

**DER
LANDSER**

Österr. S. 2,- (inkl. d. Sp. für d. Dg. Post),
Schweiz Sfr. 2,- (einschl. d. Post) - 8. Aufl. 1978

1,50 DM

Erlebnisberichte zur
Geschichte des
Zweiten Weltkrieges

881

J. Janssen

Die Einsamen der Weltmeere

Die dramatischen Feindfahrten des Motorschiffes „Ermland“ und die
einmaligen Aktionen des Hilfsminierlegers „Passat“ vor der australischen Küste



Scan & Korrektur: Keulebernd

Eichenlaubträger des Heeres



Siegfried Henrici

Der am 10.5.1889 in Soest geborene Henrici trat 1907 als Fahnenjunker in die Armee ein und wurde 1909 Leutnant im Feldartillerieregiment 11, mit dem er am 1. Weltkrieg teilnahm. Er ging 1920 zur Polizei und wurde nach Einführung der Wehrhoheit als Oberst der Schutzpolizei vom Heer übernommen. 1936 führte er das Artillerieregiment 29 und wurde 1938 Artilleriekommandeur des XVI. motorisierten Armeekorps in Berlin. In dieser Dienststellung verblieb er auch nach der im Juni 1939 erfolgten Beförderung zum Generalmajor. Nach dem Westfeldzug wurde er Chef der 16. motorisierten Infanteriedivision. Für deren Einsatz in Rußland erhielt er als Generalleutnant am 13.10.1941 das Ritterkreuz. Das Eichenlaub wurde ihm am 9.12.1943 als 350. Soldaten der Wehrmacht verliehen. Henrici war inzwischen zum General der Panzertruppen befördert worden und führte seit November das XXXX. Panzerkorps als Kommandierender General. Nach einer schweren Verwundung blieb er in der Heimat, doch im September 1944 übernahm er erneut das XXXX. Panzerkorps, das er bis zum Kriegsende befehligte. Henrici kehrte erst am 6.10.1955 aus russischer Kriegsgefangenschaft nach Berlin zurück.

J. Janssen

Die Einsamen der Weltmeere

Das Schicksal des Blockadebrechers »Ermland« und die einmalige Aktion des Hilfsminenlegers »Passat«

Die letzte Fahrt der »Ermland«

Das Schicksal eines Blockadebrechers

Wie jede seefahrende Nation, so mußte man auch in Deutschland beizeiten, d. h. noch im tiefsten Frieden Überlegungen darüber anstellen, was im Falle einer akuten Kriegsgefahr oder gar eines plötzlich ausbrechenden Krieges mit den auf See und in fremden Häfen befindlichen deutschen Handelsschiffen geschehen sollte. Grundgedanke hierbei war, daß die seegehende Handelsflotte einen wichtigen Bestandteil des deutschen Kriegspotentials bildete. Sie mußte nicht nur unter allen Umständen dem Zugriff des Gegners entzogen, sondern nach Möglichkeit auch der eigenen Kriegsführung nutzbar gemacht werden.

Diese notwendigen Schlußfolgerungen waren äußerst wichtig; hatte doch der I. Weltkrieg gezeigt, wie rasch und weltweit ein Krieg entstehen konnte und wie nachteilig er für die deutsche Handelsflotte geworden war. Als dann gar im September 1938 erneut Kriegsgefahr bestand, war es höchste Zeit, alle Vorbereitungen zu treffen, damit im Ernstfall die Handelsflotte sofort in Sicherheit gebracht werden konnte.

In Zusammenarbeit mit dem Oberkommando der Wehrmacht (OKW) und der Seekriegsleitung (SKL) im Oberkommando der Kriegsmarine (DKM) versah das Reichsverkehrs-

ministerium, das im Frieden oberste Reichsbehörde für die Seeschifffahrt war, alle ins Ausland gehenden Schiffe mit einer Geheimorder. Sie mußte vom Kapitän des Schiffes streng verwahrt und durfte erst nach Empfang eines bestimmten Funkspruches geöffnet werden.

In diesem versiegelten Umschlag befanden sich neben einem Geheimcode für den Funkverkehr vom und zum Schiff nähere Anweisungen darüber, wie sich Schiff und Besatzung im Falle einer drohenden Kriegsgefahr zu verhalten hatten.

Hiernach hatte das Schiff sofort den nächstliegenden neutralen Hafen anzulaufen und dort weitere Anweisungen abzuwarten. In einem verschlüsselten Funkspruch mußte die Reederei vom Anlaufen des Hafens unterrichtet werden und darüber, wieviel Brennstoff- und Ausrüstungsvorräte sich noch an Bord befanden. Auf Grund dieser Meldung sollte in der Heimat entschieden werden, ob das Schiff zurückgerufen werden konnte, oder ob es in einem neutralen Hafen vorläufig aufgelegt werden mußte.

Drohte dem Schiff eine Beschlagnahme durch einen fremden Staat, oder sollte es gar durch einen Gegner aufgebracht werden, dann war es unverzüglich zu versenken. Weder der Feind noch eine andere Nation durften in den Besitz deutscher Handelsschiffe gelangen.

Wie wichtig diese Maßnahmen und wie sorgfältig sie vorbereitet worden waren, geht aus der Tatsache hervor, daß zu Beginn des II. Weltkrieges der weitaus größte Teil der in überseeischen Gewässern weilenden deutschen Handelsflotte dem Zugriff des Gegners entzogen werden konnte. Nur vereinzelt fielen dem Feind deutsche Handelsschiffe in die Hände.

So sammelten sich in spanischen, portugiesischen und südamerikanischen Häfen sowie in Hafenplätzen Ostasiens – Niederländisch-Indien, Siam, China und Japan – alle deutschen Passagier- und Frachtschiffe, die zu dieser Zeit weit außerhalb

der deutschen Gewässer standen und einen deutschen Hafen nicht mehr erreichen konnten.

Darunter befand sich auch das Doppelschrauben-Motorschiff »Ermland«. Im Gegensatz zu jenen Routenschiffen der Hapag, die regelmäßig zwischen deutschen und ausländischen Häfen verkehrten, versah dieses Frachtschiff, das bis zu 69 Passagiere mitnehmen konnte, in Ostasien Zubringerdienste für die Liniendampfer der Reederei. Es verkehrte zwischen jenen Häfen im Fernen Osten, die von den Frachtern der Linienfahrt nicht angelaufen wurden, stellte somit die Verbindung der Hauptschifffahrtsroute mit den Nebenhäfen her.

Diese Zubringerschiffe befanden sich gewöhnlich zwei Jahre in Ostasien, ehe sie für geraume Zeit zur Grundüberholung und zur Beurlaubung der Besatzung nach Deutschland zurückkehrten.

Der Verfasser

Unter Führung von Kapitän Kragge war MS »Ermland«, das seit 16 Jahren Dienst auf der andern Hälfte des Globus tat, im Frühjahr 1938 zuletzt von Hamburg ausgelaufen, befand sich also im Sommer 1939 bereits wieder 14 Monate in ostasiatischen Gewässern.

Da das Schiff überall dorthin kam, wohin sich sonst kein deutscher Dampfer verirrte, kannte die Besatzung jedes Loch und jeden Winkel der ostasiatischen Küste. Ebenso war »Ermland« in allen diesen Häfen und Ankerplätzen bekannt wie ein bunter Hund. Die leuchtenden Farben ihres schwarz-weiß-roten Ringes am oberen Rand des gelben Schornsteins waren dort überall herzlich willkommen.

Ende August 1939 lag das Frachtmotorschiff in Manila, als jener Funkspruch eintraf, den Kapitän Kragge seit geraumer Zeit befürchtet hatte. Die politische Lage war ja alles andere als rosig.

Nicht gerade leichten Herzens öffnete er die versiegelte Order. Sie befahl ihm, den nächsten neutralen Hafen aufzusuchen.

Der Krieg stand also wieder einmal vor der Tür. War die Welt denn gar nicht zur Vernunft zu bringen? Hatten die Zeitungen nicht erst vor einem Jahr nach einem schweren Alpdruck, der auf Europa lastete, in riesigen Lettern den Frieden verkündet, als sollte er nun für alle Ewigkeit währen? Zwölf karge Monate hatten diese »Ewigkeit« gedauert, nun rasselte man wieder mit dem Säbel.

Kapitän Kragge mußte sich nun überlegen, wohin er sein Schiff bringen wollte.

Hierfür kam vorerst nur die Insel Formosa in Frage. Der »Sprung« nach Japan war wegen der britischen Seestreitkräfte, die in Hongkong stationiert waren und das Ostchinesische Meer überwachten, zu riskant.

Das Motorschiff »Ermland« ging unverzüglich in See, nahm Nordkurs und steuerte den Hafen Ta-kao auf Formosa an. Am 4. September 1939, kurz nach Kriegsausbruch, ging das Schiff dort vor Anker.

Es befand sich somit erst einmal in Sicherheit vor britischen Kreuzern, die sofort zur Jagd auf deutsche Handelsschiffe angesetzt wurden. Gerade in den Jahren vor dem Krieg hatte der deutsche Ostasienhandel erheblich zugenommen, es befanden sich daher verhältnismäßig viele deutsche Schiffe im Fernen Osten.

Der Aufenthalt im Hafen von Ta-kao entpuppte sich jedoch alsbald als eine Art freiwilliger Gefangenschaft. Die japanischen Behörden auf Formosa waren keineswegs freundschaftlich gesonnen. Eine ihrer ärgsten Maßnahmen war, der Besatzung des deutschen Motorschiffes jeglichen Landgang zu untersagen. Sie begründeten dieses Verbot damit, daß Ta-kao Festungsgebiet sei, von dem verständlicherweise jeder Fremde ferngehalten werden müsse.

Nur unbedingt dienstlich notwendige Landgänge wurden dem Kapitän und einigen wenigen Männern der Besatzung gestattet. Diese Landgänge mußten aber vorher bei der zuständigen japanischen Behörde angemeldet werden. Diese beordnete dann jedesmal einen japanischen Polizisten zum Schiff, der den Kapitän oder die Männer auf Schritt und Tritt begleitete und argwöhnisch darüber wachte, daß sie nichts taten, was den Japanern nicht angenehm war.

Dieses ständige Bewachtwerden war natürlich den wenigen Auserwählten, die endlich mal für ein paar Stunden von Bord gehen durften, recht lästig. Wenn Seeleute schon mal an Land gingen, ganz egal wo, dann wollten sie sich auch ein bißchen amüsieren und das tun, was ihnen bei der Abgeschlossenheit an Bord eines Schiffes nicht möglich war.

Da es fast immer dieselben japanischen Polizisten waren, die als Begleiter abgestellt wurden, entwickelte sich im Laufe der Zeit zwischen ihnen und den Besatzungsmitgliedern ein gewisses Vertrauensverhältnis. Es wurde von letzteren eifrig »geschmiert«, und zwar mit Bier, das die Formosaner gern tranken und sich ebenso gern von den Deutschen spendieren ließen. Hatten sie erst etliche Flaschen intus, wurden sie gutmütig und drückten ein Auge zu, so daß Janmaat (Seemann, Marineausdruck) schließlich doch hin und wieder auf seine Kosten kam.

Im übrigen aber war das Leben an Bord des Motorschiffes recht langweilig und eintönig. Natürlich beschäftigten Kapitän Kragge und sein Erster Offizier die Leute, wo sie konnten. Arbeit war in diesem Fall das beste Mittel gegen Langeweile und Unmut. Das ganze Schiff wurde von unten bis oben überholt, angefangen von den Maschinenbilgen bis hinauf zu den Mastspitzen. Die Pinsel waren immerfort in Tätigkeit, und Rostklopfen gehörte zum täglichen Zeitvertreib.

Trotzdem blieb noch sehr viel Freizeit für die Besatzung. Und da man verurteilt war, an Bord zu bleiben, versuchte man,

sich durch Fischfang eine Abwechslung zu schaffen. Dadurch wurde auch der Speisezettel etwas belebt. Man mußte nämlich mit den vorhandenen Vorräten sparsam umgehen, wußte doch kein Mensch, wann und wo die Proviantlast wieder einmal aufgefüllt werden konnte.

In diesem Einerlei, bei dem die Besatzung Gefangene ihres eigenen Schiffes war, vergingen Wochen und Monate, ohne daß sich auch nur die geringste Veränderung für die nähere Zukunft abzeichnete. Es schien fast so, als hätte man in der Heimat das Schiff vergessen oder wollte es bis zu einem noch völlig ungewissen Kriegsende im Hafen von Formosa liegen lassen.

Ähnlich erging es vielen anderen deutschen Schiffen, die sich bei Kriegsausbruch in Ostasien befunden hatten. So hatten sich in Yokohama die Motorschiffe »Regensburg« (8.068 BRT), »Elbe« (9.060 BRT), »Odenwald« (5.098 BRT) und »Spreewald« (5.083 BRT) eingefunden. In Nagasaki warteten die beiden Frachtschiffe von John T. Essberger »Anneliese Essberger« (5.173 BRT) und »Elsa Essberger« (6.103 BRT) auf weitere Order. In Kobe lagen die Hapag-Motorschiffe »Burgenland« (7.320 BRT), »Kulmerland« (7.663 BRT), »Münsterland« (6.408 BRT) und »Ramses« (7.983 BRT). Letzteres war erst in Schanghai und wurde später nach Kobe überführt. Dazu kamen die beiden Rickmers-Dampfer »R. C. Rickmers« (5.198 BRT) und »Ursula Rickmers« (5.050 BRT) und der Lloyd-Passagierdampfer »Scharnhorst«. Schließlich war noch der Hapag-Dampfer »Havenstein« (7.974 BRT) in Dairen für unbestimmte Zeit vor Anker gegangen.

Während diese Schiffe untätig festlagen, wurden in den ersten Monaten des Krieges aus verschiedenen europäischen und atlantischen Häfen deutsche Handelsschiffe – die zum Teil wertvolle Ladung an Bord hatten – in die Heimat zurückbeordert.

Es sei hierbei nur an den erfolgreichsten Durchbruch der

»Bremen« und den mißglückten Versuch des Lloyd-Dampfers »Columbus« erinnert.

Dagegen mußten die in ostasiatischen Gewässern aufgelegten deutschen Handelsschiffe vorläufig dort belassen werden. Es schien aussichtslos, sie gleichfalls nach Deutschland zurückzurufen. Man trug sich lediglich im Laufe der weiteren politischen Entwicklung mit der Absicht, alle diese Schiffe in den japanischen Häfen Kobe und Yokohama zusammenzuziehen. Mehr ließ sich für diese wertvollen Schiffe zur Zeit nicht tun.

Im Zuge dieser Zusammenführung erhielt Mitte Juli 1940 auch Kapitän Kragge vom Motorschiff »Ermland« durch Funk die Anweisung, sein Schiff nach Kobe zu verlegen.

Als an Bord diese Nachricht bekannt wurde, war darüber niemand froher als die Besatzung selbst. Ein volles Jahr hatte sie vor Ta-kao auf ihrem Schiff ausgehalten, zwölf endlos lange Monate hindurch hatte sie gehofft und darauf gewartet, dem freiwilligen Gefängnis wieder entrinnen zu können. Rechnete man die Zeit, seit ihr Schiff das letzte Mal aus Hamburg ausgelaufen war, hinzu, dann befanden sie sich schon weit über achthundert Tage und Nächte auf diesem Untersatz (Schiff, Seemannsausdruck) und hatten während dieser Zeit nur ganz vereinzelt und in sehr langen Abständen für ein paar Stunden festen Boden unter den Füßen gehabt.

Mit wahrer Begeisterung gingen die Seeleute daran, das Schiff für die Ausreise fertigzumachen. Es war ihnen ganz egal, wohin die Fahrt ging, sie nahmen es auch liebend gern in Kauf, daß man sich unterwegs auf unbefahrbaren Routen durch das Meer schleichen und jederzeit auf der Hut vor britischen Kriegsschiffen sein mußte

Die Hauptsache war, sie kamen endlich aus diesem öden Nest heraus, kamen zu einem andern Volk, in einen richtigen Hafen, in eine Großstadt, wo man ihnen – hoffentlich – ein

bißchen mehr Bewegungsfreiheit gönnte,

»Ermland« war rasch klar zum Inseegehen. Das Schiff hätte schon in der darauf folgenden Nacht die Anker aufnehmen können. So fix war die Besatzung bei der Hand.

Aber die japanischen Behörden nahmen sich Zeit, viel Zeit, Sie mußten ja der »Ermland« die Genehmigung erteilen, den Hafen verlassen zu dürfen.

Woran es lag, daß sie es nicht sofort taten, daß sie nicht froh waren, den Dampfer, der ihnen doch nur lästig war, endlich loszuwerden, erfuhr man nicht.

Wie überall in der Welt, so waren auch auf Formosa die Behörden schweigsam und – gräßlich langweilig. Die Errungenschaft westlicher Zivilisation, der Papierkrieg, hatte auch im Fernen Osten längst seinen Einzug gehalten und dominierte. Man mußte sich also gedulden.

Schließlich wurde auch die letzte Unterschrift auf die Genehmigungsurkunde gesetzt und der letzte Stempel drauf gedrückt.

Motorschiff »Ermland« konnte den ungastlichen Hafen Takao verlassen.

*

Am 28. Juli 1940, morgens 4 Uhr, wurde der Anker aus dem Grund geholt. Bei absoluter Windstille und völlig abgeblendet verließ der Hapag-Frachter die Insel Formosa und steuerte erst einmal südwärts durch die Baschi-Straße in den Stillen Ozean hinein.

