmert der Eisenhagel widereinander.

Sturdee vergrößert zum drittenmal die Entfernung, um seinen Vorteil wahrzunehmen. Außerdem gewinnt er eine vorliche Stellung. Die deutschen Schiffe machen Wasser, ihre Bordwände sind durchsiebt und zerfetzt, der Tiefgang nimmt zu, überall lodern jetzt Brände, hohe Fahrt kann nicht mehr gehalten werden.

Von „Gneisenau" wird ein Winkspruch an „Scharnhorst" gemacht: „Warum ist die Admiralsflagge halbstocks? Ist der Admiral tot?"

Die Antwort lautet: „Bis jetzt geht es mir noch gut. Haben Sie etwas getroffen?"

Und gleich darauf: „Admiral an Kommandant: Sie haben doch recht gehabt."

Was hat Graf Spee damit gemeint? Sicherlich nichts anderes als die Frage des Falklandunternehmens an sich, gegen das sich auch Kapt. z. S. Maerker ausdrücklich ausgesprochen hatte.

Kann es trefflicher als durch diesen Winkspruchverkehr mitten im heißesten Kampfe bewiesen werden, daß Graf Spee ein wahrhaft edler Mensch war und als ein Held untergegangen ist? Daß Ruhe und Kaltblütigkeit bis zur letzten Stunde seine Zierde und die Zierde seiner Schiffe waren?

Kurz vor 4 Uhr wird „Gneisenau" mit dem Winkspruch entlassen: „Wenn Ihre Maschine noch intakt, versuchen Sie zu entkommen."

Gleich darauf dreht „Scharnhorst" um acht Strich auf den Gegner zu; ein letzter Versuch, vor dem sicheren Untergang die Torpedowaffe zum Tragen zu bringen; ein letzter Kameradschaftsdienst, das Schwesterschiff durch den eigenen vollen Einsatz zu entlasten.

„Scharnhorst" liegt als eine zerfetzte Eisenmasse bis zu den 15-cm-Kasematten im Wasser. Die Krängung nach Backbord nimmt sichtbar zu. Überall bläst Dampf aus dem wunden Rumpf. Unter der Kommandobrücke und dem Achterschiff grellt rote Flammenglut.

Als das Vorschiff nur noch zwei Meter aus dem Wasser ragt, feuert der vordere Turm zum letztenmal.

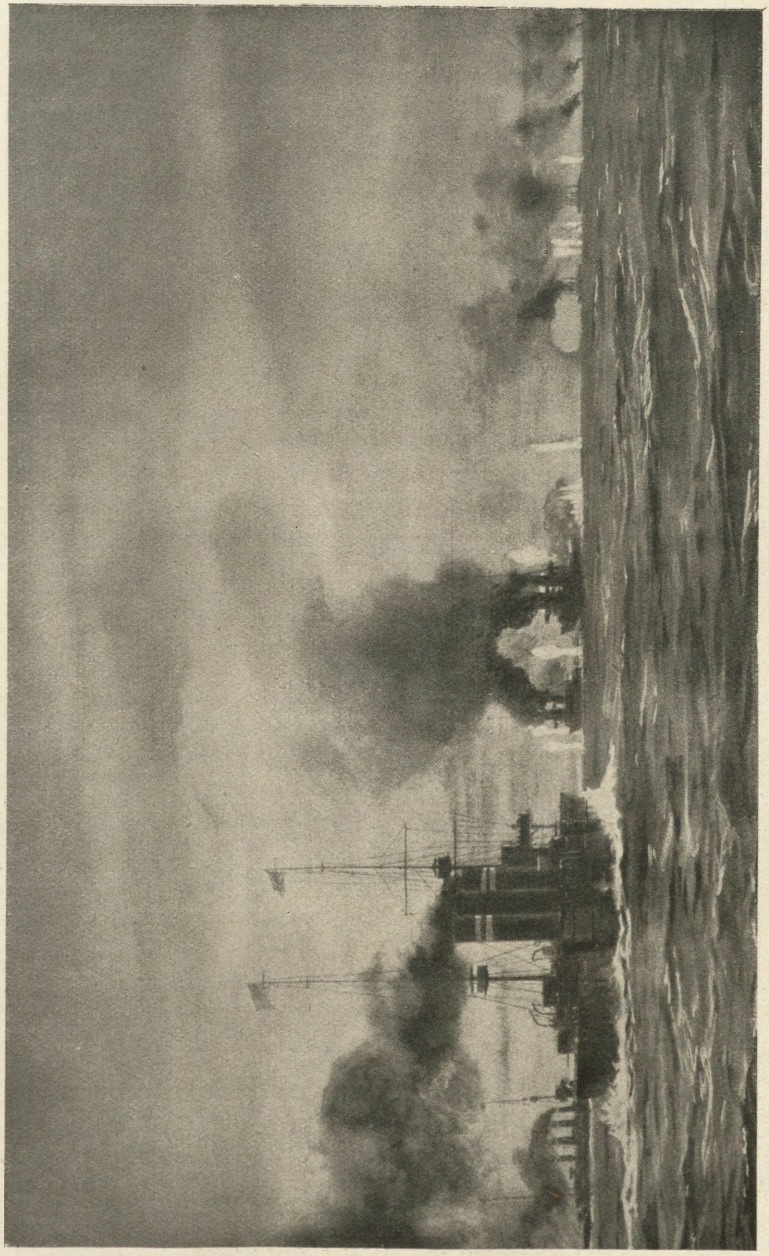
Um 4.17 Uhr geht „Scharnhorst" mit wehender Flagge unter.

Der Gegner unternimmt nichts zur Rettung der im Wasser Schwimmenden, obwohl er mit drei Schiffen zur Stelle ist, obwohl die See kaum atmet und der helle Tag noch strahlt.

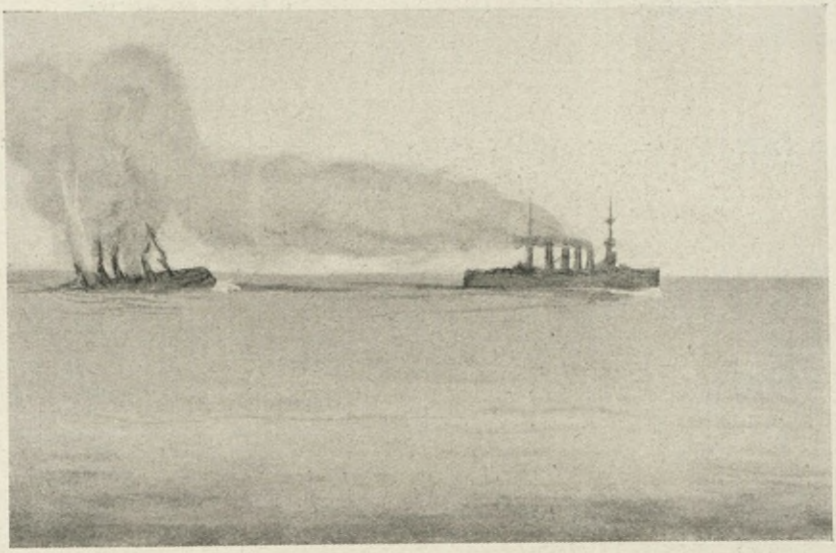
Kein Brite kümmert sich um den nach erbittertem, zähem Kampf unterlegenen ritterlichen Gegner.

So ist uns nur ein stummer Zeuge bewiesenen Heldenmuts erhalten geblieben: an der Küste von Brasilien ist die Leiche eines Matrosen der

Tafel 3



Die Falklandschlacht nach einem englischen Bilde.



Untergang S. M. S. „Scharnhorst".



Untergang S. M. S. „Gneisenau".
(Nach Bleistiftskizze eines englischen Augenzeugen.)

„Scharnhorst“ angetrieben. Der Mann hatte sich an einer 21-cm-Kartuschbüchse festgebunden. Und in diese Büchse war eine Kriegsflagge eingeschlossen.

Die letzte Flagge der „Scharnhorst“ hat ihren Ehrenplatz in Berlin erhalten. Sie ziert die Reichsmarine-Sammlung im Institut für Meereskunde und kündet für alle Zeiten den Ruhm des Grafen Spee und seines wackeren Geschwaders.

Auch die „Gneisenau“ hat ein Ende gefunden, das an Größe und Würde kaum überboten werden kann. Ihr Erster Offizier, Korv.Kapt. Pochhammer, der zu den Geretteten gehörte, hat einen Bericht über den Schlußkampf erstattet, der nachstehend in vollem Wortlaut wiedergegeben sei. Er ist dem amtlichen Werk über den Seekrieg entnommen:

„Das Schiff verlor infolge weiterer Ausfälle in den Heizräumen und Maschinen schnell an Fahrt. Auch die Artillerie litt weiter schwer. Eine 30,5-cm-Granate durchschlug das Deck der Steuerbordvorderen-21-cm-Kasematte über dem Bodenstück des Geschützes und tötete die ganze Bedienung. Der Batteriekommandeur, Oblt. z. S. Ancker, und der Lt. z. S. Pfülf, die in der Nähe standen, kamen mit dem Leben davon. Dafür reichte die Wirkung dieses Treffers bis in die Backbord-(Lee-)21-cm-Kasematte, deren Bedienung bis auf zwei Mann ebenfalls ausfiel. Die inzwischen näher gekommene *Carnarvon*, die an der Untergangsstelle der „Scharnhorst“ dicht vorbeigelaufen sein muß, ohne sich aufzuhalten, bestrich uns längsschiffs und folgte uns. Um 4.30 Uhr nachm. drehten die Schlachtkreuzer auf 85 Hektometer unter dem Einfluß unseres Feuers wieder ab bis auf 130 Hektometer. Gegen 4.45 Uhr nachm. ging *Inflexible* in weitem Bogen hinter uns durch, scheinbar um uns zu umstellen. Während der Ausblick auf *Invincible* durch den an unserem Schiff haftenden Rauch und Pulverdampf und die Wassersäulen der Kurzschüsse verdeckt war, beschrieb „Gneisenau“ bald infolge einer Ruderstörung, die das von achtern kommende Feuer von *Carnarvon* und vielleicht auch schon von *Inflexible* verursacht hatte, mit wenig Fahrt und etwa 10 Grad Ruder einen Kreis nach Steuerbord, so daß Backbord Gefechtsseite wurde. Um 5.10 Uhr nachm. wurde versucht, durch Teilung der Kaliber — 21-cm-Geschütze auf *Inflexible*, 15cm-SK. auf *Carnarvon* — beide Schiffe unter Feuer zu nehmen. Die 15-cm-Batterie hatte aber schon so gelitten, daß sie den Befehl nicht mehr ausführen konnte. Nach drei bis vier Salven der schweren Artillerie, von denen auch einige Schüsse auf *Carnarvon* abgegeben wurden und Treffer verursachten, waren auch die Backbord-

21-cm-Kasemattgeschütze unbrauchbar. Der achtere Turm stand seit einiger Zeit auf 90 Grad fest. Der vordere Turm war allein noch gefechtsfähig. Da er sich indessen verschossen hatte und auf Zufuhr von Munition aus den Kasematten angewiesen war, so entstand auf „Gneisenau" eine Feuerpause. *Inflexible* stellte in dem Glauben, „Gneisenau" sei niedergekämpft, ihr Feuer ein und versuchte, wie der Kommandant mir später sagte, den englischen Admiral auf unseren Zustand aufmerksam zu machen. Als aber der vordere Turm den Befehl erhielt: „Selbständig auf *Inflexible* feuern", und wieder schoß, eröffnete auch *Inflexible* das Feuer von neuem. Unter anderen erhielt „Gneisenau" jetzt einen Volltreffer durch den Seitenpanzer in den vorderen Gefechtsverbandplatz (Heizerbadekammer, Spant 76/82), der nach Ausfall des achteren mit Verwundeten angefüllt war. Die Wirkung reichte bis in den mittschiffs liegenden vorderen Aufzugsraum, wodurch auch die Reserve-Munitionsförderung für den vorderen Turm unterbrochen wurde. Als dieser meldete, daß er keine Munition mehr erhielte, der Leitende Ingenieur, daß die Maschinen keinen Dampf mehr bekämen, und der Erste Offizier, daß die Lenzmittel versagten, befahl der Kommandant um 5.20 Uhr nachm.: „Schiff klarmachen zum Versenken — Dampf sammeln für Rückwärtsgang", letzteres in der Absicht, der Besatzung das Freikommen vom Schiff zu erleichtern. Die Mannschaft wurde an Deck befohlen und angewiesen, Hängematten und andere schwimmende Gegenstände zur Hand zu nehmen. Um 5.25 Uhr nachm. wurde der Steuerbord-Torpedo verfeuert, das Rohr wurde zum Vollaufen des Raumes geöffnet. Um 5.35 Uhr nachm. gab der Kommandant den Befehl: „Spreng" und „Langsame Fahrt zurück". Ich glaube aber nicht, daß dieser letztere noch ausgeführt werden konnte. Das Schiff, das schon etwa 10 Grad Schlagseite nach Steuerbord hatte, legte sich erst langsam, dann mit einem kurzen Ruck nach Steuerbord über und kenterte mit allen Flaggen bis auf die des Fockmastes, die weggeschossen war, um 5.45 Uhr nachm., nachdem der Kommandant ‚Drei Hurras für Seine Majestät den Kaiser' ausgebracht hatte."

Über das Verhalten der Besatzung der „Gneisenau" im Gefecht seien noch folgende Worte des Ersten Offiziers angeführt:

„Die Besatzung hat sich während des ungleichen Kampfes vorzüglich gehalten und alles daran gesetzt, dem stark überlegenen Gegner die Überwindung des Schiffes so schwer wie möglich zu machen. Trotzdem vom späten Vormittage an die verzweifelte Lage, in die wir ge-

raten waren, den meisten im Schiff nicht unbekannt war, hielt die mutig entschlossene, kampffreudige Stimmung bis zum Schlusse an. Alle Gefechtsstörungen wurden, so gut es ging, mit Ruhe und Umsicht beseitigt. Besondere Anerkennung verdienen die Artillerieleitung einschließlich aller Hilfskräfte sowie die Geschützführer für ihr ausgezeichnetes Abkommen unter schwierigsten Verhältnissen. Das Maschinenpersonal hat, wie im ganzen Verlauf der vorhergehenden langen Kriegsfahrt, auch an diesem Schlachttage seiner Überlieferung getreu Vorzügliches geleistet. Die Munitionsmanner, das Torpedopersonal, das Leckpersonal aller Dienstzweige sowie die für die Bekämpfung von Feuer und Rauch vorgesehenen Gruppen, darunter zwei für das ungeschützte Vor- und Achterschiff aus Reservisten neugebildete, haben die in sie gesetzten Erwartungen in treuer Hingabe voll erfüllt. Das Personal der Verbandplätze und Transportgruppen hat trotz Häufung der Verwundeten und Zerstörung der Hilfsmittel bis zum Schluß vorzüglich gearbeitet."

Die heldenmütige Haltung der Besatzung beim Untergange kennzeichnet Marine-Ingenieur Karl Friedrich Meyer treffend in seinem Bericht:

„Der Kommandant hatte drei Hurras auf Seine Majestät ausgebracht, worauf das Schiff von der Besatzung verlassen wurde. Ich rutschte auf der Außenbordwand an Backbordseite von der Brücke hinab, kam aber an Steuerbord zu Wasser, da das Schiff plötzlich kenterte. Als ich an die Wasseroberfläche kam, sah ich etwa 25 m von mir entfernt das Vorschiff kieloben nochmals auftauchen. Auf dem Torpedoausstoßrohr befanden sich vier Mann, welche winkten und sangen. Mit ihnen verschwand dann bald das Schiff für immer in der Tiefe. In meiner Nähe befanden sich an schwimmenden Gegenständen hängende Menschen, die das Flaggenlied und andere patriotische Lieder sangen. Ein Mann brachte drei Hurras auf die untergegangene „Gneisenau" aus, die von den treibenden Seeleuten wiederholt wurden. Nach meiner Schätzung befanden sich etwa 270 bis 300 Menschen im Wasser. Der treibenden Leichen wurden in der guten halben Stunde, die wir im Wasser von 4° Celsius schwammen, mehr und mehr. Ich hing mit noch zwölf anderen Leuten an einer Hängematte und einem runden Holzbalken von 30 cm Durchmesser und 4 m Länge. Wir alle wurden von einem Boot der *Inflexible* aufgenommen. Ich war ergriffen von dem Geiste, den die Leute zeigten, und habe mich

belehren lassen, daß Ähnliches, das ich gelesen hatte, nicht schmückendes Beiwerk der Schriftsteller sei."

Auch auf britischer Seite wurde die glänzende Leistung der gegen eine überwältigende Übermacht kämpfenden deutschen Panzerkreuzer voll anerkannt, indem Admiral *Sturdee* noch am Abend des Schlachttages folgenden Funkspruch an den geretteten Ersten Offizier der „Gneisenau", Korv.Kapt. Pochhammer, richtete:

„Der Oberbefehlshaber ist sehr erfreut, daß Sie gerettet sind, und wir alle empfinden, daß „Gneisenau" bis zum Ende sehr tapfer gefochten hat. Wir bewundern die guten artilleristischen Leistungen beider Schiffe sehr und bedauern mit Ihnen den Tod Ihres Admirals und so vieler Offiziere und Mannschaften. Unglücklicherweise befinden sich unsere beiden Länder im Kriege miteinander. Die Offiziere beider Marinen, die Freunde in der anderen haben mögen, haben nur ihrem Lande gegenüber ihre Pflicht zu erfüllen. Das haben Ihr Admiral, Ihr Kommandant und Ihre Offiziere in würdiger Weise bis zum letzten Augenblick getan."

Auch die britische Betrachtung von heute zollt dem Verhalten der deutschen Panzerkreuzer am Falklandtage ehrliche Anerkennung. *John Irving* gibt in seinem wiederholt angeführten Buche „Coronel und Falkland*)" folgende Schilderung vom Untergang des deutschen Flaggschiffs:

„Unter schweren Beschädigungen wurde das Feuer der „Scharnhorst" allmählich schwächer. Sie schien kaum mehr als ein Wrack zu sein, als sie um 3.28 Uhr plötzlich auf Gegenkurs drehte, ihre bisher unbeschädigte Seite zum Tragen brachte und den Kampf mit neuer Kraft aufnahm. *Sturdee* hatte sie indes gut in der Hand und warf fortgesetzt Salve auf Salve in sie hinein, bis das feindliche Feuer wieder sehr deutlich nachließ. Gegen 4 Uhr nachm. waren der Mast und alle drei Schornsteine des Flaggschiffs weggeschossen. Es brannte von vorn bis hinten. Kurz darauf stellte es plötzlich das Feuer ein. Wiederum trat die überragende Persönlichkeit des deutschen Admirals leuchtend hervor. Sein eigenes Schiff war ein Wrack, und das Ende stand deutlich bevor. Da signalisierte er an seinen Begleiter „Gneisenau": „Wenn Ihre Maschinen noch intakt, versuchen Sie zu entkommen!" Wiederum suchte er, die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, damit sein Kamerad die Aussicht habe, fortzukommen. Doch das Los war gefallen. Kaum hatte das Schiff die Drehung beendet, als es

*) Verlag K. F. Koehler, Leipzig.

mit schwerer Schlagseite zum Stillstand kam, während Granate auf Granate hineinfuhr und entsetzliche Verwüstungen anrichtete. Um 4.10 Uhr legte „Scharnhorst" sich langsam über und kam, da die Schlachtkreuzer das Feuer einstellten, querschiffs zur Ruhe. Für einige Minuten blieb es im Gleichgewicht, bis es um 4.17 Uhr mit wehender Flagge ruhig unterging."

Wenn *Irving* dann aber den Versuch unternimmt, den Nachweis zu erbringen, es sei für die britischen Schiffe ausgeschlossen gewesen, zur Rettung der „Scharnhorst"-Leute etwas zu tun, so straft er sich selber Lügen. Es heißt bei ihm: „‚Gneisenau' hatte während dieses Dramas fortgefahren, *Inflexible* zu beschießen. Da sie nun auch die Aufmerksamkeit der *Invincible* auf sich zog, war es unmöglich, an die Rettung Überlebender zu denken. Das deutsche Flaggschiff sank mit der ganzen Besatzung, darunter der tapfere Admiral."

Schön und gut, wir wollen die *Invincible* ausschalten. Warum mußte aber *Carnarvon* in diesem letzten Abschnitt noch in das Gefecht eingreifen; sie, die bisher der großen Entfernungen wegen überhaupt nicht zum Feuern gekommen war? Triumphierend hebt *John Irving* hervor, daß sich die verschiedenen Drehungen und Wendungen der letzten Gefechtsmanöver als ein „Segen" für die langsame *Carnarvon* erwiesen hätten. Gegen 5 Uhr kam sie „durch Abschneiden der Ecken ebenfalls in Schußweite", um nun „das Geschoßgewicht ihrer Breitseite zu dem der Schlachtkreuzer hinzuzufügen". Wohlverstanden gegen das von den schweren Hämmern der 30,5-cm-Geschütze zerschrottete Wrack der „Gneisenau"! Warum hat *Sturdee* nicht die *Carnarvon* beauftragt, sich für das Rettungswerk einzusetzen? Bedurfte er wirklich noch ihrer Hilfe, um die „Gneisenau" niederzukämpfen? Man wird den Verdacht nicht los, daß es der *Carnarvon* in erster Linie darauf ankam, auch für sich das Anspruchsrecht auf Kopfgelder zu erwerben, die Offizieren und Mannschaften der britischen Marine selbst in diesem Kriege noch zugesprochen worden sind. Man wird den Verdacht um so weniger los, als selbst der Kommandant des *Canopus* diese Kopfgelder für sein Schiff beanspruchte, obwohl er sich mit seinem Schiff überhaupt nicht vom Ankerplatz gerührt hat. Andererseits besteht auch die Möglichkeit, daß ein Befehl vorlag, Rettungen von Überlebenden zu unterlassen. Diese Vermutung wird dadurch bestätigt, daß Unteroffizieren der „Gneisenau" an Bord der

britischen Kreuzer zu verstehen gegeben sein soll, es habe sich in der Tat um einen Akt der Vergeltung für Coronel gehandelt. Das Verhalten der Briten wird hierdurch auch nicht um Haaresbreite entschuldigt. Coronel war eine Sturm- und Nachtschlacht, Falkland eine Tag- und Schönwetterschlacht. Bei Coronel war eine Rettung von Überlebenden auch nach englischem Urteil ausgeschlossen, bei den Falklandinseln hingegen nicht, wie die Briten selber bewiesen haben.

Schließlich besteht noch eine dritte Erklärung für die uns unverständliche Handlungsweise. Sie kann aus dem Schreiben des Admirals *Sturdee* herausgelesen werden, das der Korv.Kapt. Pochhammer als der älteste gerettete deutsche Seeoffizier empfing. In dem Schreiben heißt es: „Ich gestatte mir, Ihre Aufmerksamkeit darauf zu lenken, daß Ihre Leute ihr Leben lediglich einem Akt der Menschlichkeit verdanken. Als Ihre Schiffe überwältigt waren, haben Sie sich nicht ergeben, so daß es nicht nötig war, Sie und Ihre Leute zu retten."

Wenn man den Inhalt dieser Zeilen auf sich wirken läßt, dann steigt es bitter in einem hoch, dann regt sich Ekel vor so viel Verlogenheit und Gemütsroheit. Gewiß, es ist wahr, in früheren Seekriegen sind ab und an Flaggen gestrichen worden, um dem Gegner zu erkennen zu geben, daß man den Kampf nicht mehr fortzusetzen wünsche, daß man sich als besiegt erkläre. Weit zahlreicher sind jedoch die Fälle, wo die Flagge nicht gestrichen wurde. Und an diesen Fällen haftet der Ruhm der Geschichte. Hat die *Monmouth* sich ergeben, als sie in sinkendem Zustande mit der „Nürnberg" zusammentraf? Ist nicht selbst das kleine französische Kanonenboot *Zélée* vor Papeete mit wehender Flagge in die Tiefe gegangen? Da sollten deutsche Schiffe anders verfahren? Nur damit England sich hätte brüsten können: „Seht, so sind wir, so denkt und handelt die Entente. Und demgegenüber — so hündisch benehmen sich die Hunnen!"

Nein, Admiral *Sturdee*, mit Ihrem Briefe haben Sie sich selber gerichtet. Es war kein Gnadenakt, wenn Sie die Überlebenden von der „Gneisenau" und den Kleinen Kreuzern aufnahmen, es war ein Akt der Pflichterfüllung, wie er zwischen ritterlich kämpfenden Gegnern üblich ist. Das offene Bekenntnis aber, daß die Anbordnahme von Gegnern, die mit dem Wasser um ihr nacktes Leben rangen,

nicht nötig gewesen sei, tut eine Kluft zwischen deutscher und englischer Offizierauffassung auf, die von deutscher Seite aus so leicht nicht überbrückt werden kann.

Als sich ein fremdländischer höherer Seeoffizier nach der Falklandschlacht bei Admiral *Sturdee* nach dem Verhalten der Deutschen erkundigte, erhielt er zum Bescheid: „Ihre Leistungen waren derart, daß keine Marine der Welt sie nachmachen kann."

„Keine?" fragte der Fremde mit Betonung. Er dachte dabei an die englische.

Worauf *Sturdee* den Kopf schüttelte und seinen ersten Ausspruch wiederholte.

Die Achtung vor dem Speeschen Geschwader war demnach groß; groß war auch die stillschweigende Anerkennung der Leistung. Um so mehr stößt es ab, daß der britische Geist es nicht über sich vermocht hat, dem in zähem Kampfe unterlegenen Gegner wohlerworbene kriegerische Ehren freudig zu erweisen. Solche Ehrungen hätten dem britischen Ansehen in der Welt mehr genützt als der Streit um die Verteilung der Kopfgelder, der alsbald nach der Falklandschlacht ausbrach. —

Der tiefere Sinn jeder geschichtlichen Darstellung ist der, aus Vergangenem Lehren für die Zukunft zu gewinnen. So wird es auch hier zur Pflicht, zu den Ereignissen der Falklandschlacht Stellung zu nehmen. Der Heldenruhm der Gefallenen ist so groß, daß er Einbuße überhaupt nicht erleiden kann.

Graf Spees Führung der Schlacht war ohne Tadel. Er hat sich auch hier als ein Meister der Taktik bewährt, indem er selbst unter stärkstem Waffendruck jede Gelegenheit zu selbständigem Handeln geschickt und richtig auszunutzen verstand. Niemand wird bestreiten können, daß *Sturdee* mit den Schlachtkreuzern *Invincible* und *Inflexible* das Heft von vornherein in der Hand hielt. Trotzdem hat es Graf Spee fertiggebracht, in langen Stunden erbitterten Widerstandes den Briten den Sieg nicht leicht zu machen. Coronel war nach 50 Minuten, die Falklandschlacht der Großen Kreuzer erst nach 4½ Stunden entschieden. Diese Zahlen allein beweisen schon, daß die gefechtstaktischen und artilleristischen Leistungen der deutschen Schiffe auf einer ganz anderen Höhe standen wie die Leistungen der Briten. Bei Coronel verhielt sich das Geschoßgewicht der Breitseite auf deutscher und britischer Seite wie 1,5 : 1, am Falkland-

tage bestand eine fast vierfache Überlegenheit bei den britischen Schlachtkreuzern. Ja, „Gneisenau" hat sogar noch nach dem Untergang der „Scharnhorst" fast eine Stunde lang gegen eine 7,4fache Überlegenheit gekämpft! Das sind Vergleiche, die eine Sprache reden, die für jeden Unparteiischen nicht mißzuverstehen ist.

Wenn man selbst Verständnis dafür aufbringt, daß die beiden Schlachtkreuzer *Invincible* und *Inflexible* eine vorsichtige Taktik anwenden mußten, um möglichst unversehrt zum heimischen Kriegsschauplatz zurückzukehren, so sind damit noch keineswegs die mangelhaften Schießleistungen der Engländer erklärt. Sie haben unverhältnismäßig lange gebraucht, um jene Feuerüberlegenheit zu erringen, die ihnen die Wahl des taktischen Entschlusses freistellte. Nach dem Tagebuch des I. Offiziers hat das britische Flaggschiff *Invincible* während des Kampfes, bei dem die deutsche Artillerie der großen Entfernung wegen nur mit halber Kraft focht, nicht weniger als 25 Treffer erhalten, davon zwei unterhalb der Wasserlinie. Einer der Unterwassertreffer explodierte in einem 100-Tonnen-Kohlenbunker, der voll lief, so daß die Gegenseite geflutet werden mußte. Der zweite Unterwassertreffer traf den Vorsteven beim Kollisionsraum, der sich ebenfalls voll Wasser füllte. Es kann nicht dem geringsten Zweifel unterliegen, daß *Invincible* und *Inflexible* von zwei deutschen **Schlachtkreuzern**, selbst nur mit 28-cm-Geschützen bewaffnet, ebenso schnell und leicht abgefertigt worden wären, wie es der *Good Hope* und *Monmouth* bei Coronel widerfahren war. Den Beweis hierfür hat die Skagerrakschlacht in vollem Umfange erbracht.

Über den Munitionsverbrauch auf englischer Seite ist bekanntgeworden, daß allein der vordere 30,5-cm-Turm der *Invincible* 180 Geschosse verfeuert hat, so daß bei Kampfende nur noch 6 Geschosse vorhanden waren. Auf der *Inflexible* sollen insgesamt 720 Schuß schwerer Artillerie verfeuert worden sein. Danach hätte dieses Schiff nahezu seine gesamte Ausrüstung an schwerer Munition — $4 \times 186 = 744$ Schuß — aufgebraucht. Diese Angabe deckt sich durchaus mit einer Äußerung des Artillerieoffiziers der *Inflexible*, der erklärt hat, er vermöchte sich auf Grund der am Falklandtage gewonnenen Erfahrungen durchaus vorzustellen, daß Munitionsmangel dazu zwingen könne, vor der Entscheidung das Schlachtfeld zu räumen. Auch der ungeheure Munitionsverbrauch ist ein sprechender Beweis dafür, daß es um die Schieß-

kunst der aus der ersten Front der britischen Flotte gestellten Schiffe trotz stiller See und klarer Luft nicht allzu meisterlich bestellt war.

Das amtliche deutsche Werk über den Seekrieg zieht über Coronel und Falkland sehr beachtenswerte Vergleiche.

„Bei Coronel", so schreibt es, „fand der Kampf zwischen Schiffen annähernd gleichen Typs statt, zwischen Panzerkreuzern der Zeitperiode 1901—1906, die dem Beginn des Baus der Großkampfschiffe unmittelbar vorherging, und in der bei den verschiedenen Großmächten eine Gleichförmigkeit der Typen bis zu einem gewissen Grade erreicht war; ferner zwischen Kleinen Kreuzern der Jahre 1905—1909, für die das gleiche galt; abgesehen davon, daß die Geschwindigkeit dieses Schiffstyps sehr schnell veraltet und der neuere Kreuzer *(Glasgow)* dadurch einen wesentlichen Vorteil vor den älteren (deutschen) besaß.

Bei den Falkland-Inseln kämpften die deutschen Panzerkreuzer gegen britische Schlachtkreuzer, Schiffe einer ganz neuen schiffbaupolitischen Entwicklung, deren Überlegenheit nicht nur in dem hohen Geschoßgewicht der Breitseiten, sondern in der ganzen Eigenart des Typs, vor allem in der durch die viel größere Wasserverdrängung bedingten höheren Gesamtwiderstandskraft und auch in der gegenüber früheren Typen erheblich gesteigerten Geschwindigkeit zum Ausdruck kam. Diese gestattete es den Schlachtkreuzern, die Gefechtsentfernung zu bestimmen, indem sie den Gegner nur so weit herankommen ließen, wie es ihnen erforderlich schien, um ihn mit den schweren Geschützen niederzukämpfen, während seine weniger schweren Kaliber noch nicht zur vollen Wirkung gelangen konnten.

In der Coronel-Schlacht erzielten die deutschen Panzerkreuzer trotz hohen Seegangs und dadurch verursachter starker Schiffsbewegungen unmittelbar nach dem Feuereröffnen wirksame Treffer auf ihre Gegner, die sie dadurch an der Entfaltung ihrer Kampfkraft von vornherein verhinderten und in weniger als 50 Minuten artilleristisch niederkämpften und außer Gefecht setzten. Nicht viel weniger Zeit brauchten die britischen Schlachtkreuzer in der Falkland-Schlacht, um bei völlig ruhiger See den ersten Treffer auf die deutschen Kreuzer zu erzielen, die ihrerseits erst 35 Minuten nach dem Eröffnen des Feuers durch den Gegner dieses — anfangs infolge zu großer Entfernung nur mit einem Teil ihrer Artillerie — erwidern konnten, so daß die britischen Kreuzer

zunächst ohne Gegenwirkung, ungestört wie bei einer Schießübung, feuerten. Trotz allem lag das Feuer der deutschen Panzerkreuzer auch hier bald am Ziel; sie erreichten den ersten Treffer schon mit der dritten Salve. Bis zum Eintritt der ersten Gefechtspause (1.44 Uhr) infolge Abdrehens des britischen Geschwaders, hatte „Gneisenau" nur zwei Volltreffer erhalten. „Scharnhorst" wurde von dem fast vierfach überlegenen britischen Geschwader erst nach fast dreistündigen Bemühungen des Gegners niedergekämpft, während „Gneisenau" noch etwa eine Stunde später einen Treffer gegen das englische Flaggschiff erzielte und erst nach viereinhalbstündigem*) Gefecht, von der eigenen Besatzung gesprengt, in die Tiefe sank.

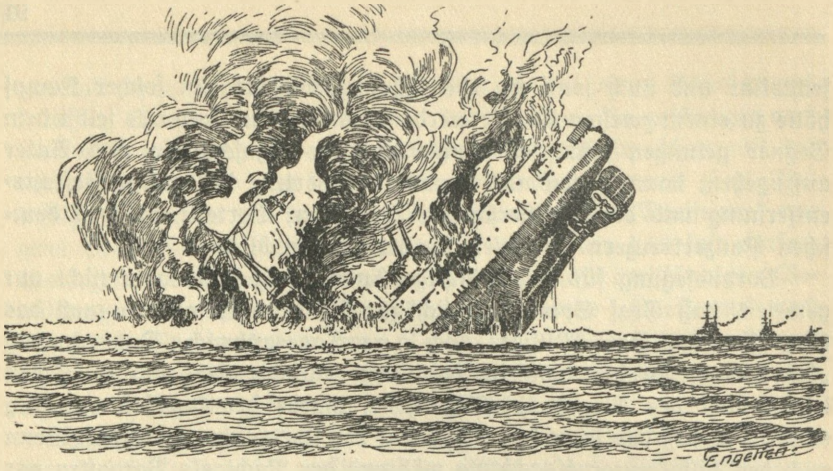
Mußte das Schicksal der deutschen Kreuzer schon nach den in der Falkland-Schlacht vorliegenden Stärke- und Geschwindigkeitsverhältnissen von vornherein als besiegelt gelten — es sei denn, daß unsichtiges Wetter sie noch rechtzeitig der Verfolgung durch den Gegner entzog —, konnte es sich danach also immer nur um einen billigen Erfolg der Sieger handeln, so ergibt sich aus den vorstehenden Darlegungen weiter, daß die Schlacht bei den Falkland-Inseln weder nach ihrer taktischen Durchführung noch nach den artilleristischen Leistungen der englischen Kreuzer als eine Ruhmestat der britischen Flotte gebucht werden kann."

Was nun die Gesamtdurchführung des Falklandunternehmens auf deutscher Seite anbetrifft, so muß eingeräumt werden, daß es unter keinem günstigen Stern stand. Eine ehrliche Kritik wird tadeln müssen, daß „Gneisenau" und „Nürnberg" zu dem Unternehmen detachiert wurden, so daß dem Geschwaderchef von vornherein die Möglichkeit genommen war, aus eigener Wahrnehmung einen Überblick über die Verhältnisse in Port William zu gewinnen. Die Wahrscheinlichkeit spricht durchaus dafür, daß Graf Spee ganz anders gehandelt haben würde, wenn er mit dem geschlossenen Verbande vor die Hafeneinfahrt gedampft wäre. Seine Entschlußkraft und seine hoch entwickelte Verantwortungsfreudigkeit hätten dann kaum gezögert, Nutzen aus der mißlichen Lage zu ziehen, in der sich der Gegner befand. Ein Kampf von See her in den Hafen hinein, wo die britischen Schiffe vor Anker lagen, zum Teil noch mit der Kohlenübernahme beschäftigt, nicht ge-

*) In der Schlacht vor dem Skagerrak wurden englische Panzerkreuzer *(Defence, Warrior, Black Prince)*, die etwa der gleichen Bauperiode entstammten wie „Scharnhorst" und „Gneisenau", von deutschen Großkampfschiffen in wenigen Minuten durch Artillerie außer Gefecht gesetzt.

fechtsklar und auch sonst in jeder Weise behindert, ein solcher Kampf hätte zu einem zweiten Abukir werden können. Und wenn es selbst dem Gegner gelungen wäre, die Kohlendampfer abzuschütteln und Anker aufzugehen, dann hätten noch immer die Vorteile der nahen Gefechtsentfernung und des Enfilierschusses bestanden; Vorteile, die den deutschen Panzerkreuzern im freien Wasser versagt blieben.

Voraussetzung für diese günstige Entwicklung wäre aber nicht nur gewesen, daß Graf Spee persönlich zur Stelle war, sondern auch das Eintreffen vor Port William noch vor Tagesanbruch. Dadurch, daß „Gneisenau" an der Südseite der Insel entlang lief, und zwar den letzten Rest des Weges bei Tageshelle, wurde der Überfall vorzeitig entdeckt, so daß das so wichtige Moment der Überraschung entfiel. Wenn auch der Hilfskreuzer *Macedonia* während der Nacht als Vorposten vor der Hafeneinfahrt gestanden hatte, so war die Gefahr, von ihm erspäht zu werden, nicht entfernt so groß. Tatsächlich hat die Signalstation auf Sapper Hill bereits um 7.50 Uhr früh das Insichtkommen von zwei fremden Kriegschiffen in südlicher Richtung gemeldet. Trotzdem hatten die englischen Schiffe erst um 9.45 Uhr Dampf auf. Das Durcheinander, das entstanden wäre, wenn die deutschen Schiffe im Morgengrauen mit der Wucht ihrer gesamten Artillerie in den Hafen hineingehämmert hätten, ist kaum auszudenken. Der Kommandant der „Gneisenau" hatte durchaus den richtigen Instinkt, als er noch um 9 Uhr vorm. gegen die auslaufende *Kent* angriffsweise vorgehen wollte. Daß Graf Spee hier eingriff und die detachierten Schiffe zurückrief, ist jedoch voll verständlich. Ihm fehlte, um es nochmals hervorzuheben, die persönliche Wahrnehmung. „So wie die Verhältnisse sich am 8. Dezember nach 9 Uhr vorm. entwickelt hatten", schreibt das amtliche Seekriegswerk, „und vom Flaggschiff aus nach den kurzen Meldungen der ‚Gneisenau' beurteilt werden konnten, war Graf Spee nicht imstande, einen anderen Befehl als den zum Sammeln zu erteilen, um die Lage zu klären und dem Kampf mit überlegenen Streitkräften nach Möglichkeit auszuweichen." Daß auch dieser Entschluß, genau wie die Gesamtanlage des Falklandunternehmens, ungünstig war, kann heute nicht bestritten werden. Schuld und Schicksal decken sich: sie haben einen der trefflichsten Männer und hervorragendsten Führer der alten Kaiserlichen Marine dahingerafft. Mit ihm gingen in den Tod seine blühenden Söhne.



Das Ende der Kreuzer.

XI. Das Ende der Kleinen Kreuzer.

Um 1.25 Uhr entlassen, stürmen „Nürnberg", „Leipzig" und „Dresden" auf südsüdöstlichen bis südlichen Kursen davon. Was die überanstrengten Kessel und Maschinen nach langer Kriegsfahrt nur irgend leisten können, wird ihnen abverlangt. Die Panzerkreuzer *Kent* und *Cornwall* und der Kleine Kreuzer *Glasgow*, das schnellste von allen Schiffen, zudem in Rio de Janeiro frisch gedockt, sind hinter ihnen her. Es wird eine Todeshatz, bei der nur die „Dresden" Aussicht hat, zu entkommen. Die Kessel der „Nürnberg" haben seit Kriegsbeginn eine Überholung dringend notwendig. Aber auch die „Leipzig" spürt es, was es auf sich hat, wenn man für lange Zeit im Auslandsdienst beschäftigt war.

Kapt. z. S. Lüdecke auf der „Dresden" ist sich von vornherein schlüssig, was ihm nach Lage der Verhältnisse und im Interesse der großen Sache frommt. Im Hinblick auf den starken Kohlenverbrauch seines Schiffes kommt für ihn nur ein Entweichen nach Westen, in die engschlündigen und verschwiegenen Gewässer des Feuerlandes in Betracht. Er hält die Führung von den drei Kreuzern. Als er sieht, daß „Leipzig" stark achteraus sackt und von *Glasgow* unter Feuer genommen wird, versucht er es zweimal, durch Fahrtverminderung und Abdrehen vom Kurse, *Glasgow* auf sich zu ziehen, um „Leipzig" zu entlasten. Als die gutgemeinte Absicht nicht gelingt, denkt Kapt. z. S. Lüdecke richtiger-

weise nur an sich, steuert mit höchster Fahrt nach Süden und taucht mit seinem Schiff gegen 5 Uhr nachm. in einer Regenböe unter. Der Feind ist abgeschüttelt. „Dresden" entkommt als einziges Schiff, hat freien Entschluß und freie Bahn.

Anders die „Leipzig". Auch ihr Kommandant, Freg.Kapt. Haun, hat die Absicht, wenn möglich auf Land zuzuhalten, um im Schutze von Küste und Dunkelheit einen Schleier über sich zu werfen. *Glasgow* versperrt ihr aber den Weg, während *Cornwall* und *Kent* im Kielwasser folgen.

Der Leitende Ingenieur, Marine-Oberingenieur Hahn, betritt die Kommandobrücke. Das ganze Schiff bebt unter dem rasenden Takt der wütend hämmernden Kolbenmaschine.

„Herr Kapitän, ich kann die Umdrehungen nicht mehr halten. Die Maschinen gehen dabei zu Bruch!"

Freg.Kapt. Haun sieht den Oberingenieur aus ruhigen, gütigen Augen an. Er weiß, daß unten bei Kesseln und Maschinen geschafft wird, was nur eben geschafft werden kann. „Wieviel Meilen können wir laufen? Jede Umdrehung weniger raubt die Aussicht auf Entkommen!"

„21, Herr Kapitän, mehr mit dem besten Willen nicht!"

„Gut, dann laufen wir 21!"

Hand über Hand kommt *Glasgow* auf. Ihr vorderes 15,2-cm-Geschütz beginnt um 2.40 Uhr zu sprechen.

110 Hektometer! Was soll „Leipzig" dagegen unternehmen mit ihren 10,5-cm-Geschützen? Gewiß, sie erwidert das Feuer. Die Aufschläge sind jedoch bei der Entfernung derart winzig, daß selbst der Fleckoffizier (Beobachter) im Vormars, Oberlt. z. S. Jöhnke, nicht einen von ihnen ausmachen kann. Ihn packt eine grimmige Wut, er sieht sich die Augen aus dem Kopf, es ist aber nicht zu ändern.

Zwanzig Minuten vergehen, bis *Glasgow* eingeschossen ist, volle zwanzig Minuten! Eines ihrer 15-cm-Geschosse durchschlägt die Aufbauten vor dem dritten Schornstein und vergräbt sich im Oberbunker. Die äußerst störende Unterbrechung des künstlichen Zuges im III. und IV. Heizraum wird durch Dichten der Durchschlagstelle beseitigt, genau so, wie es im Frieden bis zum Überdruß geübt ist.

Da die Entfernung inzwischen auf 96 Hektometer gesunken ist, wo selbst die kleinen deutschen Granaten unangenehm werden, hält *Glasgow* wieder ab. Es tritt eine Gefechtspause von zehn Minuten ein.

