



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>

• Ex libris •



• Wolfgang •
Fürst zu Gsenburg
• und Bidingen •

D
582
.M7
L72

Wir von der „Möwe“!



Korvettenkapitän Graf Dohna-Schlödien



Wir von der „Möwe“!

Sufarenstreiche zur See

von

Heinrich Piersemann

Kapitänleutnant a. D.

— Mit 9 Bildern —



Leipzig
Buchhandlung Gustav Fock
G. m. b. H.

Refer.-St.
Moorthamer
4-28-26
11831

Copyright 1916
by Buchhandlung Gustav Fock,
G. m. b. H., Leipzig.



Die „Möwe“.

Was unsre Kühnen zu Lande getan,
Steht hoch in den höchsten Sternen.
Nun gilt's auch auf dem Ozean
Von Grund auf umzulernen.

Verdrießliche Jahre werden gewiß
Für alle, die ihn durchschwommen,
Für den erfindungsreichen Ulf
Und den Seefahrer Sindbad kommen.

Arion, der auf Delphinen ritt,
Und die manchen Goldschatz geborgen,
Die Conquistador — wer lockt damit
Den deutschen Jungen von morgen?

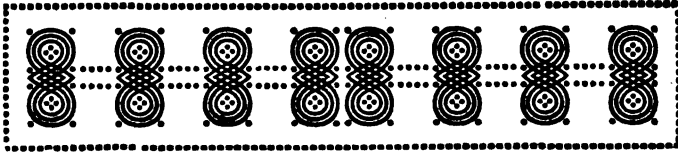
Bei deren Namen das Herz uns schwoh,
Die Sieger in tausend Nöten,
Man grüßt sie höchstens noch mitleidsvoll —
Der alte Respekt ging flöten.

Denn ob sie stets in Gefahr geschwebt,
Allstündlich vom Tod umschlichen —
Sie haben ja wie im Aspl gelebt,
Mit unserer „Möwe“ verglichen!

o deutsche Wirklichkeit! See-Phantasten
Und Sagen — wen kann's noch schrecken?
Sie müssen sich alle vor Dohna-Schlodien
Und seinen Kerlen verstecken!

Richard Nordhausen.

11-15-33 Henn.



Vorwort.

In erster Linie dir, liebe deutsche Jugend, sei mein „Möwe“buch gewidmet.

Dichtung und Wahrheit sind zu einem Ganzen bunt gemischt, und keineswegs erhebe ich den Anspruch darauf, alles genau in der historischen Reihenfolge geschildert zu haben.

Es galt, ein anschauliches Bild zu zeichnen von einer Ruhmestat unserer heißgeliebten deutschen Flotte.

Die historische Wahrheit, das ist klar, kann erst lange nach dem Weltkriege zu Worte kommen.

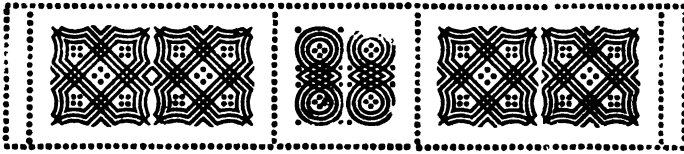
Aber der vorwärtsstürmende deutsche Geist, der sein Vaterland auf allen Gebieten an der Spitze marschieren sehen will, möchte möglichst bald etwas vernehmen, woran er sich begeistern will.

Von dieser Warte aus betrachtet, bitte ich es dem Schriftsteller nicht zu verübeln, wenn er der dichterischen Phantasie keine Zügel anlegte.

Seine Mühen sind reich belohnt, wenn es ihm gelang, unseren blauen Jungen neue Freunde zu erwerben und die alten zu erfreuen.

Berlin, im Wonnemonat 1916.

Heinrich Liersemann.



1. Kapitel.

Burg Dohna.

Manch' liebes Mal mußt' ich im Laufe der Jahr'
Ins Antlitz dem Knochenmann schauen,
Wenn's galt, für meinen Herrn fürwahr,
Mich lassen in Stücke zerhauen.

Und trifft's einst zu, so hebt mich auf,
Und bringt mich in d o h n i s c h e Erde,
In Harnisch und Helm, mit dem Federstutz drauf,
So wie ich gefessen zu Pferde.

Dann schreibt auf den schloßweißen Leichenstein
Mit kräftigen tiefblauen Zügen:
Bis zum jüngsten Tage möcht' ich allein
Zu meines Herrn Füßen so liegen!

Lassen wir zum Beginn unserer Erzählung unsere
Blicke einmal rückwärts schweifen zu längst entschwun-
denen Zeiten.

Bereits im neunten Jahrhundert wurde Burg Dohna
errichtet.

Der stolze Stammsitz des uralten Geschlechtes der Burggrafen zu Dohna hat eine ruhmreiche Vergangenheit.

Der Sage nach hat ein Lehnsmann Karls des Großen, Alois von Urpach, die Burg Dohna erbaut.

Ein Urahn der heute lebenden Dohnas, Heinrich von Rotowa, empfing die Burg in der Mitte des zwölften Jahrhunderts vom Kaiser als Reichslehen. Die Elbe, die Weißeritz und das Erzgebirge bildeten die Grenze des dohnischen Landes, das sich so weit erstreckte, als das Auge reichte.

Der Turm des Weesensteins, Schloß Magan, der trotzige Felsen des Königsteins, die Dörfer Heidenau und Mägeln — sie alle waren dohnisches Besitztum.

Und noch weit drinnen im Meißnischen nannten die Burggrafen manche Ortschaften ihr eigen. Mehr als hundert Städte und Dörfer gehörten zur Burggrafschaft, und vierzehn Edle empfingen sie von den Dohnas zu Lehen.

Burg Dohna zerfiel in die Vorderburg und die Hinterburg, die beide durch starke Mauern miteinander verbunden waren.

Am Portale der Vorderburg prangte das gräfliche Wappen in den blau-weißen Dohnaschen Farben. An der nach dem gleichnamigen Burgflecken zu gelegenen Seite, der durch einen tiefen Einschnitt von der Burg getrennt war, befand sich das Tor mit der Zugbrücke.

Der große, rasenbewachsene Vorhof, der sich anschloß, hat manch ritterliches Waffenspiel erlebt, denn hier pflagten die Grafen von altersher bei festlichen Veranstaltungen ihre Turniere abzuhalten.

Von den zahlreichen Gebäuden auf der Vorder- und Hinterburg waren die größten die Herrschaftshäuser.

Die andern enthielten die Unterkunftsräume für die Dienstmannen und das Gefinde, die Waffenkammern, Vorratsräume und die Pferdeställe.

Das wichtigste Gebäude der Burg war der große einstöckige Palas.

Weithin unterkellert, nahm er in seinem gewaltigen Bauche die großen Weinvorräte auf, die nie ausgehen durften: denn die Grafen waren zu keiner Stunde einem guten Tropfen abhold.

Dieses wohlgefüllte Lager verdankten sie den böhmischen Pfeffersäcken, die mit einer rühmlichen Geduld und Ausdauer immer neue Stückfässer heranschleppten.

Von Zeit zu Zeit gelang es ihnen wohl auch einmal, eine Ladung vorbeizubringen oder elbabwärts zu führen. Meist aber rochen die Burgbewohner den Braten schon von weitem, denn gerade darin hatten sie alle eine gute Witterung.

Aber dem Weinkeller lag der eigentliche Palas, der Saal, der den Burggrafen zum täglichen Aufenthalt diente, und in dem die Feste gefeiert wurden.

Vom Burghofe führte eine Treppe zu ihm hinauf. Das kleinere Gebäude, dem Palas gegenüber, war die Kemenate, das Wohnhaus der Frauen.

Nahе einem steinernen Ziehbrunnen, der von drei Linden umgeben war, lag die Burgkapelle, daneben das Vorratshaus mit der Küche.

Weiter nach hinten, auf dem Platze bis zur Mauer, die Schloßfreiheit genannt, standen die Häuser der Hinterfassen. Von hier aus konnte man die Mauer, welche die kleine Stadt von Gebäuden und Thürmen wie ein schützender Wall umschloß, in all ihren Windungen genau übersehen. Sie war stark, so daß sie nach damaliger Meinung wohl niemals zerstört werden konnte.

Zudem war sie dergestalt errichtet, daß dort, wo sie aus dem Felsen herauswuchs, auf ihrer äußeren Seite kein fingerbreit Raum vorhanden war, auf dem eines Menschen Fuß Halt finden könnte. Wenn also jemals einem verwegenen Kletterer der tollkühne Aufstieg am Felsen gelingen sollte, so erblühte für ihn daraus kein anderer Gewinn als die Befriedigung, einmal am Fuße der Burgmauer gestanden zu haben. Das wäre dann aber auch alles; und beim Abstieg bräche er sicher den Hals.

Wer also nicht als Freund durch das geöffnete Thor die Burg betrat, erreichte sie nur, wenn ihm Adlerflügel gewachsen.

Betrachtete man die vielen Einschnitte, die in der Mauerkrone angebracht waren und hinter denen in der Not die Verteidiger standen, sowie die mehrfach vorhandenen ausspringenden Vierecke, von denen aus der Felsen nach rechts und links beschossen werden konnte, so mußte man zugeben, daß das Nehmen der Burg mit stürmender Hand nahezu ein Ding der Unmöglichkeit war.

Wohl schwerlich würde es Menschen gelingen, bei der Tiefe der Mauer und der Befestigung der Felsen diese schwindelnd hohen und von tapferen Degen verteidigten Zinnen zu erklimmen.

Gäbe es aber jemals unter der Besatzung einen Verräter, dem seine Schandtat glückte, so besäßen die Verteidiger noch ein letztes Mittel, sich der Ueberfallenden zu erwehren.

Das war der Bergfried, ein höher, umfangreicher Turm, der alle anderen Türme weit überragte.

Hier hinein konnte sich die Burgmannschaft in der

größten Not flüchten und sich hier so lange halten, wie Nahrung vorhanden war.

Seine Mauern waren vier Ellen dick, und die Eingangspforte befand sich zehn Ellen über dem Boden.

Der Beschauer der Burg blickte hinaus in blühendes, fruchtbares Land. Zu seinen Füßen lag der freundliche Burgfleck mit seinen kleinen Häusern und den wenigen engen Gassen, in denen die Bewohner geschäftig einhergingen.

Weiterhin sah man die Felder und Fluren, die sich eben anschlückten, das bunte Kleid anzulegen, das der Seng ihnen bereitet hatte.

Hier und da ging ein Landmann prüfend durch sein Reich, um mit geübten Augen zu erspähen, ob über Nacht mancher Wunsch von gestern nach glücklicher Entfaltung oder gutem Aufgehen erfüllt worden war.

Und wenn er Befriedigung gefunden hatte, dann spann er wohl den Faden seiner Hoffnungen und Wünsche rasch und unermüdet weiter.

Das gestern heiß erslehte und bereits heute erfüllte Verlangen erschien ihm jetzt schon nicht mehr als Gunst des Himmels, und die eben empfundene Befriedigung am Gelungenen erkaltete bald wieder und gab neuen Wünschen und Sehnsüchten Raum.

Er hoffte auf gutes Ausreifen, träumte von einer reichen Ernte, bangte um glückliches Bergen des sommerlichen Segens, machte Pläne für die Wiederbestellung seiner Felder, kurzum dachte an alles, — nur nicht an den eitlen, törichtesten Menschen, dem es zu einem beschaulichen Rückblick in die Vergangenheit an Zeit gebricht, der den eben begonnenen Tag schon als gelebt betrachtet, dessen Geist schneller vorwärtseilt als das geflügelte

Rad der Zeiten, und der vom Heute nichts und vom Morgen alles erwartet. — — —

Es war am späten Nachmittag, etwa zu der Zeit, wo die Sonne am Horizont hinabtaucht und scheidend ihre letzten Strahlen wagerecht über die Erde hinwegsendet.

Am Himmel stand eine große Schar schneeweißer Federwolken, die von dem Sonnenlicht getroffen wurden und sich allmählich bunt färbten.

Endlich küßte der eben noch sichtbare glühende Ball mit seinen letzten Strahlen die alte Mutter Erde.

Am Himmel prangten violette Tinten, und ein wundervolles Abendrot zog herauf, das den Westhimmel wie mit Purpur übergossen aufleuchten ließ. Tiefer Friede lag auf der Landschaft.

Flinke Schwalben schossen zwitschernd hin und her, und von der Kirche des Burgfleckens klang das Abendläuten feierlich herüber.

Sonst war alles still; kein Mißklang störte das andachtsvolle Scheiden des Tages.

Am Brunnen auf dem Burghofe standen in buntem, kurzem Rock, schwarzem Nieder, mit sorgsam gestecktem Brustlaß und schneeigen Armen die Mägde, den zierlichen Hals bloß und die starken Zöpfe lang auf dem Rücken.

Sie hatten die vollgeschöpften Steinkrüge auf den Brunnenrand gestellt, standen mit untergestemmtten Armen und plauderten lebhaft miteinander.

Wir wollen ihre Gespräche nicht belauschen und nicht in die Geheimnisse ihres Liebesfrühlings eindringen. —

Ein ander Bild.

Nicht immer ging es just so friedlich auf Burg Dohna zu.

Die Burggrafen waren ritterliche und unerschrockene

Männer, denen nur wenig Edelleute es gleich thun konnten. Sie hatten daher viele Ueider und Feinde.

Auch mögen sie es mit dem Placken der fahrenden Kaufleute und Reisenden zuweilen ein wenig zu arg getrieben haben.

Es war ums Jahr 1402.

Auf Dohna saß der übermütige, furchtlose und ritterliche Graf Jeschke von Dohna. Markgraf Wilhelm von Meißen hatte den Dohnas Fehde angesagt und berannte seit Monaten mit seinen zahlreichen Söldnerscharen die Burg. Zäh und tapfer leistete die Burgmannschaft Widerstand.

Aber einer der Helden nach dem anderen sank dahin, und nur die ungeheure Energie eines Grafen Jeschke vermochte die Ermatteten zu weiterem todesmutigem Ausharren mit sich fortzureißen. Da stürzte plötzlich mit Donnergetöse das Dach des Palas ein und fiel in den ausgebrannten Hohlraum zwischen den kahlen, steinernen Mauern bis auf den Erdboden hinab.

Eine ungeheure Flammengarbe, gemischt mit rot durchglühtem Rauche, stieg zum Nachthimmel empor.

Der Wind trug die feurige Lohe zu den Kämpfenden hin, sie mit einer Wolke von knisternden Funken überschüttend. Der Qualm drohte die Ermatteten zu ersticken.

Noch standen die Parteien untätig, da trat ein Ritter in den Lichtkreis, nur mit einem einfachen grauen Tuchkleide angetan. An seiner linken Seite hing ein kurzes Schwert.

Bei seinem Nahen wichen die markgräflichen Kämpfer ehrfurchtsvoll zurück. Der Widerschein der Flammen auf sein Gesicht und ließ die mächtige Stirn erkennen. Unererschrocken schritt er so weit vor, bis er

zwischen den Parteien stand. Langsam hob er die Hand in die Höhe und rief:

„Die Schwerter ein! Kein Streich falle mehr! Des Haupt ist verwirkt, der anders handelt! Ich will es so!“

Hierauf wandte er sich zu seinen Leuten. „Die Burgmannschaft ist kriegsgefangen! Man bringe sie sogleich in das Lager und erquickte sie mit Fleisch und Wein. Für diese Nacht erhält sie als Obdach die Ritterzelte! Zwölf Herren aus den ältesten Geschlechtern halten bis zum Morgen auf der Burg die Totenwacht!“

Damit verließ er den Kreis.

Die Wirkung seines Auftretens war so mächtig, daß Freund und Feind die Schwerter in die Scheiden zurückstieß.

Kurze Zeit darauf näherte sich, den Burgberg herab, in tiefem Schweigen ein Zug dem markgräflichen Lager, dem Fackelträger voraus und zur Seite gingen.

Von den Rittern umgeben, stand der Feldoberste vor seinem Zelte.

Als die vordersten der dohnischen Männer langsam und die Augen zu Boden gerichtet sich näherten, entblößte der Sieger das Haupt. Die Ritter folgten dem Beispiel ihres Gebieters und bedeckten sich erst dann wieder, als der letzte Mann vorüber war.

Alsdann sandte er einen Boten zum Markgrafen mit der Verkündung: Der Feldoberste schickt seinem erlauchten Herrn die Botschaft, daß mit dem aufgehenden Morgenlicht vom Bergfried der Burg Dohna die markgräflichen Farben das neue meißnische Land grüßen! —

Fünf Jahrhunderte sind seit jenen denkwürdigen Tagen ins Meer der Ewigkeit hinabgetaucht, fünfhundert Jahre, während deren diese Ereignisse halbvergessen im Schatten der Geschichte gestanden haben. Aufzeich-

nungen darüber sind erst geraume Zeit später gemacht worden, und was uns die Überlieferung bietet, ist lückenhaft und gewährt nur unsicheren Anhalt.

Während die Einzelheiten im Nebel der Vergangenheit verschwinden, schaut die Erinnerung an ein furchtbares Ringen zweier mächtiger Gegner um die Vorherrschaft mit wehmutsvollem Antlitz in die Gegenwart herein.

Ein uraltes Geschlecht unterlag damals einem überstarken Feinde, der es wohl besiegen, aber nicht zerschmettern konnte.

Durch die unterdessen verflossenen Jahrhunderte hindurch hat der Name Dohna, wie wir im nächsten Kapitel sehen werden, seinen alten, guten Klang aufrecht erhalten.

Markgraf Wilhelm behielt das eroberte Land in seinem Besitz, das noch heute dem Königreich Sachsen angehört.

Die Burg Dohna ließ er abbrechen. Und da sich dies wegen ihrer überaus starken Bauart für die Maurerleute als zu schwierig und zeitraubend erwies, wurde aus Freiburg eine Anzahl Bergleute gerufen, die den hartnäckigen Widerstand der Mauern endlich brachen.

Die noch heute vorhandenen, spärlichen Überreste weisen kaum noch darauf hin, daß einstens an dieser Stelle eine der stärksten Burgen des Landes gestanden hat.

Selbst der Felsen, auf dem der Bau thronte, hat durch Abgrabungen viel von seiner damaligen Form eingebüßt.

Hat man den länglichen Hügel erstiegen, so schweift der Blick weit hinein in das fruchtbare Land.

Und wenn der Wanderer in einer lauen Sommernacht einsam auf dem Felsen sitzt, während der Vollmond sein silbernes Licht auf die Landschaft ergießt, vom duffenden Gebüsch her leise der Gesang eines Vogels an sein Ohr dringt und unten der fallende Bach murmelt, so geht ein Raunen und Flüstern durch seine Sinne.

Wir meinen, es sind die Geister von Burg Dohna.



2. Kapitel.

Die Burggrafen zu Dohna.

Ich tummle mein Köhlein in wonniger Lust
Und küm'm're mich nicht um das Morgen,
Der Jugendzeit Frohsinn mir weitet die Brust,
Zu Schwachen flieht — Schatten und Sorgen!
Beschau ich mein Schwert nur, mein liebstes Gespiel,
Durchschauert den Busen ein heil'ges Gefühl.
Dann spott' ich der schlimmsten Gesichte
Und hebe den Blick auf zum Lichte.

Wie bist du so herrlich, du schimmernde Welt,
Ihr Berge, ihr Täler, ihr Triften,
Du blumige Wiese, du goldgelbes Feld,
Du Wolkenmeer hoch in den Lüften.
Und ob uns auch droht noch manch stürmischer Tag,
Den Ritter schreckt nichts! Wie's auch treffen mag:
Mein Schwert laß im Lichte ich blitzen,
Und den Braven der Herrgott wird schützen!

Das Geschlecht der Burggrafen und Grafen zu Dohna
ist ein uraltes Dynastengeschlecht, über das umfangreiche
Werke erschienen sind.

Ich kann mich an dieser Stelle natürlich nicht so ausführlich mit der Dohnaschen Familiengeschichte befassen, sondern nur einiges Charakteristische hervorheben.

Wer besonderes Interesse an den Einzelheiten hat, mag das in jenen Büchern nachlesen.

Das Familienwappen (s. oben) zeigt auf blauem Grunde zwei weiße Engel, welche das weiße Wappenschild tragen, in dem sich ein Hirschgeweih befindet.

Die Helmzier bildet ebenfalls ein riesiges Hirschgeweih.

Das Geschlecht Dohna erscheint urkundlich zuerst in der Person eines Henricus nobilis de Rotowe (Rötha) 1127 im Meißner Lande. Schon seit dem 30. November 1156 ist dieses Geschlecht nachweisbar im Besitze der Burggrafschaft Donin, des heutigen Dohna im Königreiche Sachsen.

Wie wir das im vorigen Kapitel sahen, wurden die Dohnas im Jahre 1402 aus dieser Burggrafschaft durch den Markgrafen Wilhelm von Meißen vertrieben.

Der letzte tapfere Verteidiger der Burg nahm seine Zuflucht auf dem Königstein und entwich vier Wochen darauf nach Ungarn, wo er König Sigismund für seine Sache zu gewinnen suchte.

Ein Jahr später wurde der ruhelose Graf Jeschke bezichtigt, dem gefangenen König Wenzel zur Flucht verholfen zu haben, weshalb Sigismund ihn im Dezember 1403 in Ofen enthaupten ließ.

Nach einer anderen Überlieferung geschah das wegen Landfriedensbruchs.

„Wenn aber alle,“ so schreibt der Chronist, „die sich damals dies Vergehen zuschulden kommen ließen, enthauptet wären, so wären vom Adel nicht eben viele Leute übrig geblieben.“

Die Burg wurde abgebrochen. 1420 wurden die Dohnas durch König Sigismund noch zum letzten Male mit dieser Burggrafschaft belehnt.

Seitdem war Dohna für dies Geschlecht endgültig verloren.

Das Geschlecht aber blühte durch die Jahrhunderte bis auf den heutigen Tag.

Glieder dieser Familie haben den verschiedensten deutschen Fürsten, insbesondere als Staatsmänner und Soldaten, die unschätzbaren Dienste geleistet.

Wohl ist von der ehemals so stolzen und trotzigen Burg so gut wie nichts mehr erhalten, das Geschlecht aber, dessen Wiege hier gestanden, verspricht sein Bestehen für alle Zeiten!

Der Held unsres Buches, Korvettenkapitän Graf Nikolaus Dohna, benutzte seinen Heimatsurlaub, um den Resten der Burg seiner Väter einen Besuch abzustatten.

Er konnte sich im Zurückschauen auf die stattliche Reihe seiner Dorfahnen dabei mit voller Berechtigung sagen, daß er sich seiner ruhmvollen Ahnen in vollstem Maße würdig gezeigt hat. Die Familie Dohna zerfällt in drei Linien.

Die 1. Linie ist die der Dohna-Lauka, die 2. die der Dohna-Schlobitten in Ostpreußen und die 3. die der Dohna-Schlobien.

Diese 3. Linie gliedert sich wieder in Äste, und dem zweiten (schlesischen) Aste zu Mallwitz gehört der Held unsres Buches an.

Von besonderem Interesse ist es für uns, daß ein Graf Dohna vor dreihundert Jahren die erste Anregung zum Bau einer brandenburgischen Kriegsflotte gab, die dann der Große Kurfürst bei Gründung der ersten deutschen Kolonie in Afrika in Aktion treten ließ und zur Anlage

der Feste Groß-Friedrichsburg führte. Es handelt sich hier um den Diplomaten, Soldaten, Architekten, Kriegsbaumeister und Geheimrat Abraham Grafen Dohna.

Abraham Graf Dohna, dessen Leben der Würzburger Universitätsprofessor Chroust beschrieben hat, war nicht bloß ein geistig hochstehender Mann, sondern er hatte Charaktereigenschaften, wie sie nur wenigen Sterblichen zu eigen sind. In diesem Manne lebten höchste Einsicht, Energie, Initiative und Entschlossenheit.

Obendrein ist er eine lautere, gerade gerichtete Natur gewesen.

Im Weltkriege haben sich auch zwei Grafen Dohna außer unserem Helden ausgezeichnet.

Es ist dies 1. der als Führer des Vereinslazarettzuges M in der Ausübung seines Dienstes von einem schnellen Tode ereilte Major a. D. Burggraf und Graf Christoph zu Dohna-Schlodien aus dem zweiten, dem schlesischen Aste zu Mallwitz der 3. Linie „Schlodien“.

Er war 1851 geboren und hatte seinen Wohnsitz zu Berlin.

Gleich seinem älteren Bruder Stanislaus, der als Hauptmann a. D. am 6. November 1914 in seinem Wohnsitz Berlin-Lichterfelde gestorben ist, war er unvermählt geblieben.

Beide waren Söhne des 1877 als Generalleutnant a. D. zu Berlin verstorbenen Burggrafen und Grafen Emil zu Dohna-Schlodien, aus dessen Ehe mit der 1895 verstorbenen Burggräfin und Gräfin Marianne zu Dohna-Schlodien.

Der verstorbene Graf Christoph war im Kriege 1870 Fähnrich bei der 6. schweren Batterie der 3. Fußabteilung der preussischen Garde-Artillerie. Chef dieser Batterie war sowohl in der Schlacht bei Gravelotte—St. Privat

(18. August), wie bei Sedan (1. September) der Hauptmann von Oppel.

In der „Geschichte der Preussischen Garde-Artillerie“ von Beutner wird bei der Schilderung der Schlacht von Gravelotte—St. Privat gesagt, daß der Hauptmann von Oppel das Pferd, auf dem er ritt, durch Zusammenstossen unter dem Leibe verlor und hebt hervor, daß der Fähnrich Graf Christoph Dohna sich in der Schlacht ausgezeichnet habe und daß bei der Tätigkeit der Batterie vor Sedan am 1. September 1870 der Fähnrich Graf zu Dohna sich sehr auszeichnete und „dem Batteriechef bei Leitung des Feuers zur Seite gestanden“ habe. Er ist also dadurch zu einer gewissen Kriegsberühmtheit gelangt und erhielt für sein tapferes Verhalten das Eiserne Kreuz. Seine und seines Bruders älteste Schwester Amalie war die am 18. August 1906 verstorbene Gemahlin des ersten Fürsten zu Dohna-Schlobitten, des gegenwärtigen Fürsten Richard Wilhelm, eine geborene Burggräfin und Gräfin zu Dohna-Schlobien.

Wir sehen also, daß das Geschlecht der Dohna sogar in den Fürstenstand erhoben worden ist, und zwar ist der 1843 geborene Fürst Richard Wilhelm der erste Fürst zu Dohna. Ferner fiel als erstes Opfer dieses Krieges am 9. August 1914 der älteste Bruder unseres Helden Graf Alfred (geb. 20. Februar 1875) im Kampf gegen russische Kavallerie bei einem Patrouillenritte.

Wenden wir uns nun zum Helden des „Rätsels der Möwe“.

Korvettenkapitän Burggraf und Graf Nikolaus zu Dohna-Schlobien entstammt ebenfalls dem zweiten schlesischen Aste zu Mallwitz der 3. Linie Schlobien.

Er ist am 5. April 1879 zu Mallwitz geboren als jüngstes von acht Kindern des am 25. Januar 1907 ver-

storbenen Fideikommißherrs auf Mallwitz, Ehrenritter des Johanniterordens, Kgl. Pr. Kammerherrn, Landesältesten und Kreisdeputierten des Kreises Sprottau und Rittmeisters a. D. Burggrafen und Grafen Alfred Fabian Wilhelm Theodor, der am 7. Juni 1849 geboren wurde.

Der Vater hat also den Ruhm seines Sohnes leider nicht mehr miterlebt.

Dagegen dessen Mutter, Margarethe geb. von der Hagen, die vorher mit einem Grafen von Jedlitz und Trübschler vermählt war.

Sie ist 1845 geboren, stammt aus dem Hause Stöln und lebt noch heute in Mallwitz.

Graf Nikolaus Paul Richard erhielt vereint mit dem etwas älteren Bruder Fabian seine Erziehung im elterlichen Hause.

Noch nicht 18jährig, legte er am 1. Januar 1895 das Abiturientenexamen ab und trat am 7. April 1896 seiner Neigung entsprechend als Kadett in die Kaiserliche Marine ein.

Seine erste Ausbildung erhielt er an Bord S. M. Schulschiff „Stein“ und machte als Seekadett die bekannte Expedition gegen Haiti unter dem Kommandanten S. M. S. „Charlotte“ Kapitän zur See August Thiele mit.

„Stein“ und „Charlotte“ machten Klarschiff, und im letzten Moment, kurz bevor der erste Schuß fallen sollte, bequemte sich endlich die „freie Negerrepublik“ Haiti dazu, die Schuldsomme an den deutschen Kaufmann zu zahlen.

Nach der Schulschiffszeit besuchte der Seekadett Graf Dohna die Marineschule.

Im Jahre 1899 zum Leutnant zur See (jetzt Oberleutnant zur See genannt) befördert, tat er seinen ersten

Dienst als Wachhabender Offizier an Bord S. M. Küstenpanzerschiff „Beowolf“, später auf dem Küstenpanzer „Hildebrand“ und schließlich auf dem Linienschiff „Baden“.

Nach vorübergehender Dienstleistung bei der II. Matrosendivision wurde er auf ein Jahr dem Stabe des in Ostasien stationierten Kanonenbootes „Tiger“ zugeteilt.

Nach diesem Jahre fand Graf Dohna Verwendung an Bord des Linienschiffes „Wittelsbach“.

Im Anschluß hieran wurde er zur Schulflottille der II. Torpedodivision in Wilhelmshaven kommandiert, dann ein Jahr später 1907 bekleidete er ein Kommando an Bord S. M. S. „Braunschweig“.

Im Jahre 1909 erhielt er sein erstes selbständiges Kommando als Kommandant des Kanonenbootes „Tjingtau“.

Er war also damit zum zweiten Male auf der ostasiatischen Station.

Bei den Unruhen in China hatte er Gelegenheit, in Aktion zu treten und sich auszuzeichnen.

Im Dezember 1911 zurückberufen, wurde er als Kapitanleutnant Kompagnieführer bei der 2. Werftdivision.

Im Frühjahr 1913 wurde er Navigationsoffizier an Bord S. M. Linienschiff „Posen“ und hatte somit Gelegenheit, sich die umfangreichsten navigatorischen Kenntnisse zu erwerben, die ihm später bei Führung der „Möwe“ sehr zu statten kamen.

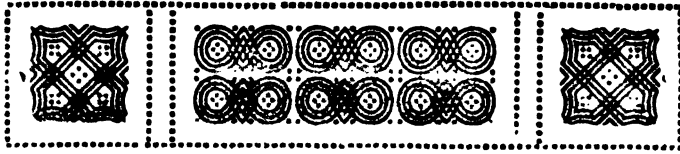
Am 7. Februar 1914 erfolgte seine Beförderung zum Korvettenkapitän, und das Jahr 1915 endlich brachte ihm das erste große selbständige Kommando, nämlich das S. M. Hilfskreuzer „Möwe“.

Nun konnte er zum ersten Male der Welt zeigen, was

in ihm steckte, und in welcher glänzender Weise er das gethan hat, werden wir ja noch in diesem Buche sehen.

Don zwanzig Dienstjahren war er etwa fünfzehn an Bord, er verfügte also über eine große seemannische Praxis, und er hat das Vertrauen, welches seine Vorgesetzten in ihn und seine Fähigkeiten setzten, aufs schönste gerechtfertigt.





3. Kapitel.

Der Weltkrieg.

Stolz weht die Flagge schwarz-weiß-rot
Von unsres Schiffes Mast;
Dem Feinde weh, der sie bedroht,
Der diese Farben haßt!

Sie flattert an der Heimat Strand,
Im Winde hoch und hehr,
Und weit vom teuren Vaterland,
Auf sturmbewegtem Meer!

Ihr woll'n wir treu ergeben sein,
Getreu bis in den Tod,
Ihr woll'n wir unser Leben weih'n,
Der Flagge schwarz-weiß-rot! Hurra!

Deutsches Flaggenlied.

Dichter: Robert Biederer. Komponist: Richard Thiele.

Schon seit vielen Jahren sah England, das man bezeichnenderweise das „perfide“ nennt, mit scheelem Neid auf Deutschlands wachsenden Handel. Es fürchtete den Rivalen und ganz besonders dessen aufblühende junge Marine. Seit mehr denn hundert Jahren hatte es auf

den durch Lord Nelson erworbenen Lorbeerren ausgeruht und mit allen Mitteln den Anspruch aufrecht zu erhalten gesucht, daß Albion ganz allein die Beherrscherin aller Meere sei.

Die Unüberwindlichkeit zur See war John Bulls Glaubenssatz, auf den er Stein und Bein schwur, und den sich auch alle übrigen Nationen zu eigen machen sollten.

Kein Mittel wurde gescheut, um die aufstrebende deutsche Seemacht zu behindern und womöglich niederzuhalten.

Allein der brave John Bull war etwa zehn Jahre zu spät aufgestanden.

Sein gellender Ruf: Deutschland muß zerstört werden, erklang um ein bedeutendes zu spät an unser Ohr.

Da brach mit verheerender Gewalt der Weltkrieg herein.

Wir haben es noch alle in frischer Erinnerung, wie unser friedliebender Kaiser bis an die äußerste Grenze des Entgegenkommens ging und kein Mittel unversucht ließ, um den Ausbruch des Krieges hintanzuhalten.

Ich brauche das alles daher nicht zu wiederholen und will mich nur darauf beschränken, einige Phasen des Völkerringens zur See zu beleuchten.

Wie Friedrich der Große im Siebenjährigen Kriege gegen fast ganz Europa focht, so hatten wir auch diesmal gegen eine Welt von Feinden zu kämpfen.

Viel Feind, viel Ehr' war nun wieder unsre Parole.

Es sollte sich auch in diesem Falle wiederum zeigen, daß nicht Schiffe fechten, sondern Menschen.

Wohl war die englische Kriegsflotte allein der unsrigen um mehr als das Dreifache überlegen, dazu kam die ebenfalls starke französische, später die japanische, die

allerdings unbedeutende russische und die italienische Flotte.

Unsere zur See in Betracht kommenden Bundesgenossen waren nur Österreich-Ungarn und die Türkei, von denen ersteres der italienischen Flotte numerisch beträchtlich unterlegen war und die Türkei so gut wie gar keine Marine aufzuweisen hatte. Aber der deutsche Kampfes- und Unternehmungsggeist ließ sich durch all das auch nicht einen Augenblick einschüchtern, im Gegenteil, er wurde nur um destomehr zu Taten angespornt.

Kühn gingen wir spornstreichs zur Offensive über, legten in der Themse angesichts der englischen Kriegsschiffe Minen und vernichteten gleich in den ersten Tagen den englischen Kreuzer „Amphion“, und dann folgte Schlag auf Schlag.

Wohl hatte der englische Marineminister, Prahlhans Churchill, den kühnen Ausspruch getan, schon am ersten Tage der Mobilmachung Wilhelmshaven und andere deutsche Häfen zu bombardieren und unsere Flotte auf den Meeresgrund zu versenken. Er wollte die Ratten, wie er sich geschmackvollerweise ausdrückte, schon aus ihren Löchern herausholen.

Als er von seinen eigenen Landsleuten im Parlament späterhin einmal auf diesen Ausspruch festgenagelt wurde, mußte er sich allerdings wohl oder übel zur Zurücknahme bequemen und eingestehen, daß es wohl besser gewesen wäre, er hätte das niemals gesagt.

Ja, die Lehren dieses Krieges waren bisher auch bitter genug für das stolze, angeblich unbestegbare Inselreich, das den Dreizack Neptuns in Erbpacht genommen zu haben schien.

Jetzt trug die Saat, die unser sachkundiger Kaiser Wilhelm II. gesät, worin ihn die Großadmirale von Tir-

piß und von Köster so trefflich unterstützt, tausendfältige Frucht.

In weiser Voraussicht kommender Ereignisse hatte der Kaiser uns den Besitz von Helgoland gesichert.

Wie notwendig brauchten wir jetzt diesen Vorposten!

Gehörte Helgoland noch den Engländern, so hätten wir die Feinde ja immer dicht vor dem Jadebusen, und Wilhelmshaven nebst der Elbmündung wären dann einer ständigen Blockade ausgesetzt.

Die Organisation und vor allem der Geist unserer Marine war ein vorzüglicher.

Stets hatten wir es mit einer erdrückenden Übermacht zu tun — und dennoch erfochten wir herrliche Siege.

Es liegt mir natürlich gänzlich fern, alle diese Heldentaten noch einmal aufzuzählen, sie sind noch in unser aller Erinnerung und haben ja auch mannigfache Schilderer gefunden.

Ich will nur in ganz großen Zügen einiges davon streifen, soweit es sich in den Rahmen des Ganzen einfügt.

Wem schlug nicht das Herz höher beim Gedanken an den Seehelden Otto Weddigen! Ja, das war doch noch gar nicht dagewesen, daß ein einziges Unterseeboot innerhalb weniger Stunden drei moderne englische Panzerkreuzer mit nur je einem Torpedoschuß in den Grund versenkte.

Da horchte die ganze Welt staunend auf, als die Kunde davon in alle Winde getragen wurde.

Das U-Boot hatte zum ersten Male seine Bedeutung gezeigt und den Nimbus der englischen Unüberwindlichkeit mit einem Schlage zerstört.

Seit jenem Tage zog sich die riesige englische Kriegsflotte aus den Gewässern der Nordsee zurück und liegt seitdem tatenlos an Schottlands Nordküste.

Die deutsche Marine war aber auch gar zu rücksichtslos: Riß sie doch mitleidslos ein Blatt nach dem andern aus John Bulls Ruhmeskranze. Das die Welt umspannende Albion mußte es in ohnmächtiger Wut mitansehen, wie es sogar an seinen eigenen Küsten, in seinen eigenen Gewässern von den Deutschen mit großem Erfolge angegriffen wurde!

Wer hätte das früher gedacht, ja auch nur für möglich gehalten?

O, einst so stolzes Britannia, wie weit ist es mit dir gekommen!

Dein Truglied:

Rule, Britannia, rule the waves:

Britons never shall be slaves!

(Herrsche, England, beherrsche die See!

Engländer sollen niemals Sklaven sein!)

wurde zum Hohn und Spott aller seefahrenden Nationen.

Mehrere Male bombardierten unsere Schiffe die englischen Küsten; daselbe taten unsere Zeppeline und Marineflugzeuge, ja die Engländer mußten es sich gefallen lassen, daß in der Nähe von Plymouth, einem ihrer stärksten Kriegshäfen, eins ihrer Linienschiffe torpediert und gänzlich vernichtet wurde.

Ein größeres Zeichen von britischer Ohnmacht konnte dem Inselvolke wahrlich nicht vor Augen geführt werden. Sodann legten wir an vielen Stellen der englischen Küste deutsche Minen, die englischen Schiffe saßen also oft in einer Falle und konnten nicht heraus. Sie waren nun in Wirklichkeit die Ratten, die uns in die Falle gegangen waren: der Spieß hatte sich umgekehrt.

Und wie erging es London, „der Hauptstadt der Welt“?

Keinen Augenblick waren dessen Bewohner ihres Lebens sicher.

Zahlreiche Zeppelinbomben sausten auf die Landeshauptstadt hernieder.

Die Bewohner mußten sich tagelang in die untersten Kellerräume flüchten.

Alle Laternen und Lichter wurden gelöscht, und man tappte stets im Dunklen, in demselben London, in dem sonst infolge des undurchdringlichen englischen Nebels auch am Tage alle Laternen brennen mußten.

Die Untergrundbahnen machten Geschäfte, wie sie ihnen noch nie geblüht hatten, denn tagelang ging das englische Publikum nicht von ihnen herunter, sondern fuhr beständig hin und her, nur um Sicherheit vor den Zeppelinbomben zu haben.

Und trotz aller Gegenmaßregeln, trotz eines über das ganze Land ausgedehnten Warnungsdienstes gelang es den Unsrigen noch jedesmal, die erschreckten Bewohner zu überraschen und fast unbeschädigt wieder in die Heimat zurückzukehren.

In der Luft sowohl wie unter Wasser sind wir der Schrecken der Engländer geworden, und auf dem Wasser selbst nicht minder.

Trotz ihrer noch immer vorhandenen großen numerischen Überlegenheit wagt es die englische Hochseeflotte nicht, sich der Unsrigen zur regelrechten Schlacht zu stellen.

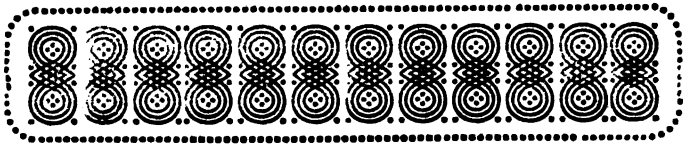
Man gebraucht dafür die durchsichtige Ausrede, man wolle beim Friedensschlusse die Kampf flotte noch möglichst intakt haben, damit man dann ein entsprechendes Gewicht in die Wagschale zu werfen habe.