In der Weite dieses Weltmeeres, fern von jeder Verkehrsstraße, fuhr »Ermland« am relativ sichersten. Während sie dort mit Generalkurs Nordost Nippon (Japan) entgegensteuerte, war die gesamte Besatzung eifrig damit beschäftigt, das Schiff zu tarnen. Aus dem deutschen Hapag-Motorschiff sollte ein Sowjetrusse werden, wie er in dieser

Gegend ab und zu auftauchte. Der Schornstein wurde schwarz gemalen, wie der Seemann sagt, und die Aufbauten erhielten ein graues Kleid.

Innerhalb eines Tages war das Werk geschafft. Als die Sonne nach einem herrlich-heiteren Tag im Westen ins Meer sank, warf sie ihre letzten Strahlen auf einen russischen Dampfer, der einsam seines Weges zog und allem Anschein nach ins Ochotskische Meer wollte.

Dem Meeresgott schien dieser »Russe« jedoch nicht zu gefallen. Als wollte er die frisch aufgetragene Farbe wieder abwaschen, schickte er am nächsten Morgen einen Taifun, der es in sich hatte.

Der Besatzung des Motorschiffes waren diese rasch auftretenden Wirbelstürme längst nichts Neues. Es war nicht einer unter ihr, der nicht schon mindestens ein halbes Dutzend dieser wüsten Gesellen erlebt hatte.

Dieser aber, der am Morgen des 29. Juli über den Pazifik fegte, stellte alle bisherigen Taifune in den Schatten. Das Meer wurde zu einem wahren Hexenkessel, in dem es schäumte und brodelte, als sei es von einem Höllenfeuer zum Kochen gebracht. Woher die Wellen und Brecher kamen, war kaum noch auszumachen. Sie liefen kreuz und quer. Das Schiff stampfte und schlingerte wie toll. Nichts, was nicht an Bord festgeschmiedet war, blieb auf seinem Platz. Alles polterte und klirrte durcheinander. Es gab Scherben wie noch nie zuvor. Über das Deck wuschen unaufhörlich die Brecher. Sie donnerten gegen die Aufbauten, als wollten sie sie mit einem Schlage wegreißen. Dazu orgelte der Wind, daß einem Hören und Sehen verging.

Wohl das Tollste aber waren die Wasserfluten, die von oben herabkamen. So etwas von Regen hatte selbst Kapitän Kragge noch nicht erlebt, und das wollte bei diesem alten Fahrensmann etwas heißen. Es regnete nicht, es goß. Als befände sich ein ganzer Ozean in den Wolken, klatschte und rauschte das

Wasser in dicken Strähnen hernieder, dichter und intensiver noch als das stärkste Brausebad, das man sich denken konnte.

Von einer Orientierung war bald keine Rede mehr. Rundherum befand sich ein dicker, undurchsichtiger Regenvorhang, über dem Schiff ein bleigrauer Himmel, der schon bei den Mastspitzen begann, und unter sich hatte die »Ermland« ein tobendes Meer, das sich gebärdete, als wollte es in die Luft steigen.

Die Kompassse spielten verrückt. Die Kompaßrosen schaukelten hin und her, als wüßten sie nicht mehr, wo Norden und Süden war. Der Fahrtmeßanzeiger hatte längst aufgehört, exakt zu arbeiten, auf das Echolot war auch kein Verlaß mehr, und von einer Besteckaufnahme (Standortfeststellung) konnte bei diesem Wetter überhaupt keine Rede sein.

Schließlich wußte niemand an Bord, wo sich die »Ermland« befand. Im freien Ozean wäre das nicht weiter schlimm gewesen. Es kam auch gar nicht so sehr darauf an, weil sich das Schiff doch weit abseits halten wollte. An diesem Tag befand sich der Frachter aber noch in bedenklicher Nähe der Shakishima-Inselgruppe. Es bestand also bei der gänzlich verlorengegangenen Orientierung die Gefahr, auf einen der Felsen geschleudert zu werden. Was das für ein Schiff bedeutete, konnte sich selbst ein Laie ausmalen.

Das einzig Gute an diesem Taifun war, daß er schließlich mal zu Ende ging, und zwar ehe er die »Ermland« mit Mann und Maus verschlungen hatte. Sie war ja längst nicht mehr die jüngste; die achtzehn Jahre Fahrt in tropischen und asiatischen Gewässern waren schließlich nicht spurlos an ihr vorübergegangen.

Diesen Taifun überstand sie jedoch einigermaßen gut. Es sah zwar an Bord übel aus, und die Besatzung hatte allerhand Arbeit, um die Seeschäden notdürftig auszubessern, als man aber am 4. August 1940 in den Hafen von Kobe einlief, war von den durchstandenen Strapazen nicht mehr viel zu erkennen

In der Seekriegsleitung in Berlin, der seit Beginn des Krieges alle see-gehenden Schiffe der Handelsflotte unterstanden, überlegte man alsbald, wie der wertvolle Bestand der in außerdeutschen Häfen festliegenden deutschen Handelsflotte nutzbar gemacht werden konnte, nicht zuletzt wegen der – insbesondere bei der Norwegenaktion (April 1940) eingetretenen Verluste an Frachtraum. Im Ersten Weltkrieg hatte man die in neutralen Häfen aufgelegten deutschen Frachter dort belassen in der Hoffnung, sie nach Kriegsende wieder in Fahrt setzen zu können. Der größte Teil von ihnen war dann aber doch verlorengegangen oder dem Gegner in die Hände gefallen.

Aus diesen Erfahrungen heraus zog man in Berlin die Lehre, daß es zweckmäßiger war, die Schiffe, selbst bei größtem Risiko, in die Heimat zurückzubeordern, als sie in fremden Häfen nutzlos liegen zu lassen. Davor durfte auch der von Großbritannien um Deutschland gelegte Blockadering nicht zurückhalten.

Solche Rückführung mußte natürlich äußerst sorgfältig vorbereitet werden, um die Schiffe nicht Opfer fremder oder gar irrtümlich eigener Seestreitkräfte werden zu lassen. Dazu gehörte in erster Linie die ausreichende Versorgung mit Brennstoff und Proviant, ein genaues Festlegen des einzuschlagenden Reiseweges und viele andere Momente, die das Risiko der Reise herabmindern sollten.

Bis Mitte 1940 hatte man sich darauf beschränkt, nur einige der in Atlantikhäfen liegenden Schiffe zurückzuführen. Infolge der zunehmenden Rohstoffverknappung in der Heimat mußte man sich zwangsläufig auch mit dem Gedanken vertraut machen, die schnellsten und in ihrer Bauart unauffälligsten der in Ostasien liegenden Handelsschiffe nach Deutschland zurückzuholen. Ihnen fiel damit die Aufgabe von

Blockadebrechern zu, die bei diesen Rückfahrten wichtige nur im Ausland erhältliche Rohstoffe mitbringen sollten.

Ehe man aber einige der in Japan zusammengezogenen deutschen Frachter mit den in Ostasien erhältlichen Rohstoffen wie Rohgummi, Zinn, Wolframerz, Chinin, Jod, Opium und ähnlichen kostbaren Dingen belud und sie in die Heimat zurückdirigierte, wollte die Seekriegsleitung erst einen »Versuchsballon« starten lassen. Eines der Schiffe sollte unter Beachtung aller Vorsichtsmaßregeln und Tarnmaßnahmen leer in die Heimat zurückfahren und lediglich unterwegs von im Indischen Ozean operierenden deutschen Handelsstörkreuzern gemachte Gefangene mitbringen.

Bevor diese Blockadebrecheraktion beginnen konnte, waren naturgemäß umfangreiche Vorbereitungen notwendig. Man konnte nicht einfach einem der Motorschiffe durch Funk den Befehl erteilen, loszudampfen. Für eine Fahrt um den halben Erdball mußte jeder dieser Frachter bestens ausgerüstet werden, um in einer Nonstopreise auch wirklich den Heimathafen oder wenigstens einen der französischen Atlantikhäfen erreichen zu können.

Dazu war in weitgehendem Maße die Unterstützung der Japaner erforderlich, die deswegen nicht leicht zu erringen war, weil Japan damals noch neutral war und peinlich alles vermied, was nach Begünstigung einer der kriegführenden Nationen aussah.

Dem unermüdlichen Wirken des deutschen Marineattachés in Tokio, Konteradmiral Wenneker, war es jedoch zu danken, daß von Seiten der Japaner keine allzugroßen Schwierigkeiten im Beschaffen der notwendigen Brennstoff- und Proviantvorräte für die Schiffe gemacht wurden. Hierbei war zu bedenken, daß die modernen, komplizierten deutschen Schiffsmotoren größtenteils Spezialöle verlangten, die erst – da in Japan nicht erhältlich – durch recht verwickelte Transaktionen aus anderen Staaten beschafft werden mußten.

Konteradmiral Wenneker war 1940 als Marineattaché nach Japan kommandiert worden. Bis dahin war er Kommandant des Panzerschiffes »Deutschland« (der späteren »Lützow«) gewesen und hatte in den ersten Kriegsmonaten im Atlantik praktische Erfahrungen im Kreuzerkrieg gesammelt, die ihm bei den Vorarbeiten zum Blockadedurchbruch deutscher Handelsschiffe sehr zustatten kamen.

Zu ihm fuhr Kapitän Kragge vom Motorschiff »Ermland«, nachdem er mit seinem Schiff in Kobe vor Anker gegangen war.

Während die Besatzung ausgiebig die endlich wiedererlangte Freiheit genoß, das heißt, nach Herzenslust an Land stieg, wobei die Japaner nicht die geringsten Schwierigkeiten machten, führte Kapitän Kragge mit Admiral Wenneker und seinen Beamten ernste Gespräche. Die Seekriegsleitung hatte nämlich inzwischen entschieden, daß »Ermland« als erstes Schiff ohne Ladung die Rückreise nach dem französischen Hafen Bordeaux versuchen sollte.

Aber auch das ging natürlich nicht von heute auf morgen. Es begannen erst einmal die erforderlichen und recht zeitraubenden Verhandlungen mit den japanischen Dienststellen, um das Motorschiff vor seiner Ausreise in einer japanischen Werft überholen zu lassen. Insbesondere mußte es eingedockt und der Boden gereinigt werden. Dann drehte es sich um die Frage der Versorgung mit Proviant und Treibstoff. Der günstigste Auslauftermin mußte errechnet und die Fahrtroute festgelegt werden, und was dergleichen Dinge mehr waren.

Darüber vergingen mehrere Monate.

In Deutschland rüstete man bereits zum zweiten Kriegsweihnachten, als im fernen Japan an Bord der »Ermland« endlich eine rege Tätigkeit begann. Nach kurzer Werftüberholung ging das Schiff an eine Pier und nahm Treibstoff über. Und zwar so große Mengen, daß die Besatzung sich verwundert ansah. Sie hatte natürlich keine Ahnung,

welchen Auftrag das Schiff erhalten hatte, tippte vielmehr darauf, daß es einen westlich im Indischen Ozean oder östlich im Pazifik stehenden deutschen Handelsstörkreuzer mit diesem Treibstoff versorgen und dann nach Japan zurückkehren sollte.

Das war um so wahrscheinlicher, als im übrigen nur noch reichlich Proviant, aber keine Ladung an Bord kam.

Lediglich ein Ultrakurzwellen-Sende- und -Empfangsgerät wurde zusätzlich im Funkraum eingebaut. Dazu schiffte sich der Funkoffizier der im Hafen von Kobe liegenden »Burgenland« auf »Ermland« ein. Das bestätigte die Annahme, daß »Ermland« als Versorger eingesetzt werden sollte.

Von Kapitän Kragge erfuhr niemand etwas, nicht einmal sein Erster Offizier. Er tat, als wüßte er selbst noch nichts über die künftige Tätigkeit des Schiffes. Geheimhaltung war auch hier oberstes Gebot.

Weihnachten 1940 war der Frachter auslaufbereit. Die Feiertage hindurch blieb er aber noch in Kobe liegen.

Am Abend des 28. Dezember, einer pechschwarzen Nacht mit dichtem, schwerem Regen, kam, für die Besatzung gänzlich überraschend, ein japanischer Lotse an Bord. Nach höflicher Verbeugung vor dem Kapitän begab er sich unverzüglich auf die Brücke.

Kurz darauf ertönten die Befehle zum Losmachen der Leinen,

»Beide Maschinen – Achtung!«

In völliger Finsternis und gänzlich abgeblendet, verließ »Ermland« den japanischen Hafen. Nach langer Liegezeit trat das Schiff eine Reise ins Ungewisse an. Zwar kannte Kapitän Kragge das fernliegende Fahrtziel, aber auch er konnte nicht wissen, was ihnen noch bevorstand und ob Sie die französische Küste überhaupt jemals erreichen würden.

Als am 29. Dezember die Morgendämmerung hereinbrach, war von der japanischen Küste nichts mehr zu sehen. Mit Generalkurs Ost ging das Hapag-Motorschiff weit in den

Stillen Ozean hinein.

Wieder begann, wie nach dem Verlassen des Hafens Ta-kao auf Formosa, an Bord eifrige Tätigkeit. Das Schiff mußte abermals getarnt werden. Mit Holz und Persennigen (Planen) wurde die Silhouette der Aufbauten so verändert, daß sie ein gänzlich anderes Aussehen erhielt und nur noch schwer als die der »Ermland« zu identifizieren war. Pinsel und Farbe taten ein übriges. Sie erneuerten den Anstrich und schufen an beiden Bordwänden große russische Embleme: Sichel und Hammer auf leuchtend rotem Untergrund.

Im Laufe eines Tages hatte sich das deutsche Hapag-Motorschiff zum zweiten Male in einen harmlos aussehenden russischen Frachter verwandelt, dem kaum ein Mensch zutraute, daß er auf dem Marsch nach Westeuropa war.

Einige an Bord hatten die stille Hoffnung gehegt, daß es vielleicht doch nach der Heimat ging, der sie ja nun schon seit über 30 Monaten fern waren. Als die »Ermland« aber eindeutig Kurs in den Pazifik nahm, mußte auch der optimistischste unter den Männern einsehen, daß ein Wiedersehen mit den Lieben daheim noch in sehr weiter Ferne lag.

Auf wechselnden Kursen, über deren Sinn und Zweck man sich nur auf der Brücke klar war, fuhr das Motorschiff immer tiefer in den Stillen Ozean hinein. Er machte an diesen Tagen seinem Namen alle Ehre, Das Wetter hatte sich beruhigt, der Himmel klarte auf, die See lief nur noch leicht, und der Wind brachte die Wärme der Südsee heran.

Der Wendekreis des Krebses, die Grenze zwischen der gemäßigten und der warmen Zone, wurde am Neujahrstag überschritten. Wollsachen und Schlechtwetterzeug verschwanden unter Deck. Man atmete wieder freier und fühlte sich wohl in der beginnenden Wärme.

Das hob auch die Lebensfreude und die Zuversicht, irgendwie und irgendwann mußten der Krieg und die Reise mal

ein Ende haben. Dann gab es die langersehnte Heimkehr.

Bis dahin hieß es eben durchhalten, auch wenn's mitunter sauer wurde und man in den Nächten unruhige Träume hatte.

In den ersten fünf Tagen des neuen Jahres 1941 sah man von der »Ermland« aus nichts anderes als Himmel und Wasser. Die Ausgucks hatten dabei einen sturen Dienst. Immer wieder mußten sie den Horizont nach Anzeichen eines sich nähernden Schiffes absuchen. Das war eine stinklangweilige Beschäftigung, wenn sich niemals etwas sehen ließ. Dabei kam es sehr darauf an, nicht gesehen zu werden, vor allen Dingen nicht von irgendeinem britischen Kriegsfahrzeug. Das würde der »Ermland« das russische Mäntelchen doch nicht glauben.

Am 6. Januar 1941 ließ der Ruf eines Ausgucks die ganze Besatzung aufhorchen:

»Voraus Land in Sicht!«

»Land? – Der spinnt ja! – Wo sind wir denn?«

Einer der Rudergänger wußte es, »Bei den Marshall-Inseln!« sagte er und löste damit ziemliche Enttäuschung aus.