Abermals meldet sich ein Bittsteller bei Freg.Kapt. Haun. Diesmal ist es der Artillerieoffizier, Oberlt. z. S. Giseke. „Herr Kapitän, ich habe nur drei Geschütze im Feuer. Es ist ein Jammer. Können wir nicht nach Steuerbord drehen? Fünf Geschütze schaffen mehr als drei!"

Auch diesem Wunsche wird entsprochen, obwohl die Aussicht, den Gegner abzuschütteln, dadurch verringert wird. Die beste Deckung ist aber der Hieb, so denkt auch Kapt. Haun. Und der Erfolg bleibt nicht aus. *Glasgow* wird, kaum daß der Kampf wieder auflebt, sofort gut eingedeckt. Als sie mehrere Treffer erhält, dreht sie hastig nach Backbord ab. Aber auch „Leipzig" hat hart gelitten. Ihr großes Funkennetz ist zerstört. Die Funkengasten haben nichts mehr zu tun, sie werden dem Artillerieoffizier zur Verfügung gestellt. Das Steuerbord-1. Geschütz fällt aus. Kurz vor 4 Uhr dringt eine Granate in die Kleiderkammer und setzt sie in Brand. Ein Vordringen bis zum Herd des Feuers ist nicht möglich. Qualm und Flammen breiten sich gewaltsam aus. Ein Glück, daß die Glut nach Backbord abzieht, so daß die Geschütze oberhalb des Feuerherdes nicht unmittelbar betroffen werden.

Eine neue Gefechtspause folgt. Verwundete werden behandelt und geborgen. Aller Kraft gilt dem Löschen des Feuers in der Kleiderkammer, leider ohne Erfolg.

Und der Leitende Ingenieur muß melden, daß er der Kesselreinigung wegen auf Kraft nur noch 20 Seemeilen schaffen kann.

Dadurch kommt *Cornwall* auf, ein Panzerkreuzer mit vierzehn 15,2-cm-Geschützen!

„Leipzig" dreht weiter nach Steuerbord und hat nun die gesamte Breitseite ihrer 10,5-cm-Geschütze im Gefecht. Das Wetter wird trübe, Regenböen tollen vorüber, die Sichtigkeit nimmt ab. Trotzdem liegt die „Leipzig" mit ihren Salven gut am Feind. Aber auch die *Cornwall* faßt ihr Ziel. Und zum Überfluß greift um 4.20 Uhr auch noch der Panzerkreuzer *Kent* in das Gefecht ein; nur für 20 Minuten, aber mit verschiedenen Treffern, dann wirft sich *Kent* auf die „Nürnberg".

An die Stelle der *Kent* tritt sofort die *Glasgow*. Sie hat wieder Mut geschöpft. So muß sich die „Leipzig" bis zu ihrem Ende gegen zwei Gegner wehren.

Der Personalausfall ist groß. Mit erstaunlicher Ruhe und Umsicht arbeiten die Mannschaften mit Ersatz. Es ist, als ob jedermann alles könne, alles verstünde. Störungen an den Geschützen werden exerziermäßig beseitigt. Selbst die Unterbrechung der Ruderleitung zwischen Ruderraum und Zentrale ruft kein Versagen der Schiffsleitung hervor.

Die emsige und aufs gründlichste betriebene Friedensausbildung bewährt sich vortrefflich. Hohes Heldentum geht seinen Weg.

„In dieser Zeit der schweren Personalverluste", so hat ein Mitkämpfer, der Navigationsoffizier der „Leipzig", Kaptlt. Walther Koehler, berichtet, „fallen der Tod des Lts. z. S. Knorr, der auf der Schanze mit drei Mann bei der Bedienung des Steuerbord-5. Geschützes fällt, und die schwere Verwundung des Adjutanten, Lts. z. S. v. Hopffgarten gen. Heidler. Für Lt. z. S. Knorr übernimmt Lt. z. S. Keilhack bis zum Schluß die achtere Gruppe, da die Funkentelegraphie nicht mehr brauchbar ist. Der Oberzahlmeister Bettermann macht sich durch Verteilung von Verbandmitteln und Morphium und durch Zuspruch um die Verwundeten sehr verdient. Der Fleckeroffizier, Oberlt. z. S. Jöhnke, muß seinen Posten verlassen, da die Stänge mit Toppflagge abgeschossen wird und ein Treffer im Untermast die Verbindung mit dem Kommandostand abbricht. Die Flagge wird an einem Steuerbord-Pardun wieder gesetzt. Die vom Kommandanten geäußerte Absicht, auf den Feind zu zum Torpedoschuß zu drehen, kommt nicht zur Ausführung, da der Gegner infolge überlegener Geschwindigkeit eine hinreichende Annäherung stets vereiteln konnte und die schweren Brände im Schiff mit weit herauslodernden Flammen und stärkster Rauchentwicklung ein Gegenandampfen gegen den Wind unmöglich gemacht haben würden. Zudem lassen die Wetterveränderung und der dadurch bedingte frühere Eintritt der Dunkelheit die Hoffnung auf Entkommen noch immer nicht ganz schwinden. Auch ein Versuch, in eine von Steuerbord her heranziehende Regenböe zu kommen und mit ihr mitzulaufen, läßt sich nicht durchführen, und so bleibt dem Kommandanten nichts übrig, als das Feuergefecht bis zum Ende der Munition oder des Schiffes weiterzuführen.

„In diesem Zustande ist das Schiff, als um 6 Uhr die Meldung kommt: ‚Munition ist achtern gleich zu Ende, vorn sind noch 200 Schuß vorhanden.' Die außerordentlich große Menge der Geschoßeinschläge macht eine Befehlsübermittlung mit der Stimme unmöglich, und der Artillerieoffizier läßt den Rest der Munition nach achtern bringen, von wo er durch Oberlt. z. S. Kraus aus den drei Steuerbord-achteren Geschützen verfeuert wird. Es werden — nach englischen Quellen — noch verschiedene Treffer auf *Cornwall* erreicht, und das Gefecht wird auf diese Weise noch bis 7 Uhr abends hingehalten. Da die letzten 200 Schuß noch nicht scharf gemacht sind, wird befohlen, daß die von vorn kommende Munition erst die Zünder erhält. In Lee des Funken-

raumes wird diese Arbeit vor allen Dingen von Funkentelegraphie- und Signalgästen unter der Anleitung des Feuerwerkers Weygand und von den Feuerwerksmaaten gut und schnell ausgeführt. Der Munitionstransport wird zum großen Teil von Offizieren besorgt, die noch am Leben sind. Die Oberlts. z. S. Jöhnke und Riediger, die Lts. z. S. d. R. Jensen, Pöpperling und Warner haben hier bis zum Schluß Hervorragendes geleistet. Zeitweilig bedienen Oblt. z. S. Jöhnke und Lt. z. S. Keilhack das Steuerbord-5. Geschütz, um das ausgefallene Personal zu ersetzen. In dieser Zeit sind wahrscheinlich beide Ingenieure, Marine-Oberingenieure Hahn und Baade, beim Beseitigen von Störungen gefallen; ebenso der Oblt. z. S. d. R. Riediger bei einem Versuche, Feuer zu Löschen. Um 7 Uhr muß schließlich der Artillerieoffizier nach einem Rundgang an allen noch zugänglichen Geschützen und nach dem Verbrauch der gesamten Munition dem Kommandanten melden, daß alle artilleristischen Mittel erschöpft sind. Die Hütte und die darunterliegenden Räume sind wegen Feuers nicht mehr zu betreten, und das Personal im Ruderraum, dem der Ausweg auf dem gewöhnlichen Wege wegen Wassereinbruchs in den Vorraum in Abteilung II, der Weg durch den Notausgang aber durch das Feuer versperrt ist, hat keine Möglichkeit mehr, zu entkommen. Alle dort befindlichen Mannschaften sind mit dem Schiff gesunken.

„Auf die Meldung des Artillerieoffiziers über das Verschießen der Munition sagt der Kommandant, Freg.Kapt. Haun, zum Torpedooffizier, Oblt. Schiwig: ‚So, los, nun kommen Sie dran.' Und obwohl die Entfernung für einen Torpedoschuß noch erheblich zu groß ist, wird das Steuerbordrohr klargemacht; der Versuch eines näheren Herangehens an den Feind scheint aussichtslos infolge seiner hohen Geschwindigkeit, nachdem die eigene auf 15 Seemeilen gesunken ist. Das Torpedopersonal arbeitet im Torpedoraum tadellos. Störungen sind bisher dort noch nicht eingetreten, und so werden in der Zeit von 7.10 Uhr bis 7.15 Uhr mit Schnelladen drei Schuß aus dem Steuerbordrohr verfeuert. Hierzu wird, soweit es der Rauch, der vom Feuer im Vorschiff herrührt, zuläßt, etwas nach Steuerbord herangedreht und mit etwa 10° Backbord-Ruder wieder abgedreht. Dies wird bei den einzelnen Schüssen wiederholt. Aller Augen folgen der Laufbahn, aber leider sind keine Treffer zu verzeichnen, denn der Gegner hält sich, wie von seiner Seite später zugegeben wurde, außerhalb der ihm bekannten Schußweite unserer Torpedos. So ist auch die letzte Waffe außer

Wirkung, und etwa 7.10 Uhr, als „Leipzig" den letzten Schuß gefeuert hat, stellt auch der Gegner sein Feuer ein.

„Da ein Entkommen nicht möglich ist und unter dem seemännischen Personal ganz außerordentliche Verluste eingetreten sind, so daß auch aus diesem Grunde eine weitere Verwendung des Schiffes im Gefecht ausgeschlossen ist, gibt der Kommandant etwa um 7.20 Uhr den Befehl durch alle Räume: ‚Schiff versenken.' Es werden die hierfür vorgesehenen Maßnahmen, Öffnen aller erreichbaren Ventile, der Zirkulationspumpen-Ausgüsse und, nach Zerstörung der Verblockung, Öffnen des Steuerbord-Breitseit-Torpedorohrs ausgeführt. Gleich darauf werden ‚Alle Mann auf' gepfiffen. Die Mannschaft — infolge der schweren Verluste an Deck meist technisches Personal nebst einigen wenigen Überbleibseln von Geschützbedienungen und Munitionskammerleuten — sammelt sich auf dem einzigen noch einigermaßen ebenen Deck, dem achteren Teile der Back. An allen anderen Stellen gleicht das Oberschiff einem Trümmerhaufen, der übersät ist mit Toten, Sterbenden und Verwundeten. Aber die Haltung der Mannschaft ist hervorragend. Von sterbenden Leuten wird verschiedentlich gefragt, ob die Flagge auch noch wehe, und auf die beruhigende Antwort hin, daß das Schiff mit Flagge untergehen würde, sinken sie zusammen. Trotz der fürchterlichsten Verstümmelungen werden keine Klagen, höchstens Bitten um Morphium oder Anlegen eines Verbandes laut.

„Das ganze Achterschiff brennt in einer einzigen riesenhaften Flamme, so daß der Großmast in seinem unteren Teile weißglühend wird, umknickt und über Bord geht, als das Schiff langsam nach Backbord überholt, denn die Wanten sind längst zerschossen. Schiff und Mannschaften sind gelb gefärbt von dem Rauch der Lyddit-granaten. Die Unverwundeten überzeugen sich davon, wer noch am Leben ist, nehmen die Grüße der Verwundeten an ihre Angehörigen entgegen und verhelfen ihnen, soweit es möglich ist, zu Bojen, Schwimmwesten und anderem schwimmenden Material. Der Lt. z. S. v. Hopffgarten, der trotz schwerer Verwundung am Steuerbord-1. Geschütz geholfen hat, ist durch die Erregung und den Blutverlust völlig erschöpft; er geht mit klaffender Beinwunde und zerfetzter Uniform auf die Brücke, wo er bis zum Untergang bleibt. In diesem Augenblick richtet der Kommandant einige Worte an die Mannschaft und bringt drei Hurras auf Seine Majestät den Kaiser aus, die Besatzung stimmt auf Vorgang des Gefechtspostens am Maschinentelegraphen,

des Obermatrosen Pollmann, das Flaggenlied an, das alle, die noch die Kraft haben, mitsingen. Hierauf werden Hängematten und andere schwimmende Gegenstände klargelegt, um mit ihnen das Schiff zu verlassen. Während dieser Vorgänge ist der Gegner unter Führung von *Glasgow* an Steuerbord in großem Abstande aufgelaufen und macht nun eine Wendung acht Strich Backbord, bis er recht voraus von „Leipzig" steht. Dann kommt er nach einer abermaligen Wendung um acht Strich nach Backbord rechts von vorn auf „Leipzig" zu und scheint einen Morsespruch abzugeben, der aber nicht zu entziffern ist. Nach späteren englischen Berichten hieß er: ‚Do you surrender?' An Bord wird jedoch hierdurch der Glaube hervorgerufen, der Gegner käme heran, um Überlebende aufzunehmen, eine Auffassung, die jedoch vom Feinde selbst sofort widerlegt wird. Auf 20 bis 30 Hektometer drehen nämlich beide Schiffe hart Backbord, und als sie etwa vier Strich an Steuerbord stehen, eröffnen sie von neuem das Feuer auf das wehrlose Schiff. Der Erfolg ist entsprechend, denn die Geschosse schlagen in verheerender Weise in die dichtgedrängt stehende Besatzung und richten hier ein entsetzliches Gemetzel an. An den ersten Geschützen, hinter deren Schutzschilden viele Deckung nehmen wollen, werden durch die zurückfliegenden Splitter einer Granate, die den Kommandostand trifft, ganze Haufen von Leuten erledigt, unter ihnen der Lt. z. S. d. R. Pöpperling. In alle Teile des Schiffes schlagen Treffer ein, am schwersten jedoch sind die Verheerungen beim Backbord-Kutter. Dieser war eingeschwungen, und eine verhältnismäßig große Zahl von Leuten ist damit beschäftigt, ihn auszusetzen, nachdem sie Verwundete in ihn gepackt hatten. Unter diesen Mannschaften tritt ein derartiges Blutbad ein, daß alle weiteren Versuche, das Boot zu Wasser zu bringen, unterbleiben müssen. Diese Machtlosigkeit und die verhältnismäßig große Nähe der englischen Schiffe lassen einem Teil der Offiziere und Mannschaften schon jetzt den Zeitpunkt für geeignet erscheinen, über Bord zu gehen und auf den Gegner zuzuschwimmen. Der Erste Offizier springt mit dem Rufe: ‚Ich will lieber versaufen, als dieser Bande in die Hände fallen', mit einem Kopfsprung über Bord. Beide Ärzte, Marine-Stabsarzt Dr. Schaafhausen und Marine-Assistenzarzt d. R. Dr. Hagen, Oblt. z. S. Krauß, Lt. z. S. Klinckfieck und Marine-Oberzahlmeister Bettermann verlassen das Schiff; aber die niedrige Temperatur des Wassers, etwa 3° Celsius, läßt alle nach kurzer Zeit erstarren, und von Bord aus ist ein Haufen erstarrter

Körper, auf den Feind zutreibend, sichtbar. Gerettet ist von ihnen niemand.

„Mittlerweile ist mehr See aufgekommen, das Schiff fängt an, stärker zu schlingern und treibt rasch, die Dunkelheit bricht herein, und die zunehmende Diesigkeit entzieht den Gegner der Sicht. Die Überlebenden (etwa 24) stehen mit dem Kommandanten auf dem achteren Teile der Back, um den Untergang abzuwarten und im letzten Augenblick das Schiff zu verlassen. Etwa um 9 Uhr, als es bereits ganz dunkel ist, leuchtet an Steuerbord achtern plötzlich ein Scheinwerfer auf. Es ist *Glasgow*, und der Zweite Steuermann liest die Worte ab: ‚Boats . . . possible'. Etwa gleichzeitig wird ein Boot auf ungefähr 200 m vom Schiff sichtbar, das auf „Leipzig" zuhält. Als das Boot noch 100 m ab ist, ordnet der Kommandant, der sich inzwischen sein Jackett und seine Stiefel ausgezogen hat, an: ‚So, nun alle springen!' Die eindringlichen Bitten, ebenfalls über Bord zu gehen, da das Schiff im nächsten Augenblick kentern und sinken müsse und dem Feinde keinesfalls in die Hände fallen könne, beantwortet er mit den Worten: ‚Sie wissen ja, der Kaiser hat mich zum Kommandanten dieses Schiffes gemacht, also gehe ich nicht eher von Bord, als bis es unter Wasser ist.' Der Kommandant verabschiedet sich von den Überlebenden und wendet sich, eine Zigarre rauchend, zum Kommandostand. Kurz darauf springen die übrigen von Bord. Fast gleichzeitig legt sich „Leipzig" nach Backbord über, sinkt vorn schnell, so daß die Steuerbordschraube hoch aus dem Wasser kommt, und geht dann nach Backbord vorn unter lautem Zischen, das durch die verlöschenden Flammen entsteht, um 9.23 Uhr rasch unter, mit wehender Flagge und mit ihrem Kommandanten, Freg.Kapt. Haun."

Von der Besatzung der „Leipzig" — rund 300 Mann — wurden nur 4 Offiziere, 5 Deckoffiziere, 2 Unteroffiziere und 7 Mann gerettet.

* * *

Und die „Nürnberg"? Um 5 Uhr gerät sie mit *Kent* ins Gefecht. Der Himmel hat sich bezogen, die Luft ist diesig geworden. Unter starken Regenschauern leidet auf beiden Seiten die Beobachtung der Geschoßaufschläge. Auch hier ist das deutsche Schiff weit schneller als der Brite eingeschossen. *Kent* ist aber gepanzert, und die „Nürnberg" hat nur 10,5-cm-Geschütze. Zudem treten bei ihr Kesselrohrbrüche ein, so daß die Geschwindigkeit auf 18 Seemeilen sinkt. Hand über Hand kommt *Kent*

auf. Kapt. v. Schönberg wird sich darüber klar, daß er nicht entkommen kann. So will er dem Gegner ins Auge schauen. Er dreht auf, es kommt zum laufenden Gefecht auf nordöstlichem Kurs. Die Entfernung nimmt rasch ab, bis auf 27 Hektometer. Der Brite hält jedoch dank seiner überlegenen Geschwindigkeit die vorliche Stellung, so daß die Torpedowaffe nicht an den Mann gebracht werden kann.

Gegen 6.25 Uhr macht „Nürnberg", wiederholt getroffen, kaum noch Fahrt. Ihre Geschütze schweigen. Maschinen, Kessel und Ruderanlagen sind zerstört, der Kommandant gibt Befehl zum Sprengen des Schiffes.

Kent dampft bis auf 30 Hektometer heran und eröffnet auf den wehrlosen Feind das Feuer, nachdem festgestellt ist, daß die Flagge noch weht.

Von der „Nürnberg" sind insgesamt nur sieben Mann gerettet worden. Über die letzten Minuten vorm Untergang des Schiffes hat der Oberfeuerwerker Räsch folgenden Bericht erstattet:

„Das Heizer- und Maschinenpersonal sowie die unter Deck beschäftigt gewesenen Leute kamen nach oben und traten befehlsgemäß an die Hängemattskasten. Bald hatte sich jeder mit einer Hängematte oder sonst einem schwimmenden Gegenstand versehen und sprang damit über Bord. Als sich der größte Teil der über Bord gegangenen Leute etwa 30—40 m vom Schiff entfernt hatte, nahm *Kent* ihr Feuer wieder auf. Die ersten feindlichen Geschosse schlugen in den dichtesten Haufen der im Wasser Schwimmenden ein. Der Erste Offizier, Kapt.-Lt. v. Bülow, der Marine-Stabsarzt Dr. Luedtke, der Lt. z. S. Berndt, der Bootsmann Köhler und ich suchten Schutz hinter dem Steuerbord-5. Geschütz. Als die Gaffelflagge weggeschossen war, gab der Erste Offizier den Befehl, eine andere Flagge zu setzen. Der Lt. z. S. Berndt holte eine Bootsflagge und befestigte sie am Steuerbord-achteren Kutterdavit, da am achteren Mast keine Flaggleine mehr vorhanden war. Nachdem *Kent* aufgehört hatte zu feuern, sah ich den Adjutanten, Lt. z. S. Graf v. Spee (Otto), auf der Hütte nach achtern gehen, auch der Artillerieoffizier, Kaptlt. Keydell, kam auf der Laufbrücke achteraus und ging zu den übrigen Offizieren. Der Kommandant, Kapt. z. S. v. Schönberg, scheint um diese Zeit durch das letzte Feuer der *Kent* im Kommandoturm gefallen zu sein. Der Bootsmann hatte mit Hilfe einiger Leute den ersten Kutter ausgesetzt, in welchem nur Verwundete waren, unter diesen auch Marine-Oberzahlmeister Pichert, dem eine Hand fehlte. Das Boot war kaum einige Meter vom Schiff entfernt, als es infolge vorher nicht wahrgenommener Beschädigungen

durch Sprengstücke zu sinken begann. Das Brandungsboot, das noch unversehrt schien, kam auch noch gut zu Wasser, schlug aber kurze Zeit darauf mit seinen Insassen um. Die Offiziere — Erster Offizier, Artillerieoffizier, Torpedooffizier, Adjutant, Stabsarzt, Lt. z. S. Berndt und Lt. z. S. d. R. Schack — standen auf der Hütte zusammen und berieten über ein Signal an die *Kent*, um mit einem Boot die Verwundeten abholen zu lassen. Der Adjutant holte eine Taschenlampe, mit der er einen Morsespruch an die *Kent* machte; er wurde jedoch von dieser nicht wahrgenommen, denn es war noch ziemlich hell. Der Erste Offizier gab noch den Befehl, im Zwischendeck alle Seitenfenster zu öffnen, damit das Schiff schneller voll liefe und wegsänke. Die „Nürnberg" bekam dann auch immer mehr Schlagseite nach Steuerbord, so daß die an Deck liegenden Verwundeten langsam ins Wasser glitten. Der Adjutant ging auf der Hütte nach vorn, ich habe ihn nicht wiedergesehen. Der Erste Offizier stand zuletzt an der Reeling über dem Steuerbord-4. Geschütz, bis zu den Knöcheln schon im Wasser und ohne Jackett. Von hier aus brachte er noch drei Hurras auf den Kaiser aus. Rings um die „Nürnberg" war es jetzt schon ruhiger geworden, denn die noch Lebenden hatten sich entfernt, während die meisten vor Kälte erstarrt im Wasser umhertrieben. Unser Schiff hatte durch die englischen Geschosse stark gelitten. Der Fockmast war bis zur Höhe des Scheinwerfers abgeschossen, die Schornsteine waren wie ein Sieb durchlöchert, besonders der vorderste. Die Kommandobrücke mit Kartenhaus sowie das ganze Vorschiff standen in Flammen. Die Flagge am Kutterdavit war nur noch zur Hälfte vorhanden. Die Reeling auf der Hütte war noch etwa 2 bis 3 m über Wasser, als der Artillerieoffizier und die Lts. z. S. Berndt und Schack Backbord achtern über Bord sprangen. Als die „Nürnberg" sich schon so weit nach Steuerbord geneigt hatte, daß die See das Deckslicht des Kommandantensalons mittschiffs bespülte, ging auch ich ins Wasser. Kurze Zeit darauf war das Schiff in den Fluten verschwunden."

In seinem amtlichen Gefechtsbericht hat Admiral *Sturdee* hervorgehoben, daß „an Bord der ‚Nürnberg', inmitten einer Gruppe von Mannschaften an einer Stange hochgehalten, die deutsche Kriegsflagge wehte, als das Schiff sank."

Vier Mann sind es gewesen. Sie haben dabei gesungen. Und dieser Beweis von Flaggentreue hat den Ersten Offizier der *Kent* derart ergriffen, daß er zu seinen Kameraden äußerte: „Ich wünschte, meine

Leute müßten ebenso heldenhaft zu sterben, wenn es einmal zum letzten Augenblick kommt."

Müßig, den Worten eines ehrlichen Gegners etwas hinzuzufügen. Keiner kennt die Namen der vier, unbekannt sind sie in die Tiefe gegangen. Aber ihr Zeugnis für die innere Kraft und Manneszucht der alten Marine kann nicht erlöschen. Für alle Ewigkeit wird das Bild aus dem Gedächtnis der Menschheit nicht schwinden, daß als Letztes von der sinkenden „Nürnberg" eine Kriegsflagge zu sehen war, von Männern hochgehalten, denen der Fahneneid selbst in der bewußt erlebten Todesstunde noch als heiliger Schwur galt.

* * *

Die drei völlig unbewaffneten Troßdampfer „Baden", „Santa Isabel" und „Seydlitz" wurden von dem Kleinen Kreuzer *Bristol* und dem Hilfskreuzer *Macedonia* gejagt. Als *Bristol* auf 100 Hektometer stand, eröffnete sie ohne weiteres das Feuer auf die „Baden". Die Granaten schlugen nach dem Bericht des Kapts. Rolin in unmittelbarer Nähe ein. Da ein Entkommen nicht möglich war, stoppte das Schiff, um das Herankommen der beiden Verfolger abzuwarten. Die Briten forderten nunmehr durch Signal auf, die „Baden" möglichst schnell zu verlassen. Es geschah. Kaum hatten die Boote abgelegt, als mehrere Granaten über sie hinwegflogen. Schiffssplitter wirbelten bis dicht zu ihnen hin. Der Engländer hatte es sehr eilig mit seinem Vernichtungswerk; eiliger, als es der Anstand einem unbewaffneten Opfer gegenüber gebot. Er setzte der „Baden" zwölf Schuß in die Wasserlinie, so daß das Schiff mit voller Ladung versank.

„Santa Isabel" erging es nicht anders. Auch sie wurde zum Stoppen und Ausbooten der Mannschaft gezwungen. Der umsichtige Führer vernichtete noch die Geheimschriften, den Signalcode und die Funkentelegraphieanlage und verließ dann als letzter sein Schiff. Mit 6000 Tonnen Kohle, 1000 Tonnen Trinkwasser, 500 Faß Schmieröl, 6 Ochsen, 70 Schafen, 100 Hühnern, Enten und Gänsen und einer Fülle von verpacktem Proviant ging das Schiff, von Geschützfeuer getroffen, in die Tiefe. Man begreift die Engländer nicht, daß sie sich diese Werte haben entgehen lassen. Für viel Überlegung und ruhige Nerven spricht ihr Vorgehen gerade nicht.

Dem Dampfer „Seydlitz" ist es geglückt, sich den britischen Verfolgern zu entziehen. Kapt. Leuß, sein Führer, hat sich die erdenklichste Mühe ge-

geben, der Sache des zersprengten Kreuzergeschwaders auch fernerhin zu dienen. Seine Überlegung sagte ihm, daß es nicht richtig sein würde, nach dem alten Ankerplatz, nach dem Picton-Sund, zurückzukehren. Er nahm als sicher an, daß ihn dort ein Engländer aufspüren würde. So entschloß er sich, nordwärts auszuweichen, um entlegene Plätze an der argentinischen Küste aufzusuchen. Immer wieder hat Kapt. Leuß versucht, mit der „Dresden" funkentelegraphische Verbindung aufzunehmen. Es ist ihm aber nicht geglückt. Am 24. Januar erschien der argentinische Regierungsdampfer *Premiero Majo* und überbrachte den Befehl zur Internierung in Puerto Militar. Hiernach ist notgedrungen verfahren worden.

* * *

Zwischen 6 und 7 Uhr abends entnahm „Dresden" aus einem Funkspruch der Gegner, daß „Scharnhorst" und „Gneisenau" gesunken seien. Eine halbe Stunde später erfuhr sie, „Leipzig" brennt vorn und achtern, um gleich darauf abzuhören, *Sturdee* wünsche den Standort der „Nürnberg" zu erfahren.

Freg.Kapt. Lüdecke war ganz auf sich selbst gestellt. Deutsche Funkenstimmen drangen nicht mehr zu ihm. Auch er verwarf den Gedanken, nach der Picton-Insel zu gehen, zumal nachdem es ihm aus dem Ausbleiben der Meldungen von „Baden" und „Santa Isabel" klargeworden war, daß auch die Troßdampfer aller Voraussicht nach in die Hände des Feindes gefallen seien. In der Annahme, daß die Einfahrt zur Magellanstraße und zum Beagle-Kanal von englischen Kreuzern bewacht würden, rundete er Kap Hoorn, um durch den Cockburn-Kanal in eine der Buchten des Feuerlandes zu gelangen. Das navigatorisch schwierige Vorhaben glückte, „Dresden" konnte am 10. Januar um 4 Uhr nachm. in der Scholl-Bai ankern.

Am nächsten Tage begann die Besatzung, an Land Holz zu schlagen, da sich die Kohlenvorräte nur noch auf 160 Tonnen beliefen. Am gleichen Abend lief der chilenische Torpedobootszerstörer *Almirante Condell* in eine benachbarte Bucht ein. Sein Kommandant benahm sich streng korrekt. Er schickte einen Komplimentieroffizier an Bord der „Dresden" und ließ sie darauf aufmerksam machen, daß nach internationalem Recht auch in der Scholl-Bai der Aufenthalt nicht länger als 24 Stunden dauern dürfe.

Die Antwort fiel befriedigend aus. „Ich bin auf dem Wege nach

Punta-Arenas", entgegnete Kapt. Lüdecke. „Werde morgen die Fahrt fortsetzen."

Also geschah es. Nach Punta-Arenas? Mitten hinein in die neugierige Welt? Heran an Kabelstränge und Funkenstationen? Mancher an Bord schüttelte den Kopf und verwarf das Vorhaben. Was half es aber? Wo sollte man nach der Katastrophe, die zunächst einmal alle Verbindungsfäden zerrissen hatte, Kohlen herbekommen? Kohlen und Lebensmittel für 400 Mann!

Am 12. Dezember um 3 Uhr nachm. lief die „Dresden" in Punta-Arenas ein. Ein Telegramm der chilenischen Regierung, die Kohlenübernahme nicht zu gestatten, kam zu spät, der Hafenadmiral hatte die Erlaubnis bereits erteilt. Außerdem hatte er als ein rechtlich denkender Mensch gestattet, daß sich der Aufenthalt im Hafen über 51 Stunden erstrecken dürfe, wobei er davon ausging, daß dieselbe Zeit bei einem früheren Anlaß dem britischen Hilfskreuzer *Otranto* gewährt worden sei.

Ein Versuch, von dem amerikanischen Dampfer *Minnesota* Kohlen zu erhalten, scheiterte. So sah sich die „Dresden" gezwungen, bei dem deutschen Dampfer „Turpin" längsseit zu gehen, wo sie 750 Tonnen Briketts erhielt. Bei der Übernahme halfen die Besatzungen der im Hafen liegenden deutschen Schiffe in vorbildlicher Weise mit. Es wurde auch Proviant gekauft. Außerdem überschütteten die Deutschen in Punta-Arenas das Schiff mit Liebesgaben.

Freg.Kapt. Lüdeckes Entschluß, nach Punta-Arenas zu gehen, erwies sich insofern als außerordentlich glücklich, als es ihm gelang, sich besonders wertvolle Unterstützungen zu sichern. Für das Nachschubwesen wurde ein umfangreicher Plan ausgearbeitet, der sich trefflich bewähren sollte. Noch einmal lebte die Organisation der Etappe mit ihrer ganzen Opferbereitschaft, Umsicht und Verschlagenheit auf. Das Schiff ging zunächst nach der Hewettbucht am Ende der Adelaide-Passage, wo es bereits auf den ersten Kohlendampfer, auf die „Amasis", traf. *Bristol* und *Glasgow* liefen etwa zur gleichen Stunde Punta-Arenas an. Sie hatten das Nachsehen.

In der Hewettbucht hat sich „Dresden" häuslich eingerichtet. Maschinen und Kessel bedurften dringend der Überholung. Der Gewaltmarsch nach Kap Hoorn hatte beide aufs äußerste angestrengt. Außerdem schien es geboten, die wertvolle Verbindung mit Punta-Arenas möglichst lange auszunutzen. Fregattenkapitän Lüdecke hatte dem Admiralstabe in Berlin über die Falklandschlacht telegraphisch berichtet. So durfte er Befehle und Nachrichten erwarten. Über die Bewegungen der feindlichen

Kreuzer hielten ihn treue Freunde dauernd auf dem laufenden. Was hier an vaterländischer Arbeit geleistet worden ist, oft unterm Einsatz der eigenen Person, ist über jedes Lob erhaben. Außer *Glasgow* und *Bristol* waren auch *Carnarvon, Kent* und *Otranto* hinter der „Dresden" her. Die Schiffe liefen wöchentlich einmal Punta-Arenas an, und kein Chilene dachte daran, ihnen Schwierigkeiten zu bereiten, obwohl der ständig wiederkehrende Besuch dem Völkerrecht unzweideutig widersprach. War der Engländer derart beliebt, daß man ihm diese Freiheiten gönnte, oder fürchtete man seine starke Faust, vor allem aber seine rücksichtslos zugreifende Art? Auf alle Fälle hat er auch hier bewiesen, daß er ein eigennütziger Verächter geschriebenen Rechtes ist, was um so abstoßender wirkt, als er andere anschwärzt, wo er nur kann, und sich selbst in den Himmel hebt.

Von allen Telegrammen, die während dieser Zeit zwischen den nord- und südamerikanischen Etappen ausgetauscht wurden, erhielt die „Dresden" Kenntnis. Am 19. Dezember erfuhr sie, daß allen Schwierigkeiten zum Trotz der Dampfer des Norddeutschen Lloyds, „Sierra Cordoba", Kapt. Schaeffer, Superkargo Kaptlt. d. R. Warmboldt, mit 1600 Tonnen Kohle von Montevideo nach Punta-Arenas in See gegangen sei, um zu ihr zu stoßen. Es war hohe Zeit. „Amasis" war leer.

Aus Rio de Janeiro lief gleichzeitig über Buenos Aires die Meldung ein, daß je 100 Tonnen gesackte Kohlen in Prähmen in Rio, Pernambuco und Para bereitgestellt seien, und daß für den Januar auch Bahia und Santos gerüstet wären. Überall regten sich hilfreiche Hände, ein starker Trost in der Einsamkeit.

Auch an der „Sierra Cordoba" beging der Panzerkreuzer *Carnarvon* einen schweren Neutralitätsbruch. Das Schiff war zunächst nach der Snug-Bai bestellt worden, von wo aus es nach dem Magdalena-Sund gelotst werden sollte. *Carnarvon* focht es nicht an, daß das Schiff in chilenischen Hoheitsgewässern lag. Der Kommandant ließ den Dampfer von seinem Personal untersuchen und machte sich damit einer klaren Kriegshandlung in fremdem Staatsgebiet schuldig. Als er festgestellt hatte, daß es sich um einen Troßdampfer handelte, versuchte er, die „Sierra Cordoba" regelrecht zu blockieren. Es glückte ihm jedoch nicht. Der findige Kapitän und ein ortskundiger Deutscher schlugen ihm ein Schnippchen. Sie brachten den Dampfer weiter, ohne daß der Brite es merkte. Immerhin war viel Zeit verlorengegangen. Die Vereinigung mit der „Dresden" glückte erst nach Wochen.

Am 26. Dezember wurde der Aufenthalt der „Dresden" in der Hewett-Bucht gestört. Es tauchte ein Motorsegelboot auf, dessen Fahrgäste, ein Franzose und ein Russe, vom ersten Augenblick an den Verdacht erweckten, im Dienst der britischen Spionage zu stehen. Sie erkundigten sich nach dem Weg nach Punta-Arenas, fuhren jedoch in entgegengesetzter Richtung nach See zu davon.

„Dresden" verlegte daraufhin ihren Ankerplatz nach der Insel Santa Ines. Auch hier half die Ortskunde treuer Deutscher. Die Fahrt führte durch völlig unbekanntes, kaum vermessenes Gebiet, durch eine Wildnis im Wassergebiet der zerrissenen Küste Südchiles. Unter Voraussteuerung der Dampfpinasse wurde das navigatorische Meisterstück vollbracht. Die Bucht, in der „Dresden" Ankerplatz fand, wurde mitsamt ihrer näheren Umgebung vom Navigationsoffizier und seinem Personal in mehrwöchiger Arbeit vermessen. Hier war es, wo das Zusammentreffen mit „Sierra Cordoba" stattfand.

Mehrere Dampfer, die von den Etappen als Troßschiffe geheuert und in Marsch gesetzt waren, erreichten ihr Ziel nicht. Auf dem einen Dampfer brach eine Meuterei aus, so daß die Behörden von Pernambuco ihn am Auslaufen verhinderten. Zwei Dampfer wurden von englischen Schiffen aufgebracht.

Einer Anregung des deutschen Admiralstabes, über den atlantischen Segelschiffsweg heimzukehren, glaubte der Kommandant der „Dresden" aus verschiedenen Gründen nicht entsprechen zu können. Maschinen und Kessel waren trotz angestrengtester Arbeit nicht mehr auf volle Leistungsfähigkeit zu bringen. Außerdem schien die Kohlenversorgung für die Überquerung eines Weltmeeres nicht sichergestellt.

Am 28. Januar tauchte in der benachbarten Stockes-Bai abermals ein Motorsegler auf. Das Fahrzeug wurde für mehrere Tage zurückgehalten, bis ein neuer Ankerplatz ausfindig gemacht und aufgesucht war. Immerhin hatte das Erscheinen dieses zweiten Motorbootes hinlänglich bewiesen, daß die Engländer alle Schlupfwinkel planmäßig absuchten. Sie haben hierbei mit hohen Geldprämien gearbeitet. Eine der Prämien hat sich ein deutscher Lump verdient.

Nachdem die letzten Vorbereitungen für die Kohlenversorgung im Stillen Ozean beendet waren, verließ die „Dresden" am 14. Februar 1915 bei heftigem Schneesturm ihren Ankerplatz. Diese Fahrt übertraf an Wagehalsigkeit, aber auch an navigatorischem Geschick alles bisher Geleistete. Das Schiff fuhr ohne Karte durch unvermessene und von unterseeischen Klippen starrende Gewässer, um beim Einbruch der Dunkelheit

die freie See zu erreichen. Neun volle Wochen hatte das seltsame Robinsonleben gewährt, das in der Geschichte ohne Beispiel ist, und lediglich dank der aufopfernden Tätigkeit der Deutschen in Punta-Arenas hat durchgeführt werden können.

Für die Besatzung war es ein seltsames Gefühl, als die Schwingen sich wieder frei regen konnten, als das Wirrwarr und die weltferne Einsamkeit verschlungener Wasserstraßen und Buchten hinter dem Schiff lagen. Die ganze Zeit über hatte man ein Holzfällerleben geführt, um ja an Kohle zu sparen. Es war geglückt, den Tagesverbrauch auf 1,2 bis 2 Tonnen herabzudrücken. Der Dienst an Land hatte die Besatzung aber frisch und gesund erhalten. Wenn auch so manche seelische Last drückte, man war keineswegs verzagt.

Und nun ging es ja wieder an den Kreuzerkrieg, jetzt waren die selbstgeschnürten Fesseln gesprengt — Weltmeerweiten lagen vor einem!

Wenn nur das Schiff in besserem Zustande gewesen wäre. Die Maschinen begannen bedenklich zu klappern, kaum daß sie sich regten.

Tagelang ließ sich die „Dresden" in der Nähe von Mas a Tiera treiben, nahe der chilenischen Segelschiffsstraße. Erst am 27. Februar glückte ein Fang. Das englische Vollschiff *Conway Castle* wurde angehalten. Es befand sich auf der Fahrt von Valparaiso nach Queenstown (Australien) und hatte 2400 Tonnen Gerste geladen. Die Besatzung und ein Teil der Ausrüstung wurde an Bord genommen, das Schiff selbst verschwand in der Tiefe. Die Besatzung wurde acht Tage später an das peruanische Segelfahrzeug *Lorton* abgegeben und gelangte auf diese Weise am 12. März nach Valparaiso.

„Sierra Cordoba" hat bis Ende Februar getreulich bei der „Dresden" ausgehalten. Als ihre Kohlenvorräte erschöpft waren, wurde sie nach Valparaiso entlassen, wo sie sich von neuem mit 1200 Tonnen Kohle vollud, angeblich, um nach Callao zu gehen.

Auch in diesen Wochen haben sich die Etappen wieder kräftig geregt und ihr Menschenmögliches getan, um der einsamen „Dresden" zu helfen. Am 7. März gelang es dem Schiff, mit dem Dampfer „Gotha" und mit der „Sierra Cordoba" funkentelegraphische Verbindung aufzunehmen. Die „Gotha" hatte das Meisterstück vollbracht, von Montevideo aus den Stillen Ozean zu erreichen. Trotzdem war es gerade sie — das Schicksal hat es so gewollt —, die der „Dresden" einen Verfolger auf den Hals zog. Die Briten hatten nämlich in Erfahrung gebracht, wie wissen wir nicht, daß sich „Dresden" und „Gotha" auf einem bestimmten Punkt in freier See treffen wollten.

Auf diesem Punkt lauert seit dem 7. März der Panzerkreuzer *Kent*. Noch ist die Stelle leer. *Kent* wartet aber, um am Nachmittag des folgenden Tages „Dresden" zu erspähen.

Sofort beginnt eine wilde Jagd, die der „Dresden" die letzten Kräfte raubt. Mit hämmernden Flanken, schaumumronnen, hetzt das schlanke Schiff nach Westen davon.

Besorgt horcht man auf den Gang der Maschinen — werden sie es noch einmal schaffen?

Anfänglich kommt der Brite auf. Bis auf 120 Hektometer. Jeden Augenblick kann seine überlegene Artillerie mit dem Feuern beginnen. Als „Dresden" jedoch in allen Kesseln Dampf auf hat — zum letztenmal, wackeres Schiff —, da sackt *Kent* achteraus. Bei Dunkelheit kommt der Verfolger aus Sicht.

„Dresden" hat die „Gotha" verständigt, hat sie nach einem neutralen Hafen entlassen. Kapt. Hillmann denkt aber anders: ‚Noch stört mich niemand, also bleibe ich vorerst in Bereitschaft — neutraler Hafen, Mausefalle, wer weiß, ob ich je herauskomme!'

Bis zum 19. März hat Kapt. Hillmann mit seiner „Gotha" auf See ausgeharrt. Erst als er funkentelegraphisch erfährt, daß „Dresden" vernichtet sei, hat er Valparaiso angelaufen.

„Dresden" hetzt, nachdem sie den Verfolger los ist, in der Nacht vom 8. zum 9. März weiter. Der Kohlenvorrat geht auf die Neige. Es bleibt kein anderer Weg, die Insel Mas a Tierra muß angelaufen werden!

Am 9. März ankert das müde Schiff in der Cumberland-Bucht, 400 m von Land entfernt. 80 Tonnen Kohle sind noch an Bord, ein Teil der Bunker ist leergefegt. Ventilationsmaschinen und Kesselfeuerungen sind zusammengebrochen, Rohrleitungen lecken. Wenn je, so kommt hier Seenot in Betracht.

Der chilenische Hafenkapitän erscheint an Bord. Vorerst beharrt er darauf: Wiederauslaufen nach 24 Stunden!

Noch am Abend geht mit einem nach Valparaiso auslaufenden Segler ein Brief der „Dresden" an den Deutschen Gesandten ab, der das Recht des „Nothafens" klarlegt.

In der Nacht vom 9. zum 10. März erhält das Schiff durch Funkspruch die Nachricht: „Seine Majestät der Kaiser stellt Ihnen frei, aufzulegen."

Auflegen? In der Tat, es gibt keine andere Möglichkeit mehr, alle Mittel sind erschöpft. Der Kommandant entschließt sich daher, von der erteilten Erlaubnis Gebrauch zu machen. Der Hafenkapitän wird verständigt. Er erklärt, er wolle Instruktionen einholen und die Ankunft eines Kriegschiffes abwarten. So und nicht anders müsse er handeln. Aber auch der deutsche Kommandant ist voll in seinem Rechte, als er Maßnahmen zur Durchführung der Internierung so lange von der Hand weist, bis ein chilenisches Kriegschiff die Sicherheit dafür übernommen habe, daß kein Angriff fremder Schiffe auf die „Dresden" erfolgt.