Leutnant zur See d. R. Berg

Was nützt dem Lande aber eine Flotte, die nicht kämpft?

Nicht nur nichts, sondern sie schadet direkt, sie untergräbt das Ansehen und kostet ein Heidengeld, verdampft die teuren Kohlen, braucht hohe Gehälter, Löhne und teure Bekleidungen, ganz abgesehen von den auch nicht billigen Instandhaltungs- und Reparaturkosten. Die englische Flotte ist eine Friedensflotte, sie hält sich für den Frieden bereit; Gott sei Dank denkt die deutsche Flotte da anders!



4. Kapitel.

Vom Kreuzerkriege.

Leider hatten wir zum Beginn des Krieges nur eine kleine Anzahl von Kreuzern im Auslande.

Aber auch diese wenigen haben den Feinden gerade genug zu schaffen gemacht und ihr Leben wahrlich teuer genug verkauft. Hätten wir statt der wenigen 20 bis 30 Kreuzer draußen gehabt: dann hätte unser Seekrieg im Auslande ein ganz anderes Gesicht bekommen.

So war es allen Sachverständigen daheim von vornherein klar, daß sie alle auf verlorenen Posten standen und früher oder später der feindlichen Übermacht zum Opfer fallen mußten.

Viele Hunde sind nun einmal des Hasen Tod.

Aber Hasen waren unsere braven Kreuzerkommandanten wahrlich nicht.

Sie hatten unter besonders schweren Verhältnissen zu operieren.

England hat überall Kohlenstationen, wir fast nirgends.

Die Seekabel waren sämtlich in Englands Hand. Losgelöst von allen Verbindungen mit der teuren Heimat, waren die Kommandanten ganz auf sich selbst angewiesen.

Wir wollen uns mit ihren Taten einmal etwas näher beschäftigen.

Da waren zunächst im Mittelmeere unser Großer Kreuzer „Göben“ und der Kleine Kreuzer „Breslau“.

Sie bombardierten zunächst die algerische Küste und vereitelten dadurch die von den Franzosen geplanten Truppentransporte von dort nach Frankreich.

Dann liefen sie in den damals noch neutralen italienischen Hafen Messina ein und ergänzten dort von deutschen Dampfern ihre Kohlenvorräte.

Englische und französische Kriegsschiffe legten sich nun in großer Anzahl vor die Ausfahrten und gedachten, unsere Kreuzer abzufangen.

Die hielten aber guten Ausguck, und somit gelang es ihnen, John Bull ein Schnippchen zu schlagen, aus Messina auszubrechen und, ohne daß ihnen ein Haar gekrümmt wurde, die hohe See zu erreichen, wo sie sich dann zunächst mit unserem treuen Verbündeten, der österreichischen Flotte, vereinigten, um dann später der ebenfalls verbündeten türkischen Flotte unter den Namen „Sultan Jawus-Selim“ und „Midilli“ im Marmara-Meere, den Dardanellen und im Schwarzen Meere die wertvollsten Dienste zu leisten.

Die Engländer schäumten vor Wut, als dieser fette Bissen ihnen entging und sie als die blamierten Europäer das Nachsehen hatten.

Der englische Admiral des Mittelmeeres wurde sofort seines Postens enthoben und nach London abberufen: aber, was half das alles?

Das Hohngelächter der ganzen Welt konnte man darum doch nicht verstummen machen.

Ja, ja, John Bull, so einfach ist es denn doch nicht, deutsche Seeleute zu übertölpeln!

Das wirst du noch öfters in diesem Kriege zu spüren bekommen.

Der Kreuzerkommandant muß vor allen Dingen Findigkeit und Fixigkeit besitzen, und beide Eigenschaften werden in unserer Marine schon den Seekadetten anerzogen.

„Hilf dir selbst, so hilft dir Gott,“ ist ihre Parole. —

Am 26. August 1914 lag unser Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“ in dem spanischen Hafen Rio del Oro mit zwei Kohlendampfern längsseit, während ein dritter deutscher Dampfer etwa 500 Meter weiter seewärts vor Anker lag.

Er hatte zuvor den englischen Dampfer „Galizian“ aufgebracht, aber ihn, da sich zahlreiche Frauen und Kinder an Bord befanden, wieder freigegeben.

Und das wurde ihm mit schändem Undank gelohnt!

Er versenkte sodann die englischen Dampfer „Kucpara“ und „Lajanza“, nachdem die Besatzungen auf ein deutsches Schiff übernommen waren, auf offener See.

Das war sein gutes Recht.

Die gesamte Besatzung des „Kaiser Wilhelm des Großen“ war seit Tagen mit der Kohlenübernahme beschäftigt.

Die Bunker waren noch nicht zur Hälfte aufgefüllt, als gegen Mittag ein Schiff in Sicht kam, das sich als der englische geschützte Kreuzer „Highflyer“ herausstellte.

Es fand nun folgender Signalverkehr durch Scheinwerfer zwischen beiden Schiffen statt:

Englisches Kriegsschiff „Highflyer“:

„Surrender!“ („Ergeben Sie sich!“)

„Kaiser Wilhelm der Große“: Keine Antwort.

„Highflyer“: „I call you to surrender!“ („Ich fordere Sie auf, sich zu ergeben!“)

„Kaiser Wilhelm der Große“: „Deutsche Kriegsschiffe ergeben sich nicht. Ich ersuche Sie, die spanische Neutralität zu achten.“

„Highflyer“: „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 sofort auf Sie feuern.“)

„Kaiser Wilhelm der Große“: „Ich kohle hier zum ersten Male. Im übrigen ist dies eine spanische Angelegenheit.“

„Highflyer“: „Surrender at once!“ („Ergeben Sie sich sofort!“)

„Kaiser Wilhelm der Große“: „Ich habe Ihnen nichts mehr zu sagen.“

Hierauf eröffnete „Highflyer“ um 1 Uhr 16 Minuten das Feuer, das von „Kaiser Wilhelm dem Großen“ sofort erwidert wurde.

Der Kampf wurde von letzterem geführt, während das Schiff etwa 2000 Meter von der Küste vor Anker lag, sich also innerhalb der spanischen Hoheitsgewässer befand.

Um unnötige Menschenverluste zu vermeiden, ließ der Kommandant des Hilfskreuzers das nicht auf den Gefechtsstationen gebrauchte Personal auf die beiden längsseit liegenden Kohlendampfer übersteigen, ebenso die an Bord befindlichen englischen Besatzungen der früher aufgebrachten englischen Schiffe.

Sobald die Dampfer vom Hilfskreuzer frei waren, zogen sie sich nach Süden zurück. Inzwischen hatte „Highflyer“ das Feuer auf beträchtliche Entfernung (etwa 9000 Meter) eröffnet. Er zog sich unter gleichzeitiger Annäherung von der Steuerbord- auf die Back-

bordseite des Hilfskreuzers hinüber, entfernte sich jedoch wieder, als er eine Anzahl von Treffern erhalten hatte.

Nach etwa anderthalbstündigem Gefecht kam das Feuer des „Kaiser Wilhelm der Große“ zum Stocken. Gleich bei Beginn des Gefechts hatten nämlich zwei Schüsse den vorderen Laderaum getroffen, in dem die Hälfte der Munition verstaubt war, so daß dieser voll Wasser lief und die Munitionsförderung vorn unmöglich machte.

Die Munitionsbeförderung von achtern nach vorn erforderte viel Zeit und verursachte dadurch eine Verlangsamung des Feuers.

Als daher die Munition der achteren Geschütze verbraucht war, befahl der Kommandant, das Schiff, um es nicht in feindliche Hände fallen zu lassen, zu versenken.

Das geschah durch Sprengpatronen, die schon vorher angebracht waren, sowie durch Öffnen der Lenzschieber. Der deutsche Hilfskreuzer hatte im ganzen zehn Treffer erhalten, die das Schiff jedoch nicht zum Sinken gebracht hätten.

Beim Verstummen der Geschütze stellte auch „Highflyer“ sein Feuer ein und näherte sich langsam auf 5000 Meter.

Als er jetzt aus dem einzigen deutschen Geschütz, das noch über Munition verfügte, einer Revolverkanone, beschossen wurde, begann auch der Engländer wieder das Feuer, um es abzubreaken, nachdem auch das Revolvergeschütz nach Verbrauch aller Munition hatte verstummen müssen.

Der Munitionsverbrauch des englischen Schiffes wird vom deutschen Kommandanten auf 400 bis 600 Schuß geschätzt. Die Treffergebnisse mit etwa zwei Prozent

gegen ein so großes und hohes Schiff, das noch dazu still vor Anker lag, waren also herzlich schlecht.

Als „Kaiser Wilhelm der Große“ anfang, sich infolge des eindringenden Wassers überzulegen, begab sich die Besatzung in die Boote.

Der Kommandant verließ als letzter das Schiff, als dieses schon mit der Seite auf dem Grunde auflag und die Masten mit den an den Toppen gehißten Kriegslaggen unter Wasser verschwunden waren.

Drei Hurras aus den Booten brachten dem sinkenden Schiffe den letzten Gruß, und das „Deutschland, Deutschland über alles . . .“ erscholl ihm als Abschiedslied.

In drei Rettungsbooten landete der Teil der Besatzung, der an dem Gefecht teilgenommen hatte, außer dem Kommandanten 7 Offiziere, 2 Dizesteuerleute, 72 Unteroffiziere und Mannschaften an der spanischen Küste von Rio del Oro.

Unter Mitnahme von zwei auf schnell hergestellten Tragbahnen mitgeführten Verwundeten gelangten sie nach zweieinviertelstündigem Marsche zum spanischen Fort. Der englische Kreuzer hatte sich inzwischen dem Lande auf 3000 bis 4000 Meter genähert und zwei Boote ausgesetzt, welche den deutschen Booten folgten, jedoch erst landeten, als die deutsche Besatzung bereits den Marsch nach dem Fort angetreten hatte.

Die englischen Boote kehrten dann auf Signal an Bord ihres Schiffes zurück.

In dem spanischen Fort wurden die deutschen Seeleute von dem Fortkommandanten auf das beste aufgenommen. Sie befinden sich jetzt in Las Palmas auf den Kanarischen Inseln.

Der Kommandant des „Kaiser Wilhelm der Große“

rühmt das ausgezeichnete Verhalten der Offiziere und Mannschaften während des Gefechts. —

England hat hier wieder einmal gezeigt, daß es sich nicht scheut, sich über die Hoheitsrechte neutraler Staaten hinwegzusetzen.

Nur unter schönem Bruch des Völkerrechtes konnte es unseren Hilfskreuzer zum Sinken bringen.

England denkt eben:

We have the men,
 We have the ships,
 We have the money too!
 (Wir haben ja die Leute,
 Wir haben die Schiffe
 Und das Geld obendrein!)

und läßt Macht vor Recht ergehen. Dabei spielt es sich als Beschützer des Rechtes und aller kleinen, besonders der neutralen Staaten auf!

Auch hier wieder das „perfide Albion“.

Unser Schnelldampfer hatte nach völkerrechtlichen Grundsätzen die Befugnis, einen neutralen Hafen anzulaufen.

Dieses englische Vorgehen stellt einen Gewaltakt und eine Beleidigung des neutralen Staates dar.

Kriegsschiffe haben sich in neutralen Häfen unbedingt jeder Feindseligkeit zu enthalten.

Es darf daher daselbst kein Kampf stattfinden, keine Prise gemacht oder über dieselbe verfügt werden, keine Gefangenen gelandet, kein Kriegsschiff ausgerüstet werden.

Gegen diese von allen zivilisierten Völkern anerkannten Rechtsgrundsätze hat England auch in diesem Falle wieder verstoßen. Im englischen Unterhause hat der Marineminister Churchill mitgeteilt, die Admiralität

.....
 habe die Nachricht erhalten, der „Kaiser Wilhelm der Große“ sei von einem leichten englischen Kreuzer in den Grund gebohrt worden!

Er sagte: „Das Schiff war einer der wenigen (!) armierten deutschen Hilfskreuzer, denen es geglückt war, in See zu stechen. Die Überlebenden der Mannschaft retteten sich an Land, bevor das Schiff sank, der englische Kreuzer hatte einige Leichtverwundete.“

Unser Hilfskreuzer hat also sein Leben teuer genug verkauft.

Herr Churchill hat seinen Landsleuten wohlweislich nicht verraten, wo sich das Ereignis abgespielt hat, nichts von einem neutralen Hafen und nichts von Rio del Oro gesagt.

Nach unseren Nachrichten hatte der „Highflyer“ 1 Tote und 8 Verwundete. — — —

Bei Ausbruch des Weltkrieges kreuzte S. M. Kleiner Kreuzer „Emden“ in den indischen Gewässern, Kommandant Fregattenkapitän von Müller.

Die „Emden“ versenkte nacheinander sechs englische Dampfer im Golf von Bengalen, was einen Schaden von etwa 18 Millionen Mark ausmachte.

Offiziere und Mannschaften der versenkten Dampfer wurden in Kalkutta gelandet.

Sie äußerten sich sehr anerkennend über die ihnen von den deutschen Offizieren erwiesenen Höflichkeiten.

Es war ein bemerkenswertes Stück deutscher Seemannsstüchtigkeit, daß ein solches Kriegsschiff ohne jeglichen Stützpunkt sechs Wochen lang sich dem Gesichtsreife seiner zahlreichen Verfolger zu entziehen wußte, ohne einen einzigen sicheren Schlupfwinkel zu haben.

Die Engländer sollten unserem Kleinen Kreuzer die aufrichtigste Bewunderung.

Sie schrieben in ihren Zeitungen:

„Das Schiff fand ein ideales Feld für seine Operationen, weil dort eine Anzahl von Schiffen passiert, und weil die „Emden“ viele Buchten benutzen und sich vor britischen Kreuzern bergen konnte.

Außerdem hat die „Emden“ den großen Vorteil der Schnelligkeit und kann stets, wenn sie in Gefahr ist, flüchten. Ihre Leistungen erfüllen uns mit Bewunderung. Wir dürfen den Kapitän von Müller zu seinem Unternehmungsgeist beglückwünschen, weil er nicht nur mit Menschlichkeit, sondern auch mit Rücksicht gegen die britische Mannschaft verfuhr.

Dieser Seeoffizier muß als „Dewet des Meeres“ bezeichnet werden. Seine Politik ist ganz eigenartig. In keinem Seekrieg der alten und neuen Zeit verfolgte ein feindliches Schiff die Taktik des berühmten Guerillaführers zu Lande, nämlich von der Beute zu leben und die Gefangenen frei zu lassen. Gerade der Erfolg der „Emden“ macht es schwer, sie zur Strecke zu bringen. In diesem Falle wird es nichts nützen, verdächtige Kohlenschiffe zu verfolgen, die „Emden“ kann die Kohlen umsonst bekommen; sie nimmt natürlich, so viel sie führen kann. Wir beherrschen die Meere (?), aber nicht jede Quadratmeile derselben. Wir benutzen die Herrschaft zur See, um die Zufuhr an Lebensmitteln und Rohstoffen zu sichern, sowie zur fortschreitenden militärischen Mobilisierung. Den Schaden, den die „Emden“ der englischen Schifffahrt im Indischen Ozean zufügte, schätzen wir auf 1 Million Pfund Sterling (20 Millionen Mark). Wenn Kapitän von Müller nach Beendigung des Krieges nach London käme, könnte er eines begeisterten Empfanges sicher sein!“

Ein größeres Lob aus dem Munde des Feindes kann man sich wohl kaum denken.

Hierauf dampfte die „Emden“ um die Südspitze Indiens herum und gab ihre Visitenkarte in Madras ab.

Dort schoß sie zwei Öltanks in Brand. Die englischen Forts erwiderten das Feuer, ohne irgendwelchen Schaden zu verursachen.

Die brave „Emden“ löschte ihre Lichter und verschwand wie der „Fliegende Holländer“ in der Dunkelheit. Nun schrien die englischen Zeitungen Zeter und Mordio.

Die Handelskreise wurden bei der Regierung vorstellig und verlangten, die englische Marine müsse die größten Anstrengungen machen, um die deutschen Kriegsschiffe wegzunehmen.

„Schnelligkeit, Schnelligkeit!“ Unter dieser Spitzmarke erschienen Artikel, die besagten, die Nachricht, daß fünf schnelle deutsche Kreuzer ihre Arbeit, britische Handelschiffe zum Sinken zu bringen, noch fortsetzten, trotzdem sie von 24 englischen Kreuzern und außerdem von zahlreichen französischen Schiffen verfolgt werden, zeige den Wert der Schnelligkeit. Viele Jahre lang habe Deutschland schnelle Kreuzer gebaut, und es besitze jetzt neun, die eine Geschwindigkeit von über 27 Knoten haben. Seit Ersparnisse in der englischen Marine gemacht werden mußten, hat sich die Admiralität so gut als möglich mit älteren und langsameren Schiffen behelfen müssen. Sie datieren von einer Zeit vor Erfindung der Schiffsturbine. Der Krieg hat uns daher wohl mit einer starken Überlegenheit von Kreuzern gesunden, aber kaum einer läuft schneller als 25 Knoten, die meisten langsamer. Es gibt keine englischen Kreuzer im Atlantischen Ozean, denen die deutschen Kreuzer nicht ent-

fliehen könnten. Unsere Geschäftsleute müssen nun unter diesem Mangel leiden.“

So klagte der arme John Bull!

Über die „Emden“ hieß es ferner:

„Der Schaden, den sie bei ihren Kaperfahrten der englischen Marine bereits zugefügt hat, kommt dem Wert eines Dreadnought (Fürchtenichts) gleich.“

Die Kreuzfahrten der „Emden“ seien eine ständige Bedrohung des englischen Schiffsdienstes nach Indien.

Auch die Versicherungsprämien seien bereits enorm gestiegen.

Die Tätigkeit der „Emden“ erweckte, obgleich sie äußerst ärgerlich, bei dem englischen Volke eine gewisse Bewunderung, insbesondere, da der Kommandant, dessen Tapferkeit und Unererschrockenheit unbezweifelbar, bei jeder Gelegenheit Menschlichkeit und Ritterlichkeit bewiesen hat. Jedoch herrschte in der ganzen englischen Marine das Gefühl, daß die Zeit nahe sei, wirksamere Maßnahmen für die Wegnahme des Schiffes zu treffen.

Bis dahin aber sollte dem kühnen Schiff noch mancher Streich gelingen.

Es bohrte noch mehrere große und wertvolle Dampfer von 6000, 8000 und 11 000 Tonnen in den Grund.

Der indische Handel wurde ganz gewaltig geschädigt. Allein der Import von Baumwollenwaren aus Manchester sank im September um 2 Millionen Pfund Sterling.

Kalkutta litt besonders unter dem Rückgang der Ausfuhr von Rohjute, der allein im September mehr als 3 Millionen Pfund Sterling betrug. Die Ausfuhr von Reis, Weizen, Häuten sank um je eine halbe Million, die von Sämereien um 900 000 Pfund Sterling. Der Touristenverkehr hörte gänzlich auf. Die Erfolge der „Em-

den“ wirkten auch auf die Stimmung der Eingeborenen ein.

Alsdann wurde der Arabischen See ein Besuch abgestattet.

Diesmal wurden fünf Schiffe versenkt, darunter ein ganz neues der „British India Company“, und ein großes, mit Kautschuk und Zinn beladenes Schiff der Holtlinie, ferner ein wertvolles Baggerschiff.

Die Zimmerleute bekamen viel zu tun. Es wurde ein vierter falscher Schornstein aufgesetzt.

Diese Kriegslist gelang vollkommen und trug hohen Lohn ein.

Man konnte sich auf diese Weise auf der Reede von Pulo Pinang, in der Straße von Malakka, dem russischen Kreuzer „Schemtschug“ und einem französischen Torpedojäger „Mosquet“ unerkannt nähern und beide durch Torpedoschüsse zum Sinken bringen.

Nach diesem gelungenen Streich begann ein wahres Kesseltreiben gegen die „Emden“, und am 9. November ereilte sie ihr Schicksal bei den Cocosinseln im Indischen Ozean, als sie gerade eine Abteilung von etwa 50 Mann unter Führung des Ersten Offiziers, Kapitänleutnant von Mücke, an Land ausgeschifft hatte, um den englischen Funkenturm und das Kabel zu vernichten.

In dieser Situation überraschte sie der australische Kreuzer „Sidney“ und griff die „Emden“ mit seiner überlegenen Artillerie an.

Kräftig erwiderte die „Emden“ das Feuer.

Es folgte nun ein hartnäckiges, für beide Teile verlustreiches Gefecht, in dessen Verlauf unser braver Kleiner Kreuzer in Brand geschossen wurde.

Um sein treues Schiff nicht in Feindeshand fallen zu

lassen, entschloß sich der Kommandant, die „Emden“ auf Strand zu setzen.

Nachdem er etwa für 50 Millionen Mark Schaden den Engländern zugefügt, geriet Fregattenkapitän von Müller mit dem größten Teile seiner Mannschaft auf diese Weise in englische Gefangenschaft.

Nur seinem Ersten Offizier, zwei Leutnants zur See und 47 Mann, die sich an Land befanden, gelang es, der Gefangenschaft zu entgehen.

Als unserem Kaiser die Nachricht von dem Verlust der „Emden“ überbracht wurde, rief er aus: „Es soll sofort eine neue und noch schönere „Emden“ erbaut werden!“

Von Land aus mußten die 50 zusehen, wie ihr geliebtes Schiff zerfleischt wurde, ohne helfen zu können.

Es war ihnen, als schmerzen Wunden am eigenen Körper, wenn nach dem Einschlagen einer englischen Granate für lange Minuten ein deutsches Geschütz schwieg.

Sie glaubten, ihre Kameraden im Blute, ihre Waffen in Trümmern zu sehen und spürten das bitterste Los des Soldaten, der nicht mittun kann, wenn die eigene Besatzung, das eigene Schiff im Feuer ringt.

Ihre Kehlen wurden trocken und die Augen brannten, als schwelende Flammen der „Emden“ das Achterschiff fraßen.

Die Zähne knirschten, und die Fäuste ballten sich, als heiße Granatenhände den vorderen Schornstein und den Fockmast über Bord rissen.

Auf englischer Insel sieht sich Mücke unter Engländern und draußen den feindlichen Kreuzer, der nach Vernichtung des deutschen ohne Zweifel ein starkes Landungskorps schicken wird.

So gut es mit 2 Maschinengewehren und 47 Flinten ging, richtete er sich die Insel zur Verteidigung ein. Ist die alte „Emden“ gesunken, so soll diese eine neue sein!

Zu einem einzigen Schatten sind die Rauchwolken beider Schiffe verschmolzen, als aus dem dunklen Schwarz plötzlich eine weiße Dampfsäule aufzieht.

Wohl ein Torpedoschuß.

Traf er die „Emden“?

Kaum! Denn gegen die blutrote Scheibe der in den Ozean sinkenden Sonne hebt klar zum letzten Male der eine ihr geliebene Mast sich ohne Krängung und Vertimmung ab.

Dann schweigt das Feuer.

Die Schiffe schwinden in Ferne und Nacht.

„Wer weiß,“ fragt Mücke, „ob ich nicht doch noch mein Schiff erreiche?“

Denn er ist von den Leuten, die dabei sein wollen, ob's auch zum Letzten und Schwersten geht.

Im Hafen hatte er den alten Dreimast-Segelschoner „Apešha“, einen morschen Kasten von 97 Registertonnen, gesehen.

„Macht mir das Ding seeklar.“

Der Kahn wird, so gut es geht, verproviantiert und aufgetakelt, und des Himmels Sternenaugen blicken verwundert, als die kleine Dampfpinasse den widerwilligen Schiffsgreis aus dem Hafen zerrt.

Von einem englischen Landungskorps ist weit und breit nichts zu sehen.

Mücke nimmt seine Leute zusammen: „Finden wir unser Schiff nicht, dann machen wir uns auf eigene Faust nützlich und laufen einen verbündeten Hafen an, also seid guten Muts!“ Seine Leute sind es, und das ist das Schöne an der beginnenden Fahrt.

Ihr schwimmend Heim gilt den fünfzig bald als verloren.

Sie sind ohne nautische Instrumente, fast ohne Nahrung und eigentlich ohne Kleider, da sie nur dünnes Landungszeug tragen.

Seit Wochen lastet auf ihnen mit Zentnergewicht die Sorge um das Geschick der Heimat, weil die „Emden“ nur Nachrichten von deutschen Niederlagen auffing: Unsere Flotte zertrümmert, die Russen vor Berlin und die Franzosen am Rhein!

Gewiß versuchten die 50 dem Druck der Lügen zu trotzen.

Aber wir alle wissen ja, wie allein schon Ungewißheit über des Reiches Ergehen an Leib und Seele nagt und ahnen können wir das Entpfinden jener Männer, wenn wir der ersten Kriegstage gedenken.

Wer schloß wie sonst, als Nation auf Nation die Waffen gegen uns erhob?

In Nächten ohne Ruh und Schlummer kam Erinnern, daß wir oft auch früher gebangt hatten — um Hab und Gut oder unsere Lieben.

Aber das Leben schreit dann nach Gewohnheit durch jeden Tag, und der Körper forderte sein Recht: Essen und Schlaf.

Nun aber quälte sie die zehrendste und zermürbendste aller Sorgen, die unverscheuchbare, in den schweren Träumen sogar nagende Sorge um Geliebteres als Frau, Kind oder Existenz: die Sorge um das Vaterland, die erst vor den Schlägen deutscher Waffen floh. Das war die Sorge, die seit Monaten bleiern auf den Seelen der fünfzig Männer lastete. Jetzt ein Spiel der Wellen, durften sie wohl zagen, aber die Augen hoben sich nicht mit bangen Fragen zum kalten Schweigen der Sterne. Hart

bissen sie die Zähne zusammen und rückten die Köpfe hoch über Ungewißheit und Ungemach. Am zuversichtlichsten tat es ihr Führer.

In Mücke finden wir auf der Brücke des Schöners den Typ unseres im besten Sinne dreist-, ja nötigenfalls frech-fröhlichen jungen Offiziers. Mag der Himmel einfallen und das Meer seine Schlunde öffnen — er ist sich der ihm gewordenen Aufgabe voll bewußt und entschlossen, die ihm, dem neuen Kommandanten, zufallende Pflicht und Schuldigkeit gemeinhin und noch darüber hinaus zu tun.

Sechzehn Tage schon waren sie in See, nach manchen Kreuzschlägen das erste Ziel der Reise, eine neutrale Insel erstrebend, wo die dürftige Ausrüstung ergänzt werden sollte.

Ein Zerstörer kommt entgegen und folgt in unbequemer Nähe.

„Warum begleiten Sie mich?“ winkt Mücke ihn an.

Der Fremde schweigt allerdings, aber befriedigt sieht Mücke ihn den Abstand von der „Avesha“ verlängern.

Es ist heller Morgen und vielleicht gerade acht Uhr, die Stunde der Flaggenparade, als er die Hoheitsgrenze des neutralen Staates durchfährt.

„Kriegsflagge und Wimpel setzen!“

Die Flagge der Dampspinasse und der aus einem alten Hemd geschnittene Wimpel gehen hoch.

Die drei Offiziere fassen an die Mützen.

Auf Kommando: „Stillgestanden!“ nimmt die Mannschaft feierlich Front zum lieben alten Adler, der aus der Sonne nicht weicht. Er heischt Respekt und findet ihn, als Mücke — ganz Kommandant — zum Fallreepspfiff im Boot absetzt, längsseit des neutralen Zerstörers geht

und ihm mitteilt, er beabsichtige, in den Hafen einzulaufen.

Der fremde Kommandant scheint erstaunt.

Darum betont Mücke kühl: „Ich lege meinem Schiff die Eigenschaften eines Kriegsfahrzeuges bei.“

Mit Hilfe eines Lotsen kommt Mücke in den Hafen.

Nicht etwa selbst geht er zu den Hafenbehörden, um ihnen gute Worte zu geben.

Er schickt einen Offizier mit der bündigen Mitteilung, er plane, Wasser und Proviant einzunehmen und innerhalb vierundzwanzig Stunden wieder auszulaufen.

„Apesha“ ist ja Kriegsschiff und Mücke ihr korrekter Kommandant.

Das wird anerkannt.

Antwort kommt durch einen Offizier: „Die Regierung der Kolonie muß drahtlich befragt werden.“

Bescheid erhält Mücke am nächsten Tage: „Die „Apesha“ sei als Prise zu behandeln, dürfe aber das Nötigste an Bord nehmen und bis zur Herstellung der Seefähigkeit im Hafen bleiben.“

Mücke hört es gern, denn seine Taue sind morsch und seine Segel zerrissen, aber eine Prise mag er nicht führen.

Er besteht auf seinem Recht, daß die „Apesha“ ein Kriegsschiff ist (wie er später erfuhr, hatte S. M. der Kaiser durch eine besondere Kabinettsorder dies angeordnet) und greift zur Feder. Sein Protest verlangt, daß der Schoner als Kriegsschiff behandelt werde.

Ob er einen Ausweis, vielleicht eine Bestellung durch den Kommandanten der „Emden“ habe.

„Ist gar nicht nötig,“ schreibt Mücke kühl, „denn ich führe Kriegsfлагge und Wimpel. Meine Offiziere sind

in den Ranglisten der Kaiserlichen Marine zu finden, und meine militärisch organisierte Besatzung ist aktives Personal der deutschen Flotte. Damit sind die Merkmale eines Kriegsschiffes gegeben.“ —

Neuer Brief: Wie er in den Besitz des Fahrzeuges gekommen sei.

„Oho,“ knurrt Mücke und schreibt: „Darüber bin ich nur meinem Vorgesetzten Rechenschaft schuldig!“

Er erhält die verlangten Ausrüstungsgegenstände zur Herstellung der Seefähigkeit, Proviant, Wasser, Kleider u. a. m.

Weit über das Geforderte hinaus aber gab die kameradschaftliche Treue von Seeleuten auf deutschen Handelsschiffen im Hafen.

Mit jubelnder Freude hatten sie die „Apsesha“ empfangen und schienen sich nicht nur berauben, sondern entkleiden zu wollen, um den Letzten der „Emden“ zu helfen.

Auf Pakete ohne Zahl schrieben ungelenke Finger heiße Glück- und Segenswünsche. Und in den Paketen lagen Anzüge, Unterzeug, Zigarren, Wein, Früchte und Uhren!

So gewaltig brach in ferner Fremde aus schlichten Männern eines karg lohnenden Berufes die Liebe zur Heimat, daß sie den Kameraden unter der Kriegsflagge ihr Bestes und Wertvollstes, die Uhr, als ein Opfer für das Vaterland auf den Kahn schicken mußten.

Als köstlichste und begehrteste Gaben kamen die Nachrichten von deutschen Siegen.

Sie lösten die harten Mienen von fünfzig deutschen Männern, die nur noch den Tod in Ehren zu erhoffen gewagt hatten. Jetzt lohnte es sich wahrhaftig, auf neue Fahrt zu gehen, denn erstem Pflichtgefühl gesellte sich

die große neue Freude und der alte deutsche Glaube an den Sieg. —

So schrieb Mücke voll Zuversicht in seinen Bericht die soldatisch schönen Worte:

„Sofort nach Erhalten des Geforderten will ich auslaufen und Schiff und Besatzung so verwenden, wie es mir nach eintretenden Verhältnissen im Interesse des Allerhöchsten Dienstes am besten scheint.“

Das stolzbescheidene Versprechen unseres unverzagten Führers von zwei Offizieren und siebenundvierzig Mann wurde durch die Landung in Hodeida eingelöst.

Einstweilen hatte er es aber noch mit fremden Hafenbehörden zu tun und war entschlossen, zu schreiben: „In nochmaliger Begleitung durch ein Kriegsfahrzeug müßte ich mit Bedauern einen unfreundlichen Akt sehen!“

Die Bestellungen und Liebesgaben sind an Bord gekommen — und zwar auf Mückes Anordnung über ein neutrales Kriegsfahrzeug. Er will stets der korrekte deutsche Seeoffizier sein.

Die „Avesha“ schickt sich zum Auslaufen an. Jubelnde Begeisterung auf den deutschen Kauffahrern im Hafen. Ihre Boote umdrängten den Schoner, und ihre Insassen flehten ein letztes Mal den auch darin korrekten Mücke an, sie mitzunehmen.

Von den Decks der Dampfer winkten zahlreiche Tücher und Hände vor brennenden Augen. Die Lippen aber darunter jauchzten nach vielen, vielen guten Wünschen: „Deutschland, Deutschland über alles.“ Und vom schwimmenden kleinen Kahn scholl über die ferne, fremde See zurück das Versprechen:

„Dir woll'n wir treu ergeben sein,
 Dir woll'n wir unser Leben weih'n,
 Der Flagge schwarz-weiß-rot!“

Es ward nie treuer gehalten.

Der Dampfer „Choising“ war aus Padang ausgelaufen und hatte die Besatzung der „Aneſha“ an Bord genommen.

Lange konnten diese Unternehmungen indes leider nicht dauern, da der Proviant anfang auszugehen.

Nun wurde ein Weg durch die von feindlichen Kriegsfahrzeugen scharf bewachte Straße von Bab el Mandeb gefunden — keiner entdeckte uns!

Unter den Augen der Besatzung eines französischen Kreuzers landeten sie dreist in Hodeida, von den Türken mit offenen Armen aufgenommen.

Damit endete zunächst diese interessante Argonautenfahrt, von der man noch in den fernsten Zeiten singen und sagen wird.

Dann ging es über Land nach Konstantinopel, Wien und Berlin.

Überall begeisterter Empfang durch die Bevölkerung sowohl wie die Spitzen der Behörden.

Auf Mücke regnete ein wohlverdienter Ordenssegens herab, und selbstredend erhielten auch alle seine Leute das Eiserner Kreuz.

Kapitänleutnant von Mücke erhielt alsbald einen längeren Heimatsurlaub, den er benutzte, um sich zu verloben und bald darauf zu verheiraten.

Seine Getreuen von der „Aneſha“ durften bei seiner Hochzeit natürlich nicht fehlen. Sie mußten samt und sonders daran teilnehmen: ein besonders schöner Zug von Kameradschaftlichkeit, die von jeher in der deutschen Marine eine Stätte gefunden — in Leid und Freud! —

Unser ostasiatisches Kreuzergeschwader stand unter dem Oberbefehl des Vizeadmirals Grafen Spee und bestand aus den Großen Kreuzern „Scharnhorst“ (Flaggschiff), „Gneisenau“ und den Kleinen Kreuzern „Leipzig“, „Dresden“ und „Nürnberg“.

Anfang Oktober 1914 beschossen „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ Papeete auf der Insel Tahiti. Sie richteten bei der Beschießung einen Vermögensschaden von acht Millionen Mark an. Sie bohrten zwei Fahrzeuge in den Grund und verwüsteten zwei Häusergevierte von Geschäfts- und Wohngebäuden. Zwei Menschen fanden hierbei den Tod; sie wurden von einer Granate zerrissen, als sie mit einem Wagen aus dem Gebirge nach der Stadt kamen, um Flüchtlinge zu befördern. Eine Landung bewerkstelligten die beiden deutschen Kriegsschiffe nicht und beschlagnahmten auch keine Vorräte.

Dagegen setzten die Franzosen ein Lager von 40 000 Tonnen Kohlen in Brand, um zu verhindern, daß die Deutschen ihre Bunker damit füllten. Die Geschichte der Beschießung erzählten Flüchtlinge, die auf dem Dampfer „Moana“ nach San Francisco kamen. Die Berichte der verschiedenen Reisenden lauteten dagegen sehr verschieden, aber einig war man darin, daß die Franzosen aus einem Fort den ersten Schuß abgegeben hatten. Andernfalls, meinten die Leute, würde die Beschießung gar nicht stattgefunden haben, wenn die Deutschen sich auch unter keinen Umständen die Gelegenheit hätten entgehen lassen, das französische Kanonenboot „Zélée“ unschädlich zu machen. Das Kanonenboot lag im Hafen mit dem beschlagnahmten deutschen Handelsschiff „Walküre“. Als man die Nationalität der beiden Kreuzer erkannt hatte, eröffnete das Fort das Feuer, und die Deutschen blieben eine deutliche Antwort nicht schuldig. Das Feuer

erfolgte aus geringer Entfernung, und eine Breitseite folgte der anderen, während auf der Insel kein Geschütz vorhanden war, das sich mit den deutschen Achtzöllern hätte messen können. Als die Mannschaft der „Zélée“ vollständig wehrlos war, beeilte sie sich, an Land zu kommen, und bald darauf versank das Fahrzeug, von vielen Geschossen getroffen. Die ganze Beschießung dauerte zwei Stunden. Das amerikanische Konsulat hatte die Sterne und Streifen geheißt; die in der Nähe liegenden Häuser wurden daher verschont. Aber die ganze Wasserfront und das Geschäftsviertel wurden vollständig in Trümmer gelegt. Dann dampften „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ wieder flott aus dem Hafen heraus.

Das französische Fort war inzwischen sehr kleinlaut geworden.

Dizeadmiral Graf Spee sammelte nun die zerstreuten Schiffe seines Geschwaders und dampfte nach der chilenischen Küste.

Dort bot sich ihm am 1. November bei Santa Maria oder Coronel die Gelegenheit zu einer Schlacht mit einem englischen Geschwader unter Admiral Craddock, bestehend aus den Kreuzern „Monmouth“, „Good Hope“, „Glasgow“ und „Otranto“.

Der Kampf wurde während eines Nordsturmes ausgefochten, der nahezu orkanartigen Charakter annahm.

Die Kreuzer „Scharnhorst“, „Gneisenau“ und „Nürnberg“ hatten sich mit „Leipzig“ und „Dresden“ vereinigt, die detachiert waren, um die Küste nördlich von Valparaiso abzupatrouillieren. Das Geschwader fuhr südwärts, offenbar über das Zusammentreffen der Engländer auf der Höhe von Conception Bay unterrichtet.

Gleichzeitig fuhren die britischen Kreuzer „Mon-

mouth“ und „Glasgow“, begleitet von der „Otranto“, nordwärts, um das Flaggschiff „Good Hope“ zu treffen.

Die Engländer waren die Nähe der Deutschen offenbar nicht gewahr geworden.

Es war Sonntag, abends sechs Uhr, als die Deutschen die britischen Schiffe sichteten.

Letztere versuchten, den Kurs zu ändern, offenbar in der Absicht, die Küste zu erreichen, um territoriale Gewässer zu gewinnen und einen Kampf zu vermeiden, aber die Deutschen schnitten ihnen den Weg ab und zwangen den Kampf.

In dem Augenblick, wo die deutschen Geschütze gerichtet waren, sah man die „Good Hope“ mit Dampf ankommen. Es gelang ihr, sich mit den anderen englischen Schiffen zu vereinigen.

Beide Geschwader dampften südwärts in parallelen Linien.

Die Deutschen befanden sich näher an der Küste. Allmählich näherten sich die beiden Linien einander. „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ feuerten zugleich ihre 21 - Zentimeter - Geschütze, die sie auf die „Good Hope“ konzentrierten. Die Deutschen eröffneten also das Feuer, nicht die Engländer.

Die Schiffe kamen allmählich näher, und als sie nur 5500 Meter voneinander entfernt waren, feuerte die „Good Hope“ ihre neunzölligen Geschütze ab. Sie konnte die Sechszölligen noch nicht gebrauchen, die sich auf dem Hauptdeck so nahe der Wasserlinie befanden, daß sie beinahe vom Wasser erreicht wurden.

Eine schreckliche Breitseite von „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ machte das britische Flaggschiff und seine Maschine kampfunfähig.

Die „Monmouth“ erkannte die Seenot der Gefährtin

und machte einen Vorstoß, um die „Good Hope“ zu decken, aber die Entfernung zwischen beiden Geschwadern betrug jetzt nur noch 4500 Meter, und die Deutschen konnten alle Schiffe in Aktion treten lassen und alle Geschütze benutzen.

Diese wurden zuerst auf „Monmouth“, „Glasgow“ und „Otranto“ gerichtet.

Die „Otranto“ entkam, schwer beschädigt, in hereinbrechender Dämmerung.

Bald darauf folgte die „Glasgow“, die auch außer Gefecht gesetzt war, aber anscheinend ihre Seetüchtigkeit noch bewahrt hatte.

Die deutschen Schiffe setzten den Angriff auf die „Monmouth“ und die „Good Hope“ fort, bis erstere nach wenigen Minuten sank.

Jetzt trennten die Kämpfenden nur noch 4000 Meter. Die schwer beschädigte „Good Hope“ hielt noch aus, bis eine Explosion an Bord erfolgte, und zog sich darauf um 7½ Uhr zurück.

Sie war in Flammen gehüllt, als sie verschwand.

Es ist nicht bekannt geworden, ob die Mannschaft dem Feuer Einhalt tun konnte, oder ob das Schiff infolge der Explosion unterging. Das Feuer erstarb. Das Schiff wurde nicht wieder gesehen.

Die deutschen Offiziere schlossen mit Recht daraus, daß die „Good Hope“ mit der ganzen Besatzung verloren ging.