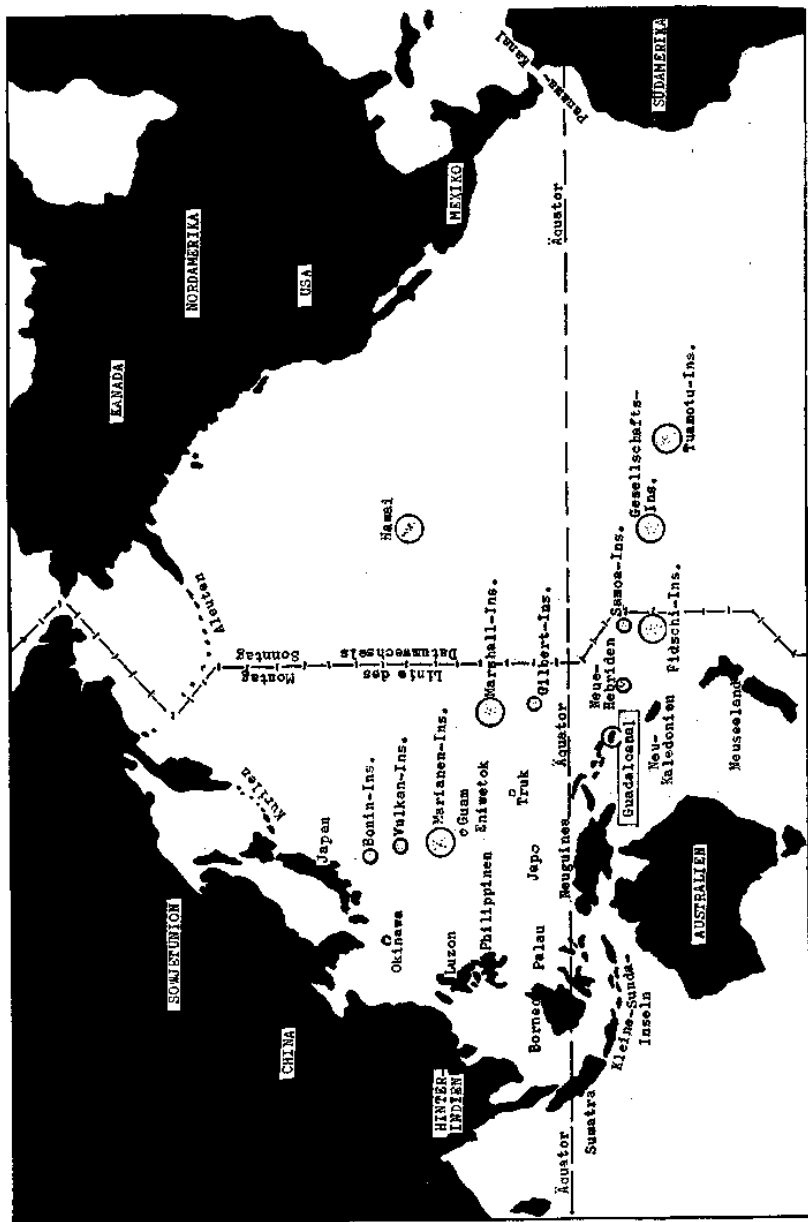
»Das ist sicherlich ein Treffpunkt mit einem Hilfskreuzer!« meinte ein Decksmann, der gewöhnlich nicht viel sprach, aber das, was er sagte, sich vorher überlegte.

Was da voraus über die Kimm kam, war, genauer gesagt, das Lamutrek-Atoll, das zu einer der Gruppen der Marshall-Inseln gehört und nur von wenigen Eingeborenen bewohnt wurde.

Viel Abwechslung hatte man dort also nicht zu erwarten. Immerhin war der Anblick einiger Palmen, die beim Näherkommen ausgemacht wurden, doch recht erfreulich.

Man staunte allerdings nicht wenig, als man nach dem Umrunden des Atolls in einer kleinen Bucht gleich zwei Schiffe vor Anker liegen sah, die man in dieser weltentlegenen Gegend wahrlich nicht erwartet hatte, schon gar nicht deutsche Schiffe.

»Ermland« blinkte mit der Morselampe zu den beiden Fremden hinüber und erhielt von dort Antwort.



»Tatsächlich ein Hilfskreuzer!« sagte der Wachoffizier zum Rudergänger.

Es war der Handelsstörkreuzer »Orion« (Schiff 36), ex Hapag-Dampfer »Kurmark«, der von Fregattenkapitän Weyher geführt wurde und sich seit dem 30. März 1940 im Einsatz befand, Neben ihm lag der ehemalige norwegische Tanker »Ole Jacob«, der gekapert worden war und nun unter deutscher Flagge dem Hilfskreuzer augenblicklich als Troßschiff diente.

»Was sollen wir denn noch bei ihm, wenn er einen dicken Tanker bei sich hat?« fragte man sich auf »Ermland« mit gewisser Berechtigung,

Des Rätsels Lösung erfuhr man, als »Ermland« längsseit von »Orion« seinen Anker in den Grund rasseln ließ. Während Kapitän Kragge zum Hilfskreuzer hinüberstieg, kam von dort ein mit Werkzeug bewaffnetes Arbeitskommando herübergeklettert.

»Was wollt ihr denn hier?« fragte man die Seelords.

»Aus eurem Schlitten einen First-class-passenger steamer (1. Klasse-Passagierdampfer) machen.«

»Das sind wir doch! Wir haben Betten für 69 Fahrgäste!«

»Ihr kriegt aber fünfmal so viel, die wir überzählig haben!«

»Etwa Gefangene? – Ach, du Scheibenkleister!«

So war es. »Orion« hatte auf ihren Kaperfahrten in den letzten Monaten allerhand Besatzungsangehörige versenkter Schiffe bei sich an Bord versammelt, die zu einer starken Belastung für Schiff und Besatzung geworden waren. Insgesamt waren es rund 320 Menschen verschiedener Nationen, die jetzt an »Ermland« abgegeben werden sollten.

»Was sollen wir denn damit anfangen?«

»Mit nach Hause nehmen! – Ihr haut doch ab nach Deutschland! Oder wißt ihr das noch gar nicht?«

Nun wußten sie es! Und sie freuten sich mächtig, das war klar. Die Arbeit ging daraufhin noch einmal so schnell von der Hand. Luk eins und zwei wurden geöffnet, und die

darunterliegenden Laderäume wurden erst einmal gründlich gesäubert. Dann kletterten Zimmerleute nach unten, bauten Pritschen ein und richteten das Zwischendeck des Vorschiffes für die Aufnahme von Gefangenen her.

Das flutschte wie am Schnürchen. Es mußte auch fix gehen, denn »Orion« wollte am gleichen Abend wieder auslaufen.

Innerhalb weniger Stunden waren die »First-class-Cabins« hergerichtet. Zwar primitiv, wie es auf einem Frachter nicht anders sein konnte, aber keineswegs etwa menschenunwürdig. Im Krieg gab es nun mal keinen Luxus. Die mittschiffs liegenden Fahrgasträume durften nicht mit Gefangenen belegt werden. Man wollte keine Bevorzugung Einzelner vornehmen, außerdem mußte man die Gefangenen gesammelt im Vorschiff belassen. In der Nähe der Brücke und des Maschinenhauses durfte sich aus Gründen der Sicherheit keiner von ihnen aufhalten.

Dann kamen die 320 Seeleute, die durch den Krieg ihre Schiffe verloren hatten, an Bord. Als Wachkommando gab »Orion« einen Offizier, einen Unteroffizier und acht Soldaten ab, die Handwaffen bei sich hatten und auch ein altes, erbeutetes Maschinengewehr mitbrachten. Sie richteten sich in den Passagierkabinen häuslich ein und sorgten für die nötige Ruhe und Ordnung unter den Gefangenen. Es waren alles ältere, gesetzte Leute, Reservisten, die die Uniform der Kriegsmarine noch nicht lange trugen, sondern als Seeleute auf deutschen Handelsschiffen gefahren waren. Auf sie war also unbedingt Verlaß. Sie konnten auch am ehesten mit den Kollegen von der andern Seite umgehen, waren sie doch allesamt Seeleute, die sich im Frieden gegenseitig geholfen hätten, wenn sie in Seenot gewesen wären.

Schon um 17 Uhr holte »Ermland« den Anker wieder aus dem Grund und dampfte aus der kleinen Bucht hinaus, blieb draußen aber auf Wartestellung liegen. Es mußten noch die letzten Anweisungen der Seekriegsleitung abgewartet werden.

24 Stunden später verließen auch »Ole Jacob« und »Orion« das Atoll. Bis an die Grenze der Sichtweite auseinandergezogen, fuhren die drei Schiffe in Dwarlinie ostwärts. Die Antwort der SKL war noch nicht da, folglich mußte »Ermland« beim Hilfskreuzer bleiben.

In der darauffolgenden Nacht lief der erwartete Funkspruch ein. Er enthielt für den Frachter verschiedene Anweisungen, die ihm von »Orion« übermittelt wurden. Dann wurde »Ermland« zur Fahrt in die Heimat entlassen.

»Gute Reise!« signalisierte der Handelsstörkreuzer als letzten Gruß. Daraufhin verschwand er hinter der Kimm (Horizont), gefolgt von »Ole Jacob«.

Im Kartenhaus der »Ermland« aber setzte man den Kurs auf Kap Horn ab. Um diese windige Ecke sollte die Fahrt gehen, um in den Atlantik zu gelangen.

Es ging tatsächlich nach Hause. Das erfuhr die Besatzung nun offiziell aus dem Munde des Kapitäns.

»Sorgt mir dafür, daß uns unterwegs keiner erwischt, sonst kriegen wir Mutti's Küchentisch nicht so bald zu sehen!«

Das ging in erster Linie an die Adresse der Ausgucks, auf die es ja ankam, ob man von einem anderen Schiff überrascht wurde oder nicht.

Daß sie fortan gehörig aufpaßten, war selbstverständlich. Wer von ihnen hätte in britische Gefangenschaft gehen oder gar zum Grunde des Meeres hinabsinken wollen?

Wieder trieb der Frachter, während er südostwärts steuerte, Mimikry. Er verwandelte sein Äußeres in einen Japaner. Anstelle der Sowjetabzeichen prangte fortan auf beiden Bordwänden die rot aufgehende Sonne auf weißem Grund, die japanische Flagge.

Mit zehn Meilen Geschwindigkeit, der ökonomisch besten Fahrt, schipperte »Ermland« südlich an Truk Island vorbei, holte dann lang nach Osten aus und umrundete später in angemessener Entfernung das Kap Horn, die Südspitze

Südamerikas.

Die Gefangenen hatten sich inzwischen an Bord leidlich gut eingelebt. Sie durften sich von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang an Oberdeck des Vorschiffes aufhalten und wurden nachts unter Deck eingeschlossen. Solange sich das Schiff noch im Stillen Ozean befand, waren sie äußerst friedlich. Seit sie sich auf diesem Frachter befanden, hatten sie kein anderes Schiff mehr zu Gesicht bekommen, weil »Ermland« durch ein Seegebiet fuhr, in dem so gut wie keine Handelsschiffe anzutreffen waren.

Als sie dann aber merkten, daß man sich südlich Kap Horn befand – für Seeleute war es nicht allzuschwer, das auch ohne nautische Hilfsmittel zu erkennen, dafür sorgten schon die zunehmende Kälte und das immer schlechter werdende Wetter – und »Ermland« schließlich wieder nordwärts in den Südatlantik hineinsteuerte, machte sich eine gewisse Unruhe unter ihnen bemerkbar. Man kam ja in die Nähe der Falkland-Inseln mit dem britischen Flottenstützpunkt. Es konnte somit Überraschungen geben, von denen keiner mit Sicherheit sagen konnte, wie sie ausgingen. Das Grausamste wäre wohl gewesen, von einem britischen Kreuzer in den Grund geschossen zu werden, ohne daß man drüben ahnte, wer sich außer der Frachterbesatzung noch an Bord befand.

»Ermland« ließ aber die Falkland-Inseln weit links liegen und wählte ihre Kurse so, daß sie auch jetzt so wenig wie möglich Bekanntschaft mit irgendeinem Wegbenutzer machte.

Trotzdem ließ es sich nicht vermeiden, daß eines Morgens bei Anbruch des Tageslichtes plötzlich an Steuerbord querab ein großer Passagierdampfer gesichtet wurde, der zwei Schornsteine hatte und mit ziemlich hoher Fahrt direkt auf den Frachter zugesteuert kam.

Zum Glück waren die Gefangenen noch unter Deck, als von der Brücke aus Alarm gegeben und alles an Bord zum raschen Versenken des Frachters klargemacht wurde. Dadurch konnte

eine Panik unter den Gefangenen vermieden werden. Man war sich nämlich nicht sicher, ob es sich bei dem Fremden um einen zufällig des Weges kommenden Fahrgaster oder um einen Hilfskreuzer handelte.

Die gleiche Frage schien man sich auch drüben vorzulegen, denn man wurde sich lange Zeit nicht klar darüber, mit wem man es zu tun hatte. Erst als Entfernung und Sicht ein deutliches Erkennen der Umrisse und Farben zuließ, bekam man an Bord des Engländers, denn um einen solchen handelte es sich, einen gehörigen Schreck.

Dieser unansehnliche Frachter mit dem schwarzen Schornstein – »Ermland« war gerade wieder dabei, auf Russe umzutarnen – mit den japanischen Farben an der Bordwand und den merkwürdig plumpen Aufbauten, war ganz gewiß ein deutscher Hilfskreuzer. »Hart Backbord! – Beide Maschinen äußerste Kraft voraus!« Nur die Flucht konnte den Dicken vor den hinter Klappen verborgenen Kanonen retten.

So drehte also der Passagierdampfer zum nicht geringen Erstaunen der »Ermland«-Besatzung plötzlich nach Süden und haute mit full speed (Höchstfahrt) ab.

Hier hatte also einer vor dem andern Angst, und auf beiden Seiten war man froh, als man sich wieder aus den Augen verlor, ohne daß ein Schuß gefallen war.

Zwei Tage später erhielt »Ermland« durch Funk die Anweisung, sich auf einen bestimmten Punkt im Südatlantik zu begeben und dort zu warten.

Der Marsch dorthin lag etwa auf der Generalroute des Schiffes, bedeutete also keinen Umweg. Das Wartensollen war dagegen nicht nach Kapitän Kragge's Geschmack. Auch die Besatzung machte bedenkliche Gesichter. Nicht nur wegen der wieder einmal unruhig werdenden Gefangenen. Diese vermuteten, als die Schrauben plötzlich zu mahlen aufhörten, einen Maschinenschaden und bekamen ein recht unbehagliches Gefühl. Ein Sturm konnte das Schiff zum hilflosen Spielball

werden lassen, oder ein Gegner nahm das Schiff aufs Korn. Weder das eine noch das andere war ein Vergnügen.

»Was sollen wir hier bloß?«

Diese Frage wurde von der Besatzung viele Male gestellt, ohne daß jemand eine Antwort darauf wußte. Langsam sickerte dann aber doch von der Brücke her die Nachricht durch, daß man auf den Schweren Kreuzer »Admiral Scheer« warte. Warum, das wußte allerdings auch die Schiffsführung nicht. Der Funkspruch der Seekriegsleitung gab darüber keine Auskunft.

Zur »Ermland« gesellte sich bald darauf auch noch der Marine-Tanker »Uckermark« (22.850 ts). Er sollte den Schweren Kreuzer mit Brennstoff, Proviant, Munition und sonstigen Dingen versorgen. Beide Schiffe, »Ermland« und »Uckermark«, dümpelten nun in der gottlob nur leichtbewegten See durch Tag und Nacht auf dem gleichen Fleck.

Warten! – warten! – Ausschau halten! – Aufpassen!

Zehn Tage lang geschah nichts. Es ließ sich weder ein Gegner, noch der Schwere Kreuzer blicken. Nur die Gefangenen wurden immer unruhiger, weil man sie völlig im ungewissen ließ.

Da – am elften Tag – tauchte plötzlich am Himmel ein Punkt auf.

»Fliegeralarm!«

Die Männer legten ihre Schwimmwesten an und – schüttelten die Köpfe. Ein Flugzeug – mitten im Südatlantik?

Das konnte doch nur von einem britischen Träger stammen. Na, dann gute Nacht, »Ermland«!

Es war tatsächlich eine Maschine, aber eine »Arado 96«. Sie war von »Admiral Scheer« aufgestiegen und suchte die Schiffe.

Da atmete man in zweifacher Hinsicht erleichtert auf.

Bald kam auch der Schwere Kreuzer in Sicht. Als er nach geraumer Zeit in nächster Nähe beider Schiffe seine Maschinen

stoppte, standen die Decks voller Männer, die sich gegenseitig freudig zuwinkten.

Die Gefangenen der »Ermland« waren allerdings noch vor Insichtkommen des Kreuzers unter Deck beordert worden. Sie sollten nicht sehen, mit wem man sich hier traf. Es konnte ja sein, daß sie von einem britischen Kriegsschiff befreit wurden, ehe man Bordeaux erreichte. Dann würde man sie natürlich aushorchen.

Diese Gefangenen erhielten nun Zuwachs. Von »Admiral Scheer« wurden 56 Mann herübergebracht. Das war der Grund, warum »Ermland« hatte warten müssen.

Mit nunmehr 380 Gefangenen an Bord durfte der Frachter seine Reise fortsetzen.

Nachgerade wurden die Gefangenen auf »Ermland« zum Problem. Nicht nur in bezug auf die Verpflegung. Aus der für einhundert Personen eingerichteten Bordküche mußte die vierfache Anzahl von Menschen versorgt werden. Deshalb gab es ausschließlich Eintopfessen; denn etwas anderes zu kochen war nicht möglich.

Der vom Schweren Kreuzer übernommene Zuwachs machte sich in anderer Hinsicht recht unangenehm bemerkbar. Um ein Haar hätte es an Bord der »Ermland« einen folgenschweren Aufruhr gegeben.

Einer dieser Gefangenen, ein Koch von Beruf, half in der Kombüse. Eines Tages, als das Schiff nordwärts dem Äquator entgegenfuhr, plauderte der Mann, der deutsch sprach, aus der Schule. Er tat es nicht aus Angeberei, sondern weil er gegen jedes Blutvergießen war und die Unvernunft seiner Mitgefangenen nicht billigte.

Drunten im Vorschiff schmiedete man also ein Komplott. Die Gefangenen wollten sich des Schiffes bemächtigen. Die neu Hinzugekommenen hatten nämlich sehr bald herausgefunden, daß die Bewachung nicht sonderlich stark war.

Wenn es ihnen gelang, die Posten zu überwältigen – und sie waren sicher, daß sie es schaffen würden –, dann waren sie Herr des Schiffes. Mit der eigentlichen Besatzung, die unbewaffnet war, würden sie spielend fertig werden.