Die Kessel werden bis auf einen außer Betrieb gesetzt, um die Kohlenvorräte zu strecken. Unter einem Kessel muß Feuer bleiben, um für Beleuchtung und Ernährung sorgen zu können.

Vier Offiziere erhalten vom Kommandanten die Erlaubnis, mit einem Segler nach Valparaiso zu fahren. Sie haben sich nach der Heimat durchgeschlagen, um weiterhin Verwendung im Kriegsdienst zu finden.

Zur Sicherung gegen einen überraschenden Angriff der Briten — man schätzt sie richtig ein — unternimmt die Dampfpinaß wiederholt Aufklärungsfahrten nach See zu. Am 14. März meldet sie kurz nach 8 Uhr vorm., daß ein englischer Kreuzer im Anmarsch sei.

Der Kommandant der „Dresden" trifft alle Vorbereitungen für einen letzten Kampf, wenngleich er es nicht glauben will, daß die Neutralität der Chilenen mit Füßen getreten werden soll. Um von sich aus alles zu vermeiden, was ihn mit einem Schein des Unrechtes belasten könnte, läßt er die Geschütze weder besetzen noch aus ihrer Zurrstellung schwenken. Die Mannschaft tritt geschlossen wie zur Musterung an. Die Dampfpinaß wird mit einer Manilaleine ans Heck gelegt, um für den Fall eines Angriffs das Schiff herumzuschleppen, so daß die Breitseite feuern kann. Alles Personal, das für den Gefechtsdienst zu Anker nicht erforderlich ist, wird zur Ausschiffung bereitgehalten.

Kurz darauf dampfen *Kent*, *Glasgow* und *Orama* auf den Ankerplatz der „Dresden" zu. Der chilenische Hafenkapitän fährt ihnen in einem Boot mit wehender Flagge entgegen, um Unheil abzuwenden. Die Briten achten seiner nicht. Sie setzen Toppflaggen und fallen zu dritt über die „Dresden" her.

Beim ersten Schuß des Feindes eilen die deutschen Mannschaften,

ohne ein Kommando abzuwarten, an ihre Geschütze. Es wird ein heißer, aber kurzer Kampf, nicht um den Sieg, nur um die Ehre.

Die dicht bei seinem Boote einschlagenden Granaten zwingen den chilenischen Hafenkapitän, sein Vorhaben aufzugeben. Nicht er, der Regierungsvertreter, beileibe nein — der Brite ist zur Stunde Herr im Hafen!

Dieses Mal, auf 45 Hektometer und auf ein still liegendes Schiff, sind die Briten sofort eingeschossen. Im Achterschiff bricht Feuer aus. Da auch die Feuerlöscheinrichtungen zerstört sind, kann ihm kein Einhalt geboten werden. Nur die Munitionskammern werden geflutet, um einem Hochgehen der Munition vorzubeugen. Überall Gasgefahr. Nach und nach fallen die Geschütze aus. Da entschließt sich der Kommandant, die „Dresden" zu versenken.

Ihm schwebt die Sorge vor Augen, der Feind könne entern und das Schiff fortnehmen. So signalisiert er, um Zeit für die Sprengung zu gewinnen: „Werde einen Unterhändler schicken!"

Der Brite kümmert sich nicht um das Signal. Unentwegt bohren sich seine Granaten in das wehrlose Schiff.

Als der Unterhändler auf der *Glasgow* eintrifft, wird das Feuer unterbrochen, und es entspinnt sich folgendes Gespräch:

„Mein Kommandant läßt darauf aufmerksam machen, daß Seiner Majestät Schiff „Dresden" in neutralen Gewässern liegt und infolge Maschinenschadens nicht auslaufen kann!"

„Das ist uns gleich. Wir haben Befehl, die „Dresden" zu vernichten, wo immer wir sie antreffen. Die Neutralitätsfrage muß zwischen unserer und der chilenischen Regierung geregelt werden. Wollen Sie sich übergeben? Haben Sie die Flagge gestrichen?"

Der Unterhändler schüttelt nur den Kopf und weist auf Kriegsflagge, Gösch und Wimpel. Die Flagge weht an der Fockraa. Die Flaggleinen sind längst verbrannt oder zerschossen.

„Ich sehe aber eine weiße Flagge?" beharrt der Brite.

Es wird ihm erklärt, daß sie lediglich als Parlamentärflagge gesetzt sei.

Sobald der Unterhändler an Bord der „Dresden" zurückgekehrt ist, werden die Ventile geöffnet und die Zünder der Sprengpatronen angeschlagen.

Als letzter verläßt der Kommandant sein Schiff. Er tritt vor die

in voller Ordnung an Land gebrachte Besatzung, dankt ihr für ihre Waffentreue und bringt drei Hurras auf den obersten Kriegsherrn aus.

Mit wehender Flagge sinkt „Dresden" in die Tiefe, das letzte Schiff des Kreuzergeschwaders. —

Die Schwerverwundeten wurden auf der *Orama* untergebracht, nachdem ausbedungen war, daß man sie nicht als Kriegsgefangene behandeln würde. *Orama* ging noch am selben Abend nach Valparaiso in See, um die Leute im deutschen Hospital unterzubringen.

Der Kommandant und die Besatzung der „Dresden" wurden später durch ein chilenisches Kriegschiff ebenfalls nach Valparaiso überführt, woselbst man sie trotz lebhaftem Einspruch des Deutschen Gesandten auf der Insel Quirinique internierte. Deutschland hat diesen Schritt nicht anerkannt. Nach seiner Rechtsauffassung hat es sich bei den Überlebenden der „Dresden" um Schiffbrüchige gehandelt, da der Akt der Internierung vor Untergang des Schiffes noch nicht vollzogen war. Auch hier hat leider aber der Druck britischer Willkür gesiegt.

Einem Teil der Internierten ist es gelungen, sich auf abenteuerlicher Fahrt nach der Heimat durchzuschlagen. Eine Sonderleistung war hierbei die Fahrt des kleinen, 64 Jahre alten chilenischen Seglers *Tinto*, der von vier Offizieren besetzt worden war und nach 120tägiger Reise unter Zurücklegung von 12 000 Seemeilen am 11. März 1917 in Drontheim eintraf.

Der Völkerrechtsbruch in der Cumberland-Bucht ist tatsächlich durch die englische Diplomatie oder, klarer ausgedrückt, durch englisches Geld geregelt worden. Man hat sich mit nichtssagenden Worten entschuldigt und hat vor allen Dingen den von der Beschießung betroffenen Chilenen Schmerzensgelder ausgezahlt.

Wohin soll es aber führen, wenn Rechtsgrundsätze, die ausdrücklich für den Krieg und für die bewaffnete Macht erlassen sind, von Kriegschiffen mit dem Bemerken übersehen werden, es sei Sache der beteiligten Regierungen, sich hierüber auseinanderzusetzen? Die Antwort mag England geben, das sich nur allzugern als Hüter des Völkerrechts aufspielt.

Über das Ende der „Dresden" läßt sich das amtliche deutsche Seekriegswerk wie folgt aus:

„Auch in der verzweifelten Lage, in der sich der Kreuzer am 14. März 1915 gegenüber der feindlichen Übermacht befand, hat der Kommandant die Ehre der Flagge in vollem Maße gewahrt; auch

der Schlußkampf des Kreuzers ‚Dresden', der wie alle seine Genossen im Kreuzergeschwader nach Erschöpfung jeder Widerstandsmöglichkeit mit wehender Flagge sank, legt Zeugnis ab von dem heldenmütigen Geist, der die Besatzungen der deutschen Kreuzer im Auslande in diesem Kriege ohne Ausnahme erfüllte. Die britische Flagge aber bleibt befleckt durch die verbrecherische Tat britischer Kreuzer in der Cumberland-Bucht, wie durch so manche ähnliche Schandtat, die britische Schiffe in diesem Kriege wie in früheren Zeiten ohne Bedenken vollführten."

Man wird diesen harten, aber wahren Worten ehrlichen Herzens nur beipflichten können.

Wirkung der feindlichen Treffer an Bord S.M.S. „Gneisenau" in der Schlacht bei den Falkland-Inseln.

Trefferzusammenstellung nach Berichten der überlebenden Offiziere.

1. 1.15 Uhr. Geschoß krepiert an der Achterkante des dritten Schornsteins. Sprengstücke durchschlagen an mehreren Stellen den Oberdeckspanzer und gelangen in die darunter liegenden 21-cm- und 15-cm-Kasematten. Es entstehen einige Ausfälle unter den Geschützbedienungen und kleine Gefechtsstörungen am Geschütz.

2. 1.20 Uhr. Treffer in Nähe des Mitteldecks. Sprengstücke beschädigen den Entfernungsmesser des achteren Schutzstandes, machen die beiden Kutter unbrauchbar, durchlöchern das Deck an vielen Stellen und dringen in Offizierskammern und Fähnrichsmesse in der Backbord-Achterbatterie. In diesen Räumen wie auch in der darüberliegenden Offiziersmesse ist alles zerstört, und es herrscht dort wirres Durcheinander. Keine Feuersgefahr. Die Tür von der Achterbatterie nach dem Backbord-Außendeck ist aus den Angeln gehoben und kann nicht mehr geschlossen werden.

3. 1.22 Uhr. Sprengstücke, anscheinend von einem Kurzschuß herrührend, beschädigen die Bordwand über der Wasserlinie beim Deckoffizierzwischendeck und scheinbar etwas unterhalb der Wasserlinie an der Munitionskammer XII. Die Kammer muß verlassen und abgestützt werden.

4. 2.25 Uhr. Treffer auf dem Oberdeck zwischen 2. und 3. Schornstein; gelangt in das darunter liegende Kombüsendeck (zwischen den vorderen und den achteren 21-cm-Kasematten) und in den Funkentelegraphieraum. Kleine Dampfgefahr in der Backbord-achteren 21-cm-Kasematte. Befehlsübermittler vom Backbord-Seitenmeßstand ausgefallen, ebenso Funkentelegraphieraum. Im 15-cm-Depot Ventilationsschächte heruntergerissen und einige 15-cm-Kartuschen verbeult. Rauch und Gas im Depot.

5. 2.30 Uhr. Treffer von oben aufs Kombüsendeck; etwas mehr an Steuerbord als Treffer 4. Der Oberdeckspanzer wird verbogen, so daß die Tür von

der Steuerbord-vorderen 21-cm-Kasematte zum Kombüsendeck nicht mehr zu öffnen ist.

6. 2.30 Uhr. Treffer gegen den Panzer der 15-cm-Kasematte beim Backbord 2. Geschütz. Ein Stück Panzer blättert ab. Panzer nicht durchschlagen.

7. 2.35 Uhr. Durch das Oberdeck dringt ein Treffer in die Brotkast, an Steuerbord unter der Back, Vorkante 21-cm-Kasematte, und verursachte Feuer, welches sofort gelöscht wird.

8. 2.40 Uhr. Feuer in einer Offizierskammer in der Steuerbord-Achterbatterie. Weg des Geschosses nicht festzustellen.

9. 3 Uhr. Treffer an Backbord in Arrestzellen und Hellegats; letztere werden zerstört. Leck über der Wasserlinie wird gedichtet.

10. 3.10 Uhr. Treffer an Backbord durch den Kohlenbunker in den Heizraum III. Letzterer ausgefallen. Nieten zum Mittelgang springen leck; sie werden gedichtet und der Mittelgang abgestützt.

11. 3.30 Uhr. Steuerbordmaschine fällt aus. Weg des Geschosses nicht festzustellen.

12. 3.45 Uhr. Volltreffer gegen den vordersten Schornstein, der mit der oberen Hälfte umknickt.

13. 4 Uhr. Der IV. Heizraum ist nicht mehr voll gefechtsfähig, da die Steuerbord-Ventilationsmaschinen wahrscheinlich durch Sprengstücke zerstört sind.

14. 4 Uhr. Treffer gegen Hängemattskasten an Steuerbord, Achterkante Brücke. Die Steuerbord-achtere Brücke wird von unten aufgerissen.

15. 4.15 Uhr. Geschoß trifft an Steuerbord den Raum unter der Back und geht, ohne zu krepieren, an Backbord wieder außenbords. Die Back wird aufgebeult. An beiden Seiten sind große Löcher in den Bordwänden der Vorbatterie und unter der Back.

16. 4.15 Uhr. Treffer an Steuerbord, Zwischendeck Abteilung III, in den Hauptgefechtsverbandplatz, wo fast alle Leute ausfallen. Es entsteht ein Loch in der Bordwand, durch das frische Luft binnenbords strömt.

17. 4.30 Uhr. Treffer von oben in die Steuerbord-vordere 21-cm-Kasematte. Geschoß krepiert im Raum. Sprengstücke schlagen in die 15-cm-Kasematte und in die Bäckerei. Bis auf zwei Mann sind sowohl Luv- wie Leebedienung tot. Beide Geschütze ausgefallen (das Leegeschütz [Backbord] durch zahlreiche Splitter). Reservesignalstelle fällt aus. Im vorderen 21-cm-Depot brennen an Steuerbord die Bereitschaftskartuschen ab, wobei jedoch keine Ausfälle entstehen. Rauch in Mittelgang und Zentrale.

18. 4.45 Uhr. Treffer auf Oberdeckspanzer über der Backbord-achteren 21-cm-Kasematte. Oberdeck verbogen. Keine weiteren wahrnehmbaren Wirkungen.

19. 4.50 Uhr. Geschoß krepiert in der Vorbatterie am Hängemattskasten am vorderen Mast. Die Hängematten brennen unter starker Rauchentwicklung.

20. 5 Uhr. Geschoß trifft Vorkante der Batterie des achteren Turmes und krepiert in der Achterbatterie, wo in Kammern, Hängemattskasten usw. alles in Flammen aufgeht.

21. Gegen 5 Uhr 19-cm-Treffer gegen den Geschützpanzer der Backbord-achteren 21-cm-Kasematte. Farbe schwelt.

22. und 23. 5.15 Uhr. Zwei Unterwassertreffer an Steuerbord. Heizraum I fällt aus. Heftige Erschütterung unter dem Mittel- und Munitionstransportgang.

24. 5.15 Uhr. Steuerbord 15-cm-Kasemattpanzer beim dritten Geschütz durchschlagen; das Loch hat eine Größe von etwa ½ qm. Bis auf einen Mann alles ausgefallen. Geschütz außer Gefecht. Kartuschen brennen ab. Feuer in Deckoffizierskombüse. Rauch und Brandkörper dringen in das Steuerbord-achtere 21-cm-Depot. Munitionsaufzug fällt aus.

25. 5.20 Uhr. Treffer in eine Offizierskammer, Steuerbord-Achterbatterie. Es bricht Feuer aus, welches jedoch bald gelöscht wird.

26. 5.20 Uhr. Treffer im Achterschiff. Ruderräume und Torpedohecträume fallen aus, Panzerdeck wird auf die Rudermaschine gedrückt, Torpedohecktransportgang steht voll heißen Wassers.

27. 5.30 Uhr. Treffer an der Kante zwischen Kombüsendeck und Backbordachterer 21-cm-Kasematte in die Backbord 3. 15-cm-Kasematte. Großes Loch im Deck. Beleuchtung fällt aus. Kohlenqualm erfüllt den ganzen Raum. Sprengstücke dringen in den Munitionstransportgang und das achtere 21-cm-Depot, wo alle Leute ausfallen. Kohlenqualm erfüllt auch den Transportgang.

28. 5.30 Uhr. Treffer ganz achtern in der Achterbatterie an Backbord. Das dort ausbrechende Feuer wird bald gelöscht.

29. 5.40 Uhr. Treffer an Backbord gegen die zum Reservegefechtsverbandplatz hergerichtete Heizerbadekammer. Geschoß dringt von der Oberkante des Seitenpanzers beim Außendeck ein. Sprengstücke gelangen in den vorderen Aufzugsraum und wahrscheinlich auch in den V. Heizraum, der außer Gefecht gesetzt wird. Außer diesen Treffern trafen noch zahlreiche Sprengstücke die Takelage, wo die Großfunkenstänge heruntergeschossen wurde, die Schornsteine, die Boote usw. Die oben aufgezählten Treffer sind die, welche noch von den überlebenden Offizieren zusammengestellt werden konnten. Ebenso sind auch die Uhrzeiten nur ungefähr angegeben.

gez.: Lietzmann, Leutnant zur See.

Als Ergänzung seien noch folgende Angaben des Leckingenieurs der „Gneisenau", Marine-Ingenieurs Meyer (Carl Friedrich), hauptsächlich über Unterwassertreffer, mitgeteilt:

1. Treffer 3.10 Uhr (10)*). Um 3.10 kam die Meldung, daß der III. Heizraum Wasser mache. Lenzen war ohne Erfolg, so daß dieser Raum verlassen werden mußte.

2. Treffer 3.30 Uhr (11). Um 3.30 Uhr schlug Treffer unter der Wasserlinie in die Steuerbord-Maschine, die nach vergeblichen Lenzversuchen mit Zirkulationspumpe nach kurzer Zeit verlassen werden mußte. Es war eine erhebliche Wassermenge ins Schiff gekommen. Der Steuerbord-Maschinenraum, seine Doppelwand- und Wallgangszellen sowie die des hinteren Heizraumes waren voll Wasser, ebenso der Steuerbord-hintere E-Maschinenraum. Das Schiff bekam hierdurch 5° Steuerbord-Schlagseite, die durch Gegenfluten bis auf 1,5° behoben wurde.

3. Meldung über Feuer. Eine Meldung über Feuer im Bunker des IV. Heizraumes traf ein. Es wurde festgestellt, daß durch Einschlag einer Granate in den Oberbunker im Zwischendeck Gas- und Rauchgefahr entstanden war. Die Ab-

*) Die eingeklammerten Zahlen bezeichnen die Nummern, unter denen die Treffer in der Liste des Leutnants zur See Lietzmann angeführt sind.

teilung war voll dichter Kohlenstaubwolken, der Bunker brannte jedoch nicht. Das schon angeordnete Fluten des Bunkers wurde aufgehoben, die Beschädigungen der Bunkerwand wurden abgedichtet.

4. Treffer 4 Uhr (13). Gegen 4 Uhr entstand Dampfgefahr, die einzige während des ganzen Kampfes, durch Zerstörung der Steuerbord-Ventilationsmaschinen vom IV. Heizraum und der Zudampfrohrleitung. Die Gefahr war durch Abstellen der Rohrleitung schnell beseitigt. Es fielen jedoch alle vier Ventilationsmaschinen dauernd aus.

Um die Kessel des IV. Heizraumes nicht ganz ausfallen zu lassen, wurde mit den Ventilationsmaschinen des V. Heizraums durch das Zwischendeck nach dem IV. Heizraum gedrückt, was jedoch nicht befriedigend war. Der Dampf fiel einige Kilogramm, konnte aber bald auf 12 kg gehalten werden.

5. Treffer 5.15 Uhr (22/23). Gegen 5.15 Uhr schickte der I. Heizraum Meldung über Wassereinbruch. Angestellte Lenzversuche waren erfolglos, und der Raum lief voll Wasser. Gleichzeitig liefen Meldungen ein über Wasser in einigen Steuerbord-Wallgang- und Doppelwandzellen.

Das Schiff legte sich auf 7° Steuerbord, die größte Schlagseite während des ganzen Gefechts. Nun kam der Befehl des Kommandanten durch Sprachrohr, zu versuchen, das Schiff durch Gegenfluten wieder geradezulegen, da durch die Steuerbord-Geschützpforten der mittleren Artillerie Wasser ins Schiff dringe. Aus dem Zwischendeck war die Meldung gekommen, daß an Steuerbordseite Wasser vom Batteriedeck ins Zwischendeck fließe.

Es war schon zu viel Wasser im Schiff. Die Schlagseite konnte daher nur bis auf 5° herabgesetzt werden.

6. Treffer 5.20 Uhr (26). Gegen 5.20 drückte ein Treffer im Hinterschiff das Panzerdeck, ohne es zu durchschlagen, auf die Rudermaschinenanlage, so daß diese ausfiel.

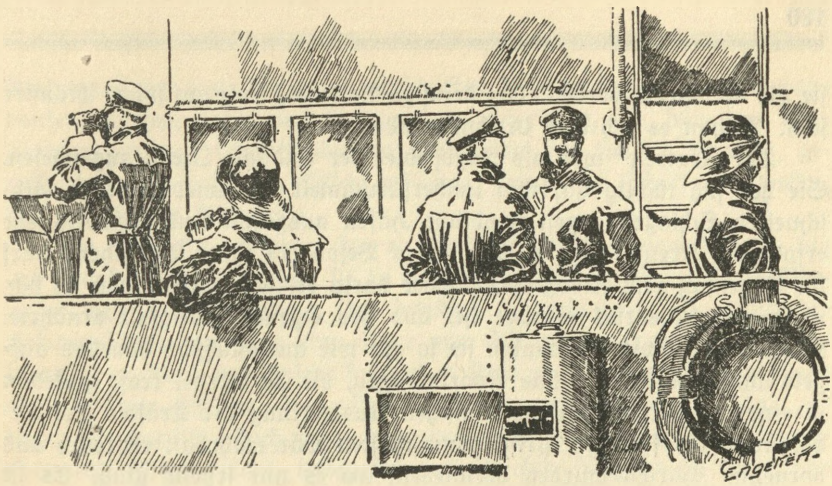
Um diese Zeit liefen Meldungen von den meisten Geschützen ein, daß sie nicht mehr schußbereit seien. Der Dampf fiel merklich. Zum Lenzen angestellte Pumpen sowie Kesselspeisepumpen erhielten nicht mehr Dampf genug, um arbeiten zu können. Es liefen die Meldungen ein, daß ein Kessel nach dem anderen wegen Mangels an Speisewasser abgestellt werden müßte. Die Umdrehungsanzeiger fielen auf Null. Die Hauptmaschinen stoppten. Der Akkumulatorenstromkreis lieferte noch Strom, seine Lampen leuchteten noch, als die Zentrale verlassen wurde.

Der Kommandant ließ sich sodann nochmals Meldung machen über Bereitschaft der Geschütze und erhielt nicht eine einzige Klarmeldung, worauf der Befehl zum Klarmachen zum Sprengen des Schiffes gegeben wurde. Klarmeldung kam zurück, und Befehl zum Sprengen wurde gegeben.

Sachgemäße Ausführung der Sprengung hatte in der mittleren Maschine der leitende Ingenieur, Marine-Stabsingenieur Thöne, in der Backbord-Maschine Marine-Ingenieur d. R. Proschwitzky übernommen. Letzterer hat hierbei den Tod gefunden.

Zweiter Teil

S.M. Kleine Kreuzer „Emden", „Königsberg", „Karlsruhe".



Auf der Kommandobrücke.

I. Allgemeine Betrachtungen.

Es heißt den Ruhm der „Emden“ nicht schmälern, wenn hervorgehoben wird, daß es die großen und sofort bekanntgewordenen Erfolge des Schiffes gewesen sind, die seinen Namen, bei uns und im Auslande, in aller Mund brachten. Eine kriegsgeschichtliche Betrachtung muß jedoch anerkennen, daß die militärischen Leistungen der anderen Auslandskreuzer gleicher Schiffsklasse nicht hinter denen der „Emden“ zurückstanden. Die „Emden“ ist in ein sehr günstiges Gebiet für Kreuzerkriegführung eingebrochen. So schritt sie von Tat zu Tat, und das Glück beschied ihr, bis zu ihrem Ende, militärisch dauernd „Schönwetter“.

Das amtliche Werk über den Seekrieg hat sowohl für die „Emden“ wie für die „Karlsruhe“ das stolze und durchaus gerechtfertigte Wort geprägt, sie seien die „klassischen Vertreter der deutschen Kreuzerkriegführung im Seekriege 1914—1918 gewesen, ihr Wirken würde für alle Zeiten vorbildlich und die Darstellung ihrer Tätigkeit ein Lehrbuch für die Kreuzerkriegführung auf den Ozeanen bleiben.“ Man kann sich dieser Auffassung nur anschließen. Es ist in der Tat so. Aber auch die „Königsberg“ hat, wenn auch auf anderem Gebiete, ganz Außerordentliches geleistet. Die Namen der drei Kommandanten, der Freg.Kapte. Karl v. Müller, Erich Köhler und Looff sind mit ehernem Griffel in die Tafeln der Geschichte der alten Kaiserlichen Marine eingegraben, so daß

sie nie verlöschen werden. Das deutsche Volk darf stolz auf solche Männer sein. Rühmt es sich doch in ihnen selber.

Der „Emden" war als Jagdgebiet der Indische Ozean zugewiesen. Sie hat sich tüchtig auf ihm umhergetummelt, hat wiederholt zu blitzschnellen Schlägen gegen feindliche Häfen ausgeholt und daneben sehr erfolgreich Kreuzerkrieg geführt. Das Besondere ihres Vorgehens darf im Gegensatz zum Kreuzergeschwader darin erblickt werden, daß sie sich, wenn der Ausdruck erlaubt ist, aus der eigenen Tätigkeit ernährte. Kohle und Proviant entnahm sie so gut wie ausschließlich von den aufgebrachten Dampfern. Die Anordnungen, die sie hierbei traf, gipfelten in einer mustergültigen ökonomischen Auswertung der Kräfte. Die Behandlung der fremden Prisenmannschaften war wahrhaft ritterlich und vornehm. Härten wurden vermieden, wo es nur irgend ging. Es ist keine Übertreibung: Freg.Kapt. v. Müller hat den Krieg neben aller Gewalt auch mit geistigen Waffen geführt. Und so hat sich selbst ein Blatt wie die *Times* nach der Vernichtung der „Emden" zu dem Bekenntnis entschlossen, daß Kapt. v. Müller als ein tapferer und ritterlicher Gegner zu begrüßen sei. „Wir vertrauen, daß sein Leben gerettet worden ist; denn sollte er nach London kommen, so würden wir ihm ein hochherziges Willkommen bereiten*). Unsere Rasse weiß einen wagemutigen und erfolgreichen Seemann zu bewundern, und es gibt nur wenige Vorfälle in der neueren Seekriegsgeschichte, die bemerkenswerter wären als die glänzende Laufbahn der kleinen ‚Emden'."

Die Kreuzerkriegführung der „Karlsruhe" unterscheidet sich insofern von den Fahrten und Taten der „Emden", als sich Freg.Kapt. Köhler in stärkerem Maße auf ein bestimmtes Seegebiet warf und immer wieder dieselben Ausrüstungsplätze aufsuchte. Seine Operationen waren daher örtlich begrenzt, aber nicht minder erfolgreich als die der „Emden".

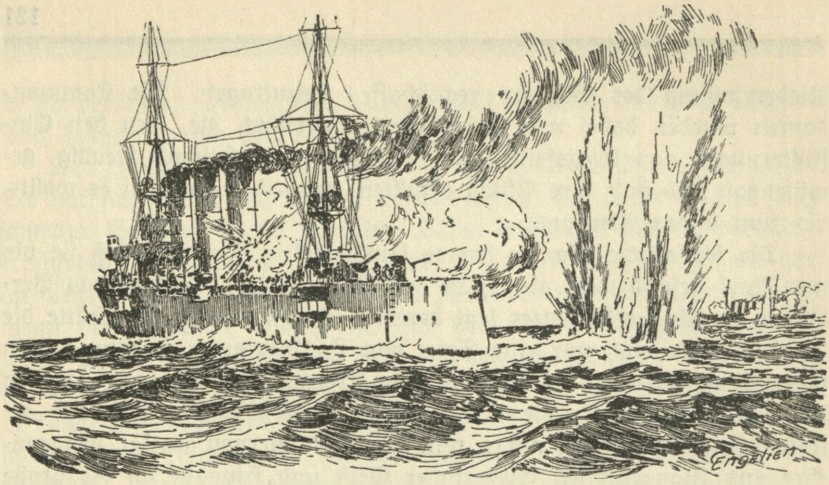
Die „Königsberg" ist bei ihrem Kreuzerkrieg, den sie von der deutsch-ostafrikanischen Küste aus ansetzte, nicht gerade vom Glück begünstigt gewesen. Das Schiff wurde sehr bald blockiert. Um so heller strahlt der Ruhm, den es sich im Kampfe mit den britischen Blockadefahrzeugen mitten in der Urwaldwildnis des Rufiji-Deltas erwarb.

Allen drei Kreuzern ist gemeinsam, daß sie, militärisch völlig auf sich selbst gestellt, in zähester Kriegsarbeit ihrem Ziele nachgestrebt haben, im Rahmen des gewaltigen Weltgeschehens nicht nur den Ruf der jungen deutschen Marine zu heben, sondern auch ihr Scherflein zur

*) Leider ist Kapitän v. Müller aber sehr wenig ritterlich in England behandelt worden.

Niederringung des Gegners rechtschaffen beizutragen. Die Kommandanten wurden dabei von Besatzungen unterstützt, die, fern den Einflüsterungen von kriegsfeindlichen Elementen der Heimat, freudig, gewissenhaft und stolz ihre Pflicht erfüllten; wenn das Schicksal es wollte, bis zum letzten Atemzuge.

Die Kaiserliche Marine hat es hundertfältig bewiesen, daß sie bis ins Mark gesund war, als sie in den Krieg eintrat. Gerade das Verhalten der Auslandskreuzer legt beredtes Zeugnis dafür ab. Hätte die Friedensschule auch nur eine Spur von Fäulnis erzeugt, dann wären sicherlich an Bord der einsam fahrenden Kreuzer, die unter ganz eigenen Bedingungen standen, die ersten Zersetzungserscheinungen zutage getreten. Es hat sich jedoch nichts, rein gar nichts hiervon gezeigt. Flaggenehre und Flaggentreue, kriegerischer Geist und Hingabe an die große gemeinsame Sache sind vom ersten bis zum letzten Tage die Sterne gewesen, unter denen die Auslandskreuzer fuhren und kämpften.



„Emden".

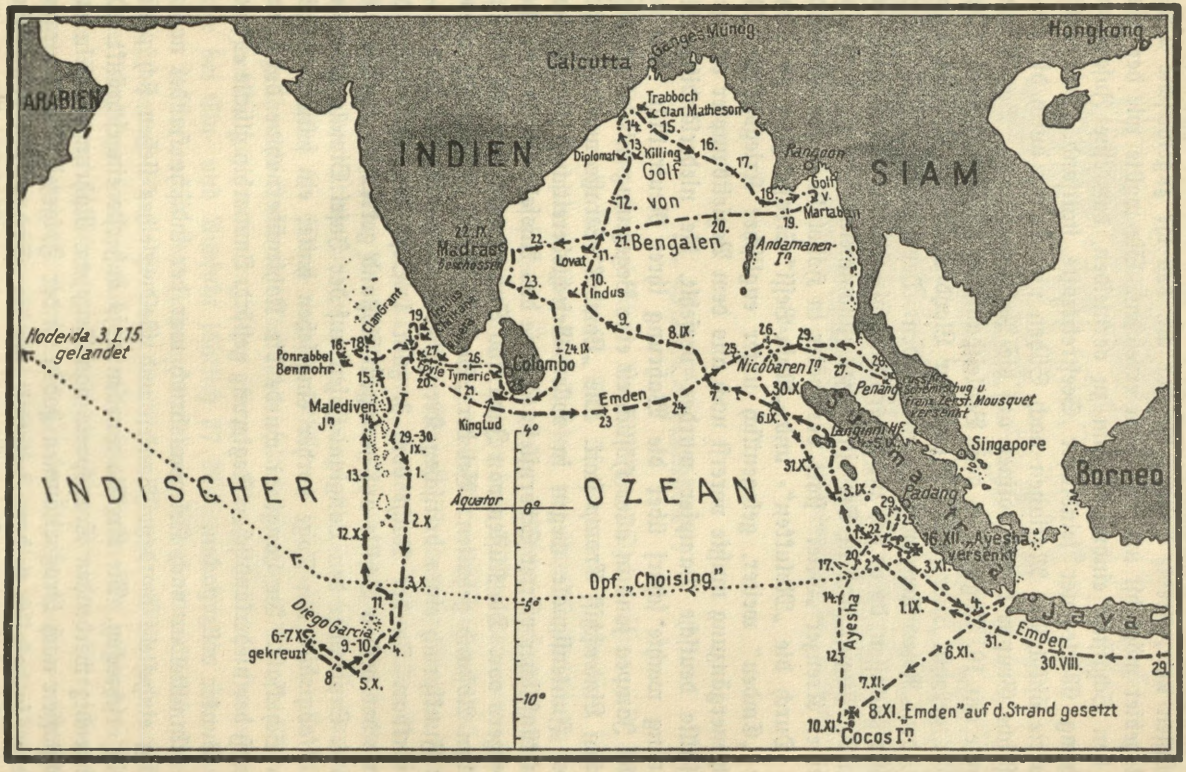
II. S.M.S. „Emden".

Der britische Handel läuft im Indischen Ozean schon seit Jahrzehnten besonders lebhaft. Von Ostasien und Australien führen vielbefahrene Handelsstraßen nach Indien, um ihre Weiterleitung nach dem Suez-Kanal zu finden. Wie stark der britische Seehandelsverkehr mit den Ländern des mittleren Ostens vor dem Kriege war, veranschaulichen nachstehende Zahlen: Die Gesamteinfuhr nach England belief sich auf 74 Millionen Pfund jährlich. Eingeführt wurden Weizen, Jute, Tee, Zinn, Gummi, Gerste, Ölsamen, Leder und Reis. Der mittlere Osten nahm seinerseits für 72 Millionen Pfund britische Produkte auf. Hinzu kam der Transport von Regierungsgütern zwischen Indien und Großbritannien im Werte von 46 Millionen Pfund jährlich. Der Gesamtaußenhandel Indiens belief sich auf 268 Millionen Pfund. 75 v. H. des Handels fuhr unter englischer Flagge. Der australische Handel umfaßte bei Ein- und Ausfuhr jährlich 37 Millionen Pfund. Den Suez-Kanal passierten in den Jahren vor dem Kriege rund 5000 Schiffe jährlich, davon 60 v. H. unter britischer Flagge. Man erkennt aus diesen Angaben bereits, daß der Indische Ozean das gegebene Jagdgebiet für einen schnellen, gut geführten Kreuzer war. Für „Emden" kamen in erster Linie die Handelsstraßen im östlichen Teil des Indischen Ozeans in Betracht. Freg.Kapt. v. Müller vermied es planmäßig, der „Königsberg" ins Gehege zu kommen.

Nachdem die „Emden" aus dem Verbande des Kreuzergeschwaders entlassen war, strebte sie mit Geschick an, das ihr zugewiesene Tätigkeitsgebiet möglichst unbemerkt zu erreichen. Sie wollte wie der Wolf in den Schafstall einbrechen, um zu vermeiden, daß eine Zusammenziehung überlegener feindlicher Seestreitkräfte stattfand. Das Schiff steuerte östlich der Marianen nach Süden und weiter durch die nordwestliche Gruppe der Karolinen auf die Palau-Inseln zu. Vor Angaur wurde am 19. August aus dem Begleitdampfer „Markomannia", Kapt. Faaß, gekohlt. Hier fand sich auch der Lloyd-Dampfer „Prinzeß Alice" ein, dem Reservisten entnommen wurden. Der Dampfer selber wurde später entlassen, da er sich zur Ausrüstung als Hilfskreuzer nicht eignete. Am 20. August fand in See ein kurzes Zusammentreffen mit dem alten Kleinen Kreuzer „Geier" statt, der später in Honolulu interniert wurde.

Durch die „Molukken"- und „Nusa-Bessi"-Straße ging die Fahrt der „Emden" weiter, gelegentlich unter englischer Kriegsflagge. Die Kohlenergänzung mußte vorerst noch aus dem Begleitdampfer erfolgen. Bestellte deutsche Dampfer wurden verfehlt, die niederländische Regierung wachte scharf über die Wahrung ihrer Neutralität. Bei der Insel Jampea fand in aller Höflichkeit eine Begegnung mit dem holländischen Linienschiff *Tromp* statt. Die „Lombok"-Straße wurde verdächtiger Funkensignale wegen in voller Gefechtsbereitschaft durchsteuert. Ein künstlicher vierter Schornstein täuschte das Aussehen eines britischen Kreuzers vor. Die Küsten von Java und Sumatra wurden auf 70 Seemeilen Abstand gehalten. Bei der „Sunda"-Straße machte sich wieder der Funkspruch eines britischen Kreuzers — die *Hampshire* war es — bemerkbar. In der Nacht vom 3. zum 4. September haben sich die Kurse der beiden Schiffe auf geringem Abstand gekreuzt. „Emden" lief am 4. September den Langinni-Hafen auf der Insel Simaloer an, den die *Hampshire* am Tage vorher eingesehen hatte; ein seltsames Spiel des Schicksals. In Langinni wurde die Kohlenübernahme durch eine Pinaß der niederländischen Regierung gestört. Immerhin glückte es noch, die Bunker vollzupacken.

Unmittelbar nach Kriegsausbruch war der indische Handel nahezu völlig eingestellt worden. Banken und Geldverleiher ließen sich panikartig erschrecken. Die Kredite wurden aufs äußerste eingeschränkt. Die notwendig werdenden Transporte von Truppen, Nahrungsmitteln und Rohstoffen nach Großbritannien hoben in der Folgezeit das Vertrauen wieder, so daß sich zu dem Zeitpunkt, wo die „Emden" ihre eigentlichen Jagdgefilde betrat, der Seeverkehr den gewohnten Verhältnissen anglich.



Skizze 4. Weg der „Emden".

Am 6. September abends glückte dem Schiff im Golf von Bengalen der erste Wurf. Der griechische Kohlendampfer *Pontoporos*, der nach eigener Angabe 6600 Tonnen bengalischer Kohle für die britische Regierung geladen hatte, wurde aufgebracht. Der griechische Kapitän erklärte sich bereit, seinen Dienst an Bord gegen Entgütung weiterzuversehen. Damit war die Kohlenfrage zunächst einmal gelöst. Vom 10. September ab folgte nun Schlag auf Schlag. Auf dem Dampferwege Colombo—Calcutta wurde binnen drei Tagen gegen fünf britische Dampfer nach Kriegsrecht vorgegangen; doch stets in der schonendsten Form, so daß der eine der Kapitäne dem „Emden"-Kommandanten brieflich seinen Dank für die ihm zuteil gewordene rücksichtsvolle Behandlung aussprach. Am 14. September folgten zwei weitere Dampfer. Aufgefangene Funksprüche verrieten, daß überall Warnungen ergingen.

Während das Wetter bisher trübe und regnerisch gewesen war, klarte es in der Nacht zum 16. September auf. Bei spiegelglatter See ging „Emden" bei dem Griechen *Pontoporos* längsseit. Der Versuch, in Fahrt zu kohlen, glückte. Außer Reibhölzern dienten Hängematten als Fender.

Mit dem Bekanntwerden der Tätigkeit eines deutschen Kreuzers in den indischen Gewässern setzte sofort die Gegenwirkung ein. Es beteiligten sich hieran von englischen Schiffen zwei Panzerkreuzer, ein Kleiner Kreuzer; von den Japanern ein Schlachtkreuzer, ein Kleiner Kreuzer; von den Franzosen ein Panzerkreuzer, ein Kanonenboot und drei Zerstörer. Der Zufall wollte es, daß die „Emden" in diesen Tagen die *Hampshire* noch zweimal zur Nachtzeit in unmittelbarer Nähe passierte, ohne daß man sich zu Gesicht bekam.

Am 22. September steuerte die „Emden" Madras an. Obwohl starkes Wetterleuchten herrschte, wurde das Schiff von den Strandbatterien nicht wahrgenommen. Auf 30 Hektometer Abstand begannen die Scheinwerfer des Angreifers zu spielen. Sie suchten die großen Öltanks auf, die in Brand geschossen werden sollten. Infolge der strahlend hellen Beleuchtung der Stadt war das Einschießen sehr erschwert. Die Beschießung wurde nach zehn Minuten abgebrochen. Zwei der Tanks hatten Feuer gefangen, drei andere waren getroffen worden. Unter starken Hakenschlägen, um den eigentlichen Kurs zu verschleiern, dampfte die „Emden" davon. Die Gegenwirkung der Batterien an Land war nur schwach gewesen. Drei weit außerhalb des Hecks liegende Aufschläge waren von Bord aus beobachtet worden. Der Feuerschein der in Brand geschossenen Tanks war noch auf 50 Seemeilen sichtbar. Über

der Ostküste von Vorderindien lohte als Wahrzeichen des Krieges eine himmelwärts strebende Fackel. Ihr Schein verbreitete Schrecken und Furcht. Nicht nur in Madras selbst, auch in anderen Städten wie Point de Galle und Bombay brach unter der einheimischen Bevölkerung eine wahre Panik aus. Voller Entsetzen floh alles, was die Mittel aufbringen konnte, ins Innere des Landes, ließ Haus und Handel im Stich und dachte nur an die Rettung des eigenen armseligen Lebens. Tagelang waren die Bahnhöfe überfüllt. Die ganze Küste geriet in angstvolle Gärung.

Anderthalb Millionen Gallonen oder 6,8 Millionen Liter Öl sind in Madras unbrauchbar geworden. Die Beschädigungen der Stadt waren, wie beabsichtigt, nur unbedeutend. Auf einem englischen Dampfer und an Land wurden insgesamt fünf Personen getötet, zwölf verwundet.

Ein auf Madras folgendes Anlaufen der Orte Pondicherry und Cuddalore hatte leider keinen Erfolg. Freg.Kapt. v. Müller hatte auf Dampferbeute gerechnet. Die Häfen lagen aber leer. Später trat allenthalben eine Überfüllung ein. Nach der Schreckensnacht von Madras wurde die gesamte Schiffahrt im Golf von Bengalen für gefährdet erklärt. Die Folge war eine geradezu beängstigende Aufstauung von Waren. Vieles verkam. Dringende militärische Lieferungen unterblieben. Der Postdienst zwischen Calcutta und Rangoon wurde eingestellt. Die großbritische Wirtschaft litt schwer.

Nach Madras verlegte die „Emden" ihr Tätigkeitsfeld westlich von Colombo. Abermals brachte der Handelskrieg reiche Ernte ein. Unter anderen wurde der englische Dampfer *Tymeric* mit einer Ladung Zucker im Werte von 1,6 Millionen Mark aufgebracht, und zwar unmittelbar nach dem Verlassen von Colombo, noch in Sicht der Hafenscheinwerfer. Am 27. lieferte der englische Dampfer *Buresk* 6000 Tonnen bester Wales-Kohle und 900 Tonnen Bunkerkohle, die für die englische Admiralität in Hongkong bestimmt waren. Er wurde als Troßdampfer eingestellt und blieb unter deutschem Kommando der „Emden" bis zum letzten Tage treu.

Die schweren Schläge, die die englische Schiffahrt unmittelbar vor den Toren eines Haupthandelsplatzes der indischen Welt erhielt, wirkten fast noch erschütternder als der kecke Handstreich gegen Madras. Sämtliche Seeverkehrsstraßen östlich und westlich von Colombo wurden für gefährdet erklärt. Es stockten nunmehr nicht nur der gesamte indische Handel, sondern auch die australisch-neuseeländischen Truppentransporte. Der Zorn auf die britische Seekriegsleitung nahm in den indischen

Handelskreisen eine bedrohende Form an. Aus allen Seestädten kamen Klagen über Verstopfung der Kais und Hafenflächen. In Calcutta lagen allein 41 Dampfer fest. Und das alles nur um des einen kleinen deutschen Kreuzers willen, der einen Pakt mit dem Bösen geschlossen zu haben schien. Dabei waren es die Tüchtigkeit, die Überlegungskraft und der rastlose Fleiß eines einzigen Mannes, der sich auf Hunderte von treuen Waffengefährten verlassen durfte, die das ganze Unheil anrichteten.