Die einzige Spur von den Briten, die gefunden wurde, bestand in einer Funkenbotschaft, worin „Glasgow“ erfolglos das Flaggschiff anrief.

Es war unmöglich, irgend jemanden zu retten, weder von „Monmouth“ noch von „Good Hope“. Sie sind alle

mit Mann und Maus untergegangen. Der Sturm war so stark, daß die Deutschen keine Boote aussetzen konnten.

Von der „Glasgow“ hieß es zuerst, sie sei in einen chilenischen Hafen, allerdings schwer beschädigt, entkommen.

Das war ein herrlicher Sieg und das erste Mal seit mehr als hundert Jahren, daß ein englisches Geschwader in offener regulärer Seeschlacht besiegt und vernichtet worden war!

Und der dies vollbrachte, hieß Vizeadmiral Maximilian Graf Spee.

Die Unüberwindlichkeit der englischen Flotte war damit endgültig ins Reich der Legende verwiesen, das Wort von dem das Meer beherrschenden Albion ein Hohn im Munde aller Nationen.

Nach diesem glänzenden Seesiege lief das deutsche Geschwader, das fast ganz unbeschädigt geblieben war und kein Menschenleben einbüßte — was Graf Spee in seinem amtlichen Bericht selbst als ein Wunder bezeichnete — in Valparaiso ein.

Graf Spee erhielt das Eiserne Kreuz erster und zweiter Klasse und eine ganze Anzahl von Offizieren und Mannschaften das Eiserne Kreuz zweiter Klasse.

Dem Helden Spee.

Gewitterorkan

Schleudert den Ozean schier aus der Bahn:
Drei Schiffe in Rauch und Flammen gehüllt —
So hat der Donner noch nie gebrüllt,
Mit solchem Wuchthieb und Feuersthein

Schlug nie der Blitz in die Südsee ein,
 Nie schrien die Tiefen so wild empört:
 Drei Schiffe,
 Drei Schiffe und ein Weltruhm zerstört!

Aus der Brandung, wo England die Schlacht verlor,
 Schleudert sich eine Welle empor,
 Und schmettert und rauscht ums Erdenrund
 Von Kap Horn bis zum Sund
 Und weckt die Länder und weckt im Lauf
 Der alten Hansa Helden auf.
 Schwerter klirren, Tauchzen sprengt
 Die Gräber im Grunde, tangbehängt:
 „Gott hat uns endlich Erben geschenkt!“

Und es tobt die Welle um Englands Strand,
 Einige Deiche sind überrannt.
 Komme, was kommen muß und mag!
 Babel zittert vor diesem Schlag,
 Ketten zerklirren der Sklaverei,
 Frei wird das Meer! Das Meer wird frei!
 Blutbrand der Dämmerung loht
 Schwarz-weiß-rot.

Richard Nordhausen.

Nun wurde der englische Admiral Sturdes von England mit den neuesten, stärksten und schnellsten Schiffen abgesandt, um den Schlag bei Santa Maria zu rächen.

Australische und japanische Kriegsschiffe in großer Anzahl beteiligten sich an der wilden Jagd über den Ozean auf unser Kreuzergeschwader, und so kam es, daß 43 Kriegsschiffe, bestückt mit Geschützen größten Kalibers, unseren fünf Schiffen gegenüberstanden.

Am 8. Dezember 7½ Uhr morgens wurden die Deutschen in der Nähe der Falklandinseln an der Südspitze

Südamerikas vom Dizeadmiral Sturdee gesichtet und angegriffen, und zwar von acht modernen großen Schiffen.

Das waren zum Teil Panzerkreuzer der Dreadnought-typs mit schweren 30,5 - Zentimeter - Geschützen, starker Panzerung und 27 Seemeilen Geschwindigkeit, also eine ungeheure Übermacht, mit der sich unsere fünf Schiffe auch nicht im entferntesten messen konnten.

Unser Graf Spee hatte seinerzeit Dalparaiso nach einem vierundzwanzigstündigen Aufenthalt wieder verlassen und war mit unbestimmtem Kurse auf der Suche nach „Canopus“ und „Glasgow“ durch die Magelhäenstraße gedampft und nahm bei den Falklandsinseln Kohlen.

Er detachierte die „Leipzig“, „Nürnberg“ und „Dresden“, wollte sie auf diese Weise retten und nur „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ opfern.

Deutsche Seeleute lassen ihre Kameraden in der Not nicht im Stich! Lieber wollen sie mit ihnen in Ehren untergehen.

Und so kam es denn auch.

Das deutsche Geschwader fuhr nicht in geschlossener Kiellinie hinter dem Flaggschiff „Scharnhorst“. Sobald jedoch der Feind in Sicht war, wurde die Gefechtslinie mit Ostkurs formiert, um freie Bahn zu haben.

Von den überlegenen englischen Streitkräften wurde „Scharnhorst“ jedoch von der „Gneisenau“, die etwas zurückgeblieben war, getrennt und beide Schiffe sodann durch die feindliche Übermacht außer Gefecht gesetzt.

Sie feuerten bis zum letzten Moment und gingen mit wehenden Flaggen unter.

„Lieber tot . . .“

Ein löchriges Wrack der stolze Bau,
 Darüber die Wogen schon sangen —
 Nun einen Schuß noch ins Abendgrau,
 Und dann in die Tiefe gegangen!
 Rauh lief die See ums Schiff und rot.
 Her rannten die Sieger — her flog das Tau —
 Doch der letzte Matrose der „Gneisenau“,
 Der gab sich nicht gefangen,
 Schlug nach den Rudern, schlug nach dem Boot
 Mit haßerfülltem Lallen:
 „Lieber tot! Lieber tot,
 Als in eure Hände fallen!“
 Wir werden siegen — und heben jetzt
 Dennoch zum Schwur unsere Hände:
 Deutschland feuert bis zuletzt,
 Bis zum bitteren Ende!
 Rauh läuft die See ums Schiff und rot.
 Wir werden siegen . . . und doch . . . gesetzt,
 Daß ihr den Adler müde hegt,
 Maulwürfe ihr im Gelände —
 Wär' keiner bei uns, der von Frieden schwätzt
 Und zu euch den Rettungsweg fände.
 Lieber das Reich in Stücke zerfetzt,
 Brände darüber, Brändel!
 Gluht umloht
 Häuser und Kirchenhallen —
 Lieber tot! Lieber tot,
 Als in eure Hände fallen!

Richard Nordhausen.

Die Kleinen deutschen Kreuzer „Leipzig“, „Mürnberg“ und „Dresden“ suchten unter Entwicklung der größten Schnelligkeit zu entkommen, doch wurde die

„Leipzig“ von feindlichen Schiffen abgeschnitten und gleichfalls vernichtet.

Auch zwei Kohlenfahrer fielen in die Hände der Engländer, deren Verluste nur gering waren, da unsere Geschütze nicht so weit reichten und die starken Panzer nicht durchschlagen konnten.

Nun nahmen die englischen Kreuzer die Verfolgung der „Nürnberg“ auf und brachten auch sie zum Sinken.

Einzig und allein der „Dresden“ gelang es, zu entkommen. Die Engländer konnten sie erst viel später — am 14. März 1915 bei Juan Fernandez — abfangen.

Sie, die „Königsberg“, zwei Hilfskreuzer und die „Karlsruhe“ waren nunmehr unsere einzigsten Kriegsschiffe im Auslande, wenn man von den an die Türken verkauften „Göben“ und „Breslau“ absieht. Sie sollten den Feinden aber noch genug zu schaffen machen.

Es gelang den Engländern noch, eine Anzahl von Deutschen von den Schiffen des Kreuzergeschwaders zu retten.

Von der „Scharnhorst“ konnte niemand gerettet werden, der Geschwaderchef versank also mit all seinen Offizieren und Mannschaften in den Fluten. Zwei Söhne, die als Leutnants zur See unter ihm auf dem Kreuzergeschwader dienten, fanden zu gleicher Zeit den ehrenvollsten Seemannsgrab vereint: ein tragisches und doch stolzes Geschick!

Von der „Gneisenau“ gelang es, 17 Offiziere und 171 Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften zu retten, von „Leipzig“ 4 Offiziere, 15 Deckoffiziere und Mannschaften, im ganzen also: 21 Offiziere und 193 Deckoffiziere und Mannschaften.

Don den beiden Kohlenbegleitschiffen „Baden“ und „Santa Isabell“ konnten alle gerettet werden. —

Man war in ganz Deutschland darauf gefaßt, daß dieses Ereignis — der Untergang des Kriegsgeschwaders — einmal eintreten müsse.

Das Unabwendbare war nun geschehen.

Als man daher den Verlust von vier deutschen Kriegsschiffen und von etwa 1800 wackeren Blauen erfuhr, herrschte nicht Niedergedrücktheit, sondern Stolz auf die Heldentaten, die sie in vier Monaten vollbracht hatten.

Gewiß, die Engländer haben unser Kreuzergeschwader beslegt, aber es ist keine Heldentat, auf die sie stolz sein können: dazu waren die Kräfte gar zu ungleich verteilt.

Hinzu kam, daß unsere Schiffe eine Kreuztour um die halbe Erde in den letzten vier Monaten hinter sich hatten, ohne Gelegenheit zur ruhigen Kohlen- und Proviantversorgung, ohne sichere Häfen, in denen sie Reparaturen vornehmen konnten, ohne Docks, in denen der Schiffsboden gesäubert zu werden vermochte, an dem sich gerade in den Tropen Muscheln und Seepflanzen ansetzen und so die Geschwindigkeit oft um zwei Seemeilen in der Stunde und damit den Gefechtswert erheblich herabsetzen.

Die Seeschlacht dauerte mit Unterbrechungen fünf Stunden, „Scharnhorst“ sank nach dreistündigem Kampfe, und „Gneisenau“ folgte zwei Stunden später und alsdann „Leipzig“ und „Nürnberg“.

Den braven Offizieren und Mannschaften des Kreuzergeschwaders, die nun auf dem Meeresgrunde ruhen, wird das deutsche Volk allezeit ein ehrendes Andenken bewahren, waren sie es doch, die zum ersten Male die Engländer bei gleicher Gefechtsstärke besiegten!

Sie starben für ihr Vaterland, für Kaiser und Reich, und das Vaterland weiß seine Helden zu ehren. —

Ich kann diese stolz - schmerzliche Betrachtung nicht schließen, ohne derselben noch einige kurze persönliche Erinnerungen an den Vizeadmiral Grafen Maximilian Spee anzufügen.

Maximilian Graf Spee war am 22. Juni 1861 in Kopenhagen geboren und mit der aus den russischen Ostseeprovinzen stammenden Baronin von Osten - Sacken vermählt.

Ostern 1878 trat er in die Marine ein.

1884/85 war er als Leutnant zur See an Bord des Kreuzers „Möwe“ (nicht zu verwechseln mit dem Dohna'schen Hilfskreuzer „Möwe“) an verschiedenen Flaggenhissungen an der westafrikanischen Küste beteiligt und wurde dann Hafenkapitän von Kamerun.

1885 war er Inspektionsoffizier auf der Kieler Marineschule, die ich damals als Seekadett besuchte.

Wir Kadetten hatten ihn alle wegen seiner Ruhe und seines freundlichen Wesens sehr gern.

Jedenfalls freuten wir uns, wenn er Dienst tat, und nicht unser gestrenger Kadettenoffizier. Dann hatten wir es nämlich bedeutend besser.

Graf Spee war eine imposante Erscheinung von weit über Durchschnittsgröße.

1891/92 war ich anderthalb Jahre mit ihm zusammen an Bord S. M. Kreuzerfregatte „Moltke“, wo er Erster wachhabender Offizier war.

In der Offiziersmesse war er allgemein beliebt und als besonders schlauer Mensch bekannt.

Wir Leutnants nannten ihn deswegen stets den „Diplomaten“, und der Leutnantswitz ließ ihn bald zum „Diploobermaaten“ avancieren.



Serb. Urbahn's, Kiel, Phot.

Admiral Scheer

Prinz Heinrich schätzte ihn besonders. — — —

Als ein würdiges Gegenstück zu unserer „Emden“ jagte S. M. Kleiner Kreuzer „Karlsruhe“ den Engländern Schreck auf Schrecken ein und setzte das Geschäft der „Emden“ fort, ohne daß es den zahlreichen Feinden, die nun schon sieben Monate auf der Jagd nach ihr waren, bis dahin gelang, sie abzufangen.

Der Kommandant der „Karlsruhe“, Fregattenkapitän Erich Köhler, war ein ähnlicher Mann wie Fregattenkapitän von Müller.

Wir wollen uns jetzt einmal etwas näher mit der braven „Karlsruhe“ befassen. Am 6. August wurde vom Ausguck gemeldet, daß am Horizont eine Rauchwolke auftauche, die sich zusehends näherte. Nach einiger Zeit konnte man die Masten erkennen, und bald hatte man den Dampfer als den englischen Panzerkreuzer „Berwick“ ausgemacht.

Das Überladen der Gewehre und der Munition zum Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“ wurde beschleunigt, und dann kam von der Kommandobrücke das Kommando: „Alle Leinen los!“

„Berwick“ kam an Geschwindigkeit nicht gegen die „Karlsruhe“ auf, jedoch konnten die Unsrigen das Gefecht nicht aufnehmen, weil „Berwick“ zu stark armiert war.

Die aufregende Verfolgung dauerte den ganzen Tag. Endlich wurde vom Ausguck gemeldet, daß die „Berwick“ außer Sicht sei.

Tag und Nacht wechseln in den Tropen überraschend; es war 6 Uhr 40 Minuten. Ein sternloser Himmel, der Mond guckte nur zu einem kleinen Teil aus den Wolken hervor, und die „Karlsruhe“ lag im Mondenscheine.

Plötzlich wurde an der Backbordseite in ungefähr zehn Seemeilen Entfernung ein Rauchschwaden gemeldet, und bei genauerer Beobachtung erkannten wir, daß es sich um einen englischen abgeblendeten Kreuzer handelte.

Laut ertönte von der Kommandobrücke der Befehl: „Klar zum Gefecht!“

Schon sind unsere Blaujacken auf Gefechtsstellung und jeder auf seinem Posten.

Da kommt auch schon der erste eiserne Gruß von dem Engländer.

Die Distanz ist zu kurz bemessen, denn die englischen Granaten schlagen etwa 200 Meter vor uns ins Wasser und verursachen somit nur hohe Wasserjäten.

Am 9. August lief „Karlsruhe“ in Porto Rico ein, um die Kohlen- und Proviantvorräte zu ergänzen. Hier an der Pier war ein lebhaftes Treiben, sobald in der Stadt bekannt wurde, daß ein deutsches Kriegsschiff „Karlsruhe“ im Hafen zu Anker gegangen sei.

Die Einwohner der Hafenstadt, denen eine Reuterdepesche verkündet hatte, daß die „Karlsruhe“ in dem Gefecht mit „Bristol“ schwer beschädigt worden sei, ließen sich von den Eingeborenen um den Kreuzer rudern, um die von den englischen Granaten gerissenen Löcher im Schiffsrumpf der „Karlsruhe“ zu besichtigen. Sie waren sehr erstaunt, solche nicht zu finden. Man hatte Mühe, den Leuten klar zu machen, daß die Engländer, welche mit ihren Geschützen nichts erreichen konnten, durch ihre Schwindeltelegramme den Eindruck ihrer Unwiderstehlichkeit zur See erwecken wollten.

Wie die weiteren Telegramme nunmehr aufgefaßt wurden, kann man sich denken.

Den Hafen von Porto Rico verließ die „Karlsruhe“ des Abends mit abgeblendeten Lichtern, da vor dem

Hafen zwei englische Panzerkreuzer auf der Lauer lagen und nur der großen Geschicklichkeit von Kapitän Köhler ist es zu danken, daß der Hafen unbehelligt verlassen werden konnte.

Am 18. August hatte man das Glück, den englischen Dampfer „Bowes Castle“, welcher Salpeter und Eisenerze geladen hatte, zu nehmen und zu versenken.

Somit wurde das erste feindliche Handelsschiff im Atlantik von S. M. S. „Karlsruhe“ erbeutet.

Trotzdem die englischen Kriegsschiffe manchmal auf demselben Breitengrade waren, konnten sie doch nie eine Kaperung hindern, da keines von ihnen es mit der Schnelligkeit der „Karlsruhe“ aufnehmen konnte.

Folgende Aufstellung möge zeigen, wie gewissenhaft die Besatzung von S. M. S. „Karlsruhe“ ihren schweren Dienst im Atlantik versah.

Es wurden u. a. von feindlichen Handelsschiffen erbeutet:

Name des Schiffes	Ladung in Tonnen	Tag der Wegnahme	Art der Ladung
„Bowes Castle“	—	18. 8. 14	Salpeter und Eisenerze
„Mable Branch“	6500	31. 8. 14	Ausstellungsvieh
„Strathroy“	7000	1. 9. 14	Kohlen
„Highland Hope“	5500	14. 9. 14	Stückgüter
„Indrany“	7000	17. 9. 14	Kohlen
Holländ. Dampfer	5000	21. 9. 14	Kriegskonterbande
„Cornish City“	4000	21. 9. 14	Kohlen
„Rio Ignassu“	4000	22. 9. 14	Kohlen
„Niceto de Carri- naga“	1 0000	5. 10. 14	Viehfutter

Name des Schiffes	Labung in Tonnen	Tag der Wegnahme	Art der Labung
„Farn“	6000	6. 10. 14	Kohlen
„Dyngrovan“	5000	7. 10. 14	Zucker und Mais
„Cervantes“	5300	8. 10. 14	Hafer
„Pruth“	4000	9. 10. 14	Salpeter
„Condor“	5500	11. 10. 14	Stückgut Dynamit
„Glanton“	4000	18. 10. 14	Kohlen
„Horsdale“	4600	23. 10. 14	Mais
„van Dyck“, Passa- gierdampfer	14300	26. 10. 14	Fleisch und Mehl in Mengen, etwa 200 Passagiere.

Wir sehen also, daß sich die Taten der „Karlsruhe“ getrost denen der „Emden“ zur Seite stellen können.

Die ersten Preisen wurden auf dem Dampfer „Crefeld“ des Norddeutschen Lloyd mit etwa 500 Personen nach Teneriffa geschickt, wo sie an Land gesetzt wurden und der englische Konsul die kleine (!) Arbeit hatte, für diese 500 Mann für Unterkommen und Weiterbeförderung zu sorgen.

Die anderen Preisenbesatzungen einschließlich der 200 Passagiere kamen auf den Passagierdampfer „Asuncion“.

Die Besatzung der englischen Handelsschiffe setzte sich zusammen aus Holländern, Chinesen, Arabern, Negern — und Engländern. —

In der Reihe derjenigen Schiffe, die den Briten besonders hart zugesetzt haben, steht die „Karlsruhe“ obenan. —

Wir haben nun schon eine ganze Menge von unseren

Auslandskreuzern berichtet: und doch bleibt uns noch einiges zu vermelden.

Am 20. September 1914 vollführte der englische Kleine Kreuzer „Pegasus“ eine große Heldentat (?), indem er nämlich, von Zanzibar kommend, unser offenes Daressalam in Deutsch-Ostafrika beschloß und zum Teil zerstörte, und dabei versenkte er unser Vermessungsschiff „Möwe“.

Diese „Möwe“ war indessen keineswegs ein kampffähiges Kriegsschiff, sondern wie gesagt ein Vermessungsfahrzeug ohne jeglichen Gefechtswert. Bei Beginn des Krieges wurde sie als für die Kriegführung wertlos abgerüstet.

Dem „Pegasus“ sollten seine Unternehmungen indessen recht schlecht bekommen.

Als er nämlich in der Bucht von Zanzibar lag und Kessel reinigte, wurde er von unserem Kleinen Kreuzer „Königsberg“ angegriffen und vollständig unbrauchbar gemacht, 25 Mann der englischen Besatzung getötet und 30 Mann verwundet.

„Pegasus“ hatte eine Armierung von 8 Stück 10-Zentimeter-Schnellkanonen und unsere „Königsberg“ eine solche von 10 Stück 10,5-Zentimeter-Schnellkanonen. —

Das 1906 vom Stapel gelaufene Vermessungsschiff „Möwe“ war 650 Tonnen groß, nur mit 5 Maschinenkanonen ausgerüstet und hatte 102 Mann Besatzung. Die von ihm betriebenen Vermessungen der dortigen Gewässer sind sicherlich von hohem Wert, denn genaues Kartenmaterial stellt letzten Endes auch für die Kriegführung zur See einen nicht zu unterschätzenden Faktor dar. Für den eigentlichen Krieg kam es indes nicht als schwimmendes Kampfmittel in Betracht.

Der „Pegasus“ war dagegen ein geschützter Kreuzer von 2170 Tonnen Wasserverdrängung, lief 1897 vom Stapel und konnte 20 Knoten laufen. Besatzungsstärke war 234 Köpfe. —

Unser Kleiner Kreuzer „Königsberg“ wurde im Frühjahr 1914 nach Ostafrika kommandiert, um den Kleinen Kreuzer „Geier“ abzulösen und befindet sich seit Sommer 1914 an der ostafrikanischen Küste.

Dadurch, daß sie den „Pegasus“ vernichtete, kam man ihr englischerseits auf die Spur.

Die „Königsberg“ war in Deutsch-Ostafrika auf einer Strecke von sechs Seemeilen in den Fluß Rufiji eingelaufen und hatte dort ihre Leute ausgeschickt und ein Lager aufschlagen lassen.

Warum das geschah, läßt sich nicht beurteilen. Vielleicht wurde sie durch Kohlenmangel dazu gezwungen, vielleicht auch durch einen Maschinendefekt oder, was indessen weniger wahrscheinlich ist, durch Munitionsmangel.

Hier wurde nun die „Königsberg“ durch den englischen Kreuzer „Chatam“, der zum mittelländischen Geschwader gehört, aufgestöbert.

Da dieser Kreuzer wegen zu großen Tiefganges nicht in den Fluß einzudringen vermochte, versenkte er ein Kohlenschiff in der Flußmündung, so daß unser Kreuzer nunmehr in der Falle saß.

Der „Chatam“ beschloß sowohl die Verschanzung der ausgeschifften Besatzung der „Königsberg“, wie diese selbst, indessen, ohne erheblichen Schaden zuzufügen.

Da der deutsche Kreuzer nun einmal gefangen war und keinen Schaden mehr anrichten konnte, zogen sich die anderen schnellen englischen Schiffe, die ihn aufgebracht hatten, wieder zurück.

Die „Königsberg“ stammt aus dem Jahre 1905, hat 3400 Tonnen Displacement, eine Geschwindigkeit von 24 Seemeilen und eine Armierung von 10—10,5-Zentimeter-Geschützen, 2 Maschinengeschützen und 2 Torpedorohren. Ihre Besatzung beträgt 322 Köpfe.

Kreuzer „Chatham“ stammt aus dem Jahre 1911, hat 5500 Tonnen Displacement, 8—15,2- und 4—4,7-Zentimeter-Geschütze und läuft 25,5 Seemeilen.

Die Besatzung beträgt 380 Mann.

Nachdem wir nun gesehen haben, daß alle unsere Auslandskreuzer durch die Übermacht der Feinde zerstört bzw. unschädlich gemacht worden sind, waren nur noch die Hilfskreuzer tätig.

Da wäre zunächst zu nennen der Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“, der am 3. Februar 1915 den englischen Dampfer „Dotaro“ und am 22. Februar vier englische Dampfer versenkte.

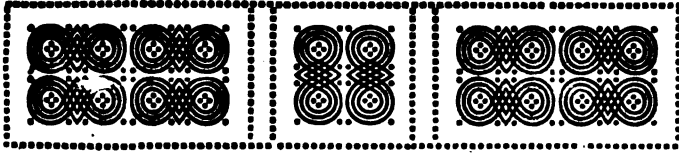
Ferner der Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich“, der sechs Segelschiffe und vier Dampfer versenkte.

Ferner gelang es ihm, den amerikanischen Segler „William Freye“ mit Konterbande festzunehmen und zu versenken.

Er fuhr dann zu Reparaturen in den Hafen von Newport News im Staate Virginia ein.

Am 11. August 1915 versenkt unser Hilfskreuzer „Meteor“ — Kommandant Korvettenkapitän von Knorr, Sohn des Admirals —, den englischen Hilfskreuzer „The Ramsey“ und wurde dann nach erfolgreichem Kaperkrieg von seiner Besatzung, um nicht in Feindes Hand zu fallen, versenkt.

Aber den Dogel schoß doch unser Hilfskreuzer „Möwe“ ab, wie wir im nächsten Kapitel sehen werden. —



5. Kapitel.

G. M. Hilfskreuzer „Möwe“.

Und er stöhnt so laut, daß die weißen Möwen,
Aufgeschwehrt aus den sandigen Nestern,
Ihn herdenweis umflattern,
Und er spricht zu ihnen die lachenden Worte:
„Schwarzbeinige Vögel
Mit weißen Flügeln, Meer überflatternde . . .
Euer Leben ist bitter wie eure Nahrung!“ . . .

Also prahlt er und prahlt er,
Und zwischendrein schrillen die Möwen,
Wie kaltes, ironisches Kichern.
Die Dämmerungsnebel steigen herauf;
Aus violetterm Gewölk, unheimlich
Schaut hervor der grasgelbe Mond!
Hoch aufrauschen die Meereswogen,
Und tief aus hoch aufrauschendem Meer,
Wehmütig wie flüsternder Windzug,
Tönt der Gesang der Okeaniden.

Die Nordsee. Heinrich Heine.

Es ist, als ob der geniale Dichter, der die Schönheiten
des ewigen Meeres in seinen beiden Nordseezyklen so
ergreifend wie kein anderer Poet besungen, die kommen-
den Ereignisse vorausgeahnt hätte.

Weilte er noch heute unter uns, er hätte nicht anders gesprochen.

Mit dem stöhnenden Prahlhans könnte er dann nur John Bull gemeint haben, und das kalte, ironische Kichern der Möwen würde man nur auf unser Helden-schiff S. M. S. „Möwe“ beziehen können. —

Der Weltkrieg 1914-15-16 war gerade auf seinem Höhepunkte angelangt, als man allerorten ein Flüstern und Rascheln im Blätterwalde vernahm.

In allen ausländischen Zeitungen las man Andeutungen von einem deutschen Rätselschiff, das als „Fliegender Holländer“ bald hier, bald da auftauchte, und dessen Namen man nicht mit Sicherheit ausmachen konnte. Nur eins war sicher: es war ein deutsches Kriegsschiff, ein schneller Kreuzer oder zum mindesten ein als solcher sich betätigender Hilfskreuzer.

Ja, was ist denn eigentlich ein Hilfskreuzer? Nachdem wir zuvor gesehen, daß unsere Auslandskreuzer samt und sonders der großen feindlichen Übermacht zum Opfer gefallen waren, traten die Hilfskreuzer an deren Stelle und nahmen das allgemeine Interesse in erhöhtem Maße in Anspruch.

Da man schon im Frieden wußte, daß die Zahl unserer Kreuzer nicht ausreichen würde, um die ihnen im Kriege zufallenden Aufgaben zu erfüllen, schloß die Marineverwaltung mit den verschiedensten großen Reedereien Verträge ab, wonach diese eine bestimmte Anzahl von schnelllaufenden Dampfern im Mobilmachungsfalle der Marine gegen eine entsprechende Entschädigung zur Verfügung stellt.

Unsere Feinde machen es übrigens ebenso.

Ein Hilfskreuzer muß neben großer Schnelligkeit u. a. die nötigen Räumlichkeiten zur bequemen Unter-

bringung eines Stabes von (je nach der Größe des Schiffes) 10—12 Offizieren und etwa 100—200 Deckoffizieren, Unteroffizieren und Mannschaften aufweisen.

Alle Einrichtungen, die von der Friedensverwendung noch vorhanden sind, müssen natürlich von Bord gegeben werden und den Kriegsschiffsnotwendigkeiten Platz machen.

Natürlich ist die Armierung eines Hilfskreuzers niemals so stark als die eines wirklichen Kreuzers, wie das ja auch schon aus dem geringeren Besatzungsetat hervorgeht. Ein Hilfskreuzer wird es daher auch nach Möglichkeit zu vermeiden haben, sich mit einem Kriegsschiff in ein Gefecht einzulassen.

Dazu verhilft ihm ja auch seine große Schnelligkeit. Er kann also immer beizeiten davonlaufen.

Sein eigentliches Ziel sind die feindlichen Handelsschiffe. Hier kann er recht Ersprießliches leisten.

Da kommt ihm auch seine Gestalt zugute.

Die Geschützstände sind natürlich ganz maskiert, so daß man von außen nur einen simplen Handelsdampfer in ihm vermutet. Er ist also immer in der angenehmen Lage, so nahe, als es ihm wünschenswert erscheint, an sein Opfer heranzugehen und erst im letzten Moment die Maske fallen zu lassen.

Freilich riskiert er dabei stets, daß sein vermeintliches Opfer ebenfalls ein verkappter feindlicher Hilfskreuzer ist.

Ja, schneller Entschluß und das, was der Seemann so bezeichnenderweise „Findigkeit“ nennt, müssen dem Kommandanten eines Hilfskreuzers in hohem Maße zu eigen sein, wenn anders er seine Aufgaben erfüllen soll.

Aber: dem Mutigen gehört die Welt, und wer nicht wagt, kann auch nicht gewinnen. —

Wir sahen also, daß zu Anfang des Jahres 1916 sich alle Welt den Kopf über das deutsche „Rätselschiff“ zerbrach. .

Das „geheimnisvolle“ Schiff genoß in England schon die größte Volkstümlichkeit, welche noch die der „Emden“ übertraf, ehe man genaueres von ihm wußte.

Gerade das Geheimnisvolle, das den neuen Handelsschiffjäger umgab, hatte im Volke zu den seltsamsten Mutmaßungen Veranlassung gegeben. Es waren nicht nur die Zeitungen, als vielmehr die Leute selbst, welche die Kaperfahrten dieses deutschen Schiffes mit ungeheurer Phantasie ausschmückten, so daß alsbald ein großer Sagenkranz um dieses Schiff gewunden wurde.

Bei der „Emden“ wußte man genau, woran man war. Man kannte das Schiff schon im Frieden, da es in allen Verzeichnissen zu finden war, und bestaunte nur die Kühnheit seiner Taten.

Aber bei der „Möwe“, von der man auch noch gar nicht einmal wußte, ob sie so oder anders hieß, handelte es sich um etwas Neues, bisher noch nie Dagewesenes, das gerade die Phantasie eines seefahrenden Volkes wie des englischen ungemein anregte.

Schon die bisherigen Berichte, denen zufolge das Rätselschiff selbst den englischen Kriegsschiffen erklärt hatte, daß sich deutsche Schiffe nicht in der Nähe befänden, hatten für die Engländer den Reiz einer großartigen, in das Riesenmaß der Geschichte gereckten Detektivgeschichte.

Hier war einmal das zur reinen Wirklichkeit geworden, was selbst die kühnsten Erfinder von Seegeschichten nicht erfunden hatten.

Man fragte sich nun, wie das Schiff beschaffen sein müsse, daß es die Augen so vieler erfahrener englischer Seeleute täuschen konnte. Man war sich darüber klar,

daß der vierte Schornstein der „Emden“ dagegen ein wahres Kinderspiel sein müsse.

Nach den englischen Vorstellungen mußte die Wandlungsfähigkeit der „Emden“ von derjenigen der „Möwe“ bei weitem übertroffen werden, ja, die „Möwe“ wurde geradezu als ein Zauberschiff angesehen.

Die einen glaubten, daß die deutsche Technik ein Schiff gebaut habe, das durch einen einzigen Handgriff seine ganze Gestalt sofort verändern könne.

Während es noch eben wie ein Handelsschiff aussehe, sei es durch einen Druck auf einen Knopf in ein Kriegsschiff umgewandelt, während ein nochmaliger Handgriff genüge, um daraus ein regelrechtes Unterseeboot zu machen.

Besondere Wundermaßnahmen schien man an der Stelle angebracht zu haben, an der der Name des Schiffes zu lesen sei, denn nach der englischen Vorstellung könnte das Schiff jeden Namen annehmen. Nur so sei die vollendete Täuschung der englischen Seeleute zu erklären.

Das Schiff müsse der reine Kulissenraum eines Theaters sein, denn die Engländer behaupteten ganz ernsthaft, daß die „Möwe“ jedesmal den Namen eines von ihr versenkten Handelsschiffes annehme. Da aber sachkundige Engländer wußten, wie die einzelnen Schiffe aussehen oder die Möglichkeit dazu vorliegt, so sei die „Möwe“ sofort nach Versenkung eines Handelsschiffes „umgeschminkt“ worden, daß sie genau so ausah wie dieses Handelsschiff. Die notwendigen Geräte und Sachen müsse die „Möwe“ an Bord haben.

Man sieht, daß hierbei der in Detektivfilmen vielfach geübte Trick des „Meisterdetektivs“, sich nach irgendeiner Person, die gerade eine wichtige Rolle spielt, eine

täuschend ähnliche Maske zu machen, die Phantasie des englischen Publikums erfolgreich befruchtet hat.

Alle waren sie überzeugt, daß das Schiff ebensogut unter Wasser wie auf demselben fahren konnte. Es fehlte nur noch, daß man es für ein Flugzeug ansprach.

Auch in der englischen Presse fanden sich mehrfach ähnliche Vorstellungen über dieses Gespensterschiff, das unablässig tätig war und dabei ritterlich die Wogen des Weltmeeres durchschneidet und England großen Schaden zufügte.

Auch die amerikanischen Blätter wußten manch' unterhaltsame Dinge über die „Möwe“ und ihre tapfere Schar zu erzählen.

Aus dieser von Furcht, Grausen und Bewunderung gemischten Vorstellung geht am besten hervor, wie groß die Erfolge waren, die dieses kühne Schiff im Kampf mit dem „Beherrscher der Meere“ aufzuweisen hatte.

Das fühlte das Volk und gab dieser Anschauung auch in Worten Ausdruck, die für die mächtige englische Kriegsflotte und ihre Leiter nicht gerade Lobeserhebungen waren.

Sehen wir uns unser Heldenschiffchen nach diesen Ausführungen einmal näher an.

Ich muß dabei vorausschicken, daß meine Angaben keineswegs den Anspruch auf absolute Genauigkeit erheben können.

Sie sollen meinen Lesern nur ein ungefähres Bild der Wirklichkeit vor Augen führen und enthalten nur das, was bisher mit einiger Sicherheit in Erfahrung gebracht werden konnte.

Die genaueren Angaben können erst nach Beendigung des Weltkrieges veröffentlicht werden, denn erst dann werden sich die letzten Schleier lüften.

Wir müssen also bis dahin unserer gewiß berechtigten Wißbegier Zügel anlegen unter dem Gesichtspunkte, daß wir eben noch mitten im Kriege drin stehen und daher selbstverständlich alles und jedes vermieden werden muß, woraus unsere Feinde etwa Nutzen ziehen könnten.

Ich hoffe aber trotzdem, daß die Phantasie meiner jugendlichen Leser auf ihre Rechnung kommen wird und daß sie mir für das, was ich zurzeit aus obigen Gründen noch nicht sagen darf, in vollstem Maße Absolution erteilen. —

Auf der Kaiserlichen Werft liegt Anfang Januar 1916 ein stattlicher Dampfer, ein ganz neues Schiff.

Er soll als Hilfskreuzer sofort in Dienst gestellt werden.

Am Werftkai beginnt ein eifriges Leben und Treiben, es gilt, das Schiff sobald als möglich seeklar zu machen.

Der Kommandant, Korvettenkapitän Burggraf und Graf Nikolaus zu Dohna-Schlobien, ein stattlicher Mann im 37. Lebensjahre, heißt seinen Stab von zwölf Offizieren willkommen, macht sie mit ihren Aufgaben vertraut und mustert darauf die an Land stehende Besatzung von etwa 200 Mann.

Alles stimmt nach den mitgegebenen Listen bis auf den letzten Knopf, wie das bei der einzigartigen Organisation der Kaiserlichen Marine auch gar nicht anders zu erwarten ist.

Die Leute erhalten vom Ersten Offizier ihre Schiffsnummern und Rationen angewiesen, einem jeden werden zwei Mützenbänder mit der Aufschrift „Möwe“, den Matrosen in goldenen Lettern, dem Maschinenpersonal in silbernen übergeben.

Die Leute machen durchweg einen guten Eindruck

Entschlossenheit und Unternehmungsg Geist maßt sich auf ihren Gesichtern, denn sie haben schon so etwas läuten hören, daß ihrer ganz besondere Aufgaben warten.

Und welchem deutschen Seemann schläge nicht das Herz höher, wenn er weiß, daß er zu solchen Taten auserselien ist, und das ganz besonders, wenn es gilt, dem verhaßten Briten eins auszuwischen. Aber zu langen Betrachtungen ist gar keine Zeit. Nachdem ein jeder seine Hängematte in Empfang genommen hat, ist er eifrig damit beschäftigt, sein Kojenzug in dieselbe einzuzurren, der Koch hat inzwischen den Abendtee bereitet, und schon melden sich die ersten Bäckschaften an der Komblüse bei ihm, um den begehrten Trank in Empfang zu nehmen.

Bald sitzt man an den neuen Backen und unterhält sich lebhaft über die bevorstehenden Ereignisse.

Einige benutzen die karge Freiheit, um vor der Ausreise ihren Lieben noch einige Abschiedsgrüße zu senden. Dann umhüllt männiglich ein gesunder Schlaf.

Am nächsten Morgen hält der Kommandant an seine Leute eine kernige Ansprache, worin er ihnen in kurzen Worten den Zweck der Indienstellung erläutert, dann bringt er drei Hurras auf den allerhöchsten Kriegsherrn aus, die Wache präsentiert das Gewehr, die Offiziere salutieren, auf das Kommando: „Heiß Flagge und Wimpel“ gehen diese hoch: S. M. S. „Möwe“ ist mit Flaggenparade in Dienst gestellt, worüber der Kommandant alsbald seinen Vorgesetzten Meldung erstatten geht.

Nun werden die Torpedos übernommen, desgleichen eine Anzahl Minen, ferner die Geschütze und deren Munition.

Es ging alles programmäßig vor sich, und nach wenigen Tagen schon verließ die „Möwe“, nachdem sie zu-

vor noch vom Stationschef der Nordseestation auf See-klarheit inspiziert worden war und er der Besatzung noch einige gute Wünsche mit auf die Reise gegeben hatte, die Reede von Wilhelmshaven.

Erst jetzt auf offener See durfte der Kommandant die ihm vom Stationschef übergebenen versiegelten Briefe öffnen, welche seine Geheimorders enthielten.

Nachdem dies geschehen, versammelte er seine Offiziere und später die Mannschaft um sich, um ihnen in großen Zügen ihre Aufgaben bekannt zu geben.

Sie bestanden im wesentlichen darin, dem englischen Handel nach Möglichkeit Abbruch zu tun. „Sie wissen alle,“ sagte Graf Dohna, „daß die Engländer vorgeben, uns blockiert zu haben. Sie haben überall Wachtschiffe und -boote ausgelegt, um ein Auslaufen zu verhindern. Wir sind nun als Blockadebrecher ausersehen und müssen zweimal auf dem Hin- sowohl wie auf dem Rückwege ihre Sperrketten durchbrechen. Das erfordert natürlich Tag und Nacht angestrengteste Aufmerksamkeit und absolute Ruhe an Bord. Wir fahren nachts natürlich mit abgeblendeten Lichtern. Kein Lichtschein, und sei er noch so schwach, darf uns verraten, auch nicht das geringste Geräusch. Alle Gespräche sind nur im Flüstertone zu führen, die Kommandos so leise und so selten wie nur irgend möglich zu geben, das Glasen der Zeiten mit der Schiffsglocke fällt fort; die Mannschaft hat sich auch in der Freizeit muck-mäuschenstill zu verhalten. Das wird ihr gewiß anfangs schwer fallen, aber, wenn sie bedenkt, daß ein unvorsichtiger Laut uns verraten und unser aller Leben kosten kann, so wird sie die Notwendigkeit dieser Maßregel schon einsehen, und sind wir dann erst einmal auf hoher See mitten im Atlantik, dann können wir uns ja auch freier bewegen und brauchen am Tage

wenigstens nicht mehr so ängstlich das Gespensterschiff markieren. Und nun Gott befohlen. Ich hoffe, daß ich mich auf meine Leute verlassen kann und mir keiner eine Enttäuschung bereiten wird. S. M. der Kaiser und das deutsche Vaterland dürfen uns vertrauen.“

Nach dieser kernigen Ansprache war Graf Dohna zunächst einen Augenblick mit sich und seinen Gedanken allein in der Kajüte.

Es war sein erstes größeres selbständiges Kommando.

Zum ersten Male in der Kaiserlichen Marine war es ihm vergönnt zu zeigen, was er, ganz auf sich selbst gestellt, zu leisten vermöge.

Die ihm gestellte Aufgabe war gewiß keine leichte.