Sie wollten dann sofort den nächsten britischen Hafen ansteuern, das Schiff als Beute übergeben und die Besatzung zu Gefangenen machen lassen, während sie selbst ihre Freiheit wiedererlangten.

Das war eine höchst bedenkliche Situation für den Frachter, Ohne den plaudernden Koch hätte sich das Blatt wahrscheinlich zugunsten der Gefangenen gewendet.

Kapitän Kragge ordnete sofort die notwendigen Gegenmaßnahmen an. Die Durchgänge an der Vorderkante der Brücke wurden durch starke Bohlen abgeriegelt. Durch eine schmale Tür konnte jeweils nur noch ein Mann hindurchkommen. Die Posten erhielten Anweisung zu verschärfter Wachsamkeit. Mit schußbereiten Maschinenpistolen und aufgebautem MG sicherten sie die Durchgänge. Jeder Versuch, sich des Schiffes zu bemächtigen, mußte mit einem Blutbad enden.

Kapitän Kragge tat noch ein übriges. Unter den Gefangenen befand sich der Generaldirektor der großen Nickelwerke in Neu-Kaledonien. Er war auf seinem eigenen Schiff, der »Notou«, auf der Reise von Sydney nach Neu-Kaledonien ein Opfer der »Orion« geworden.

Diesen Franzosen namens Vois, einen sehr ruhigen und besonnenen Mann, schickte Kapitän Kragge zu den Gefangenen. Er ließ ihnen klarmachen, wie töricht ihre Absicht war und wie wenig Aussicht sie auf einen Erfolg hätten. So leid es ihm um die Menschen täte, die dabei zu Schaden kämen, würde er rücksichtslos von der Waffe Gebrauch machen lassen. Das verlangte notwendigerweise schon der Selbsterhaltungstrieb.

Dem Franzosen gelang es tatsächlich, die Rebellen zur

Vernunft zu bringen. Sie ließen ihren Plan fallen und benahmen sich im Verlauf der weiteren Reise so, daß bald nichts mehr von ihnen zu befürchten war.

Immerhin hatte dieses kleine Intermezzo gezeigt, daß die Besatzung eines Schiffes, das viele Gefangene transportierte, sehr auf der Hut sein mußte, um nicht plötzlich zu Gefangenen der Rebellen oder gar von ihnen getötet zu werden.

Die bisher schwierigste Passage dieser Reise, der Durchbruch der die 1.500 Seemeilen betragende »Enge« zwischen Freetown auf der afrikanischen und Natal auf der amerikanischen Seite gelang, ohne daß man auf »Ermland« auch nur ein einziges Schiff zu Gesicht bekam oder ein Flugzeug Fliegeralarm ausgelöst hätte.

Natürlich war das Schiff jederzeit klar zum Selbstversenken. Es wäre einem Gegner schwerlich gelungen, sich in dessen Besitz zu setzen.

Solch ein Ende war um so weniger angenehm, als die Bergung der Gefangenen gewisse Schwierigkeiten gemacht hätte. Zwar waren zusätzlich Flöße für sie gezimmert worden, die an Deck lagen und jederzeit über Bord geworfen werden konnten.

Für den Fall aber, daß man das Schiff hätte verlassen müssen, wären aller Wahrscheinlichkeit nach die Rollen vertauscht worden.

Durch fast täglich herübergefunkte Lageberichte sorgte die Seekriegsleitung dafür, daß die Schiffsführung darüber unterrichtet wurde, welche feindlichen Kriegsschiffe sich zur Zeit in dem betreffenden Seegebiet befanden, das »Ermland« gerade durchfuhr. Auf diese Weise konnte der Frachter überall dort, wo es brenzlich wurde, einen Haken schlagen und allen Gegnern beizeiten aus dem Wege gehen.

Diese »Fernlenkung« erwies sich als sehr zweckdienlich und zuverlässig. Man war in Berlin gut orientiert und schleuste das Schiff wohlbehalten durch alle Gefahrengebiete, bis es

schließlich Anfang April 1941 die Biskaya erreichte.

Dieser Meeresbusen bildete die kritischste Strecke der ganzen Reise. Die feindliche Luftüberwachung war dort äußerst rege. Aber der Wettergott sorgte dafür, daß kein britischer Fernaufklärer den Blockadebrecher entdeckte und kein feindliches U-Boot einen Torpedo auf ihn abschoß. Er schickte hundsmiserables Wetter mit Sturm und dicken Regenböen, die den Frachter einhüllten und ihn oft schon aus nächster Nähe nicht mehr erkennen ließen.

Aus diesem Grunde erfuhr der Gegner nichts vom Einlaufen des ersten Blockadebrechers aus Ostasien.

Am 3. April brach für Schiff und Besatzung der große Tag an. Als die Nacht dem neuen Tage wich, lag die französische Küste vor ihnen. Bald darauf fuhr »Ermland« in die Gironde-Mündung ein und dampfte dem Hafen von Bordeaux entgegen.

Kurz vor Erreichen des Hafens trug sich an Bord noch folgende bezeichnende Episode zu:

Die Gefangenen schickten eine Abordnung zum Kapitän und ließen ihn bitten, sich ihnen noch einmal zu zeigen, ehe sie den Weg ins Gefangenenlager antraten.

Als Kapitän Kragge daraufhin zusammen mit seinem Ersten Offizier nach dem Vorschiff ging und den Niedergang zum Zwischendeck hinabstieg, traute er seinen Augen kaum.

Sämtliche 380 Gefangenen waren dort, sauber gekleidet, gut rasiert und tadellos formiert, angetreten. Das war eine Ehrung für Kapitän Kragge, wie er sie nicht erwartet hatte. Die Gefangenen bezeugten damit ihren Dank für die anständige, menschliche Behandlung, die er ihnen hatte zuteil werden lassen.

Er dankte ihnen seinerseits für ihr tadelloses Verhalten, erwähnte den kleinen Zwischenfall auf See mit keiner Silbe und gab ihnen ein paar tröstende Worte mit auf ihren nicht leichten Weg in die Gefangenschaft.

Als er sich dann wendete, um wieder an Oberdeck zu

steigen, donnerte ihm aus 380 Kehlen ein einmütiges, herzliches »Three cheers for the Captain« hinterher. »Drei Hurras für den Kapitän!«

Das war der beste Beweis dafür, daß Kapitän Kragge auch in den Gefangenen in erster Linie Menschen und Seeleute gesehen und sie entsprechend behandelt hatte.

Als man dann die Leinen an der Pier in Bordeaux festmachte, war die erste Fahrt eines Blockadebrechers von Kobe nach Bordeaux geglückt. Sie wurde als Wegbereiter der daraufhin einsetzenden Blockadebrecher-Aktion angesehen.

Um die Seekriegsleitung von seinen Erfahrungen auf dieser Fahrt zu unterrichten, reiste Kapitän Kragge mit zweien seiner Offiziere nach Berlin zum Oberkommando der Kriegsmarine. Dort erfuhr er auch, daß man die gesamte Besatzung der »Ermland« mit dem Eisernen Kreuz II. Klasse ausgezeichnet hatte. Er selbst erhielt außerdem den Kriegsverdienstwimpel verliehen.

*

In den darauffolgenden Monaten wurde nun sowohl in Deutschland als auch in Ostasien eine Organisation aufgebaut, die den Zweck hatte, kriegswichtige Rohstoffe hereinzuholen und gleichzeitig den japanischen Partner mit dringend benötigten Maschinen und Fertigfabrikaten zu versorgen. Bis kurz vor Kriegsbeginn mit Sowjetrußland war solch ein Warenaustausch in beschränktem Maße auf dem transsibirischen Schienenweg möglich gewesen. Seit Juni 1941 mußte er ausschließlich auf dem Seeweg unter Bruch der britischen Blockade versucht werden.

Während in Deutschland das Reichswirtschaftsministerium den Einkauf, das Sammeln und Einlagern der für Ostasien bestimmten Waren besorgte und die nötigen Geldmittel zur Verfügung stellte, entsandte es gleichzeitig eine

Wirtschaftsdelegation nach Japan, die – mit entsprechenden Vollmachten ausgerüstet – in Japan, China, Siam, Malaya und Niederländisch-Indien die für Deutschland benötigten Rohstoffe einkaufte, sie nach Hafenplätzen schaffte und für die Verschiffung bereitstellte.

Gleichzeitig wurde im Oberkommando der Wehrmacht eine zentrale Führungsstelle, der Marine-Sonderdienst, eingerichtet, der für reibungslose Zusammenarbeit aller beteiligten Stellen zu sorgen und die für den Transport der Waren ausgewählten Schiffe bereitzustellen und ihren Umbau, ihre Bewaffnung und Bemannung sowie die Steuerung der Reisen zu überwachen hatte.

Hierzu mußte natürlich auch im Fernen Osten eine parallele Dienststelle geschaffen werden, die ähnliche Aufgaben auf der jenseitigen Halbkugel zu erfüllen und vor allen Dingen die Zusammenarbeit mit den Regierungen sicherzustellen hatte.

Solch eine Organisation ließ sich natürlich – noch dazu im Krieg mit seinen schwierigen Verbindungen und Verkehrsverhältnissen – nicht aus dem Boden stampfen. Sie benötigte geraume Zeit, ehe sie soweit gewachsen war, daß sie praktisch in Tätigkeit treten konnte.

Während dieser Zeit mußten auf beiden Seiten der Erdkugel die Blockadeschiffe warten, bis ihre Stunde geschlagen hatte.

*

Auch das Motorschiff »Ermland« blieb bis in den Sommer 1942 hinein in Bordeaux und wartete auf weitere Verwendung. Ein großer Teil der Besatzung war abgemustert und anderweitig eingesetzt worden. Das zurückgebliebene Wachkommando konservierte das Schiff, gab ihm mit Pinsel und Farbe ein neues Kleid und – einen neuen Namen.

»Weserland« hieß es fortan.

Endlich kehrte neues Leben auf dem Schiff ein. In der Werft

wurde im Laderaum IV eine mächtige Kühlanlage eingebaut. Dazu wurden als Bewaffnung, hauptsächlich als Schutz gegen Flugzeugangriffe, eine 10,5-cm-Kanone und vier 2-cm-Fla-Maschinenwaffen an Deck aufgestellt. Das gab Anlaß zu dem Gerücht, daß »Weserland« als U-Boot-Versorger eingesetzt werden sollte.

Bald danach wurde auch die Besatzung wieder vervollständigt. Dazu kam ein militärisches Kommando für die Bedienung der Fla-Waffen an Bord.

Schließlich ging es an den Kai, wo nach langer Zeit wieder die Kräne und Ladebäume in Tätigkeit traten. Zahllose Kisten mit Maschinen und anderen Dingen, alle für Japan bestimmt, kamen an Bord und wurden seefest verstaut. Tag und Nacht wurde gearbeitet, bis das Schiff randvoll war. Es war eine wertvolle Ladung, die man der »Weserland« und ihrer Besatzung anvertraute, deren Führung nach wie vor in Kapitän Kragges bewährten Händen lag.

Als auch Treibstoffbunker und Proviantlast bis zum letzten Platz aufgefüllt waren, konnte der Befehl zum Auslaufen kommen.

Wie gewöhnlich wurden eines Nachts die Leinen losgeworfen. In völliger Dunkelheit, geleitet von Sicherungsfahrzeugen und Minenräumbooten, ging es Girondeabwärts in die Biskaya hinaus.

Der zweite Blockadedurchbruch der alten »Ermland« begann. Die Wünsche der Zurückbleibenden, daß sie auch diese Reise gut überstehen möge, begleiteten sie.

Jedes Handelsschiff, das in diesem Krieg wohlbehalten seinen Bestimmungshafen erreichte, war ein Gewinn und stärkte die Versorgung.

Die erste Blockadefahrt war im Gegensatz zu dem, was der »Weserland« diesmal bevorstand, noch ein Kinderspiel gewesen. Die Biskaya war inzwischen zum gefährlichsten Gewässer Europas geworden. Zu jeder Stunde des Tages

überwachten feindliche Aufklärer und Kampfflugzeuge das Seegebiet. Überall standen britische U-Boote, die nur auf eine Gelegenheit warteten, zu einem Torpedoschuß zu kommen. Es war somit für ein Frachtschiff nahezu unmöglich geworden, diesen Meerbusen ungesehen zu durchkreuzen.

»Weserland« nahm erst einmal Kurs entlang der nordspanischen Küste. Hier genoß sie noch einen gewissen Schutz. Als sie aber bei Cap Ortegal die spanische Hoheitszone verließ, erlebte sie auch schon den ersten Angriff.

Es waren gleich drei britische Flugzeuge, die herangebraust kamen und den Frachter angriffen.

»Weserland« erhielt ihre »Feuertaufe«. Aber auch die Marine-Artilleristen zeigten, was sie konnten. Sie nahmen die Angreifer unter rasendes Feuer.

Es lag gut, sehr gut sogar.

Der erste Engländer erhielt so viele 2-cm-Treffer, daß er, noch ehe er heran war, schleunigst abdrehte und eine lange Rauchfahne hinter sich herzog.

Die zweite Maschine kam im Sturzflug herab und klinkte ihre Bomben aus.

»Hart Steuerbord!«

Das Kommando kam im richtigen Moment.

Der Frachter drehte fast auf der Stelle.

Mit nur wenigen Metern Abstand klatschten alle drei Bomben ins Wasser und warfen hohe Fontänen auf. Wenn sie gesessen hätten, wäre es mit der Blockadefahrt schon aus gewesen.

Im selben Augenblick, als die Bomben detonierten, setzte ein Volltreffer der 10,5-cm-Kanone den Engländer in Brand. Mit hoher Stichflamme rutschte die Maschine ab und schlug in etwa hundert Meter Entfernung vom Schiff ins Wasser.

Dem dritten Angreifer verging daraufhin offenbar die Lust, denn nun konzentrierte sich das Abwehrfeuer aus fünf Rohren auf ihn. Er drehte ab, flog davon und ward nicht mehr gesehen.

Dieser erste Erfolg war recht ermutigend und stärkte das Selbstvertrauen der Besatzung. Wenn man mit den Angreifern aus der Luft immer so gut fertig wurde, hatten sie von dieser Seite her nicht allzu viel zu befürchten. Gegen einen Unterwasserfeind waren sie hingegen ziemlich machtlos.

Es schien ganz so, als sollten sie demnächst mit einem solchen Bekanntschaft machen. Den ganzen Tag hindurch wurde nämlich ihr Frachter von feindlichen Flugzeugen beschattet, die sich jedoch wohlweislich außerhalb des Schußbereiches hielten.

Sie schienen demnach U-Boote oder Zerstörer heranzuführen!

Das war natürlich höchst unangenehm. Man konnte dagegen nichts weiter tun, als höllisch aufpassen. Jedes Sehrohr und jede Blasenbahn mußten rechtzeitig ausgemacht werden, sonst war die Reise zu Ende, ehe sie noch richtig begonnen hatte.

Der Krieg hatte die Männer inzwischen gehärtet und geschult. Sie wußten, worauf es ankam. Es bedurfte kaum noch eines ermunternden Wortes. So leicht ließ man sich nicht mehr überrumpeln.

Der ganze Tag war mit Spannung angefüllt. Die Artilleristen blieben ständig an ihren Waffen, und die Ausguks paßten höllisch auf. Man ließ dabei die Flugzeuge keinen Augenblick aus den Augen. Es konnte ja sein, daß eines von ihnen plötzlich heran jagte, um einen Überraschungsangriff durchzuführen.

Endlich brach die Abenddämmerung herein. Hoffentlich brachte die Nacht etwas Ruhe.

Plötzlich gab es in der Nähe einen wüsten Feuerzauber. Ein Schiff schoß sich mit angreifenden Flugzeugen herum. Man sah von der »Weserland« aus das Mündungsfeuer, sah die »weißen Mäuse«, die Leuchtpurgeschosse, zu den Maschinen hinauf flitzen, und sah auch die Fontänen aufspringen, wenn Bomben ins Wasser klatschten.

Es war die »Uckermark«, die sich britische Angreifer vom

Halse zu halten versuchte, der gleiche Tanker, der im Südatlantik zehn Tage lang zusammen mit der »Ermland« auf »Admiral Scheer« gewartet hatte. Er befand sich ebenfalls auf der Ausreise nach dem Fernen Osten und überstand das Intermezzo ohne Schaden.

Dann kam endlich die Nacht. Sie war jedoch zu hell, um unbemerkt davonschleichen zu können. Flugzeuge fanden die »Weserland« immer wieder und versuchten jetzt mehrfach, herabzustößen und ihre Bomben aufs Deck zu setzen.

Das geschah so oft und wurde manchmal so kritisch, daß man auf dem Frachter schon von Glück sagen konnte, überhaupt noch zu schwimmen. Lange konnte das nicht mehr gehen. Die Briten ließen nicht locker. Sie wollten den Blockadebrecher knacken. Wahrscheinlich wußten sie, was er im Schilde führte.

Es konnte also nur noch eine Frage von Stunden oder vielleicht nur Minuten sein, bis ein Volltreffer der Weiterfahrt einen Riegel vorschob. Kapitän Kragge hielt es daher für richtiger, die Reise zu unterbrechen und erst einmal in dem kleinen spanischen Hafen Camarinas bei Cap Finisterre einzulaufen, um Schlechtwetter abzuwarten. Eher war an eine Weiterfahrt nicht zu denken.

Ein entsprechender Funkspruch unterrichtete die Seekriegsleitung von der Fahrtunterbrechung.

Schon am Nachmittag lief Antwort ein.