Nach den großen Erfolgen bei Colombo hielt „Emden" es für angezeigt, sich für einige Zeit die Tarnkappe über den Kopf zu ziehen. Das Schiff begab sich nach dem Felidu-Atoll im mittleren Teil der Malediven, einer großen Inselgruppe, die sich westlich von Ceylon zwischen 10° Nord und dem Äquator von Norden nach Süden erstreckt. Dort, zwischen einsamen Riffen, nahm die „Emden" Kohlen von der treuen „Markomannia", die hinterher den Auftrag erhielt, den bei Simaloer wartenden Dampfer *Pontoporos* aufzusuchen, ihn zu entkohlen und zu entlassen; sonstige bei Simaloer eingetroffene Troßschiffe nach einem Treffpunkt bei den Cokosinseln anzusetzen und sich selbst, wenn irgend möglich, in Padang mit Proviant für die „Emden" aufzufüllen. Leider wurde die „Markomannia", nachdem sie bereits mit der Kohlenübernahme von der *Pontoporos* begonnen hatte, von dem britischen Kreuzer *Yarmouth* überrascht und versenkt, obwohl sie sich zweifelsfrei in holländischen Hoheitsgewässern befand.

„Emden" hatte sich in dem Felidu-Atoll die Prise *Buresk* als Begleitdampfer hergerichtet. Ein Abstecher nach Süden, nach dem Chagos-Archipel, um auf australischen Dampferwegen Kreuzerkrieg zu führen, hatte keinen Erfolg. Die Seefahrt war hier nordwärts verlegt worden, was die „Emden" nicht wußte. Die an sich ruhigen Tage wurden ausgenutzt, um Schießübungen und militärischen Schiffsdienst zu betreiben. Am 9. Oktober wurde vor Diego Garcia (Chagos-Archipel) geankert, einem Platze voller Kokos-Plantagen. Der Leiter, ein Engländer, war in völliger Unkenntnis über den Ausbruch des Weltkrieges. „Emden" hütete sich schwer, ihm Aufklärung zu geben. Das Schiff wurde zunächst durch abwechselndes Fluten an beiden Seiten gekrängt, um den bewachsenen Schiffsboden reinigen zu können. Alsdann wurden wieder Kohlen genommen. Ein aufgefangener britischer Funkspruch „Handelsweg Aden—Colombo ist völlig sicher" veranlaßte Freg.Kapt. v. Müller, die Engländer eines anderen zu belehren.

Als er sich wieder nordwärts wandte, lief er ein viertes Mal an dem britischen Panzerkreuzer *Hampshire* vorbei, der eine richtige Spur, den Chapos-Archipel, einen Posttag zu spät ansteuerte.

Nachdem die „Emden" im Tiladum-Mati-Atoll, an der Ostseite der Malediven, für volle Bunker gesorgt hatte, begab sie sich auf ihre alten Jagdgründe westlich von Colombo. Die Beute war auch diesmal beträchtlich. Dampfer nach Dampfer wurde aufgebracht, darunter fette Bissen. Das Staatsstück war der englische Dampfer *Troilus*, ein Schiff von 10 000 Tonnen mit einer mächtigen Ladung von Zinn (1000 Tonnen), Kupfer und Kautschuk. Der Wert des Schiffes, das seine Jungfernreise machte, belief sich einschließlich der Ladung auf 16,5 Millionen Mark!

Am 19. Oktober fand ein großes Aufräumen statt. Zum *Buresk* trat als zweiter Begleitdampfer die Prise *Exford*. Die Umschiffung von allerhand Personal auf die beiden Begleitdampfer wurde erforderlich. Von anderen Dampfern wurden wertvolle Sachen wie Proviant und Funkeneinrichtungen geborgen. Die Prise *St. Egbert* wurde mit dem Personal der aufgebrachten Prisen entlassen. Zwei Dampfer wurden versenkt, ein Akt, der bei der schönen, neuen und sehr solide gebauten *Troilus* Stunden in Anspruch nahm. *St. Egbert* wurde durch das Fahren von Täuschungskursen gründlich an der Nase herumgeführt.

Am Morgen des 21. Oktober kreuzte die *Hampshire* bei diesigem Wetter zum sechsten Male den Kurs der „Emden", ohne daß sich die Schiffe in Sicht bekamen.

Das erneute Auftreten des deutschen Geisterschiffes bei Colombo ließ den Sturm der Entrüstung in England zum Orkan anschwellen. Die *Times* schrieb damals: „Die Zeit ist gekommen, wo man fragen muß, wann die Admiralität beabsichtigt, den kühnen Fahrten der ‚Emden' ein Ziel zu setzen. Wir wollen uns nicht dem jetzt vielfach geübten Brauch anschließen und die Tätigkeit der englischen Marine verächtlich machen, wir fühlen uns jedoch verpflichtet, auf die große und wachsende Unzufriedenheit des Volkes hinzuweisen."

Die Wirkung der „Emden"-Erfolge war in der Tat gewaltig. Sie erstreckten sich mittlerweile bis in den persischen Golf, so daß der deutsche Generalkonsul von Buschir berichten konnte, der „Eindruck sei ein ganz ungeheurer".

Freg.Kapt. v. Müllers reger Geist hatte inzwischen eine neue Überraschung ausgeheckt. Diesmal plante er eine militärische Unternehmung. An der Malakkastraße liegt der Hafen von Penang. Er diente feindlichen Schiffen als Stützpunkt. Der Torpedooffizier der „Emden", Oblt.

z. S. Witthoeft, hatte seinen Kommandanten auf die Spur gebracht. „Meine Waffe muß endlich auch etwas zu tun bekommen", hatte er gefordert. Und Freg.Kapt. v. Müller gab ihm recht. Wozu hatte man scharfe Torpedos an Bord? War es nicht gerade der Torpedowaffe vorbehalten, bei Dunkelheit selbst eines überlegenen Gegners Herr zu werden?

Bis Penang war es eine weite Fahrt. Im Nankauri-Hafen auf den Nicobaren wurde haltgemacht, um zu kohlen. Die Troßdampfer wurden entlassen. Jetzt galt es, unauffällig und mit hoher Geschwindigkeit durchzukommen. Der vierte Schornstein prangte wieder an Bord. Rauch entquoll ihm nicht.

In voller Gefechtsbereitschaft, Dampf auf in allen Kesseln, so steuert die „Emden" beim Morgengrauen in den Hafen von Penang hinein. Ein Lotsenboot nimmt kein Arg. An Steuerbord strahlen vier helle weiße Lichter. Sind es Hecklaternen von Torpedobooten? Auf 1200 m Abstand erkennt man, daß es ein Kriegschiff ist, dessen Schanzbeleuchtung brennt. Auf 800 m wird das Schiff als der russische Kleine Kreuzer *Schemtschug* ausgemacht.

5.18 Uhr . . . „Feuererlaubnis!"

Unter Wasser schnauft ein Torpedo aus dem Rohr — 300 m steht man vom Gegner ab —, gleichzeitig hackt die Artillerie mit rasender Wucht auf den Russen ein.

Der Torpedo trifft in Höhe des achteren Schornsteins. Das Deck der *Schemtschug* hebt sich, wie schmerzgepeinigt, in die Höh' und sackt dann kraftlos in sich zusammen. Granate auf Granate durchpflügt den Rumpf. Die Bordwand starrt vor glühenden Löchern.

Freg.Kapt. v. Müller achtet nur flüchtig auf die Waffenwirkung, er verläßt sich auf seine Offiziere und meistert das eigene Schiff. Es gilt, in engem Schlunde auf der Stelle zu drehen, mit vorwärts und rückwärts schlagenden Schrauben den Auslaufkurs zu gewinnen. Am Heck der „Emden" kocht das zermahlene Wasser. Beim Russen lodern Brände auf. Er ist erwacht. Leute hetzen, Kommandorufe schallen, man hört Schreie des Entsetzens, drohende Worte. Das Buggeschütz des Russen beginnt zu feuern, auch von anderer Stelle des Hafens aus fallen verlorene Schüsse . . .

Die „Emden" verläßt ein zweiter Torpedo. Ein betäubendes Krachen überbrüllt den Hafen. *Schemtschug* wird zu Bruch gerissen. In der Luft schwirrt und surrt es von wirbelnden Blechen. Dichte Rauch-

ballen umhüllen das Schiff: der Russe ist nicht mehr, bis auf eine irre dünne Mastspitze ist er unter Wasser verschwunden.

Zehn Minuten seit Beginn des Kampfes, zehn ernste Minuten — nicht mehr!

„Emden", das Geisterschiff, presch mit hoher Fahrt seewärts davon.

Der Morgen kommt hoch, ein heller Morgen. Nur daß sich die Luft in seltsamen Spiegelungen gefällt. Oder sind die Augen vom Kampfspuk getrübt? Hat das Blitzen der Geschütze, der Brand der *Schemtschug* die Augen gebeizt?

Nicht doch! Man sieht so klar wie je, man denkt und handelt seelenruhig wie immer. Wäre es anders möglich auf einem Schiff, das einen Mann wie Karl v. Müller seinen Kommandanten nennt?

„Achteraus, im Hafenbecken liegt das Kanonenboot *D'Iberville*!"

Soll man es auch noch vernichten? Der Gefechtswert des Franzosen ist nur gering . . .

Schon dreht „Emden" auf, um *D'Iberville* aufs Korn zu nehmen, als von der Back aus die Meldung erfolgt: „Voraus ein Torpedobootszerstörer!"

Hallo, das ist ein besseres Ziel. „Emden" läuft dem neuen Gegner mit hoher Fahrt entgegen und eröffnet auf 50 Hektometer das Feuer. Der Fremde dreht ab. Es war ein Irrtum. Die Luftspiegelung hat getäuscht. Man hat einen englischen Regierungsdampfer vor sich. Sein scharfer Bug hat zu der Verwechslung beigetragen. Sofort wird das Geschützfeuer unterbrochen.

Schon wieder eine neue Meldung: „10 Grad ein Kreuzer in Sicht!"

Nein, es ist nur ein Handelsdampfer. Die Spiegelung läßt vom Narren nicht. Der Dampfer wird angehalten. Das Prisenkommando legt gerade bei ihm an, als eine vierte und letzte Meldung ertönt: „320 Grad ein Kriegschiff in Sicht!"

Dieses Mal hat es seine Richtigkeit. Noch kann man den Gegner nicht ausmachen. Der Kutter wird zurückgerufen. Den Dampfer läßt man notgedrungen laufen.

Der französische Zerstörer *Mousquet* kommt der „Emden" in den Weg. Er ahnt nicht, daß er einem Feinde begegnet. Auf 50 Hektometer Abstand gehen auf „Emden" die Toppflaggen hoch, auf 43 Hektometer wird das Feuer eröffnet. Die dritte Salve sitzt. Der *Mousquet* bläst gewaltige Mengen Dampfes ab. Er feuert auch mit einem Geschütz, verschießt — umsonst — einen Torpedo.

Als der Franzose sich nicht mehr wehrt, unterbricht auch „Emden" ihr Geschützfeuer.

Bugunterst geht *Mousquet* in die Tiefe. „Emden" bringt zwei Kutter zu Wasser und rettet von der Mannschaft, was zu bergen ist — 1 Offizier und 35 Mann, von denen 7 schwer, 18 leicht verwundet sind. Sie werden zu Gefangenen gemacht; die Verwundeten erhalten beste Pflege.

Einer von den Franzosen erzählt: „Wir waren draußen auf Vorposten. Als wir den Kanonendonner hörten, sind wir zurückgelaufen. Was konnte in Penang passiert sein? *Schemtschug* war erst vor zwei Tagen eingelaufen! Bei der ersten Salve, die auf *Mousquet* verfeuert wurde, sind von unseren Leuten mehrere vor Schreck über Bord gesprungen. Unserem Kommandanten sind beide Beine abgeschossen worden. Er hat sich dann am Brückengeländer festbinden lassen. Die Schmach, daß es Feiglinge unter uns gab, hat er nicht überleben wollen."

Während der Anbordnahme der Überlebenden des französischen Zerstörers hat sich ein Schwesterschiff von ihm aus dem Hafen herausgetastet. Ein Vorgehen gegen das Fahrzeug ist nicht möglich. Es könnte jederzeit nach Süden entweichen. So fährt „Emden" mit hoher Fahrt davon. Der Zerstörer folgt, er will Fühlung halten. Das Wetter ist ihm günstig, klare Luft überall. Um 9 Uhr zieht jedoch eine Regenböe herauf. In ihren dichten Schleiern taucht die „Emden" unter. Als es um 11 Uhr wieder sichtig wird, ist der Franzose abgeschüttelt.

Um ein übriges zu tun, hat „Emden" seit Verlassen von Penang bis um 12 Uhr mittags mit der Funkentelegraphie dauernd stark gestört. Es ist seit Beginn des Kreuzerkrieges das erstemal, daß der Geber benutzt wird. Am Hörer hat man dauernd gehockt. Sich selbst zu verraten, dazu lag aber kein Anlaß vor. —

Der Überfall auf den Hafen von Penang gehört ohne Frage zu den wagemutigsten Taten des Seekrieges. Freg.-Kapt. v. Müller ist auch hier mit bewundernswertem Geschick vorgegangen. Alles war vorbedacht und überlegt, und als es zum Handeln kam, hat blitzschnelle Entschlußkraft das Richtige getroffen.

In Wladiwostok hat im August 1915 ein Kriegsgericht getagt, das über den Kommandanten der *Schemtschug*, der während des Angriffs nicht an Bord gewesen war, sondern die Nacht an Land verbrachte, sein Urteil fällte. Er wurde seines Ranges und seiner Auszeichnungen für verlustig erklärt und aus dem Marinedienst entlassen; das Adelsprädikat

wurde ihm genommen, außerdem wurde er zu dreieinhalb Jahren Gefängnis verurteilt.

Auch über das Verhalten der im Hafen liegenden französischen Kriegsfahrzeuge war nur eine Stimme der Entrüstung. Nach den vorliegenden Schilderungen kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß sie mit Vorbedacht von ihren Waffen keinen ernsthaften Gebrauch gemacht haben, um nicht entdeckt und unter Feuer genommen zu werden.

Der Eindruck der jüngsten „Emden"-Tat übertraf alles bisher Erlebte. Neue Handels- und Verkehrskrisen setzten ein. Die britischen Schiffe begannen sich zu schämen. Admiral *Jerram*, dem die Seestreitkräfte des Feindbundes in den indischen Gewässern unterstanden, zog erhebliche Verstärkungen an sich heran. Unter der indischen Bevölkerung brachen englandfeindliche Unruhen aus. Das indische 5. Light Infanttry-Regiment widersetzte sich seiner Verschiffung, so daß ganz Singapore von einer neuen schweren Panik heimgesucht wurde. Und in Australien trat abermals ein Stopp in den gesamten Truppentransporten ein.

Und das mit hungrigen Augen gesuchte, hundertfach verfluchte und tausendmal bewunderte Schiff? Wo hielt es sich auf? Was stellte es an? Es suchte von neuem in aller Ruhe den Dampferweg Singapore—Rangoon auf, um sich zur Abwechslung wieder einmal dem Handelskriege zu widmen.

In der Nacht zum 29. Oktober starben zwei der schwerverwundeten Franzosen. Sie wurden im Beisein ihrer Kameraden mit militärischen Ehren in der offenen See bestattet. Freg.Kapt. v. Müller hielt zuerst eine deutsche, dann eine französische Ansprache.

Am 30. Oktober wurde der englische Dampfer *Newburn* angehalten. Ihm übergab die „Emden" die kriegsgefangenen Franzosen, nachdem sie sich schriftlich verpflichtet hatten, während des Krieges keine Kriegsdienste mehr zu leisten. Einen Tag später erfolgte planmäßig das Zusammentreffen mit dem Troßdampfer *Buresk*. Unter dem Schutze einer der Sumatra vorgelagerten kleinen Inseln wurde gekohlt; das elftemal in tropischer Hitze seit dem Auslaufen von Tsingtau am 16. August. Die Anforderungen, die während dieser Zeit an die Besatzung hatten gestellt werden müssen, übertrafen aber auch sonst die Friedenstätigkeit um ein erhebliches. Ruhestunden hatte es überhaupt nicht gegeben. Das Schiff war dauernd in Gefechtsbereitschaft gewesen. Tag und Nacht war es wach. Trotzdem erlahmten die Leute nicht. Sie standen begeistert hinter ihrem Kommandanten. Und der schiffsärztliche Bericht wußte von einem vortrefflichen Gesundheitszustand zu berichten.

Freg.Kapt. v. Müller drängte es zu einer neuen Großtat. Um die Nachrichtenübermittlung des Feindes schwer zu schädigen, beschloß er, die Funken- und Kabelstationen auf den Cocos-Inseln aufzuheben. Er versprach sich von diesem Unternehmen nicht nur eine starke Beunruhigung der Schiffahrt, sondern auch eine Verzettelung der feindlichen Seestreitkräfte, die hinter der „Emden" her waren.

Auf absichtlich gewählten Umwegen, die verschleiernd wirken sollten, steuerte er sein neues Ziel an. Am 7. November wurde ein lebhafter Funkverkehr der Station auf den Cocos-Inseln abgehört. Immer wieder wurde derselbe Funkspruch, eingeleitet durch das Wort „urgent" (dringend), abgegeben. Als aber auch Signale folgten, die auf die Anwesenheit von einem Kriegschiff schließen ließen, wurde Freg.Kapt. v. Müller vorsichtig. Er verschob den Angriff auf die Cocos-Inseln um einen Tag.

Während der Nacht vom 8. zum 9. November wurde dann die Refuge-Bucht angesteuert. Um 6 Uhr früh fiel der Anker. Die Luft schien rein zu sein, ringsum war kein Schiff zu sehen.

Unmittelbar nach dem Ankern wurde der Landungszug in Stärke von 3 Offizieren, 6 Unteroffizieren und 38 Mann unter dem Befehl des Ersten Offiziers, des Kaptlts. v. Mücke, ausgeschifft, um die Kabel- und Funkstation zu zerstören. „Emden" beabsichtigte, gleichzeitig zu kohlen, und rief zu diesem Zweck den Dampfer *Buresk* an. Im Augenblick wurde die Landstation munter. „Wer funkt?" fragt sie, um gleich darauf, als keine Antwort erfolgte, das Signal abzugeben: „Fremdes Schiff vor der Einfahrt!" Nach einiger Zeit rief ein Kriegschiff die Insel an. Eine Antwort erhielt es nicht mehr: Kaptlt. v. Mücke war bereits bei seinem Zerstörungswerk!

Nach Widerstandsmessungen in der Funkenbude der „Emden" wurde geschätzt, daß sich das fremde Kriegschiff noch auf einem Abstande von gut 200 Seemeilen befinden müsse. Trotzdem gab Freg.Kapt. v. Müller seine Absicht, Kohlen zu ergänzen, auf.

Gegen 9 Uhr vorm. tauchte in nördlicher Richtung eine Rauchwolke auf, die zunächst als zum Troßdampfer *Buresk* gehörig angesehen wurde. Zwanzig Minuten später erkannte man aber, daß sich ein Kriegschiff näherte.

Nun überstürzten sich die Ereignisse. Der Landungszug war noch nicht zurück. „Dampf auf in allen Kesseln!" „Klar Schiff zum Gefecht!" „Klar zum Ankerlichten" — Befehl folgte auf Befehl.

Wer ist der Feind? Man glaubt in ihm den Briten *Newcastle* zu erkennen, erst später macht man den Australier *Sidney* aus.

Im Augenblick, wo der Landungszug sein Werk vollendet hat und sich in die Boote einschifft, verläßt „Emden" ihren Ankerplatz. Mit „Äußerster Kraft" fährt sie davon, bemüht, sich die taktisch günstige Stellung zu sichern.

Auf 90 Hektometer wird von „Emden" das Feuer eröffnet. Bereits die zweite Salve sitzt. Sie ruft erhebliche Störungen hervor. *Sidney* ist im Einschießen stark behindert. Erst mit der zwölften Salve liegt sie am Ziel. Dann dauert es aber auch nicht lange, bis ihr die Feuerüberlegenheit zufällt. Kein Wunder: *Sidney* ist um 2000 Tonnen größer, liegt infolgedessen ruhiger in der Dünung, kämpft mit 15,2-cm-Geschützen gegen 10,5-cm-Geschütze und hat ihre lebenswichtigen Teile kräftiger gepanzert.

Es wird ein langes, zähes Ringen. Die „Emden" wehrt sich bis zum letzten. Immer wieder versucht es ihr Kommandant, nähere Kampfentfernung zu erzwingen, damit der bestrichene Raum seiner Geschosse wächst. Da *Sidney* aber, ein um vier Jahre jüngeres Schiff, auch an Geschwindigkeit überlegen ist, glückt es nicht.

Zwanzig Minuten nach Beginn des Gefechts will es das Mißgeschick, daß die Ruderanlage der „Emden" zerschossen wird, so daß sich das Schiff nur noch mit den Schrauben steuern läßt und somit erheblich an Manövrierfähigkeit einbüßt.

Ein Versuch, dem Gegner auf Torpedoschußweite nahezukommen, mißlingt. *Sidney* läuft mit hoher Fahrt ab.

Das Geschützfeuer der „Emden" wird zusehends schwächer. Mangel an Munition, Ausfall von Leuten . . .

Mit Genehmigung des Kommandanten verläßt der Artillerieoffizier, Kaptlt. Gaede, den Leitstand und begibt sich zu seiner Waffe. Im Kommandostand nützt er nichts mehr, die Entfernungsmeßgeräte sind ausgefallen.

Gaede rafft an Leuten zusammen, was sich noch rühren kann. Er besetzt zwei Geschütze, kurz darauf langt es nur noch zu einem.

Schwer verwundet bricht Gaede zusammen, um unmittelbar nach dem Gefecht zu sterben.

Die obere Brücke gleicht einem Haufen Alt-Eisen. Der mittlere und achtere Schornstein fallen um. Der Fockmast geht über Bord, mit ihm die Beobachter im Fleckerstand.

Befehle sind nur noch durch Läufer zu übermitteln; bis hinunter zu den Maschinenräumen wirkt allein die Verständigung von Mund zu

Mund. Unter den Sprachrohren, Telegraphen und Telephonen hat der Eisenhagel gründlichst aufgeräumt.

Noch einmal gibt sich die todwunde „Emden" Mühe, die Torpedoschußweite zu erzwingen. Die Artillerie ist endgültig verstummt. Das Schicksal verwehrt es jedoch. *Sidney* weicht abermals aus, sie verfügt über volle Maschinenkraft.

Die „Emden" ist an Deck von Brandglut überlodert. In den unteren Räumen macht das Schiff Wasser. Da entschließt sich der Kommandant, das schwimmende Wrack — mehr ist es nicht — auf eines der benachbarten Riffe zu setzen, um dem ungleichen Kampfe Einhalt zu gebieten.

Um 11.15 Uhr ist das letzte schwere Werk getan, ist die „Emden" als Kriegschiff ausgelöscht.

„Feuer aus in allen Kesseln! Maschinen- und Kesselräume fluten!" So lautet der letzte Kampfbefehl.

Es rühren sich aber auch sonst klare Köpfe und fleißige Hände. Die Verschlüsse der Geschütze und die Torpedozielapparate fliegen über Bord, sämtliche Geheimsachen werden vernichtet.

Sidney sieht die Lage mit eigenen Augen an. Selbst nach dem Auflaufen des wehrlosen Gegners setzt sie ihr Geschützfeuer fort. Als sie endlich abläßt, denkt sie mit nichten an die Rettung der Mannschaft: sie dampft davon, um die Verfolgung der *Buresk* aufzunehmen — ein ritterlicher Gegner!

Das deutsche Prisenkommando schlägt der *Sidney* aber ein Schnippchen: es hat die Ventile an Bord des Dampfers geöffnet — von einem sinkenden Schiff kann nur die Besatzung geborgen werden.

Nach vierstündiger Abwesenheit kehrt die *Sidney* auf den Kampfplatz zurück. Sie setzt ein Flaggensignal. „Emden" antwortet durch Morsespruch mit Schwenkflagge: „No signalbook". Da geschieht das Gemeinste und Widerwärtigste, was Menschengeist sich vorstellen kann: Kapitän *Glossop* von der *Sidney* läßt noch einmal das Feuer eröffnen!

Da „Emden" seit Stunden kein kampffähiges Schiff mehr ist, zeigt sie die weiße Flagge, um dem sinnlosen Morden Einhalt zu gebieten. Sie holt die Kriegsflagge nieder und verbrennt sie in Zorn und Schmerz.

Sidney denkt aber auch jetzt noch nicht daran, Rettung zu bringen. Ihr Bescheid lautet vielmehr, sie müsse vorerst feststellen, was an Land vor sich gegangen sei.

Am Tage darauf, um 1 Uhr mittags, kehrt das Schiff von dieser Feststellung zurück. Wäre das Wetter nicht günstig geblieben, vom Wrack der „Emden" hätte niemand mehr gelebt.

Jetzt endlich nimmt *Sidney* den Rest der Besatzung auf und bringt ihn nach Colombo. Von dort aus erfolgt die Weiterschaffung nach Malta. Die Behandlung an Bord ist einwandfrei. Freg.Kapt. v. Müller ist später nach England gebracht worden.

Die Verluste der „Emden" an Toten und Verwundeten haben 199 Köpfe umfaßt. Ohne Schaden davongekommen sind 117 Mann. Demnach haben die Verluste 63 v. H. ausgemacht.

Während der dreimonatigen Kreuzfahrt haben die Maschinen des Schiffes 10 Millionen Umdrehungen geleistet. Insgesamt sind 30 000 Seemeilen zurückgelegt worden.

24 Handelsschiffe wurden aufgebracht, 70 825 Brutto-Registertonnen im Werte von 43 120 000 Mark versenkt.

Der Besatzung der *Sidney* wurden 40 494 Mark Kopfgelder zugesprochen. Bei den Verhandlungen kam zur Sprache, daß Kapt. *Glossop* den letzten Befehl zum Feuern nur „zögernd" gegeben habe. Die Erklärung hierfür gab ein Kapt. *Anderson*, indem er folgende Äußerung tat: „Die ‚Emden' war gestrandet und stand in Flammen. Man schoß also tatsächlich auf einen toten Vogel."

Das war der Dank für die ritterliche Kriegführung eines deutschen Seeoffiziers, dem eine vornehme Auffassung vom Kriegshandwerk nicht nur anerzogen war, sondern auch im Blute steckte — eben, weil er ein Deutscher war.

Und Kptlt. v. Mücke? Es ist bekannt, daß der Erste Offizier der „Emden" seinem Kommandanten an Schnelligkeit des Entschlusses und auch an Tatkraft nicht nachstand. Nach der Besetzung und Zerstörung der Kabelstation auf den Cocos-Inseln richtete er sich sofort zur Verteidigung des Platzes ein. Als er dann aber erkannte, daß die „Emden" unterlag, reifte in ihm der Entschluß zu jener abenteuerlichen Fahrt, die in ihrer Endwirkung bis nach Konstantinopel führte. Zunächst wurde ein alter Schoner, die „Ayesha", unter Flagge und Wimpel in Dienst gestellt. Mit ihr glückte es, noch am Abend des Kampftages die Cocos-Inseln zu verlassen. Kaptlt. v. Mücke hoffte, in See entweder auf die „Emden" oder auf das Troßschiff *Buresk* zu stoßen.

Daß beides ausgeschlossen war, wußte er damals nicht. So dehnte sich die Fahrt von selbst. Unter beispiellosen Opfern und Entbehrungen, die nur ein ungebrochener Mut und eine mustergültige Manneszucht auf sich nehmen können, wurde zunächst Padang auf Sumatra angelaufen. „Ayesha" betonte streng ihren Kriegschiffscharakter. Deutsche Dampfer überhäuften den Schoner mit Liebesgaben, bevor der amtliche nieder-

Tafel 4



Das Vordeck S. M. S. „Emden“ nach dem Kampf.

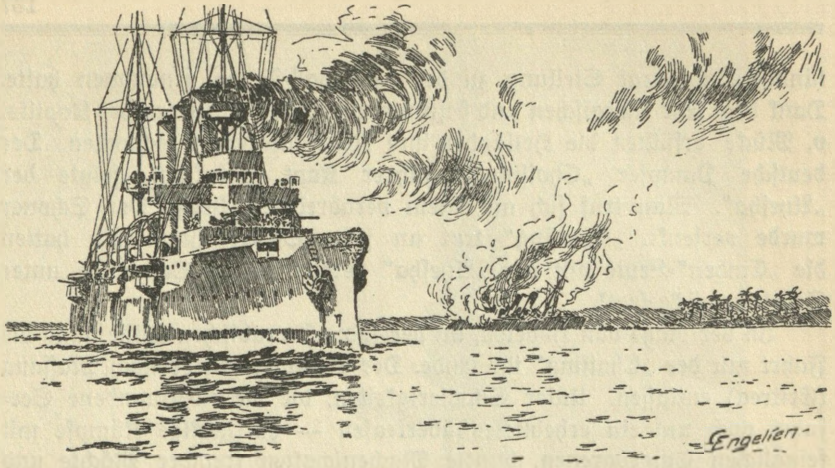


S. M. S. „Königsberg“ nach dem Endkampf im Rufidji.

ländische Apparat Stellung zu der „Ayesha"-Frage genommen hatte. Dank dem sehr energischen und bestimmungsklaren Auftreten des Kaptlts. v. Mücke erfüllten die Holländer ihre Neutralitätsversprechungen. Der deutsche Dampfer „Choising", Führer Kapt. Minkwitz, folgte der „Ayesha". Man traf sich an einem verabredeten Platz. Der Schoner wurde versenkt, „Choising" trat an seine Stelle. Immerhin hatten die „Emden"-Leute mit der „Ayesha" bereits 1709,6 Seemeilen unter Segeln zurückgelegt!

In der Nähe von Hodeida, an der südwest-arabischen Küste, fand die Fahrt mit der „Choising" ihr Ende. Der Dampfer wurde nach Massaua (Eritrea) entlassen. Unter Schwierigkeiten, die die überwundene Seefahrt noch um ein erhebliches übertrafen — hartnäckige Kämpfe mit feindlichen Eingeborenen, dunkle Machenschaften fremder Mächte und tausend Widerwärtigkeiten ungeahnter Art — schlug sich Kaptlt. v. Mücke mit seinen Gefährten bis zur Hedjas-Bahn durch. Am Pfingstsonntag 1915 konnte er dem Chef der Mittelmeerdivision, Admiral Souchon, „den Landungszug S.M.S. ‚Emden' zur Stelle melden".

Unter wehender Flagge waren die Tapferen bis zur europäischen Front zurückgekehrt; sprechende Zeugen für den Geist des Kreuzergeschwaders, das in fernen Meeren sein Heldengrab gefunden hatte.



„Königsberg".

III. S.M.S. „Königsberg".

Der Kleine Kreuzer „Königsberg" befand sich bei Kriegsausbruch als Stationär im ostafrikanischen Seegebiet. Erst am 6. Juni 1914 war er aus der Heimat in Daressalam eingetroffen, um den Kleinen Kreuzer „Geier" abzulösen. Als Ältestem Offizier der ostafrikanischen Station war Freg.Kapt. Looff, dem Kommandanten der „Königsberg", das Vermessungsschiff „Möwe" unterstellt, auf dem Korv.Kapt. Zimmer seinen Wimpel gesetzt hatte.

Die Mobilmachungsbestimmungen sahen für die „Königsberg" unter Loslösung von der ostafrikanischen Küste den Kreuzerkrieg im Golf von Aden vor. „Möwe" hatte in Daressalam aufzulegen, um, wenn möglich, einen Hilfskreuzer in Dienst zu stellen.

Auf der ostafrikanischen Station mußte von vornherein mit einer sehr starken Gegenwirkung britischer Seestreitkräfte gerechnet werden. Das Kap-Geschwader unter Vizeadmiral *King-Hall* stützte sich auf Kapstadt, das ostindische Geschwader unter Konteradmiral *Peirse* konnte von der rechten, Schiffe des Mittelmeergeschwaders von der linken Flanke hereinbrechen. Die französischen Streitkräfte waren hingegen derart veraltet, daß „Königsberg" sie kaum zu beachten brauchte.

Für die Übermittelung von Nachrichten aus der Heimat war „Königsberg" auf die Funkenstationen in Daressalam und Muansa angewiesen, die 1914 bereits einwandfrei Telegramme der Großstationen

Kamina (Togo) und Windhuk abnehmen konnten. Kabelverbindung mit der Heimat war nur über englische Kabel möglich, in Zeiten politischer Spannung daher unsicher.

Am 27. Juli wurde „Königsberg" vom Admiralstab der Marine über die Verschärfung der politischen Lage unterrichtet. In einer Sitzung aller Dienststellen beim Gouverneur des Schutzgebietes verhandelte man eingehend über die zu treffenden Maßnahmen. Mit Reichspost- und Reichstelegraphenverwaltung wurden geheime Stichworte für „Königsberg" verabredet, wenn sie sich auf See befand.

Am selben Tage war bereits der englische Kabeldienst nicht mehr sicher. Telegramme wurden von den Engländern zeitlich aufgehalten oder ganz unterschlagen. Infolgedessen glückte es nicht, mit den Vertrauensleuten in den südostafrikanischen Häfen Verbindung aufzunehmen. Die Ausrüstung und Entsendung von Hilfsschiffen war von vornherein in Frage gestellt, zumal da die Engländer an der ganzen Ostküste Afrikas, soweit sie nicht deutsches Schutzgebiet war, die Kohlenvorräte aufkauften.

Als der deutsche Dampfer „Tabora" am 31. Juli meldete, das Kap-Geschwader würde am 1. August in Sansibar erwartet, ging Freg.Kapt. Looff unverzüglich aus Daressalam in See, um Herr seiner Entschlüsse zu bleiben. Korv.Kapt. Zimmer übernahm in Daressalam den Etappendienst. Er rüstete als Troßschiffe die Dampfer „Somali", Kapt. Herm, „Feldmarschall", Kapt. Jantzen, und „König", Kapt. Coltzau, aus, doch gelang es nur noch „Somali", Daressalam zu verlassen und zu „Königsberg" im Golf von Aden zu stoßen. Einen Hilfskreuzer in Dienst zu stellen, gelang nicht; es gebrach an einem geeigneten Schiff. Außerdem waren die Revolverkanonen der „Möwe" und die beiden ihr von „Königsberg" überlassenen 8,8-cm-Geschütze kaum geeignet, einen Handelsdampfer wehrhaft zu machen; zumal nur 400 Schuß Munition für die Geschütze vorhanden waren. Hingegen regte Korv.Kapt. Zimmer an, das Schwimmdock vor der Einfahrt nach Daressalam zu versenken, um das Eindringen feindlicher Schiffe unmöglich zu machen. Der nützlichen Anregung wurde stattgegeben. Die 100 Köpfe starke „Möwe"-Besatzung wurde als ein geschlossenes „Marine-Expeditionskorps Möwe" der Schutztruppe zur Verfügung gestellt, da Korv.Kapt. Zimmer mit einer Rückkehr der „Königsberg" mobilmachungsmäßig nicht mehr zu rechnen brauchte. Das Expeditionskorps hat, vor allem am Tanganjika-See, wertvolle Kriegsarbeit geleistet. Die „Möwe" selbst wurde gesprengt, als die Briten am 8. August Daressalam angriffen.

„Königsberg" sollte bereits unmittelbar nach ihrem Auslaufen aus Daressalam in eine Lage geraten, die das äußerste an Kaltblütigkeit und Ruhe verlangte. Knapp außerhalb der deutschen Hoheitsgewässer lag das Kap-Geschwader, abgeblendet und zu einer Bewachungslinie auseinandergezogen. Die Dunkelheit nahm rasch zu. „Königsberg" lief mit 12 Seemeilen Fahrt. Zwei der englischen Kreuzer, die *Astraea* und die *Hyacinth*, hielten auf sie zu. Würden die Briten ihr Wort wahrmachen, eines Tages käme es zu einem Erwachen der Deutschen, wo sie keine Schiffe mehr hätten?

Auf der „Königsberg" war jeder Nerv gespannt, jedes Rohr geladen, jeder Torpedo schußbereit.

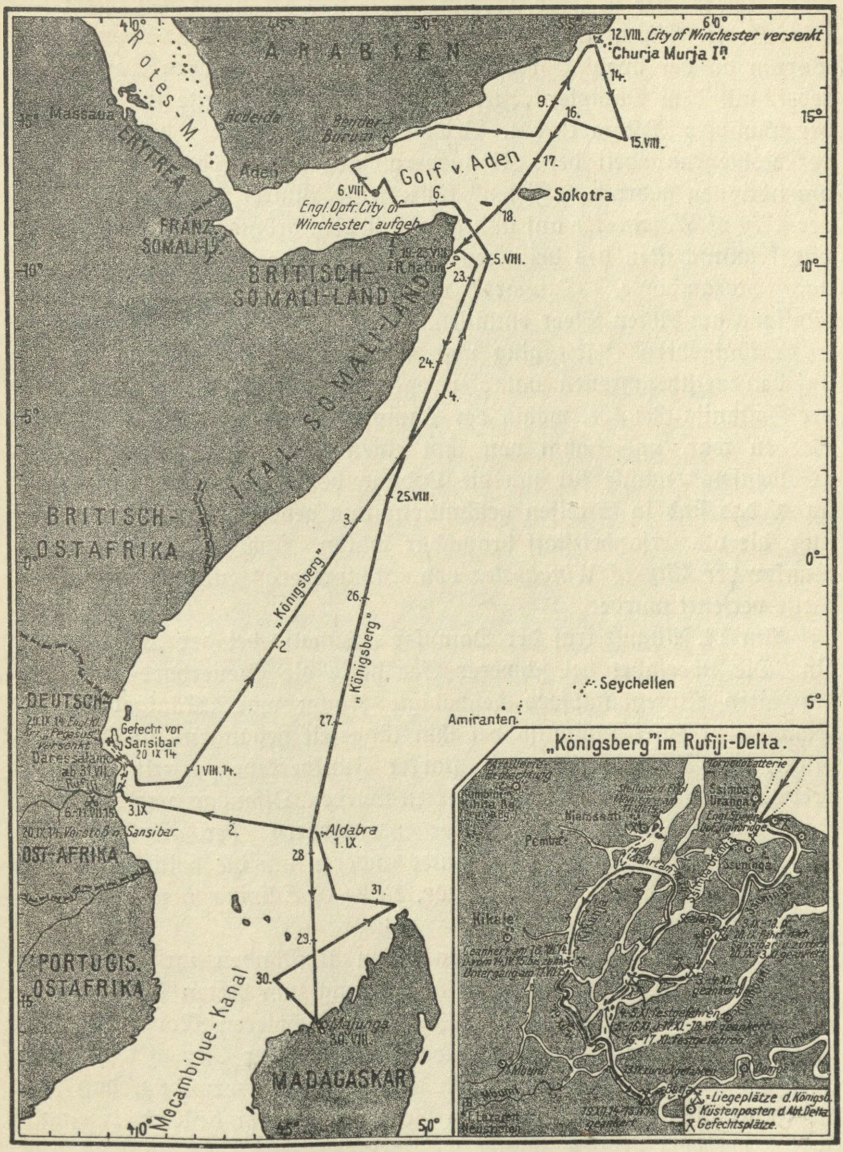
Die Briten trieben die Frechheit auf die Spitze. Sie forderten bewußt zu einem unüberlegten Schritt heraus. *Astraea* setzte sich als Fühlungshalter 3000 Meter vor „Königsberg", Kurs und Fahrt genau nach ihr regelnd, *Hyacinth* schor von Steuerbord achtern heran.

Freg.Kapt. Looff ließ in allen Kesseln Dampf aufmachen und warf sein Schiff, als *Astraea* dreiviertel Stunden lang als Fühlungshalter gefahren war, auf Gegenkurs herum. Mit 22 Seemeilen stob die „Königsberg" davon, *Hyacinth* auf 600 m Abstand passierend. Die Briten folgten, vermochten jedoch nicht Schritt zu halten. „Königsberg" war frei, fuhr scheinbar nach Süden, schlug später einen Haken nach Norden und strebte dem Golf von Aden zu.

Ihre List war geglückt. In den nächsten Tagen suchten die Briten die Buchten des südlichen Teiles der deutsch-ostafrikanischen Küste ab; immer noch in der Absicht, die „Königsberg" zu stellen und womöglich zu blockieren. Wenn hierbei in Küstenfalten, die von See her nicht einzusehen waren, britische Dampfpinassen und Motorboote geschickt wurden, was tatsächlich der Fall war, so muß dieser Schritt, der v o r der Kriegserklärung Englands erfolgte, als ein ausgesprochen kriegerischer Akt bezeichnet werden, der allem Völkerrecht Hohn sprach.

Am 5. August, 10 Uhr abends, empfing „Königsberg", von der Funkenstation Daressalam übermittelt, die Nachricht von der englischen Kriegserklärung. Ihr Kohlenvorrat war damals schon auf 200 Tonnen heruntergebrannt. Am 6. August traf sie auf die deutschen Dampfer „Goldenfels" und „Zieten". Beide Dampfer hatten wenig oder nur schlechte Kohle an Bord. Sie erhielten Anweisung, auf bestimmten Treffplätzen an der arabischen Südküste auf „Königsberg" zu warten.

Als erste Prise brachte Freg.Kapt. Looff den englischen Dampfer *City of Winchester* auf. Das Schiff hatte eine sehr wertvolle Ladung an



Skizze 5. Weg der „Königsberg".

Bord, leider war es aber Tee im Werte von 5,1 Millionen Mark und keine Kohle. *City of Winchester* mußte folgen. In der Bucht von Bender Burum an der arabischen Südküste traf die „Königsberg", wie verabredet, mit dem Dampfer „Zieten" zusammen. Es stellte sich auch noch der Dampfer „Ostmark" ein. Beide Schiffe waren aber nicht imstande, der Kohlenknappheit der „Königsberg" abzuhelfen, da es ihnen selbst am nötigsten gebrach. „Zieten" füllte seine Bunker aus den Beständen der *City of Winchester* auf und ging mit dem größten Teil der Offiziere und Mannschaften des britischen Schiffes auf Befehl der „Königsberg" nach Mozambique. „Ostmark" wurde nach dem italienischen Hafen Massaua am Roten Meer entlassen.

„Königsberg" selbst ging nach wiederholtem vergeblichen Kreuzen auf den meistbefahrenen Dampferwegen nach der arabischen Insel Soda der Hallanija-Gruppe, wohin der Dampfer „Goldenfels" vorausgeschickt worden war, und nahm von ihm einen Teil seiner Bunker-Kohlen. „Goldenfels" mußte für sich die Ladung benutzen, die aus Kopra bestand, das sind in Streifen geschnittene und gedörrte Kerne der Kokosnuß, die als Ersatzheizstoff brauchbar waren. Später wurden noch die Bunker der *City of Winchester* von „Königsberg" entleert, wonach die Prise versenkt wurde.

Am 14. August traf der Dampfer „Somali" bei der „Königsberg" ein. Die Überfahrt bei schwerer See hatte die Steuerbord-Bordwand des alten Küstendampfers beschädigt. Kaum war „Königsberg" im Schutze der Insel Hallanija bei ihm längsseit gegangen, als das Aufblitzen von Scheinwerfern und starker Funkverkehr — zeitweilig von dreizehn Stationen — wahrgenommen wurden. Offenbar war eine ganze Hetze von Kriegschiffen hinter der „Königsberg" her. Spätere Feststellungen ergaben, daß es sich unter anderen um die britischen Schiffe *Swiftsure, Dartmouth, Black Prince, Duke of Edinburgh* und *Chatham* gehandelt hatte.

Daß die „Königsberg" unter diesen Umständen ihr Operationsgebiet an der arabischen Küste beim Eingang zum Roten Meere unverzüglich verließ, war selbstverständlich. Gegen schweren Monsun dampfte sie mit der „Somali" südwärts davon. Die von der *City of Winchester* übergenommene Kohle erwies sich als derart minderwertig, daß man die Fahrt nicht halten konnte. Da ferner die Gefahr bestand, „Somali" möchte bei dem groben Wetter leck springen, entschloß sich Freg.Kapt. Looff, Ras Hafun an der afrikanischen Küste anzulaufen. Nach dem Ankern hatte die „Königsberg" noch 70 Tonnen Kohle im Leibe; für

einen Kreuzer, der sich mit allen Fibern danach sehnte, endlich tatkräftig Handelskrieg zu führen, alles andere, nur keine beneidenswerte Lage. „Somali" hatte man aus Sicht verloren. Der alte Kasten war hilflos in der See. Damit aber noch nicht genug. In den Hafen stand eine schwere Ozeandünung hinein, so daß die „Königsberg" auch nach dem Ankern in starker Bewegung blieb. Von den Bergen stürzten in tollen Wirbeln glühend heiße Sandböen herab. Das ganze Schiff wurde von einer knirschenden Decke überzogen. Und der Versuch, an Land Frischwasser zu gewinnen, schlug fehl. Die Wüste gewährte dem Schiff keine Gastfreundschaft.