Die an sich nicht bequeme Navigation in den gelblich-schmutzigen Gewässern des Jodebusens mit seinen wechselnden Ebbe- und Flutverhältnissen erforderte im Kriege, wo alle Seezeichen gleich am ersten Mobilmachungstage eingezogen werden, die angestrengteste Aufmerksamkeit.

Kaum hatte man die offene See gewonnen, so spähten tausend englische Seemannsaugen auf armierten Fischerfahrzeugen, Torpedojägern und anderem mehr danach aus, ob sie nicht ein deutsches Kriegsschiff zur Strecke bringen könnten, dazu kamen die unheimlichen, überall ausgelegten und umherschwimmenden Minen und schließlich auch noch der gefürchtete Kanalnebel.

Aber wofür ist man denn ein durch zwanzigjährigen Seedienst gereifter und erfahrener Seeoffizier!

Wozu hat Graf Dohna denn als Navigationsoffizier am Bord S. M. Linienschiff „Dosen“ Erfahrungen auf Erfahrungen gesammelt!

Es war dem Sproß eines erlauchten alten Adels-

geschlechtes, als ob in dieser kritischen Stunde, die vielleicht über sein ganzes zukünftiges Leben entscheiden sollte, als ob die Ahnen ihn segneten und ihm aus grauer Vorzeit zuriefen: Graf Nikolaus, wir haben auch so manchen harten Strauß glücklich durchfochten, nimm dir ein Beispiel an uns und mache unserem altherwürdigen Namen Ehre!

Der Kanalnebel blieb nicht aus, aber, obgleich der Nebel der ärgste Feind des Seemanns im allgemeinen ist, machte er hier einmal eine Ausnahme: er half dazu, unser Schiffchen den feindlichen Späherblicken zu verschleiern.

Sie entdeckten uns nicht, und nach wenigen Tagen schon konnten die M Löwegäste erleichtert aufatmen.

Schon färbte sich das Wasser tief dunkelblau und zeigte an, daß man den Kanal passiert und sich im offenen Atlantischen Ozean befand.

Die erste gefährliche Etappe wäre also nun schon glücklich genommen.

Das gibt Mut zu neuen Taten.

Und diese ließen denn auch gar nicht lange auf sich warten.

Also nun heißt es: scharfen Ausguck nach feindlichen Handelsschiffen halten.

Als Ausgucksposten im Dortopp wurden nur Leute mit ganz besonders scharfen Augen verwandt, jedes irgendwie verdächtige Anzeichen durch lautlose Winksignale nach der Kommandobrücke hin gemeldet, wo Kommandant und Wachhabender Offizier den Kieker (das Fernglas) nicht von den Augen ließen.

Eines schönen Tages meldete der Ausguck: „Zwei Strich an Backbord Handelsdampfer in Sicht.“

Sofort erschien der Kommandant auf der Kommando-

brücke, und es dauerte auch gar nicht lange, so bekam auch er den Datter Engländer in Sicht.

Er hielt sogleich auf ihn zu und gab Befehl für große Fahrt nach der Maschine, und die wilde Jagd begann.

Heidi, wie sausten wir durch die Fluten.

Der Engländer, der, wie sich später herausstellte, der Dampfer „Corbridge“ war, mochte wohl nichts Gutes ahnen. Er versuchte es zunächst mit Kursänderungen und wollte vorerst entweichen.

Aber da kam er bei Graf Dohna an den falschen. Er ließ die Maschine laufen, was sie hergeben konnte, und die Entfernung zwischen beiden Schiffen wurde zusehends geringer.

Als die „Möwe“ auf Signalweite herangekommen war, signalisierte sie nach dem internationalen Signalbuch: „Stoppen Sie sofort!“

Aber unser Englishman dampfte ruhig weiter und hoffte immer noch, zu entkommen.

Nun wurde ein blinder Schuß ihm vor den Bug gefeuert. Das half. Gleich darauf hielt er an.

Hätte er das nämlich nicht getan, so wäre ein scharfer Schuß auf den blinden gefolgt.

Das wußte er und wollte es nicht darauf ankommen lassen.

Von der „Möwe“ fuhr nun ein Kutter mit einem Offizier und mit armerter Besatzung hinüber, um nachzusehen, wie stark die Besatzung, was für Vorräte an Bord, woraus die Ladung bestand und welches der Bestimmungsort sei.

Nachdem das festgestellt, wurde der Proviant des Kapitäns und der Mannschaft auf die „Möwe“ übernommen, desgleichen ein Teil der Kohlenvorräte. Die Mannschaft des „Corbridge“ erhielt noch Zeit, um ihre

Papiere und sonstigen Habseligkeiten zusammenzupacken, ihr Geld blieb ihnen natürlich — und dann wurden sie an Bord unseres Hilfskreuzers übernommen.

Darauf wurden mehrere Sprengpatronen am Schiffsboden angebracht, dieselben mittels Zündschnur gleichzeitig zur Explosion gebracht und so die „Corbridge“ versenkt.

Tränenden Auges sahen die Engländer ihr schönes Schiff in den Fluten verschwinden.

Die „Möwe“ befand sich bei alledem noch in so gutem Zustande, und der Gesundheitszustand der Mannschaft war so famos, daß der Kommandant beschließen konnte, Größeres zu unternehmen.

Und hierzu sollte sich alsbald Gelegenheit finden.

Gegen Mittag des übernächsten Tages kam eine Rauchwolke in Sicht.

Da bemerkte Graf Dohna, daß die Möglichkeit bestand, den Dampfer, von dem sie herrührte, einzuholen, und sofort machte sich die „Möwe“ auf die Verfolgung. Nach mehreren Stunden — „Möwe“ war schon beträchtlich aufgerückt — kam an Steuerbord voraus ein zweiter Dampfer auf, der direkt auf unser Schiff zu hielt.

Graf Dohna wartete ab, bis er sich mitten zwischen beiden befand, dann wurde die Kriegsflagge und der internationale Flaggenbefehl: „Stoppen Sie sofort!“ gesetzt. Zum Zeichen, daß es mit dieser Aufforderung ernst gemeint war, wurde je ein scharfer Schuß vor den Bug der beiden gefeuert. Hier möchte ich einflechten, daß nach dem Völkerrecht die eigentliche Flagge gezeigt werden muß, kurz vordem der erste Schuß fällt.

Unsere Schiffe haben sich stets an diese Vorschrift gehalten, während die Engländer, die ja überhaupt in diesem Weltkriege alles Recht mit Füßen treten, sich nie-

mals daran gekehrt haben und den größten Flaggen-
schwindel treiben, den die Weltgeschichte kannte. —

Die Besatzung der beiden Dampfer war, wie wir uns
das wohl denken können, durch den ehernen Gruß etwas
unangenehm überrascht.

Jedenfalls schien alles drüber und drunter zu gehen.

Wie ein Dolk aufgeschreckter Hühner liefen sie durch-
einander.

Koffer und Kisten wurden umhergeschleppt.

Auf der „Möwe“ beschäftigte man sich nun mit dem
ersten Dampfer, dessen Besatzung auf unser Schiff herüber-
gebracht wurde.

Dieses scheinbare Unbeachtetsein benutzte der zweite,
der inzwischen beigedreht hatte, um sich in einer plötzlich
auftauchenden Regenbö aus dem Staube zu machen.

Das heißt, er versuchte es.

Tatsächlich gelang es ihm auch, aus Sichtweite zu
kommen.

Er wurde aber sofort verfolgt und mußte sich end-
lich, nachdem ein Geschöß dicht in seiner Nähe einge-
schlagen hatte, entschließen, zu koppen und sich zu er-
geben.

Die Namen dieser beiden Dampfer wurden als die
englischen „Author“ und „Trader“ festgestellt. So hatte
die Strecke dieses Tages gleich zwei englische Dampfer
ergeben.

Ein um so schönerer Erfolg, da beide ziemlich wert-
volle Ladungen an Bord hatten.

Sie konnten beide bald auf dem Grunde des Meeres
von den Mühseligkeiten ihrer Fahrt ausruhen.

Am nächsten Tage bescherte eine gütige Dorfsehung
der „Möwe“ gar drei englische Dampfer.

Morgens um sieben Uhr war der erste, „Ariadne“, versenkt worden.

Die Wellen hatten sich über ihm noch nicht geschlossen, als schon der zweite in Sicht kam, es war die „Dromonby“. Und während ihm das gleiche Schicksal blühte, dampfte eiligst ein dritter, die „Farringsford“, herbei, um sich mit seinen Genossen zu vereinigen.

Um sieben Uhr abends trieben die Trümmer aller drei friedlich auf einem Fleck beisammen.

Die „Möwe“ war in Sicht vor Madeira.

Morgens wurde der englische Dampfer „Clan Mactavish“ versenkt.

Am 6. März kamen achtzehn Offiziere und Mannschaften dieses Schiffes in Tilbury an.

Der dritte Offizier des „Clan Mactavish“ erzählte dort über die Aufbringung seines Schiffes folgendes:

„Der Kampf mit der „Möwe“ fand am Sonntag, den 16. Januar, statt.

Die „Clan Mactavish“ fuhr ungefähr hundert Meilen südlich von Madeira, als sie zwei Schiffe sichtete, das eine Schiff hatte ein Licht im Vordermaste. Wir überholten es rasch. Um 5 Uhr 50 Minuten gab das Schiff ein Morse-Signal ab, und ich antwortete. Das Schiff fragte: Was für ein Schiff? Wir fragten zurück, mit was für einem Schiff wir es zu tun hätten und erhielten die Antwort: „Guthor“ von Liverpool. Das war aber nur eine Kriegslist von der „Möwe“, die uns auf diese Weise nur sicher machen wollte.

Darauf teilten auch wir unseren Namen mit.

Plötzlich erhielten wir das Signal: „Sofort stoppen, ich bin deutscher Kreuzer!“

Unsere Geschütze, die wir jetzt machten, kann man sich unschwer vorstellen.

Der Kapitän gab allen Maschinisten Befehl, die größte Geschwindigkeit zu entfalten. Ich signalisierte aber zurück — List gegen List —, daß wir stoppen würden. Es war dies also ein Bluff.

Sobald das deutsche Schiff merkte, daß wir nicht hielten, eröffnete es das Feuer.

Unsere Kanoniere erhielten Befehl, das Feuer zu erwidern, und nun begann der Kampf. Die erste Granate riß einen Ventilator herunter und tötete einen Laskaren. Die nächste Granate ging durch die Kabine des Stewards und des zweiten Offiziers und streute Splitter überall an Deck umher. Ein weiterer Schuß war ein Treffer auf die Kommandobrücke. Eine Granate pfiß uns über die Köpfe hinweg, eine jedoch traf den Oberteil des Maschinenraumes, tötete siebzehn Laskaren und verwundete fünf. Dann traf eine Granate das Schiff unter der Wasserlinie.

Jetzt gab der Kapitän Befehl, dem Feuer Einhalt zu tun und das Schiff zu stoppen.

Sobald die Deutschen unsere Signale sahen, gaben sie Antwort und stellten das Feuer ein. Mit mehreren Begleitmannschaften kam ein deutscher Offizier an Bord.

Kapitän Oliver erschien, und der Deutsche fragte, warum der Kapitän auf dem deutschen Kreuzer gekniet hätte.

Der Kapitän erwiderte:

„Ich kniete, um mein Schiff zu schützen. Wenn meine Regierung mir eine Kanone an Bord meines Schiffes stellt, so benutze ich sie auch, denn eine Kanone ist nicht zur Verzierung da!“

Die Deutschen stellten uns nun auf Deck in einer Reihe auf. Sie sagten, daß jeder, der eine Bewegung mache, erschossen würde. Nach einiger Zeit erhielten wir den Befehl, in die Boote zu gehen. Das Boot des zweiten Offi-

ziers und mein Boot erhielten den Befehl, auf die „Möwe“ zu fahren.

Ein Name war nicht auf dem Kreuzer angebracht.

Aber an Kaisers Geburtstag erschienen die Deutschen in Gala mit dem Namen „Möwe“ auf den Mützen.

Die Deutschen pinselten dann der „Möwe“ eine dunkelgelbe Farbe auf und nahmen noch andere Maskierungen vor.

Nach 24 Tagen wurde die „Westburn“ gekapert, 228 Mann von uns wurden auf dieselbe gebracht. Das Schiff stand unter Bewachung von nur acht Mann!

Man hatte Bomben an dem Schiff angebracht, und als wir am 22. Februar in Teneriffa ankamen, wurde uns gedroht, daß wir alle in die Luft gesprengt würden, wenn wir uns rührten. „Westburn“ fuhr von der Südseite her in den Hafen von Teneriffa ein, ein britischer Kreuzer kam von Norden. Als wir am nächsten Tage auf die „Athenic“ gebracht wurden, sahen wir, wie „Westburn“ von den Deutschen, die das Schiff eine halbe Meile in See hinaus gebracht hatten, angesichts des britischen Kreuzers vor Teneriffa versenkt wurde.“ —

Nun kam der englische Dampfer „Appam“ an die Reihe, und hier wollen wir dem Grafen Dohna selbst das Wort erteilen.

Er erzählte hierüber folgendes:

„Als die „Appam“ in Sicht kam, galt es zu überlegen, ob sie genommen werden sollte.

War das Schiff doch mit Funkentelegraphie ausgestattet, die von unserer Anwesenheit Kunde geben konnte. Außerdem aber befanden sich Passagiere an Bord des Dampfers. Wieder wurde die Kriegsflagge mit dem Signal: „Stoppen Sie sofort!“ gehißt, und wieder mußte ein Warnungsschuß vor den Bug abgegeben werden, da

der Kapitän sich nicht sofort zum Halten bequemen wollte.

Als ich hinter dem Heck des Dampfers herdampfte, bemerkten wir eine Kanone, die englische Kriegsmarine-Matrosen sich soeben auf uns zu richten anschickten. Gewehrfeuer verscheuchte sie.

Die Panik an Bord schien anfangs sehr groß, bestürzt eilten die Passagiere, unter denen sich anscheinend viele Frauen befanden, auf Deck umher, schnallten sich Schwimmwesten um oder rafften ihre Habe zusammen. Erst allmählich gelang es dem Priiskommando, das ich hinüber gesandt hatte, etwas Beruhigung zu schaffen. Die Wogen der Erregung glätteten sich noch mehr, als den Passagieren mitgeteilt wurde, daß ihr persönliches Eigentum möglichst geschont werden sollte.

Ein besonders schöner Moment war die Befreiung der deutschen Kriegsgefangenen, die sich an Bord befanden.

Die armen Kerle trauten ihren Augen kaum, als ihre Kabinen plötzlich geöffnet und sie hinauf an Deck geführt wurden.

Wortlos, gerührt standen sie da.

Ich ließ sie an Bord der „Möwe“ schaffen und brachte das Kaiserhoch aus.

Selten ist so jauchzend, so glücklich in diesen Ruf eingestimmt worden.

Auf der „Appam“ befanden sich vier englische Offiziere und dreißig Matrosen, die als Kriegsgefangene an Bord und in den Heimathafen mitgenommen wurden. In einem Goldschrank fanden wir auch Goldbarren. Sie waren in kleine Kisten säuberlich verpackt und stammten, wie der Ursprungstempel bewies, aus den Minen Kaplands und der Goldküste und repräsentierten einen Wert

von einer Million Mark. Sie mußten aus ihrem englischen Gefängnis unter meinen Schreibtisch wandern und sind glücklich in Deutschland angekommen.

Absichtlich war ich längere Zeit in jenen Gewässern geblieben, um einen Dampfer zu finden, auf dem die Besatzungen der versenkten Schiffe untergebracht werden konnten.

„Appam“ schien hierfür als Personendampfer ganz besonders geeignet. Wir behielten sie vorläufig bei uns. Es mußte zunächst festgestellt werden, wie viel Kohle und Proviant das Schiff an Bord hatte, da danach erst der Hafen bestimmt werden konnte, wohin der Dampfer zu senden war.“

Wir haben zuvor der Schilderung des dritten Offiziers der „Clan Mactavish“ Raum gegeben und wollen nun dem Grafen Dohna, als „dem nächsten dazu“, das Wort auch hierüber erteilen.

„An einem der nächsten Tage blühte uns der „Clan Mactavish“. Um 4 Uhr 30 Minuten morgens kam seine Rauchfahne in Sicht. Er war ein schnelles, mit Funkentelegraphie ausgestattetes Schiff.

Die Verfolgung wurde unverzüglich aufgenommen, aber erst nach Dunkelwerden kam die „Möwe“ in seine Nähe.

„What ship?“ (Was für ein Schiff?) mußte ich hinüber.

Eine peinliche Gegenfrage kommt zurück.

„Who are you?“ (Wer sind Sie?)

Ich fahre vor seinen Bug, um ihn am Auskneifen zu verhindern. Er dreht ab.

„Hier deutscher Kreuzer, stoppen Sie sofort!“

Wir liegen parallel zueinander.

An dem mächtigen Arbeiten seiner Schrauben sehe ich, daß er volle Fahrt läuft.

Trotzdem blinkt er zu uns hinüber: „Ich habe gestoppt.“ Gleichzeitig wird mir aus der Funkenbude — wir befanden uns zwischen den Kanarischen Inseln und Madeira — Mitteilung gemacht, daß der Engländer von seiner drahtlosen Telegraphie Gebrauch macht. Ein Warnungsschuß saust ihm vor den Bug. Er bleibt unbeachtet. Jetzt wird Ernst gemacht. Die nächste Granate fährt ihm auf die Brücke. Sie sßt. Seine Funkentelegraphie schweigt, hingegen eröffnet auch er Feuer jetzt auf uns. In geringem Abstände sausen wir in voller Fahrt unter gegenseitiger Beschießung nebeneinander hin. Da eröffnet die „Möwe“ Schnellfeuer. Mehrere Treffer werden beobachtet. Jetzt scheint er genug zu haben, und während er morst „We stop at all“ (wir stoppen ganz und gar): er meint Maschine, Funkentelegraphie und Feuer, verkümmern die Geschütze der „Möwe“.

Alles weitere spielte sich wie üblich ab. Eine Preisbesatzung ging an Bord. Die Mannschaft des feindlichen Schiffes wurde herübergenommen.

Der Kapitän und zwei Matrosen der englischen Kriegsmarine wurden Kriegsgefangene.

Wir hatten jetzt ungefähr zweihundert Engländer und über hundert Indier, alles in allem über fünfhundert Menschen an Bord.

Es war höchste Zeit, die Gefangenen abzuschieben.

Sie wurden auf die „Appam“ gebracht, und Leutnant Berg erhielt den Befehl, das Schiff als deutsche Prise nach Newport News zu bringen.

Er hat meinen Befehl in trefflichster Weise ausgeführt.“

Nun kam der englische Dampfer „Westburn“ an die Reihe.

Dieser von uns beschlagnahmte Dampfer passierte britische und französische Kriegsschiffe, ohne im geringsten auch nur deren Verdacht zu erregen.

Als er jedoch in Santa Cruz auf Teneriffa ankam, begab sich ein englischer Kreuzer, der im Hafen lag, sofort auf die offene See, um das Schiff zurückzuerobern, falls es die spanischen Gewässer verlassen sollte. Als jedoch die 206 Gefangenen der sechs anderen feindlichen Schiffe an Land gebracht waren, verließen die Deutschen binnen vierundzwanzig Stunden den Hafen und ließen die „Westburn“ in die Luft fliegen. Die Prisenbesatzung kehrte hierauf in Booten nach Teneriffa zurück.

Der nächste war der englische Dampfer „Horace“. Dieser wollte anscheinend seinem berühmten Namen Ehre einlegen und machte der „Möwe“ noch etwas zu schaffen, weshalb wir uns etwas länger bei ihm aufhalten wollen.

„Der Name ist noch nicht zu erkennen, aber der Kerl soll die Flagge zeigen,“ sagte Graf Dohna.

Und bald flatterten von unserem Mast die Signalflaggen: „Wer sind Sie? Woher kommen Sie und wohin gehen Sie?“

Kurz darauf ging die dänische Flagge auf dem Dampfer hoch.

Enttäuschung malte sich auf den Gesichtern der deutschen Blausacken.

„Ich will meinen letzten Priem genommen haben,“ versicherte ein alter Matrose, „wenn das ein Däne ist!“

Und deutlich erschienen die Buchstaben des Namens am Bug des Schiffes: „Horace“.

„Der Kerl versucht es also mit der List!“ grollte der Kommandant. „Aber die werden wir ihm austreiben.“

Ein neues Signal ging hoch: „Drehen Sie bei!“ Zu gleicher Zeit klingelte der Telegraph im Maschinenraum: „Äußerste Kraft!“

Der Dampfer unter der Dänenflagge aber wich noch weiter aus.

Die wilde Jagd begann.

Junge, dem sollte die Luft bald ausgehen! Und wenn sie drüben Butter und Öl in die Kessel feuerten.

Das Jagdfieber packte die Seeleute.

Wie die Augen blitzten und die kurzen Rufe von Geschütz zu Geschütz flogen!

Wie sie hinauslugten zur Brücke, ob das Kommando des Artillerieoffiziers noch nicht komme!

Aber noch ging die Haß über die schweren Wogen des Atlantischen Ozeans, die sich gegen den Bug wälzten und aufschäumend zurückblieben, zerwirbelt von der Schiffschraube, daß die Blasen und der Schaum aufsprangen und sich wie ein zerfestes Spitzengewebe auf die dunkle See legten.

Wie die „Möwe“ nun unter voller Maschinenkraft dahinflog, als wisse sie, daß es den vernichtenden Stoß auf das flüchtige Wild galt!

Wie die Bordwände leise zitterten unter den Kolbenstößen der Maschine!

Da sah man doch, daß der Hilfskreuzer den größten Anstrengungen gewachsen war.

Wie die Schrauben rasend um die Wellen wirbelten und das Kielwasser zu Schnee schlugen!

Wie der Wind in den Drähten der Antenne sang, daß sie leise schrillten!

Wie der Gischt über Bug und Back sprühte, wenn das Schiff den Wellenberg hinabglitt und mit unwidersteh-

stcher Gewalt sich hob und die anrollende Wassermasse
schneidend teilte!

Wie das alles rauschte und zischte!

Und immer eifriger, immer hastender strich die „Möwe“
durch die Flut.

Nun hob sie die Fittiche und krallte die Fänge zum
letzten Stoß!

„Erstes Geschütz —“

Wie ein elektrischer Schlag ging es durch die Be-
satzung.

„Fertig!“

„Feuer!“

Wie die kurze Stachelflamme vor dem Rohre zuckte!

Wie der Pulvergeruch um den Geschützschild strich!

Wie die Granate heulend dahinjauste!

Einige Sekunden später zeigte das Bootsdeck der „Ho-
race“ eine Lücke.

Die Maulschelle hatte gefressen. Ob sie nun genug hat?

Und die „Horace“ stoppte die Maschinen und lag, sich
schwerfällig wiegend, vor dem Steuer regungslos in den
langen Wogen des Ozeans, die an den Wänden des Damp-
fers hochleckten, ausspritzten und grollend zurückfielen.

Bootstrümmter und Korkringe schwammen auf dem
Wasser, als die „Möwe“ sich querab von dem gestellten
Engländer legte, der nun trotzig seine richtige Flagge,
den Union Jack, wehen ließ.

Der Erste Offizier der „Möwe“ ließ nun die Boote zu
Wasser.

Er selbst führte das erste.

Taktmäßig hoben sich die langen Riemen der rudern-
den Matrosen, und schnell glitten die weißen Boote über
die Wasserberge.

Immer größer wuchs vor ihnen das englische Schiff,

das sein Fallreep (Treppe) niederließ. Wie eine riesige schwarze Wand über den Wasserlinien.

„Bug!“ kommandierte der Erste Offizier. Die vordersten Duchten (beiden Matrosen) nahmen die Riemen ein und machten die Bootshaken zum Anlegen klar.

Oben am Fallreep stand der englische Kapitän. Er war ein kräftiger Mann, der den deutschen Offizier mit finsternen Blicken musterte.

„Tut mir leid, Herr Kapitän,“ sagte der Erste Offizier, „daß wir Sie inkommodieren müssen. Aber weshalb führten Sie die dänische Flagge?“

„Jeder sucht zu retten, was ihm anvertraut ist. Was wollen Sie von uns? Wir sind auf einem friedlichen Frachtdampfer, Sir.“

„Was für Ladung haben Sie?“

„Weizen.“

„Man wird in London sich ohne ihre Fracht behelfen müssen. Lassen Sie Ihre Besatzung antreten!“

Die Mannschaft trat auf dem Vordeck an.

Etwa fünfzig Leute, dazu die Offiziere und Maschinisten.

„Haben Sie Passagiere?“

„Nein.“

„Geben Sie mir die Schlüssel zur Kasse!“

„Mein bares Geld wollen Sie? Das ist — das ist —“

„Hüten Sie Ihre Zunge! Heraus mit dem Schlüssel!“

„Sie können lange suchen!“ erwiderte der Engländer höhnisch.

„Gut! Dann versinkt alles Geld mit Ihrem Schiff!“

„Sie wollen mein Schiff versenken? Ich protestiere! Das ist gegen die Haager Bestimmungen! Ich protestiere als englischer Untertan!“

„Wird Ihnen nichts nützen. Oder meinen Sie, wir

sehen ruhig zu, wie Ihr Schiff Brot für Ihre Armeen bringt, die gegen uns in Frankreich kämpfen? — Wollen Sie mir Ihre Kasse ausliefern oder nicht?“

Der Kapitän zitterte leise vor verhaltener Wut. Aber er gab nach.

Er begleitete den Ersten Offizier und lieferte den Geldbestand aus.

„Sie haben Glück, Sir“ sagte er grimmig. „Aber ich hoffe, daß man mein eigenes Geld mir lassen wird.“

„Bis auf den letzten Cent, Kapitän!“

„Und nun darf ich Sie und Ihre Offiziere bitten, in meinem Boote Platz zu nehmen und mich an Bord meines Schiffes zu begleiten.“

„Das bedeutet, daß wir Gefangene sind?“

„Bis wir Gelegenheit haben, Sie heim zu befördern. Sonst begleiten Sie uns bis zum nächsten Hafen, den wir anlaufen.“

„Das kann eine recht lange Reise werden. Aber vielleicht laufen Sie einem englischen Kriegsschiff in den Weg. Das würde Ihnen zeigen —“

„Bitte, kein Wort mehr! Ins Boot!“

So wurde der Kapitän, die Offiziere und Maschinisten an Bord der „Möwe“ gebracht, während die Matrosen der beiden anderen Boote das Schiff besetzten.

Mit Ingrimm sahen die gefangenen Engländer, wie die Stahltrossen drüben festgemacht wurden, die beiden Schiffe dicht beieinanderlagen und nun Last um Last an den Stahlseilen hinüberglied an Bord der „Möwe“.

Beim Kohlenübernehmen mußte natürlich die englische Mannschaft tüchtig mit zugreifen.

„Na, sie brauchen drüben wenigstens nicht mehr Reinschiff zu machen,“ meinte der Erste Offizier und wischte sich den Kohlenstaub aus den Augen.



Verb. Urbahn's, Kiel, phot.

Vizeadmiral Hippert

„Nee, das brauchen sie nicht. Unser „Alter“ wird den Kasten schon ins Wasser stippen, daß er keinen Deckschlauch mehr nötig hat. Und wir haben wieder frische Kohlen, Jungens. Die Bunker sind voll bis oben hin.“

Die deutschen und englischen Matrosen kamen von Bord der „Horace“ und die Boote wurden geheißt.

Dann gingen die Maschinen der „Möwe“ wieder an. Eine weiße Welle sprang vor ihrem Bug auf und vererbte schäumend an den Bordwänden. Die Schrauben wühlten sich in die See.

Drüben trieb die „Horace“ steuerlos, holte schwer über und stampfte in den Wogen.

Da kam das erste Kommando: „Feuer!“

Die Granate saß gerade über der Wasserlinie. Ein dunkler Riß ging zerfetzend durch eingebuckelte Platten. Das Wasser drängte sich gierig hinein.

„Feuer!“

Das zweite Geschöß fegte gegen das Schiff, das nun nach Backbord überholte und stark Schlagseite bekam.

Weißer Dampf quoll über Deck und Luken, wirbelte aus Ventilatoren und Rissen der Bordwände. Dicke Schwaden wie Watte und feine verwehende Fahnen.

Zischend drängte er sich aus allen Fugen und hüllte das Deck, die Boote und Schornsteine in eine wallende, wirbelnde Wolke.

Die „Möwe“ dampfte noch eine Strecke zurück. Die „Horace“ lag nun mit der Keeling im Wasser.

Wie die schnappenden, schweren Wogen nun hineinklatschten, über das Deck wuschen und in die Lacks griffen!

Wie sie zogen und zerrten an ihrem Raube, schoben und hoben auf der Steuerbordseite!

Und das zerschossene Schiff stieß den zischenden Wasserdampf der Kessel aus wie letzten Lebensodem!

Wie ein riesiger harpunierter Wal lag der massige Schiffskörper auf den Wogen.

„Da! Er sinkt! Er hat genug!“

Schwerfällig hob sich der Schiffsrumpf noch einmal aus den saugenden, raffenden Wellen, wälzte sich ganz nach Backbord, daß die Schornsteine ins Wasser tauchten und der Kiel gen Himmel starnte. Dann versank er in die Tiefe.

„Hurra!“ brauste es über die „Möwe“.

Dem englischen Kapitän rannen Tränen über das wetterharte Gesicht. Seine Matrosen ballten die Faust. Aber ein Blick auf die deutschen Geschütze ließ sie ruhig sein.

Drüben aber wirbelte und kreiste die See in einem ungeheuren Trichter, es quirkte, schäumte, schluckte und gurgelte in der Wasserwüste, als habe ein Ungeheuer seinen Fang verschlungen. Dann aber kamen wieder die alten langen Wellen des Ozeans und schoben sich über das Grab der „Horace“.

Die „Möwe“ aber dampfte hinaus auf neuen Fang, England sollte spüren, daß man von ihm gelernt hatte!

Bevor jedoch dieser nächste Fang gelang, sollte unser Hilfskreuzer noch ein Abenteuer schier köstlicher Art erleben.

Wir sahen, daß die „Möwe“ alle Augenblicke ihre Gestalt veränderte, bald sich einen neuen Schornstein zulegte, bald einen neuen Anstrich, bald einen neuen Namen, und zwar meist den des zuletzt versenkten Dampfers annahm.

Ein Chamäleon mit seiner großen Verwandlungsfähigkeit war nur ein Stümper im Vergleich mit unserem lieben Schiffchen.

Begegnet der „Möwe“ da ein englischer Kreuzer auf ziemlich nahe Entfernung. Sofort geht bei uns die englische Handelsflagge hoch und der Kreuzerkapitän preit die „Möwe“ an, ob sie nicht einem deutschen Kreuzer auf ihrer Tour begegnet sei.

Und Graf Dohna erwidert in tadellosem Englisch, so daß drüben auch nicht der geringste Verdacht aufkommen kann:

„No german ship to be seen“ (Kein deutsches Schiff zu sehen).

Wer denkt da nicht an die Heineschen Verse eingangs des Kapitels:

Und zwischendrein schrillen die Mäwen
Wie kaltes, ironisches Kichern?

Wenn doch ein Photograph an Bord die grinsenden Gesichter unserer Leute aufgenommen hätte!

Ein lohnendes Motiv für einen Maler gäbe es jedenfalls ab und ich möchte unseren Marinemalern diese Anregung hiermit jedenfalls gegeben haben.

Welch köstliches Intermezzo! —

Solche Kriegslisten sind übrigens ein oft und gern angewandtes Mittel, um den Feind zu täuschen.

Ich erinnere mich aus meiner aktiven Marinedienstzeit zweier Fälle, bei denen ich beteiligt war.

Es war in den 90er Jahren im Herbstmanöver. Ich befand mich als Wachhabender Offizier an Bord S. M. S. „Pelikan“.

Mit einem Male wurden Schiffszimmerleute und Maler in Bewegung gesetzt.

Unser Schornstein und die Decksaufbauten erhielten einen ganz fremden Anstrich, der Schornstein selbst wurde mit dem Abzeichen einer bekannten Dampferlinie ver-

sehen und anstatt der Kriegsflagge die deutsche Handelsflagge gesetzt. Mit einem Schlage waren wir ein friedlicher Handelsdampfer geworden.

Unsere List gelang vollkommen. Wir konnten ungestört unseren Auftrag ausführen — niemand von der Gegenpartei ahnte in uns den „Pelikan“.

Ich muß voraussetzen, daß zu damaliger Zeit unsere Marine noch recht klein war und nicht einmal über die Hälfte unserer jetzigen Schiffe verfügte. Jeder Marineangehörige und natürlich erst recht ein jeder Seeoffizier kannte die Konturen eines jeden unserer Kriegsschiffe genau. Wenn das nun schon den seegeübten Augen unserer eigenen Seeoffiziere paßte, wie viel mehr ist da auf ein Gelingen beim Feinde zu rechnen!

Der zweite Fall aus meiner eigenen Praxis ereignete sich im Februar 1887. Ich befand mich auf meiner ersten Westindienreise an Bord S. M. Kreuzerfregatte „Prinz Adalbert“. Wir lagen ganz friedlich auf St. Thomas-Reede.

Da trafen auf einmal allerhand beunruhigende Nachrichten aus der Heimat ein.

Unser politisches Verhältnis zu Frankreich war ein sehr gespanntes geworden.

Das Geschwader erhielt eine chiffrierte Depesche nach der anderen aus Berlin.

„Krieg mit Frankreich in Aussicht. Sofort zurückkehren, „Nixe“ mitnehmen,“ lautete die eine. Die „Nixe“ sollte ursprünglich bis September in Westindien kreuzen. Sie wurde mit unserem Geschwader vereinigt, das nunmehr aus vier Schiffen bestand.

Wir rüsteten uns also schleunigst zur Heimreise. Don nun an begann ein geheimnisvolles Dunkel über dieser Reise zu liegen. Man erfuhr alles nur in Bruchstücken

unter der Hand und unter dem Siegel der größten Verschwiegenheit.

Man kann sich die Spannung unserer jugendlichen Gemüther kaum vorstellen!

Die „Nixe“ verließ nun zuerst ganz allein den Hafen, um bei den Dänen den Anschein zu erwecken, daß sie nicht mit uns ginge. Unseren Leuten wurde gesagt, daß wir Trinidad anliefen, damit sie das an Land auf Urlaub verbreiteten.

Als die drei anderen Schiffe die Heimreise antraten, wußte außer den Kommandanten kein Mensch an Bord, wohin es ging. Der Geschwaderchef hatte zuvor mit den Kommandanten eine geheime Sitzung abgehalten und jedem versiegelte Ordres mitgegeben, die erst auf See geöffnet werden durften. Dann wurde vom Flaggschiff das Signal geheißt: „Bestimmungsort des Geschwaders: Mitteländisches Meer.“

Zuerst fand das auch bei uns Glauben, weil das Flaggschiff ja schon Nachrichten vom Ausbruch des Krieges erhalten haben konnte und wir dann nicht mehr durch den Kanal kamen, ohne von den Franzosen abgeschnitten zu werden. Aber bald merkten wir doch, daß dies dem Lotsen nur vorgeredet werden sollte, damit er es an Land erzählte.

Inzwischen schwirrten die tollsten Gerüchte herum. Einige rieten auf die Azoren, andere meinten sogar, nach Kamerun würde es gehen, weil dort ein Aufstand ausgebrochen sein sollte, und die ganz Klugen hatten heraus — wie, das wußte kein Mensch — daß Valentia an der Südwestküste von Irland unser nächstes Ziel sei.

Mitten auf See kam auf einmal das Signal vom Flaggschiff: „Seitengewehre scharf machen lassen, Der-

bandmaterial auf Kriegsetat komplettieren," das ich als Signalkadett ablas.

Das gab einmal eine kriegerische Stimmung an Bord!

Stolz trug man sein Seitengewehr zum Büchsenmacher, der nicht wenig mit dem Schleifen zu tun bekam.

Dierzehn Tage waren wir schon unterwegs. Was konnte da nicht alles passiert sein! Die Phantastie malte sich das alles in den glühendsten Farben aus.

Jedes Schiff wurde natürlich zunächst für einen Franzosen gehalten.

Einmal glaubten wir bestimmt, ein französisches Kriegsschiff käme auf uns zu. Wir gebrauchten daher die Kriegslife, die englische Flagge zu setzen.

Als wir etwa eine halbe Stunde so gefahren waren, entpuppte sich der böse Feind als ein ganz harmloser Handelsdampfer.

Man sprach nur vom Kriege, an dessen ingewöhnlichem Ausbruch niemand zweifelte.

Am 25. Februar sichteten wir die trische Küste. Das Flaggschiff ging bei Nacht und Nebel voraus und schickte einen armerikanischen Kurier mit einem Offizier an Land, um Nachrichten eingeholen.

Alle Schiffe waren vollkommen gefechtsklar: Bramstengen geschrigen, Klarschiff, scharfe Munition an den Geschützen. Die Kommandanten hielten Ansprachen an die Besatzungen, der Pfarrer segnete die Mannschaften ein. Nun sollte jedermann zeigen, was er gelernt. Wir waren alle von einem ungeheuer kriegerischen Geiste befeelt.

Wie gebannt hingen unsere Blicke am Flaggschiff, jede Fiber gespannt — und wie enttäuscht waren wir, als dort das Signal wehte: „Noch kein Krieg!“

Ja, solche Situationen muß man durchlebt haben, um

zu sehen, welcher Begeisterung auch der sonst so kühle Deutsche fähig ist, und was für ein frischer, freudig zu jedem Opfer bereiter Geist in unseren Leuten steckt! — —

Kehren wir nach dieser kleinen Abschweifung nun wieder zu unserem geliebten Heldenschiff „Möwe“ zurück.

Selbstverständlich herrschte auch hier an Bord derselbe kriegerische und durch die bisherigen Erfolge gehobene Geist unter allen Leuten, vom Kommandanten bis herunter zum jüngsten Matrosen.

Als nächstes Opfer lief dem Hilfskreuzer der englische Dampfer „Flamenco“ in den Weg.

Eilends drehte er sofort um und versuchte, mit höchster Maschinenleistung der drohenden Gefahr zu entgehen.

Wohl wußte der Kapitän, was er für sein Schiff zu erwarten hätte, wenn er dem Deutschen in die Finger käme.

Mächtige aus seinem Schornstein emporsteigende Rauchwolken gaben Zeugnis von dem emsigen Arbeiten der Heizer in den Kesselräumen. Durch möglichst große Dampferzeugung wollte er die Geschwindigkeit des Schiffes bis zum äußersten steigern, um zu entkommen.

Noch bevor die „Möwe“ Zeit oder Gelegenheit gefunden hatte, das Anhaltesignal im Mast emporzuheizen, war er längst auf der Flucht.

Indessen hatte auch unser Hilfskreuzer sich auf die Verfolgung gemacht.

Auch dessen Maschinen wurden zur äußersten Leistung angespornt, um den Fliehenden einzuholen.

Er lief nicht schlecht, der fliehende Engländer, und eine gar lange Wegestrecke von mehreren Seemeilen, deren jede bekanntlich 1852 Meter mißt, gab es zu überwinden, bevor man in seine Nähe gelangte und ihm den Willen aufzwingen konnte.

Das im Winde wehende internationale Flaggensignal: „Stoppen Sie sofort oder ich schieße!“ schien ihn nicht zu berühren. Er schaute nur vorwärts und sah nach irgend einer Hilfe aus, die ihn womöglich aufnehmen und schützen sollte.

Aber da konnte er lange gucken, denn weit und breit war kein englisches Schiff zu sehen.

Mächtig wühlte sich der Bug der „Möwe“ in die gegenanlaufende See, hob sich dann wieder und übergieß Schiff und Leute mit silbern blinkendem Spritzwasser. Die Maschine gab her, was sie konnte, und das Rauschen des Schraubenwassers zeigte an, daß auch unten in der Maschine ein jeder seine Schuldigkeit tat.

Gespannt überflog jedermann die Entfernung von dem fliehenden Engländer zum eigenen Schiffe.

Wurde dieser Abstand kleiner?

Kam man ihm auf?

Oder lief er etwa mit höherer Fahrt weg, bevor die Geschütze ihr ernstes Wort mitsprechen konnten?

Nein!

Gar bald hatten die unermüdblich mit höchster Leistung laufenden deutschen Maschinen dem Schiffe eine überlegene Geschwindigkeit verliehen und einwandfrei konnte man das Geringerwerden des Abstandes von dem fliehenden Feinde feststellen.

Nicht lange sollte es dauern, bis der erste Warnungsschuß aus dem Munde der Kanonen über das Wasser rollte und laut klatschend vor dem Bug des Engländers eine hohe Wassersäule als Warnung aufstürzte.

Doch noch immer hoffte der Engländer, entrinnen zu können, und immer mächtiger entstieg seinem Schornstein der dicke Qualm, immer emstiger mußten die Schwißen-

den Heizer unten im Heizraume Kohlen in die feurige Glut des Kesselfeuers hineinwerfen.