»Reise abbrechen, nach Bordeaux zurückkehren!«

Man hatte in Berlin erkannt, daß der Ausbruchversuch mißlingen mußte. Die Jahreszeit war dafür zu ungünstig, die Nächte zu hell, das Wetter zu gut, die See zu ruhig, mit einem Wort: ideales Angriffswetter!

Also dampfte »Weserland« in der folgenden Nacht nach Bordeaux zurück und lief wohlbehalten wieder in die Gironde-Mündung ein.

Der erste Durchbruch war mißlungen. Im Fernen Osten

mußte man sich gedulden. Vorsicht war wichtiger als leichtfertige Attacke, die schließlich ins Grab führen mußte.

*

Wieder lag das Motorschiff vertäut und wartete. Solange das Wetter gut blieb – und in Südfrankreich blieb es meistens bis in den Spätherbst hinein ausgezeichnet –, war kaum an ein Auslaufen zu denken.

Mitte September trat dann doch wider Erwarten ein Witterungsumschlag ein. Der Himmel bedeckte sich, es briste auf und regnete heftig.

Prompt kam der Befehl, in der kommenden Nacht die Leinen loszuwerfen.

Diesmal klappte es wesentlich besser. Schweres Wetter, wie es zu dieser Jahreszeit in der Biskaya eigentlich selten anzutreffen war, hinderte den größten Teil der feindlichen Flugzeuge am Aufsteigen. Nur schwere Flugboote konnten vereinzelt starten, um das weite Gebiet abzusuchen. Da sie wegen der niedrigen Wolkendecke und der schlechten Sicht sehr tief fliegen mußten, liefen sie natürlich Gefahr, plötzlich in massiertes Abwehrfeuer zu geraten.

Das passierte einer »Sunderland« (brit. Flugboot), die am Abend des zweiten Reisetages nach dem Verlassen der Gironde die »Weserland« anzugreifen versuchte.

Als man die Flak-Bedienungen für den Blockadebrecher auswählte, hatte man anscheinend die besten Schützen genommen. Auf der »Weserland« befand sich jedenfalls eine ausgezeichnete Flak-Bedienung. Sie reagierte beim Angriff der »Sunderland« so schnell und sicher, daß der Engländer gar nicht erst dazu kam, seine Bomben herabzuschicken. Aus fünf Rohren prasselte ihm sogleich ein heftiger Eisenhagel entgegen, so daß er sich innerhalb weniger Sekunden auf die Nase stellte und senkrecht abstürzte. Die Maschine schlug aufs

Wasser und flog auseinander.

»Hart Steuerbord! – Klar bei Rettungsboot!«

Es war zwar ein Gegner, den man abgeschossen hatte und der sich wahrscheinlich, wenn er den Frachter in den Grund gebombt hätte, nicht um dessen Besatzung gekümmert haben würde, trotzdem ließ Kapitän Kragge sofort beidrehen. Er wollte versuchen, Überlebende zu retten.

Durch das Glas sah er Menschen im Wasser schwimmen.

»Boot aussetzen! – Zu Wasser!«

Die Rettungsmannschaft bemühte sich redlich. Sie konnte aber nur noch zwei Männer der Flugzeugbesatzung ins Boot ziehen. Die anderen waren, wahrscheinlich schwer verletzt, inzwischen untergegangen.

Auch die beiden Geretteten, die sofort an Bord gebracht wurden, hatten erhebliche Verletzungen. Der eine Engländer war mit Brandwunden bedeckt, dem andern waren beide Beine zerschossen.

Man schaffte sie sofort ins Hospital, wo sich der Bordarzt um sie bemühte. Während er die Brandwunden des einen im Laufe der Reise heilen konnte, mußte er dem andern ein Bein amputieren, weil es nicht mehr zu retten war.

Das war der erste und gottlob zugleich letzte Flugzeugangriff auf dieser langen Fahrt nach Batavia. Nachdem »Weserland« die Biskaya verlassen und weit in den Atlantik hinausgefahren war, herrschte Ruhe in der Luft. Das Schiff befand sich nunmehr außerhalb des Aufklärungsbereichs der Royal Air Force (RAF, brit. Luftwaffe).

Und wieder begann eine wochenlang dauernde sture Reise durch einsame Weiten. Fern jeder Geleitzugstraße, fern aller sonstigen Routen, wie sie im Frieden befahren wurden, steuerte das Hapag-Motorschiff südwärts.

Im Laufe dieser Fahrt wurden von den wachsamen Ausgucks insgesamt sechsmal Masten oder Rauchfahnen von Schiffen ausgemacht, die noch hinter der Kimm standen oder gerade

hervorkommen wollten. Jedesmal lief das Motorschiff sofort ab und navigierte sich stets von dem Fremden frei, so daß es kein einziges Mal entdeckt, zumindest niemals erkannt wurde.

Eine Überraschung irgendwelcher Art gab es auf dieser Reise dank der ausgezeichneten Wachsamkeit der Ausgucks nicht. Sie waren und blieben diejenigen, auf die es ankam, die alle Stunden abgelöst wurden, denen man die besten Gläser gegeben hatte und die schließlich auch wußten, welche Verantwortung auf ihnen lastete.

Natürlich war auch das Glück mit von der Partie. Ohne einen guten Stern kam im Krieg kein Schiff an sein Ziel. So erreichte die »Weserland« nach wochenlanger einsamer Reise Ende des Jahres 1942 den Hafen von Batavia auf Java.

Wenige Tage danach traf auch »Uckermark« ein, die sich vor der spanischen Küste mit britischen Flugzeugen herumgeschlagen hatte. Sie verließ noch vor »Weserland« den Hafen zur Weiterreise nach Yokohama.

Es sollte die letzte Reise des großen Tankers sein.

Als kurze Zeit später das Hapag-Motorschiff in den japanischen Hafen einlief, stand der Tanker in hellen Flammen. Aus einer nicht ganz geklärten Ursache war er, nachdem er den größten Teil seiner wertvollen Versorgungsgüter gelöscht hatte, in Brand geraten. Er wurde dabei völlig zerstört.

Auch der neben ihm liegende Handelsstörkreuzer »Thor«, auf den das Feuer übergriff, wurde ein Raub der Flammen,

Das war ein trauriges Wiedersehen mit den Kameraden, Es bedrückte die Besatzung der »Weserland« mehr, als sie es sich eingestehen wollte, Als Seeleute waren sie zu sehr mit ihrem Schiff verwachsen und betrachteten es wie ein lebendes Wesen. Sie wurden daher von Mitleid ergriffen, als sie den Tanker im Todeskampf sahen und ihm nicht helfen konnten.

Die Liegezeit in Yokohama war für »Weserland« sehr kurz. Die gesamte Ladung wurde dort gelöscht. Dann hieß es wieder seeklar machen. Vorerst sollte es nach Saigon in Siam (Vietnam) gehen, um dort die erste Ladung für Deutschland an Bord zu nehmen.

Die Zeit des langen Wartens war endgültig vorüber. Die Blockadebrecher-Aktion war in vollem Gang. Es ging Zug um Zug, um die Heimat mit den so dringend notwendigen Rohstoffen zu versorgen.

Kurz vor dem Auslaufen kamen drei Offiziere und 50 Mann der »Uckermark« an Bord, die mit nach Deutschland zurückgenommen werden sollten.

»Weserland« erhielt im letzten Augenblick Order, zuerst nach Korea zu gehen. Dort wurden etliche Tieftanks voll Süßöl gepumpt. Anschließend fuhr man über Saigon nach Batavia, wo die Restladung an Bord kam.

Es ging von Hafen zu Hafen, ganz so, als sei man im tiefsten Frieden.

Ständen nicht die Waffen an Deck, würde man vergessen, daß Krieg war.

Nachdem alle Laderäume gefüllt und alle Luken dicht waren, trat das Motorschiff seine dritte Blockadefahrt an. Diesmal wieder heimwärts.

Die Fahrt ging durch den Indischen Ozean. Um das Kap der Guten Hoffnung wollte »Weserland« in den Südatlantik gelangen.

Inzwischen hatte sich jedoch der Krieg immer mehr verschärft. Unter Einbeziehung der US-amerikanischen Industriekapazität begann sich die mit allen Mitteln geförderte Aufrüstung der Feindstaaten in zunehmendem Maße auch auf den Meeren bemerkbar zu machen. Insbesondere machten der sich ständig verstärkende Einsatz von Großflugzeugen mit

weitem Aktionsradius sowie die Benutzung von Flugzeugträgern als schwimmende Flugplätze sich stark fühlbar. Es gelang nur noch wenigen Schiffen, unbemerkt durch den Atlantischen Ozean zu kommen. Der Tag war nicht mehr fern, an dem es dem Gegner möglich war, den gesamten Atlantik lückenlos zu überwachen.

Im vorangegangenen Winter 1942/43 war es dem Feind gelungen, alle drei inzwischen von Japan nach Bordeaux geschickten deutschen Blockadebrecherschiffe, und zwar »Ramses« (7.983 BRT), »Rhakotis« (6.783 BRT) und »Hohenfriedberg« ex (norwegisch) »Herborg« (7.892 BRT), im Atlantik zu stellen und zu vernichten. Sein B-Dienst funktionierte anscheinend so ausgezeichnet, daß ihm alle deutschen Schiffsbewegungen rechtzeitig bekannt wurden und er die Frachter an geeigneter Stelle des Atlantik abfangen konnte. Ob sie dabei aus dem Pazifik oder dem Indischen Ozean kamen, immer mußten sie nordwärts durch die Natal-Freetown-Enge und durch die Biskaya.

Als der Seekriegsleitung der Verlust dieser drei Blockadebrecher bekannt wurde, beorderte sie sofort alle weiteren inzwischen aus Ostasien nach der Heimat ausgelaufenen Schiffe, ganz gleich, wo sie standen, nach Japan zurück.

So kam es, daß auch Kapitän Kragge, als er mit, »Weserland« gerade die südafrikanische Spitze umrunden wollte, den gänzlich unerwarteten Befehl erhielt, kehrtzumachen und nach Japan zurückzudampfen.

Anstatt ein Wiedersehen mit Bordeaux und vielleicht auch mit den Angehörigen daheim zu feiern, mußte die Besatzung erleben, daß sie nach weiteren Wochen wieder in Yokohama einlief, wo man auf unbestimmte Zeit festmachte.

Zu dieser Zeit – es war inzwischen Mitte April 1943 geworden – liefen drei weitere deutsche Blockadebrecher, von Süden kommend, durch den Atlantik, um Bordeaux zu

erreichen. Die Seekriegsleitung hatte sie heimbeordert, in der Hoffnung, daß es den Schiffen in den nebligen und stürmischen Frühjahrsmonaten gelingen würde, die britische Sperre zu durchbrechen. Der Rohstoffmangel brannte den verantwortlichen Männern unter den Nägeln.

Aber auch diese drei Blockadebrecher, und zwar »Karin«, »Irene« und »Regensburg« gingen verloren.

Daraufhin wurde die gesamte Blockadebrecheraktion zunächst völlig eingestellt. Das bedeutete auch für »Weserland« unbestimmte Liegezeit und eine völlig ungewisse Zukunft.

Während dieser Zeit wurde aber die Rohstoffknappheit in Deutschland so bedrohlich, daß nochmals ein Versuch unternommen wurde, Nachschub aus dem Ausland zu erhalten.

Die letzten fünf noch in Ostasien liegenden Blockadebrecher erhielten im Herbst 1943 Order, in See zu gehen und nach Bordeaux zu dampfen. Man rechnete in der Seekriegsleitung damit, daß es zumindest einem dieser Schiffe gelingen würde, den Bestimmungshafen zu erreichen. So groß war bereits die Not, daß man den Verlust unserer Schiffe in Kauf nahm, um die Ladung eines einzigen Frachters hereinzubekommen.

Um diese Schiffe, wenn sie erst im Nordatlantik standen, auch einigermaßen sicher hereinzuholen, wurden besondere Maßnahmen getroffen. So wurde eigens für sie eine weitreichende Luftaufklärung geplant. Außerdem sollten leichte Seestreitkräfte ihnen weit entgegenfahren, um sie hereinzuleiten.

So machten sich also im Oktober 1943 die noch in Japan liegenden Blockadebrecher »Burgenland«, »Rio Grande«, »Osorno«, »Alsterufer« und »Weserland« auf den Weg, um ihre Ladungen in die Heimat zu schaffen. Daß es die letzte Blockadefahrt sein würde, war inzwischen jedem klargeworden.

Im Dezember 1943 stand »Weserland« zum zweiten Male am Kap der Guten Hoffnung. Diesmal beorderte kein Funkspruch das Schiff nach Japan zurück, diesmal mußte der Durchbruch unter allen Umständen versucht werden.

Weiter ging die Fahrt durch den Südatlantik nordwärts. Die Ausgucks leisteten das Höchste an Wachsamkeit.

Am Neujahrstag 1944 erreichte der Frachter die gefürchtete Passage zwischen Afrika und Südamerika. Sie war infolge der rasch vorangeschrittenen Flugtechnik zu einem wirklichen Engpaß geworden.

Weit unangenehmer noch war die Tatsache, daß sich nun auch die Vereinigten Staaten mit Deutschland im Kriegszustand befanden und ihr Teil dazu beitrugen, die Blockade noch wirksamer zu gestalten.

Es kam, wie es kommen mußte. In Höhe von Pernambuco schoß plötzlich ein amerikanisches Flugzeug heran, das den Frachter aufforderte, das Erkennungssignal zu setzen. Um sich nicht zu verraten, wurden die Waffen nicht besetzt. Kapitän Kragge wollte vorläufig noch den Harmlosen spielen. Er ließ vier verwaschene und daher recht unkenntliche Signalflaggen als Erkennungssignal hissen und forderte seine Leute auf, dem Amerikaner freundlich zuzuwinken, was man auch ausgiebig tat.

Der Flieger ließ sich jedoch nicht bluffen. Statt zurückzuwinken, spuckte er Feuer und Eisen auf das Deck der »Weserland« herab.

Da war es natürlich mit der Gemütlichkeit vorbei. Blitzschnell sprangen die Flak-Bedienungen an ihre Geschütze und feuerten dem Amerikaner entgegen, was die Rohre hergaben.

Das bekam ihm schlecht. Innerhalb weniger Augenblicke hatte er so viele Treffer erhalten, daß seine Maschine zu

qualmen begann und er machte, daß er davonkam. Es war sehr zweifelhaft, ob er die Küste noch erreicht hatte.

Immerhin schien er einen alarmierenden Funkspruch abgesetzt zu haben, denn bald darauf wurde es am Himmel recht lebendig. Zwar hatte »Weserland« sofort kehrtgemacht und war erst einmal mit full speed nach Südosten abgelaufen, in der Hoffnung, sich auf diese Weise verkrümelnd zu können, die Flugzeuge waren jedoch schneller. Sie fanden den Frachter noch vor Einbruch der Dunkelheit wieder.

Immer eine Maschine umkreiste nun in respektvoller Entfernung den Blockadebrecher und hielt offensichtlich Fühlung. Drunten auf der »Weserland« konnte man machen, was man wollte, der Gegner ließ sich nicht abschütteln. Man mußte sich also auf ein rasches Ende gefaßt machen und tat es auch.

Die Nacht hindurch passierte nichts weiter, als daß man ständig von einer »Biene« umschwärmt wurde.

Der nächste Tag, der 3. Januar 1944, mußte die Entscheidung bringen. Vom Morgengrauen an waren zeitweilig bis zu vier Maschinen in der Luft. Wie Aasgeier ein verendendes Tier, so umkreisten sie fortwährend den Frachter und schienen nur auf ihren Augenblick zu warten. Offensichtlich hatten sie aber nicht die Absicht, sich in einem geeigneten Moment allesamt auf das Schiff zu stürzen, sondern bildeten nur den Wegweiser für irgendwelche Überwasserstreitkräfte, die noch hinter dem Horizont standen.

Aus irgendeinem Grunde schien die Heranführung eines US-Kreuzers entweder nicht zu funktionieren, oder der nächststehende war noch zu weit entfernt. Jedenfalls verging auch dieser Tag, ohne daß sich etwas Besonderes ereignete.

Als die Dunkelheit das Schiff erneut einhüllte, schöpfte man neue Hoffnung. Vielleicht gelang es doch noch, zu entweichen.

Es war inzwischen schon 22 Uhr geworden. An Bord der »Weserland« wollte sich die Freiwache gerade zur Ruhe

begeben, weil der Tag recht anstrengend und aufregend gewesen war. Da heulte urplötzlich eine Artilleriesalve heran und traf auf Anhieb das Achterschiff des Frachters.

Das war der Anfang vom Ende des Motorschiffes »Weserland« ex »Ermland«, das 22 Jahre lang die Ozeane durchfahren hatte.

»Beide Maschinen stopp! – Alle Mann an Deck! – Klar bei Rettungsbooten! – Klar zum Sprengen! – Flutventile öffnen! – Alle Geheimsachen vernichten!«

Innerhalb von fünf Minuten waren in Feuerlee alle Mann aus dem Schiff, während der noch immer unsichtbare amerikanische Zerstörer (DD 381 »Somers«, 1.850 ts) seine Granaten herüberfeuerte.

Als auch der letzte Mann von Bord war, legten die Boote ab und machten, daß sie vom Schiff wegkamen.

Pausenlos hämmerten währenddessen die Granaten auf die sterbende »Weserland« ein, die still und friedlich dalag und fast den Eindruck machte, als wolle sie nicht sinken.