Zwei Tage nach der „Königsberg" traf die „Somali" in Ras Hafun ein. „Königsberg" füllte ihre Kohlenbestände bis zur Grenze der Seefähigkeit auf und wandte sich dann den Gewässern von Madagaskar zu.

Das Gespenst der Kohlennot wich aber auch jetzt nicht. Als das Schiff sein neues Operationsgebiet erreicht hatte, ohne auch nur den Schatten eines Dampfers zu sehen, waren schon wieder Zweidrittel des Bunkerinhalts verfeuert. Und von der „Somali" waren insgesamt nur noch 250 Tonnen zu entnehmen!

Was tun? Ein Handstreich wird versucht. „Königsberg" läuft mit gesetzten Toppflaggen um 5 Uhr morgens am 30. August in den Haupthafen an der Westküste von Madagaskar, nach Majunga ein. Die Signalstation hat noch Schlaf in den Augen. Sie meldet einen „englischen" Kreuzer. Der Hafen selbst ist leer. Kein Dampfer ist auszumachen. Dicht bei der Funkenstation weht eine Flagge vom Roten Kreuz. Außerdem ist die Station von Wohnhäusern umgeben. Da die Funkenstation militärisch unbedeutend ist, sieht Freg.Kapt. Looff davon ab, den Funkturm durch Beschießung umzulegen. Er macht kehrt und verläßt den Hafen — um eine bittere Enttäuschung reicher.

Draußen eine leere, tote See, als ob es überhaupt keinen Schiffsverkehr mehr gäbe. Das Herz krampft sich vor Bitterkeit. Wie brav hat die Besatzung bisher gearbeitet: nichts war ihr zuviel, ständig in Bereitschaft, Kohlennahme unter den widrigsten Umständen — und nicht ein Fetzen Erfolg zu erhaschen!

Der Kommandant zermartert sich das Gehirn. Was soll er beginnen, um das Glück an seine Seite zu zwingen? Nur nicht den Kopf hängen lassen. Jedermann sieht auf den Kommandanten. In ihm verkörpern sich Hoffnung und Vertrauen aller.

Am 1. September wird die Aldabra-Insel, nordwestlich von Madagaskar, angesteuert. Hier hat sich „Somali" eingefunden. Das Längsseitgehen und die Kohlenübernahme waren ein Kriegstanz schlimmster Art. In langer Dünung krachten die Schiffe immer wieder gegeneinander. Als bei der „Somali" die Spanten brechen und selbst die „Königsberg" Beschädigungen am Schiffskörper erhält, wird das Unternehmen aufgegeben. Ganze 200 Tonnen Kohlen hat „Königsberg" sich einverleiben können, ein Hungerhappen für die Bunker eines schnellen Schiffes. Es wächst aber noch eine andere Sorge hoch. Die Maschinenanlage bedarf dringend der Überholung. Wo soll es geschehen? Deutsch-Ostafrika hat keinen Hafen, der nicht unterm Feuer des Feindes läge. Man überlegt und kommt zu dem Ergebnis, daß das erst im Frühjahr 1914 von der „Möwe" vermessene Mündungsdelta des Rufiji-Flusses einen geradezu idealen Schlupfwinkel darstellt. Von den sechs Mündungsarmen des Rufiji sind nur zwei schiffbar, die Simba-Uranga- und die Kikunja-Mündung. Auf den Seekarten sind die Wassertiefen der Kikunja-Mündung zu niedrig angegeben. Die tatsächlich vorhandenen Tiefen sind erst 1914 ermittelt worden. Beiden Mündungen sind Barren vorgelagert, die nur bei Springhochwasser, also bei sehr hoher Flut, von Schiffen bis höchstens 5 m Tiefgang überfahren werden können. Freg.Kapt. Looff entschließt sich, zunächst einmal die Rufiji-Mündung aufzusuchen. Die Flutverhältnisse sind günstig. Zehn Seemeilen von der Mündung entfernt geht das Schiff in der Urwaldwildnis zu Anker.

Alsbald reift der Entschluß, den Rufiji als Stützpunkt auszubauen. Korv.Kapt. Zimmer erhält den Auftrag, für Kohlen zu sorgen. Es glückt, Kohlen treffen wiederholt und in stattlicher Menge ein. Für Proviant wird ebenfalls gesorgt.

An Bord der „Königsberg" atmet man auf. Endlich kann man wieder an weitere Ziele denken. Gut ausgerüstet verläßt das Schiff am 19. September seinen neuen Stützpunkt. Jetzt soll und muß etwas Großes gelingen.

Vor Sansibar liegt ein britischer Kreuzer. Ihm wird der Besuch gelten.

Oblt. z. S. Herm, der tüchtige Führer des alten Dampfers „Somali", dient der „Königsberg" als Lotse. Keiner kennt die ostafrikanische Küste so gut wie er. Das Gewirr von Riffen vor der Sansibar-Reede wird noch bei Dunkelheit passiert; eine außerordentliche navigatorische Leistung.

Als am 20. September der Morgen graut, erkennt man den Briten. Er weist seine volle Breitseite. „Königsberg" steht gegen den dunklen westlichen Himmel und ist außerdem durch die Insel Chumbe gedeckt.

Um 5.10 Uhr gehen die Toppflaggen hoch. Gleichzeitig kracht die erste Salve. Der Brite ist auf seiner Hut. Er bleibt die Antwort nicht schuldig. Was nützt es ihm? Er erzielt keinen Treffer, wohl aber die „Königsberg". Obgleich ihr Kaliber kaum stärker als das des Briten ist, wird *Pegasus* binnen dreiviertel Stunden völlig zusammengeschossen. *Pegasus* setzt die weiße Flagge. Englische Quellen haben es bestätigt. „Königsberg" bricht daraufhin das Feuer ab, um die Funkenstation zu beschießen. Zwei Masten von vier werden umgeworfen.

Von Land eilen Boote herbei, um die Überlebenden des *Pegasus* — d. i. etwa die Hälfte der Besatzung — zu retten. Das Schiff legt sich auf die Seite und versinkt. Nur die Mastspitzen ragen heraus.

Als „Königsberg" die Reede verläßt, täuscht sie Minenwerfen vor, indem sie mit Sand gefüllte Petroleumfässer über Bord wirft. Die List glückt. Die Südeinfahrt nach Sansibar-Reede wurde seitdem ängstlich gemieden.

In Sansibar-Stadt hat für längere Zeit eine panikartige Stimmung geherrscht. Noch nach dem 20. September haben überall weiße Flaggen geweht. Ein 25 000 Liter fassender Öltank wurde bei Beginn der Beschießung nach See zu kopflos entleert. Die Engländer legten den Leuchtturm auf der Insel Chumbe um. Einen angesehenen Inder bezichtigte man fälschlicherweise der Beihilfe an dem Überfall. Er wurde öffentlich auf dem Marktplatz zu Mombasa erhängt. Was half es? Durch ganz Ostafrika drang die Kunde, daß die *Inglesi* nichts gegen die *Wadeutschi* vermöchten, die Schiffe der *Wadeutschi* schössen die Schiffe der *Inglesi* schneller zusammen, als man denken könne, — um den Ruhm der *Inglesi* sei es geschehen.

Nach dem wohlverdienten Erfolge kehrte die „Königsberg" nach ihrem Ankerplatz im Rufiji zurück, denn an den Maschinen waren infolge der scharfen Beanspruchung sehr ernste Materialschäden eingetreten. Soweit es ging, wurden sie mit Bordmitteln ausgebessert. Größere Gußstücke mußten aber nach Daressalam geschickt und dort neu gegossen werden. Es glückte, wenn auch unter Überwindung mühseligster Transportschwierigkeiten. Die Kolonialbeamten haben hierbei das Schiffskommando bestens unterstützt, so daß die Instandsetzung der „Königsberg" gelang.

Die Vernichtung des *Pegasus* und das rätselhafte Verschwinden seines Überwinders hatten zur Folge, daß von der britischen Admiralität drei neuzeitliche Kleine Kreuzer mit dem Aufspüren des Feindes beauftragt wurden, *Chatham, Dartmouth* und *Weymouth;* jeder von ihnen der „Königsberg" an Kampfkraft erheblich überlegen. In schwerem Erkundungsdienst suchten diese Schiffe die Buchten und Häfen von Deutsch- und Portugiesisch-Ostafrika planmäßig ab. Auch die der Küste vorgelagerten Inseln wurden nicht übersehen. Zunächst entdeckte man aber nichts. Die Aufmerksamkeit der Engländer wurde erst in dem Augenblick auf die Rufiji-Mündung gelenkt, als man beim erneuten Durchsuchen des deutschen Dampfers „Präsident", der im Hafen von Linda mit auseinandergenommenen Maschinen lag, unter den Schiffspapieren eine Empfangsbestätigung über Kohle fand, die „Präsident" der „Königsberg" bei der Station Sfasale geliefert hatte. Sfasale war der Ankerplatz der „Königsberg" im Rufiji. Somit war die Entdeckung des Schiffes deutscher Übergründlichkeit und Pedanterie zuzuschreiben. Warum mußte die Empfangbescheinigung den Ort Sfasale enthalten? Warum mußte sie überhaupt in dieser Form ausgestellt werden?

Am 30. Oktober gelang es einer Landungsabteilung der *Chatham,* den Liegeplatz der „Königsberg" festzustellen. Damit waren die Würfel gefallen. Die Blockade der Rufiji-Mündung begann. Ein von der britischen Admiralität in offener Sprache gefunkter Befehl an die blockierenden Kreuzer lautete: „Die ‚Königsberg' ist zu versenken oder zu vernichten, koste es, was es wolle!" Leicht war dieser Befehl jedoch nicht ausgeführt. Er kam den Briten, zumindest geldlich, recht teuer zu stehen.

An dem Tage, als „Königsberg" im Rufiji eingeschlossen war, trafen von Daressalam die neugegossenen Maschinenteile ein — 24 Stunden zu spät!

Der Platz war mittlerweile mit allen nur verfügbaren Mitteln in einen verteidigungsfähigen Zustand versetzt worden. Für die Sicherung der Mündung stand die „Abteilung Delta" zur Verfügung. Unter Führung des Korv.Kapts. a. D. Schoenfeld, der als Farmer in Deutsch-Ostafrika lebte, setzte sie sich zunächst aus rund fünfzig Freiwilligen zusammen, die in der Mehrzahl von deutschen Dampfern stammten. Später trafen noch Verstärkungen ein. Durch das gesamte Sumpfgebiet der beiden schiffbaren Mündungen wurde unter großen Schwierigkeiten ein Fernsprechnetz gelegt. Die der Rufiji-Mündung vorgelagerte Insel Mafia, die ebenfalls mit zwanzig Gewehren besetzt war, erhielt Helio-

Verbindung mit Land. Für die Europäer war das Arbeiten in Tropenglut und Sumpfgebiet, vor allem bei der Anlage von Feldbefestigungen, ein beispielloses Opfer. Viele litten ständig unter starken Herzbeschwerden. Auf eingeborenes Personal durfte aber nur in beschränktem Umfange zurückgegriffen werden, schon um des knappen Proviants willen. Trotzdem herrschte ein hochgemuter Geist.

Die Gegner begannen ihren Angriff mit Ausbojen des Fahrwassers. Was sie am Tage leisteten, wurde nachts von der Abteilung Delta zerstört, deren Stellungen immer umfangreicher ausgebaut wurden. Die Engländer setzten Spione an, um hierüber Zuverlässiges zu erfahren. Am 1. November begannen sie mit einer dreitägigen Beschießung, deren Ziel die Stellungen der Abteilung „Delta", der Dampfer „Somali" und die „Königsberg" waren. „Somali" fand hierbei ihr Ende, sie brannte auf und sank. „Königsberg" blieb unversehrt, verlegte jedoch ihren Ankerplatz um 1000 m stromaufwärts. Sie benutzte hierbei die schmalen Fahrrinnen des Flusses, die sorgsamst erkundet und ausgebojt waren. Das Ankern war nur in diesen besonders tiefen Rinnen möglich, da das Schiff andernfalls bei Ebbe festgekommen und möglicherweise gekentert wäre. Es wurde stets mit Bug- und Heckanker geankert, nur wenige Meter vom Mangrovengestrüpp der Ufer entfernt. Zum seitlichen Halt wurden außerdem noch starke Trossen an Bäumen festgemacht. „Königsberg" verlegte mehrmals ihren Liegeplatz und kam dabei zweimal fest. Es mußte dann geleichtert werden, um bei steigender Flut wieder freizukommen und einen besser gelegenen Liegeplatz aufzusuchen. Solcher Plätze waren verschiedene in unermüdlicher Vermessungsarbeit festgestellt worden. Die Löscharbeiten zum Leichtern stellten an die Besatzung bei der feuchten Hitze schier übermenschliche Anforderungen. Das Schiff zog sich schließlich so weit zurück, daß es die Süßwassergrenze erreichte. Die Mangrovenwälder traten zurück, harte Flußufer ersetzten das Sumpfgebiet. Der innerste Liegeplatz lag bei Batja. Er gewährte der Besatzung die Möglichkeit, zur Erholung an Land zu gehen.

Die Blockadestreitkräfte waren in ihrer Zusammensetzung einem starken Wechsel unterworfen. Es tauchten vor allem kleinere Hilfsfahrzeuge auf, unter denen man mit Geschützen armierte Walfischfänger bevorzugte. Am 4. November drangen die Engländer nach erneuter Beschießung der Landstellen mit zwei Dampfern und vier bestückten Dampfbooten in die Simba-Uranga-Mündung ein. Der eine der Dampfer wurde als Sperrschiff versenkt, allerdings an einer Stelle, wo

er die „Königsberg" am Auslaufen nicht gehindert hätte. Zwischen den Angreifern und der Abteilung Delta war es zu einem blutigen Gefecht gekommen.

Am 22. November tauchte zum ersten Male ein feindliches Flugzeug über dem Rufiji auf. Der Wachtdienst bei Tag und Nacht nahm immer schärfere Formen an. Andrerseits ließ auch Freg.Kapt. Looff die Briten nicht zur Ruhe kommen. Mit Scheinwerferleuchten und Schein-Funkverkehr, mit Abbrennen von Reisigfeuern und durch den Abschuß von Sternsignalen hielt er den Gegner mit vollem Erfolge während der Dunkelheit ständig in Atem. Die Blockadestreitkräfte waren jede Nacht auf ein Ausbrechen der „Königsberg" gefaßt.

Am 10. Januar 1915 wurde die Insel Mafia, die von einem Offizier, zwei deutschen Unteroffizieren und zwanzig Askaris besetzt war, nach heftiger Beschießung von den Briten im Sturm genommen. Sie landeten zu diesem Zweck nicht weniger als sechs Kompanien indischer und schwarzer Truppen. Die Fortnahme von Mafia hatte den Zweck, in der Bucht von Tirene einen geschützten Ankerplatz für die Schiffe und einen Stützpunkt für den Blockadedienst an der Küste zu gewinnen. Die Besetzung von Mafia war für die „Königsberg" insofern ein herber Verlust, als sie hierdurch einer zuverlässigen Nachrichtenstation beraubt war.

Am 1. März wurde englischerseits die Blockade über das gesamte Küstengebiet von Deutsch-Ostafrika verhängt. Man begriff nicht, daß die „Königsberg" noch immer Kohlen hatte, denn ihre Funkstation war ja dauernd in Betrieb, und glaubte daher an das unbemerkte Durchschlüpfen von Kohlendampfern, was aber nicht der Fall war.

Dagegen gelang es einem Hilfsschiff, das Vorräte für „Königsberg" und die Kolonie brachte, die Blockade zu brechen. Am 13. April traf unter Führung des Oblts. z. S. d. R. Christiansen der Dampfer „Rubens" vor der Mansabucht, nördlich von Tanga, ein. „Rubens" war von der Heimat entsandt — auch eine großzügige Tat — und hatte außer Kohle eine Menge Munition, Handwaffen, Maschinengewehre, Bootskanonen, Proviant und Bekleidung an Bord. Die gesamte Ausrüstung war für die Schutztruppe und für „Königsberg" bestimmt. Zwar nahm der englische Kreuzer *Hyacinth* die „Rubens" in letzter Stunde unter Feuer, was aber lediglich zur Folge hatte, daß der Dampfer sich freiwillig auf flachem Wasser versenkte. In fünfwöchiger angestrengter Löscharbeit wurde ein erheblicher Teil der Ladung in kriegsbrauchbarem Zustande geborgen. Daß die Engländer hierbei nicht

störten, lag an einer List. Scheinfunksprüche hatten ihnen „verraten", die Mansabucht sei nach dem Einlaufen des Dampfers „Rubens" mit Minen verseucht worden. Demgemäß wurde sie peinlichst gemieden.

Freg.Kapt. Looff, der von der Ankunft des Dampfers „Rubens" durch den Admiralstab der Marine unterrichtet worden war, hatte gehofft, unter diesen Umständen doch noch einen brauchbaren Troßdampfer zu gewinnen, dessen Vorräte ihm ein Auslaufen ermöglicht haben würden. Die Vernichtung der „Rubens" machte aber auch diese Hoffnung zuschanden. Als dann Anfang Mai 1915 der Befehl des Admiralstabes einging, die „Königsberg" habe die Schutztruppe zu unterstützen, wurde der Gedanke an eine Wiederaufnahme des Kreuzerkrieges endgültig begraben.

„Königsberg" entsandte 3 Offiziere, 2 Deckoffiziere und 65 Mann als Besatzung für den Dampfer „Goetzen" nach Kigoma am Taganjika-See, und 1 Offizier, 1 Deckoffizier und 15 Mann nach dem Norden des Schutzgebietes zur Besetzung von zwei 6-cm-Landungsgeschützen, die mit „Rubens" gekommen waren. „Königsberg" selbst lag nunmehr endgültig als schwimmendes Fort im Rufiji-Delta.

Im Laufe der Monate Mai und Juni führte der Feind wiederholt Fliegerangriffe auf die „Königsberg" aus, die stets mit wenigen 10,5-cm-Schrapnellschüssen abgewiesen wurden. Am 6. Juli erfolgte bei Tagesgrauen der erste Generalangriff des englischen Geschwaders. Er traf auf einen wohlvorbereiteten Verteidiger. Der Angriff erhielt dadurch sein eigenes Gepräge, daß an ihm zwei Monitore, *Severn* und *Mersey*, für den Küstenkrieg gebaute, flachgehende und mit je zwei 15-cm-S.K. und je zwei 12-cm-Haubitzen bewaffnete Schiffe, teilnahmen, die man in aller Heimlichkeit von England herausgeschickt hatte. Das überraschende Eingreifen dieser für die Verwendung in den Gewässern des Rufiji außerordentlich geeigneten und hier sehr kampfkräftigen Fahrzeuge verbesserte die Aussichten der Engländer erheblich. Außer den Monitoren drangen noch die Kreuzer *Weymouth*, *Pyramus* und vier bestückte Walfischfänger in den Kikunja-Arm ein, während sich die Kreuzer *Hyacinth* und *Pioneer* der Simba-Uranga-Mündung näherten. Die „Abteilung Delta" machte dem Feind tüchtig zu schaffen. Überall loderte der Kampf auf. Flugzeuge dienten den Briten als Artilleriebeobachter. „Königsberg" wehrte sich ihrer Haut aufs tapferste. Sie wurde viermal getroffen. Das große Basisgerät fiel aus, es gab Verwundete und Tote, auch der Kommandant wurde durch einen Splitter verletzt. In unmittelbarer Nähe des Schiffes schlugen gegen 800 Gra-

naten ein. Die Artillerieleitung der „Königsberg" hatte sich ihren Beobachtungsstand auf einem Hügel an Land gewählt, der mit dem Schiff in Fernsprechverbindung stand. Das Schießen war insofern sehr erschwert, als es mehrere Gegner gleichzeitig abzuwehren galt. Die Monitore wurden mehrfach getroffen. Um 4 Uhr nachm. war der Angriff abgeschlagen.

Am 11. Juli ging der Gegner von neuem vor; dieses Mal mit 21 Schiffseinheiten. Er drang weiter als am 6. Juli in die Flußmündung ein, wobei der Kreuzer *Weymouth* vorübergehend festkam. Zwanzig Minuten nach der Eröffnung des Feuers — der Artilleriekampf begann um die Mittagsstunde — war „Königsberg" bereits von einem Hagel von Granaten eingedeckt. Der Kommandant wurde schwer verwundet, die beiden vorderen Geschützbedienungen und sämtliche Munitionsmanner des Vorschiffs fielen aus. Im Achterschiff brach gegen 1.15 Uhr ein verheerender Brand aus, der zum Fluten der Munitionskammern zwang. Mit dem letzten noch schießbereiten Geschütz wurde ein britisches Flugzeug heruntergeholt. Das Geschütz war von den Oblts. z. S. Niemeyer und Kohtz und dem Feuerwerker Kaiser bedient worden. Unmittelbar nach dem glücklichen Schuß wurde Kohtz verwundet, Niemeyer und Kaiser fielen.

Um 1.40 Uhr ist jede Verteidigungsmöglichkeit des Schiffes erschöpft. Der zum dritten Male schwerverwundete Kommandant erteilt den Befehl zur Sprengung. Was von der Besatzung noch lebt, wird unter Mitnahme aller Verwundeten und unter Bergung der Geschützverschlüsse ausgeschifft. Ein Zug von Helden verläßt das Schiff; in voller Ruhe, trotz schwerstem Granat- und Schrapnellfeuer. Mit dem letzten Boot wird der Kommandant an Land gebracht, während der 1. Offizier, Kaptlt. Koch, die Zündschnur an zwei Torpedoköpfen in Brand setzt, um dann das Schiff schwimmend zu verlassen.

Um 2 Uhr erfolgt die Sprengung. Sie reißt ein mächtiges Leck ins Vorschiff. „Königsberg" legt sich mit wehender Flagge, mit Gösch und Wimpel langsam auf die Seite und versinkt bis zum Oberdeck. Inmitten der Urwaldwildnis liegt ein grauer, von Narben und Wunden übersäter, völlig ausgebrannter Schiffsrumpf.

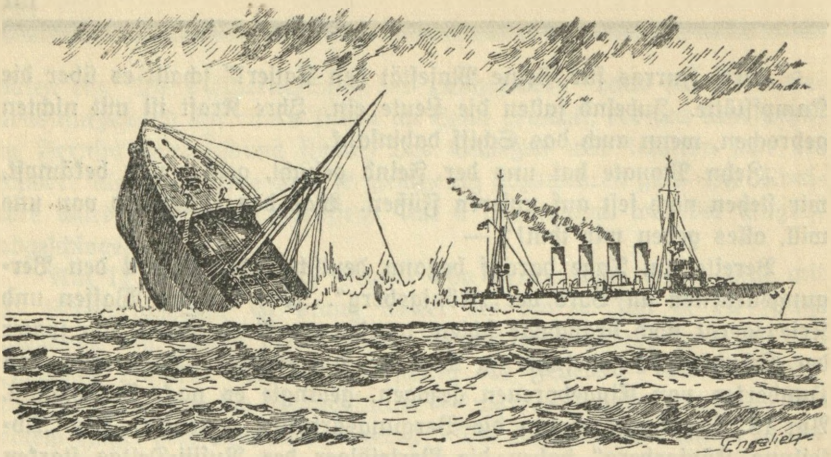
Der Gegner zieht um 4 Uhr ab.

Bei Sonnenuntergang werden getreu dem Zeremoniell Flagge und Wimpel der „Königsberg" niedergeholt. Die Flagge ist von Granatsplittern zerfetzt. Den Leuten treten Tränen in die Augen. Die letzte Flaggenparade auf der „Königsberg" . . .

„Drei Hurras für Seine Majestät den Kaiser!" schallt es über die Kampfstätte. Jubelnd fallen die Leute ein. Ihre Kraft ist mit nichten gebrochen, wenn auch das Schiff dahinsank.

„Zehn Monate hat uns der Feind gesucht, gejagt und bekämpft, wir stehen noch fest auf unseren Füßen. Was das Vaterland von uns will, alles geben wir ihm!" —

Bereits am Tage darauf begann deutsche Tatkraft mit den Bergungsarbeiten an Bord der „Königsberg". Was nur an Waffen und Kriegsgerät noch brauchbar schien, wurde von Bord geholt, um später der Schutztruppe zugeführt zu werden. Auf schweren Lastwagen, von Hunderten von Eingeborenen gezogen, gelangte es nach Daressalam. Am 18. September waren die Bergungsarbeiten vollendet. Als „Abteilung Königsberg" haben die Verteidiger des Rufiji-Deltas starken Anteil an den hartnäckigen Kämpfen der Schutztruppe gegen britische Übermacht gehabt. Ihre Eingliederung hat nicht wenig dazu beigetragen, die Widerstandskraft der Schutztruppe zu heben. Mit den jungen frischen Matrosen und Heizern traf eine äußerst wertvolle Unterstützung für die alten Afrikakämpfer ein, zumal da die „Abteilung Königsberg" nicht mit leeren Händen kam, sondern alle Geschütze der „Königsberg" mit sich führte, die in den späteren Kämpfen die wertvollste Waffenhilfe brachten. —



„Karlsruhe".

IV. S.M.S. „Karlsruhe".

Die nordatlantischen Seewege waren in den Jahren vor dem Kriege stark befahren. Ein Sechstel des gesamten Tonnengehalts des Welthandels ging über sie. Ihre Bedeutung war insonderheit für Großbritannien gewaltig. Kanada und die Vereinigten Staaten rechneten zu den besten Lieferanten von Nahrungsmitteln für die englische Inselwelt. Der Jahreswert dieser Einfuhr belief sich auf 40 Millionen Pfund. Von ähnlicher Bedeutung war aber auch die Einfuhr von Baumwolle aus den südamerikanischen Staaten nach England. Sie umfaßte bei einem Jahreswert von 50 Millionen Pfund 75 v. H. der Gesamtbaumwolleinfuhr. Hinzu kamen die Verfrachtung von Gummi, Leder, Holz, Petroleum, Kupfer, Schlachtvieh, Zucker, Mais, Kakao, Kaffee, Tabak und Früchten. Der Jahreswert der gesamten Einfuhr nach England aus Kanada und den Vereinigten Staaten belief sich auf 161 Millionen Pfund, die Ausfuhr erreichte 86 Millionen Pfund. Die entsprechenden Zahlen für Südamerika stellten sich auf 60 und 47 Pfund. Als Hauptangriffspunkt für die Handelskriegführung boten sich somit im nordatlantischen Weltmeer in erster Linie die Seegebiete dar, auf denen sich die verschiedenen Handelsstraßen nach dem Englischen Kanal, aber auch nach dem Mittelmeer zusammenballen; in zweiter Linie das Seegebiet an der amerikanischen Küste zwischen Neu-Fundland und der Chesapeake-Bucht und schließlich das Antillengebiet. Der britische Gesamttonnen-

gehalt, der jährlich für den Warentransport von Großbritannien nach Südamerika gebraucht wurde, umfaßte 5,5 Millionen. Über 3 Millionen Tonnen an Schiffen gingen von Südamerika nach England. Daneben lief aber auch noch ein großer Teil der Ausfuhr der Vereinigten Staaten nach Argentinien und der Einfuhr von Brasilien nach der Union unter britischer Flagge.

Dem Kreuzerkrieg boten sich demnach in diesen Gewässern sehr lohnende Ziele, die nur insofern in die Ferne gerückt wurden, als es Großbritannien an Schutzmaßnahmen nicht hatte fehlen lassen. Als Gegner der „Karlsruhe", die sich auf der ostamerikanischen Station befand, kamen zunächst fünf britische und zwei französische Kreuzer in Betracht. Die Stärke der „Karlsruhe" beruhte allein auf ihrer überlegenen Geschwindigkeit. An artilleristischer Kampfkraft konnte sie es nur mit einem der sieben feindlichen Kreuzer aufnehmen. An Etappen zur Versorgung mit Kohle, Öl, Wasser und Proviant waren vorgesehen New York, Havana, Rio de Janeiro und Las Palmas.

S.M.S. „Karlsruhe" war nach Beendigung ihrer Probefahrten im Sommer 1914 nach den westindischen Gewässern in See gegangen. Am 24. Juli wurde das Schiff vom Admiralstab der Marine unterrichtet, daß eine ernste Trübung der politischen Lage nicht ausgeschlossen sei. Freg.Kapt. Köhler hatte Auftrag, zunächst nach den ostmexikanischen Gewässern zu gehen, um bei den in Mexiko immer noch herrschenden Unruhen den Schutz der Deutschen zu übernehmen. Am 28. Juli füllte „Karlsruhe" ihre Bunker in Havana auf. Gleichzeitig wurde die Einrichtung der Etappe vorbereitet. Die Konsuln von verschiedenen Hafenplätzen bis hinunter nach Rio de Janeiro wurden um Nachrichten über die Bewegung fremder Kriegschiffe und deutscher Handelsschiffe ersucht.

Am 30. Juli ging „Karlsruhe" abseits des Schiffahrtsweges nach Vera Cruz in See. Unterwegs trafen, über die Funkstation Key West geleitet, wichtige Telegramme ein. Das Schiff erfuhr von dem Kriegsausbruch zwischen Österreich-Ungarn und Serbien und erhielt vom Admiralstab den Befehl, die Reise nach Mexiko zu unterbrechen.

Freg.Kapt. Köhler entschloß sich alsbald, in der Nähe von Havana in See zu bleiben, so zwar, daß niemand seinen Standort bemerkte. Er ankerte auf der weltverlassenen Cay-Sal-Bank. Als am 31. Juli das Telegramm „drohende Kriegsgefahr: Großbritannien, Frankreich, Rußland" eintraf, wurden die Etappen mobilgemacht. „Karlsruhe" selbst betrieb emsig Klarschiff-Übungen. Über den Lauf, den die Kriegslawine nahm, gingen dauernd Telegramme ein.

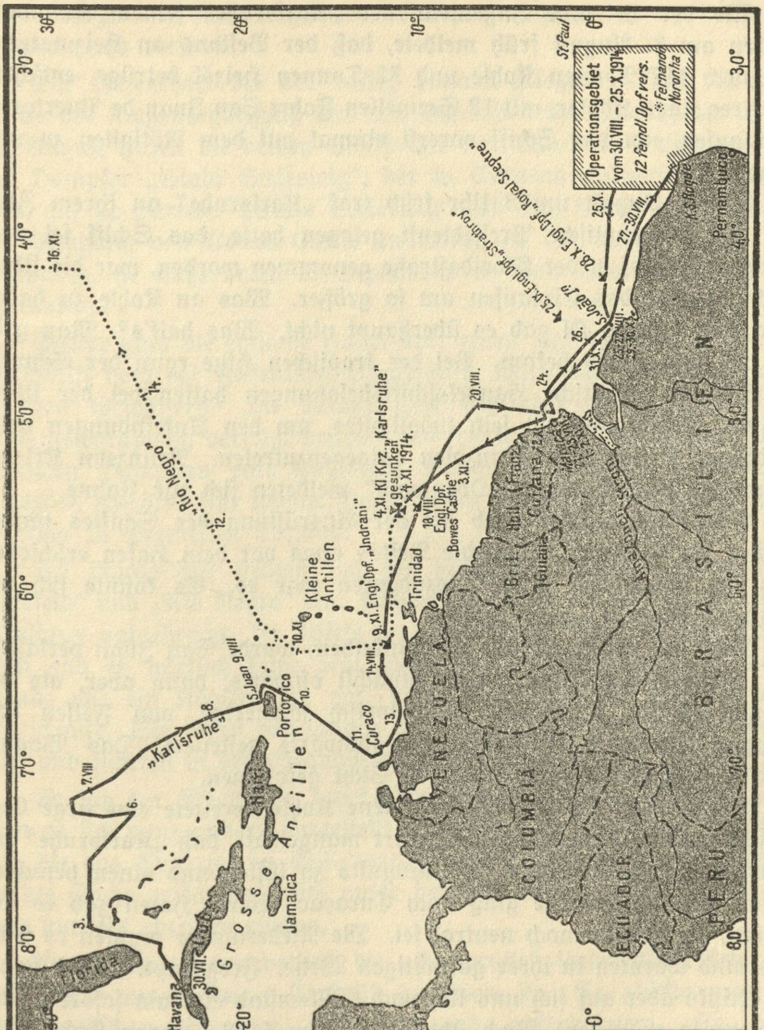
Am 2. August verließ das Schiff die Cay-Sal-Bank. In der Nacht zum 3. August wurde die völlig tote Floridastraße passiert. Es lagen bestimmte Anzeichen dafür vor, daß der britische Panzerkreuzer *Berwick* hinter der „Karlsruhe" her war. Am 4. August ging abends um 8 Uhr der Funkspruch ein, daß England an Deutschland den Krieg erklärt habe. „Karlsruhe" steuerte einen Treffpunkt an, der mit dem aus New York ausgelaufenen Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm" verabredet worden war. Die Schiffe trafen sich am 6. August früh. „Kronprinz Wilhelm" wurde, was mobilmachungsmäßig vorgesehen war, als Hilfskreuzer ausgerüstet. Zum Kommandanten wurde der Navigationsoffizier der „Karlsruhe", Kaptlt. Thierfelder, ernannt.

„Karlsruhe" war noch dabei, vom „Kronprinz Wilhelm" Kohle und Heizöl überzunehmen, als in Südzuwest eine Rauchwolke in Sicht kam. Die beiden deutschen Schiffe trennten sich und fuhren davon. Der Fremde war das Flaggschiff des britischen IV. Kreuzergeschwaders, der Panzerkreuzer *Suffolk*. Er nahm die Verfolgung der „Karlsruhe" auf und wies den Kleinen Kreuzer *Bristol* an, dem Gegner den Weg nach Norden zu verlegen, während der Panzerkreuzer *Berwick* den Befehl erhielt, sich einem Durchbruch nach Süden entgegenzuwerfen.

Für „Karlsruhe" schien vorerst nur der knappe Kohlenbestand peinlich. Der *Suffolk* lief sie spielend davon, obwohl der Brite bei klarstem Wetter ungewöhnlich lange in Sicht blieb. Kurz nach Einbruch der Dunkelheit kam vier Strich an Backbord die *Bristol* in Sicht. Sie hielt mit hoher Fahrt auf „Karlsruhe" zu, um auf 64 Hektometer das Feuer zu eröffnen. „Karlsruhe" drehte nach Osten ab. Es folgte ein Geschützkampf, der 20 Minuten währte. „Karlsruhe" steigerte ihre Geschwindigkeit bis auf 25 Seemeilen und schüttelte den Gegner ab. *Bristol* soll nach amerikanischen Zeitungsmeldungen zwei Treffer erhalten haben, „Karlsruhe" blieb unbeschädigt.

Als kurz darauf im Norden eine Leuchtrakete aufstieg, hielt Freg.-Kapt. Köhler es für ausgeschlossen, in dieser Richtung durchzubrechen. Er drehte auf Südkurs und minderte die Fahrt. Ringsum wisperte feindlicher Funkverkehr, den „Karlsruhe" nach Kräften zu stören wußte.

Leider machte sich aber das Gespenst der Kohlen- und Ölknappheit in hemmender Weise bemerkbar. Es grinste auf die Kommandobrücke und in die Kajüte, strich durch die Maschinen- und Kesselräume und bereitete dem Kommandanten und dem Leitenden Ingenieur schweres Kopfzerbrechen. Es hatte eine eiserne Faust, das Gespenst, und übte einen beklemmenden Druck aus.



Skizze 6. Weg der „Karlsruhe".

Bei Tagesanbruch am 7. August stand *Suffolk* noch immer in der Nähe. Für „Karlsruhe" verbot sich jede Erhöhung der Geschwindigkeit über 16 Seemeilen hinaus, da sonst das Erreichen selbst des nächsten Hafens gefährdet war. *Suffolk, Berwick* und *Bristol* blieben tagüber aus Sicht. Ihre Funkenstationen waren aber dauernd zu hören.

Als der Leitende Ingenieur der „Karlsruhe" seinem Kommandanten am 8. August früh meldete, daß der Bestand an Heizmaterial nur noch 117 Tonnen Kohle und 31 Tonnen Heizöl betrüge, entschloß sich Freg.Kapt. Köhler, mit 12 Seemeilen Fahrt San Juan de Puertorico anzulaufen, um das Schiff vorerst einmal mit dem Nötigsten zu versorgen.

Am 9. August um 8 Uhr früh traf „Karlsruhe" an ihrem Ziele ein. Da der englische Pressedienst gelogen hatte, das Schiff sei nach heftigem Kampf in der Floridastraße genommen worden, war die Überraschung über das Einlaufen um so größer. Was an Kohle zu haben war, war schlecht, Öl gab es überhaupt nicht. Was half's? Man griff zu, wo man etwas bekam. Bei der tropischen Hitze rann der Schweiß in Strömen. Deutsche Handelsschiffsbesatzungen halfen bei der Übernahme. Der Konsul tat sein möglichstes, um den Anfeindungen ortsansässiger Briten und Franzosen entgegenzutreten. Neunzehn Kriegsfreiwillige vom Dampfer „Odenwald" meldeten sich zur Fahne.

Freg.Kapt. Köhler trieb bei der Ausrüstung des Schiffes immer wieder zur Eile an. Wenn die Briten etwa vor dem Hafen erschienen und ihn abkniffen? Nicht auszudenken war es. Es konnte sich um Minuten handeln . . .

Noch am selben Abend, bei Dunkelheit, wurde San Juan verlassen. Im Schatten der Küste wurde zunächst ostwärts, dann aber, als der Mond aufging, durch die navigatorisch schwierige, von Felsen und Klippen durchsetzte Virgin-Passage südwärts gesteuert. Das Wagnis glückte, vom Feinde war nichts in Sicht gekommen.

Die in San Juan übergenommene Kohle bereitete eine arge Enttäuschung. Sie erwies sich als derart mangelhaft, daß „Karlsruhe" sich gezwungen sah, abermals ihr Inkognito zu lüften und einen besuchten Hafen anzulaufen. Sie ging nach Curaçao. Vorm Hafen gab es Bedenken, ob Holland noch neutral sei. Die Niederländer wußten es selbst nicht und warnten in ihrer gutmütigen Weise. Freg.Kapt. Köhler nahm das Risiko aber auf sich und lief nach Willemstad ein, um sofort an die Kohlenpier zu gehen. Nach Übernahme von 1100 Tonnen Kohle ging das Schiff um 8 Uhr abends wieder in See.

Am 18. August fand östlich von Trinidad das erste Zusammentreffen mit einem der bestellten Troßdampfer statt: die „Patagonia", Kapt. Koldewey, meldete sich mit 2000 Tonnen Kohle zur Stelle! Damit gewann der Kreuzerkrieg ein anderes Gesicht, jetzt hatte man endlich Bewegungsfreiheit. Und so wurde denn auch noch am Nachmittag des-

selben Tages der funkelnagelneue britische Dampfer *Bowes Castle* angehalten und versenkt.

Ein Aufenthalt bei der völlig einsam gelegenen Insel Maraca diente der Kohlenergänzung aus den Beständen der „Patagonia". Am 25. August trafen die beiden Schiffe bei den São-João-Inseln ein, wo der Dampfer „Stadt Schleswig", der in Curaçao ausgerüstet worden war, auf sie wartete. „Stadt Schleswig" gab ihre Kohle ab und nahm die Besatzung von *Bowes Castle* an Bord, mit der ausdrücklichen Bestimmung, sie nicht vorm 2. September in San Luiz de Maranhão zu landen.

Weiter ging die einsame Fahrt über einen Ankerplatz beim Lavandeira-Riff nach der Felseninsel Rocas-Riff. Man war somit in brasilianischen Gewässern. Die Anwesenheit englischer Kriegschiffe konnte funkentelegraphisch verfolgt werden. Es traf auch das Warnsignal eines deutschen Dampfers ein: Englisches Kriegschiff seewärts, anscheinend *Glasgow*, hat 5.30 Uhr nachm. Pernambuco passiert mit südlichem Kurs in etwa 15 Seemeilen Abstand."

Bei Rocas-Riff stellten sich die deutschen Dampfer „Asuncion", „Crefeld" und „Rio Negro" ein. Außerdem wurde der britische Dampfer *Strathroy* aufgebracht. Er stiftete der „Karlsruhe" 5600 Tonnen Kohle. Nun gab es wirklich keine Not mehr. Kapt. Köhler kam sich nachgerade wie ein Kohlenkönig vor, wenn er die Schiffe seines Trosses überschaute. Sie lagen vor langen Ketten beim weltverlorenen Rocas-Riff und führten in der Ozeandünung einen ganz artigen Tanz auf.

So sah der Krieg also aus? Ein seltsames Leben! Früher hatte man es sich ganz anders vorgestellt. Und doch war es rauhe Wirklichkeit, die das Äußerste an Willensanspannung, Opfermut und Hingabe an die Sache verlangte, sollte unter hundert Griffen nach dem Erfolg auch nur ein einziger glücken.

Am 1. September verließ die „Karlsruhe" ihren Ankerplatz, um auf Beute auszugehen. „Crefeld" begleitete sie. Es glückte zunächst, den englischen Dampfer *Maple Branch* aufzubringen. Er hatte 2000 Tonnen Stückgut und lebendes Vieh geladen. Die Besatzung — vorwiegend Chinesen — kam auf „Crefeld". Das Vieh wurde geschlachtet und auf „Karlsruhe und „Crefeld" verteilt, brauchbare Ausrüstungsgegenstände wurden entnommen, der Dampfer selbst fand sein Wellengrab.

Des Nachts wurde noch immer Funkspruchverkehr britischer Schiffe

abgehört. Es handelte sich um *Good Hope* und *Cornwall*. *Good Hope* entfernte sich südlich.

Am 8. September kohlte „Karlsruhe" auf dem Ankerplatz bei Lavandeira aus der Prise *Strathroy*. Vom europäischen Kriegsschauplatz lagen wichtige Telegramme vor. Der deutsche Dampfer „Holger", der auf der Reede von Pernambuco lag, sorgte mit seiner Funkstation getreulich für Zeitungsdienst. Aus dem Funkverkehr ließ sich außerdem entnehmen, daß *Bristol* und *Cornwall* in der Nähe standen.

Am 14. September glückte wieder ein guter Fang in Gestalt des britischen Dampfers *Highland Hope*. „Karlsruhe" nahm die Marconi-Anlage des Schiffes an Bord, um sie zur Täuschung des Gegners auszunutzen. Der Dampfer selbst wurde gesprengt. Er hatte sich auf dem Wege nach Argentinien befunden, um dort Gefrierfleisch zu laden.

Zwei Tage später kam der Brite *Indrani* an die Reihe. Das Schiff hatte 6700 Tonnen Kohle geladen, es wurde als Troßschiff eingestellt. Amerikanische Zeitungen, die man an Bord vorfand, wußten von umfassenden Maßnahmen zu berichten, die seitens der britischen Admiralität zur Vernichtung der „Karlsruhe" getroffen seien; eine angenehme Nachricht.

Am 21. und 22. September wurden nicht weniger als fünf Dampfer angehalten. Der holländische Dampfer *Maria* fuhr in Charter einer Londoner Firma mit 6000 Tonnen Weizen, die für Belfast und Dublin, zwei Stützpunkte der britischen Marine, bestimmt waren. Er wurde versenkt. Der zweite Dampfer war ein Brite *Cornish City* mit Namen. Er hatte 5500 Tonnen Wales-Kohle für eine britische Firma in Rio de Janeiro an Bord. Mit diesem Artikel war man mittlerweile genügend versehen. Also wanderte auch *Cornish City* samt seiner Ladung in den Abgrund des Weltmeeres. Am 22. September früh wurde der italienische Dampfer *Ascaro* gestellt. Da seine Papiere die Ladung — es handelte sich um Mais — einwandfrei als neutral erwiesen, wurde er entlassen. Nummer vier war wieder ein Brite, *Rio Iguassu*, mit 4800 Tonnen Kohle für die *Tramway, Light and Power Co.* in Rio. *Rio Iguassu* wurde versenkt. Dann folgte ein Schwede, der nach Prüfung seiner Papiere durch das Prisenkommando als „neutral" weiterziehen durfte.