Auch sie wußten, was auf dem Spiele stand.

Sogar als zwei weitere wohlgezielte Warnungsschüsse aus ehernem Kanonenmunde rechts und links in aller-nächster Nähe des Feindes einschlugen und dem Kapitän des „Flamenco“ eigentlich sagen mußten, daß weiteres Entfliehen zwecklos sei, weil die nächsten Schüsse ohne Frage in den Rumpf seines Dampfers schlagen mußten, schien es ihm noch nicht geboten, dem Signalbefehle nachzukommen und sein Schiff zu übergeben.

So blieb nichts anderes übrig, als den nächsten Schuß in den Rumpf des Dampfers hineinzufeuern und das letzte und schärfste Mittel zur Durchführung des einmal gegebenen Befehles anzuwenden.

Pfeifend und sausend löste sich die Granate aus dem Geschützrohr, um laut krachend, in eine Rauchwolke gehüllt, kurze Sekunden später ins Achterdeck des „Flamenco“ einzuschlagen. —

Das hatte gewirkt!

Unverzüglich stoppte der Verfolgte und gab durch das allgemeine internationale Signal — drei kurze Töne mit seiner Dampfpeife — zu verstehen, daß er durch Rückwärtschlagen seiner Maschine die Fahrt aus dem Schiffe herauszubringen beabsichtige.

Also, er gab das wilde Rennen auf.

Mächtige weiße Wolken des jetzt überflüssig gewordenen hochgetriebenen Wasserdampfes entstiegen seinem Schornsteine, und schweren Herzens beantwortete der Kapitän ein weiteres Flaggenignal: „Verlassen Sie sofort das Schiff!“ mit dem Aufhissen eines rot und weiß gestreiften Flaggenwimpels, dem international verabredeten Zeichen, daß das Signal verstanden sei.

Gar vieles bedeutet dieses kleine Flaggenzeichen für den so betroffenen Dampferführer und seine Besatzung.

Es heißt nicht mehr und nicht weniger als: „Ich bin damit einverstanden, daß mein liebes altes Schiff binnen kurzem auf dem Grunde des Meeres ruht.“

Fraglos ein schwerer Entschluß für den Kapitän eines stolzen Schiffes!

Meist hat die Mannschaft sich längst in ihr Los ergeben.

Und während die „Möwe“ noch aufdampft, um mündlich mit dem Kapitän weiter zu verhandeln, läßt die Mannschaft bereits eilends die Boote zu Wasser und wirft ihre Habseligkeiten hinterdrein.

Daß man auf dem deutschen Hilfskreuzer dieses neuen Erfolges froh war, bedarf keiner weiteren Schilderung.

Oft hat Graf Dohna selbst dem Schützen die Hand geschüttelt, der den letzten tödlichen Schuß dem Gegner beigebracht hatte.

Denn wie wäre hier Rührung am Plage?

Verstinkt doch mit jedem zur Tiefe tausenden feindlichen Schiffe eine Hoffnung unserer verhassten Feinde!

Ist doch jedes Versenken eines feindlichen Schiffes eine Quittung auf ihren freivolhaften Wunsch, unser ganzes Volk, unsere Frauen und Kinder auszuhungern, da es ihnen nicht gelingen wollte, uns mit blanker Waffe in ehrlichem Kampfe niederzuringen!

Und da sollten die „Möwe“-leute nicht jauchzen in berechtigter und stolzer Freude?

Nachdem die Besatzung des „Flamenco“ das seit dem ersten Treffer schon brennende Schiff verlassen hatte, sah auch der nächste Schuß wieder als guter Treffer in der Wasserlinie.

In mächtigen Strahlen schoß das Wasser in den hinte-

ren Laderaum, und gar bald zeigte ein starkes Neigen des Dampfers, daß seine Stunden gezählt waren.

Man konnte sich daher deutscherseits um die in den Booten befindliche Mannschaft kümmern.

Dor allem waren dem Kapitän die Schiffspapiere abzufordern, die ihm mitzunehmen befohlen war. In gedrückter Stimmung ruderten die Insassen beider Boote näher heran an die „Möwe“.

Man sah dort, daß die Leute wohl mit neugierigen Augen auf ihr neues Heim, aber auch immer wieder zurück nach ihrem Dampfer schauten.

Was er an ihnen lieben Erinnerungen und Dingen trug, sollte ja in kurzem mit in die kühlen Fluten verfließen. —

Schweigend und betreten entstieg der englische Kapitän dem an der Bordwand angekommenen Boote und reichte Graf Dohna grüßend seine Schiffspapiere, welche dieser, gleichfalls grüßend, in Empfang nahm.

Als nun die beiden Schiffboote an der Bordwand der „Möwe“ lagen, ließ Graf Dohna es sich nicht nehmen, den Kapitän nochmals vor den Ohren seiner Leute auf das Gefährliche seines Fluchtversuches hinzuweisen und zu betonen, wie leichtsinnig er mit dem Leben seiner Besatzung gespielt hätte.

Auch alle seine Leute wußten sehr wohl, mit welcher Not und Mühe sie dem Tode entgangen waren und dankten durch ehrerbietiges Grüßen mit ihren Mühen. Der Kapitän entschuldigte sich verlegen damit, er habe immer noch gehofft, entkommen zu können.

In diesem Augenblicke überlah der prächtig aussehende alte Kapitän wohl erst ganz, welche Gefahr er für seine Leute unnützerweise heraufbeschworen hatte und was er den Deutschen zu verdanken hätte.

Dankbar ergriff er, mit Tränen in den Augen, die Hand des deutschen Kommandanten und stammelte Dankesworte dafür, daß man ihn und alle die Seinigen mit dem Leben hätte davonkommen lassen. Gerne erfaßte man die dargereichte Rechte des alten Seemannes. —

Dann fuhr die „Möwe“ zu dem sinkenden Schiffe zurück, um sein völliges Verschwinden von der Oberfläche des Meeres abzuwarten.

Doch auch die Engländer schienen nicht übel Lust zu verspüren, dem schönen Schauspiel des Sinkens ihres Dampfers beizuwohnen.

So wartete man nun in aller Ruhe ab, bis der große Moment kommen sollte.

Nicht lange ließ er auf sich warten.

Gar bald bohrte sich das Hinterteil des Dampfers immer tiefer und tiefer in die Fluten hinein, höher und höher dagegen ragte der scharfe Bug des Schiffes in die Luft, bis auch er von den stark gurgelnden und pfeisend in die hinteren Räume einströmenden Wassermassen mit heruntergezogen wurde und die Fluten brausend und brodelnd über ihm zusammenschlugen.

Wiederum schwamm ein schönes Schiff der englischen Handelsmarine weniger auf den Fluten des Weltmeeres.

Dann hatten alle genug gesehen, und weiter ging es zu neuen Taten.

Die Gelegenheit hierzu sollte auch nicht lange auf sich warten lassen.

Diesmal war es ein englisches Segelschiff namens „Edinburgh“.

Wie stolz sich seine weißen Segel im Winde blähten, das Auge eines jeden Seemannes erfreuend. Das Segelschiff ist der letzte Repräsentant der immer mehr schwindenden Romantik im Seemannsleben.

Doch, was half es!

Hier spielte die Romantik eine untergeordnete Rolle, und die harte nüchterne Notwendigkeit, dem Feinde so viel Abbruch als nur möglich zu tun, trat in ihre Rechte.

Mit dem Segler konnte kurzer Prozeß gemacht werden.

Das Nutzlose irgendeines Widerstandes sofort einsehend, barg er seine Bramsegel und gab sich gefangen.

Er stoppte seine Fahrt, indem er die Raanen back (d. h. über Kreuz) braßte.

Nachdem seine Mannschaft auf die „Möwe“ übergegangen war, versank auch er alsbald in den tiefblauen Fluten des Atlantischen Ozeans.

Nun kam wieder ein englischer Dampfer, der „Saxon Prince“, an die Reihe.

Drei dänische Matrosen, die als Gefangene die letzte Reise der „Möwe“ mitgemacht haben, sollen uns diesmal die Kaperung und ihre Erlebnisse schildern.

„In Hull nahmen wir Heuer auf dem englischen Dampfer „Saxon Prince“, der nach Buenos Aires, von dort nach Nordamerika und wieder zurück nach England mit Weizen gehen sollte.

Wir waren vierunddreißig Mann Besatzung, und die Ausreise verlief vorzüglich.

Aber als wir uns auf dem Heimwege im Atlantischen Ozean, sechshundert Meilen südlich von Irland befanden, trafen wir Freitag, den 25. Februar, morgens um sechs Uhr zwanzig Minuten einen Dampfer, der plötzlich zwei Flaggen mit dem Zeichen „M N“, was „Stopp“ bedeutet, heißte und gleichzeitig einen Schuß abfeuerte.

Im nächsten Augenblick wurde die ganze hintere Reeling des Schiffes heruntergelassen, und es zeigten sich zwei

Kanonen auf der Plattform. Wir sahen nun, daß wir uns dem Märchenschiffe „Möwe“ gegenüber befanden.

Ein paar Boote, mit deutschen Kriegsschiffsmatrosen bemannt, fuhren zu uns herüber, und der kommandierende Offizier gab uns den Befehl, so schnell als möglich unsere Sachen zusammenzupacken und in die Boote zu steigen. Es gelang uns jedoch, nichts anderes mitzunehmen, als was wir auf dem Leibe trugen.

Währenddessen öffneten die deutschen Matrosen die Luken und hängten drei Bombenleinen über die Schiffsseite. Sobald wir uns in den Booten befanden, hörte man eine gewaltige Explosion auf dem „Saxon Prince“, und ein paar Minuten später ging der Dampfer unter.

Auf Deck der „Möwe“ mußten wir uns alle aufstellen, und dann wurde unser Name und unsere Nationalität untersucht.

Von den vierunddreißig Mann erwiesen sich sieben als aus neutralen Ländern stammend, nämlich drei aus Dänemark, einer aus Holland, einer aus Schweden, einer aus Norwegen, und einer aus den Vereinigten Staaten von Amerika. Wir bekamen eine weiße Binde um den einen Arm und dann einen „neutralen“ Raum auf dem Schiffe angewiesen.

Unter den Gefangenen befanden sich 88 Weiße und 108 Farbige.

Sie wurden scharf bewacht, aber höflich und liebenswürdig behandelt. Aber ihre Kost war nicht die gleiche, wie wir Neutralen sie bekamen.

Die Kriegsgefangenen kamen täglich zwei Stunden auf Deck, von einer bewaffneten Wache begleitet.

Wir aus den neutralen Ländern wurden von den Deutschen außerordentlich liebenswürdig behandelt, abso-

lut erstklassig, und sie sprachen stets mit großer Freundlichkeit mit uns.

Wir sprachen deutsch, englisch und dänisch, wie es gerade paßte.

Unter der deutschen Besatzung befanden sich auch zwei Schleswig-Holsteiner, mit denen wir dänisch sprachen.

Nach der Sprengung von „Saxon Prince“ holte die „Möwe“ die deutsche Kriegsflagge nieder und nahm Kurs nach Norden.

Am gleichen Nachmittage trafen wir viele Dampfer und Segelschiffe, aber die „Möwe“ fuhr wie ein friedliches Handelsschiff an allen vorbei.

Keiner ahnte, daß sich hinter der Bordwand sechs Kanonen und zwei Torpedolanzierrohre befanden.

In der Nacht fuhren wir in vollständigster Dunkelheit mit abgeblendeten Lichtern.

Nachdem wir fünf Tage in nördlicher Richtung gefahren waren, wurde Kurs geändert, und die „Möwe“ steuerte nun nach Süden.

Wir aus den neutralen Ländern hatten die Erlaubnis erhalten, frei an Bord der „Möwe“ umherzugehen, nur in den zwei Stunden, wo die Mannschaft ihre täglichen Übungen abhielt, mußten wir unten bleiben.

An alle Gefangenen waren Rettungsgürtel verteilt und den Neutralen war gesagt worden, daß, wenn die „Möwe“ in einen Kampf geraten sollte, sie nicht an Deck kommen sollten und, sollte es geschehen, daß die „Möwe“ unterginge, so würde dafür gesorgt werden, daß die Gefangenen zuerst in die Rettungsboote kämen.

Eine größere Rücksichtnahme konnte man wirklich nicht verlangen, und wir hatten volle Gelegenheit zu sehen, daß die Deutschen, wie es doch immer von ihnen hieß, keine „Barbaren“ seien.

Uns wird die Fahrt auf der deutschen „Möwe“ zeit-
lebens eine interessante und keineswegs unangenehme Er-
innerung unseres abwechslungsreichen Seemannslebens
sein.“ —

Aber es liegt uns noch eine andere Beschreibung von
fremder Seite vor, die wir nicht übergehen möchten. Sie
stammt von dem holländischen Matrosen Hoewelok. Er er-
zählte in Rotterdam folgendes:

„Den acht Offizieren von den erbeuteten Schiffen
waren besondere Kabinen angewiesen worden. Die Eng-
länder waren zusammen einquartiert, ebenso die
Franzosen.

Nachdem „Saxon Prince“ untergegangen war,
dampfte die „Möwe“ in nördlicher Richtung weiter.

Am Sonnabend, den 26. Februar, bis Sonntag Nacht
arbeitete die Besatzung Tag und Nacht an der Bemalung
des Schiffes.

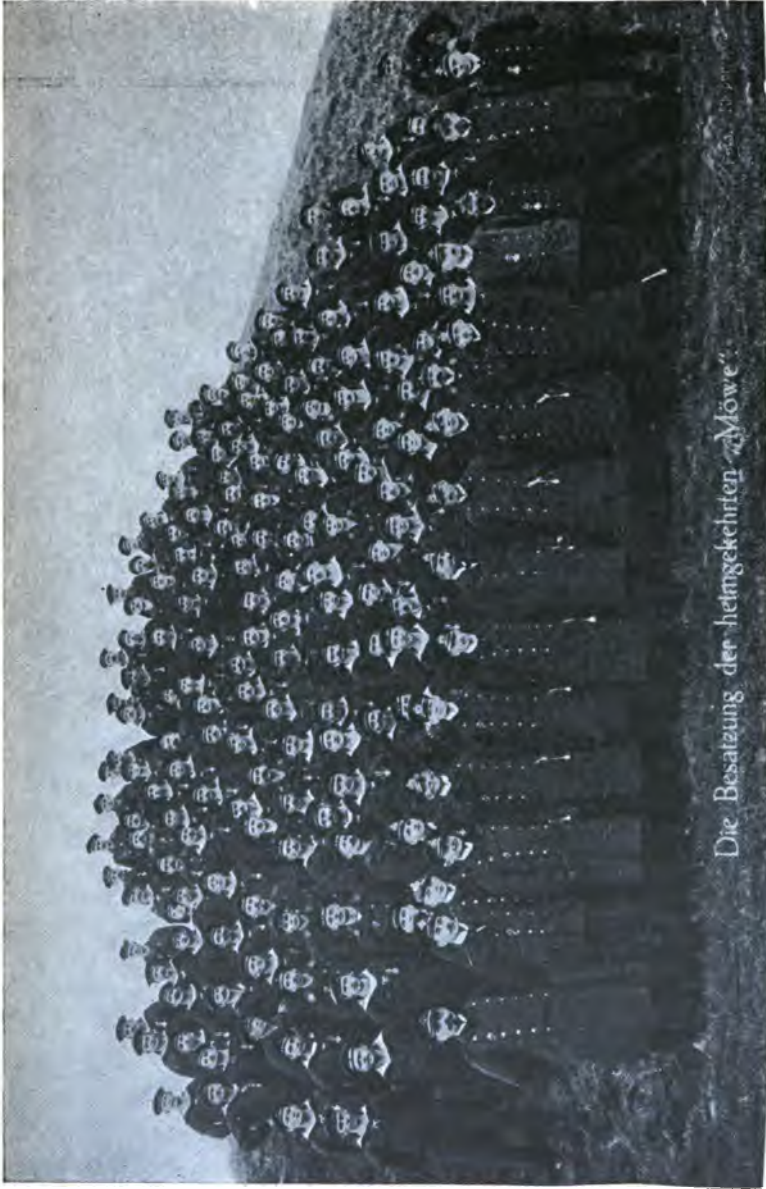
Der Schiffsrumpf wurde schwarz angestrichen, der
Schornstein, der die graue Lichtfarbe getragen hatte, gelb
übermalt, und das Schiff fuhr alsdann unter der schwe-
dischen Flagge. Aber sobald man aus der Gefahrzone
heraus war, wurde der Schornstein wieder grau an-
gemalt.

Allmählich fuhr man wieder in östlicher Richtung, wie
ich glaubte, nach Irland zu.

Es wurde sehr kalt, und am Montag gerieten wir in
einen heftigen Schneesturm.

Die Gefangenen erhielten Schwimmwesten, und es
wurde ihnen befohlen, sich bereit zu halten für den Fall,
daß etwas sich ereignen sollte.

Aus dem Stand der Sonne glaubte ich schließen zu
sollen, daß das Schiff um die Insel herum und schließlich
nach Süd-Südost steuerte.“ —



Die Besatzung der 'heimgekehrten Mowe'

Wir sahen, daß es ein Freitag war, an dem der „Saxon Prince“ aufgebracht wurde.

Seeleute sind sehr abergläubisch, und zwar bezieht sich das auf die Seeleute aller Nationen, ohne Ausnahme.

Der Freitag spielt hierbei eine besondere Rolle. Es gibt eine große Anzahl von Kapitänen, die sich weigern, an einem Freitag in See zu gehen, und Matrosen in großer Anzahl, die es sich bei Eingehung einer Heuer zur Bedingung machen, daß sie nicht gezwungen werden, an einem Freitag auszulassen.

Wie mögen diese Gefangenen von dem „Saxon Prince“ in ihrem Aberglauben bestärkt worden sein, als sie daran dachten, daß der Tag ihrer Gefangennahme eben jener ominöse Freitag war!

Auch die neueste Zeit mit all ihren technischen und sonstigen Errungenschaften hat nichts an diesem törichtem Seemannsglauben zu ändern vermocht.

Auch kenne ich zahlreiche Seeleute, die keinen Reis essen mögen, weil das alberne Gerede sich von Generation zu Generation fortgepflanzt hat, daß Reis blind mache. Man sollte es nicht für möglich halten, daß so etwas noch in unserem aufgeklärten zwanzigsten Jahrhundert vorkommen kann. Und doch ist es, wie mir jeder Seemann bekunden wird, der Fall.

Wir haben ja selbst unter Gebildeten an Land etwas Ähnliches: ich meine die Furcht vor der Zahl 13 bei Tische.

Wie oft wird man nicht händeringend von dem Gastgeber noch in letzter Stunde als 14. zu Tische gebeten unter tausend Entschuldigungen, man sei das seinen Gästen schuldig u. dgl. m.

Ich habe solche verspäteten Einladungen als junger Offizier niemals ausgeschlagen, sondern sie schmunzelnd

mit doppelter Freude angenommen, einmal über die richtigen Menschen und dann über die unverhoffte Aussicht auf einen guten „Happenpappen“. —

Doch zurück zu unserem braven Schiffchen. Bisher waren die Opfer samt und sonders Engländer gewesen.

Nun sollte es ein Franzose, und zwar der Dampfer „Maroni“ sein.

Sein Kurs schien ihn aus einem südamerikanischen Hafen hergeführt zu haben.

Schnell fuhr die flinke „Möwe“ gegen die anlaufende See ihm entgegen, um ihn durch Flaggenignal zum Brethren aufzufordern.

Kaum aber hatte er unseren Hilfskreuzer erblickt, als er auch schon sofort kehrt machte und zu entrinnen versuchte.

Noch immer zeigte er keine Nationalflagge und beachtete auch das ihn zum Zeigen der Nationalflagge auffordernde Flaggenignal nicht. —

Es war somit klar: man hatte einen Feind vor sich!

Auch nach Abgabe der in seine Nähe gefeuerten Warnungsschüsse brachte er sein Schiff nicht zum Stehen, sondern versuchte, in leichtem Bogen mit höchster Fahrt auf seinen alten Kurs zurückzudrehen, um so seinen Bestimmungshafen zu erreichen.

Gleichzeitig feuerte er in kurzen Zwischenräumen Raketenignale ab, um irgendwelche Hilfe herbeizurufen oder doch wenigstens zu verblüffen.

Es blieb also nichts anderes übrig, als ihn durch einen Schuß in sein Schiff zum Anhalten zu bewegen.

Laut krachend schlug die erste Granate in der Nähe seines Kartenhauses ein, aber noch immer gab er die Jagd nicht auf.

Seine einzige Antwort bestand im Gegenteil darin,

daß er weitere Hilfssignale abgab, und daß er endlich an der Gaffel die blau - weiß - rote Trikolore, Frankreichs Farben, zum Zeichen, daß er den Kampf aufnehmen wollte, emporsteigen ließ.

Wohlan! Er sollte ihn haben!

Fortwährend im Kreise drehend, versuchte er zum Rammstoß anzusetzen.

Wohlweislich drehte die „Möwe“ immer in solchem Abstände und in solcher Richtung nach, daß ein Rammen ausgeschlossen blieb.

Dagegen bot er beim Abdrehen ein willkommen großes Ziel in dem Augenblicke, wo er bei der Drehung seine ganze Breitseite dem Deutschen zuwandte.

Jedesmal sollte ein krachender und prasselnder Treffer ihm dann Kunde von der Schießfertigkeit unserer Geschützbedienung geben. Noch immer wollte der Franzose seine Sache nicht verloren geben.

Aber auch die deutsche Kampfeslust stieg doppelt mit jedem Treffer.

So ging die wilde Jagd weiter. Ein wohlgezielter Treffer zerstückte des Franzosen Gaffel, so daß die Trikolore müde herunter sank, doch wurde sie kurz darauf wieder im Vortopp geheißt.

Auch hier sollte sie aber nicht lange im Winde flattern, denn schon einer der nächsten Treffer holte sie mit samt der oberen Stange des Vortopps von oben.

Noch ein drittes Mal stieg sie empor an einer stehen gebliebenen Flaggleine an der Raa des Fockmastes.

Allerdings war sie jetzt schon in der an Bord wohl herrschenden Unruhe verkehrt herum aufgehängt worden, und so wehend sollte sie auch später mit dem mutigen Schiffe in die Tiefe gleiten.

Schon über drei Stunden hatte die Jagd gedauert, aber

noch immer war es nicht gelungen, dem „Maroni“ eine wirklich tödliche Wunde beizubringen.

Wohl brannte er schon verschiedene Male an mehreren Stellen, auch klappten große Löcher an beiden Seiten seiner Bordwände, doch immer gelang es der Mannschaft wieder, des Brandes Herr zu werden, oder es saßen die Schußlöcher in seiner Bordwand so hoch, daß kein, oder nur wenig Wasser in die unteren Schiffsräume hineinströmen konnte, so daß seine Pumpen das eingedrungene Wasser aus dem Schiffe herauszupumpen imstande waren. Oft auch kam es vor, daß gerade im Augenblick des beabsichtigten Schusses sich eine hohe Welle dicht vor der Mündung des Geschüßes in der Schußrichtung aufbäumte, so daß die Granate laut zischend durch den Wasserberg hindurchsauste. Die Umstehenden wurden dann von oben bis unten in das Spritzwasser gehüllt, so daß für kurze Zeit die Möglichkeit eines Ausblickes vollkommen ausgeschlossen war.

Doch bald war das nicht bestellte Brausebad wieder vorüber, und ob man etwas mehr oder weniger naß dabei wurde: was verfiel das bei wetterharten deutschen Seeleuten!

Und endlich schien der tapfere Feind genug zu haben.

Er neigte sich immer stärker und stärker zur Seite, stoppte und setzte seine Rettungsboote aus.

Die „Möwe“ nahm nun die französische Besatzung, die sich so brav gehalten, über, und man zeigte ihr durch sein ganzes Benehmen, daß das tapfere Verhalten des Kapitäns und seiner Besatzung trotz aller gegenteiligen Derunftsgründe doch einen gewissen Eindruck gemacht hatte.

Dann noch ein letzter Blick auf den verschwindenden braven Gegner, und alsbald verschwand dieser mit den

wehenden blau - weiß - roten Farben in den Wogen des Ozeans.

Was hatte aber das Verhalten des Kapitäns gekostet?

Sämtliche Offiziere des Dampfers bis auf den Kapitän selbst waren im deutschen Feuer gefallen, auch einige Leute der Besatzung und Passagiere gleichfalls.

Die Passagiere waren von dem Augenblick der Beschießung an von dem Kapitän zur Unterstützung der Heizer in die Kesselräume geschickt worden und hatten im Schweiß ihres Angesichts die schwere und ungewohnte Arbeit des Heizens der Schiffskessel mit verrichten müssen, um die Geschwindigkeit des entfliehenden Schiffes bis zum äußersten zu steigern.

Ja, er hätte es billiger haben können, der Kapitän des „Maroni“.

Auch diese unnützen, unschuldigen Menschenopfer hätten ohne seinen Starrsinn gespart werden können. —

Nun rüstete sich unsere „Möwe“ zu ihrem letzten Fange, und den Beschluß aller ihrer Heldentaten sollte ein Belgier bilden, nämlich der belgische Dampfer „Luxemburg“.

Im Abstände von einigen Seemeilen wurde ein Dampfschiff sichtbar, auf das sofort Kurs genommen wurde.

Schnell lief es vor dem Hilfskreuzer her, doch gar bald erkannte man, daß man ihm näher kam, und nicht lange sollte es dauern, bis ein Belgier in ihm erkannt wurde.

Es ließ sich mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß er mit verbotener Ladung zu einem englischen Hafen strebte.

Wiederum begann die Jagd.

Auf das Aufforderungssignal zum Beidrehen schien auch er keinen besonderen Wert zu legen, sondern versuchte, mit höchster Fahrt zu entkommen.

Es handelte sich um einen Dampfer, der fraglos außer Gütern auch eine Anzahl von Passagieren beförderte, aber ein schlechtes Gewissen mußte er haben, sonst hätte er sich wohl ruhig untersuchen lassen.

Bald sah man ein, daß er in kurzer Zeit überholt werden würde, die Warnungsschüsse konnten daher gespart werden.

Wenn es ohne Munitionsverbrauch ging, um so besser, denn mit der Munition hieß es jetzt peinlichst hauszuhalten, nachdem so viel davon bei den anderen Dampfern verfeuert werden mußte.

Nach ungefähr dreiviertelstündiger Jagd betrug der Abstand beider Schiffe ungefähr nur noch tausend Meter.

Da sah der belgische Kapitän die Nutzlosigkeit weiterer Entrinnenwollens vernünftigerweise ein und stellte sich zur Untersuchung.

Gleichzeitig ließ er ein Boot mit seinem Ersten Offizier zu Wasser, der auf Geheiß der „Möwe“ dorthin mit den Schiffspapieren an Bord kam.

Gestoppt und ruhig daliegend, schaukelte unser Schiff unterdessen in allernächster Nähe der „Luxemburg“, auf deren Deck es inzwischen rasch lebendig geworden war.

Besatzung und Passagiere schauten mit verwunderten, fragenden Blicken zu dem Deutschen herüber, wo man andererseits es auch nicht daran fehlen ließ, zu mustern, um nach Möglichkeit die Landesangehörigkeit der an Bord befindlichen Menschen festzustellen.

Währenddessen legte das Boot des Dampfers an. Der Erste Offizier brachte die Papiere, aus denen sofort ersichtlich war, daß die „Luxemburg“ nach London bestimmt war.

Die Ladung umfaßte in der Hauptsache Lebensmittel, also Bannware.

Auch ein „süffiger“ Stoff war darunter, nämlich tausend Flaschen Pommeroy.

Nachdem die Besatzung geborgen, wurde auch die „Luzemburg“ versenkt, und die schwarz-rot-gelben belgischen Farben verschwanden mit ihrem Träger von der Bildfläche.

Mit recht gemischten Gefühlen sah man auf der „Möwe“ zu, wie die tausend Flaschen Sekt veräußert wurden, denn dieser köstliche Stoff war gerade ausgegangen.

Aber ohne den war schließlich auszukommen, nicht aber ohne Munition auf die Dauer. Und wir sahen vorhin schon, daß auch diese zur Neige ging.

S. M. S. „Möwe“ mußte daher jetzt ernstlich an die Heimfahrt denken.

Genug hatte man ja auch nachgerade erreicht: fünfzehn feindliche Schiffe in der verhältnismäßig kurzen Zeit von zwei Monaten!

Jetzt stand aber noch das schwerste Stück bevor. Mußte man schon auf der Ausreise ganz gehörig auf seiner Hut sein, um die angeblich bestehende englische Blockade zu durchbrechen, so umsomehr auf der Heimreise, denn nun war man mittlerweile auf das „Märchenschiff“ aufmerksam geworden, wenngleich niemand sich eine rechte Vorstellung machen konnte, wie es denn nun in aller Welt eigentlich aussähe.

Genug, England würde kein Mittel unversucht lassen, kein Preis ihm zu hoch sein, um das verhaßte deutsche Schiff unschädlich zu machen: so viel stand unter allen Umständen fest. Dementsprechend waren auch die Vorsichtsmaßregeln der „Möwe“.

Der Kommandant kam Tag und Nacht nicht von der Kommandobrücke, keine der nun schon so oft und mit

gutem Erfolge erprobten Kriegslisten wurde außer acht gelassen.

Kurzum, das Wagnis gelang.

Unser liebes Schiffchen kehrte unverfehrt und gänzlich unangefochten am 4. März nach zweimonatiger Abwesenheit in die heimischen Gewässer zurück.

In der Nähe von Helgoland stieß es auf deutsche Kriegsschiffe, die es von nun an in ihren Schutz nahmen.

Zunächst aber paradierten alle diese stolzen Linienschiffe an der „Möwe“ vorbei, und von jedem erschollen drei kräftige Hurras, genau so wie damals, als Kapitänleutnant Otto Weddigen nach Versenkung von „Cressy“, „Aboukir“ und „Hogue“ nach Wilhelmshaven einlief.

Die „Möwe“ hatte den schlagenden Beweis erbracht, daß die Blockade der deutschen Häfen nur in den Köpfen der Engländer existierte.

„Keinem von uns,“ so erzählt Graf Dohna, „wird jener Anblick aus dem Gedächtnis schwinden, wie an der „Möwe“ Schiff nach Schiff mit drei Hurras vorbeidampfte. Keiner von uns wird je den Jubel und die Begeisterung, mit denen wir aus dem ganzen Reiche überschüttet wurden, vergessen.“

Ganz Wilhelmshaven war auf den Beinen, als die „Möwe“ in die Molen einlief, die ganze Stadt geflaggt.

Das Herz eines jeden Deutschen schlug in hoher Begeisterung, wenn von den Taten unserer jungen Marine erzählt wurde.

Aber kaum jemals war der Jubel größer, als da es einem deutschen Seeoffizier in kühnem Wagemut gelang, die englische, so oft und mit so viel Hochmut betonte Blockade der deutschen Küste zu brechen und der Flotte des meerbeherrschenden Albion schweren Abbruch zu tun.

Ich meine, die „Möwe“ stellt sich unter ihrem tapfe-

ren Führer würdig einer „Emden“ und „Karlsruhe“ zur Seite.

Mächtig war die Wirkung der Tätigkeit der „Möwe“ auf dem Weltmeere.

Die Versicherungsprämien stiegen ins Ungeheure, große Schifffahrtslinien stellten ihren Betrieb ein, andere mußten ihre Fahrtlinien ändern.

Seinen Taten setzte Graf Dohna die Krone auf, als er den großen englischen Postdampfer „Appam“ mit Preisemannschaft, wie wir das im nächsten Kapitel noch des näheren sehen werden, in einen nordamerikanischen Hafen schickte.

Ein paar Stunden war die Welt, die doch in diesem furchtbaren Ringen an Überraschungen aller Art wahrlich gewöhnt ist, sprachlos.

Dann brach bei allen Nationen, die die Seefahrt betreiben, ein Jubel sondergleichen los.

So etwas hatte man denn doch nicht für möglich gehalten. Für eine sportliebende Nation wie die englische mußte es ganz besonders bitter sein, daß gerade die Deutschen ihr diesen Sport par excellence vor der Nase wegschnappten.

Niemand steigt gerne von seiner Höhe herab, und einen hundertjährigen Ruhm begräbt man nicht gerne.

Die Beute war eine ganz ungeheure.

Der Wert der von Graf Dohna erbeuteten Goldbarren stellte sich auf eine Million Mark.

Er passierte mit 4 englischen Offizieren, 29 englischen Seesoldaten und Matrosen, 166 Mann feindlicher Dampferbesatzungen — darunter 103 Indern — als Gefangene in Wilhelmshaven ein, wir wissen, wie viel Gefangene er in Teneriffa an Land setzte und erfahren im

nächsten Kapitel, wie viele er mit der „Appam“ nach Amerika schickte.

Fünfzehn feindliche Handelsschiffe hatte er vernichtet. Hier ist deren Liste:

1. „Corbridge“ (engl.)	3687	Br. Reg.-Tonnen,
2. „Aulhor“ (engl.)	3496	„ „
3. „Trader“ (engl.)	3608	„ „
4. „Ariadne“ (engl.)	3035	„ „
5. „Dromonby“ (engl.)	3627	„ „
6. „Faringford“ (engl.)	3146	„ „
7. „Clan Mactavish“ (engl.)	5816	„ „
8. „Appam“ (engl.)	7781	„ „
9. „Westburn“ (engl.)	3300	„ „
10. „Horace“ (engl.)	3335	„ „
11. „Flamenco“ (engl.)	4629	„ „
12. „Edinburgh“ (engl. Segelschiff)	1471	„ „
13. „Saxon Prince“ (engl.)	3471	„ „
14. „Maroni“ (franz.)	3109	„ „
15. „Luxemburg“ (belg.)	4322	„ „

Zusammen: 57835 Br. Reg.-Tonnen.

Jetzt erst erfuhr man, daß das große englische Linienschiff „King Edward VII.“, ein 16 600-Tonnen-Schlachtschiff, das 1903 vom Stapel gelaufen war und am 9. Januar 1916 an der Ostküste Schottlands auf eine Mine gelaufen und total vernichtet worden war, auch ein Opfer der „Möwe“ darstellte. Denn eben diese verhängnisvolle Mine war, wie jetzt einwandfrei festgestellt werden konnte, von unserem braven Hilfskreuzer auf der Ausreise gelegt worden.

Dieses Möwenei hatte also seine Pflicht in vollstem Maße getan, und wer weiß, ob die anderen nicht als Oster-eier den Engländern noch manch unangenehme Überraschung bereiten werden.

Rechnet man die 16 600 Tonnen des „King Edward VII.“ noch zu der obigen Summe der fünfzehn Handelsschiffe, so hat die „Möwe“ also im Laufe von nur zwei Monaten

74 445 Tonnen

zumeist englischen Eigentums vernichtet, ohne dabei selbst auch nur den geringsten Schaden erlitten zu haben: eine Leistung, die ihr sobald niemand nachmachen dürfte, und die mit Recht die Bewunderung der ganzen Welt erregte.

Der Beherrscher der Welt von eigenen Gnaden, England, hatte auch nicht eine Ahnung gehabt, wo die „Appam“ steckte. Ebenso wenig aber wußte er, wo die verhaßte „Möwe“ war.

Das Geheimnis ist bis jetzt unaufgeklärt geblieben.

Nur neue Taten der „Möwe“ wurden gemeldet, und alle Welt freute sich.

Was wohl niemand für möglich gehalten hatte, war eingetreten, und wir in der Heimat, die um das endliche Schicksal der tapferen blauen Jungen der „Möwe“ in schwerer Sorge waren, begrüßten die glücklich Wiedergekehrten mit Freude und unendlichem Stolze.

Die ausländische Presse zerbrach sich noch immer den Kopf über „Rätsel der Möwe“.

Ich lasse hier einige Stimmen in wortgetreuer Übersetzung folgen.

„Es ist begreiflich, daß in England das Verlangen laut wird, Näheres über die „Möwe“ zu erfahren.

Die englische Regierung beauftragte ihren Gesandten in Washington, eine scharfe Untersuchung über die Herkunft des deutschen Fahrzeuges „Möwe“ und dessen Besatzung einzuleiten, da das Schiff mit Unterstützung amerikanischer Dampfer seine Fahrten durchgeführt habe! (Davon ist uns absolut nichts bekannt.)

Mehrere englische Kreuzer erhielten den Befehl, an der Untersuchung mitzuwirken.“

Das englische Blatt „Daily Telegraph“ schrieb in einem Leitartikel:

„Der Feind hat einen Erfolg gehabt. Trotz unseres begründeten Anspruchs auf die Seeherrschaft! (Begründet??) hat er uns einen Verlust beigebracht, der in die Tausende von Pfund läuft.

Wir können Schiffe und Ladungen schwer missen. Kauffahrteischiffe werden stets weniger.

Zudem können wir nicht wissen, was die „Möwe“ noch ferner vollbringen wird; vielleicht führt sie ihre Züge noch weiter aus und setzt den „Emden“-Episoden die Krone auf. Es wäre eine Dummheit, die Tatsachen zu verkennen. Das Schiff hat mit der Maskierung eine Kriegslist gebraucht, die völlig legitim ist.“

Das englische Blatt „Morning Post“ schrieb:

„Die humane Handlungsweise des deutschen Kapitäns muß anerkannt werden. Die Londoner Schiffskreise verstehen nicht, wieso von der „Appam“ kein drahtloser Hilferuf kam. Auch „Clan Mactavish“ war mit einem Marconiapparat versehen.“

Das englische Blatt „Manchester Guardian“ ließ sich in einem Leitartikel folgendermaßen aus:

„Die „Möwe“ ist das erste deutsche Kriegsschiff, das die sehr effektive (!!) englische Blockade erstens auf der Ausreise und zweitens auf der Heimfahrt durchbrochen hat.

Die „Möwe“ hat 50 000 bis 60 000 Tonnen britischen Schiffsraum vernichtet (wir sahen oben, daß es bedeutend mehr war), und wenn man in Betracht zieht, welche Warenmengen die vernichteten Schiffe während eines Jahres nach England hätten einführen können, so ist die

britische Einfuhr um ein volles Prozent verringert. Der Mangel an Schiffsraum ist eine sehr ernste Sache, und es ist sehr töricht, Kreuzfahrten wie die der „Möwe“ nicht ernst zu nehmen. Besondere Maßnahmen gegen das Wiedervorkommen solcher Blockadebrüche müssen ergriffen werden.“

Eine andere führende Zeitung in England, die „Times“, schrieb:

„Es wäre sehr unangenehm und beunruhigend, wenn viele andere Raider so viel Glück hätten, wie der Kapitän der „Möwe“.“

Die Vermummung der „Möwe“ scheint besonders gut gewesen zu sein.

Der Kapitän führte ein verzweifelttes Abenteuer mit Mut und Geschick aus und wird dafür jedenfalls in Deutschland allen Ruhm ernten, den er verdient hat.“

Auch die amerikanischen Blätter waren des Lobes voll. Die gesamte dortige Presse widmete den Heldentaten der „Möwe“ ausführliche Leitartikel, in denen sie ihre uneingeschränkte Anerkennung und Bewunderung zum Ausdruck brachte.

Alle Blätter stimmten darin überein, daß die „Möwe“ die bisher größte Tat des Krieges ausgeführt habe.

Die Zeitung „Indianapolis Star“ sagte:

„Alle Seegeschichten sind durch den deutschen Streifzug übertroffen worden.“

„St. Louis Republic“ sprach von dem „unsterblichen Ruhme, den sich die „Möwe“ erworben habe.“

„Cleveland plain dealer“ erklärte, die „Möwe“ habe scheinbar Unmögliches geleistet.

Einige amerikanische Zeitungen frugen ironisch, wo denn die britische Blockadeflotte gewesen sei!

Hört man da nicht förmlich das ironische Möwenkichern, von dem Heinrich Heine in seinem Nordseegezicht spricht?

Ich brauche wohl kaum noch zu erwähnen, daß die gesamte deutsche Presse und die ihrer Verbündeten, desgleichen die Blätter der neutralen Staaten in ganz ähnlicher Weise das wohlverdiente Lob der „Möwe“ und ihres schneidigen Kommandanten verkündeten.

Die Brust des Helden unserer Erzählung, des Korvettenkapitäns Grafen Nikolaus zu Dohna-Schlobien schmückte bis dahin noch kein Orden. Nun senkte sich mit einem Male ein wahrer Ordenssegel auf ihn hernieder.

Unser Kaiser befahl ihn zu sich ins Hauptquartier und überreichte ihm eigenhändig den höchsten preussischen, von Friedrich dem Großen für ganz besondere Waffentaten gestifteten Kriegsorden Pour le mérite, desgleichen das Eisene Kreuz 1. und 2. Klasse.

Die gesamte „Möwe“-Besatzung wurde mit dem Eisernen Kreuz 2. Klasse ausgezeichnet.