»Warum detonieren die Sprengladungen nicht?« fragte man in den Booten, als man schon weit vom Schiff weg war. Man befürchtete, daß der Frachter mit seiner wertvollen Ladung doch noch in die Hände des Gegners fallen könnte.

Der Amerikaner dachte aber gar nicht daran, sich dem Schiff zu nähern. Er rechnete viel zu sehr damit, daß es jeden Augenblick in die Luft flog, wußte er ja nicht einmal, was es in seinen Laderäumen barg.

Endlich donnerten die Explosionen auf, die den Boden des Motorschiffes zerrissen und das Wasser hereinströmen ließen.

Aber noch über eine Stunde lang währte der Todeskampf des Schiffes, ehe es endgültig von der Wasseroberfläche verschwand.

Kurz vor Mitternacht des 3. Januar 1944 war die gute alte »Weserland« ex »Ermland« auf 17 Grad Süd und 21 Grad West zum Grunde des Atlantischen Ozeans hinabgesunken.

Dieses Schicksal teilten auch die übrigen Blockadebrecher. Sie gingen knapp 24 Stunden später gleichfalls auf Tiefe, nachdem amerikanische Zerstörer sie ebenfalls aufzubringen drohten. Selbst »Alsterufer«, der es tatsächlich gelungen war, unbemerkt bis dicht an die französische Küste zu gelangen, wurde dort noch vom Feind gestellt und mußte sich gleichfalls selbst versenken. Lediglich das Hapag-Motorschiff »Osorno« (6.951 BRT) erreichte als einziger Blockadebrecher von insgesamt elf aus Japan ausgelaufenen Schiffen die Gironde-Mündung.

Aber auch »Osorno« kehrte nie mehr in die Heimat zurück. Als die Invasion einsetzte, wurde das Schiff am 25. August 1944 in der Gironde als Sperre gegen alliierte Seestreitkräfte versenkt.

Die ganze Nacht hindurch mußte die Besatzung der »Weserland« in den Rettungsbooten ausharren. Zum Glück waren sie nicht allzuweit von der Küste entfernt.

Am darauffolgenden Tag kehrte der amerikanische Zerstörer »Somers« zurück, entdeckte die Schiffbrüchigen und nahm sie allesamt an Bord.

Sie kamen in amerikanische Gefangenschaft. Fünf Mann der »Weserland« waren, von Granaten getroffen, mit ihrem Schiff in die Tiefe gegangen.

Das war der letzte, nahezu gescheiterte Versuch der deutschen Seekriegsleitung gewesen, Überwasserschiffe als Blockadebrecher einzusetzen. Der Ring, den die Gegner um Deutschland gelegt hatten, war auf diese Weise nicht zu sprengen gewesen.

E N D E

Technische Daten

Motorschiff »Ermland« 1922 – 1944

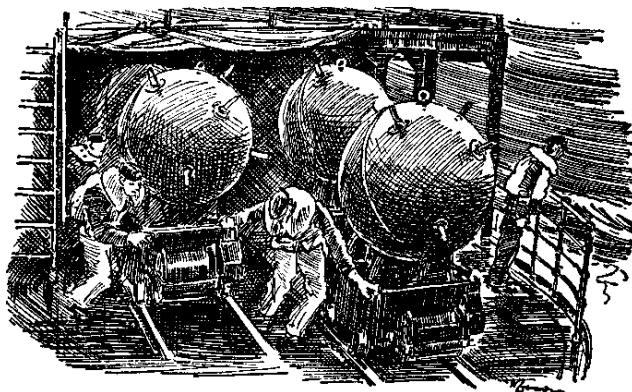
Art des Schiffes:	Frachtmotorschiff mit Passagiereinrichtungen
Schwesterschiffe:	»Havelland«, »Münsterland«, »Friesland«
Stapellauf:	18. Februar 1922
Fertigstellung:	September 1922
Bauwerft:	Blohm & Voß, Hamburg
Größe:	6.528 BRT
Länge über Alles:	141 m
Breite, größte:	17,7 m
Tiefgang:	7,6 m
Tragfähigkeit:	9.910 t
Ladefähigkeit:	3.897 t
Antriebsart:	2 MAN-4-Takt-Diesel, 6 Zylinder, 2 Schrauben
Maschinenleistung:	4.400 PSe
Geschwindigkeit:	14 Kn
Treibstoffvorrat:	1.376 t Öl
Passagiere:	69 Personen
Besatzung:	42 Mann
Reederei:	Hamburg-Amerika Linie, Hamburg
Heimathafen:	Hamburg
Schornsteinfarbe:	Ockergelb mit schwarz-weiß-rotem Ring
Unterscheidungssignal:	D I B J
Bewaffnung:	(als »Weserland«) Eine 10,5 cm-Kanone, vier 2 cm-Fla.M.W's.

Literaturverzeichnis und Quellenangabe

Paul W, Wenneker:	Persönlicher Bericht des ehemaligen Marine-Attaches in Tokio.
Werner Vermehren:	»Etappe Ostasien« »Deutsche Soldaten-Zeitung«, 1953.
Bleicken u, Drewes:	»Die Doppelschrauben-Motorschiffe »Rheinland« und »Ermland« für die Hapag.« –
E, G. Herzberg:	Zeitschrift »Werft – Reederei – Hafen«, 1922. »Deutsche Handelsschiffe als Blockadebrecher« aus einer deutschen Zeitschrift.

Der Tanker mit dem Tod an Bord

»Passat« als Hilfsminenleger vor Australiens Küste



Eines der ungewöhnlichsten Schicksale hatte im letzten Krieg der norwegische Motortanker »Storstad«, ein Schiff der Reederei A. F. Klaveness & Co., die alle ihre Tanker und Frachter nach norwegischen und amerikanischen Städten benannte, und zwar nach norwegischen, die auf »stad« und nach solchen amerikanischen, die auf »ville« endeten. So gab es das MS »Granville«, das MS »Somerville«, das MS »Bonnevill« oder das MS »Stirlingville«, so gab es die Motortanker »Sommerstad«, »Seirstad«, »Solstad« und unter anderem auch die »Storstad«, deren Verwendung als Minenleger »Passat« in diesem Band beschrieben werden soll.

Die »deutsche« Biographie der »Passat« beginnt im Herbst 1940 im Indischen Ozean. In diesem Herbst hatte der deutsche Hilfskreuzer (HSK) »Pinguin« sein Operationsgebiet vom südwestlichen und südlichen Indischen Ozean in den mittleren, nordöstlichen Teil verlegt.

»Pinguin« operierte vor der Sundastraße, und sein Kommandant, Kapitän zur See Ernst-Felix Krüder, wurde damals in seinen Hoffnungen nicht enttäuscht, als das Schicksal ihm die norwegische »Storstad« in den Weg führte.

Dieses Geschehen, die nachfolgende Feindfahrt des nunmehrigen Hilfsminenlegers »Passat« zur Küste Australiens und die Zeit seiner Rückkehr zur westfranzösischen Küste sind Gegenstand dieses Berichtes.

Die Redaktion

Immer seltener sehen die Männer ihren sonst so temperamentvollen Kommandanten.

Er sitzt jetzt – wie ungewöhnlich von ihm – viel in seiner geräumigen und mit erlesenen Edelhölzern getäfelten Kajüte an seinem Schreibtisch. Vor ihm liegen, mit Bleistücken beschwert, die Spezialkarten australischer und neuseeländischer Häfen. Natürlich ist Michaelsen, Kapitänleutnant und Navigationsoffizier an Bord, bei ihm. Wie könnte es auch anders sein, denn Michaelsen ist Krüders rechte Hand, er ist des Kommandanten Vertrauter geworden.

»Michaelsen, jetzt wird es aber Zeit, daß wir endlich unsere Minen loswerden. Meine Minen, Michaelsen. Sie wissen, wie sehr ich als alter Sperrwaffenspezialist, so sonderbar es auch klingen mag, an diesen Teufelseiern hänge.«

Und in dieser Nacht reift Kapitän zur See Ernst-Felix Krüders Plan. Nur auf eins wartet er noch: auf ein Schiff ganz eigener Art. Kein Spezialschiff etwa. Beileibe nicht. Ein Tanker soll es sein – ausgerechnet ein Tanker.

»Na, wir werden sehen«, brummt er und nimmt die Bleigewichte von den Karten, so daß sich diese wie auf Befehl zusammenrollen.

Michaelsen will die Karten an sich nehmen.

»Nee, Michaelsen, lassen Sie die Karten nur hier. In den nächsten Tagen kommt ohnehin kein anderes Thema auf meinen Arbeitstisch.«

»Wenn man Sie so reden hört, meint man, Sie hätten ihn

schon, Herr Kapitän.«

Krüder lacht und reibt sich vergnügt die Hände,

7. Oktober 1940.

Unwirklich wie ein Traum ist das fahlgelbe Licht, das die Sonne und mit ihr einen hoffnungsschweren neuen Tag verkündet. Sanft wiegt die See den Hilfskreuzer auf und nieder. Es schaut grünlich aus, das Meer, um diese Stunde, und es hat einen matten, stumpfen Glanz.

Die Männer auf den Ausguckstationen schütteln sich und ziehen fröstelnd die Schultern ein. Es ist nur ein paar Grad kühler als am Tage, aber eben doch spürbar kühler. Hier und da knarrt ein Block in das schwebende Schweigen hinein. Es wird nicht gesprochen, auch nicht geflüstert. Der Kommandant wünscht das nicht. Die Gedanken aller haben im Dienst zu sein, wenn man auf Wache ist. Und der Blick der Ausguckposten hat eisern im befohlenen Sektor zu bleiben.

Mit einem Male ist die Sonne da.

An diesem traumverlorenen Morgen kommt ein Schiff in Sicht. Das heißt, zuerst sind es nur nadelfeine Mastspitzen, die eben über der Kimm erscheinen. Unruhe flattert durch den HSK, denn der andere qualmt nicht. Entweder ist er ein Motorschiff. Oder aber ein Kriegsschiff.

Es ist Kapitän zur See Ernst-Felix Krüder bekannt, daß Australiens Navy (Marine) zwischen Colombo und dem australischen Fremantle hin und her pendelt, um die Truppentransport- und Geleitzüge zu schützen.

»Pinguin« steht heute genau auf der Verbindungslinie zwischen diesen beiden Häfen. Sie warten an Bord mit klopfenden Herzen.

Mehr und mehr schieben sich die Mastspitzen über den Horizont. Jetzt sehen sie auf der Brücke den Schornstein und dann die Brückenaufbauten.

Der andere ist ein Tanker!

Sie laufen ihn auf und machen ihn an Hand der Unterlagen

an Bord als den 8.998 BRT großen norwegischen Motortanker »Storstad« aus.

Die Schiffsführung auf dem Tanker zeigt kein Mißtrauen. Sie dreht nicht schon auf große Entfernung ab, wie es britischen oder in britischen Diensten fahrenden Schiffen von der britischen Admiralität zur Pflicht gemacht worden ist. Aber das besagt noch gar nichts. Es gibt genug Kapitäne, die auf diese Anweisungen pfeifen, die es besser wissen wollen.

Der Tanker stoppt auf Anruf sofort. Er funkt auch nicht. Ganz wie gewünscht.

Der Heimathafen der »Storstad« ist Oslo und A. F. Klaveness der Reeder.

Leutnant zur See (Sonderführer) Helmut Hanefeld führt das Prisen- und Untersuchungskommando an, Hanefeld ist einer jener Schiffsoffiziere, die auf dem Hilfskreuzer schon fuhren, als er noch »Kandelfels« hieß und unter der Flagge der DDSG HANSA in Bremen noch friedlichen Zwecken diente, obschon er bereits in Friedenszeiten für diese Verwendung vorgesehen war.

Hanefeld entert vom Motorboot aus den Tanker, und er wird auf dessen Deck von dem norwegischen Ersten korrekt begrüßt. Der Erste Offizier der »Storstad« ist ein schlanker, gut aussehender Mann von etwa dreißig Jahren. Er bittet den deutschen Offizier, ihm zu folgen.

Der Kapitän erwartet Hanefeld in seinem Arbeitszimmer in der in den Mittschiffsaufbauten gelegenen Kajüte.

Der Kapitän heißt Egil Williamsen. Er ist ein großer, breitschultriger Mann, der einen ruhigen und ausgesprochen gefaßten Eindruck macht, als der deutsche Untersuchungs-offizier von ihm die Papiere und alle anderen Unterlagen fordert.

»Sie haben also Dieselöl geladen, Herr Williamsen?« fragt Hanefeld sachlich.

»Well, Sir, bestes Dieselöl. Vierzehntausend tons hat die

›Storstad‹ in ihren Tanks.«

»Sie kommen aus Miri. Liegt doch auf der Insel Borneo, dieses Miri, nicht wahr?«

»Well, Sir, ich komme aus Miri auf Borneo«, ist des Kapitäns ruhige, fast tonlose Antwort.

»Und Sie wollen nach Melbourne?« forscht Hanefeld. Zum ersten Male in diesem Gespräch hat seine Stimme einen harten Klang, als er diese Frage stellt.

»So ist es. Dieser Hafen hat aber nichts mit der Ladung zu tun, Sir. Ich wollte mich bei dem australischen Navy Office erkundigen, welche Route für einen neutralen Tanker die beste ist. Es sind ja Kriegszeiten, Sir. Sie werden mich verstehen.«

»Wohl deswegen?« Hanefeld zeigt auf die »Pinguin«, die man durch das weit geöffnete Kajütenfenster sehen kann.

»Eben nicht deswegen«, fährt der Norweger böse auf. »Aber wegen der U-Boote. Ja, ja, ich weiß, was Sie sagen wollen, daß noch keine da sind im Indischen Ozean. Aber was heute nicht ist, kann morgen schon werden. Und eben das wollte ich von den Australiern hören.«

Hanefeld nickt nur. Er beschäftigt sich mit den Papieren, dann mit dem Schreibtisch des Norwegers. Einem unerklärlichen Gefühl folgend, zieht er die Schublade heraus. Unten im Kasten des Schreibtisches liegen unter der untersten Schublade Papiere.

Hanefeld zerrt sie heraus. Der Norweger wird blaß.

»Sie geben also zu, daß Sie für britische Interessen fahren?« sagt Hanefeld nach einer kurzen Prüfung der Unterlagen und Akten.

»Nein, das gebe ich nicht zu. Ich habe diese Papiere weggetan, weil sie mich nichts angehen.«

»So, so«, brummt Hanefeld.

»Gewiß, es ist so«, ereifert sich der Norweger, der Morgenluft wittert und nachstößt. »Die Ladung der ›Storstad‹ ist für ein neutrales Land bestimmt, für Brasilien, Sir.«

»So? Und was sind das für sehr klare Anweisungen Ihres nach London emigrierten norwegischen Schiffahrtsministers?« fragt Leutnant Hanefeld und kramt aus den im Schreibtisch in den untersten Schubfächern gefundenen, dort versteckten Papieren eine mit Rotstift stark umrandete Geheimanweisung hervor.

Das Schreiben ist vom Königlich Norwegischen Konsulat in Yokohama ausgestellt. Es trägt als Datum den 18. April 1940 (am 9. April erfolgte die Besetzung Norwegens durch deutsche Truppen).

Der Fall ist also klar. Der norwegische Motortanker »Storstad« fährt in englischen Diensten. Williamsen, ein typischer Norweger, Mitte der Fünfzig, erleicht.

»Warum werden Sie blaß? Warum erschrecken Sie?« lenkt Hanefeld ein. »Sie kennen unseren Kommandanten nicht. Er wird es Ihnen ganz und gar nicht nachtragen, daß Sie uns bemogeln wollten. List ist nun einmal die Stärke des Schwächeren. Darf ich bitten, Herr Kapitän?«

Hanefeld, selbst Kapitän in Friedenszeiten, weist durch die geöffnete Tür freundlich zur Jakobsleiter, die über der Bordwand des Tankers hängt.

Kapitän Egil Williamsen nickt nur. Als er geht, tasten seine Augen noch einmal den Arbeitsraum ab. Er rechnet damit, daß sein Schiff versenkt wird.

Auf dem Schreibtisch steht noch ein Bild, ein Foto in einem schweren Silberrahmen. Es zeigt eine Frau mit Kindern.

»Ihre Frau?« fragt Hanefeld.

»Yes, Sir.«

»Einen Augenblick«, sagt Hanefeld zu dem Norweger. Er tritt an den Schreibtisch, nimmt das Bild mit einer behutsamen Geste auf und reicht es dem Norweger.

»Ich weiß noch nicht, was mit Ihrem Schiff geschieht; für alle Fälle...«

In der Zwischenzeit ist die gesamte norwegische Besatzung

auf dem mittleren Tankerdeck angetreten.

Es sind fast ausnahmslos große, gesund aussehende Männer. Sie sehen neugierig, aber nicht feindselig, eher gleichgültig den deutschen Soldaten zu. Sie schweigen, bis auf einen Alten mit zerknittertem Gesicht und lustigen Augen.

»Jetzt bietet sich eine Chance, nach Hause zu kommen«, kräht der Alte mit heller, hoher Stimme.

Nur einige nicken ihm zu. Sie haben zwar alle schon einmal mit dem Gedanken gespielt, was wohl wäre, wenn sie von einem deutschen Raider geschnappt würden, ob die Deutschen sie dann nach Hause, nach Norwegen entlassen würden, oder ob sie als Gefangene heil bis nach Deutschland kämen. Aber ernsthaft hatte kaum einer damit gerechnet und sie damit der Konsequenz enthoben, sich für den nur einzig möglichen Weg entscheiden zu müssen: für die Gegner Deutschlands zu arbeiten, denn die Deutschen sind mittlerweile ja auch Norwegens Feinde geworden.