„Karlsruhe" hatte in diesen Tagen stets mit breiter Aufklärungslinie, die von ihr und den Troßdampfern „Crefeld" und „Rio Negro" gebildet wurde, gesucht. Das Verfahren hatte sich gut bewährt.

In den Tagen vom 25. bis 28. September ließ sich „Karlsruhe" in freier See, abseits von den Dampferstraßen treiben, um dringend notwendige Überholungsarbeiten an Kesseln und Maschinen vorzunehmen. Am 30. September kohlte sie beim Lavandeira-Riff aus der Prise *Indrani*. Von den Etappen lagen abermals wichtige Nachrichten vor, unter anderen die, daß die Trefflinie beim Rocas-Riff kompromittiert sei. Dementsprechend wurden für die verschiedenen Troßschiffe neue Bestimmungen getroffen.

Die „Karlsruhe" selbst griff sich am 5. Oktober den englischen Dampfer *Farn*. Er hatte 7000 Tonnen Cardiff-Kohle an Bord. So etwas bekam man denn doch nicht alle Tage in die Finger. *Farn* wurde als Troßschiff eingestellt. Das „Karlsruhe"-Geschwader wuchs und wuchs. *Strathroy* war inzwischen allerdings als „leergekohlt" versenkt worden.

Einen Tag später wurde der Brite *Niceto de Larrinaga*, der 8000 Tonnen Hafer und Mais an Bord führte, aufgebracht und abgetan. „Crefeld" diente nach wie vor allen fremden Besatzungen als Wohnschiff. Der *Niceto* folgte am 7. Oktober der englische Dampfer *Lynrowan*, dessen Ankunft vom Kapitän der *Niceto* freundlicherweise angekündigt worden war. *Lynrowan* begrub in der Tiefe 5500 Tonnen Mais, Zucker, Talg und Felle.

Als nächster „Tiefentaucher" kam der Brite *Cervantes* an die Reihe. Mit ihm verschwanden 4500 Tonnen Viehfutter, Zucker, Felle und Wolle unter der Ozeandecke. Um Mitternacht wurde der Brite *Pruth* gestellt. Er hatte 2300 Tonnen Gerste an Bord und 3800 Tonnen Chilesalpeter. Ihm erging es nicht besser als der *Cervantes*. Ein Spanier und ein Norweger wurden hingegen nur angehalten und nach Prüfung ihrer Papiere unverzüglich entlassen. Schließlich lief der „Karlsruhe" noch der Brite *Condor* in den Weg. Er enthielt außer größeren Mengen Dynamit 150 Tonnen Maschinenschmieröl, ferner reichlich Proviant und Konserven, worunter sich 2000 Büchsen kondensierter Milch befanden. Das Schmieröl war mit Petroleum gemischt. Es konnte somit als Heizöl Verwendung finden, wonach die „Karlsruhe", ein durch und durch moderner Kreuzer, schon seit langem lechzte. Aber auch der Proviant kam äußerst gelegen. Nachgerade war eine „tausendköpfige" Menge zu beköstigen. Auf dem *Condor* befanden sich eigenartigerweise noch fünf Deutsche als zur Besatzung gehörig. Sie wurden auf der „Karlsruhe" eingestellt. Das Entlöschen der nutzbaren Ladung des *Condor* wurde unter Heranziehung aller verfügbaren Schiffsboote in Angriff ge-

nommen. Wegen der Dynamitladung wurde *Condor* nicht gesprengt. Es wurden vielmehr nur die Bodenventile geöffnet und die Seitenfenster zerschlagen. Das Schiff sank auch so. Die Dynamitladung entzündete sich kurz nach dem Sinken unter heftiger Detonation.

Am 13. Oktober wurde das „Hotelschiff Crefeld" entlassen. Es hatte mittlerweile 419 unfreiwillige Passagiere an Bord. Vor der Trennung kam ein Offizier an Bord der „Karlsruhe", um dem Kommandanten namens der englischen Kapitäne für die gute und rücksichtsvolle Behandlung zu danken, die sie auf dem Begleitdampfer genossen hätten; sie würden nicht verfehlen, ihrer Regierung darüber zu berichten. Ob sie ihr Wort gehalten haben? Es mag sein. Erfolg hat der Bericht jedenfalls nicht gehabt, Gegenleistungen blieben aus. Es ist bitter, diese Feststellung machen zu müssen. „Crefeld" hat ihre „Passagiere" planmäßig am 23. Oktober in Teneriffa gelandet. Irgendwelche Widersetzlichkeiten sind an Bord nicht vorgekommen.

„Karlsruhe" suchte nach der Entlassung der „Crefeld" ihren Stützpunkt Lavandeira auf. Unterwegs wurden Versuche mit dem neugewonnenen Heizöl vorgenommen; sie befriedigten durchaus. Bei Lavandeira wurden von der Prise *Farn* 1100 Tonnen bester Kohle übergenommen. Jedermann an Bord hatte das Gefühl, als sei dem Schiff das große Los in den Schoß geflattert. Die Operationsfähigkeit schien auf lange Zeit gewährleistet, und das Schönste war: der Feind bezahlte den Spaß!

Immer wieder und wieder. Auch in der folgenden Woche wurden zwei Briten aufgebracht; die *Glanton* mit 3800 Tonnen Kohle und die *Hurstdale* mit 4644 Tonnen Mais. Beide wurden versenkt. Freg.Kapt. Köhler stellte nunmehr aber die durchaus zutreffende Überlegung an, daß es nach so großen Erfolgen ratsam sei, ein neues Jagdgebiet aufzusuchen. Nachgerade mußten die Dampfer kopfscheu werden. Außerdem war wohl oder übel damit zu rechnen, daß auch die britischen Kreuzer sich endlich einmal die Gegend um Rocas-Riff und Lavandeira näher ansehen würden. Bisher hatten sie immer nur flüchtige Besuche abgestattet, bei denen sie niemand zu Hause angetroffen hatten. Freg.-Kapt. Köhler entschloß sich demgemäß, einen Vorstoß in die westindischen Gewässer zu unternehmen. Handstreiche gegen Barbados und Martinique wurden in Erwägung gezogen. Der gesamte Troß erhielt peinlich genaue Anweisung, so daß alle Vorsorge für ein weiteres gutes Zusammenarbeiten getroffen war.

Die Briten haben sich in der Tat in dieser Zeit die brasilianischen Jagdgründe der „Karlsruhe" genauer angesehen. Wiederholt ist man nur auf 100 Seemeilen aneinander vorbeigelaufen. Wie sehr der Feind im übrigen im Dunkeln tappte, geht daraus hervor, daß man dem Gerücht, die „Karlsruhe" sei bei Las Palmas aufgetaucht, Glauben schenkte. In erster Linie war es die Tätigkeit des deutschen Kreuzergeschwaders unter dem Grafen Spee, was die „Karlsruhe" entlastete. Diese Tätigkeit bereitete der britischen Admiralität derartige Sorgen, daß der „Karlsruhe"-Fall dagegen zurücktrat; ein äußerst lehrreiches Beispiel dafür, wie stark sich Operationen auf verschiedenen Seegebieten gegenseitig beeinflussen können.

Auf dem Marsch nach den São-João-Inseln sichtete „Karlsruhe" am 26. Oktober den großen englischen Passagierdampfer *Van Dyck*. Für die 210 an Bord befindlichen Reisenden wurde in zuvorkommendster Weise gesorgt. Sie wurden mitsamt ihrem Gepäck auf den herbeigerufenen Troßdampfer „Asuncion" umgeschifft, der nach Para zur Anlandsetzung der Passagiere entlassen wurde. Auch in diesem Falle wurde dem Kommandanten der „Karlsruhe" für sein entgegenkommendes und schonendes Verhalten schriftlich gedankt. „Karlsruhe" war noch dabei, lebenswichtige Güter von der *Van Dyck* zu übernehmen, als der britische Dampfer *Royal Sceptre* des Weges kam. Sein Kapitän unterschlug die echten Ladungspapiere und wies falsche vor, so daß man ihn ziehen ließ. Auch dieses Verhalten schmeckt nicht gerade nach „hunnischer Kriegführung". *Van Dyck* wurde versenkt. Seine Mannschaften standen stark unter Alkohol. Der Kapitän war störrisch und mußte mit Strenge zur Vernunft gebracht werden. Die Offiziere hingegen bewiesen gute Haltung.

„Karlsruhe" füllte bei São João und bei Maraca Kohlen auf und setzte dann, von den Begleitdampfern „Rio Negro" und *Indrani* gefolgt, den Marsch nach den westindischen Gewässern fort. Freg.Kapt. Köhler hatte sich entschlossen, zunächst die Reede von Barbados zu überraschen, wo nach vorliegenden Nachrichten mit lebhaftem Dampferverkehr zu rechnen war. Insgesamt hatte der hervorragend gut geführte Kreuzer während des Aufenthalts vor der brasilianischen Küste 17 Schiffe aufgebracht, von denen 14 mit insgesamt 62 174 Brutto-Registertonnen versenkt worden waren.

Am 4. November, 6.30 Uhr nachm., stand „Karlsruhe" östlich von Trinidad; etwa auf demselben Punkte, wo am 18. August die erste Prise *Bowes Castle* angehalten und versenkt worden war. Es war köstliches

Wetter, klare Kimm ringsum und reine, frische Luft auch an Bord. Plötzlich fand im Vorschiff eine schwere Explosion statt, der noch mehrere schwächere Detonationen folgten. In Höhe der Kommandobrücke schlug eine schwarze Qualmwolke empor, eine hohe Feuersäule schoß nach. Das gesamte Vorschiff wurde wie mit einem Ruck abgerissen, schwankte nach Backbordseite hinüber und versank. Kommandoturm, Brücke und Fockmast folgten.

Eine Sekunde nur verhielt alles den Atem. Dann gellte der Ruf: „Schotten dicht!" durch das Schiff. Von bebenden Fingern gerührt hämmerte die Schiffsglocke ihr Warnsignal: „Schotten dicht! Schotten dicht!"

Mit Gewalt brach das Wasser in den verstümmelten Schiffsrumpf ein. Hundert Tonnen Kohle, auf dem Achterdeck als Deckslast aufgehäuft, sorgten von selbst für einen Gewichtsausgleich und hielten dadurch den Wassereinbruch auf. An ein Leerpumpen der vollgelaufenen Abteilungen war überhaupt nicht zu denken. Die Hauptlenzrohre waren zerstört.

Der 1. Offizier, Kaptlt. Studt, ließ „Feuer ausmachen", um Kesselexplosionen zu verhüten. Man stand vor etwas Unfaßbarem. Was war geschehen? Eine Mine mitten im Weltmeer? Ein U-Bootangriff? Ausgeschlossen!

Die Rettungsboote rauschten zu Wasser. Ringsum Schwimmende, viele verstümmelt, von Ölbrandwunden übersät. Auch die Troßdampfer sandten ihre Boote, um Rettungsarbeiten zu leisten, wo es nur ging.

„Wo ist der Kommandant?"

„Über Bord, gleich zu Anfang, er war auf der Kommandobrücke!"

„Und der wachhabende Offizier?"

„Oberleutnant von Althaus ist auch dahin."

„Kriegstagebücher, Telegrammkladden retten!"

Immer höher gurgelte das Wasser. Es konnte sich nur noch um Minuten handeln, bis auch das Achterschiff der „Karlsruhe" verschwand. Der 1. Offizier und der Leitende Ingenieur durchschritten als letzte alle Räume. Dann wurde der Befehl gegeben: „Alle Mann aus dem Schiff!"

In musterhafter Ordnung vollzog sich die Überführung des geretteten Besatzungsteils auf das Hilfsschiff „Rio Negro". Die Manneszucht bestand ihre Probe auch im Unglück aufs glänzendste. Kurz nach dem Absetzen des letzten Rettungsbootes, 27 Minuten nach erfolgter Explosion, schoß S.M.S. „Karlsruhe" auf 4000 m Wasser in die Tiefe.

Drei Hurras der Geretteten schollen über die Unglücksstätte. Deutscher Mut trotzte dem Schicksal.

Mit dem Schiff sind außer dem Kommandanten und dem wachhabenden Offizier 261 Unteroffiziere und Mannschaften untergegangen. Gerettet wurden 17 Offiziere, 17 Deckoffiziere und 112 Unteroffiziere und Mannschaften. Die hohe Verlustzahl an untergegangenen Mannschaften findet ihre Erklärung in dem Umstande, daß die Katastrophe zur Abendbrotzeit stattfand, wo die gesamte dienstfreie Mannschaft im Vorschiff versammelt war, während die Offiziere und Deckoffiziere achtern in ihren Messen weilten.

Die Ursache der Explosion hat nicht festgestellt werden können. In Betracht kommt Selbstentzündung der Munition. Es lagerten im Vorschiff Torpedos, Sprengdynamit und 10,5-cm-Gefechtsmunition. Andrerseits hat man auch in Erwägung gezogen, ob nicht das von dem britischen Dampfer *Condor* entnommene und mit Petroleum gemischte Öl die Ursache der Explosion gewesen sein könne. Auch diese Möglichkeit ist nicht von der Hand zu weisen.

Wie dem auch sei: es bleibt eine ungeheure Tragik, daß ein hervorragend fähiger Kommandant, eine mustergültig tüchtige Besatzung und ein voll leistungsfähiges, schnelles Schiff mitten auf der Bahn stolzer Erfolge in so trauriger Weise abberufen worden sind.

„Das stille Verschwinden des Kreuzers von der Bühne des Weltkrieges", so schreibt das amtliche Werk über den Seekrieg, „und die militärische Notwendigkeit, sein Schicksal noch auf Monate hinaus geheimzuhalten, haben es mit sich gebracht, daß die Rolle, die der Kreuzer ‚Karlsruhe', sein ritterlicher Kommandant und seine heldenmütige Besatzung im Rahmen der Seekriegführung gespielt haben, im In- und Auslande vielfach zu wenig eingeschätzt worden ist im Vergleich zu der Tätigkeit der ‚Emden'. Es ist daher die Pflicht des Geschichtsschreibers, sein Urteil dahin zusammenzufassen, daß die Kreuzerkriegführung S.M.S. ‚Karlsruhe' nach Anlage und Durchführung auf der gleichen Höhe stand wie diejenige S.M.S. ‚Emden'."

Der 1. Offizier der „Karlsruhe" hat im Sinne seines auf dem Felde der Ehre gebliebenen Kommandanten weitergewirkt. Die Maßnahmen, die er unverzüglich ergriff, stellte er ausgesprochen in den Dienst zweier Gesichtspunkte: Heimbringung der Besatzung, Verschleierung des Untergangs.

„Rio Negro" füllte auf den Testigos-Inseln ihre Kohlenbestände aus der *Indrani* auf. *Indrani* wurde später aus Sicht von Land ver-

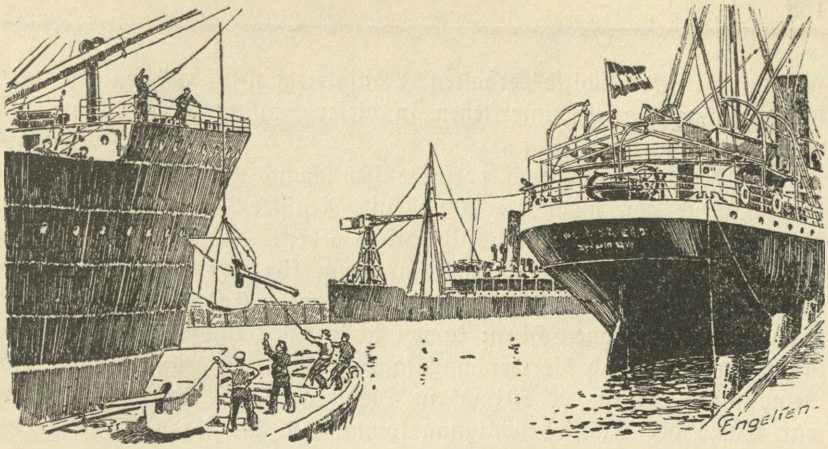
senkt. Im übrigen ließ Kaptlt. Studt es sich angelegen sein, weder den Aufenthaltsort der „Rio Negro" noch den Verlust der „Karlsruhe" irgendwie, sei es durch Abgabe eines Telegramms oder durch Umbestellung der Kohlenschiffe, zu verraten. Er hat recht daran getan. Der Feind ist monatelang über das Schicksal der „Karlsruhe" im Ungewissen geblieben und hat daher noch lange mit starken Streitkräften nach dem Schiff gesucht. Und „Rio Negro" ist es geglückt, nach der Heimat zurückzukehren. An diesem Erfolge, der unter den obwaltenden Umständen als eine Spitzenleistung bezeichnet werden darf — fehlten doch dem Schiff sämtliche Karten und Segelhandbücher für den Nordatlantischen Ozean — haben Kaptlt. Studt und der Führer des „Rio Negro", Kapt. Tepfer, gleich hohen Anteil; der eine in militärischer, der andere in seemännischer Hinsicht.

Die alte „Karlsruhe"-Besatzung hat später den neuen Kleinen Kreuzer „Regensburg" in Dienst gestellt und im alten Sinne weitergewirkt.

Die Heimkehr des „Rio Negro" hat sehr wesentlich dazu beigetragen, Unternehmungen wie die der „Möwe", des „Seeadler" und des „Wolf" einzuleiten. War doch der Beweis erbracht, daß es mit der berühmten britischen „Kontrolle über die Ozeane" nicht allzu weit her war. Ein wagemutiger deutscher Führer ließ sich durch sie nicht hemmen.

Dritter Teil

Die Hilfskreuzer.



Ausrüstung.

. Allgemeine Betrachtungen.

In Laienkreisen ist die Ansicht weit verbreitet, eine Flotte sei sich selbst genug, wenn der Krieg ausbricht. Daß sie in stärkstem Maße auf Fahrzeuge der Handelsmarine zurückgreifen muß, um sich lebensfähig zu erhalten und um allen Anforderungen des Ernstfalles gerecht zu werden, ist wenig bekannt.

Handelsschiffe finden bei der Mobilmachung als „Hilfsschiffe" Verwendung. Einmal ist es der Kleinkrieg, der sie beansprucht, und zwar in Form von Sperrbrechern, Hilfsstreuminendampfern, Sperrschiffen, Handelsschutzschiffen und Kriegsfeuerschiffen; dann stellt aber auch der Troß einer großen Flotte recht erhebliche Anforderungen. Im Troß vereinigen sich Kohlen- und Öldampfer, Munitionsschiffe, Werkstatt- und Hebeschiffe, Schlepper, Bergungs- und Pumpendampfer, Wohn- und Depotschiffe, Mutterschiffe für Torpedoboote und U-Boote; ferner kleine Fahrzeuge, die den Minensuch- und Räumdienst sowie die U-Bootabwehr ergänzen; schließlich kommen noch die Lazarett- und Transportschiffe und Fahrzeuge für besondere Zwecke hinzu, wie sie immer wieder im Verlaufe eines Krieges gebraucht werden.

Kauffahrteischiffe, die kriegerische Verwendung finden, führen die Kriegsflagge und heißen „Hilfskriegschiffe", während diejenigen Fahrzeuge, die lediglich für Kohlen-, Wasser-, Heizöl-, Hafen- und Lazarettdienste verwandt werden, unter der Handelsflagge bleiben und die Be-

zeichnung „Hilfsbeischiffe" erhalten. „Hilfskriegschiffe" rechnen als volle Kriegsfahrzeuge. Sie unterstehen in dieser Hinsicht allen völkerrechtlichen Bindungen.

Als der Krieg ausbrach, verfügte Deutschland über rund 2400 Handelsfahrzeuge von mehr als 100 Brutto-Register-Tonnen. Aus dieser Menge wurde der Bedarf an Hilfsschiffen gedeckt. Zunächst in kleinerem Umfange, die Marine stellte 204 Fahrzeuge für ihre Dienste ein. Die Zahl nahm aber sehr bald zu und stieg bis gegen Ende des Krieges auf etwa 2000 Fahrzeuge. Hinzu kamen noch 250 Dampfer, die im Auslande vorübergehend Verwendung fanden. Auswahl, Ausrüstung und Bemannung der in der Heimat in Dienst gestellten Handelsfahrzeuge war Sache der Schiffsbesichtigungskommission, die ihren Hauptsitz in Hamburg hatte und der Seetransportabteilung des Reichsmarineamtes unterstand. Die Hilfsschiffe des Auslandes wurden, wie wir bereits wissen, von den Etappen gechartert, versorgt und in Marsch gesetzt.

Im allgemeinen ist festzustellen, daß sich die deutschen Hilfsschiffe im Marinedienst gut bewährt haben. Zustand von Maschine und Schiffsrumpf waren befriedigend. Anders sah es bei den fremdländischen Prisenschiffen aus, die nach ihrer Aufbringung für Marinezwecke Verwendung fanden. Hier war so manche Instandsetzung nötig, um die volle Fahr- und Seebereitschaft wieder herzustellen. Auch ein Beweis für die Vorteile deutscher Gründlichkeit.

Uns sollen hier in erster Linie diejenigen Handelsfahrzeuge beschäftigen, die als „Hilfskreuzer" im militärischen Dienst Verwendung fanden. Die Frage, ob es möglich ist, Kauffahrer während eines Krieges in den Kriegsdienst zu überführen, so zwar, daß sie alle Rechte eines Kriegschiffes erhalten, ist im Laufe vergangener Jahrzehnte vielfach Gegenstand völkerrechtlicher Betrachtung und politischen Streites gewesen. Bei uns tauchte der Gedanke, mit Hilfe von Hilfskreuzern Kreuzerkrieg zu führen, in jenen Jahren auf, wo der Wettbewerb der großen internationalen Linienreedereien die Entwicklung eines Schnelldampfertyps begünstigte, der den schnellsten Kriegschiffen der damaligen Zeit — es handelte sich um die letzten beiden Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts — an Ozeangeschwindigkeit nicht unerheblich überlegen war. In der atlantischen Fahrt zwischen Europa und den Vereinigten Staaten von Amerika ist dieser Kampf zwischen dem Norddeutschen Lloyd und der englischen Cunardlinie ausgefochten worden. Sein Siegespreis war das „Blaue Band des Ozeans". Englischer Ehrgeiz sicherte der Cunardlinie im Jahre 1907 erhebliche staatliche Unterstützungen zu. Dadurch gelang es ihr, bei



Band II. Kreuzerkrieg.

Skizze 8. Wege deutscher Hilfskreuzer im Weltkriege.



gleichzeitiger Einführung der Dampfturbinen mit den Dampfern *Lusitania* und *Mauretania* eine Dauergeschwindigkeit von mehr als 25 Seemeilen gegenüber den 23 Seemeilen des Lloyddampfers „Kaiser Wilhelm II." zu erreichen. Der Norddeutsche Lloyd, der die atlantische Fahrt ohne Subvention betrieb, hat daraufhin, genau wie die Hamburg-Amerika-Linie, den Wettlauf aufgegeben. Beide Gesellschaften legten fernerhin bei ihren Neubauten besonderen Wert auf große Ladungsfähigkeit und gediegene Inneneinrichtung. Daß sie damit auf dem richtigen Wege waren, haben die Beliebtheit und der Nutzen der Schiffe bewiesen.

Immerhin hatte man im Admiralstab der Marine die Möglichkeit nicht aus den Augen verloren, aus den schnellen großen Passagierdampfern Hamburgs und Bremens im Mobilmachungsfalle Hilfskreuzer zu gewinnen. Es war nicht nur die Geschwindigkeit, welche diese Schiffe auszeichnete. Hinzukam noch ihre gewaltige Dampfstrecke, die ein ausgedehntes Verweilen in See ermöglichte, so daß man in ihnen zum mindesten eine wertvolle Hilfe für den Melde- und Nachrichtendienst erblickte.

Über die Rechtmäßigkeit der Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegschiffe hat nach Abschaffung der Kaperei (1856) streng genommen kein Zweifel mehr bestehen können. Trotzdem haben es die politischen Verhältnisse zuwege gebracht, daß die Rechtmäßigkeit wiederholt angefochten wurde. So von Frankreich im Jahre 1870, als der Norddeutsche Bund durch Heranziehung der Handelsflotte eine Verstärkung seiner Kriegsflotte herbeiführte. England stand damals auf einem antifranzösischen Standpunkt. Der Gedanke der „Freiwilligen Seewehr" fand bei ihm Freunde, insonderheit auch bei den englischen Kronjuristen. Demnach erfolgte von dem meerbeherrschenden Albion kein Widerspruch, als im Verlaufe des spanisch-amerikanischen Krieges 1898 Handelsschiffe in Kriegschiffe umgewandelt wurden. Auch während des russisch-japanischen Krieges im Jahre 1904—05 herrschte zunächst über die Zulässigkeit der Umwandlung kein Zweifel. Als jedoch zwei Schiffe der russischen „Freiwilligen Flotte" unter der Handelsflagge durch die Dardanellen und den Suez-Kanal steuerten, um sich späterhin im Roten Meer als Hilfskreuzer umzukostümieren, da erhob England den seinen Interessen gerecht werdenden Einspruch, eine solche Umwandlung sei nur in den Eigengewässern der Kriegführenden zulässig. Rußland trug daraufhin Sorge, die ganze Frage vor das Forum der Zweiten Haager Friedenskonferenz zu bringen. Das Ergebnis der langwierigen

Beratungen fand seinen Niederschlag in einer besonderen Denkschrift. In ihr wurden bestimmte Regeln sowohl für die Umwandlungsmöglichkeit, als auch für die Umwandlung selber aufgestellt. Im allgemeinen laufen diese Regeln darauf hinaus, daß der Hilfskreuzer ausgesprochen Kriegschiffcharakter zu bekommen hat, so daß ein Zwitterding ausgeschlossen bleibt, und daß die Gesetze, die seekriegsrechtlich für ein Kriegschiff gelten, auch für den Hilfskreuzer einschränkungslos Anwendung finden müssen.

Über den für die Umwandlung zulässigen Ort konnte im Haag keine Einigkeit erzielt werden. Die Inselstaaten Großbitannien und Japan, denen sich die Vereinigten Staaten von Amerika, die Niederlande und Spanien anschlossen, beharrten auf dem Standpunkt, daß eine Umwandlung nur in den Häfen des Heimatstaates als rechtlich zulässig gelten könne, während die übrigen Staaten, insonderheit Rußland, Deutschland und Frankreich, eine örtliche Bindung nicht eingehen wollten.

Auch auf der Londoner Seekriegskonferenz von 1908—1909 blieb die Ortsfrage ungelöst, so daß bei Ausbruch des Weltkrieges einer Umwandlung auf hoher See keinerlei völkerrechtliche Abmachungen im Wege standen. Die Umwandlung in neutralen Hoheitsgewässern vorzunehmen, verbot sich jedoch als völkerrechtswidrig.

Daß die Möglichkeit der Ausnutzung von Handelsfahrzeugen für kriegerische Zwecke von den einzelnen Seestaaten schon seit langem ins Auge gefaßt war, ergibt sich im übrigen auch daraus, daß eine Reihe von Mächten unter Vorantritt Englands mit ihren großen Reedereien Subventionsverträge abschloß. Diese Verträge stellten selbstverständlich keine einseitige Bindung dar. Den Reedereien war es naturgemäß nur angenehm, wenn zu ihren privaten Mitteln staatliche Mittel hinzukamen. Diejenigen Staaten, die Subventionsverträge abschlossen, ließen es sich demgegenüber angelegen sein, gewisse Forderungen zu stellen, die in den Amtszimmern ihrer Admiralitäten ausgearbeitet wurden. Die Forderungen erstreckten sich zunächst auf Verpflichtungen der Bereitstellung von Schiffen für den Mobilmachungsfall; zum andern räumten sie dem subventionierenden Staat gewisse Rechte ein, schiffbauliche Überwachungen auszuüben, deren Zweck es war, beim Bau der Schiffe Hilfskreuzereigenschaften vorzusehen; schließlich beschäftigten sich die Forderungen mit Ansprüchen auf die Besetzung der Schiffe mit gedientem Personal.

Frankreich, die Vereinigten Staaten von Amerika, Italien, Österreich-Ungarn, Spanien und Japan sind dem Beispiel der britischen Sub-

ventionspolitik gefolgt. Deutschland hielt sich zunächst zurück, eine ausgesprochen militärische Subventionspolitik hat es nie betrieben. Die deutsche Marineverwaltung hat sich vielmehr darauf beschränkt, zunächst nur dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie einzelne Wünsche vorzutragen, die man von seiten der Marine bezüglich der Eigenschaften und Einrichtungen der Schnelldampfer hege. Die beiden Gesellschaften sind aus freien Stücken, soweit es ihre wirtschaftlichen Interessen zuließen, diesen Wünschen entgegengekommen.

Worum hat es sich hierbei gehandelt? Welchen Anforderungen sollte ein deutscher Hilfskreuzer mobilmachungsmäßig entsprechen? Als erstes wurde eine Geschwindigkeit nicht unter 18 Seemeilen und ein Kohlenfassungsvermögen für 10 000 Seemeilen bei 10 Seemeilen Fahrt verlangt. Des weiteren wurde die Forderung auf Vermehrung der wasserdichten Schotten, der Sicherung des größten Teils des Schiffes durch einen Doppelboden und auf Einbau starker Lenz- und Feuerlöscheinrichtungen gestellt. Die Zahl der Dampfteuerapparate wurde vermehrt. Sie hatten getrennt voneinander in geschützter Lage Aufstellung zu finden. Für die Maschinen- und Kesselanlagen wurde ein Kohlenschutz als notwendig bezeichnet. Die Decks waren an gewissen Stellen so zu versteifen, daß Geschütze mittleren Kalibers Aufstellung finden konnten. Die Raumverteilung mußte den raschen Einbau von Munitionskammern gestatten. Die Aufstellung von Scheinwerfern war vorzusehen, Funkspruchseinrichtungen mußten deutschen Systems sein.

Über diese Abmachungen, die sich später noch auf andere Linien erstreckten und letzten Endes auch Besatzungsfragen streiften, ist nicht hinausgegangen worden. Die Subventionsverträge, die das Deutsche Reich mit einzelnen Linien schloß, waren rein wirtschaftlicher Art oder Postverträge.

Vor Ausbruch des Weltkrieges waren auf 15 deutschen Dampfern Vorbereitungen zur Umwandlung in Hilfskreuzer getroffen. Da die Schiffe in der Mehrzahl auf Fahrt waren, konnte immer nur bei einem Teil von ihnen auf die Fertigstellung der Umwandlung gerechnet werden. Der Wert eines Kreuzerkrieges lag für Deutschland in der Schädigung des feindlichen Handels; mehr aber noch in der Bindung zahlreicher feindlicher Kreuzerstreitkräfte. Das Bestreben ging ja ganz allgemein dahin, möglichst viele feindliche Streitkräfte vom heimischen Kriegsschauplatz abzuziehen, um auf diese Weise den erwünschten Kräfteausgleich zustande zu bringen. Man wird offen zugeben müssen, daß das Deutsche Reich in seinen Vorbereitungen zu schüchtern und zu ehr-

lich gewesen ist. Die Mehrzahl unserer als Hilfskreuzer vorgesehenen Handelsfahrzeuge war gar nicht in der Lage, den Umwandlungsprozeß anders als in der Heimat vorzunehmen. Aus diesem Grunde hat die Tätigkeit der Hilfskreuzer in den ersten Monaten des Krieges nicht den Erfolg gehabt, den man sich hätte denken können. Die Engländer glaubten fest daran, daß unsere Schnelldampfer bereits im Frieden abmontierte Geschütze und Munition mit sich führten. Der Glaube wurde dadurch gestärkt, daß wir immer wieder das Recht auf Umwandlung auf hoher See vertraten. *Churchill* hat es sich daher als Erster Lord der Admiralität nicht nehmen lassen, in seiner berühmten Flottenrede vom März 1913 die Bewaffnung englischer Handelsschiffe schon im Frieden als einen Gegenzug gegen die Maßnahmen anderer Mächte anzukündigen. Bei uns hat man sich gescheut, die nötige Konsequenz zu ziehen. In England war man nicht so schüchtern. Seit dem Jahre 1913 war es ein alltägliches Bild, daß man in fremden Häfen große britische Handelsschiffe antraf, die unverhüllt Geschütze an Deck trugen. Allein die *Royal Mail*-Linie hatte nicht weniger als zehn ihrer Schiffe mit 12-cm-Geschützen bewaffnet. In Deutschland ist man über Erwägungen ähnlicher Art nicht hinausgekommen. Man fürchtete, die Mitnahme von Munition könne Schwierigkeiten in fremden Häfen verursachen. Die Schwierigkeiten schienen so beträchtlich, daß man zunächst auf eine Bewaffnung der Handelsschiffe im englischen Sinne verzichten zu müssen glaubte.

Zur Zeit der Mobilmachung war die Verteilung der als Hilfskreuzer geeigneten Dampfer ganz besonders ungünstig. Von den auserlesenen Fahrzeugen lagen im Bremer Hafen nur „Kaiser Wilhelm der Große" und „Prinz Ludwig", in Hamburg nur „Victoria Louise". „Kronprinz Wilhelm" lag in New York, „Kaiser Wilhelm II." traf dort am 5. August ein, „Kronprinzessin Cecilie" befand sich auf der Heimreise von New York und machte daher kehrt, „Prinz Eitel Friedrich" suchte in Shanghai, „Cap Trafalgar" in Buenos Aires Zuflucht. Auf die Ausrüstung und die Tätigkeit des „Prinz Eitel Friedrich" ist im Verlauf der Schilderungen der Operationen des ostasiatischen Kreuzergeschwaders bereits eingegangen worden*). Der Kreuzer „Karlsruhe" hatte, wie wir wissen, den Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm" an sich gezogen und

*) Der Hilfskreuzer „Cormoran", ein den Russen von S. M. S. „Emden" genommenes Schiff, ist ebenfalls bereits beim „Kreuzer-Geschwader" erwähnt worden.

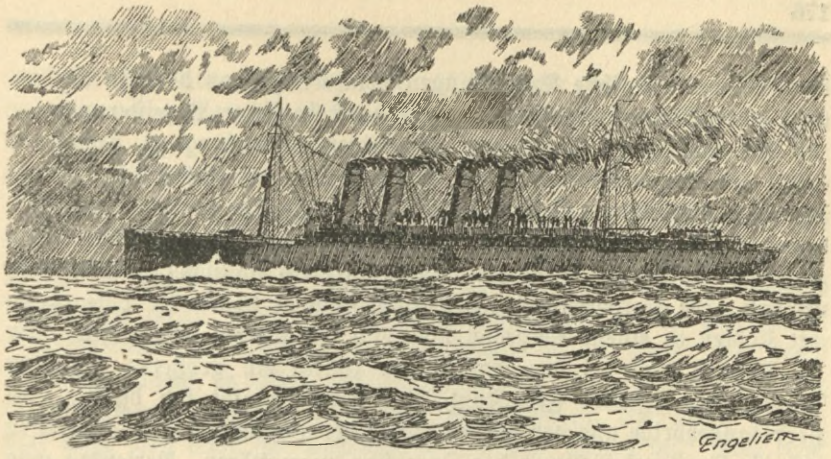


Skizze 7. Wege deutscher Hilfskreuzer im Atlantischen Ozean.

ausgerüstet. Dessen Taten sowie die Unternehmungen von „Kaiser Wilhelm der Große" und das Ende von „Kap Trafalgar" sollen weiter unten besprochen werden.

Die englische Flotte hatte bekanntlich ihren Aufmarsch schon vor der Kriegserklärung vollzogen. Demgemäß hielt der deutsche Admiralstab einen Durchbruch in die Weite des Weltmeeres bei den kurzen Nächten und dem meist klaren Wetter im August nur für Schiffe mit einer Geschwindigkeit von mehr als 20 Seemeilen für aussichtsvoll. Die Umwandlung älterer, als Hilfskreuzer vorgesehener Schiffe wurde daher zunächst nicht vorgenommen. Wäre die dreitägige Verzögerung der englischen Kriegserklärung ausgenutzt worden, dann hätten auch die langsameren Dampfer, deren Ausrüstung mit dem zweiten Mobilmachungstage abends zu beenden war, mit Aussicht auf Erfolg auslaufen können. Die Rücksichtnahme, die die deutsche politische Leitung England gegenüber einnahm, hat auch hier stark hemmend gewirkt. Der Einfluß ging soweit, daß es dem Admiralstabe nicht gestattet wurde, vor Ausspruch der englischen Kriegserklärung für den Handelskrieg bestimmte Hilfskreuzer auslaufen zu lassen.

Ob ein größerer Einsatz von Hilfskreuzern zu Beginn des Krieges von wesentlichem Erfolge gewesen wäre, läßt sich nachträglich nicht mit Bestimmtheit behaupten.



„Kaiser Wilhelm der Große".

II. Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große".

Mobilmachung im ganzen deutschen Lande. Der mächtige, haushohe Rumpf des Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm der Große" liegt in dem künstlichen Hafengebiet von Bremerhaven. An Bord ist rüstig und rasch gearbeitet worden. Die vorgesehene Ausrüstung und Armierung ist am Abend des 2. August vollendet. Als Kommandant des Schiffes hat sich Freg.Kapt. Max Reymann an Bord begeben. Es ist ein wehmütiger Blick, den er auf seine Geschütze wirft. Vier alte 10,5=cm=Schnelladekanonen, das ist nicht viel. Die Geschütze wirken um so kläglicher, als die Abmessungen des Schiffes riesenhaft sind. Trotzdem, es hilft nichts, man muß sich mit vorhandenem zufrieden geben. Freg.Kapt. Reymann schießt es aber durch den Kopf: „Deutschlands Kriegswille ist wahrlich alles andere, nur nicht stark gewesen!"

Das Inseegehen verzögert sich, noch liegt Englands Kriegserklärung nicht vor. Die Stunden schleichen träge dahin. Jeden Mann an Bord drängt es zur Tat. Und kühne Überlegung sagt sich, daß die Möglichkeit des Durchbruchs um so geringer wird, je länger man den Zeitpunkt der Abfahrt hinausschiebt.

Endlich, am 4. August abends, wird die Erlaubnis zum Inseegehen gegeben. Neidvolle Blicke folgen dem Schiff. Hunderte von Zurückbleibenden gäben alles dafür hin, wenn sie mitfahren dürften. Noch

berauschen romantische Vorstellungen vom Kriege das deutsche Gehirn, noch lodern überall die Fackeln echter vaterländischer Begeisterung.

Um das große Schiff vor vorzeitiger Entdeckung zu bewahren, wählt der Kommandant für den Durchbruch in den Atlantischen Ozean den Weg nördlich um Island herum. Er greift also gewaltig weit aus, bevor er sein eigentliches Operationsgebiet betritt. Vom Feinde nichts zu sehen. An der Westküste von Irland wird ein englischer Fischdampfer versenkt. Die Vorbereitungen des Admiralstabes haben die Versorgung mit Kohlen in einem Seegebiet südöstlich der Azoren eingerichtet. Am 15. August wird bei den Kanarischen Inseln ein größerer englischer Postdampfer gestellt. Freg.Kapt. Reymann begnügt sich damit, zwei Heeresangehörige aus der großen Schar der Passagiere herauszugreifen und die Funkeneinrichtung des Dampfers zu zerstören. Versenken mag er ihn nicht, da das Schiff mit Frauen und Kindern übervölkert ist.

Am Tage darauf werden jedoch in der Nähe der afrikanischen Küste zwei englische Dampfer nach Übernahme der Besatzungen auf den Grund der See befördert. Einen dritten Engländer, einen Postdampfer, gibt der Kommandant hingegen wieder frei, weil die Übernahme der an Bord befindlichen 1400 Personen nicht möglich ist. Auch hier wird nur die Antenne zerstört. Es ist anzunehmen, daß einer der entlassenen Dampfer es gewesen ist, der dem Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große" einen übermächtigen Verfolger auf den Hals zog.

Am 17. ankert das Schiff an der westafrikanischen Küste. Es hat einen stillen, weltverlassenen Platz aufgesucht. Rio de Oro liegt zwar innerhalb der spanischen Hoheitsgewässer, hat aber mit dem Treiben auf den Weltmeeren wenig zu tun. Der Kohlenvorrat des Hilfskreuzers ist bedrohlich zusammengeschmolzen. Der Admiralstab in Berlin hat jedoch dafür gesorgt, daß nicht weniger als drei Kohlendampfer zur Stelle sind, deren Entleerung alsbald in Angriff genommen wird.

Freg.Kapt. Reymann hat sich an Land begeben, um mit dem Kommandanten eines kleinen spanischen Forts die Verbindung aufzunehmen. Er hat ihn dabei verständigt, daß sich sein Schiff in Seenot befände, es habe eine Maschinenhavarie erlitten, die ein längeres Liegen als die völkerrechtlich vorgesehene Vierundzwanzig-Stunden-Frist nötig mache. Der Spanier hat hiergegen nichts einzuwenden. Der Fortkommandant und Kapt. Reymann sind sich darüber einig geworden, daß eine Gefährdung der spanischen Neutralität durch Streitkräfte der Entente nicht in Betracht komme. In dieser Auffassung haben sich beide gründlich geirrt.

Zur Kohlenübernahme hat der Hilfskreuzer längsseit der Kohlendampfer festgemacht. Eine frische Brise aus Nordost schafft Kühle bei der heißen Sonne. Die Kohlendampfer haben gute Nachrichten von der Heimat mitgebracht, so verdoppelt sich der Arbeitseifer.

Am zweiten Tage beginnt die Kohlenübernahme früh morgens um fünf. Zur Mittagsstunde wird sie unterbrochen. Just zur selben Zeit taucht im Norden eine Rauchwolke auf, die sofort als verdächtig empfunden wird. Hundert gierige Augen spähen zu ihr hin. Beim Näherkommen kein Zweifel: ein Kriegschiff ist in Sicht! Als letzte Hoffnung besteht, es möchte ein spanisches sein. Kurz darauf schon läßt der Schattenriß erkennen, daß es ein Engländer ist. Im selben Augenblick blitzt auch schon ein Scheinwerfer bei dem Briten auf. Noch steht er 10 000 Meter ab.

An Bord des „Kaiser Wilhelm der Große" springt der Signalmaat der Wache an den Scheinwerfer und zeigt „Verstanden". Alsbald findet folgender Signalverkehr statt:

Englischer Kreuzer *Hyghflyer:* Hyghflyer, surrender (Ergeben Sie sich).

K. W. d. G.: Keine Antwort.

Hyghflyer: I call you to surrender (Ich fordere Sie auf, sich zu ergeben).

K. W. d. G.: Deutsche Kriegschiffe ergeben sich nicht. Ich ersuche Sie, die spanische Neutralität zu achten.

Hyghflyer: You coal the second time in this port. I call you to surrender, if not, I will fire on you at once. (Sie kohlen zum zweiten Male in diesem Hafen, ich fordere Sie auf, sich zu ergeben; wenn nicht, werde ich das Feuer sofort auf Sie eröffnen.)

K. W. d. G.: Ich kohle hier zum ersten Male, im übrigen ist das eine spanische Angelegenheit.

Highflyer: Surrender at once. (Ergeben Sie sich sofort.)

K. W. d. G.: Ich habe Ihnen nichts mehr zu sagen.

Dieser Signalaustausch hat annähernd eine Stunde in Anspruch genommen. Während dieser Zeit läßt der Kommandant, der der englischen Art mißtraut, alles nicht zum Gefecht erforderliche Personal seines Schiffes sowie 126 englische Gefangene auf die längsseit liegenden Kohlendampfer gehen. „Kaiser Wilhelm der Große" kann die hohe See nicht gewinnen, er hat nur für 14 Seemeilen Dampf auf.