S. M. der Kaiser zog Graf Dohna zur Hofstafel und kargte nicht mit seinem uneingeschränktesten Lobe.

Der König von Bayern sandte das bayerische Ritterkreuz des Militär-Max-Josephordens, der König von Sachsen das Ritterkreuz des Militär-St. Heinrichs-Ordens, der König von Württemberg das württembergische Ritterkreuz des Militär-Verdienstordens, der Großherzog und die Großherzogin von Baden empfingen Graf Dohna und überreichten ihm persönlich das Ritterkreuz des badischen militärischen Karl-Friedrich-Verdienstordens.

Somit prangten mit einem Schlage sieben hohe Orden an der Brust des „Möwe“-Kommandanten, und es wird wohl niemanden in der ganzen Welt geben, der ihm diese wohlverdienten Auszeichnungen nicht gönnte.

Aber hiermit noch nicht genug, ernannte ihn die Stadt Dohna in Sachsen zu ihrem Ehrenbürger, und damit auch der metallische Beigeschmack nicht fehle, bat der Flottenbund deutscher Frauen Graf Dohna, 3000 Mark zur Verwendung nach freiem Ermessen für die Besatzung der „Möwe“ anzunehmen.

Also, an äußeren Ehren und Auszeichnungen hat es niemand fehlen lassen.

Den schönsten Lohn trägt aber ein jeder von unserer Heldenschar im eigenen Herzen: das Bewußtsein, dem heißgeliebten Vaterlande einen hervorragenden Dienst geleistet zu haben. —

Die Gefangenen der feindlichen Länder wurden in die Gefangenenlager abtransportiert, die der neutralen Staaten zunächst in der Wilhelmshavener Matrosen-Artillerie-Kaserne untergebracht und dann mit Hilfe ihrer Konsuln der Heimat zugeführt.

Am glücklichsten mögen wohl die durch die „Möwe“ befreiten deutschen Gefangenen gewesen sein, als sie wieder heimatlichen Boden betraten und ein fröhliches Wiedersehen mit ihren Lieben in der Heimat feiern durften, hatten sie doch zum Teil schon die Hoffnung aufgegeben, daß es jemals dazu kommen würde.

Bevor ich dieses ereignisreiche Kapitel beschließe, möchte ich dem Grafen Dohna noch einmal das Wort erteilen.

Es versteht sich, daß er und seine ganze Besatzung einen längeren Heimatsurlaub erhielten.

Graf Dohna reiste zur Mutter in seine schlesische Heimat nach Mallwitz und führte dort bei der Begrüßung in seinem Geburtsorte in seiner Bescheidenheit, die ihn besonders ehrt, folgendes aus:

„Ich möchte, daß Sie alle jetzt das, was ich erlebt habe, mit empfinden.

Es ist wohl das Größte, was ein Mensch erleben kann.

Ich habe gesehen, was deutsche Treue und deutsche Kraft durchsetzen kann.

Ich habe gesehen, wie die Matrosen in den schwersten Gefahren keinen Augenblick gezögert haben, ihre Pflicht zu erfüllen. Das hat mir das Vertrauen gegeben, daß ich mit solchen Leuten das Größte wagen kann.

Sie können sich denken, was es für ein Augenblick war, als an einem Tage acht englische Kapitäne vor mir standen und ich ihnen sagen konnte: „Das tut die deutsche Flotte!“

Sie waren sprachlos, aber sie haben sich gefügt.

Sie haben gehört, wie der Leutnant Berg die „Appam“ in vortrefflicher Weise mit 25 deutschen Mannschaften und 450 Gefangenen nach Amerika gebracht hat; ein anderer hat mit acht Mann deutscher Besatzung 250 gefangene Engländer auf einer Insel ausgeschifft.

Da war es Zeit, nach Hause zu fahren.

Bei der Ankunft in Deutschland fand ich ein Telegramm vor: „Ins Hauptquartier befohlen!“

Den Empfang dort vermag ich kaum zu schildern.

Die Herzlichkeit und Gnade, mit der mich Seine Majestät empfing, und wie er mir seinen Dank und seine Freude ausdrückte, hat mich tief bewegt.

Er hat sich auch an Mallwitz und meinen lieben verstorbenen Vater erinnert.

Später habe ich noch große Momente dort erlebt.

Ich habe die Armee des Kronprinzen vor Verdun gesehen, die Freudigkeit und Entschlossenheit, die ich bei Sol-



Foto: Klopffraub

Indet=Mannschaften der von S. M. S. „Möwe“ versenkten feindlichen Dampfer.



daten jeder Waffe dort beobachtet habe, hat einen unauslöschlichen Eindruck auf mich gemacht.

Mit diesen herrlichen Truppen werden wir den Sieg erringen.

Von dort ging es nach Karlsruhe, wo ich vom Großherzog und der ältesten deutschen Fürstin, der Großherzogin Luise, gnädigst empfangen wurde.

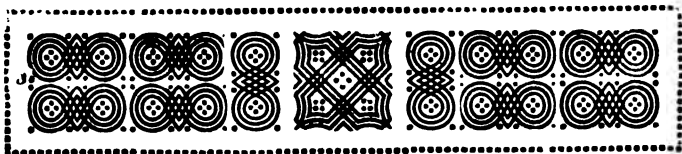
Überall, wohin ich kam, habe ich gesehen, wie man in Liebe der deutschen Flotte gedenkt und sich der Tat der „Möwe“ freut.

Überall wurden mir in freundlicher Weise reiche Ehrungen zuteil.

Was ich getan habe, habe ich getan für das geliebte deutsche Volk, für mein liebes Vaterland, für unseren geliebten Kaiser.

Ich habe dabei auch immer an mein liebes Mallwitz gedacht.

Ich habe nur meine Pflicht getan, und nun bitte ich Sie, mit mir zusammen in den Ruf einzustimmen: S. M. der Kaiser hurra, hurra!“



6. Kapitel.

S. M. S. „Uppam“.

Zwischen Englands Kreuzern.

Und zieht ihr auch die Netze zu,
Die schlaue „Möwe“ macht sich schmal —
O englische Blockade du,
Dein Locherfolg ist kolossal! „Ulk“.

Nach den ruhmreichen Taten Kapitänleutnants Helmut von Mücke mit seiner unvergeßlichen „Anesha“ war es draußen recht still geworden.

Man gab sich allgemein dem Glauben hin, daß alle deutschen Kreuzer und Hilfskreuzer nach tapferer Gegenwehr einer unendlichen Übermacht erlegen und ruhmvoll mit wehender Flagge untergegangen oder wie die brave „Emden“, um nicht in Feindes Hand zu fallen, von ihren Kommandanten selbst in die Luft gesprengt seien.

Da erhellte mit einem Schlage Anfang Februar 1916 wie ein Blitz aus heiterem Himmel eine unerwartete Freudenbotschaft die überseeische Atmosphäre.

Hallo! Man rieb sich die Augen.

Ist es denn möglich!?

Immer noch deutsche Kriegsschiffe auf hoher See in weiter Ferne?

Nach mehr als 1½ Jahren Weltkrieges!

Und Prähmians Churchill wollte doch binnen vierundzwanzig Stunden die gesamte deutsche Kriegsflotte auf den Grund des Meeres versenken!

Aber es ist wieder einmal anders gekommen, als unsere „lieben Dettern“ jenseits des Kanals es sich ausgedacht hatten.

Dem Himmel sei's gedankt: Wir haben nach dem Heimgang der alten „Apesha“ jetzt eine neue, und „Appam“ heißt sie; ihr Kommandant ist Leutnant zur See der Seewehr Berg.

Von der „Möwe“ mit einer Prisenbesatzung von nur zweiundzwanzig Mann auf die „Appam“ gesetzt, hat er gleich Helmuth von Mücke mit seiner „Apesha“ den Engländern ein Schnippchen geschlagen, das zugleich lebhaft daran erinnert, wie seinerzeit unsere Kreuzer „Göben“ und „Breslau“ bei Messina unbemerkt durch den Halbkreis der zahlreichen aufslauernden englischen Kriegsschiffe durchbrachen.

Der Geist der alten „Emden“ und „Apesha“ ist nicht ausgestorben, er lebt noch und macht die ganze Welt aufhorchen in staunender Bewunderung.

Ein herzliches Gelächter über die englische Ohnmacht zur See und ein weithin schallendes Bravo! durchbraust wieder einmal das ganze Erdenrund.

Überall, wo Seeleute wohnen und man Verständnis für seemannische kühne Taten hat und noch darüber hinaus, rief man aus: „Donnerwetter, es sind doch verdammte Kerls, diese „damned Germans!“ Das macht ihnen so bald keiner nach.

Zähneknirschend gestand es sich John Bull ein, und auch die Amerikaner, die uns just nicht gerade allzu freundlich gesinnt, waren voller Bewunderung und freu-

diger Anerkennung deutschen Wagemutes: sind sie ja doch auch ein seefahrend Volk! —

Ich will nun in kurzen Zügen auch die „Appam“fahrt zu schildern versuchen.

Wir sahen, daß die „Appam“, ein großer englischer westafrikanischer Personendampfer von 7781 Tonnen, von der „Möwe“ am 15. Januar bei Madeira abgebracht worden war.

Sie hatte 450 Personen an Bord, und es galt, diese an Land abzuschieben.

Graf Dohna hatte nun unter seinen zwölf Schiffsoffizieren die Wahl zu treffen, wen er mit dem Kommando der „Appam“ betrauen sollte.

Es mußte ein erfahrener Seemann sein, dem man das selbständige und angesichts der zahlreichen englischen Kreuzer im Atlantischen Ozean gefährliche Führeramt übertragen sollte.

In dem Leutnant zur See der Seewehr Franz Berg bot sich ihm die geeignetste Persönlichkeit dar.

Er war 39 Jahre alt und in seinem Zivilberuf Kapitän der deutschen Handelsmarine, hatte also die nötige seemannische Erfahrung und Praxis in der selbständigen Führung größerer Schiffe.

Als Schleswig-Holsteiner an der „Waterkant“ in Apenrade geboren, war ihm die See und alles, was mit ihr zusammenhängt, ein vertrautes Element.

Er war als einjährig-freiwilliger Matrose bei der Marine eingetreten und ging als Obermatrose ab. Als solcher wurde er bald nach Kriegsausbruch zur Marine einberufen, nahm im Laufe der Zeit an einem Offizierkursus teil und wurde vor etwa einem halben Jahre zum Leutnant zur See der Seewehr befördert.

Bei seinem Urlaub Ende vorigen Jahres sagte er

seiner Frau, sie solle, wenn sie längere Zeit nichts von ihm höre, nur ruhig annehmen, daß es ihm gut gehe.

Lange Zeit hat denn auch seine Frau nichts von ihm gehört und auch nicht an ihn schreiben können, da sein Aufenthalt ja unbekannt war, bis eines schönen Tages die Nachricht von seiner glücklichen Ankunft in den Vereinigten Staaten und von seinem Wohlbefinden einlief.

Er selbst schilderte in kurzen Zügen einem amerikanischen Journalisten, der ihn darüber ausfragte, seine Erlebnisse folgendermaßen:

„Nachdem die „Appam“ sich ergeben hatte, befahl mir Korvettenkapitän Graf Dohna, das Schiff zu übernehmen und es nach dem nächsten amerikanischen Hafen zu bringen.

Wir hörten noch den Kampf zwischen der „Möwe“ und dem „Clan Mactavish“.

Wir blieben in weitem Abstände und näherten uns später nur, um einige Verwundeten aufzunehmen, die schnelle Hilfe brauchten.

Dann setzten wir unsere Reise fort.

Ich mußte vom ersten Tage an die Rationen verkleinern, um den erhaltenen Befehl ausführen zu können.“

Der Journalist wollte nun vor allem etwas Näheres über die rätselhafte „Möwe“ aus Leutnant Berg herausholen, aber der hütete sich wohlweislich, etwas zu verraten, denn zu der Zeit schwamm die „Möwe“ noch lustig im Atlantischen Ozean und setzte ihre Kaperarbeit frischfröhlich fort. Wir wissen ja, daß sie erst drei Wochen später in der Heimat anlangte.

Der Journalist hätte natürlich gar zu gerne seinem Blatte mit genaueren Nachrichten aufgewartet.

Er fragte daher: „War es die Original-„Möwe“ oder ein anderes Schiff, das diesen Namen erhielt?“

Leutnant Berg war sehr amüsiert über diese Frage und antwortete: „Mein Schiff war die „Möwe“. Auf alle weiteren Fragen über das Schiff gab er immer dieselbe Antwort. —

Die Aufgabe, die Berg gestellt wurde, war keinesfalls eine leichte.

An seemannischen Fähigkeiten gebrach es ihm, wie wir gesehen haben, keineswegs. Aber, es galt, den vielen Spähern zu entkommen und dann in den Vereinigten Staaten als Repräsentant des mächtigen Deutschen Reiches den amerikanischen Behörden gegenüber aufzutreten und sich in seiner Stellung als nur Leutnant zur See, aber Kapitän eines größeren Dampfers mit einer so zahlreichen Besatzung, nichts zu vergeben.

Seine Hilfsmittel waren sehr beschränkte. Es fehlte nicht nur an Geld, sondern auch an Proviant, nur Kohlen waren in genügender Menge vorhanden.

Er hatte keinen Offizier und nur 42 Mann einschließlich der Leute der Schutztruppe zur Verfügung.

Diese genügten allenfalls zur Bedienung des Schiffes, aber er mußte Tag und Nacht auf der Brücke sein, denn keiner von diesen Leuten hatte auch nur annähernd die Erfahrung, um ihn in der Schiffsführung, noch dazu unter so schwierigen Umständen, wenn auch nur auf wenige Stunden, zu vertreten.

Er gab sich also stillschweigend das Kommando: Schlaf ausfallen und trachtete danach, so schnell als möglich den nächsten amerikanischen Hafen anzulaufen.

Als solcher kam nur Newport News im Staat Virginia in Betracht.

Was die Kriegslisten und Vermummungen anbe-

langte, um gänzlich unerkannt dorthin zu gelangen, so hatte er ja auf der „Möwe“ in Graf Dohna einen vorzüglichen Lehrmeister gehabt. Er machte es ihm also nach, und es gelang ihm wirklich, unbehelligt sein Schiff durch alle Fährlichkeiten hindurch zu bringen.

Aber, wie war es nun, wenn seine 450 Passagiere auf den Gedanken kamen, zu meutern, ihn und seine winzige Schar von 42 Mann umzubringen, um dann als freie Männer in Amerika einzupassieren?

Ja, was dann?

Hier galt es also, sich von vornherein in Respekt zu setzen und auch dabei nahm er sich an seinem „Möwe“-Kommandanten ein Beispiel. Gleich jenem baute er alle 450 Mann an Deck auf und erklärte ihnen in dürren Worten, daß er und seine Leute jeden, der auch nur im geringsten Miene machen sollte, widerseßlich oder gar aufrührerisch zu sein, kaltblütig niederschießen würden.

Das imponierte den Leuten.

Jeder von den 42 Leuten trug Tag und Nacht einen geladenen Revolver zur Schau und somit vergingen den Passagieren gleich vom ersten Augenblicke an alle etwa vorhandenen revolutionären Gedanken.

Sie ergaben sich in ihr Schicksal und es ist zu keinen irgendwie unliebsamen Auftritten gekommen.

Im Gegenteil, sie berichteten allgemein, daß Kapitän und Mannschaft sie durchaus gut behandelt und sie keinerlei Veranlassung zu Klagen hätten.

Da der Proviant nur knapp sei, konnten sie auch nicht mehr verlangen, sahen sie ja doch, daß die Deutschen die gleichen Entbehrungen mit ihnen teilten.

So näherte man sich Anfang Februar der amerikanischen Küste und dampfte stolz in den Hafen von Newport News ein.

Ich selbst habe diesen von meiner zweiten Westindienreise an Bord S. M. Kreuzerfregatte „Moltke“ in dem Jahre 1891/92 her in guter Erinnerung.

Portsmouth, Hampton Roads, Old Point Comfort, Newport News, Norfolk: alle liegen sie dicht beieinander im Staate Virginia an einer geräumigen, tief ins Land einschneidenden Bucht.

Aber diese Namen sind mir gute alte Bekannte.

Die Reede ist berühmt durch den Kampf zwischen dem „Monitor“ und „Merrimac“.

Von New York nur 300 Meilen entfernt, kann man Norfolk bequem in einem Tag oder einer Nacht mit der New York—Philadelphia- und Norfolk - Eisenbahn erreichen.

Von Cap Charles bringen Dampfer die Passagiere über die Reede von Hampton nach den immensen Kohlenlagern von Norfolk, den Docks und dem Marinehospital in dieses große Handelstor des Welthandels. Der Hafen ist breit und tief genug, um allen Flotten der Welt Unterkunft zu gewähren.

Die Werftanlagen ziehen sich über 40 Meilen in die Länge.

16 Dampfschifflinien und 9 verschiedene Eisenbahngleise haben hier ihren Ausgangspunkt, und Tausende von Schiffen laufen den Hafen zum Kohlen an.

1890 hatte die Werft von Norfolk 4000 Schiffsloadungen von Kohlen zu verzeichnen.

Der Handel mit Austern überstieg in demselben Jahre den Wert von 3 Millionen Dollar, und 20 000 Menschen waren allein damit beschäftigt, die Austern für den Markt herzurichten.

Baumwolle wird beträchtlich exportiert, an Gemüse werden jährlich für 8 Millionen Dollar Ware verschifft.

Der jährliche Holzhandel beträgt 32 Millionen Fuß an Brettern.

Die Stadt Norfolk ist sauber, gesund und anmutig gebaut.

Viele öffentliche Gebäude, wie die Akademie, der Merrimac-Klub, die Baptistenkirche, die St. Pauls(Bischofs)-kirche, die im Jahre 1739 erbaut ist, sind von großer architektonischer Schönheit, desgleichen zahlreiche Privathäuser und Villen, namentlich in der Freemason-Street. Man findet hier viele zierliche weinumrankte Häuser mit schönen ausgedehnten schattigen halbtropischen Gärten, über welche die Poesie des Landlebens ausgegossen ist.

Norfolk ist englischen Ursprungs.

Die Stadt wurde unter der Königin Anna 1705 gegründet und erhielt einen Freibrief von Georg II. Am Neujahrstage 1776 wurde sie von der englischen Flotte bombardiert und in Brand geschossen. Neunzehntel aller Gebäude wurden zerstört.

Nur eine einzige Reliquie aus jener Zeit erweckt jetzt noch das größte Interesse der Fremden, das ist die alte St. Paulskirche. An der Außenseite, von Efeu umrankt, sieht man noch heute eine Kanonenkugel aus der Zeit des Revolutionskrieges in der Mauer stecken, ein Zeuge des Bombardements von 1776.

Die Kirche ist 1739 aus glasierten Ziegeln, die aus England hierher transportiert wurden, erbaut. Der Efeu, der die alten Mauern, Eichen und Magnolienbäume überwuchert und der tiefe Schatten des die Kirche umgebenden Friedhofes mit seinen Jahrhunderte alten Grabsteinen und Inschriften sind Momente, welche sich selbst einem prosaischen Gemüte dauernd einprägen und nicht so bald aus dem Gedächtnis entschwinden.

Der Strand des Marinehospitals ist historischer Boden,

denn gerade hier am Navy Yard, also ganz in der Nähe des Marinehospitals, wurden die Friedensverhandlungen zwischen Japan und Rußland s. St. geführt, von denen uns die Zeitungen täglich Bericht erstatteten.

Das Naval-Hospital ist etwa unserem Militär-Invalidenhause in Berlin zu vergleichen. Es birgt eine große Anzahl von Militärinvaliden.

Nur, daß in Amerika nicht unsere spartanische preußische Einfachheit herrscht, sondern alles höchst luxuriös eingerichtet ist.

Wenn man sich in den ausgedehnten Parkanlagen ergeht, glaubt man, in einem großen Schloßpark zu wandeln und nicht in einem Hospital.

Sehr einförmig, wie alle amerikanischen, sieht auch der hiesige Friedhof aus. Die ganz schmucklosen Leichensteine, ähnlich wie jüdische, scharf untereinander ausgerichtet, tragen nicht einmal Namen als Inschriften, sondern nur: „U. S. Sailor.“

Der amerikanische Staat setzt seine Ehre darein, seine Kriegsinvaliden materiell ganz unabhängig hinzustellen. Wenn man die reichlichen amerikanischen Pensionen mit den unsrigen vergleicht, so findet man, daß dort der Unteroffizier etwa so gestellt ist wie bei uns der pensionierte Offizier.

Ja, man geht mit den Pensionen meines Erachtens sogar etwas zu weit, denn noch heutigentages beziehen die Nachkommen der im amerikanischen Sezessionskriege Gefallenen auskömmliche lebenslängliche Renten, die sich vom Vater auf den Sohn immer weiter forterben, ähnlich wie in Frankreich, wo mit Invalidengeldern auch viel Unfug getrieben wird.

Nun, die Amerikaner sind eben eine reiche Nation und können sich diesen Luxus gestatten.

Für mich wird Norfolk auch um deswillen stets eine liebe Erinnerung sein, weil ich hier am 12. Mai erfuhr, daß ich laut Allerhöchster Kabinettsordre am 11. April zum Leutnant zur See (jetzt heißt es Oberleutnant zur See) befördert worden war.

Am 11. April befördert — und am 12. Mai erfuhren wir es erst! Außer mir hatte noch ein Kamerad dasselbe Glück, der jetzt vor der Beförderung zum Kontreadmiral steht. So vergeht die Zeit. Der folgende Tag war gerade ein Buß- und Betttag, als wir uns in Gala zur Musterung beim Kommandanten zur neuen Charge befördert meldeten. Den Tag, an dem man zum ersten Male die schönen langen goldenen Kandillen trägt, die an diejenigen der Majore erinnern, nur daß diese silbern sind, vergißt man so leicht nicht!

Das erste Fäßchen amerikanischen Bieres belegten wir mit Beschlag, um Beförderung zu feiern.

Aus der Heimat liefen von allen Seiten Glückwunschsreiben ein — kurzum: man schwamm in Wonne — und Sekt nicht zu vergessen!

Mit dem Oberleutnant zur See fühlt man sich erst recht voll als Seeoffizier. Denn erst jetzt hat man es verbrieft, daß man selbständig Offizierwachen gehen darf und ein Schiff führen kann, ohne sich von einem „älteren Oberleutnant zur See“ hierin Belehrungen erteilen zu lassen.

Die goldenen Kandillen verleihen auf Bällen einen besonderen Glanz, sehen namentlich beim Tanz ganz allerliebste aus, wenn sie sich lustig hin und her wiegen, und haben tief im Binnenlande schon manchem das Aiz eines Stabsoffiziers verliehen.

Norfolk ist so recht ein Ort für Seeoffiziere, die nicht viel Zeit haben, um von langer Hand her einen gesell-

gesellschaftlichen Verkehr anzubahnen. Man fühlt sich hier sofort heimisch.

Feel at home! (fühlen Sie sich wie zu Hause!) ist mit das erste, was einem beim Besuchmachen zugerufen wird.

Wir lagen mit S. M. S. „Moltke“ im Trockendock, da kam unter anderem auch ein Ensign (Unterleutnant, oder wie es jetzt bei uns heißt: Leutnant zur See) Jones, an Bord, um bei uns Besuch zu machen.

Er war schon Anfang der 30er und konnte bis zur Beförderung zum (junior)lieutenant noch einige Jährchen warten.

Es kommt einem recht sonderbar vor, wenn man selbst mit vierundzwanzig Jahren Oberleutnant ist und dann einen so würdigen Unterleutnant sieht.

Dafür bekam er allerdings so viel Gehalt wie unser Erster Offizier.

Genug, besagter Ensign Jones fragte: „Have you often been called?“ (Sind Sie oft besucht bzw. eingeladen worden?), und als wir das verneinten, forderte er mich und einen befreundeten Kameraden auf, mit ihm Besuche machen zu gehen: to call.

Da er bei fast allen Familien eingeführt und zumeist gut bekannt war, hatten wir in ihm natürlich einen sehr willkommenen Führer.

Ich habe durch ihn so recht die Eigentümlichkeiten im amerikanischen gesellschaftlichen Verkehr kennen gelernt.

Zunächst fällt es uns Europäern befremdlich auf, daß man überall, wohin man auch kommt, von den Töchtern des Hauses empfangen wird und die Eltern gar nicht zu sehen bekommt.

Man verabredet dann mit den jungen Damen die nächste Zusammenkunft zum Tennis oder dergleichen.

Auch zum Ball gehen die Damen ohne ihre Ballmütter und Ballväter.

Die Töchter haben eben von Hause aus ein so sicheres Auftreten den Herren gegenüber, daß die Eltern sie getrost allein Bälle und Gesellschaften besuchen lassen. Höchstens nimmt sich eine etwas ältere Dame der jüngeren Schar als lady chapron (Anstandsdame) an, — das ist aber auch alles.

Nun muß man aber auch wissen, daß die amerikanische Lady von den Herren geradezu vergöttert wird. Sie ist eigentlich nur dazu da, sich den Hof machen zu lassen. Der Ehegatte hat in Amerika kein leichtes Dasein. Er ist eigentlich nur eine Art besserer Bedienter von seiner Ehehälfte, in deren oft tolle Launen er sich wohl oder übel fügen muß. Von Wirtschaftlichkeit und häuslichen Tugenden hat die freie Amerikanerin kaum eine Ahnung. Sie füllt ihre Zeit mit Tennisspielen, Romanenlesen, Gesellschaften besuchen und: Flirtation aus.

Amerika ist das Land des Flirts.

Nun muß ich allerdings sagen, daß es sich mit den freien Töchtern Amerikas recht gut flirten läßt.

Sie haben für alle männlichen Beschäftigungen Interesse, man kann mit ihnen alle Tagesfragen besprechen.

Wenn sie in Haus und Küche nur halb so bewandert wären, als in der Politik, würde mancher Ehemann erleichtert aufatmen.

Wir machten unsere Besuche hauptsächlich in dem vornehmen Dillenviertel der Freemason Street. In einer Familie empfing uns das 12 jährige! Haustöchterchen mit der vollendeten Grazie einer Dame von Welt.

Bei uns würde so ein Mädchen einen verlegenen Kniz machen und sagen: „Die Eltern sind nicht zu Hause. Was soll ich ihnen bestellen?“

Nachdem sie sich einige Zeit mit uns unterhalten, ging sie ans Klavier und spielte uns das damals neueste Couplet: Comrades, Comrades vor.

Wir behandelten die Kleine vollkommen als Dame, gar nicht als Kind, was sie doch entschieden noch war.

Ja, diese selbständige Erziehung hat viel für sich. Freilich ist es erstaunlich, daß nicht wenigstens bei dem ersten Besuch, den man einer Familie abstattet, Vater oder Mutter zugegen sind.

Sie müßten sich doch eigentlich davon überzeugen, was Geistes Kind diejenigen sind, die den Verkehr mit ihren Töchtern suchen.

Als ich dieserhalb einmal einen dortigen Vater befragte, gab er mir zur Antwort: Ich weiß und nehme von vornherein immer an, daß in meinem Hause nur Gentlemen verkehren.

In der That, mehr Vertrauen kann man seinem Besuch nicht entgegenbringen.

Auch an Bord besuchten uns Damen der amerikanischen Gesellschaft ohne ihre Eltern.

Ich entsinne mich eines solchen Besuches noch sehr genau. Wir kamen darauf zu sprechen, daß bei uns in Deutschland die Damen kochen lernen müßten und neckten sie damit, daß sie so gar nichts davon verständen.

Unsere Schiffsjungen schälten gerade Kartoffeln für den Koch: „Nicht einmal Kartoffeln schälen können Sie, wie unsere Jungens,“ sagten wir.

Das stachelte nun ihren Ehrgeiz mächtig an und sie wollten uns nun zeigen, daß sie das wenigstens könnten.

Wir gaben ihnen also ein Messer und Kartoffeln in die Hand und baten sie, uns einmal eine Probe ihrer Kunst zu geben.

Sie gaben sich denn auch alle erdenkliche Mühe,

schälten aber die Kartoffeln mit so dicker Schale, daß wir diese Verschwendung nicht länger mit ansehen konnten und ihnen rundweg erklärten, daß sie dieses Geschäft nach unserer Ansicht nicht verständen.

Unsere Schiffsjungen balgten sich um die „weiblichen Kartoffeln“ und amüsierten sich königlich über die vornehme Hilfe, die ihnen zuteil geworden war, und die Amerikanerinnen vollends wollten sich ausschütten vor Lachen. Sie haben fast alle etwas ungemein Lautes an sich, was man bei uns entschieden als unfein bei einer Dame bezeichnen würde.

Als sie dann sogar laut lachten und kein Ende finden konnten, schickte unser Kommandant aus seiner Kajüte eine Ordonnanz an Deck und ließ sagen: Die Kinder, die so laut schrien, möchten von Bord geschickt werden!

Er glaubte, es seien ungezogene Kinder und hatte keine Ahnung, daß es erwachsene Ladies waren.

Ein anderes Mal hatten wir einige von ihnen zum Kaffee in unsere Messe eingeladen. Ich hatte mir eine Erkältung zugezogen und mußte leider in meiner Kammer verbleiben.

Was taten sie?

Sie riefen im Chor vom Oberdeck in unserer Messe meinen Namen herunter und baten unaufhörlich: Oh, sweet one, come out, my dear! (O Süßer, komm heraus, mein Teurer!)

Was würde man wohl dazu sagen, wenn bei uns eine Dame einem ihr immerhin doch noch ziemlich fremden Herrn in einer Gesellschaft laut zurufen würde: „Mein Liebling, kommen Sie doch zu mir!“

Als wir mit Ensign Jones „call“en gingen, hörten wir aus einem Hause einen derartigen Lärm auf die Straße hinausdringen, daß wir ganz verwundert waren, als unser Führer uns zumutete, in dieses Haus zu gehen.

Und was war es?

Die smarten Amerikanerinnen gaben einen Wohltätigkeitsbazar — verbunden mit einem Höllenspektakel.

Wir schlürften unseren „teuren“ ice-cream für ein Goldstück und waren froh, als wir wieder draußen waren, denn uns gelte es in den Ohren, und außerdem begann unser Portemonnaie zu streiken.

Ehe wir den Bazar verließen, erhielten wir noch einige Einladungen.

„This afternoon (spr. ähfter) half (spr. häf) past five!“

Ich hielt diese Aussprache zuerst für affektiert, mußte mich aber davon überzeugen, daß sie in den Südstaaten im Gegensatz zu den Nordstaaten, wo man die Wörter ebenso wie in England ausspricht, die allgemein übliche ist.

Überhaupt besteht ein starker Gegensatz zwischen Nord- und Südstaaten, etwa so wie zwischen einem Nord- und einem Süddeutschen.

Die Nordstaatler wählen fast alle liberal, die Südstaatler demokratisch.

Zu unserer Zeit waren die politischen Leidenschaften wieder einmal besonders stark aufgewühlt.

Man stand vor der Neuwahl des Präsidenten.

In Virginia hatten die Demokraten den Mr. Bryan aufgestellt und die Liberalen in den Nordstaaten Mr. Cleveland.

Als ein Südstaatler in einer Gesellschaft äußerte, er wäre liberal, tönte ihm von allen Seiten ein: „Oh, you are a horrible Yankee!“ (O, Sie sind ein schrecklicher Yankee) entgegen, was hier keineswegs zu den Schmeicheleien gehört.

Aber trotzdem die Amerikaner fortwährend das Wort

Freiheit und demokratisch im Munde führen, sind sie in vieler Beziehung recht wenig freiheitlich gestellt.

Unser deutscher Konsul sagte mir: „Sie sind in keinem Lande der Welt weniger frei als hier.“ Damals wurden gerade die strengen Absperrgesetze gegen die chinesische Einfuhr erlassen.

Aber auch in rein gesellschaftlicher Hinsicht sind die Amerikaner keineswegs frei von Vorurteilen. Nirgends ist man mehr auf einen Titel oder ein Adelsprädikat aus. Wer nun irgendwie einmal in einer Uniform gesteckt hat, läßt sich „Captain“ oder wohl gar „Colonel“ anreden. Bekannt ist die Vorliebe der hiesigen Milliardärstöchter für europäische Fürsten, Grafen und Barone.

Schon manch verkrachter Kavalier hat sich drüber sein Wappen vergoldet.

Die sonst so stolzen Amerikaner vergessen, wenn sie einen Grafen zum Schwiegersohn bekommen können, völlig ihre demokratischen Grundsätze.

In Amerika wird einem sogar eine genaue Taxe angegeben, wie hoch die einzelnen Adelsprädikate im Kurse stehen. So sagte man mir, daß ein Graf ohne weiteres 300 000 Dollar, ein Baron 200 000 Dollar verlangen könne.

Als ich diese Abschätzung gelegentlich unserem Kommandanten, der selbst Baron und ziemlich adelsstolz war, mitteilte, war er ganz entsetzt. Als die „Kaiserin Augusta“ seinerzeit zur Weltausstellung nach Chicago geschickt wurde und die smarten Yankeetöchter erfuhren, daß sich unter anderem auch ein Graf O. an Bord befand, waren sie ganz außer Rand und Band und gingen nicht eher von Bord, bis sie den „real count“ gesehen hatten.

Das deutsche Kriegsschiff wurde einfach als Ausstellungsobjekt betrachtet.

Die Damen drangen in alle Räume, selbst in die intimsten des Kommandanten und der Offiziere ein. Nichts half es ihnen, daß überall Leinen zum Absperrren gespannt und Posten aufgestellt waren.

Hier lösten sich alle Bande frommer Scheu.

Ohne ein Andenken wollte keine Dame das Schiff verlassen.

Dabei besuchten dasselbe manchmal 4000 Personen an einem Tage!

Wäre es nicht ein Kriegsschiff, sondern einer unserer Passagierdampfer gewesen, so hätte man bei einem Eintrittsgeld von nur 50 Pfennigen ein glänzendes Geschäft machen können, denn dadurch hätte sich niemand vom Besuch abschrecken lassen.

Man kann sich denken, welche Unmassen von Mühenbändern da an die Damen verteilt wurden.

Sie rissen sie oft in Stücke, um nur ja etwas als remembrance (Erinnerung) mit nach Hause zu bringen.

Einige waren sogar so naiv, die Photographien, welche der Kommandant auf seinem Schreibtisch in der Kajüte stehen hatte, sich zum Andenken mitnehmen zu wollen.

Die sonst so geheiligten Räume der Kommandantenkajüte wurden von einem ununterbrochenen Strom von Zuschauern überflutet.

Der Posten, welcher nach seiner Instruktion niemanden einlassen durfte, war machtlos.

Es schien, als ob die american girls die Parole: gottesfürchtig und dreist zu der ihrigen gemacht hätten.

Mit welcher Harmlosigkeit setzten sie sich z. B. ans Klavier und sangen uns musikalisch verwöhnten Deutschen etwas vor!

Sie haben zwar vor uns als einer musikalischen Nation einigen Respekt. Das hindert sie aber gar nicht, bei

jeder Gelegenheit ihre ungeschulten Stimmen zur Geltung zu bringen.

Ich entsinne mich noch einer Dame, die uns durchaus ein deutsches Lied vortragen wollte; aber weder eine Ahnung von Gesang noch von Deutsch hatte. So begann sie denn in den schmelzendsten Tönen mit der wahrhaft zwerchfellerschütternden Aussprache: „Ja Küübe dick!“

Unsere Heiterkeit betrachtete sie als Applaus und ver setzte uns, dadurch zu immer neuen Taten begeistert, noch ein halbes Duzend sogenannter Lieder.

Dennoch verkehrt es sich nett und ungezwungen mit den Töchtern von Uncle Sam.

So wenig Grazie sie auch im Gesang entwickeln, so tun sie das doch in vollstem Maße beim Tanz und in ihren Toiletten. Stets nach neuestem Pariser Schick gekleidet, verfügen sie meist über eine schöne schlanke Figur und im Gegensatz zu ihren englischen Schwestern über ent zückend kleine Füßchen.

Höchst drollig sind zumeist ihre Bemerkungen, sobald die Rede auf Literatur und Kunst kommt.

So fragte mich eine „Belle of the saison“ (Modeschön heit) allen Ernstes: „Skaggen Sie, uer ist größer: — Mr. Bush oder Mr. Goethe?“ Tableau! —

Aber in allen gesellschaftlichen Sports und Vergnü gungen sind sie durchaus firm, wie ihre ganze Erziehung überhaupt nur auf das Äußere gerichtet ist.

Eine besondere Spezialität gesellschaftlicher Amüse ments ist es, sich zu einer hay riding moonshine party (Heupartie, bei uns etwa Leiterwagenpartie im Monden schein) einzuladen.

Man fährt auf viereckigen, mit Heu angefüllten Wagen, die gut auf Federn gebaut sind, hinaus aufs Land.

Herren und Damen gruppieren sich malerisch im hohen

Heu, und der Hauptspaß dabei ist nun der, daß, wenn der Wagen auf der Chaussee schnell einherfährt, infolge des leichten Federns natürlich Damen und Herren ordentlich durcheinander gerüttelt werden, was dann die spaßigsten Situationen ergibt.

Bei Mondenschein kehrt man dann zurück, und es soll schon manche Verlobung auf diese Weise zustande gekommen sein.

Übrigens, was das Verloben anbelangt, so kann ich nur jedermann eine gewisse Vorsicht im Umgange mit gewissen Amerikanerinnen anempfehlen.

Es existieren nämlich in den Vereinigten Staaten zahllose Hochstaplerinnen, die äußerst elegant auftreten und ihr Leben lang auf Eisenbahnen zubringen.

Sie suchen mit Vorliebe Abteile mit alleinfahrenden Herren auf, machen sich an diese heran und behaupten dann auf der nächsten Station, wo sie einen großen öffentlichen Skandal verursachen, der Herr hätte sie unterwegs geküßt und sich mit ihnen verlobt.

Der Fall kommt vor Gericht, und der amerikanische Richter gibt ähnlich wie sein französischer Kollege der holden Weiblichkeit recht.

Sie schwört einfach, daß Mr. U. U. ihr die Ehe versprochen habe, der Herr wird gar nicht erst zum Schwur zugelassen, und man hat sich des breach of promise (des Bruchs des Heiratsversprechens) schuldig gemacht, man weiß nicht wie. Nur unter Hinterlegung einer ansehnlichen Summe von Dollars kann man sich vor einer höheren Strafe bewahren.

Es gibt american girls, die sich auf diese Weise ein Vermögen zusammengelogen haben. Unsere deutschen Freunde in Amerika gaben uns deshalb den wohlgemeinten Rat, niemals in ein Eisenbahnabteil einzusteigen, in

dem eine einzelne Dame sitzt, oder wenigstens nicht allein dies Wagnis zu unternehmen, um auf alle Fälle nicht ohne Zeugen zu sein. — Der „allmighty dollar“ (allmächtige Dollar) ist das A und O des Amerikaners.

Hat man nicht ein Vermögen von mindestens der und der respektablen Höhe, so ist man überhaupt nicht verkehrsfähig.

In einer Gesellschaft hörte ich eine Dame in den Ausdrücken tiefster Teilnahme von einem Herrn sprechen. Es kam ihr so recht aus der Seele, als sie ihr: „Poor man!“ (armer Mann!) sprach.

Ich erkundigte mich nach diesem Armen — und was war es: „Poor man, he has only now five millions dollar!“ (der „arme“ Mann, er hat jetzt nur noch fünf Millionen Dollar!) gegen 20 Millionen, die er früher besessen. Er war also für diese Gesellschaftsschicht abgetan und als „armer Mann“ nicht mehr gesellschaftsfähig! —

Von der Dreistigkeit nun zur Gottesfurcht der american lady.

Wie bei uns einzelne Theater und Schauspieler bzw. Schauspielerinnen in Mode sind, so ist in Amerika die Kirche und der Prediger Modesache.

Ich begab mich in Norfolk mit einem Freunde in eine solche Kirche, die gerade „stylish“ (modern) war.

Hier fand man die Crème der Gesellschaft versammelt.

Die Dämchen knieten auf roten Samtkissen und sahen weniger in ihre vergoldeten Gebetbücher, als um die Ecke herum nach ihren Verehrern, wobei sie manchem Kavaliere verliebte Blicke zuwarfen.

Also auch hier Flirtation! Sport! — —

Ein sehr beliebter Sport ist auch das Baden hier zu Lande. Damen und Herren baden in Amerika gemeinschaftlich

Wie man sich zu einer Tennispartie einladet, so auch zum Baden.

Die Damen erscheinen in einem äußerst schicken Badekostüm.

Ein solcher sehr besuchter Badestrand war der zum „Hygeia Hotel“ in „Old Point Comfort“ gehörige.

Nach dem Bade fand man sich in den herrlichen Räumen des großen Luxushotels ein, das mehr als tausend Personen bequem Unterkunft gewährt. Hier wurde dann flott getanzt.

Der Tanzsaal faßte 7000 Quadratfuß, so daß man sich wirklich nicht über zu enge Räumlichkeiten beklagen konnte.