Hier Heimat und Familie. Dort Pflichtbewußtsein und Pflichterfüllung.

Der Kommandant der »Pinguin« hat sich den Sperrwaffenoffizier, Oberleutnant Schmidt, kommen lassen.

»Was meinen Sie, Schmidt, wäre das nicht der richtige Untersatz für unsere Minen?«

»Wenn ich einwenden darf, Herr Kapitän, ein Tanker fällt doch viel zu sehr auf.«

Krüder scheint einen solchen Einwand erwartet zu haben. »Eben darum, bester Schmidt«, lacht er. »Sie verkennen die Vorzüge dieses Schlittens. Kommen Sie, sehen wir uns die Beute einmal an Ort und Stelle an.«

Kapitän zur See Krüder, der während der ganzen bisherigen Unternehmung noch nicht ein einziges Mal sein Schiff verließ, fährt nun zu dem Tanker hinüber.

Fast die ganze Besatzung steht staunend an Deck. Kapitän Krüder steigt aus? Donnerwetter, dann wird sich aber etwas

ereignen, dann liegt bestimmt etwas an.

Das große Verkehrsboot bringt den Kommandanten und dessen Begleitung, Oberleutnant Schmidt, den LI (Leitender Ingenieur) und Leutnant Warning (wie Michaelsen ebenfalls HSO- und Lloyd-Kapitän), zum Tanker »Storstad«.

»So habe ich mir das Ding vorgestellt«, sagt Krüder und zeigt auf die rotbraune Bordwand, deren schwarzer Farbanstrich abgeblättert und abgewaschen ist. »Genau so!«

Wenn die Dünung sich senkt, glaubt man, das Schiff sei an seinem Unterwasserteil mit Schlacken überzogen. Muscheln kleben an dem Eisen, wunderlich aussehende Schnecken haben sich festgesogen, und allerlei Grünzeug hängt dazwischen.

»Möchte wissen, wann der das letztmal eine Werft oder ein Dock gesehen hat. Da kann man wieder mal sehen, wie die Briten diese Tankschiffe beanspruchen. Schleppen, fahren, schleppen. Bis sie auseinanderfallen. Mit keinem Penny würde der »Lloyd« diesen Kasten versichern.«

»Weitermachen, Jungs!« ruft Krüder seinen Leuten an Deck der »Storstad« zu, als diese ihm beim Übersteigen der Reling behilflich sein wollen.

Nachdem der Erste Offizier der »Storstad« die Ölleitungen noch einmal geprüft hat, erstattet Leutnant Voßloh, Wach-Ingenieur auf »Pinguin«, vormals Chief auf der »Kandelfels«, seinem Kommandanten Krüder Bericht über den Befund der Untersuchung der Maschinenanlage des Tankers. Danach hat die »Storstad« ein wenig mehr als 14.000 Tonnen Dieselöl geladen. Die Analyse des Öls ergab ein vorzügliches, selten reines Dieselöl, das sich bedenkenlos und ohne weitere Aufarbeitung für die Motoren der »Pinguin« verwenden lassen wird.

»Ausgezeichnet«, strahlt der Kommandant. Er bespricht sich sofort mit seinem LI. Sie wollen mit diesem Öl die Brennstoffreserven des Hilfskreuzers auffrischen. »Meines Wissens können wir gut zweitausend Tonnen in unsere Bunker

schütten.«

»Es stimmt, Herr Kapitän, es sind nicht ganz zweitausend Tonnen, die wir sogar dringend brauchen.«

»Bestens. Wir steigen im Kurs. Unser Aktionsradius wächst«, meint der Kommandant.

»Mit englischer Unterstützung«, sagt Schmidt dazu, und er sieht, wie sich Krüder vergnügt die Hände reibt, wie einer, der sein Haus wohlbestellt weiß.

Dann gehen sie gemeinsam zum Achterschiff.

»Hier, was wollen Sie mehr, meine Herren? Hier bringen wir die Minen unter.«

Krüder zeigt auf die achteren Aufbauten, in denen die Kammern der Ingenieursoffiziere und des übrigen technischen Personals eingerichtet sind. Krüder entwickelt seine Gedanken so schnell und klar umrissen, als hätte er eine lange vorher ausgedachte Vorstellung über den Umbau eines Tankers zum Minenschiff.

An der dem Heck zugewandten Front des Deckhauses soll eine große Öffnung ausgeschweißt werden. Man könnte sie, so meint Krüder, mit einer Persenning abdecken. Das würde bei dem vergammelten Dampfer gar kein Mißtrauen erregen. Kammern und Gangverschalungen müssen 'raus, restlos. Es soll ein großer, hallenartiger Raum entstehen.

»Wenn wir die Minen los sind«, fährt der Kommandant fort, »dann haben wir gleich eine vorzügliche Unterkunft für die Scheinis (auf deutschen Schiffen übliche Bezeichnung für Chinesen) und Inder. Dann stellen wir noch einen Ofen 'rein, und die Herren können sich ihre Mahlzeiten selbst kochen. Das ist viel wert, vor allem für die Prisenbesatzung, sollte dieses Schiff einmal als solches Verwendung finden. Ferner müssen Schienen gelegt werden, auf denen die Minen aus der Halle heraus und an das Heck geschoben werden können. Ausklappbare Ausleger gehören ebenfalls dazu. Gar kein Problem. Was meinen Sie, meine Herren? Wie lange dauert

diese Umbauarbeit?«

»Wenn es eine Werft in der Heimat macht, drei Wochen mindestens. Bei uns – drei Tage, höchstens. Natürlich nur, wenn alle mit anfassen, Herr Kapitän.«

»Na, na«, sagt Krüder, nachsichtig lächelnd. »Ihr Vergleich ist ein bißchen übertrieben. Und außerdem: Was heißt hier alle? Ob Offizier, ob Unteroffizier oder Mann, bei uns gibt es keine Unterschiede.«

»Selbstverständlich nicht«, antwortet Schmidt, beeindruckt von der Begeisterung seines Kommandanten.

Krüder fährt mit »Pinguin« und der Prise »Storstad« aus dem Schiffahrtsweg heraus und läßt nordwestlich vom Nordwestkap Australiens mit dem Umbau des Tankers beginnen.

Drei Tage lang zischen die Schweißbrenner. Ihre lichtblauen Stichflammen zernagen einen Stringer nach dem andern. Die Hämmer dröhnen, und die Bohrer surren. Drei Tage und drei Nächte wird ununterbrochen gearbeitet. Schichtweise rücken die Männer an, und die Abgelösten denken nicht daran, zur Ruhe zu gehen.

Drei Tage sind eine verdammt knappe Zeit, das muß auch der LI jetzt einsehen. Aber er hat dem Kommandanten sein Wort gegeben. Prächtig von seinen Männern, daß sie ihn nicht im Stich lassen. Der Wille und der Glaube an die gestellte Aufgabe sind wieder einmal der unerschöpfliche Brunnen, aus dem sie Kraft und Ideen schöpfen.

Es gibt kein »Unmöglich«. Krüder versteht zu »wagen«, und er darf deshalb wagen. Bei ihm sind Gewagtes und Wagnis immer nur Errechnetes, und die Gewißheit der Rechnungsrichtigkeit, der Auflösungssicherheit auch der schwierigsten Formel verleihen ihm die souveräne Ruhe des Wartens auf das Reifen des Erfolges.

Der einfache Mann hat keine Worte dafür, solches auszudrücken. Aber daß er es fühlt und daß er bedingungslos

für seinen Kommandanten einsteht, das beweisen sie alle wieder einmal in diesen Tagen schwerster Arbeit.

Nach drei Tagen, es mochte so gegen Mitternacht sein, meldet der LI dem Kommandanten den Umbau der »Storstad« beendet und die Minenschienen gelegt.

Inzwischen ist auch die Übernahme der 2.000 Tonnen Öl geglückt und ohne Zwischenfall durchgeführt worden. Man sieht es der »Pinguin« an, wie sehr sie sich »vollgefrissen« hat. Viel tiefer als vordem liegt das Schiff jetzt in der See. Es ist wieder klar für einen Einsatz rund um den Globus.

Noch in der gleichen Nacht beginnen die Arbeiten der Minenübernahme. Der Kommandant hatte es nicht befohlen. Er persönlich war mehr dafür, erst mit Tagesanbruch zu beginnen, um den Männern ein wenig Ruhe zu gönnen. Aber dann kam der »Smarting« (seemännische Nummer Eins an Bord) und sagte schlicht, daß die Männer gern weitermachen wollten. Sie wären gerade so schön in der »Gang«, und was erledigt wäre, das wäre eben erledigt.

Krüder hatte schließlich eingewilligt. Er hätte jedem seiner Soldaten die Hand drücken mögen.

Erst wollte man die Minen im Schlauchboot über die See schleppen. Doch schon der erste Versuch ließ erhebliche Bedenken aufkommen.

Die viele Zentner schweren Ungetüme konnten in den Schlauchbooten nicht fest gelagert werden. Es gab auch keine Möglichkeit, sie festzulaschen.

Also mußten die Kutter dran glauben, so sehr die Nummer Eins auch jammerte, denn die Kutter wurden von ihm mit ganz besonderer Liebe gehegt und gepflegt. Aber alle Einwände nützen nichts.

Die Böden der Boote werden nun mit Polstern und Matten ausgelegt, um ein Durchbrechen der Spanten zu verhindern. An den aufgeschirrten Ladebäumen hängend, schweben die Teufelseier aus dem »Pinguin«-Bauch heraus an die frische

Luft, um dann ganz langsam in die Boote gefiert zu werden.

Das ist, so einfach es sich anhört, kein einfaches Manöver, denn die Kutter liegen ja in der dümpelnden See nicht still, sondern tanzen an der Bordwand auf und nieder.

Es gilt nun, den richtigen Augenblick, die richtige Sekunde zu erfassen, um die Mine aus ihrer Halterung zu lösen. Ein zu Früh oder zu Spät würde zur Folge haben, daß der viele Zentner schwere Koloß in das Boot stürzt und es zerschlägt.

Hier hilft der von einem Mechanikermatten konstruierte Schlipphaken für den Flugzeugkran. Die Aufnahme des Flugzeugs geschieht ja unter gleich schwierigen Bedingungen. Der betreffende Maat hatte daher einen Haken angefertigt, der mittels einer einfachen Reißleine auszulösen ist. Der Haken kommt nun auch der Minenverschiffung zugute. Oben vom Deck hat man einen tadellosen Überblick, in welcher Sekunde die Leine zu reißen ist.

Sämtliche Minen gelangen ohne Zwischenfall auf das Deck der »Storstad«. Das ist eine gewaltige Leistung. Die Schweißtropfen, die diese Arbeit kostet, würden ein munteres Bächlein fließen lassen.

Gefahren waren mit der Minenübergabe – das sei noch erwähnt – bis auf den Verlust von Mine und Boot – natürlich nicht verbunden. Die Minen wurden ja erst nach dem Einsetzen der Zündeinrichtung scharf. Ihre Sprengladung war also ungefährlich.

Der letzten Mine für die »Storstad« erweisen sie auf der »Pinguin« feierlichen Abschied.

Bunte Flaggen schmücken die Reling, und auf das schwarzgestrichene Metall des Ungetüms kleben Matrosenhände ein mit einem Gedicht beschriebenes Blatt. Ein Kunstwerk ist dieses Erzeugnis natürlich nicht. Soll es auch gar nicht sein. Es reimt sich, und es drückt vor allem die echten Empfindungen der Männer aus:

Die »Storstad« hat jetzt ihre Minen.
Wir waren fleißig wie die Bienen.
Der Seemann und der Minenmischer -
Sie stritten, wer von beiden fixer.
Ein Lob gebührt wohl allen beiden,
darüber gibt es nichts zu streiten.
Mit »Fier« und »Heiß« und Frühstücksspeck
Geht jetzt die letzte Mine weg ...«

Der Tanker, das auf hoher See hergerichtete Minenschiff, braucht nun einen Kommandanten, einen erfahrenen Nautiker, einen Mann, der mit Handelsschiffen umzugehen weiß.

Wen soll man nehmen? Warning wäre der rechte Mann dazu. Er hat Erfahrungen, auch Umsicht und Schneid. Aber – Krüder greift sich mit weitausholender Bewegung an die Nase.

Dieser Gedanke ist gut. Zweifelsohne. Aber da sind noch einige Hürden. Der Kommandant hat auch Grund zu solchen Bedenken. Warning ist »nur« Leutnant, wenn er auch das Kapitänspatent in der Tasche hat, und Schmidt ist Oberleutnant. Schmidt muß aber mit. Er ist Spezialist für Minen, aber kein Nautiker.

Michaelsen, den Navigations-Offizier, entbehren?

Nein!

Krüder entscheidet sich. Er darf es wagen, was auf einem anderen Schiff unter einem anderen Kommandanten vielleicht Unwillen und Verärgerung hervorgerufen hätte:

»Warning, Sie werden das Hilfsminenschiff ›Passat‹ – so wollen wir die ›Storstad‹ für die Minenunternehmung taufen – als Kommandant übernehmen. Für die Dauer des Einsatzes auf der ›Passat‹ ernenne ich Sie zum Kapitänleutnant S. Sie haben entgegen den vom OKM (Oberkommando der Kriegsmarine) herausgegebenen Vorschriften für Sonderführer alle Vollmachten eines Offiziers und Kommandanten dieses Dienstgrades.«

Warning, ein in Stolp geborener Pommer und seit frühester Jugend mit der See vertraut, ist ein zielstrebigter Mann mit gesundem Ehrgeiz.

Aber mit keiner Miene verrät er, wie groß seine Freude über diesen Vertrauensbeweis seines Kommandanten ist, als dieser ihn nun anblickt und schweigend prüft.

»Doch ...« Krüders Gesicht wird wieder heiter und locker, »nachher, lieber Warning, müssen Sie die goldenen Streifen an Ihrem Bordjackett wieder schön brav abtrennen; aber aufbewahren!«

In der folgenden Nacht steigt Warning mit zwei Offizieren und 35 Soldaten auf die »Passat« über.

Bevor die Männer gehen, drückt der Kommandant jedem einzelnen fest die Hand. Und er hat für jeden ein herzliches Wort und eine persönliche Bemerkung.

»Macht's gut. Wir sehen uns wieder.«

»Jawohl, Herr Kapitän.«

Unter dem neuen Kommando wird das Minenschiff »Passat« in Dienst gestellt und Probe gefahren. Obwohl die Bedienung der Maschinen durch deutsches Maschinenpersonal einwandfrei funktioniert, bittet Warning den Kapitän zur See Ernst-Felix Krüder noch um ein paar eingefahrene Norweger. Die Männer hätten ja einen verlässlichen Eindruck gemacht; damit zerstreut er von vornherein die Bedenken Krüders.

Der Kommandant geht auf den Vorschlag ein. Drei norwegische Maschinisten, ein Motorenmann und der ebenso fidele wie uralte Zimmermann, kurz »Timman« genannt, steigen über. Der Timman hat zwar nichts mit der Maschine zu tun, er ist aber so etwas wie ein Allround-man und für alle an Bord zu gebrauchen.

Das sei vorausgeschickt: Die Norweger haben sich hervorragend bewährt, auch dann noch, als sie den Zweck der Unternehmung zu ahnen glaubten. Dem deutschen Maschinenpersonal waren sie eine wertvolle Unterstützung,

kannten sie doch jede Ecke in ihrem Schiff, jede kleine, vielleicht harmlose Tücke der Maschine, die aber nur ein Eingeweihter beheben kann.

*

12. Oktober 1940,

Drei Uhr nachts.

Die Besatzungen beider Schiffe sind zur Verabschiedung angetreten. Diamantene Sterne am samtblauen Himmel. Eine herrliche Tropennacht! Es ist warm und still.

Man möchte vergessen, daß Krieg ist, und alle Gedanken wandern in die Heimat, hin zu den Lieben, die man zurückgelassen hat und die nicht wissen, wo ihre Männer, Väter und Brüder sich jetzt befinden.

Lichtblitze zerhacken die Dunkelheit. Ein Morsespruch für den Tanker.

»Entlasse Hilfsminenschiff ›Passat‹ gemäß befohlener Order! Beste Wünsche für guten Erfolg! Auf Wiedersehen! – Der Kommandant!«

Drei Hurras rollen durch die Nacht und verhallen in der Weltverlorenheit der See.

»Wir danken dem Kommandanten und erwidern die Wünsche für unsere ›Pinguin‹. Das Unternehmen wird glücken.«

In die Hurras mischt sich an Bord des Hilfsminenlegers »Passat« der helle Klang des Maschinentelegrafen:

»Beide Maschinen halbe Fahrt voraus.«

Hilfsminenschiff »Passat«, eine verwirklichte Idee Kapitän Ernst-Felix Krüders, kommt in Fahrt.

Dieses Schiff soll zusammen mit »Pinguin« alle bedeutsamen Verkehrsstraßen um Australien und Neuseeland sowie alle Hafenvorfelder der größten Südhäfen Australiens verminen.

Um die seit langem geplante Minenaktion auf breiteste Ebene zu stellen, faßte der Kommandant diesen verwegenen Plan. War schon der Umbau des Tankschiffes zum Minenschiff eine bis dahin in der Seekriegsgeschichte einzig dastehende Leistung, so wird nun die Unternehmung selbst zu einer Operation, deren eben nur Männer fähig sind, die neben ihrem soldatischen Mut, ihrem Verantwortungsbewußtsein und ihrem unbedingten Glauben an die eigene Kraft vor allem auch eine Neigung zur Kühnheit in sich tragen.