Die Geschützbedienungen eilen an die Geschütze. In Hast wird das überflüssige und fremde Personal abtransportiert. Die Leinen werden losgeworfen, die Dampfer legen ab.

Kaum ist das letzte Signal des deutschen Hilfskreuzers auf der *Highflyer* verstanden, als der Brite auch schon das Feuer eröffnet. Sechs 15-cm-Granaten kommen heulend durch die Luft herangezogen. „Kaiser Wilhelm der Große" antwortet mit seinen leichten Geschützen. Auf beiden Schiffen steigen die Toppflaggen in die Höhe. Der Brite hält sich auf nahezu 9000 Meter Gefechtsabstand.

Seine erste Salve trifft nicht den eigentlichen Feind, sondern den Kohlendampfer „Magdeburg". Der Dampfer lichtet Anker und fährt schleunigst davon. *Highflyer* gabelt sich nur langsam auf sein Ziel ein, die Streuung seiner Geschütze ist außerordentlich groß. Nur selten gelingt es ihm, seine Granaten an den Mann zu bringen. Auch die Brandwirkung ist nur gering. Wo ein Feuer auffackelt, wird es sofort gelöscht. Schlimm ist nur, daß das deutsche Schiff mit seinen Geschützen *Highflyer* nicht erreichen kann. Als die Aufsatzstangen über das Maß hinaus erhöht werden, schafft man es zwar, Weitschüsse zu erreichen, dieser Anstrengung sind jedoch die Geschütze nicht gewachsen. Ein Rohr fliegt aus seinem Lager und haut an Deck, gottlob, ohne Leute zu verletzen.

Highflyer tastet sich vorsichtig näher. Endlich, auf 7500 m gelingt es „Kaiser Wilhelm dem Großen", ihm in kurzer Folge fünf Treffer beizubringen.

Anderthalb Stunden währt der ungleiche Kampf, ohne daß es dem Briten glückt, die Feuerüberlegenheit herzustellen. Als dann deutscherseits die Munition verschossen ist, bleibt nichts anderes übrig, als das Schiff zu versenken. Der Kommandant erteilt den Befehl zum Sprengen. Die Rettungsboote werden klargemacht, die Verwundeten werden in ihnen geborgen. Geschützteile, Gewehre und Geheimbücher fliegen zur Vernichtung über Bord. Als letzter verläßt der Kommandant sein Schiff. In den unteren Räumen krachen die Sprengpatronen. Während in den Rettungsbooten drei Hurras ausgebracht werden, während das alte Trutzlied „Deutschland, Deutschland über alles" über das Wasser schallt, sinkt der mächtige Rumpf des Hilfskreuzers in die Tiefe.

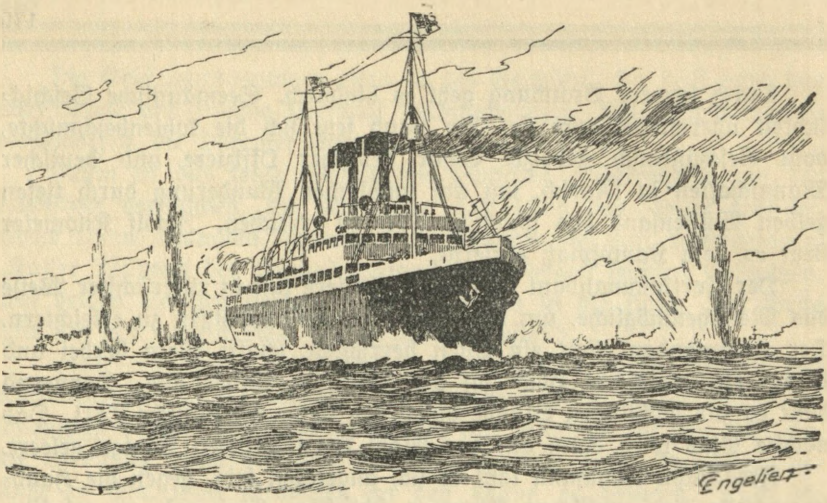
Auch der Brite hat Boote bemannt. Langsam fühlen sie sich heran. Ob sie etwa daran denken, die Deutschen gefangenzunehmen? Die Bootsgäste spotten der Briten. Mit Gewalt legen sie sich in die Riemen, die Engländer haben das Nachsehen.

Durch schwere Brandung geht es hindurch. Seemännische Geschicklichkeit überwindet auch sie. An Land setzt sich die kohlenbeschmutzte, vom Geschützrauch gebeizte Schar deutscher Offiziere und deutscher Mannschaften in Marsch, um auf mühsamer Wanderung durch tiefen gelben Wüstensand das spanische Fort zu erreichen. Zwölf Kilometer liegt es vom Kampfplatz entfernt.

Der Fortkommandant und seine Offiziere tun in ritterlichster Weise das Menschenmögliche, um die Lage der Schiffbrüchigen zu erleichtern. Der Kommandant läßt ein Essen herrichten, schafft Wein herbei und bringt ein dreifaches Hoch auf den deutschen Kaiser aus. Donnernd hallt es zur nächtlichen Stunde durch das kleine afrikanische Fort. Das nächste Glas wird dann auf das Wohl des spanischen Königs geleert.

Freg.Kapt. Reymann läßt es sich angelegen sein, gegen die Handlungsweise des englischen Kreuzers schärfsten Einspruch zu erheben. Wie so viele Einsprüche im Weltkriege ist auch dieser ungehört verhallt.

Nach Völkerrechtsregeln mußte die Mannschaft des deutschen Hilfskreuzers interniert werden. Es ging zunächst nach Las Palmas. Einigen von der Besatzung glückte es, auf abenteuerliche Weise in die Heimat zurückzukehren.



„Königin Luise".

III. Hilfsstreuminendampfer „Königin Luise".

Die deutsche Seekriegsleitung versuchte es nach Abgabe der englischen Kriegserklärung sofort, dem britischen Gegner durch den Minenkrieg Schwierigkeiten zu bereiten. Zu einem überraschenden Minenangriff auf die Themse war der Dampfer „Königin Luise" vorgesehen. Ihm fiel somit die ehrenvolle Aufgabe zu, den ersten scharfen Streich wider England zu führen.

Die Ausrüstung des Schiffes war am 1. August nachm. in Cuxhaven begonnen worden. Nach zwölf Stunden schon war sie vollendet. Aus den bekannten Gründen mußte das Schiff jedoch bis zum 4. August abends mit dem Auslaufen warten. Es hatte sich zum Schluß nach der Ems verholt, um den Marsch nach England möglichst abzukürzen.

Der Operationsbefehl, den der Hilfsstreuminendampfer erhielt, lautete: „Sofort mit höchster Fahrt auslaufen in Richtung auf Themse. Minen möglichst nahe an englische Küste bringen. Minen nicht in der Nähe neutraler Küste werfen und nicht nördlicher als 53 Grad Nordbreite."

Mündliche Unterweisungen des Kommandanten durch den Flottenchef sind vorangegangen. Daß die Vorbedingung für den Erfolg einzig in der Überraschung liegt, steht fest. Um so peinlicher ist die lange Verzögerung. Man hat zwar das Schiff maskiert, indem man

ihm einen anderen Anstrich gab. Als ein Dampfer, der sonst im Bäderdienst fährt, ist die „Königin Luise" jedoch, was die Form ihres Rumpfes anbetrifft, weithin bekannt. Als ungünstig für den Vormarsch kommt ferner hinzu, daß in der Nacht ein blanker Vollmond vom Himmel strahlt. Die Beziehungen der Deutschen zum Wettergott sind nicht so innig, daß sich hieran etwas ändern ließe. Nach sorgfältiger Prüfung aller Verhältnisse bleibt dem Kommandanten, Korv.Kapt. Biermann, nichts anderes übrig, als in einer sehr sorgfältigen und vom Gewohnten abweichenden Navigierung sein Heil zu suchen. Er meidet die befahrene Verkehrsstraße, steuert dicht unter der holländischen Küste entlang und kreuzt dann das Hauptfahrwasser nur für kurze Zeit, um sein Ziel, den Kings Channel, zu erreichen.

In See wird der Schiffsanstrich nochmals geändert. Die Minenwurfeinrichtung ist gegen Sicht von außenbords gut geschützt. Die Mannschaft kennt ihre Stationen, die Offiziere sind erfahren im Minendienst.

Vor der holländischen Küste werden niederländische Kriegschiffe passiert. Sie beachten die „Königin Luise" nicht. Beim Eintritt in die Hauptfahrstraße zur Themse kommt jedoch ein englischer Dampfer in Sicht. Er hat Verdacht geschöpft. Kaum ist er aus Sicht gelaufen, so gibt er auch schon warnende Funksprüche ab. „Königin Luise" stört sofort. Allem Anscheine nach handelt es sich um einen jener Dampfer, der allwöchentlich zwischen Hamburg und England verkehrte und den deutschen Bäderdampfer daher genau kannte.

Vorübergehend hat der Wettergott ein Einsehen. Er schickt eine Regenböe, in der das deutsche Schiff untertaucht. Als sich jedoch der Regen verzieht — es ist 11.40 Uhr vorm. —, da sieht sich „Königin Luise" einer feindlichen Zerstörerflottille unter Führung des Kleinen Kreuzers *Amphion* gegenüber. Nicht weniger als 17 Kriegsfahrzeuge hetzen auf sie los.

Über die Ereignisse, die nun folgen, hat der Kommandant wie nachstehend (im Auszuge) berichtet: „Ich gab sofort Befehl, die Minen bei höchster Fahrt auf Südkurs zu werfen. Die Torpedoboote hielten mit hoher Geschwindigkeit auf „Königin Luise" zu. Zwei Boote jagten uns, die übrigen umfaßten uns östlich und westlich. Das Minenwerfen ging ohne Störung vonstatten. Alle Offiziere und Mannschaften halfen beim Fördern. Das Minenlegen blieb dem Feinde verborgen. Da ich Art und Geschwindigkeit der Torpedoboote zunächst nicht ausmachen konnte, hoffte ich, neutrales Gebiet erreichen zu können. Ich drehte

deshalb allmählich auf südöstlichen Kurs, der gleichzeitig die Aussicht bot, die verfolgenden Boote auf die Sperre zu ziehen. Nach meiner Schätzung müssen die Briten auch die Sperre dicht passiert haben. Trotz der guten Fahrt der „Königin Luise", 21 Seemeilen, nahm die Entfernung schnell ab. Es konnte sich demnach nur noch darum handeln, dem Schiff einen ehrenvollen Untergang zu sichern, und damit gleichzeitig dem Feinde die Sperre geheimzuhalten. Gegen 12.15 Uhr mittags feuerte der Brite auf 4000 m einen blinden Schuß. Daraufhin gingen auf der „Königin Luise" die Toppflaggen hoch: das Gefecht wurde angenommen! Nach etwa acht Schuß war der Feind eingeschossen. Mit sechs 10,2-cm-Geschützen überschüttete er die „Königin Luise", deren ganze Armierung aus zwei 3,7-cm-Revolverkanonen bestand. Nach mehreren schweren Treffern gab ich, um unnötige Verluste zu vermeiden und um das Schiff keinesfalls bei Munitionsmangel in feindliche Hände geraten zu lassen, den Befehl zum Versenken. Die Mannschaftsverluste waren bereits außerordentlich hoch. Von Gewehrschützen, die vom Heck aus gegen die Briten feuerten, kam keiner mit dem Leben davon. Ersatzmannschaften waren aber stets zur Stelle, ungerufen eilten sie an die Revolverkanonen und freigewordenen Gewehre. Nach einstündigem Gefecht war das Schiff kampfunfähig. Das Ruder ließ sich nicht mehr legen, die Munition war verfeuert. An verschiedenen Stellen brachen Brände aus, starke Schlagseite trat ein. Obwohl die „Königin Luise" wehrlos auf der Stelle lag, verfeuerten die Briten noch mehrere Granaten und veranlaßten dadurch weitere unnötige Verluste. Nachdem sie ihr Feuer eingestellt hatten, gab ich die Erlaubnis zum Verlassen des Schiffes. Ein Sammeln der Besatzung war bei dem unmittelbar bevorstehenden Kentern, bei dem brennenden Schiff und dem unterbrochenen Verbindungsdienst nicht mehr möglich. Als ich jedoch gegen 1.20 Uhr nachm. mit dem Rest der Besatzung das Schiff verlassen hatte und gleich darauf „Königin Luise" mit im Vortopp wehender Flagge unterging, brachten die schwimmenden Gruppen Hurrarufe aus!"

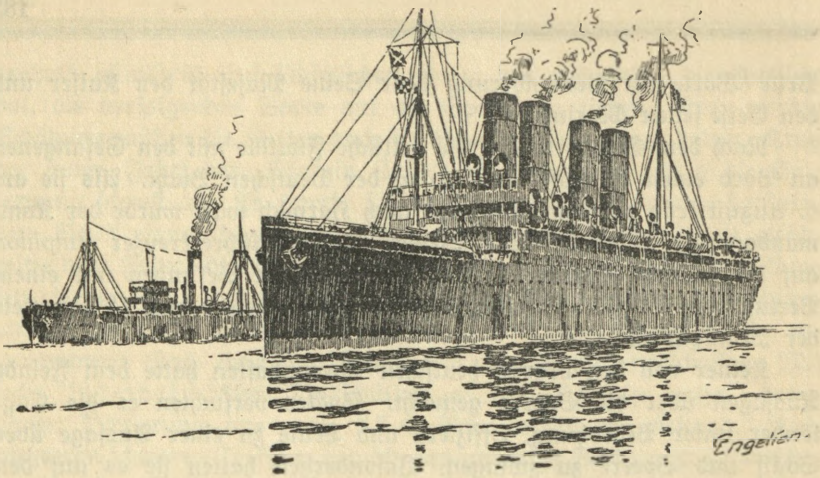
Der überlebende Teil der Besatzung wurde von den britischen Zerstörern gut aufgenommen und ritterlich behandelt. Auch der Feind hatte durch das Gewehrfeuer geringfügige Beschädigungen und Verluste erlitten. Der britische Stabsoffizier, auf dessen Boot Kapt. Biermann kam, erkundigte sich, warum man die Flagge nicht niedergeholt habe, dann hätten sie ihr Feuer früher unterbrochen. Als Korv.Kapt. Biermann ihm daraufhin antwortete, daß er das Niederholen der Flagge von einem deutschen Kommandanten nicht erwarten dürfe, äußerte der

Brite Worte der Bewunderung über Seine Majestät den Kaiser und den Geist seiner Marine.

Nach dem Gefecht machte die britische Flottille mit den Gefangenen an Bord einen Vorstoß in Richtung der Deutschen Bucht. Als sie am 6. August früh auf dem Rückwege nach Harwich war, wurde der Kommandant der „Königin Luise" Zeuge, wie der Führerkreuzer *Amphion* auf die deutsche Sperre lief und nach wenigen Sekunden mit einem Verlust von 150 Mann unterging; unter diesen leider auch 18 Gerettete der „Königin Luise".

Keiner von den braven deutschen Mannschaften hatte dem Feinde Aussagen über die Sperre gemacht. Später versuchten es die Engländer unter Bedrohung, Offiziere und Leute zu einer Aussage über Schiff und Sperre zu zwingen. Insonderheit hatten sie es auf den Ersten Offizier der Hamburg-Amerika-Linie, Bothmann, abgesehen, der wie die anderen zum Schiff gehörigen Handelsoffiziere auf eigenen Wunsch an Bord geblieben war. Als Bothmann sich erbot, die Lage der Sperre an Bord eines britischen Zerstörers festzustellen, da durchschaute man seine Absicht, den Zerstörer bei dieser Gelegenheit auf die Sperre auflaufen zu lassen, brach die Verhandlungen ab und führte den trefflichen Mann in Arrest.

4 Offiziere und 73 Mann fanden bei dem ersten Schiffsverlust der Kaiserlichen Marine im Weltkriege den Heldentod, 20 wurden verwundet. Für die Weiterführung des Minenkrieges bedeutete es einen herben Verlust, daß durch die Gefangennahme des Kommandanten und Ersten Offiziers der „Königin Luise" zwei besonders befähigte Minenspezialisten für die deutsche Kriegführung ausschieden.



„Kronprinz Wilhelm".

IV. Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm".

Bei der Schilderung der Tätigkeit des Kleinen Kreuzers „Karlsruhe" ist bereits vermerkt worden, daß das Schiff den Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm", der über eine Geschwindigkeit von 23 Seemeilen verfügte, östlich der Bahama-Inseln in Dienst stellte. Das Kommando übernahm der Navigationsoffizier der „Karlsruhe", der Kaptlt. Thierfelder. Die Bestückung des Schiffes war nur schwach; zwei 8,8-cm-Schnelladekanonen, mehr war nicht herbeizuschaffen.

„Kronprinz Wilhelm" überquerte zunächst den nordatlantischen Ozean bis zu den Azoren, wo aus einem bereitliegenden Dampfer der Kohlenvorrat aufgefüllt wurde. Dann hielt sich das Schiff südwärts, um in der Nähe des Äquators zwischen den Breitenparallelen von Rio de Janeiro und Montevideo ununterbrochen sieben Monate lang zu kreuzen. Im ganzen hat die Fahrt des Hilfskreuzers bis zum Anlaufen von Newport News, wo das Schiff endgültig zur Internierung aufgelegt wurde, 250 Tage umfaßt. Der Gesamtweg, der hierbei zurückgelegt wurde, betrug 37 666 Seemeilen. Der Erdumfang war also nahezu zweimal umfahren worden. An nicht weniger als 72 Tagen wurden im offenen Ozean Kohlen und Proviant aus längsseit gelegten Schiffen übergenommen, zu einem Drittel aus acht deutschen Hilfsdampfern, zu zwei Dritteln aus gekaperten Schiffen. Von 31 fremden Fahrzeugen, die unterwegs angetroffen wurden, hat „Kronprinz Wil-

helm" 15 als Prisen im Gesamtwert von rund 30 Millionen Goldmark aufgebracht. Von diesen Schiffen wurden, wie es das Völkerrecht vorschreibt, 209 Postsäcke ungeöffnet an Land gebracht. Außer der Schiffsbesatzung von rund 500 Mann waren viele Wochen lang mehr als 900 Fremde zu verpflegen. Interessant ist ferner, daß die sechs Geheimberichte über die Kriegsfahrt, die unterwegs verfaßt und an den Admiralstab in Berlin abgesandt wurden, sämtlich ihren Bestimmungsort erreicht haben. Die Gesamtkohlenmengen, die der Hilfskreuzer übernahm, betrug 24 000 Tonnen; die beste Tagesleistung 713 Tonnen. Wenn man berücksichtigt, daß diese Menge, wie bereits erwähnt, von Schiff zu Schiff in offener See bewältigt wurde, dann wird man zugeben müssen, daß auch hier eine Leistung von besonderer Art vorlag, die Offizieren und Mannschaften das beste Zeugnis über ihr seemännisches Können ausstellt. Wundernehmen darf es allerdings nicht, daß gegen Ende der Fahrt die Bordwände des riesigen Schiffes durch die eingetretenen Verbeulungen das Aussehen von Wellblechen angenommen hatten. Bei jeder Kohlenübernahme entstanden Undichtigkeiten im Schiffsrumpf, verursacht durch das Abspringen von Nieten oder durch scharfe Verbiegungen. Sie wurden mit Zement gedichtet, den man glücklicherweise auf einer der genommenen Prisen in großer Menge vorgefunden hatte.

Sorge bereiteten vorübergehend der Mangel an Lebensmitteln und knappe Wasservorräte. Bei jedem tropischen Regen wurden die von oben kommenden Wassermengen in allen nur denkbaren Behältern für den Gebrauch der Besatzung und als Kesselspeisewasser aufgefangen.

Die fünfzehn aufgebrachten Schiffe setzten sich aus zehn Engländern, vier Franzosen und einem mit Bannware für England beladenen Norweger zusammen. Der Zufall hat es gefügt, daß sich unter den an Bord befindlichen Stückgütern Militärschuhzeug und größere Posten von grauem Stoff befanden, so daß sich die Besatzung des Hilfskreuzers, die ja fast ausschließlich aus Zivilpersonal bestand, das allerdings meist bei der Marine gedient hatte, durch eigenen Fleiß und eigene Kunstfertigkeit leidlich militärisch einkleiden konnte.

Einer der genommenen Engländer war mit zwei 12-cm-Schnellladekanonen bewaffnet. Da er jedoch keine Munition an Bord hatte, vermochte er keinen Nutzen hieraus zu ziehen. „Kronprinz Wilhelm" nahm die beiden Geschütze über und stellte sie insofern zweckmäßig auf, als er selbstverfertigte Schwarzpulverkartuschen aus ihnen verfeuerte, wenn es erforderlich war, einen fremden Dampfer durch einen War-

nungsschuß zum Stoppen zu bringen. Auf diese Weise wurde die eigene Gefechtsmunition geschont.

Sehr störend machte sich im Verlauf der Reise das starke Zunehmen der Bewachsung des Schiffskörpers bemerkbar. Der Koloß wurde zweimal während der acht Monate seiner Tätigkeit nach beiden Seiten um je 10 Grad gekränkt, um den Bodenbelag abzukratzen, so daß ein neuer Unterwasseranstrich anzubringen war.

Von der Funkentelegraphie wurde so selten wie möglich Gebrauch gemacht, um sich nicht zu verraten. Zwei erbeutete Marconistationen leisteten gute Dienste bei Täuschungssignalen. Feindliche Kreuzer wurden fast täglich in näherem oder weiterem Umkreis gehört; vier bis fünf feindliche Stationen waren dabei nichts seltenes, an einem Tage wurden sogar Signale von elf englischen Schiffen abgenommen. Trotzdem hat „Kronprinz Wilhelm", mit Ausnahme des Panzerkreuzers *Suffolk*, der am Morgen der Ausrüstung auftauchte, kein feindliches Kriegschiff zu Gesicht bekommen. Dem Tüchtigen hat auch hier das Glück geholfen.

Der Zustand des Schiffes hätte die Fortsetzung des Kreuzerkrieges noch auf längere Zeit gestattet, obwohl der Admiralstab dem Kommando bereits Mitte Dezember 1914 anheimgestellt hatte, sich in einen neutralen Hafen aufzulegen. Wenn Kaptlt. Thierfelder sich im April 1915 dazu entschloß, diese Erlaubnis auszunutzen, so geschah es einmal, weil der Mangel an Kohlen, Wasser und Vorräten immer drohender wurde, zum andern aber auch, weil der Schiffsarzt bei der Mannschaft einen stark um sich greifenden Erschöpfungszustand feststellte.

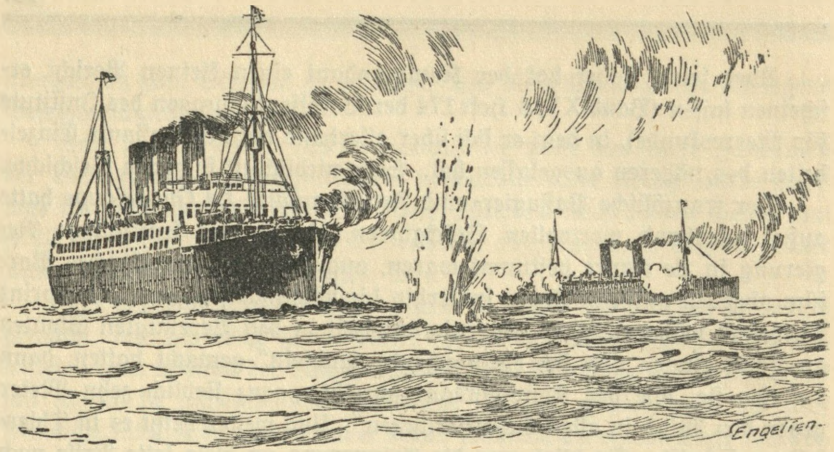
Am 1. April 1915 lief „Kronprinz Wilhelm" den Hafen von Newport News an, um sich am 27. des Monats in aller Form aufzulegen. Bei der Ansteuerung des Hafens war das Schiff noch abgeblendet gefahren. Um 3 Uhr morgens kamen die Leuchtfeuer in Sicht. Mit dem Passieren bestimmter Bojen war die Hoheitsgrenze der damals noch neutralen Vereinigten Staaten von Amerika erreicht. In der Frühe um 4.20 Uhr stoppte das Schiff vor der Hafeneinfahrt, um gleichzeitig die vorgeschriebenen Positionslaternen zu setzen, auf den langen Promenadendecks alles Licht einzuschalten und mit dem Dampfheuler die vorgeschriebenen Ruffignale für den Hafenlotsen zu geben. Die Überraschung war gewaltig. Der Lotse stand noch völlig unter ihrem Bann, als er an Bord kam. Und sein Erstaunen wuchs noch weiter, als er feststellen mußte, daß er sich an Bord des sagenhaften Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm" befand, dessen Untergang von der Feindbundpresse mehr als einmal gemeldet worden war.

Über seine Fahrt hat der Kommandant einen kleinen Bericht erscheinen lassen (Band XV, 8 Heft 174 der Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde), in dem er sich über allerhand recht interessante Einzelheiten des näheren ausgelassen hat. Sehr niedlich ist folgende Geschichte.

Der französische Passagier- und Frachtdampfer *La Guadeloupe* hatte außer allerhand wertvollen Stückgütern, die für die französische Regierung in Le Havre bestimmt waren, auch sehr viel französisches Parfüm abgeben müssen. Wenn späterhin die Mannschaften des „Kronprinz Wilhelm" während ihrer Internierungszeit in den Vereinigten Staaten an Land gingen und sich entsprechend „landfein" gemacht hatten, dann dufteten sie, wie der Kommandant schreibt, „ganz lieblich zehn Meter gegen den Wind in allen Schattierungen". Und weiter heißt es in Thierfelders Schrift: „So blieb uns die Erinnerung an diese fette Prise noch lange in der Nase, als sie schon längst auf tiefem Meeresgrunde von ihren Fahrten ausruhte."

Die militärisch-seemännische Leistung des Schiffes darf als ein Ruhmesblatt in der Geschichte der deutschen Marine bezeichnet werden. Allerdings ist hierbei nicht zu übersehen, daß das Schiff in seiner hohen Geschwindigkeit über eine starke Waffe verfügte, die vergleichsweise dem Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" nicht zur Verfügung stand. Es soll daher kein Werturteil bedeuten, wenn auf die Fahrt des „Kronprinz Wilhelm" näher eingegangen worden ist als auf die des „Prinz Eitel". Absicht der Schilderung war vielmehr lediglich, den Nachweis zu führen, daß auch ein gut geführter Hilfskreuzer, der über eine opferwillige Besatzung verfügt, im Kreuzerkriege Tüchtiges leisten kann. Ein Nachteil wird immer bleiben, daß derartig große Schiffe gewaltige Kohlenfresser sind.

Bemerkenswert ist schließlich noch, daß keines der sieben deutschen Schiffe, die „Kronprinz Wilhelm" versorgten und teilweise drei, ja selbst fünf Wochen unmittelbar bei ihm oder doch in seiner Nähe weilten, aufgebracht worden ist. Nur der Dampfer „Mazedonia" fiel in Feindeshand; und das erst, als er aus dem engbewachten Las Palmas ausbrechen wollte.



„Kap Trafalgar".

V. Hilfskreuzer „Kap Trafalgar".

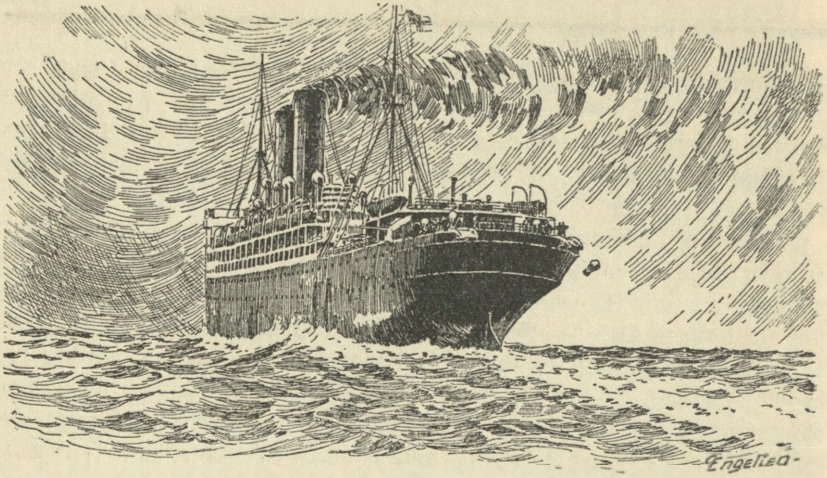
Das Schiff befand sich bei Ausbruch der Mobilmachung in Buenos Aires. Es wurde von dem Marineattachee am 15. August 1914 für den Reichsdienst angefordert. Die Hafenbehörden erhoben Schwierigkeiten wegen der Kohlenausrüstung. „Kap Trafalgar" wurde dieser Schwierigkeiten dadurch Herr, daß sie am 18. August nach Montevideo in See ging, wo eine mildere Auffassung über die Fragen der Versorgung mit Kohle und Proviant herrschte.

Die Mobilmachungsbestimmungen des Admiralstabes hatten vorgesehen, daß sich „Kap Trafalgar" in Nähe der Insel Trinidad mit dem von Südafrika kommenden Kanonenboot „Eber" treffen sollte. „Eber" war dazu ausersehen, mit seiner gesamten Armierung und Besatzung einen großen Hilfskreuzer in Dienst zu stellen. Das Zusammentreffen fand pünktlich am verabredeten Ort statt. Am 31. August waren der Einbau von zwei 10,5-cm-Schnelladekanonen und sechs 3,7-cm-Maschinenkanonen, sowie die sonstige Ausrüstung beendet, so daß die formgerechte Indienststellung als Hilfskreuzer vor sich gehen konnte. Die Kohlenvorräte wurden aus drei nach Trinidad beorderten Kohlendampfern ergänzt. Das Kanonenboot „Eber" ging, abgerüstet wie es war, zum Auflegen nach Bahia.

Am 4. September wandte sich „Kap Trafalgar" zur Führung des Kreuzerkrieges nordwärts. Korvettenkapitän Wirth, sein Kommandant, hatte die Absicht, auf der Höhe der Rocas-Insel mit Kohlendampfern

zusammenzutreffen, um sich voll aufzufüllen. Er kam hier jedoch der „Karlsruhe" ins Gehege, außerdem meldeten sich mit Funkstimmen britische Kreuzer. Infolgedessen ankerte „Kap Trafalgar" am Abend des 13. September wieder bei Trinidad, wo sich seine alten Kohlendampfer mit einem Rest von Kohle aufhielten.

Als am 14. September dieser Rest übergenommen werden sollte, erschien im Norden der britische Hilfskreuzer *Carmania*, der mit nicht weniger als acht 12-cm-Schnelladekanonen bestückt war. Es entspann sich ein hitziges Gefecht. Brennend und schwer beschädigt zog *Carmania* davon. „Kap Trafalgar" mußte jedoch von der eigenen Besatzung gesprengt werden, da das Schiff nur noch ein Trümmerhaufen war. Der Kommandant, zwei Offiziere und zwölf Mann waren im Kampf gefallen. Der Rest der Besatzung wurde von den Kohlendampfern aufgenommen und nach Buenos Aires gebracht.



„Berlin".

VI. Hilfsstreuminendampfer „Berlin".

Als der Herbst 1914 mit längeren Nächten kam, wurde im Admiralstabe der Plan gefaßt, die Minenunternehmungen gegen England auszubauen. Für diese Zwecke wurde der Hilfsstreuminendampfer „Berlin" in Dienst gestellt. Das Schiff wurde mit einer Minenwurfeinrichtung und Gleisanlagen für 200 Minen ausgerüstet. Als Geschützarmierung erhielt es zwei 10,5-cm-Schnelladekanonen.

Am 16. Oktober 1914 ging „Berlin" nach beendeter Ausrüstung in See. Um das Erscheinen an der Westküste Englands, die als Operationsgebiet ausgesucht war, unauffällig zu machen, erhielt das Schiff die Abzeichen und den Anstrich des Schnelldampfers *Calgarian* der englischen Allan-Linie. Infolge der starken Kohlenzuladung und des nicht unbeträchtlichen Gewichtes der Minen war der Tiefgang derart gewachsen, daß die höchste Dauergeschwindigkeit 16,5 Seemeilen betrug. Trotzdem gelang es, die Blockadelinie ungesehen vom Feinde zu durchbrechen und in der Nacht vom 22. zum 23. Oktober nördlich der Insel Tory in der Zufahrtstraße zum Nordkanal der Irischen See diejenigen Minen zu legen, auf die einige Tage später eines der neuesten und kampfkräftigsten englischen Schlachtschiffe, die *Audacious*, während einer Geschwaderübung auflief und sank, obwohl alles geschah, um sie zu retten. Damit war ein großer Erfolg erzielt.

Es verdient, darauf hingewiesen zu werden, daß die Engländer es

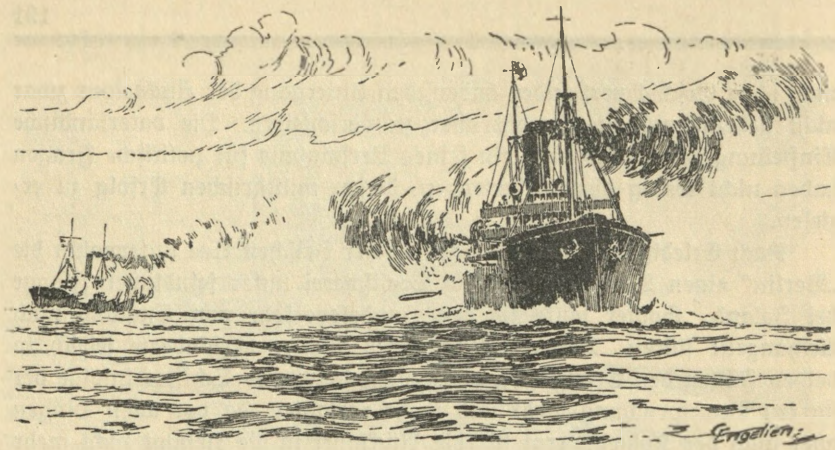
nicht ohne Geschick verstanden haben, den Untergang der *Audacious* zwar nicht geheim zu halten, wohl aber zu verschleiern. Die vaterländische Einstellung des Volkes und sein feines Verständnis für politische Fragen haben nicht wenig dazu beigetragen, diesen militärischen Erfolg zu erzielen.

Nach Erledigung ihrer Aufgabe in der Irischen See unternahm die „Berlin" einen Vorstoß gegen die Seefischerei unter feindlicher Flagge bei Island. Später sollte sie den Handelsverkehr von England nach Archangelsk stören. Dauernd stürmisches Wetter verhinderte jedoch in beiden Fällen den Erfolg. Da die Kesselanlagen des Schiffes infolge der starken Beanspruchung mehr und mehr versagten, da vor allen Dingen aber auch der Kohlenvorrat für die Rückfahrt in die Heimat nicht mehr ausreichte, sah sich der Kommandant, Kapt. z. S. Pfundheller, letzten Endes gezwungen, den Hafen von Drontheim anzulaufen, wo „Berlin" interniert wurde.

Über den Untergang der *Audacious* hat sich der Historiker der britischen Admiralität, *Sir Julian Corbett*, wie folgt ausgelassen: „So verlor Admiral *Jellicoe*, nachdem er kühn in den gefährlichsten Gewässern gekreuzt und trotz allen deutschen Versuchen, ihm Abbruch zu tun, seine Großkampfschiffe während der ersten drei kritischen Monate des Krieges vor Schaden bewahrt hatte, eines seiner schönsten Schiffe durch einen reinen Unglücksfall. Was auch immer die Absicht des Feindes beim Auslegen des Minenfeldes von Tory Island gewesen sein mag, es ist kaum anzunehmen, daß der Feind von der Anwesenheit der „Großen Flotte" in diesen Gewässern früh genug erfahren hatte, um entsprechend handeln zu können. Als sich die Flotte am sichersten fühlte, traf sie der schwerste Verlust."

Wir können Englands Kummer hierüber voll verstehen. Wenn *Corbett* jedoch in dem amtlichen Seekriegswerk der britischen Admiralität seine Ausführungen hierüber mit der echt englischen Feststellung schließt, die Deutschen verdienten ihren Erfolg noch weniger als Admiral *Jellicoe* sein Unglück, so braucht hierauf nur erwidert zu werden, daß jede tapfere Tat ihres Lohnes wert ist. Aus den Eintragungen des Kommandanten der „Berlin" in sein Kriegstagebuch geht deutlich hervor, daß er mit einer starken Bewachung des Irischen Nordkanals gerechnet hat, und daß er sich darüber völlig klar war, einen Einsatz zu wagen, von dem das ihm unterstellte Schiff kaum zurückkehren werde.

Festzuhalten ist, daß der Untergang der *Audacious* den Verlust des ersten Großkampfschiffes im Weltkriege darstellte.



„Meteor".

VII. Hilfskreuzer „Meteor".

Im Frühjahr 1915 trat die Oberste Heeresleitung an den Admiralstab der Marine mit dem Wunsche heran, die Einfahrt zum Hafen von Archangelsk möchte möglichst bald nach Beendigung der Eisperiode durch Minen verseucht werden. Archangelsk war nach Schließung der Dardanellen der einzige Einfuhrhafen Rußlands, insbesondere für Munition.

Nach sorgfältigen Überlegungen kam man im Admiralstabe dazu, einen kleinen englischen Passagierdampfer, die *City of Leeds*, für diese Zwecke auszurüsten. Das Schiff hatte im Frieden zwischen Hamburg und Leith verkehrt und gehörte zu den bei Kriegsausbruch beschlagnahmten Dampfern. Während die Höchstgeschwindigkeit von nur 14 Seemeilen ungünstig war, gestattete das glatte durchlaufende Deck ein leichtes Minenwerfen. Sorge machte wiederum der kleine Aktionsradius. Der Bunkerinhalt reichte nur für 2000 Seemeilen aus, mit starker Zuladung in den Laderäumen konnten 5000 Seemeilen erzielt werden. Zu einer Bestückung mit zwei leichten Schnelladekanonen und zwei Maschinenkanonen trat der Einbau von zwei Überwasser-Torpedobreitseitrohren hinzu. Für den Handelskrieg wurde eine reichliche Sprengausrüstung mitgegeben.

Am 12. Mai 1914 trat das Schiff unter dem Namen „Meteor" seinen Dienst an. Kommandant war Korv.Kapt. v. Knorr. Er selbst hatte sich den Namen „Meteor" ausgebeten, um die Erinnerung an

seinen Vater aufleben zu lassen, den Admiral v. Knorr, der im Kriege 1870 als Kommandant des Kanonenboots „Meteor" vor Havanna Sieger über den französischen Aviso *Bouvet* geblieben war.

Man hatte inzwischen in bezug auf die Geheimhaltung und Ausrüstung von Hilfsschiffen viel gelernt. Den Beweis hierfür erbrachte die Bereitstellung und Ausfahrt des „Meteor". Der Antritt seiner Fahrt wurde mit einem Vorstoß der deutschen Hochseeflotte verquickt. Als eine Sperrbrechergruppe, die der Flotte zur Sicherung voraufgefahren war, auf Westkurs abschwenkte, trennte sich von ihr ein unscheinbarer Dampfer, der bereits von der Weser aus den langen Linien der Kreuzer und Großkampfschiffe gefolgt war. Der Dampfer steuerte zwischen den Sperrbrechern und Schlachtkreuzern hindurch, indem er seinen Bug gen Norden hielt. Gegen 7 Uhr vorm. passierte er den Kleinen Kreuzer „München". „München" schöpfte Verdacht, da der Dampfer keine Flagge fuhr. Infolgedessen schickte sie ein Torpedoboot längsseit. Jetzt erst stellte es sich heraus, daß es sich bei dem Dampfer um den Hilfskreuzer „Meteor" handelte, dessen Auslaufen absichtlich, selbst vor den eigenen Seestreitkräften, geheim gehalten worden war. Später fand noch eine kurze Begegnung mit dem Luftschiff „L. 7." statt, das aber bald in Richtung auf Horns Riff verschwand. Ein zweites Luftschiff, „L. 5.", war weiterhin für Aufklärungsdienste bestimmt, mußte jedoch wegen Motorenversager kehrtmachen. Hingegen erwies sich das Zusammenarbeiten mit dem U-Boot „U 19" für den Durchbruch nach Norden als sehr zweckmäßig. Das U-Boot fuhr in größerem Abstande vor „Meteor" her und war somit in der Lage, jederzeit Meldungen über verdächtige Schiffe zu machen.

Am 6. Juni steht „Meteor" vor Archangelsk, bereit, seine Aufgabe durchzuführen. Sein Vormarsch ist vom Glück begünstigt gewesen, niemand hat Argwohn geschöpft. Die Lofoten sind auf einen Abstand von 100 Seemeilen passiert worden, allen entgegenkommenden oder sonstwie in Sicht geratenen Fahrzeugen ist das Schiff geschickt ausgewichen. Störungen sind nur dadurch eingetreten, daß in der starken Dünung die Kondensatoren zu lecken begannen und daß ein Teil der Minenladung lose kam. Bis zum 4. Juni hat man F.T.-Empfang von Nauen gehabt. In der Nacht versagt er, nachdem sich die Berge Norwegens hindernd dazwischengeschoben haben. Die Temperatur sinkt bis dicht an den Gefrierpunkt, man ist in den Bereich des Weißen Meeres eingetreten. Nach Passieren des Nordkaps weht Sturm, Schneeböen tollen einher. Es hilft nichts, man muß zunächst auf der Stelle treten, um besseres Wetter abzuwarten. „Meteor" hat „Klar Schiff" gemacht; sein Kommandant

weiß, daß sich ein englisches Linienschiff und zwei russische Kreuzer in der Nachbarschaft befinden. Als Kriegslist ist vorgesehen, sie durch Setzen der russischen Postflagge der Amur-Dampfschiffs-Kompagnie, deren Schornsteinanstrich nachgeahmt ist, irre zu führen. Als Waffe bleibt, wenn ein Entkommen nicht mehr möglich ist, der Torpedoschuß.

Ab und an tauchen einzelne kleine Segel-Fischkutter auf. Der Kommandant darf hieraus entnehmen, daß die Eisverhältnisse günstig sind, da sie selbst für schwach gebaute Schiffe Verkehrsmöglichkeiten gestatten.

In der Nacht vom 6. zum 7. Juni schläft der Sturm überraschend schnell ein. Windstille folgt, ein dichter Nebel breitet sich aus. Gottlob nur strichweise, so daß er im Grunde genommen für Durchführung der Aufgabe eher nützlich als schädlich ist.

Am 7. Juni wird um 4 Uhr morgens gegen die Küste vorgestoßen. Nachmittags um 2 Uhr steht „Meteor" auf seinem eigentlichen Operationsgebiet. Abends 8 Uhr wird mit dem Legen einer Sperre begonnen. Absicht ist hierbei, einen möglichst großen Seeraum unregelmäßig zu verseuchen, so daß die Aufräumungsarbeiten auf Schwierigkeiten stoßen. Fernerhin wird Wert darauf gelegt, das Werfen der Minen so vorzunehmen, daß es mit Sicherheit von Land aus nicht beobachtet werden kann, damit für die Lage der Sperre möglichst keine Anhaltspunkte bestehen. Im ganzen hat „Meteor" zehn Sperren zu durchschnittlich 30 Minen geworfen, die sich über ein Seegebiet von 80 Seemeilen Ausdehnung verteilen. Die Abstände von Mine zu Mine betragen 350 Meter. Durch Schrägstellung der Sperre zum Hauptdampferkurs sind die Abstände praktisch auf die Hälfte zurückgeführt worden.