Die Musikkapelle der Artillerieschule des Forts Monroe spielte dazu.

Man traf hier viele amerikanische Landoffiziere aus diesem Fort und auch Seeoffiziere an, die sich mit uns hier ein Stellbischein gaben. Die Offiziere vom Fort Monroe spendeten unserer Offiziermesse sogar eine Kiste echt kalifornischer Weine, die einen eigentümlich herben Geschmack für uns haben und mehr nach Sherry oder dergleichen als nach Wein schmeckten.

Als Revanche mußten wir unsre guten Rhein- und Moselweine schicken, wodurch sich unsere ohnehin schon erheblich gelichteten Weinbestände bis zur Neige leerten.

Das amerikanische Barwesen steht natürlich auch hier in Blüte. Wird man mit einem Herrn bekannt gemacht, so ist das erste, was er nach dem „How d'ye do?“ (Wie geht es Ihnen?) sagt: „Have a drink with me“ (wir wollen zusammen eins trinken). Ohne ihn gröblich zu beleidigen, kann man dieser Aufforderung gar nicht ausweichen. Man geht also zur nächsten Bar und nimmt dort stehend eins der vielfachen, meist stark alkoholischen Ge-

tränke ein: brandy, sherry, cherry-brandy, whisky, cocktail, mintjulip, oder wie sie alle heißen, zu sich. Natürlich muß man seinen Gastgeber wiederum zu etwas einladen, und so befindet man sich mitten im schönsten Trinkgelage drin, ohne daß man eigentlich weiß, wie und warum. Auch trägt es keineswegs zur Gemütlichkeit bei, daß man alles im Stehen einnehmen muß. Kein Stuhl, keine Bank läßt zum gemütlichen Niedersitzen ein: deutsche Gemütlichkeit beim Becherlupf kennt man in Amerika nicht.

Kehren wir von diesen männlichen Vergnügungen nochmals zu den ladies zurück, so muß ich feststellen, daß diese ebensowenig wie die Herren einem Trunke abhold sind. Das ganze teatotalerwesen in England sowohl wie in Amerika ist nämlich nur Blendwerk und Scheinheiligkeit.

Man kann auf die Träger des blue ribbon (blauen Bandes) zumeist mit Recht das Heinesche Wort anwenden:

Ich weiß, sie tranken heimlich Wein
Und predigten öffentlich Wasser!

Ein Arzt, der sich darüber wunderte, daß die Amerikanerinnen zumeist auffallend blasses Zahnfleisch haben, hat die Entdeckung gemacht, daß sie häufig Eau de Cologne oder, wie wir jetzt sagen, Kölnisches Wasser trinken, und zwar soll diese üble Angewohnheit sehr verbreitet sein.

Fast jede dieser Damen hat „Morgenstunde . . .“ aufzuweisen, was wiederum in dem unaufhörlichen Naschen von Süßigkeiten, drops und dergleichen seinen Grund hat. Eine Art gummiähnlicher Bonbons führen sie stets im Munde. Man kann sich daher über das viele Gold in den Zähnen der Holden nicht wundern.

Ehe ich von dem „Ewig-Weiblichen“ zu einem anderen Thema übergehe, möchte ich noch eines Gespräches kurz Erwähnung tun.

In Amerika ist es bekanntlich Sitte, daß der Herr rechts und die Dame links geht. Man bietet also stets der Dame den linken Arm an. Ich fragte nun hier einmal nach der Ursache dieser Gewohnheit, und da machte mich meine Begleiterin darauf aufmerksam, daß der Herr doch der Beschützer der Dame sei und dieselbe mit seinem rechten Arm, den er dazu frei haben müßte, am besten gegen Rowdies schützen könne.

Also auch hierin zeigt sich der praktische Sinn der Amerikaner.

Bei uns würde man auf solch einen Gedanken bei Etikettefragen gar nicht kommen.

Daß die Amerikanerin ebenso wie die Engländerin den Herrn zuerst grüßt, dürfte allgemein bekannt sein. Die Lady gibt durch leichtes Kopfneigen zu verstehen, daß sie von dem Herrn begrüßt sein will. —

Die Reede von Norfolk ist äußerst belebt. Ein solch lebhafter Schiffsverkehr ist uns auf der ganzen zweiten Westindienreise noch nicht begegnet. Um vier Uhr morgens fängt schon das Tuten der 132 Dampfer an.

Eisenbahnzüge, Kohlen- und Passagierdampfer kommen und gehen in buntem Gemisch.

Die letzteren unterhalten regelmäßige Linien nach Philadelphia, Washington, Baltimore, Cape Henry, New York usw.

Durch dieses hantbewegte Leben erschien uns Wachoffizieren die sonst nicht endenwollende Tageswache um die Hälfte gekürzt.

Unsere Schiffsjungen wurden von einem deutschen Schneidermeister in seinen Park eingeladen.

Es war ein Vergnügungsgarten mit Schaukeln und allerhand Kuriositäten.

Wie es sich später herausstellte, wollte der brave Meister aber nur mit den Deutschen Reklame machen.

Unser deutscher Konsul mußte für jeden Jungen fünf Cent Eintrittsgeld bezahlen, und die Frau Konsul hatte nicht weniger als sechshundert Butterbrote gestrichen und eigens Kuchen gebacken. Fünf große Bierfässer gab der Konsul zum besten, und unser Schneidermeister tat so, als ob er aus Freude über das Wiedersehen mit seinen Landsleuten das alles gestiftet hätte.

Die Musik spielte, und unsere Jungen amüsierten sich natürlich köstlich.

Dicht hinter dem „Hygeia Hotel“ gelangt man über eine Zugbrücke in das Fort Monroe. Seiner Ausdehnung nach ist es wohl das größte der Welt, seiner Armierung nach stand es aber damals auf einer sehr niedrigen Stufe. Es waren alles noch alte Vorderlader!

Man sprach allerdings davon, daß bald moderne Geschütze aufgefahren werden sollten.

Im Fort war eine Artillerieschule für junge Offiziere vorhanden. —

Die Regde bietet ein so abwechslungsvolles, amüsanteres Bild dar, daß ich nur jedermann Dampferfahrten hier empfehlen kann.

Es sind sehr bequeme, zumeist luxuriös eingerichtete Raddampfer.

An Bord herrscht peinlichste Sauberkeit.

Auf jedem findet man Plakate nachstehenden Inhalts:

Gentlemen will not,

Others must not

spit on the deck on account of the ladies.

(Gentlemen werden nicht, andere müssen nicht an Deck spucken mit Rücksicht auf die Damen.) Der feine Unterschied zwischen will not und must not hat uns viel Vergnügen bereitet.

Eines schönen Morgens bei der Musterung wurden zwei Schiffsjungen als fehlend gemeldet.

Gleichzeitig stellte es sich heraus, daß der Seekadettensteward auf und davon war.

Die Rettungsboje am Heck fehlte, so daß wir annahmen, daß die Jungen in der Nacht mit Hilfe der Boje weggeschwommen sind und sich dann von einem vorher bestellten Boote haben an Land setzen lassen.

Sonderbarerweise hat keiner der Schiffsposten etwas bemerkt.

Sie werden wohl zur amerikanischen Kriegsmarine gegangen sein und dort die Zahl der von uns wegelaufenen Schiffsjungen vermehrt haben. Sie bekommen dort allerdings mehr Geld, sind aber im übrigen nicht auf Rosen gebettet.

Es ist schon manch einer, wenn ein deutsches Kriegsschiff hierherkam, an Bord gegangen und hat sich nach den heimatischen Fleischöpfen zurückgesehnt.

Da Schiffsjungen noch keine Militärpersonen, sondern nur Militärzöglinge und als solche nicht vereidigt sind, wird ein solches Ausrücken natürlich nicht als Fahnenflucht aufgefaßt. Erwischt man einen solchen Durchbrenner, so kommt er mit einer einmaligen Züchtigung davon.

Etwas anderes war es mit dem Seekadettensteward.

Wir glaubten zuerst, daß der Steward mit dem Gelde auf und davon gegangen sei. Dem war aber nicht so.

Er hatte alles Geld dagelassen und sämtliche Rechnungen bis zum letzten Tage abgeschlossen, hätte somit in

allen Ehren um seine Entlassung bitten können, anstatt das Weite zu suchen.

Indessen stellte es sich bald heraus, daß die Seekadettenmesse in Kiel noch eine ganze Reihe von Rechnungen, die man längst bezahlt wähnte, zu begleichen hatte.

Da es sich um recht erhebliche Summen handelte, die bis zum Eintreffen in der Heimat vom Messavorstand herausgewirtschaftet werden mußten, so war von nun an Schmalhans Küchenmeister bei den Seekadetten. Es soll bis zum Überdruß Bohnen und Erbsen und nur Sonntags Fleisch gegeben haben.

Die fleischlosen Tage stiegen also auf sechs in der Woche, und man kann sich unschwer vorstellen, daß es nicht gerade die freundlichsten Wünsche waren, die den Steward auf seiner Flucht begleiteten. —

Wenn es die Zeit irgend erlaubt, so versäume man nicht, sich die berühmte Indianerschule bei Hampton Roads anzusehen.

Hier werden die Nachkommen der wilden Indianerhäuptlinge, deren Taten uns auf der Schulbank so begeisterten, in allen möglichen nützlichen Künsten des Friedens unterwiesen.

Wir sahen die gelbbraunen Jünglinge mit den großen Ablernasen als Buchbinder, Tischler, kurzum mit jeglicher Art von Handwerk vertraut, hier friedliche Arbeiten verrichten.

Manchmal mag wohl noch das heiße Blut ihrer Väter in ihnen aufbegehren, aber im allgemeinen sahen diese Indianer schon ziemlich zivilisiert aus.

Es ist Kulturarbeit, die Amerika an diesen seinen Ureinwohnern verrichtet.

Die ursprünglichen Herren des Landes sind dabei in

eine sehr bescheidene Rolle zurückgedrängt. Nur in den Indianerdistrikten haben sie noch freie Jagdgründe und können ihre Volksitten rein erhalten. Dort wird noch immer in der alten Art Kriegsrat gehalten und hin und wieder die Streitart ausgegraben.

Mehr als 200 000 bis 300 000 Rothhäute sind aber nicht mehr vorhanden. Die Kriege mit den Weißen und nicht zuletzt das Feuerwasser: der Schnaps, den ihnen der weiße Mann erst brachte, haben dies tapfere Volk ruiniert. — Wie lange noch, und der letzte wilde Indianer versammelt sich zu seinen Vätern in die ewigen Jagdgründe!

Wenn ein Indianer in der Indianerschule in Hampton Roads firm in seinem Fach ist, wird er nach seiner Heimat entlassen, und an seine Stelle tritt ein anderer.

Auf diese Weise ziehen sich die Vereinigten Staaten einen Stamm tüchtiger Handwerker, einen gesunden Mittelstand heran.

Bildungsmittel sind ja in den Vereinigten Staaten überhaupt erstaunlich billig.

Während man bei uns unter 2—3 Mark nur selten ein gutes Buch erhält, kauft man drüben für einen sixpence (50 Pfennig) oder höchstens einen Schilling die prächtigsten Romanbücher.

Allerdings muß man bedenken, daß der Amerikaner skrupellos Diebstahl geistigen Eigentums betreibt.

Erscheint in Deutschland ein guter Roman, so wird er sofort ins Englische übersetzt; weder Autor noch Verleger befragt man, und dann erscheint derselbe als neuester amerikanischer Roman auf dem Büchermarkte. Nach einer Feststellung von Fachleuten werden allein die deutschen Schriftsteller um elf Millionen Mark durch dieses unfaire System geschädigt.

Auf diese Weise ist es natürlich leicht, billige Bücher herzustellen. Es ist erst eine Errungenschaft der neueren Zeit, daß man sich nur durch die Formel „Amerikanisches Copyright by . . .“, die jedem deutschen Druckwerk vorangesezt werden muß, vor unberechtigtem Nachdruck in Amerika bewahren kann und gesetzlich geschützt ist. Zu der Zeit, als ich in den Vereinigten Staaten weilte, gab es das noch nicht. —

So teuer es sich sonst drüben lebt, zweierlei Sachen sind enorm billig: Bücher und Schuhwaren. Mit Schuhen haben wir uns auf lange Zeit ausgerüstet. Man erhält nämlich einen eleganten und dabei dauerhaften Schuh schon für 5 bis 6 Schillinge! —

Im Hafen von Norfolk lag das amerikanische Wachtschiff „Franklin“, ein altes 1869 vom Stapel gelaufenes Holzschiff, bekannt dadurch, daß die Familie des Admirals Farragut darauf nach Europa gefahren ist.

Der amerikanische Kongreß hatte Farragut eigens dieses Schiff dazu zur Verfügung gestellt.

Das Andenken dieses amerikanischen Seehelden wird auch heutigen Tages in den Vereinigten Staaten besonders hochgehalten.

Von ihm heißt es: „He was the man who said: Dam the torpedos, go ahead!“ (Er war der Mann, der sagte, ich pfeife auf die Torpedos, Voll Dampf voraus!)

Das sagte er damals zur Zeit des amerikanischen Sezessionskrieges, heute, im Zeichen der Torpedowaffe, würde auch er wohl anderer Ansicht gewesen sein.

Bei einem afternoon tea (Nachmittagstee) lernte ich eine Dame kennen, die mir als erstes sofort erzählte, daß sie, natürlich im soundsoviellsten Gliede, mit Farragut verwandt sei. Sie benutzte diese berühmte Verwandtschaft als Reklame und erzählte jedem davon.

Mich mutete es etwas sonderbar an, denn bei uns würde eine Dame doch keinesfalls einem Fremden sofort ihre berühmten Dorfahnen mitteilen. Allenfalls könnte man im Verlaufe eines längeren Gespräches einmal darauf zu reden kommen. Aber bei den Amerikanern läuft eben alles auf Reklame und Geschäft hinaus. — — —

Als wir in der dortigen Werft lagen, führte uns Leutnants der Werft-Ausrüstungsdirektor, ein äußerst netter Herr, in der bereitwilligsten Weise in der Werft umher, gern über alles Rede und Antwort stehend. Das muß man den Amerikanern überhaupt lassen: zuvorkommend und höflich sind sie, jedenfalls mehr, als wir Deutschen im allgemeinen.

Welcher deutsche Kapitän würde sich wohl, wenn die Amerikaner in der Kieler Werft liegen, die Mühe nehmen, amerikanische Leutnants spazieren zu führen und ihnen alles in der eingehendsten Weise zu erklären?

Als wir in die Werft verholten, war an Land eine Musikkapelle aufgestellt, welche unsere Nationalhymne spielte, auch eine ganz besondere Aufmerksamkeit!

Auch hat sich die amerikanische Regierung noch insofern uns gegenüber äußerst zuvorkommend gezeigt, als sie für das Docken nur die Arbeitslöhne für diese Zeit in Anrechnung brachte.

Somit stellte sich unser Werftaufenthalt ungewöhnlich billig, nämlich:

Arbeitslöhne	1465,00 M.,
Maschinenmaterial	150,00 M.,
Farbe	1450,00 M.

Zusammen auf 3065,00 M.

Hierzu kam noch eine neugefertigte Reservemarsraa für unsere zerbrochene, welche 185 Dollar gleich 741 M. kostete. —

Wir sahen, daß sich die Amerikaner durch besonders strenge Gesetze gegen die Überschwemmung mit Chinesen und Japanern wehren, wir schilderten ihr kulturelles Verhalten gegen die Indianer, und es bleibt uns nur noch übrig, ihr Verhältnis zu den Negern, dem größten andersfarbigen Bestandteil der Bevölkerung, zu besprechen.

Obgleich die Neger nominell freie gleichberechtigte Bürger sind, sind sie in der That höchst wenig geachtet und frei.

Besonders in den Südstaaten, dem Hauptherde der ehemaligen Sklaverei, spielen sie eine höchst untergeordnete Rolle.

Nur zur Zeit der Wahlen erinnert man sich ihrer als Stimmvieh und kauft sich ihre Stimmen.

Erscheinungen wie Baker Washington, der es bis zum angesehenen Gelehrten gebracht, zählen zu den größten Seltenheiten.

Besonders in den Südstaaten sind die Neger höchst verachtet und gehaßt.

Sie haben besondere Kirchen, aus denen man oft ihre gar nicht unschönen Naturstimmen ertönen hört, besondere Schulen; kein Neger darf es wagen, mit Weißen zusammen in der Eisenbahn oder der Elektrischen zu fahren. Sie müssen in gesonderten Abteilen Platz nehmen. Sollte auf der Straße ein Neger einem Weißen zufällig einmal nicht Platz machen, so hält sich jeder Weiße für berechtigt, ihn ohne weiteres vom Bürgersteig herunter zu stoßen und ihm für seine Frechheit obendrein noch eine tüchtige Tracht Prügel zu verabreichen.

Sollte sich solch ein Schwarzer aber gar an eine weiße Frau oder ein weißes Mädchen heranmachen, so wird er sofort geschnitten und an dem nächsten Laternenpfahl aufgehängt.

Diese Stellung hat also der Neger im „freien“ Amerika. —

Das Wetter war während unseres Aufenthaltes in Norfolk meist wenig günstig.

Wir hatten oft große Kälte, nämlich nur $+ 12^{\circ}$ C. Auf einer Morgenwache beobachtete ich um vier Uhr $+ 13^{\circ}$ C und um acht Uhr schon $+ 19^{\circ}$ C. Solche raschen Temperaturänderungen sind hier an der Tagesordnung. Außer der Kälte machte sich noch sehr starker Taufall unangenehm bemerkbar.

Wir holten unsre wollenen Westen und dicken Wintermäntel hervor und froren trotz alledem. Man war eben durch die 30 bis 40 Grad Wärme in den vorigen Häfen gar zu sehr verwöhnt.

Dabei dieser jähe Temperaturwechsel zwischen $+ 12^{\circ}$ C und $+ 29^{\circ}$ C in einem Tage!

Briefe aus der Heimat meldeten mir, daß, während wir nur $+ 12^{\circ}$ C hatten, dort deren 45° herrschten. Und dabei waren wir auf der Höhe von Gibraltar!

Diese großen Temperaturunterschiede haben darin ihren Grund, daß die Winde von Nord und Süd frei und durch keine Gebirge gehindert über das Land hinwegstreichen.

Die Gebirge — die Rocky Mountains, das Alleghanygebirge usw. — verlaufen hier alle in der N.-S.-Richtung, und kein einziges zieht von O. nach W.

Springt also der Südwind in Nordwind um, so hat man einen Unterschied von 20° binnen kürzester Frist, und diesen frisch von Labrador und Grönland herkommenden Winden ist es zuzuschreiben, daß wir in diesen Breiten eine so niedrige Temperatur haben.

Derkehrte Welt: zu Hause auf 52° Nordbreite schmach-



Passagiere von der „Möwe“ gekaparter feindlicher Schiffe.

tet man bei 45° C, und wir auf nur 35° Nordbreite froren bei 15° C. —

Warum ich dies alles so ausführlich schildere?

Erstens kann es uns doch nicht gleichgültig sein, wie die Verhältnisse in dem Hafen liegen, den S. M. S. „Appam“ anlief und in dem sich sein Schicksal entscheiden sollte, und dann steht während des ganzen Weltkrieges Amerika im Vordergrund des politischen Interesses.

Manche Dinge werden aber bei uns mit ganz anderen Augen angesehen werden, wenn man die gesellschaftlichen und kulturellen Verhältnisse des in Betracht kommenden Landes an der Hand von Selbsterlebtem und Selbstgesehenem kennen lernt; manch schiefes Urteil wird dadurch beseitigt werden.

Kehren wir also nach dieser längeren Abschweifung wieder zu unserer „Appam“ zurück.

Natürlich wurde dieselbe ebenso wie seinerzeit die „Kaiserin Augusta“ von den Amerikanern und namentlich von den smarten Amerikanerinnen geradezu überschwemmt.

Alle wollten sie den Leutnant Berg und seine kleine tapfere Schar gesehen haben, und wenn unser Berg nicht schon verheiratet gewesen, was die holde amerikanische Weiblichkeit bald zu ihrem größten Leidwesen erfuhr, so hätten sich ihm Heiratschancen von „unbegrenzten Möglichkeiten“ geboten.

Leutnant Berg mußte es nun in erster Linie darauf ankommen, daß die „Appam“ von den amerikanischen Behörden als deutsche Prise auch wirklich anerkannt wurde.

Unser deutscher Gesandter in den Vereinigten Staaten Graf Bernstorff stand ihm in diesem Bestreben natürlich getreu zur Seite.

Leicht wurde es den beiden wahrlich nicht gemacht, ihren Zweck zu erreichen, denn erstens herrschte gerade zur Zeit der Ankunft wieder einmal eine gereizte Stimmung gegen Deutschland in den Vereinigten Staaten, und dann setzten die Ententemächte, in erster Linie natürlich England, alle Hebel in Bewegung, daß die deutsche Absicht vereitelt und das Schiff von den Amerikanern in Beschlag genommen würde.

Es entstand nun zunächst die Frage: ist das Schiff nun als ein deutsches Kriegsschiff anzusehen oder als deutsche Prise?

Je nach der Beantwortung dieser Frage ist die völkerrechtliche Behandlung des Schiffes eine verschiedene.

Die „Appam“ lief unter deutscher Kriegsflagge in Norfolk ein.

War der frühere Engländer als ein deutsches Kriegsschiff anzusehen, so hatten die Vereinigten Staaten das Recht, es nach einer ihm gestellten Frist zu internieren, falls es nicht inzwischen den Hafen verließ.

In der Weise sind ja im Laufe des Krieges mehrere deutsche Hilfskreuzer in Amerika interniert worden.

Anders war die völkerrechtliche Behandlung der „Appam“, wenn das Schiff als deutsche Prise anzusehen war und nicht als Hilfskriegsschiff. Auch in diesem Falle würde „Appam“ die deutsche Kriegsflagge in Norfolk zeigen müssen.

Aber alsdann kam für das Schiff ein schon seit langer Zeit mit den Vereinigten Staaten bestehender Vertrag in Betracht, wonach die deutsche Prise das Recht hatte, im amerikanischen Hafen zu bleiben oder ihn auch nach Belieben zu verlassen.

Es ist in dieser Beziehung nicht uninteressant, einmal

die fremden Pressestimmen zu untersuchen. Die englische „Times“ schrieb:

„Ist sie eine deutsche Prise oder ist sie ein deutsches Kriegsschiff geworden? Wenn das letztere der Fall ist und der von deutscher Seite darauf erhobene Anspruch von den Vereinigten Staaten gebilligt wird, wird sie, wenn sie in Norfolk zu bleiben wünscht, interniert werden und am Ende des Krieges in deutschen Besitz übergehen. Die deutsche Besatzung würde dann interniert werden.“

Es ist aber nicht wahrscheinlich, daß die Vereinigten Staaten diesen Standpunkt einnehmen werden.

Man kann auch annehmen, daß die „Appam“ eine deutsche Prise ist. Dann würde das Haager Abkommen Nummer 13 darauf Anwendung finden. Artikel 21 und 22 können als international anerkanntes Recht betrachtet werden, Artikel 23 wurde weder von England noch von den Vereinigten Staaten anerkannt.“

Die „Times“ gelangt zu dem Schluß, daß die „Appam“ als deutsche Prise betrachtet werden müsse. Wenn sie wegen Seeuntüchtigkeit, Seenot, Sturm oder Mangel an Heizstoff Norfolk angelassen hat, wird sie wieder abreisen müssen, sobald sie mit dem Nötigen versehen ist. Wenn sie das nicht tut, wird die Prisenbesatzung interniert werden und Passagiere und Besatzung des Schiffes freizulassen sein. Kann das Schiff keine derartige Entschuldigung anführen, so würde die Prise automatisch den früheren Reedern anheimfallen.

Alle englischen Blätter machten Bemerkungen über den pikanten, romantischen Charakter dieses Vorfalles und äußerten ihre Befriedigung darüber, daß Passagiere und Besatzung in Sicherheit seten.

Die „Associated Press“ meldete aus Washington:

„Im Staatsdepartement wird darauf hingewiesen,

daß, wenn der Dampfer „Appam“ schließlich als Prise angesehen wird, der preußisch-amerikanische Vertrag von 1828 wahrscheinlicher als die Sache beherrschender Punkt in Betracht komme, als die Haager Konvention.

Der englische Botschafter hat Staatssekretär Lansing in aller Form ersucht, den Dampfer frei zu geben und den englischen Eigentümern zurückzustellen auf Grund des Artikels 21 der Haager Konvention, welche die englischen Behörden als dem preußisch-amerikanischen Vertrage vorgehend in Anspruch nehmen. Lansing hat das Argument des englischen Botschafters in Erwägung gezogen.“

Lansing erklärte nun, daß die einzige Frage, um die es sich handle, die sei, wie lange die „Appam“ noch in amerikanischen Gewässern bleiben dürfe. Der Vertrag mit Preußen bestimme, daß Prisen der deutschen Flotte frei in amerikanischen Gewässern aus- und einfahren dürften.

Von deutscher Seite wurde gesagt, daß die „Appam“ so lange in Norfolk bleiben dürfe, als die Untersuchung des deutschen Preisengerichtes dauere.

Leutnant Berg erbat die Erlaubnis, ohne interniert zu werden, in Norfolk bleiben zu dürfen. Er erklärte, die Reise mit der „Appam“ fortsetzen zu können.

Graf Bernstorff überreichte Lansing ein offizielles Ersuchen Deutschlands, auf Grund des preußisch-amerikanischen Abkommens die „Appam“ auf unbestimmte Zeit in amerikanischen Gewässern zu belassen.

Aus Rotterdam wurde unter dem 2. Februar gemeldet:

„Der bereits als verloren gemeldete englische Dampfer „Appam“ (7781 Tonnen, 1913 erbaut) der Eiderdampferlinie ist unter deutscher Seekriegsflagge mit Bemannung

und Passagieren von sieben anderen versenkten englischen Dampfern in Newport News in Amerika eingetroffen.

„Appam“ war am 1. Januar von Dakar abgefahren und wurde am 31. Januar in Plymouth erwartet, wurde aber seit der Entdeckung eines seiner Boote am 16. Januar bei Madeira als verunglückt angesehen. Jetzt wird aus Newport News gemeldet, daß das Schiff auf der Höhe der Kanarischen Inseln einem deutschen Hilfskreuzer zum Opfer gefallen ist. Die deutsche Besatzung besetzte den Dampfer „Appam“, heißte die deutsche Kriegsflagge und setzte die Fahrt nach Newport News fort. An Bord des Dampfers „Appam“ befanden sich die Mannschaften von folgenden von dem deutschen Schiff versenkten Dampfern:

1. Dampfer „Corbridge“, 3687 Tonnen groß, der am 8. Januar von Berrp nach Rosario abgefahren war.
2. Dampfer „Author“. Das 3496 Tonnen große Schiff war am 6. Januar von New York nach Marseille abgefahren.
3. Dampfer „Ariadne“, 3035 Tonnen groß, von Rosario nach Nantes in Frankreich unterwegs.
4. Dampfer „Trader“, 3608 Tonnen groß, von South-Vincet nach Duncan—Town unterwegs.
5. Dampfer „Dromonby“, 3627 Tonnen groß.
6. Dampfer „Farringsford“, 3146 Tonnen groß.
7. Dampfer „Clan Mactavish“, 5816 Tonnen groß, von Neuseeland nach England unterwegs.

Man glaubt, daß der deutsche Hilfskreuzer die „Möwe“ sei.

An Bord der „Appam“ befanden sich 456 Personen, darunter 138 Überlebende aus den sieben versenkten feindlichen Schiffen und einige Duzend deutscher Zivilgefangener aus Kamerun, außerdem die Prisenbesatzung von 25 Mann.

Die „Appam“ trug eine Ladung von sehr hohem Wert, für welche eine bedeutende Rückversicherungsprämie bezahlt wurde.

Unter der Beute des deutschen Hilfskreuzers war auch ein australischer Fleischdampfer, der sich zu widersetzen versuchte, aber nach scharfer Verfolgung und nach lebhaftem Artilleriekampf ging der Fleischdampfer unter.

„Appam“ soll noch am Vordersteven dieselben Kanonen haben, welche das Schiff führte, als es „Dakar“ hieß. Als es von dem deutschen Schiff erbeutet wurde, scheint es keinen Widerstand geleistet zu haben.“

Diese Rotterdammer Meldung vom 2. Februar war das allererste, was die Welt überhaupt von der „Möwe“ und „Appam“ erfuhr.

Aus Newport News kam dann folgende Nachricht:

„Auf der „Appam“ wehte, als sie in der Quarantänestation auf der Höhe von Old Point Comfort ankam, die deutsche Kriegsflagge an Stelle der deutschen Handelsflagge, um dem Schiff, wenn möglich, den Charakter eines deutschen Hilfskreuzers zu geben. Man glaubt, daß die deutsche Mannschaft sich lieber internieren lassen wird, als Gefahr zu laufen, bei der Wiederabfahrt aufgebracht und gefangen genommen zu werden. Der rechtliche Charakter wird von den Behörden in Washington geprüft.“

Die amerikanische Regierung ersuchte die Zollbeamten, die Passagiere der „Appam“ freizulassen, sie jedoch einer Untersuchung durch die Einwanderungsbehörden zu unterwerfen.

Graf Bernstorff teilte Lansing mit, der Dampfer „Appam“ sei als Priße eingebracht unter den Bedingungen der preußisch-amerikanischen Abmachung, die das Eigentumsrecht an dem Fahrzeug demjenigen zuspricht, der es gefangen nimmt.

Die „New York Times“ vertrat die Ansicht, die „Appam“ sei gesetzmäßig deutsches Eigentum geworden und lobte den deutschen Kommandanten, welcher ritterlich den amerikanischen Forderungen an Deutschland nachkam, obgleich er das Recht hatte, das Schiff zu versenken, nachdem er die Fahrgäste in Sicherheit gebracht hatte.

In dem Bericht des Zollinspektors von Norfolk an das Finanzdepartement wurde ausgeführt, daß Leutnant Berg um ein Quantum Steinkohlen und Proviant ersuchte, das nur für kurze Zeit ausreichen würde. Er ersuchte nicht um eine Frist, um Reparaturen vorzunehmen.

Das Neutralitätsamt begann nun, über die rechtliche Stellung der „Appam“ und der an Bord befindlichen Personen zu beraten.

Diese Körperschaft wurde von deutscher Seite darauf aufmerksam gemacht, daß, wenn die deutsche Prisenbesatzung interniert würde, dasselbe auch für die Kanoniere an Bord der britischen Schiffe gelten müßte.

Diesem Einwand konnten die Amerikaner die Berechtigung nicht absprechen.

Wieviele Kanoniere der englischen Handelsdampfer, die sämtlich mit Kanonen bestückt, die amerikanischen Häfen anlaufen, hätten demnach schon im Laufe der vielen Kriegsmonate in den Vereinigten Staaten interniert werden müssen, wenn jetzt die deutsche Prisenmannschaft an Bord der „Appam“ interniert werden sollte?

Der „Daily Telegraph“ berichtete aus New York: „Die Bänder an der Mütze der deutschen Seeleute der „Appam“ wurden als ausreichender Beweis angesehen, daß es die „Möwe“ war, welche die „Appam“ aufbrachte. Leutnant zur See d. S. Berg zeigte sein Patent als Reserveoffizier der Kaiserlich deutschen Marine vor.

In Marinekreisen war man mit den Mützenbändern

als Identitätsbeweis nicht ganz einverstanden. Es wurde sogar vermutet, daß das geheimnisvolle deutsche Fahrzeug ein wiederauferstandener Hilfskreuzer (gemeint ist das Vermessungsschiff Mlöwe) sei, der am 14. 8. bei Daresalam versenkt oder auf Strand gesetzt wurde, als die Engländer in Begriff waren, ihn zu nehmen. (?)

Damals hieß es, der deutsche Hilfskreuzer sei seiner Waffen vollständig beraubt und die Kanonen seien mit in die Dschungeln geschleppt worden. Es wurde sogar die Behauptung aufgestellt, daß die Geschütze an Bord des geheimnisvollen Schiffes (aus Deutsch-Ostafrika!) von der „Königsberg“ stammten.“

Aus der Unterredung des englischen Gouverneurs von Sierra Leone, Sir Edward Merewether, der auf der „Appam“ gefangen war, mit einem Berichterstatter der „Associated Press“ wollen wir noch erwähnen, was er über die Vernichtung der „Clan Mactavish“ erzählte, damit auch die feindliche Seite zu Worte kommt.

Es heißt da:

„Der deutsche Kreuzer blieb zwei Tage bei uns. Als der „Clan Mactavish“ am Horizont auftauchte, verfolgten wir unseren Kurs, während der Kreuzer direkt auf das englische Schiff zufohr. Der Kreuzer war wieder allem Anschein nach ein harmloses Frachtschiff, aber der „Clan Mactavish“ muß doch Argwohn geschöpft haben, denn er schoß plötzlich ohne Warnung sein Geschütz ab.

Darauf ließ der Kreuzer die Maske fallen und eröffnete das Feuer gegen den „Clan Mactavish“. Es war ein feines Gefecht, obgleich es einseitig war, und dauerte nur eine halbe Stunde.

Die deutschen Geschütze überschütteten den Gegner mit einem Hagel von Geschossen, der mehrere Matrosen tötete, ein halbes Duzend verwundete und die Takelage zerriß.

Die beiden Dampfer kämpften so nahe aneinander, daß die Geschößwirkung schrecklich war.

Aber selbst unter diesen Umständen wollte sich der britische Kapitän nicht ergeben.

Immer wieder ließ er seine einzige dreißöllige Kanone abfeuern und der Feind antwortete immer wieder mit Breitseiten.

Als die Deutschen zu feuern aufhörten, begann der „Clan Mactavish“ zu kentern und holte plötzlich über. Viele Personen der Besatzung wurden gerettet. Schließlich feuerte das deutsche Schiff zwei Torpedos ab, die beide trafen.

Der „Clan Mactavish“ versank kurz darauf. Die Deutschen ließen so schnell als möglich ihre Boote herab und ruderten zu der Stelle, wo das britische Schiff gesunken war, um nach Überlebenden zu suchen.

Die „Appam“ führte gegen 200 000 Pfund Sterling in Gold mit sich.

Merewether betonte, daß die Deutschen die englischen Gefangenen mit größter Höflichkeit und Rücksicht behandelten.“

Über die Maskierung der „Möwe“ erfuhren wir bei dieser Gelegenheit auch etwas von dem früheren Gouverneur von Sierra Leone. Er erzählte: Die Art, wie das Schiff es anlegte, die „Appam“ zu kapern, war äußerst gewandt.

Als wir es an der Kimm sichteten, signalisierte es, daß das Schiff nicht mehr in der Gewalt des Führers sei. Kapitän Harrison glaubte, es sei ein britisches Frachtfahrzeug und änderte den Kurs, um sich ihm zu nähern. Am Heck hing eine Flagge schlapp am Stock. Wir nahmen ohne weiteres an, daß es der Union Jack, die eng-

lische Handelsflagge, sein mußte. Tatsächlich war es jedoch die Flagge der deutschen Kriegsmarine.

Als Kapitän Harrison sich auf etwa 200 Meter genähert und angehalten hatte, vollzog sich plötzlich bei dem andern Schiff ein Wandel, der uns wie mit einem elektrischen Schläge berührte.

Am Vorder- und Achterschiff verschwanden die bisher fest und einheitlich erschienenen Geländer wie mit einem Zauberschläge.

Wir erfuhren später, daß ganze Stücke dieses einheitlich aussehenden Geländers aus Stahl bestanden, die auf einen von der Kommandobrücke aus bewirkten Druck in der Versenkung verschwanden.“

Ein anderer englischer Gefangener sagte, der deutsche Kreuzer sei ein ganz neues Schiff gewesen, mindestens 5000 Tonnen groß und mit mehreren hundert Mann Besatzung an Bord, die aber verschiedene Schiffsnamen auf den Mützen führten.

Die Deutschen legten auf die „Appam“, sobald diese erbeutet war, mehrere Bomben und drohten, das Schiff in die Luft zu sprengen, wenn Widerstand geleistet würde. —

Wir sahen, daß die Meinungen, ob Prise oder deutsches Kriegsschiff, geteilt waren, aber in einem Punkte waren sich alle Völker der Welt einig, nämlich, daß es ein verteufelt geschickter Streich sei.

Die gesamte New Yorker Presse drückte ihr Erstaunen aus über die Kühnheit, mit der die Deutschen ihre Prise über den Atlantischen Ozean brachten. Selbst in der britischen Botschaft wurde die Kaperung der „Appam“ durch die „Möwe“ als ein „verteufelt geschickter Streich“ (a denced clever trick) bewundert.

Nach längerem Hin und Her siegte endlich Leutnant

Berg, unterstützt von Graf Bernstorff, mit seiner Ansicht und Lansing bestimmte trotz des englischen Einspruches, daß die „Appam“ als deutsche Prise zu betrachten sei.

Die amerikanische Regierung erkannte an, daß der preußisch-amerikanische Vertrag im „Appam“falle anzuwenden sei.

Von einer Internierung war also keine Rede mehr.

Am 3. Februar spät abends verließen alle britischen Untertanen die „Appam“, nur die Deutschen blieben an Bord.

Artikel 23 des Haager Abkommens lautet:

„Eine neutrale Macht kann Prisen, sei es mit, sei es ohne Begleitung, den Zutritt zu ihren Häfen und Reeden gestatten, wenn sie dorthin gebracht werden, um bis zur Entscheidung des Prisengerichts in Verwahrung gehalten zu werden. Sie kann die Prise in einen andern ihrer Häfen führen lassen . . . Fährt die Prise allein, so ist die von dem Wegnehmenden auf die Prise gelegte Besatzung in Freiheit zu lassen. —

Unser braver Leutnant Berg hat also alles erreicht, was billigerweise zu erreichen war, und Graf Dohna betonte mit Recht, daß er seinen Auftrag mit Geschick und zu seiner vollsten Zufriedenheit ausgeführt habe.



7. Kapitel.

Schlußbetrachtungen.

Des Seemanns Gebet.

Mit Gott für Kaiser und für Reich,
Herz froh im Glück, im Sturm kein Schwanken,
Herr, so den Bravsten halt uns gleich
Und schütz' uns gnädig unsre Planken.
Gesegnet hast du Waff' und Wehr,
Wo Deutsche Gruß und Handschlag tauschen:
So laß auch auf dem fernsten Meer
Hier unsre Flagge ruhmvoll rauschen.
Am eis'gen Pol, am Palmenstrand,
Wo sie ihr heil'ges Tuch entfaltet:
Zeig' uns, daß deine starke Hand
Siegspendend über uns noch waltet.
Und läuft das Stundenglas einst ab,
Nimm gnädig uns zu dir hinüber,
Gib uns ein echtes Seemannsgrab:
Salzwasser rings und Wolken drüber. —

Kurt von Köppen.

Der Weltkrieg ist auf seinem Höhepunkte angelangt
und wir wollen zum Schluß rückschauend noch einige Be-
trachtungen anstellen.

John Bull hatte zu Beginn die teuflische Absicht gehabt, uns samt Frauen und Kindern auszuhungern.

Das ist ihm nun allerdings gänzlich vorbeigeglückt. Ein Land mit einer so blühenden und leistungsfähigen Landwirtschaft, das seit Bismarcks Zeiten den Schutz der nationalen Arbeit auf seine Fahne geschrieben, auszuhungern zu wollen, ist neben dem moralisch Verwerflichen ein ganz absurder Gedanke.

Die deutsche Landwirtschaft bringt genug hervor, um das ganze Volk zu ernähren.

Unsere Getreidevorräte reichen noch einen Monat über die nächste Ernte aus.

Die Unterbindung der Zufuhr von Lebensmitteln kann insolgedessen nie mehr als bloße Unzuträglichkeiten mit sich führen.

Schlimmeres kann aber auch nicht die Verhinderung des Bezuges von Rohstoffen aus dem Auslande zur Folge haben.

Für die Kriegführung ist Material übergenug vorhanden.

Im übrigen können wir uns auch ohne die früher importierten Rohstoffe schlecht und recht behelfen. Unsere Industrie ist so erfinderisch, die Chemie so weit fortgeschritten, daß man bei jeder neuen Erfindung nur immer staunen kann und ausrufen muß: Sie machen das unmöglich Scheinende möglich!

Die Volkswirtschaft hat also bei uns nicht im geringsten einen Zusammenbruch zu befürchten: wir können durchhalten.

Unseretwegen kann der Weltkrieg noch recht lange dauern.

Ganz anders freilich liegen die Dinge in England. Englands Landwirtschaft ist von Jahr zu Jahr immer

mehr vernachlässigt worden und kann auch nicht einmal zu einem geringen Teil die Bevölkerung des Inselreiches ernähren.

Großbritannien ist mehr denn jedes andere Land auf die Einfuhr angewiesen.

Gelingt es, Britannien auch nur sechs Wochen vom Import abzuschneiden, so ist das ganze Land der größten Hungersnot preisgegeben und auf die Knie gezwungen.

Wir haben den Spieß mit unserem U-Bootskriege umgekehrt und England fällt in die Grube, die es uns graben wollte, selbst hinein.

Zunächst gelang es uns, einen „Geheimen Erlaß“ der englischen Admiralität abzufangen, der nachstehenden Wortlaut hatte:

„Wegen des Auftretens deutscher Unterseeboote im englischen und irischen Kanal sollen sofort alle englischen Handelsschiffe neutrale Flaggen heißen und alle Abzeichen: wie Reedereizeichen, Namen usw. verdecken. Hausflaggen sind nicht zu führen. Dieser Befehl ist geheim zu halten.“

Also: England, das stolze, die Meere beherrschende (!), wagte seine Flagge nicht mehr zu zeigen!

Dieser Geheimbefehl war ein Eingeständnis der Schwäche. Die große englische Kriegsflotte reichte zum Schutz der Handelsflotte selbst in den Heimatgewässern nicht aus, die stolze Armada, welche sich rühmte, daß sie die deutsche Flotte vernichtet haben würde, noch bevor die Kriegserklärung in Berlin allgemein bekannt sein würde!

Ja, Hochmut kommt vor dem Fall!

Wie anders war dagegen das Verhalten der deutschen Admiralität gegenüber den neutralen Staaten!

Sie kündigte mit verblüffender Offenheit an, daß

„mit allen zu Gebote stehenden Mitteln“ gegen die englischen Truppentransporte nach Frankreich vorgegangen werden würde und warnte die friedliche Schifffahrt dringend vor der Annäherung an die französische Nord- und Westküste, da ihr bei Verwechslung mit Schiffen, die Kriegszwecken dienen, ernste Gefahr drohe.

Am 4. Februar 1915 kündigte der deutsche Admiralstab an, daß am 18. Februar das Gebiet um Großbritannien und Irland und der Kanal zum Kriegsgebiet erklärt würden.

Vierzehn Tage Frist wurde den Neutralen absichtlich gelassen, damit sie rechtzeitig ihre Handelsschiffe anhalten und vor dem Befahren des Kriegsschauplatzes warnen konnten. Wir zeigten uns auch in diesem Falle wieder einmal sehr zuvorkommend und ritterlich.

Wir erinnern uns, daß bereits Anfang November 1914 die englische Regierung die ganze Nordsee als Kriegsgebiet erklärt hatte. Wir haben also nur Wiedervergeltung geübt nach der im Kriege maßgebenden Parole: „Aug' um Auge, Zahn um Zahn.“

In England suchte die Regierung der Bevölkerung einzureden, daß der angedrohte deutsche Unterseebootskrieg nur ein Bluff sei.

Allein das verding nicht mehr.

Die Versicherungsprämien nahmen eine schwindelnde Höhe an, 28 englische Dampferlinien stellten sofort ihre Fahrten ein, 9000 englische Handelsmatrosen erklärten, unter keinen Umständen mehr in See gehen zu wollen.

Am 6. Februar erklärte die britische Admiralität sämtliche englischen Handelshäfen für besetzte Plätze.

Das war natürlich eine große Torheit, denn von nun an war die Beschießung eines jeglichen englischen Hafens nach dem Völkerrecht gestattet, auch konnte jedes Han-

delschiff, das nach englischen Häfen bestimmt war, angehalten und vernichtet werden, da es Kriegskonterbande an Bord führte.

Die neutrale Schifffahrt erlitt also dadurch einen großen Schaden, und das schlaue England hatte sich ins eigene Fleisch geschnitten.

Die neutralen Staaten fanden sich mit dem angekündigten Unterseebootskriege schlecht und recht ab, und die Vereinigten Staaten von Amerika wechselten mit uns einige Notizen.

In einer deutschen Antwortnote hieß es u. a.:

Bei dieser Sachlage sieht sich die deutsche Regierung nach sechs Monaten der Geduld und des Abwartens genötigt, die mörderische Art der Seekriegführung Englands mit scharfen Gegenmaßnahmen zu erwidern. Wenn England in seinem Kampf gegen Deutschland den Hunger als Bundesgenossen anruft, in der Absicht, ein Kulturvolk von siebzig Millionen vor die Wahl zwischen elendem Verkommen oder Unterwerfung unter seinen politischen und kommerziellen Willen zu stellen, so ist heute die deutsche Regierung entschlossen, den Handschuh aufzunehmen und an den gleichen Bundesgenossen zu appellieren; sie vertraut darauf, daß die Neutralen, die bisher sich den für sie nachteiligen Folgen des englischen Hungerkrieges stillschweigend oder protestierend unterworfen haben, Deutschland gegenüber kein geringeres Maß von Duldsamkeit zeigen werden, und zwar auch dann, wenn die deutschen Maßnahmen, die gleichermaßen wie bisher die englischen neuen Formen des Seekrieges darstellen.“

Die englische Regierung hoffte nun, die Neutralen gegen uns verheizen zu können, insbesondere setzte sie ihre Hoffnungen auf die Vereinigten Staaten von Amerika.

Aber alle ihre Ränke und Listen verschlugen nicht. Sie scheute sich sogar nicht vor Bestechungsversuchen und bot dem Kapitän eines holländischen Dampfers 100 000 Pfund Sterling an, falls er sein Schiff versenken und dann in Rotterdam melden wollte, es sei durch ein deutsches Unterseeboot zum Sinken gebracht worden!

Die britische Admiralität ließ ferner in verschiedenen Häfen öffentlich bekannt machen, daß den Kapitänen und Mannschaften der Fischereidampfer Belohnungen für die Vernichtung feindlicher Unterseeboote versprochen wurden. Eine Belohnung von 1000 Pfund Sterling wurde dem Kapitän eines Fischereibootes ausgesetzt, der ein feindliches Unterseeboot in den Grund bohrte oder erbeutete, die gleiche Belohnung für einen Schiffer, der Informationen gibt, die zur Versenkung oder Erbeutung eines feindlichen Kriegsschiffes führen. Beträge von 500 Pfund Sterling wurden ausgesetzt für Nachrichten über Bewegungen feindlicher Schiffe.

Das Organ „Syren and Shipping“ setzte eine Belohnung von 500 Pfund Sterling für den ersten britischen Kauffahrer aus, der ein deutsches Tauchboot versenkt; diese Summe ist inzwischen durch Beiträge mehrerer Reeder auf 1160 Pfund Sterling erhöht worden. Ein Reeder setzte eine Belohnung von 500 Pfund Sterling für das zweite Handelsschiff aus, das ein feindliches Unterseeboot vernichten würde.

Und so kam der 18. Februar heran.

Die deutschen U-Boote nahmen ihre Posten auf der Wacht ein: der deutsche Unterseeboots- und Minenkrieg begann.

Das bedeutete einen Wendepunkt in Englands Geschichte!

Es war ein historischer Gedenktag!

Seitdem die unüberwindliche Armada Englands Küsten bedrohte, hat keine Seemacht einen so herausfordernden Schritt gegen die Beherrscherin der Meere gewagt wie die Deutschen. Bis zum 18. Februar ist eine starke Unruhe in der englischen Bevölkerung entstanden, die Lebensmittelpreise stiegen bedeutend, und der Außenhandel wurde stark mitgenommen.

Seit Ausbruch des Krieges ist die Stellung der City als weltverjorgender Geldmarkt merklich geschwächt, und New York wächst sich schnell zum neuen Weltmarkt aus.

England hat seinen Markt für auswärtige Anleihen schließen müssen.

Es hat sich seit einem Menschenalter nicht auf den Krieg vorbereitet wie Deutschland und Frankreich; es hat seine bisherige Überlegenheit zur See nicht benutzt, um einen Vorrat für Blockadezeiten aufzuspeichern, es hat vielmehr fest auf die Überlegenheit seiner Flotte vertraut.

Keines Landes Stellung in der Welt beruht so auf der Unverleglichkeit seines Territoriums wie die Englands, keine ist so abhängig vom Außenhandel oder von der Aufrechterhaltung des Kredits im In- und Auslande. Selbst eine kurze Absperrung durch die Deutschen genügt, eine Lücke in die Vormachtstellung zu schlagen, welche das englische Volk bisher auf Erden genoß.

Fast kein Tag verging seit dem 18. Februar, an dem nicht mehrere englische Handelsschiffe versenkt wurden.

Unser Weddigen vernichtete allein kurz hintereinander fünf Dampfer.

Vier englische Truppentransportdampfer, darunter einer mit 2000 Mann Truppen, die von England nach Frankreich unterwegs waren, wurden mit Mann und Maus auf den Meeresgrund befördert.

Dabei zeigten sich unsere U-Bootskommandanten durchaus ritterlich. Sie ließen überall der Besatzung Zeit, um sich in die Boote zu retten. Dagegen entblödete sich der englische Admiral Charles Beresford nicht, auszusprechen, die deutschen Unterseebootskommandanten seien Piraten und müßten als solche, wenn sie in englische Gefangenschaft gerieten, gehängt werden!

Es gelang uns, alsbald auch zwei englische Hilfskreuzer zu zerstören.

Von dem „Clan Mac Naughton“ kam niemand mit dem Leben davon, sondern alle — 20 Offiziere und 260 Mann — gingen mit unter.

„Bapano“ hieß der andere.

Er wurde torpediert und nur 8 Offiziere und 18 Mann konnten gerettet werden.

Unser Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich“ brachte in Newport News 350 Personen an Land, die von versenkten Schiffen stammten, nämlich drei englischen, drei französischen, einem russischen und einem amerikanischen. Letzteres wurde versenkt, da eine Weizenladung nach England als Bannware angesehen wurde.

Die Offiziere und Mannschaften des „Prinz Eitel Friedrich“ wurden in Amerika wegen ihrer gefährvollen Fahrt von 30 000 Meilen als Helden des Tages gefeiert.

Der Kapitän des von unserem Hilfskreuzer versenkten Dampfers „Willerby“, welcher sich unter den gelandeten Besatzungen befand, erzählte, daß er, bevor sich sein Schiff ergab, den Versuch machte, zu rammen. Er passierte aber das Hinterschiff des „Prinz Eitel Friedrich“ in einer Entfernung von fünfzehn Fuß.

Unser Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“ nahm fünf Dampfer und landete 193 Mann von den Besatzungen der vernichteten Schiffe in Buenos Aires.

Empfindlichen Schaden fügte unsere kleine „Dresden“ den Engländern zu. Das wurde von den Engländern selbst zugegeben. Sie hat damit ihr Leben wahrlich teuer genug verkauft.

Wir erinnern uns, daß der Kleine Kreuzer „Dresden“ das einzige Schiff des Graf Speeschen Kreuzergeschwaders war, das in der Schlacht bei den Falklandsinseln der englischen Übermacht entrinnen konnte. Lange Zeit hörte man nichts mehr von dem Schiff.

Jetzt wissen wir, daß ein ganzes englisches Geschwader auf die „Dresden“ Jagd machte.

Zwei englische Kreuzer und ein Hilfskreuzer fielen bei der Insel Juan Fernandez — auf neutralem Gebiet! — über die „Dresden“ her, der noch dazu die Kohlen ausgegangen waren; außerdem hatte sie Maschinenhavarie.

Nach kurzem Kampf wurde sie durch den Kommandanten versenkt. Die Besatzung rettete sich an Land und wurde von der chilenischen Regierung interniert.

Bereits die ersten Schüsse aus den schweren Geschützen der Engländer machten die Dresden durch Beschädigung des Ruders hilflos, so daß das englische Geschwader sie von drei Seiten einschließen konnte.

Der Kommandant hatte mit der heldenhaften Mannschaft alle Maßregeln getroffen, damit das Schiff auch für den Feind verloren ginge. —

Für die Macht des moralischen Elementes im Seekriege haben wir zahlreiche Beispiele, so nahm ein einziger Unteroffizier der deutschen Marine zahlreiche Engländer gefangen, und alle diese wagten es nicht, über diesen einen Mann herzufallen, sondern ergaben sich ganz resigniert in ihr Schicksal.

Die gekaperte „Westburn“ hatte die Besatzung mehrerer englischer Handelsdampfer an Bord. Ganze acht

deutsche Seeleute genügten, um mehr als 200 Engländer in den sicheren Hafen zu bringen, während es neun Engländer nicht wagten, zwanzig Deutsche vom Marineluftschiff „L. 19“ in ihr Boot zu nehmen und so vor dem sicheren Untergange zu bewahren.

Der Name des „King Stephan“ ist ebenso wie der des „Baralong“ ein ewiges Denkmal von Englands Schande.

Man kann auch auf sie das Heinesche Wort anwenden: Britannia, du beherrscht das Meer (d. h. damals, heute nicht mehr!), aber das Meer hat nicht Wasser genug, um die Schande von dir abzuwaschen.

Mit Recht veröffentlichten die „Lustigen Blätter“ ein Bild von den beiden Kapitänen, umgeben mit einem großen Lorbeerkranze, mit der Aufschrift auf der Schleife: „Seinen größten Seehelden das dankbare England“ und darunter die Verse:

Der tapfere „Baralong“-Kapitän
 Weiß Wehrlose glänzend zu treffen,
 Schiffbrüchige läßt untergeh'n
 Der Kapitän vom „King Stephen“! —
 Verbunden sind hier zur Einheit
 Zwei Gipfel der Gemeinheit.

Die deutschen „Barbaren“ dagegen schreckten vor der Überzahl der Feinde nicht zurück, weil sie den Willen zur Humanität hatten, von dem die Engländer nur zu reden pflegen. —

Zum Schluß wollen wir noch eines tapferen deutschen Hilfskreuzers gedenken, nämlich des „Greif“.

Dieser befand sich am 29. Februar in der nördlichen Nordsee, als ein englischer Hilfskreuzer, dem später noch zwei andere und ein Zerstörer zu Hilfe kamen, ihn in ein Gefecht verwickelte.

S. M. S. „Greif“ gelang es nun, im Verlaufe dieses

Gefechtes einen großen englischen Hilfskreuzer von 15 300 Tonnen, der erst 1913 erbaut war und der Royal Mail Steamship Co. in Belfast gehörte, namens „Alcantara“, zu vernichten.

Der „Greif“ hatte sich als norwegisches Kauffahrteischiff vermommt.

Die Schiffswände des deutschen Hilfskreuzers waren mit den norwegischen Farben bemalt, und der „Greif“ feuerte über diese Farben hinweg.

Selbstverständlich hat S. M. S. „Greif“, wenn er sich auch vorher einer erlaubten Kriegslist bediente, zu Beginn des Kampfes die deutsche Kriegsflagge gesetzt.

Unsere deutschen Kriegsschiffe halten sich an diese Bestimmungen des Völkerrechtes, die Engländer kümmern sich aber gar nicht darum, haben im Weltkrieg stets Macht vor Recht gehen lassen und sind vor keinem Rechtsbruch zurückgeschreckt. Dabei haben sie die Stirn, zu behaupten, sie kämpften für Recht und Freiheit und seien insbesondere die Beschützer kleiner Staaten!

Das Gefecht, das der „Greif“ zu bestehen hatte, war ein äußerst erbittertes.

Die „Alcantara“ wurde durch einen wohlgezielten Torpedoschuß des „Greif“ versenkt, aber auch der „Greif“ selbst erlag der Übermacht und ging unter.

Die englischen Verluste betragen: 5 Offiziere und 69 Mann, vom „Greif“ wurden 5 Offiziere und 115 Mann gerettet. Sie gerieten aber in englische Gefangenschaft.

Wenn man bedenkt, daß hier vier englische Schiffe gegen nur ein einziges deutsches fochten, so kann man auch hier mit dem Resultat nur zufrieden sein und den Heldennut der deutschen Seeleute nur bewundern. —

Der April 1916 sah fortwährend deutsche Luftschiffangriffe auf Englands Ostküste und auf London selbst.

Zweimal innerhalb vierundzwanzig Stunden haben Geschwader der deutschen Marineluftschiffe unsere wohl-edlen Dettern jenseits des Kanals besucht und sie aus luftiger Höhe angemessen begrüßt.

Es war ein böser Aprilscherz, als in der Nacht vom 31. März zum 1. April und in der vom 1. zum 2. April die deutschen Brand- und Explosivbomben über England niederfielen. In der City von London wurde erheblicher Schaden angerichtet, die „Hauptstadt der Welt“ zitterte für ihr Leben und das ihrer Bewohner. Das stolze englische Wort: My home is my castle (mein Heim ist meine Burg) hatte seine Gültigkeit verloren.

Und Schlag auf Schlag folgte ein Luftangriff dem anderen, die Inselbewohner kamen gar nicht erst zur Besinnung.

Wenn sie glaubten: Na, Gott sei Dank, nun werden wir aber doch eine Weile Ruhe haben vor unseren Plagegeistern — schwupp sauste und ratterte es ihnen wieder um die Köpfe, und der Personal- und Materialschaden, der dadurch angerichtet wurde, nahm immer größere Dimensionen an. —

„Alleinherrschaft zur See!“ war Englands zugkräftigstes Schlagwort von jeher gewesen.

Was ist davon noch übrig geblieben?

Nichts, aber auch rein gar nichts.

Wie eine Seifenblase ist das ganze zerplatzt, und nicht einmal in seinem eigenen Revier, ja nicht einmal im Herzen seines Landes fühlt sich John Bull sicher.

Der Verlust der Alleinherrschaft auf dem Meere gefährdet, wie das in zahllosen Flugschriften ausgeführt wurde, Englands Weltherrschaft, seine ganze politische Stellung im Konzert der Völker.

Um dieser Alleinherrschaft willen entfachte ja England

den Weltenbrand, und nun muß es erleben, daß nach zwanzig Kriegsmonaten dieser Eckpfeiler seines Staatsgebäudes ins Wanken geraten ist, ja, daß sein Prestige bei allen Völkern so weit gesunken ist, daß niemand mehr an seine Beherrschung des Meeres glaubt.

Und was verstanden denn die Engländer nicht alles unter „Alleinherrschaft zur See?“

Zunächst die Herrschaft über alle Verbindungswege auf dem Meere.

Ein maßgebendes englisches Urteil lautet:

„Wir müssen ungehindert Nahrungsmittel, Rohprodukte und Industriewaren von außen erhalten können, wir müssen exportieren können, was wir für nötig halten, Truppen entsenden können, wohin es uns beliebt, kurz: wir müssen unbestritten Herr über die Verwendung unserer militärischen Machtmittel sein. Andererseits müssen wir jeden Augenblick die Verbindungswege etwaiger Gegner unterbrechen können.“

Was war nun das Mittel zur Aufrechterhaltung einer solchen Alleinherrschaft?

Die stärkste Kriegsflotte der Welt.

Seit dem Jahre 1815 war die englische Flotte so stark wie mehrere andere Flotten zusammen, jedenfalls aber doppelt so stark als der gefährlichste Gegner.

Seit hundert Jahren hat England diese seine Seemacht, unterstützt durch seine insulare Lage, politisch ausgenutzt und eine vorherrschende Stellung im Konzert der Völker eingenommen.

Sah nun England, daß ein anderer Staat gleichfalls freien Handelsverkehr und Seeherrschaft anstrebte, so bedeutete ihm das einen Eingriff in seine angemachte Prärogative.

Solche Bestrebungen mußten von vornherein unterdrückt werden.

England sah das Ende seiner Alleinherrschaft kommen. Daher seine verzweifelten Anstrengungen, Deutschland einzukreisen, seiner Abschließung vom Weltmeere, die Reisen König Eduard VII., um Bundesgenossen zu werben, zur Zertrümmerung des deutschen Volkes.

Albion sah mit unheimlichem Bangen die Katastrophe herannahen.

Als Preußen um die Mitte des 19. Jahrhunderts daran ging, sich eine kleine Flotte zu schaffen, hatte England nur herablassenden Spott für diese unsere Bemühungen.

Lord Palmerston ließ sich damals dahin vernehmen: „Die Deutschen mögen den Boden pflügen, mit den Wolken segeln oder Luftschlösser bauen. Aber nie seit Beginn der Zeiten hatten sie den Genius, das Weltmeer zu durchmessen oder die hohe See oder auch nur die Küstengewässer zu durchfahren.“

Man kann dazu nur sagen: Geschichte schwach! Denn es ist doch weltbekannt, daß die deutsche Hanse lange Zeit eine solche Blüte entfaltete, daß selbst Albion mit ihr als einem gewichtigen Faktor zu rechnen hatte.

Der deutschen Hanse beugten sich Könige, Fürsten und freie Städte.

Was wollen gegen diese geschichtlichen Tatsachen solche Renommistereien besagen?

Seitdem diese hochmütigen und noch dazu verlogenen Palmerstonschen Worte gesprochen wurden, ist der Gedanke an eine starke deutsche Flotte nie mehr zur Ruhe gekommen.

Der deutsche Liberalismus war es insbesondere, der diese Forderung auf seine Fahne schrieb.

Es war Wilhelm II. vorbehalten, diesen deutschen Traum zu verwirklichen.

Von Anbeginn seiner Regierung an hat er dieses Ziel konsequent im Auge gehabt, und wir sind ja alle Zeugen davon gewesen, in welcher vollendeter Weise es ihm gelungen ist, sein Ziel zu erreichen.

Ein Zeichen, daß Großbritannien sich nicht mehr im unumschränkten Besitz der Herrschaft zur See befand, ist es ja, daß es diesen Weltkrieg heraufbeschwor.

Zu allen Zeiten hat England versucht, deutsche Unternehmungen zu behindern, weil es in dem deutschen Kaufmann und Industriellen einen von Jahr zu Jahr unbequemer werdenden Konkurrenten sah.

Zum letzten Male stand es auf der Höhe seiner Macht, als es 1900, gestützt auf seine schlagfertige Flotte, die armen Buren unterjochte.

Dann aber fühlte sich England in seiner „glänzenden Isolierung“ doch nicht wohl. Es suchte nach Bündnissen und schloß allerhand Kompromisse, wobei es ihm gar nicht darauf ankam, die weiße Rasse durch ein Bündnis mit dem asiatischen Japan zu verraten und arg zu kompromittieren.

Der Gegensatz zwischen England und Deutschland verschärfte sich von Jahr zu Jahr.

Jeder Tag brachte die zahlenmäßige materielle Zunahme der deutschen Kriegsflotte und verringerte die englische Vorherrschaft.

Im Bau von Dreadnoughts glaubte Britannien ein letztes Mittel gefunden zu haben, uns zu überflügeln, weil es glaubte, daß die deutschen Finanzen es uns nicht erlauben würden, ihm auf diesem Wege zu folgen.

Doch auch dies gelang ihm nicht.

Es ging weiter bergab mit der englischen Alleinherrschaft.

Nach zwanzig Kriegsmonaten ist England weniger denn je im Besitz der Herrschaft über alle Verbindungswege auf dem Meere.

Seine Flußmündungen sind durch Minen verseucht, seine Seehäfen bombardiert, seine Werften und Docks teilweise beschädigt, seine „allmächtige“ Flotte verkriecht sich, und wagen sich seine Schiffe hervor, so werden sie torpediert in der Nordsee, im Süden Englands, Irlands, im Norden Irlands, in der Themsemündung, im Mittelmeer.

Wo bleibt da die unbestrittene Verwendung seiner militärischen Machtmittel?

Seine Truppentransporte werden versenkt, die Frachtraumnot nimmt von Tag zu Tag bedrohlichere Gestalt an, die Preise für Nahrungs- und Genußmittel steigen derart bei den Briten, daß sie vielfach bei ihnen höher sind als bei uns. Und daß sie unsere Verbindungswege zur See nicht abschneiden können, hat ihnen unter anderen auch wieder unsre brave „Möwe“ vor Augen geführt. Die sogenannte deutsche Blockade ist eine reine Farce.

Durch sein Piratentum hat es seinen moralischen und militärischen Niedergang vollends besiegelt.

Das Ende der englischen Alleinherrschaft zur See hat das stolze Albion selbst herbeigeführt, als es seine Flagge vom Mast herunterholte und durch heißen neutraler Flaggen seine Schiffe unter den Schutz neutraler Staaten stellte, weil die eigene Flagge sie nicht mehr zu schützen vermochte. Der wirklich Starke erniedrigt sich nicht zum gemeinen Seeräuber.

Für das perfide Albion hat nun die Stunde geschlagen.

Das Ende seiner Alleinherrschaft ist schon jetzt da, obgleich der Krieg noch nicht zu Ende.

Auch Englands „silberne Kugeln“ können daran nichts mehr ändern.

Noch niemals war es dagewesen, daß der englische Sterlingkurs um sieben Prozent gefallen war, daß nicht mehr das englische Pfund, sondern der amerikanische Dollar die Einheit auf dem Geldmarkte bildete.

Unsere deutschen Kriegsanleihen wurden mit 4½, 9, 12 und die vierte mit nahezu 11 Milliarden erstaunlich gut gezeichnet.

Bezüglich der letzten Anleihe brachten die „Lustigen Blätter“ das Bild eines lachenden deutschen Matrosen, der einen riesigen Geldsack auf dem Rücken trägt mit der Aufschrift: 1 Million Gold von S. M. S. „Möwe“, und unter dem Bilde war zu lesen:

England beteiligt sich auf Umwegen an der deutschen Kriegsanleihe!

Es läßt durch die „Möwe“ eine Million in Gold zeichnen! —

Der Geist des ganzen deutschen Volkes ist nach zwanzig Kriegsmonaten genau noch derselbe wie zu Beginn des Krieges.

Das Wort der alten Römer: „Dolce et decorum est pro patria mori“ (süß und ehrenvoll ist es, fürs Vaterland zu sterben) hat auch für uns Geltung.

Als ein Zeichen dieses herrlichen Geistes möchte ich nur nachstehende Todesanzeige anführen, die Bände spricht.

Sie lautet:

„Am 3. Februar erlitt der Leutnant zur See Ku Hansen, Inhaber des Eisernen Kreuzes, in Ausübung seines schweren Berufs als Marineflieger den Heldentod

für Kaiser und Reich. Er opferte sich in erhabenster Kameradschaft bei einem Aufklärungsfluge, um zwei seiner Kameraden aus dem schweren Seegang zu retten. Stets ein getreuer, bewährter, todesmutiger Wächter der deutschen Küste, die sich nur von ganzen Männern bewachen läßt, war er einer unserer hoffnungsvollsten Flieger.

Nun ruht er als Seemann mit seinen lieben Kameraden in der unendlichen Reinheit des weiten Meeres, das er über alles liebte, des schönsten Grabes in der Allmacht Gottes, fern von allem Kampf, Hasten und Treiben der Menschen.

Wir gaben in ihm das beste fürs Vaterland! In tiefster, stolzer Trauer.“ —

Dergegenwärtigen wir uns schließlich einmal die Resultate der zwanzig Monate des Weltkrieges zur See, so finden wir, daß sich die feindlichen Verluste folgendermaßen gestalten, wobei hervorgehoben werden muß, daß es sich in den Listen nur um einwandfrei festgestellte feindliche Verluste handelt, daß also alle Havarien, auch die schwersten, nicht mitgerechnet sind:

Es verloren:

England.

9 Linienschiffe:

1. Bulwark	26. 11. 14.
2. Audacious	27. 10. 14.
3. Irresistible	18. 3. 15.
4. Triumph	25. 5. 15.
5. Formidable	1. 1. 15.
6. Ocean	18. 3. 15.
7. Goliath	13. 5. 15.
8. Majestic	27. 5. 15.

- | | |
|---------------------|-----------------|
| 9. King Edward VII. | 10. 1. 16. |
| | (Durch „Möwe“!) |
| 10. Ruffel | 27. 4. 16. |

9 Panzerkreuzer:

- | | |
|--------------|-------------------|
| 1. Aboukir | 22. 9. 14. |
| 2. Hogue | 22. 9. 14. |
| 3. Cressy | 22. 9. 14. |
| 4. Monmouth | 1. 11. 14. |
| 5. Good Hope | 1. 11. 14. |
| 6. Tiger | 24. 1. 15. |
| 7. Argyll | 27. 10. 15. |
| 8. Natal | 31. 12. 15. |
| 9. Donegal | Mitte Februar 16. |

9 Kleine Kreuzer:

- | | |
|-----------------|-------------|
| 1. Amphion | 6. 8. 14. |
| 2. Pathfinder | 5. 9. 14. |
| 3. Pegasus | 20. 9. 14. |
| 4. Hawke | 15. 10. 14. |
| 5. Hermes | 31. 10. 14. |
| 6. ? | 10. 8. 15. |
| 7. Arethusa typ | 17. 8. 15. |
| 8. Karoline | 1. 2. 16. |
| 9. Arethusa | 14. 2. 16. |

16 Kanonenboote, Minensuchfahrzeuge
und Monitore:

- | | |
|-----------------|-------------|
| 1. Speedy | 3. 9. 14. |
| 2. Niger | 11. 11. 14. |
| 3. Spider | 10. 4. 15. |
| 4. Hythe | 28. 10. 15. |
| 5. Prince Abbas | 6. 11. 15. |

6.	Abdul Menem	6. 11. 15.
7.	1 Monitor	18. 11. 15.
8.	} 2 Kanonenboote	1. 12. 15.
9.		
10.	1 Monitor It. türk. III. v.	12. 12. 15.
11.	1 Monitor It. türk. III. v.	15. 2. 15.
12/13	2 Monitore It. türk. III. v.	22. 12. 15.
14/15	Arabis und ?	10. 2. 16.

26 Zerstörer und Torpedoboote:

1.	Wahrscheinl. E-Klasse	16. 12. 14.
2.	" "	16. 12. 14.
3.	" "	27. 2. 14.
4.	Wahrscheinl. L-Klasse	24. 1. 25.
5.	" "	24. 1. 15.
6.	" "	24. 1. 15.
7.	Erne	6. 2. 15.
8.	Wahrscheinl. G-Klasse	18. 3. 15.
9.	" "	25. 4. 15.
10.	" "	28. 4. 15.
11.	" "	13. 5. 15.
12.	Maori	7. 5. 15.
13.	Nr. 10	9. 6. 15.
14.	Nr. 12	9. 6. 15.
15.	Nr. 93	12. 2. 15.
16.	Recruit	1. 5. 15.
17.	Syng	? 8. 15.
18.	Zerstörer	27. 9. 15.
19.	Nr. 96	1. 11. 15.
20.	Louis	? 11. 15.
21.	?	10/12. 11. 15.
22.	Fervent	? 11. 15.
23.	Wahrscheinl. M-Klasse	17. 8. 15.

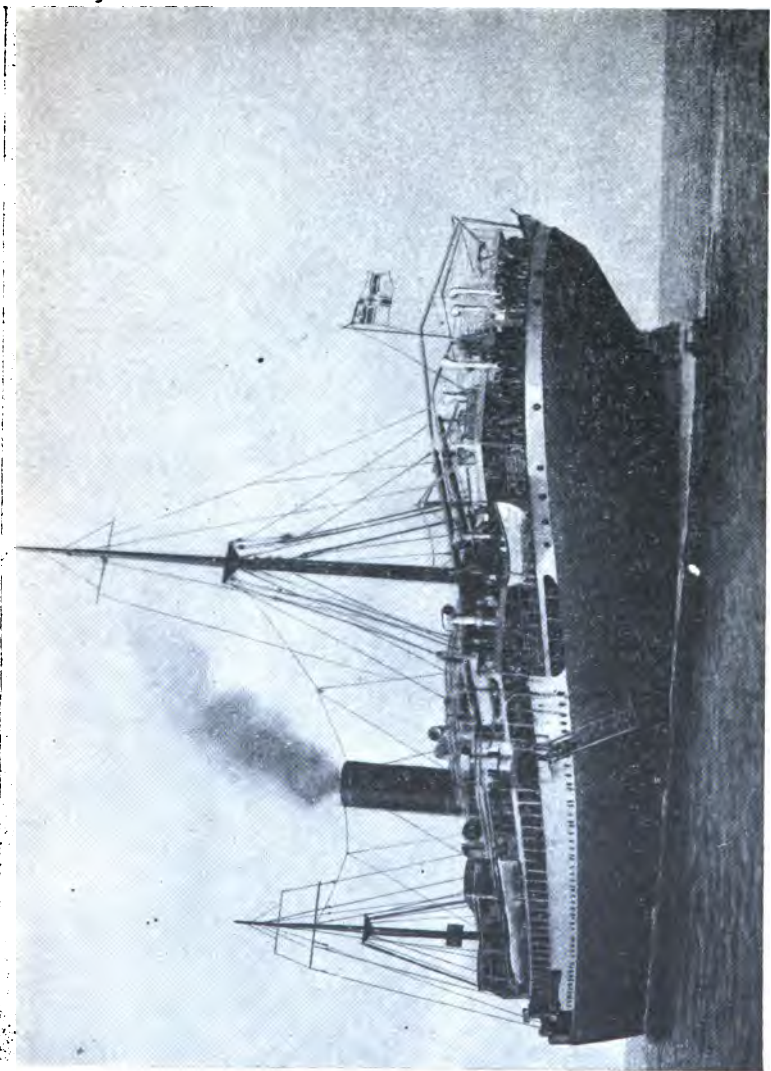
24/25. Eden, Nith	1. 2. 16.
26. Hind	22. 2. 16.
27. Murray	7. 3. 16.
28. Coquette	10. 3. 16.
29. Epöbt. Nr. 11	10. 3. 16.
30. Medusa	27. 3. 16.

17 Unterseeboote:

1. Wahrscheinl. B-Klasse	20. 8. 14.
2. A E 1	14. 9. 14.
3. E 3	18. 10. 14.
4. D 5	3. 11. 14.
5. E 15	16. 4. 15.
6. E ?	17. 4. 15.
7. A E 2	27. 4. 15.
8. E ?	2. 5. 15.
9. E ?	3. 5. 15.
10. E-Kl. ?	9. 8. 15.
11. E 13	19. 8. 15.
12. ?	3. 9. 15.
13. E 7	4. 9. 15.
14. E 20	4. 11. 15.
15. B II	?
16. E 17	6. 1. 16.
17. H 6	?

13 Hilfskreuzer:

1. Oceanic	9. 9. 14.
2. Rohilla	30. 10. 14.
3. Dicknor	14. 1. 15.
4. Clan Mac Naughton	Ans. 2. 15.
5. Bayano	11. 3. 15.
6. Prinzess Irene	27. 5. 15.



Der englische Westafrikadampfer „Eppam“.

7. ?	31. 5. 15.
8. India	8. 8. 15.
9. The Ramsen	8. 8. 15.
10. Tara	5. 11. 15.
11. Alcantara	29. 2. 16.
12. Bewaffn. Bewachungsdampfer	1. 3. 16.
13. Fauvette	12. 3. 16.

Frankreich.

1 Linienschiff:

1. Bouvet	18. 3. 15.
-----------	------------

2 Panzerkreuzer:

1. Léon Gambetta	27. 4. 15.
2. Admiral Charner	8. 2. 16.

1 Kanonenboot:

1. Zélé	22. 9. 14.
---------	------------

1 Streuminenschiff:

1. Casablanca	4. 6. 15.
---------------	-----------

8 Zerstörer und Torpedoboote:

1. Nr. 347	9. 10. 14.
2. Nr. 338	9. 10. 14.
3. Dague	24. 2. 15.
4. Nr. 219	30. 1. 15.
5. Nr. 331	17. 6. 15.
6. Mousquet	28. 10. 14.
7. Branlebas	9. 11. 15.
8. Renaudin	18. 3. 16.

7 Unterseeboote:

1. Curie	23. 12. 14.
2. Saphir	15. 1. 15.
3. Mariotte	26. 7. 15.
4. Joule	1. 5. 15.
5. Turquoise	30. 11. 15.
6. Fresnel	5. 12. 15.
7. Monge	29. 12. 15.

5 Hilfskreuzer:

1. India	18. 9. 15.
2/3. 2 Hilfskreuzer	1. 3. 16.
4. La Provence	1. 3. 16.
5. Transportdampfer	26. 3. 16.

Rußland.

1 Panzerkreuzer:

1. Pallada	11. 10. 14.
------------	-------------

1 Kleiner Kreuzer:

1. Semtschug	28. 10. 14.
--------------	-------------

3 Kanonenboote:

1. Donep	29. 10. 14.
2. Sstwutsch	19. 8. 15.
3. ?	19. 8. 15.

2 Truppentransportdampfer:

1. Truppentransportdampfer	30. 3. 16.
2. Truppentransportdampfer	31. 3. 16.

3 Minenschiſſe:

- | | |
|-------------|-------------|
| 1. Prut | 29. 10. 14. |
| 2. Jeniſſei | 4. 6. 15. |
| 3. ? | 5. 11. 15. |

3 Zerstörer und Torpedoboote:

- | | |
|--------------------------|---------------|
| 1. Typ Bespokoiny | 11. 6. 15. |
| 2. Typ Emir Bucharski | 18/19. 8. 15. |
| 3. Leitenant Putſchſchin | 10. 3. 16. |

1 Unterſeeboot:

- | | |
|----------------|------------|
| 1 Typ Akula | 22. 5. 15. |
| 1 Hilfsſchiſſ: | 16. 8. 15. |

Japan.

1 Kleiner Kreuzer:

- | | |
|---------------|-------------|
| 1. Takatschiō | 17. 10. 14. |
|---------------|-------------|

2 Zerstörer und Torpedoboote:

- | | |
|---------------|-------------|
| 1. Schirotaje | 3. 9. 14. |
| 2. Nr. 33 | 11. 11. 14. |

Italien.

1 Linienschiſſ:

- | | |
|-------------------|------------|
| 1. Benedetto Brin | 27. 9. 15. |
|-------------------|------------|

2 Panzerkreuzer:

- | | |
|-----------------------|------------|
| 1. Amalfi | 7. 7. 15. |
| 2. Giuseppe Garibaldi | 18. 7. 15. |

1 Kleiner Kreuzer:

- | | |
|------|------------|
| 1. ? | 5. 12. 15. |
|------|------------|

5 Zerstörer und Torpedoboote:

1. Turbine	24.	5. 15.
2. 5 P. N.	26.	6. 15.
3. 6 P. N.	?	6. 15.
4. 17 O. S.	2.	7. 15.
5. Intrepido	5.	12. 15.

3 Unterseeboote:

1. Medusa	11.	6. 15.
2. Pteride	5.	8. 15.
3. Nautilus	?	8. 15.

Zusammenstellung der Kriegsschiffsverläufe:**England:**

10 Linienschiffe,
 9 Panzerkreuzer,
 9 Kleine Kreuzer,
 16 Kanonenboote und Minensuchfahrzeuge,
 30 Zerstörer, Torpedoboote und Monitore,
 17 Unterseeboote,
 13 Hilfskreuzer,

 104 Gefechtseinheiten.

Frankreich:

1 Linienschiff,
 2 Panzerkreuzer,
 1 Kanonenboot,
 1 Streuminenschiff,
 8 Zerstörer und Torpedoboote,
 7 Unterseeboote,
 5 Hilfskreuzer,

 25 Gefechtseinheiten.

Rußland:

- 1 Panzerkreuzer,
 - 1 Kleiner Kreuzer,
 - 3 Kanonenboote,
 - 2 Truppentransporter,
 - 3 Minenschiffe,
 - 3 Zerstörer und Torpedoboote,
 - 1 Unterseeboot,
 - 1 Hilfschiff,
-
- 15 Gefechtseinheiten.

Japan:

- 1 Kleiner Kreuzer,
 - 2 Zerstörer und Torpedoboote.
-
- 3 Gefechtseinheiten.

Italien:

- 1 Linienschiff,
 - 2 Panzerkreuzer,
 - 1 Kleiner Kreuzer,
 - 5 Zerstörer und Torpedoboote,
 - 3 Unterseeboote,
-
- 12 Gefechtseinheiten.

England	104	Gefechtseinheiten,
Frankreich	25	"
Rußland	15	"
Japan	3	"
Italien	12	"

Im ganzen 159 Gefechtseinheiten.

Wir haben also im Laufe von 20 Monaten unseren Gegnern 158 Gefechtseinheiten vernichtet, eine recht stattliche Anzahl!

An Handelschiffen hat England allein etwa 800 eingebüßt, die nun schon auf dem Meeresgrunde ruhen, d. h. etwa 7,5 v. H. seiner ganzen Handelsflotte.

Und zu diesen hat unsere brave „Möwe“ mit ihren 15 erbeuteten englischen Schiffen ja auch ihr gutes Teil mit beigetragen.

Die Taten der „Möwe“ macht uns keine andere Nation nach; das vermag nur deutscher Seemannsgeist.

Lassen wir früher mit Begeisterung die Heldentaten der Rothhäute und die Irrfahrten eines Robinson Crusoe, so wird die heutige Jugend voll Feuereifer nach den Schilderungen der Argonautenfahrten ihrer Lieblinge zur See greifen, zu denen in erster Linie „Möwe“ und auch „Appam“ gehören werden.

Getrosten Mutes können wir bei solchem Heldengeist zur See allen kommenden Ereignissen entgegensehen und angesichts der herrlichen Taten unserer blauen Jungen nur demutsvoll unser Knie beugen vor dem deutschen Genius, der solches vermochte!