Das Wetter ist günstig. Im Augenblick, wo „Meteor" seine kriegerische Tätigkeit aufnimmt, gleiten Nebelschwaden um die Signalstationen und Leuchttürme an Land. Dann geschieht aber etwas, was überrascht und keineswegs erwünscht ist. Noch ist das Legen der Sperren nicht beendet, als ein kleiner russischer und ein mittelgroßer englischer Dampfer auf die frisch gelegten Minen auflaufen und in die Höhe gehen. Der Kommandant des „Meteor" hat in echt deutscher Gemütstiefe hierüber wie folgt berichtet: „Ich gestehe, daß es mir schwer wurde, als ich diese Dampfer kommen sah, eine Warnung zu unterdrücken. Aber, wie ich es auch später der Mannschaft gesagt habe, war das selbstverständlich eine falsche Anwandlung! Gegenüber den Mördern des Volkes in Waffen, unserer Brüder im schwerringenden tapferen Heere, wie gegenüber den gewinnsüchtigen Helfern der ersteren, ist jedes Mitleid ein Verbrechen am eigenen Vaterlande. Und ich zweifle nicht, daß diese Sperren vor

dem Weißen Meere volle Arbeit tun und schwerste direkte und indirekte Verluste für die uns feindliche Schiffahrt und das russische Heer erzielen werden." Diese Hoffnung hat den Kommandanten des „Meteor" nicht betrogen. Seine Sperre vor Archangelsk hat ihre Schuldigkeit getan.

Am 8. Juni in der Frühe ist die Arbeit erledigt. Volle 24 Stunden hat die Mannschaft des Hilfsstreuminendampfers bei Nebel und dichtem Schneegestöber durchgearbeitet; dann erst kann ihr kurze Ruhe gegönnt werden. Alsbald tritt der innere Schiffsdienst wieder in sein Recht. Aus den Laderäumen müssen Kohlen in die leeren Bunker getrimmt werden. Die Minenschienen und die Segeltuchreeling, welche die Minen verdeckt hatte, werden beseitigt. Der Schornstein wird umgemalt; kurz und gut, es sind vielerlei Maßnahmen zu treffen, die dem Schiff ein anderes Aussehen verleihen und es nunmehr für seine Tätigkeit im Handelskrieg vor der norwegischen Küste und dem Kattegatt vorbereiten sollen.

In den zwei darauffolgenden Nächten kommt ein englischer Hilfskreuzer in Sicht. Der kleine „Meteor" weicht aus. Seine Beute können nur schwache Fahrzeuge sein. In der Nacht vom 13. zum 14. Juni wird starker F.T.-Verkehr von englischen Kriegschiffen und Hilfskreuzern aufgefangen. „Meteor" schlägt einen Haken nach Norden. Trotzdem ändert sich an dem Funkverkehr nichts. Auch im Norden ist der Brite tätig. Wiederum werden britische Hilfskreuzer passiert, sie nehmen aber an dem unscheinbaren kleinen Schiff keinen Arg.

„Meteor" setzt Flagge und Wimpel eines russischen Transport- und Vermessungsschiffes. Vorbereitungen zu „Klar Schiff" sind dauernd getroffen. Das Schiff ist wieder auf Südkurs gegangen. Nach und nach nimmt der englische F.T.-Verkehr ab. Der Durchbruch scheint geglückt.

Das Skagerrak wird ohne Fährnisse passiert. Fischdampfergruppen und ein dänischer Dampfer erweisen sich als harmlos. Ein schwedischer Dampfer mit Grubenholz für Manchester wird nach Übernahme der Besatzung versenkt. Ein Norweger und ein Schwede müssen nach Prüfung ihrer Papiere freigegeben werden.

Im Kattegatt dampft „Meteor" an der schwedischen Küste südwärts. Es werden verschiedene neutrale Dampfer untersucht. Da ihre Ladung aber nicht unbedingt Bannware ist, müssen sie freigelassen werden. Ein norwegischer Dampfer mit Grubenholz für England wird hingegen wieder versenkt. Der schwedische Dampfer *Thorsten* wird aufgebracht. Er hat sich dadurch verdächtig gemacht, daß sein Kapitän das Vorhandensein von 200 Säcken russischer Post verschweigt und auch angibt,

die englische Sprache nicht zu beherrschen. Im Augenblick jedoch, wo ein deutsches Besatzungskommando an Bord erscheint, ist seine englische Zunge gelöst. Die Prise fährt unter der Kriegsflagge selbständig nach Kiel. —

Die hervorragende Führung des „Meteor" durch seinen Kommandanten, Korv.Kapt. v. Knorr, gab Anlaß, das Schiff mit einer neuen Aufgabe zu betrauen. Dem deutschen Admiralstabe war bekannt, daß die britische Flotte den Moray Firth als Exerzierplatz, vornehmlich für Schießübungen, ausnutzte. Dementsprechend sollte der Versuch gemacht werden, den Firth durch Minen zu verseuchen.

„Meteor" wurde zu diesem Zwecke auf der Kaiserlichen Werft in Kiel umgebaut. Daher verzögerte sich die Durchführung des Unternehmens bis Ende Juli. Um festzustellen, wie es im Moray Firth aussähe, wurde „U 25" unter Führung des Kaptlts. Wünsche entsandt. Das Boot beobachtete auf seinem Vormarsch im Gebiet der Doggerbank fast ausschließlich bewaffnete Fischdampfer, die sich in Gruppen von drei bis vier Fahrzeugen zusammenhielten, während ein weiterer Dampfer im größeren Abstande fuhr, offenbar um U-Boote anzulocken. Beim Weiterfahren traf „U 25" auf mehrere feindliche Kreuzer. Später stellte es fest, daß die Bewachung in Moray Firth außerordentlich stark war. Fischdampfer, eine Dampfjacht und Torpedoboote kreuzten planmäßig auf und ab. Außerdem wurden Patrouillenboote festgestellt. Die Fahrzeuge fuhren des Nachts abgeblendet und zeigten nur ein Hecklicht.

Die wertvollen Erkundungen von „U 25" kamen der Unternehmung des „Meteor" sehr zustatten. Der lebhafte Geist seines Kommandanten vermochte sich nunmehr ein klares Bild davon zu machen, was er zu erwarten habe. Der lähmende Einfluß von Überraschungen war somit stark eingeschränkt.

Der Admiralstab hatte Korv.Kapt. v. Knorr freie Hand für Durchführung seiner Unternehmung gelassen. Knorr bestimmte daher als Tag des Inseegehens den 6. August; und zwar, wie er in seinem Bericht schrieb, „einmal mit Rücksicht auf den bevorstehenden Neumond und zweitens, um die Einwirkung der Saturday-night auf die englischen Bewachungskräfte auszunutzen". Diese Überlegung entbehrt nicht des Humors. Der Verlauf der Ereignisse hat Knorr aber recht gegeben.

Zur Aufklärung beim Vorstoß des Hilfskreuzers sind je ein U-Boot und ein Luftschiff bestimmt. Auch in diesem Falle muß jedoch das Luftschiff ungünstiger Wetterverhältnisse wegen seine Tätigkeit unterbrechen. Das U-Boot kann jedoch seine Aufklärung planmäßig durchführen. Es

steuert dem „Meteor" voraus, begibt sich auf einen vorher verabredeten Treffplatz und erstattet dort dem Hilfskreuzer Bericht.

Das Wetter ist günstig: glatte See bei geringer nördlicher Brise, Strichnebel bei wechselnder Sichtigkeit und rasch zunehmende Dunkelheit, sobald die Sonne untergeht. Alles in allem hat „Meteor" 374 Minen an Bord. Wie er sie verwenden will, hat er mit dem Admiralstab besprochen. Tiefes Eindringen in die Bucht ist erforderlich. Knorr ist sich über die Schwierigkeit der Aufgabe klar und packt sie trotzdem unverzagt an.

Den Ausgangspunkt für die erste Sperre, 25 Seemeilen nördlich von Kinnaird Head, erreicht „Meteor" ohne Zwischenfall. Zwei Fischdampfern mit gesetzten Lichtern wird nach Süden ausgewichen. Das Glück will es, daß ein abgeblendet fahrender Zerstörer in dem Augenblick auf Gegenkurs dreht, wo „Meteor" ihn in Sicht bekommt. Zwischen den Fischerfahrzeugen und dem Zerstörer, die „Meteor" trotz einem Abstande von nur 700 Metern nicht bemerken, wird ungesehen die äußere Vorpostenlinie durchsteuert. Die erste Minensperre wird planmäßig gelegt; ebenso die zweite. Das hohe Ufer und seine Lichter sind deutlich auszumachen. Als „Meteor" sich anschickt, die dritte Sperre zu werfen — es ist mittlerweile 12.40 Uhr nachts —, taucht abgeblendet ein kleines Torpedoboot auf, dem die von „U 25" gemeldete Dampfjacht folgt. Knorr läßt sich in seiner Ruhe nicht stören. Die Sperre wird weiter gelegt. Dann folgt der Versuch, den beiden Fahrzeugen auszuweichen. Er scheint zu glücken, als die Dampfjacht plötzlich aufdreht und zur Abgabe des Erkennungssignals auffordert.

Über das, was sich nunmehr ereignete, hat der Kommandant des „Meteor" wie folgt berichtet (im Auszuge):

„Es war jetzt 1 Uhr nachts. Die Entfernung bis zur ersten Vorpostenlinie betrug 12 Seemeilen. Ich mußte annehmen, daß die Dampfjacht Alarmsignale an die Vorpostenfahrzeuge abgeben würde, womit in Anbetracht des langen Weges, der noch bis zum Auslaufen zurückzulegen war, das Schicksal des „Meteor" wahrscheinlich besiegelt gewesen wäre. Als die Dampfjacht daher folgte und immer wieder Scheinwerfersignale abgab, entschloß ich mich, vom planmäßigen Sperrwerfen im nördlichen Moray Firth abzusehen. Ich gab daher Befehl, sämtliche Minen zu werfen und nahm unter Einnebeln und ohne die Anrufe zu beantworten, Kurs auf die äußere Vorpostenlinie. Die Dampfjacht war gegen 1.15 Uhr vorm. aus Sicht gekommen und hatte anscheinend die Aufmerksamkeit der übrigen Vorpostenstreitkräfte in keiner Weise erregt.

So unbegreiflich wie es auch war, blieb doch keine andere Erklärung, als daß man auf den englischen Bewachern entweder nicht nüchtern oder so abgestumpft war, daß man ein von innen kommendes Fahrzeug trotz des Unbeantwortetlassens der Erkennungssignale nicht für ein feindliches zu halten vermochte. Mit Annäherung an die äußere Vorpostenlinie ließ ich senkrechten Durchbruchkurs aufnehmen und immer wieder Minen werfen. Gegen 2.15 Uhr vormittags kam rechts voraus ein abgeblendeter Zerstörer in Sicht. Trotzdem es schon merklich heller geworden war, gelang es wiederum, ihn ungesehen zu passieren. Es war jetzt schon so hell, daß sich ein weiteres unbeobachtetes Minenwerfen verbot. Blieb doch der Zerstörer bis zum Ende der Sperre, erfreulicherweise vollkommen eingeschlafen, in Sicht."

Als sich „Meteor" auf dem Rückmarsch befindet, taucht in nordwestlicher Richtung Rauch auf, der sich zusehends nähert. Man erkennt: der Rauch rührt von einem englischen Hilfskreuzer her! Der Kommandant spürt, daß es zum Kampf kommen wird. Sein ganzes Bestreben geht nunmehr dahin, das Zusammentreffen mit dem Gegner möglichst weit abseits vom Tätigkeitsgebiet der Nacht zu verlegen, damit die Entdeckung über das Minenlegen hinausgezögert wird. Demgemäß setzt „Meteor" seine Fahrt nach Osten mit Höchstgeschwindigkeit fort. Die Mannschaft hat seit Einbruch der Dunkelheit keine Ruhe gefunden. Was hilft es? Jetzt müssen Vorbereitungen fürs Gefecht getroffen werden.

Auf 100 Hektometer Abstand setzt der Brite das Signal: „Was für ein Schiff sind Sie?"

„Meteor" heißt die russische Handelsflagge, und das Bezeichnungssignal für den Dampfer „Imperator Nikolai II".

Darauf der Brite: „Stoppen Sie! Stoppen Sie sofort!" Und fortwährendes Heulen mit der Sirene.

Korv.Kapt. v. Knorr hält unbeirrt seinen Kurs durch. Ihm liegt einzig daran, den Gegner auf Torpedoschußweite herankommen zu lassen. Eine andere Lösung gibt es für ihn nicht. Sein Ziel ist, den Feind so gründlich abzutun, daß er über sein Ende keine Funkspruchmeldung mehr abgeben kann.

Als die Entfernung unter 10 Hektometer sinkt, ist für „Meteor" der Augenblick zum Angriff gekommen. Der Engländer arbeitet noch immer mit Signalen. „Ich werde ein Prisenkommando an Bord schicken", hängt unter seiner Rah.

„Meteor" dreht auf. Die Mannschaft liegt gedeckt auf Gefechtsstationen. Wer sichtbar ist, trägt Zivil. Die Atrappen sind in eines

Atemzugs Länge zu beseitigen, die Kriegsflagge ist klar zum Heißen im Vortopp.

Im letzten Augenblick wird es dem Briten — es handelt sich um den großen Hilfskreuzer *The Ramsey* — unheimlich; er dreht ab!

Zu spät, die Entfernung beträgt nur noch 600 Meter. Als auf „Meteor" das Kommando „Feuerlaubnis" ertönt, fliegt die Flagge in die Höhe, fallen die tarnenden Hüllen, suchen Torpedo- und Geschützrohre ihr Ziel.

Auf dem Briten der entsetzte Ruf: „Germans! They torpedo us!"

Im selben Augenblick schlägt auch schon die erste deutsche 10,5-cm-Granate in die Brücke des Gegners. Die Bereitschaftsmunition geht hoch, Brücke und Funkenbude, alles ist in eine große dichte Sprengwolke gehüllt. Die Maschinenkanone und ein Gewehrschützenzug des „Meteor" überschütten das feindliche Deck mit kleinen Geschossen. Unten, heimlich im Wasser, frißt sich aber der Torpedo vor.

Als er den Gegner im Maschinenraum trifft, erbrausen über dem „Meteor" jubelnde Hurrarufe. Eine Sekunde atemloser Spannung: *The Ramsey* wird in zwei Stücke zerrissen und sinkt binnen wenigen Minuten in die Tiefe!

Korv.Kapt. v. Knorr hat sein Ziel erreicht: kein englischer Admiral hat eine Meldung über das Ende des Hilfskreuzers erhalten.

Nach Rettung der Überlebenden — es handelt sich um 8 Offiziere und 90 Mann — setzt „Meteor" seine Heimfahrt fort. Bei Horns-Riff wird der dänische Segler *Jason* aufgebracht, da er Grubenholz und Eisenbahnschwellen mit sich führt, und nach Übernahme der Besatzung in Brand gesteckt.

„Meteor" hat inzwischen nachstehende Funkmeldung abgegeben: „Habe Minen gelegt. Habe versenkt im Angriff 039 δ 3 Hilfskreuzer *Ramsey*, habe gerettet Teil der Mannschaft. „Meteor" ohne Verluste, Rückkehr Wilhelmshaven."

Von Tondern steigen Luftschiffe auf, um mit „Meteor" Fühlung zu gewinnen. Die Kreuzer „Stettin" und „München" verlassen nebst der II. Flottille zum gleichen Zweck die Jade. Als ein Luftschiff jedoch die Anwesenheit von fünf englischen Panzerkreuzern 60 Seemeilen nördlich von Terschelling meldet, erhalten die leichten Streitkräfte Rückrufbefehl. Die Hochseeflotte nimmt „verschärfte Bereitschaft" ein, um notfalls sofort auslaufen zu können.

„Meteor" steht mit Hellwerden am 9. August 80 Seemeilen von Horns-Riff-Feuerschiff. Der Kommandant hat allen Grund, seine Heim-

kehr für gesichert zu halten. So entschließt er sich, noch einen holländischen Fischdampfer und den norwegischen Dampfer *Ragni* untersuchen zu lassen. Um 8.30 Uhr vorm. erhält er das erste Warnungssignal über das Erscheinen englischer Kreuzer. Kein Zweifel, daß sie hinter ihm her sind! Schon ist er entschlossen, den Gegner westwärts zu umgehen, als außer den Panzerkreuzern noch eine Gruppe Kleiner Kreuzer gemeldet wird. Demnach scheint auch der Weg nach dem Skagerrak verlegt zu sein. „Meteor" hält ostwärts auf die dänische Küste zu.

Aus weiteren F.T.Meldungen ergibt sich, daß der Brite in breiter Aufklärungslinie nach Norden vorstößt. Ein Kampf mit der Übermacht ist zwecklos. Knorr legt vielmehr nur noch Wert darauf, sein Schiff nicht in Feindeshand fallen zu lassen. Als daher gegen 1 Uhr nachm. die Schornsteine von fünf sich mit hoher Fahrt nähernden Kreuzern über den Horizont emporwachsen, hält er mit seinem „Meteor" an einen schwedischen Fischkutter heran und gibt an ihn zunächst die englischen Verwundeten und Gefangenen ab. Auf die Gefangenen folgt die Mannschaft des „Meteor". Gleichzeitig wird der Hilfskreuzer durch Öffnen der Bodenventile versenkt. Der Untergang erfolgt in dem Augenblick, wo der erste englische Kreuzer längsseit gehen will.

Und nun tritt etwas Sonderbares, völlig Unerwartetes ein, das nur zu deutlich verrät, wie hold Frau Fortuna dem Kommandanten des deutschen Hilfskreuzers war. Die britischen Gefangenen machen an den Kreuzer einen Winkspruch, daß sie sich an Bord des schwedischen Kutters befänden. Anstatt daß der Kreuzer sich sagt, wo meine Leute sind, wird sich auch die Besatzung des „Meteor" aufhalten, läßt er lediglich antworten, der Schwede solle Südwest steuern, und dampft dann mit hoher Fahrt davon. Korv.Kapt. v. Knorr nimmt daraufhin eine reinliche Scheidung vor. Er winkt sich einen norwegischen Fischkutter längsseit, läßt auf ihn die Engländer übersteigen und setzt mit dem Schweden die Fahrt nach Horns-Riff fort. Bei dieser Trennung verfehlen die Engländer nicht, ihren dankbaren Empfindungen für die gute Aufnahme an Bord des „Meteor" durch drei Hurras Ausdruck zu verleihen. Der schwedische Kutter hat bei der herrschenden flauen Brise noch nicht viel an Raum gewonnen, als vier der englischen Kreuzer zurückkehren, die eigenen Leute von dem Norweger aufnehmen, um dann wieder davonzudampfen, wobei sie auch diesmal den Schweden übersehen. Vielleicht haben sie die U-Bootgefahr gescheut.

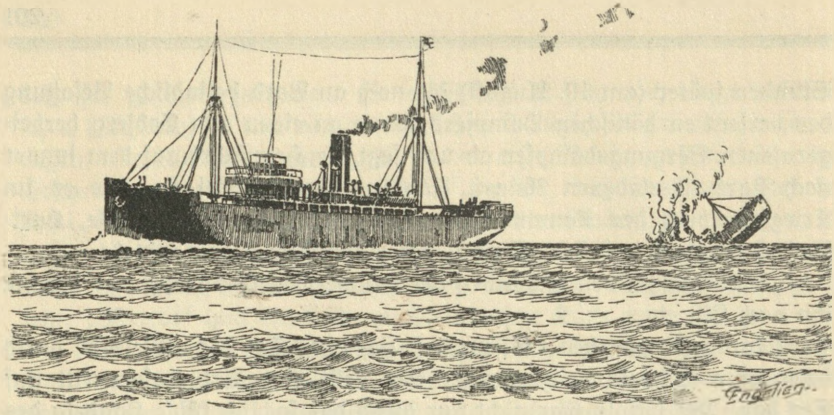
Die Mannschaft des „Meteor" trifft an Bord des schwedischen Fischkutters gegen 12 Uhr nachts bei Horns-Riff-Feuerschiff ein, gibt zwei

Stunden später (am 10. August) die noch an Bord befindliche Besatzung des versenkten dänischen Dampfers *Jason* an einen aus Esbjerg herbeigerufenen Bergungsdampfer ab und setzt die Heimfahrt auf dem immer noch stark überladenen kleinen Fahrzeug fort, wobei sie, wie es im Kriegstagebuch des Kommandanten heißt, „von roher Makrele, Hartbrot, Kartoffeln und dem Singen vaterländischer Lieder lebte".

„U 28" nahm den Schweden bei Hellwerden in Schlepp und brachte ihn nach List ein.

Man wird zugeben müssen, daß sich diese Tat des „Meteor" durch besonderen Schneid auszeichnete. Sie stellt eine Art Husarenritt auf See dar. Der Erfolg war nicht nur durch das sachlich kühle Handeln des Kommandanten, das selbst in schwierigsten Lagen den Nagel auf den Kopf traf, sondern auch durch das Vertrauen der Besatzung auf ihren bewährten Führer herbeigezwungen worden.

Und solchen Männern lächelt noch immer das Glück!



„Möwe".

VIII. Hilfskreuzer „Möwe".

Die beiden erfolgreichen Unternehmungen des „Meteor" hatten selbst Zweiflern klargemacht, daß die Aussichten eines Hilfskreuzers von unauffälligem Aussehen, der unter schneidiger und wagemutiger Führung fährt, auch bei geringer Geschwindigkeit nicht ungünstig sind. So entstand der Plan, mit derartigen Unternehmungen auch weitere Seegebiete abzugrasen. Voraussetzung war allerdings, daß die hierfür bereitzustellenden Schiffe über einen besonders großen Aktionsradius verfügten. Außerdem hatte man erkannt, wie wichtig eine starke Bestückung war. Sie mußte eine Unterlegenheit englischen Hilfskreuzern gegenüber ausschließen. Für ein Durchbrechen der englischen Bewachungslinien kamen in erster Linie die Wintermonate Dezember bis Februar in Betracht.

Insgesamt wurden fünf Fahrzeuge ausgerüstet: die Dampfer „Pungo", „Guben" und „Wachtfels". Später kamen noch der Prisendampfer *Yarrowdale* und das Prisensegelschiff *Pass of Balmaha* hinzu.

„Pungo" war ein neues Schiff von 3600 Br.Reg.To. Raumgehalt, das im Auftrage der Ostafrikanischen Fruchtkompagnie in Hamburg ausgesprochen zu dem Zweck erbaut war, aus den afrikanischen Kolonien Bananen nach Deutschland zu befördern. Die Höchstgeschwindigkeit des Schiffes betrug 14,5 Seemeilen. Lange, durchlaufende Decks machten es besonders geeignet zur Unterbringung und Bedienung von Minen. Es erhielt eine Armierung von vier 15-cm-Schnelladekanonen, einer 10,5-cm-Schnelladekanone und zwei Torpedobreitseitrohren. Die Minenaus-

rüstung belief sich auf 500 Minen. Die Geschütze und Torpedorohre waren derart hinter Klappvorrichtungen aufgestellt, daß sie von außenbords überhaupt nicht wahrzunehmen waren, während ihre Tarnung im Bedarfsfalle in kürzester Frist beseitigt werden konnte. „Pungo" kam als Hilfskreuzer „Möwe" in Dienst. Das Schiff hat sich durch zwei große Unternehmungen einen Namen von Weltruf gemacht. Beide Fahrten fanden unter dem Kommando des Korv.Kapts. Grafen zu Dohna statt.

Am 30. Dezember 1915 wurde die erste Ausreise angetreten. „Möwe" fuhr unter der Maske des schwedischen Dampfers *Sagoland*, angeblich, um Stückgüter von Rotterdam nach Bergen zu bringen. U 68 deckte das Schiff. Nach gelungenem Durchbruch wurden an der Nordwestspitze von Schottland bei Kap Wrath insgesamt zehn Minensperren gelegt, denen einige Tage später das Linienschiff *King Edward VII.* zum Opfer fiel. Mit dem Rest der Minenausrüstung wurde die Gironde- und Loiremündung verseucht.

Am 10. Januar 1916 wechselte „Möwe" ihr Gewand. Von nun ab fuhr sie als britischer Dampfer *Sutton Hall* von Liverpool nach Buenos Aires. In Wirklichkeit führte sie aber Kreuzerkrieg auf dem Nordatlantischen Weltmeer. Insgesamt brachte das Schiff auf dieser Fahrt vierzehn feindliche Dampfer und ein englisches Segelschiff zur Strecke. Bis auf zwei Dampfer, die als Hilfsschiffe verwendet wurden, mußten die Prisen den Meeresboden aufsuchen. Zu Hilfsschiffen wurden die Dampfer *Appam* und *Westburn* hergerichtet. Beide Schiffe dienten dazu, die von den versenkten Dampfern unfreiwillig übergenommenen Fahrgäste wohlbehütet an neutraler Küste an Land zu schaffen.

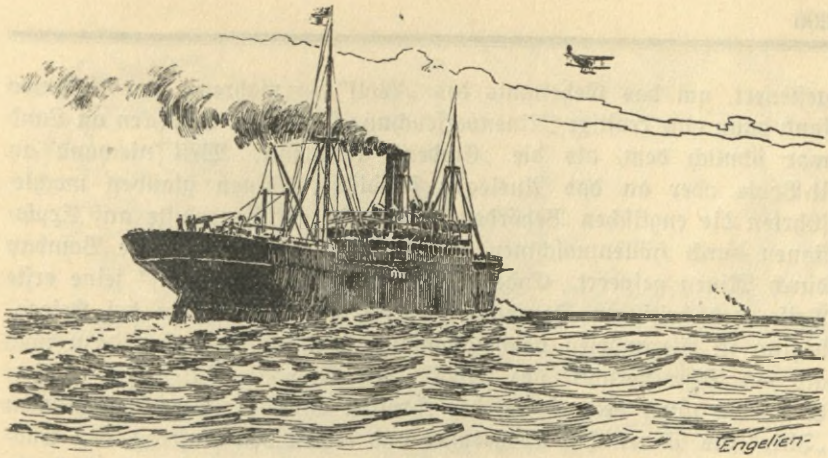
Bei Aufbringung der *Appam* wurden nicht nur acht deutsche Kriegsgefangene befreit, Leute von der afrikanischen Schutztruppe, sondern es wurden auch 32 englische Wehrmachtsangehörige nach Kriegsrecht festgesetzt.

Die starke Abnutzung [illegible] Maschinenteile zwang Graf Dohna vorzeitig zur Heimkehr. Anfang März 191[illegible] traf er wohlbehalten in der Heimat ein, um Ende November seine zwe[illegible] anzutreten. Diesmal suchte er das südatlantische Weltmeer [illegible] zum Kap der Guten Hoffnung und bis zur Höhe von Rio de Janeiro schlug er seine Kreuzerkrieg-Kreise. 21 Dampfer und 5 Segelschiffe mit einem Gesamttonnengehalt von 119 600 Br.Reg.To. wurden versenkt. Zehn der Dampfer waren mit Geschützen bestückt. Mit dem weit größeren und gut bewaffneten Dampfer *Otavi*, der im Dienste der englischen Admiralität

fuhr, fand vor der Versenkung ein längeres Gefecht statt, das der „Möwe" Tote und Verwundete kostete.

Bei seiner zweiten Rückkehr Ende März 1917 brachte Graf Dohna rund 500 feindliche und neutrale Passagiere mit. Außerdem folgte ihm noch die Prise *Yarrowdale* mit 469 Gefangenen. Unterwegs war schließlich noch der japanische Dampfer *Hudson Maru* mit 238 Mann der aufgebrachten Schiffe nach Pernambuco entlassen worden. Des weiteren wurde während der Unternehmung der 7000 To. englische Dampfer *Saint Theodore* als Hilfskreuzer ausgerüstet und in Dienst gestellt. Er vermehrte die Streckenleistung der „Möwe" um zwei mit Bannware beladene Segler.

Die Leistungen des Graf Dohna sind deshalb besonders anzuerkennen, weil die britische Admiralität es sich angelegen sein ließ, nicht nur die Dampferwege dauernd zu ändern, sondern auch die unterwegs befindlichen Schiffe durch ständig wiederholte Funkensignale vor dem näher gekennzeichneten deutschen Kreuzer zu warnen. Dem Zusammentreffen mit einem stark überlegenen englischen Hilfskreuzer war „Möwe" im Februar 1916 nur durch ihre geschickte Führung ausgewichen. Interessant für die starke Inanspruchnahme britischen Schiffspersonals waren die Erfahrungen des Grafen Dohna darüber, daß die Mehrzahl der aufgebrachten Schiffe mit ganz altem, zum Teil krankem, oder ganz jugendlichem Personal besetzt war.



„Wolf"

IX. Hilfskreuzer „Wolf".

Der Dampfer „Wachtfels", ein Schiff von nur 5800 Br.Reg.To. und 11 Seemeilen Geschwindigkeit, hat die Wundertaten vollbracht, die unter den Namen Hilfskreuzer „Wolf" fallen. Ziel und Zweck der Reise waren, die wichtigsten Seehandelshäfen in den britischen Tochterstaaten durch Minen zu verseuchen; ein weitgestecktes Ziel, das der Größe und Bedeutung des Weltkrieges durchaus entsprach.

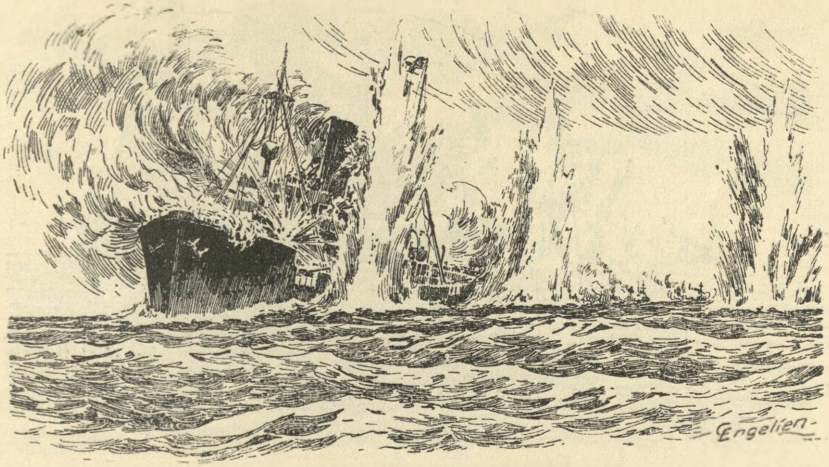
„Wolf" erhielt eine kräftige Geschütz- und Torpedoarmierung, dazu 465 Minen. Es war ein versenkbarer Scheinwerfer vorgesehen. Masten und Schornsteine konnten, um den Schattenriß des Schiffes schnell zu verändern, mühelos verkürzt oder verlängert werden. Die Proviantausrüstung war für fünfzehn Monate berechnet. Nicht nur für die Besatzung, sondern auch für eine mehrhundertköpfige Zahl von Gefangenen waren gute Unterkunftsräume hergerichtet. Ein an Bord befindliches Flugzeug, das „Wölfchen", sollte Aufklärungszwecken dienen. Bei der Ausrüstung waren überhaupt alle bisher gemachten Erfahrungen des Weltkrieges zur See weitestgehend ausgenutzt.

Über die Ausrüstung und Ausfahrt des „Wolf" wurden besonders dichte Schleier gebreitet. Am 10. Dezember 1916 erreichte das vollkommen vereiste Schiff westlich von Island das freie Weltmeer. Mitte Januar wurde Kapstadt gerundet. Bisher war mit Vorbedacht jeder Handelskrieg vermieden worden. Bei Kapstadt fielen die ersten Minen. Auch im Indischen Ozean wurde zunächst außerhalb der Dampferlinien

gesteuert, um das Geheimnis des „Wolf" zu wahren. Vor Colombo fand dann eine kräftige Minenverseuchung statt. Der Schrecken an Land war ähnlich dem, als die „Emden" auftauchte. Weil niemand an U-Boote oder an das Auslegen feindlicher Minen glauben mochte, führten die englischen Behörden eintretende Schiffsverluste auf Explosionen durch Höllenmaschinen zurück. Mitte Februar wurde Bombay durch Minen gesperrt. Ende des Monats fing der „Wolf" seine erste Prise, den britischen Dampfer *Turitella*, der sich als ein bei Kriegsbeginn in Alexandrien beschlagnahmter deutscher Dampfer, dazu noch als ein Schwesterschiff des „Wolf" mit Namen „Gutenfels" erwies. Er wurde unter dem Befehl des Kaptlts. Brandes unter dem Namen „Iltis" als Minenschiff ausgerüstet und erhielt den Auftrag, den Südausgang des Roten Meeres zu verseuchen. „Iltis" hat diese Aufgabe erfolgreich gelöst, vor Wegnahme durch Feindeshand versenkte er sich selbst.

In der Folgezeit hat „Wolf" mit großem Erfolge Kreuzerkrieg geführt. Zur Überholung der Maschinenanlage wurden die stillen Sonntagsinseln angelaufen. Ende Juli stand das Schiff an der Nordspitze von Neuseeland, wo ebenfalls eine kräftige Minenverseuchung stattfand. Darauf wurden die Cook-Straße und die Baß-Straße durch Minen gesperrt. In allen Fällen war der Erfolg beträchtlich. In der Nacht vom 2. zum 3. September passierte der Hilfskreuzer in den Gewässern von Niederländisch-Indien einen Kreuzer der englischen *Talbot*-Klasse. Der Brite schlief, er ließ den „Wolf" unbehelligt vorüberziehen. Am 4. September wurden die letzten Minen vor der Singapore-Straße geworfen. Ende des Monats setzte es einen sehr heftigen Kampf mit dem armierten japanischen Dampfer *Hitochi Maru*. Nach seiner Überwältigung wurde der Japaner zunächst als Hilfsschiff mitgenommen, später jedoch in der Nähe von Madagaskar versenkt. Anfang November verhalf der spanische Dampfer *Agos Mendi*, der mit 5800 To. Kohle nach Colombo fuhr, zur Auffüllung der Bunkerbestände. Eine sehr bemerkenswerte Prise machte der „Wolf" bei seiner Rückfahrt in der Nähe von Südafrika mit einer amerikanischen Bark, die 270 Autos an Bord hatte, bestimmt zum Kampf gegen Lettow-Vorbeck.

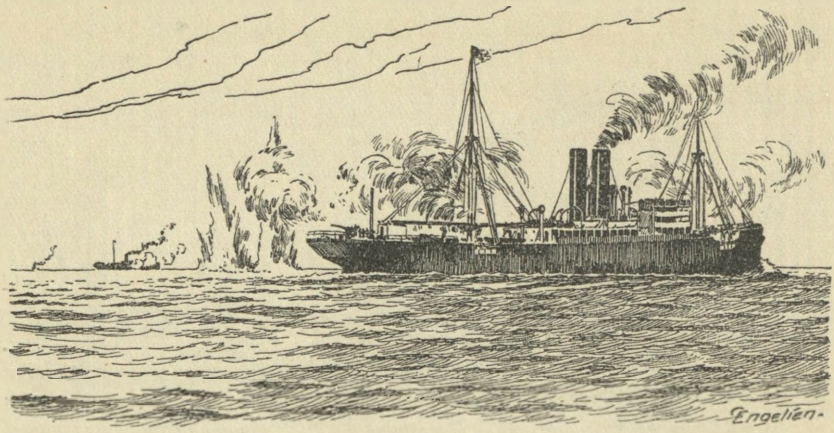
Die Gesamtergebnisse der „Wolfshatz" unter Führung des Korv.-Kapts. Nerger waren: 14 Schiffe genommen, 19 durch Minen versenkt, 3 durch Minen schwer beschädigt. Somit waren 214 000 Br.Reg.To. zur Strecke gebracht.



„Leopard".

X. Hilfskreuzer „Leopard".

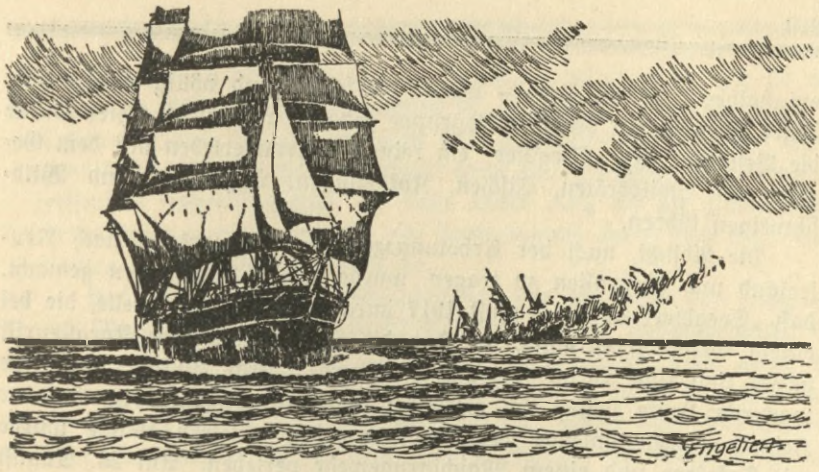
Der englische Dampfer *Yarrowdale*, von „Möwe" eingebracht, wurde im März 1917 unter dem Befehl des Korv.Kapts. v. Laffert als Hilfskreuzer in Dienst gestellt. Das Schiff wurde zwischen Island und Norwegen nach schwerem Kampf mit dem englischen Panzerkreuzer *Achilles* und dem Hilfskreuzer *Dundee* ein Opfer der Tiefe. Mit der gesamten Besatzung ging es unter. Ein englisches Prisenkommando, das vor Beginn des Gefechts zur Untersuchung an Bord geschickt worden war, teilte das Schicksal des „Leopard".



„Greif".

XI. Hilfskreuzer „Greif".

Das Schiff, der frühere deutsche Dampfer „Guben", wurde im Januar 1916 unter dem Befehl des Freg.Kapts. Tietze in Dienst gestellt. Ende Februar trat es als norwegischer Dampfer *Kena* seine Ausreise an, um jedoch schon am 29. d. Mts. südlich von Island von den englischen Hilfskreuzern *Alcantara* und *Andes* gestellt zu werden. In dem sich entspinnenden Kampf wurde *Alcantara*, dreimal so groß wie der „Greif", durch Torpedoschuß versenkt. Der deutsche Hilfskreuzer, von Bränden überlodert, mußte jedoch nach Erschöpfung aller Kampfmittel von der Besatzung verlassen werden. Sprengpatronen, vorher entzündet, zerrissen den Leib des „Greif", so daß das Schiff unter wehender Flagge unterging. Auf die in den Booten Treibenden setzte der Feind das Feuer noch eine Zeitlang fort, wobei Freg.Kapt. Tietze den Tod fand. 5 Offiziere und 115 Mann der Besatzung wurden von den Engländern aufgenommen.



„Seeadler".

XII. Hilfskreuzer „Seeadler".

Die Anregung, ein Segelschiff als Hilfskreuzer auszurüsten, ging von einem erfahrenen Segelschiffskapitän, dem Lt. z. S. d. R. Kling, aus. Als geeignetes Fahrzeug wurde das amerikanische Vollschiff *Paß of Balmaha* ausfindig gemacht. Es war 1916 von einem U-Boot beschlagnahmt und unter dem Kommando eines Unteroffiziers nach Cuxhaven eingebracht worden. Dem Schiffe wurde ein Hilfsmotor eingebaut. Ferner erhielt es wasserdichte Querschotten, Öltanks, Räume zur Unterbringung von Gefangenen, Proviantträume, Munitionsräume u. a. m. Die Armierung bestand aus zwei 10,5-cm-Schnelladekanonen. Da mit einer Untersuchung des Schiffes von seiten des Feindes gerechnet werden mußte, wurden die Geschütze und unteren Räume durch eine Deckladung von Holzplanken sehr gründlich maskiert. Das Kommando über das Schiff wurde dem Kaptlt. Grafen Luckner anvertraut.

Als ein Norweger durchsteuerte „Seeadler" das Gefahrgebiet. Außerhalb der Blockadelinie wurde die Deckladung über Bord geworfen und ein nur noch leicht maskierter Kriegszustand hergestellt. Bei den Azoren begann die Aufbringung von Prisen. In langer Erfolgreihe setzte sich die Unternehmung fort. Der Siegeszug wurde dadurch unterbrochen, daß sich infolge Mangels an Frischproviant Spuren der Beriberi-Krankheit an Bord bemerkbar machten. Um der Besatzung die nötige Erholung zu gönnen — man befand sich mittlerweile länger als

ein halbes Jahr in See — wurde die schöne und völlig unbewohnte Insel Mopelia, zur Gesellschaftsgruppe gehörig, angelaufen. Hier konnte die Besatzung des „Seeadler" ein reines Schlemmerleben mit dem Genuß von Schildkröten, Fischen, Kokosnüssen, Vogeleiern und Wildschweinen führen.

Die Absicht, nach der Erholungszeit den Kreuzerkrieg nach Neuseeland und Australien zu tragen, wurde dadurch zuschanden gemacht, daß „Seeadler" am 2. August 1917 durch eine hohe Flutwelle, die bei einem Seebeben entstand, auf das die Insel umgebende Korallenriff gesetzt und zum Wrack zertrümmert wurde. Graf Luckner und seine wackeren Leute ließen sich hierdurch nicht entmutigen. Ein aus der Heimat mitgenommenes Motorboot von sechs Metern Länge wurde mit Takelage und einem Maschinengewehr versehen. Am 23. August ging das Schiffchen unter dem Namen „Kronprinzessin Cecilie" unter dem Kommando des Grafen und mit einer Besatzung von fünf Mann in Richtung der Fidschi-Inseln in See. Man plante, irgendein Schiff zu kapern und mit ihm den Rest der Leute von Mopelia abzuholen. Vier Wochen lang hat die „Kronprinzessin Cecilie" die See gehalten. Als sich Graf Luckner und seine Getreuen auf der Vakaya-Insel an Bord eines ankeraufgehenden amerikanischen Motorschoners in der Absicht eingeschifft hatten, das Fahrzeug in freien Gewässern mit Beschlag zu belegen, wurden sie durch einen militärisch besetzten Regierungsdampfer hieran gehindert und gefangengesetzt; zunächst auf der Insel Suva, später in Auckland. Noch einmal gelang es dem tollkühnen Grafen, auszubrechen. Am 13. Dezember 1917 floh er mit seinen Gefährten in dem Motorboot des Kommandanten des Gefangenlagers und kaperte einen kleinen Segelschoner, der jedoch abermals von einem britischen Regierungsdampfer aufgebracht wurde. Bis zum Friedensschluß hat Australien dann die Tapferen vom „Seeadler" im Zuchthaus von Auckland interniert.

Die auf der Insel Mopelia zurückgelassenen Leute bemächtigten sich eines französischen Schoners, steuerten zwei Monate in der Südsee umher, gerieten bei den Osterinseln auf ein Riff und wurden schließlich in Chile interniert. So endete die überaus ruhmvolle, von echt deutschem Seemannsgeist und vorbildlicher Vaterlandsliebe getragene Unternehmung des „Seeadler". Zähigkeit und Selbstvertrauen, das Bewußtsein, daß den Tapferen die Welt gehöre, und ein durch nichts niederzudrückender Mut haben Taten zuwege gebracht, wie sie selbst in früheren abenteuerreichen Jahrhunderten kaum geleistet worden sind.

Wenn man die Geschichte der deutschen Hilfskreuzer, wie sie vorstehend in Kürze geschildert worden ist, überblickt, dann drängt sich die Erkenntnis auf, daß die kleineren und langsameren Fahrzeuge infolge ihrer Unauffälligkeit im Durchschnitt mehr geleistet haben als die kohlenfressenden Schnelldampfer. Ob diese Lehre auch für die Zukunft gilt, bleibe dahingestellt. Das Öl als Antriebskraft kann hier unter Umständen einen Umschwung bringen.

Auf alle Fälle steht eines aber fest: der Wagemut von Offizieren und Mannschaften der deutschen Hilfskreuzer war unvergleichlich. Sie haben es eindeutig klar bewiesen, daß die Deutschen selbst unter den schwierigsten Verhältnissen auf der See so gut zu Hause sind wie kaum ein anderes Volk. Diese Tatsache gibt uns allein schon ein Anrecht, unser Bedürfnis auf Seegeltung auch in Zukunft mit Nachdruck zu vertreten. Genau wie der einzelne Mensch, so soll und muß auch ein ganzes Volk seine natürlichen Gaben wirksam ausnutzen.

Das ist Schicksalswille!

BIBLIOTEKA NAUKOWA
WAP
34119/I/2