Krüder sagt sich ferner, daß der Tanker bei den Briten schwerlich Mißtrauen erregen würde, da das Schiff ja für Melbourne deklariert gewesen war.

Man hatte schließlich alle erforderlichen Unterlagen erbeutet, und danach bestand Hoffnung, daß die »Storstad« – beziehungsweise jetzt die »Passat« – als gewöhnlicher norwegischer Tanker alle Bewachungszonen unangefochten passieren würde.

Schließlich hatte Krüder die Minen noch auf verschiedene Zündstufen einstellen lassen, so daß nach dem sorgsam ausgearbeiteten Operationsplänen alle Minen erst scharf wurden, wenn beide Unternehmen – das der »Pinguin« wie der »Passat« – abgeschlossen waren.

»Pinguin« ist wieder auf Kurs gegangen.

Gleichsam als solle es so sein, als sollten die Arbeit und die Planungen der letzten Tage einen kleinen Dank und Anerkennung finden, geht ein Funkspruch von der Seekriegsleitung ein.

Dem Kommandanten wird die Verleihung des Eisernen Kreuzes Erster Klasse durch FT übermittelt. Weitere Eiserner Kreuze II. Klasse sollen an die Besatzung vergeben werden. Eines davon bekommt Oberleutnant Brunke. Und die anderen?

Es ist sehr schwer für Kapitän Krüder, die Wahl zu treffen, denn es ist keiner unter der Besatzung, der seine Pflicht nicht freudig und mit Begeisterung getan hätte.

Auch am nächsten Tage liegt wieder etwas an. »Pinguin« hat jetzt auf den Meeren der Welt eine Wegstrecke von 21.600 Seemeilen zurückgelegt. Diese Strecke entspricht dem äquatorialen Erdumfang. Kapitän Krüder hat Ort und Stunde sogar auf den Meter genau ausgerechnet.

Abends, genau um 18 Uhr, steht »Pinguin« auf dieser Position.

»Dann sünd wi also einmal 'rum«, meint Krüder und fährt mit dem Zeigefinger einen Kreis.

Zur gleichen Stunde wird jedem Mann an Bord ein Glas Rum gereicht. Der Kommandant hatte es so befohlen.

Die Besatzung der entlassenen »Passat« kann sich nicht über Arbeitsmangel beklagen. Es gibt noch vieles, was nicht fertig wurde. Daß sie zu arbeiten, sogar zu schuften haben, ist nur gut. Die Tage vergehen dabei wie im Fluge.

Das Wetter ist in den ersten Tagen gut. Dann aber, je mehr »Passat« sich den Roaring Forties nähert, wird es kühler, und plötzlich ist der Sturm da.

Er bläst ihnen genau entgegen, und der Tanker gerät sehr bald in heftige Bewegungen. Man muß die Minen festlaschen, sollen sie nicht durcheinander trudeln.

Je näher sie ihrem ersten Ziel kommen, desto ärger wird das Wetter. Nun schreiben sie schon Windstärke acht in das Kriegstagebuch.

Der beginnende Orkan heult und schleift in der Takelage. Er hat die See zu einer einzigen Gischt aufgewühlt. »Passat« schleppt sich durch einen milchigen, schaukelnden Brei.

Wenn man das Meer überhaupt noch zu sehen bekommt, dann hat es eine gläsern-grüne Farbe, die ekelhaft giftig und kalt auf die Gemüter wirkt. Sie schreit förmlich zu ihnen herauf, immer wenn einer der Brecher sich gegen das schwer arbeitende Schiff stemmt. Hin und wieder fluten schwere Seen über das ganze Vorschiff.

Man hat den besten Rudersmann am Rad stehen. Aber es hilft nichts, Bis zur Brücke hinauf stieben die Spritzer salziger See. Im orkanhaften Wind haben solche Gischtfäden fast die Wirkung feiner Schrotkörner, die den Männern in das Gesicht geschossen werden.

Sie können aber nicht in Deckung gehen, denn sie haben voraus zu sehen. Vorn ist der Feind. Plötzlich und unvermittelt kann er vor dem Schiff stehen.

Sie haben bald keinen trockenen Faden mehr am Leibe. Ihre Augen sind gerötet, als seien darin die Äderchen geplatzt. Das Gesicht glüht und brennt. Wer auf Ausguck steht, sieht aus wie ein gebrühter Krebs.

Unter normalen Umständen würde ein Schiffsführer bei einem solchen Hundewetter mit der Fahrt heruntergehen. Vorsichtige Gemüter würden sogar beidrehen und den Sturm abreiten.

Aber der Plan des Kommandanten darf nicht scheitern. Die Termine sind befehlsgemäß einzuhalten.

In der Rubrik »Windstärke und Seegang« steht heute eine nüchterne Elf. Es sind zwei ganz schlichte Einsen, die der Steuermannsmaat dort hingemalt hat. Und in kleiner Schrift ist dahinter vermerkt »Zwölf in den Böen«.

In Logbüchern übertreibt man nicht. Man muß selbst zur See gefahren haben, um sich ein Bild von dem zu machen, was dort so sachlich nüchtern ausgedrückt worden ist.

Eine Geisterwelt jöhlt wie das Jüngste Gericht um den Tanker. Mit »Juis« und »Jiffs« tobt der Orkan. Gleich Furiengeheul zieht es brausend, schauerlich grölend über sie hinweg. Aus der Tiefe der kochenden See dröhnt ein Rumoren herauf.

Nächte des Klabautermanns, dieses zotteligen, grünlich phosphoreszierenden Männleins. Er soll einen langen gezwirbelten Bart haben, Viel länger als der Kerl selbst lang ist. Und auf dem Bugsprit soll er hocken. Der Sage nach bringe

er Unglück und Verderben über Schiff und Mannschaft. Mit wachen Sinnen hat ihn bestimmt noch keiner gesehen; aber wer nur etwas Phantasie in sich verspürt, der müßte ihn da vorn hocken sehen. Manchmal bäumt er sich auf, wächst ins Überdimensionale, seine schlohweißen Haare flattern wie ein Totentuch und wehen wild hinter ihm her. Immer höher reckt er sich an der Reling auf, um dann mit einem Aufschrei spielerisch in sich zusammenzusinken. Spritzer zischen über das Deck, und dann schaut er plötzlich hohnlachend mittschiffs über die Bordwand. Seine gekrümmte Gestalt plustert sich auf, räkelt sich, um wieder zusammenzufallen.

Welch ein Tanz. Diesen Tag, den nächsten Tag und wieder eine Nacht. Der unheimliche Geselle weicht nicht mehr vom Schiff.

Warning ist in ernster Sorge, ob der alte Tanker diesen Wirbel noch länger mitmachen wird. Er wird das Gefühl nicht los, daß sich bei jedem Mal, wenn der Tank rittlings auf einem Wellenkamm thront, alle Verbände biegen und dehnen. Das halten doch die stärksten Niete auf die Dauer nicht aus.

Der Kommandant hört, noch auf der Kojе liegend, dem Tosen und Toben zu. Unruhig wälzt er sich hin und her. Er liegt vollkommen angezogen auf den Polstern, nur mit einer Decke zugedeckt.

Es gibt keine Ruhe. Und wieder springt er auf und lauscht in die wilde Nacht. Er wankt zurück zum Schreibtisch, auf dem sich kein Bleistift und kein Buch mehr hält. Die Seekarte, in die Warning Einblick nehmen will, muß er mit Reißnägeln festspinnen.

Es ist noch weit zum befohlenen Ort.

400 Seemeilen!

Er blättert in alten Segelhandbüchern, die für den Seemann dasselbe wie für den Bauern der Hundertjährige Kalender bedeuten – nur mit dem Unterschied, daß diese Bücher von Wissenschaftlern bearbeitet wurden.

Nach ihnen zu urteilen, kann das schlimme Wetter in diesen Breiten noch lange andauern.

Ein Höllenwetter!

Aber ist es nicht wie geschaffen für dieses Unternehmen? Man muß sich nur das Gute aus dieser Teufelssuppe herauspicken, dann läßt sie sich schon löffeln. Warning kann sich andererseits nicht entsinnen, jemals einen solchen Orkan erlebt zu haben. Aber man kann sich an Schlechtes ja immer schwer erinnern, weil eben nur das Gute bleibt.

Das Doppelte und Dreifache an Zeit wird man bis zum Punkt X wohl brauchen. Bleibt nur noch zu hoffen, daß die »Pinguin« genauso zu kämpfen hat und daß auch ihr Anmarsch verzögert wird.

Auch der nächste Tag zieht grau und kalt herauf. Es will gar nicht hell werden unter diesen tief segelnden Wolken, Mit der Hand könnte man sie greifen. Fugenlos scheint der Himmel zusammengeschießt, grau in grau. Kein Loch kein Riß zeigt sich irgendwo.

Dieses Leben auf dem schaukelnden Tanker, der sich in beängstigenden Schräglagen und wilden Bewegungen behaupten möchte, strengt an. Der Weg nach achtern wird zu einer regelrechten Unternehmung. Paß auf Kamerad, daß die See dich nicht erwischt! Plötzlich, auf einmal greift sie über die Reling und schleudert tonnenweise Wasser über dich hinweg.

Wenn du mit Knochenbrüchen noch herauskommst, hast du Glück, viel Glück gehabt!

An ein vernünftiges Essen ist auf dem wie betrunken taumelnden Untersatz schon gar nicht mehr zu denken.

»Ob man nicht mal die Buddel kreisen lassen soll?« fragt einer den Kommandanten.

»Natürlich, selbstverständlich. Einen daumenbreiten Schluck für jeden zunächst.«

Es werden zwei Daumenbreit daraus. Das wärmt, das belebt. Man wird in zwei Stunden noch mal fragen müssen.

Die Stimmung ist trotz allem gut. Warning bewundert diese Jungen. Als er so alt war und solch ein Wetter erlebte, da – na, es war nicht gerade Angst. Aber die Worte von der Mutter fielen ihm ein und gruselige Geschichten von Schiffen, welche die See zerschlug. Seltsam, wie lächerlich wirkt doch jetzt solch ein Orkan, jetzt im Krieg ...

In den ersten Morgenstunden passieren sie einen Frachter, kaum, daß man ihn erkennen kann. Ihm ausweichen? Wozu? Im Gegenteil.

Sie marschieren friedfertig und stur an dem andern vorbei.

Auf und ab torkelt das fremde Schiff in der hohen See. Manchmal leuchtet das Rot des Unterwasseranstrichs herüber, das Rot der Bottumfarbe, wie sie zum Schutz gegen das Seewasser Verwendung findet. Zeitweilig verdecken mächtige Wellenkämme den andern, von dem man dann nur noch Schornstein und Masten sehen kann.

Das sind die Riesen, die ein Engländer einmal als »Monarch's of sea« (Monarchen der See) bezeichnete, Giganten, die aus dem Weltozean, aus der Zone der »Roaring forties«, herüberreiten. Dieses wildschöne Spiel schnürt einem die Kehle zu. Die armen Menschen dort drüben! Dabei kann man selbst nicht mal auf zwei Beinen stehen. Aber es ist auch hier wie immer im Leben: Bei den »andern« sieht es immer schlimmer und beängstigender aus.

In den Mittagsstunden flaut der Sturm ab. Das Barometer klettert dem Schönwettersektor entgegen. Es steht nur noch eine grobe, lange See.

In der Nacht sehen sie zum ersten Male die Leuchtfeuer der fruchtbaren Insel Tasmanien. Diese Insel ist der südlichsten Spitze des kleinsten Erdteils vorgelagert, sie ist an allen drei Seiten, einem gleichseitigen Dreieck ähnlich, gut vierhundert Kilometer lang. Ihre Riffe voll schauriger Klippeneinsamkeit haben schon manchem Schiff ein trauriges Ende bereitet. Der Holländer Tasman hatte diese Insel zum ersten Male betreten.

Nach ihm ist auch das angrenzende Seegebiet benannt worden.

Der Weg, der zwischen der Südspitze Australiens und der Insel Tasmanien hindurchführt, ist die kürzeste Seeverbindung zu den Häfen der südaustralischen Küste. Er wird Baß-Straße genannt, da er von einem Engländer gleichen Namens einmal vermessen wurde. Und diese Vermessung war wegen der vielen kleinen Felsinseln unter der Inselküste auch sehr notwendig.

Diese Baß-Straße ist also ein wichtiger Seeweg, ein Hauptverkehrsweg sogar. Und hinter dem westlichen Ausgang dieser Straße liegt einer der bedeutendsten australischen Häfen, Melbourne, das gleichzeitig das Hauptquartier der australischen Navy ist.

Jeder sechste Australier wohnt in Sydney und jeder siebente in Melbourne, so berichtete die Statistik. Und eben dieses Melbourne mit seinem der Stadt vorgelagerten Hafen Port Phillip ist das zweite Ziel, das der Hilfskreuzerkommandant Kapitänleutnant Warning mit seinem Minenleger anzusteuern hat. Eine heiße Aufgabe!

Melbourne ist auch jener Hafen, von dem der norwegische Kapitän der nun in »Passat« umbenannten »Storstad« sprach. Dorthin jedenfalls zeigte sein Kurs. Dort wollte er, wie er sagte, weitere Einzelheiten für seine Reise erbitten; genauer gesagt: weitere Orders von dem Navy Office abholen.

Auf »Passat« hummeln die Motoren. Die Dämmerung fällt ein, und die Nacht breitet ihre schwarzen Schwingen über den Tanker aus, der in der Maske eines Biedermannes seinen Weg fortsetzt.

In der Nacht wandern die Feuer Tasmaniens seitlich achtern aus, und vor dem Schiff, das in der immer noch hochgehenden Dünung hart arbeitet, greifen neue Lichtbündel in das Dunkel.

Dort liegt Australien, die Heimat der possierlichen Känguruhs, die zum Wappentier dieses Erdteils wurden, der nur ein Fünftel kleiner als Europa und 25mal größer als die

britischen Inseln ist.

Warning weicht nicht mehr von der Brücke. Das schwierige Fahrwasser und die vielen kleinen Inselgruppen, die Riffe und Klippen erfordern seine ganze Aufmerksamkeit.

Die »Passat« steht in der Baß-Straße.

Keiner der Australier, keiner der Briten, die hier fahren, keines der kleinen Fischereifahrzeuge, denen sie begegnen, ahnen auch nur, daß dieser in seinen Farben derart heruntergekommene und vergammelte Tanker, der gemächlich seines Weges zieht, ein Schiff mit einer sehr zielbewußten deutschen Besatzung ist.

Auf keinem der passierenden Schiffe denkt jemand im Traum daran, daß hinter den Bullaugen der Aufbauten des Mittelschiffs des Tankers keine müden Seeleute schlafen, sondern daß sie dort den Tod an Bord haben.

Wie die anderen Schiffe, so haben sie auch auf »Passat« keine Flagge gesetzt. Auf der Brücke des Tankers tun sie hinreichend uninteressiert an dem ganzen Treiben.

Warning muß auch durch das schärfste Glas von Neugierigen als waschechter »Norge-Mann« angesprochen werden. Er trägt eine an Bord gefundene Mütze der norwegischen Reederei, am Rock die Ärmelstreifen eines norwegischen Schiffskapitäns. Dabei ist er groß und langsam in seinen Bewegungen.

Hinten im Achterschiff liegen in der auf hoher See geschaffenen Minenhalle die stählernen Leiber der vielen Minen, an denen jetzt Oberleutnant Schmidt und eine Handvoll Matrosen sich zu schaffen machen.

Im blaßfarbenen Schein blauer Lampen setzen die Männer die Zündsätze in die faustgroße Öffnung jeder Mine ein. Die Hand muß jedesmal bis zum Gelenk in den Bauch des Ungetüms hineinfassen; ein paar Handgriffe, die Zündeinrichtung sitzt fest.

Anstelle der Muttern werden jetzt auch die »Spargel« eingeschraubt, wie der Seemann die bleistiftlangen Bleikappen nennt. Wie riesige Igel wirken jetzt die Minen.

Einer der Matrosen stürzt beim Überholen des Schiffes. Er wird direkt gegen eine solche Bleikappe geschleudert. Sie verbiegt sich, und der Seemann fühlt, wie sein Herzschlag aussetzt. Ein Schrei entfährt seinen Lippen.

Er will die Kameraden warnen, hebt die Hände und hält sie schützend vor sein Gesicht, als ob das ihn und seine Kameraden schützen würde, wenn...

»Passiert nichts«, sagt der »Sperrmixer« (Sperrwaffen-Spezialist) beschwichtigend. »Kann ja nicht. Wenn sie sich nach dem Werfen von ihrem Stuhl gelöst haben, wenn das Minentau abgerollt ist, erst dann wird die letzte Zündung scharf gemacht. Aber vorsehen kannst du trotzdem, du Patentseemann! Man kann nie wissen.«

Warning läßt die »Passat« klarmachen zum Minenwerfen.

In der Nacht vom 29. zum 30. Oktober werden genau laut Plan Minen im Gebiet des Eingangs der Baß-Straße geworfen.

Kapitän Krüder hatte die Sperre entworfen und festgelegt. Und genauso fällt sie auch, nämlich in zwei Feldern von je 25 und 5 Minen.

In der Nacht vom 30. zum 31. Oktober fallen die nächsten Sperren, und zwar drei Felder zu je zehn Minen in der östlichen Baß-Straße. Die Teufelseier rutschen auch hier wie vorgesehen über Bord. Warning kontrolliert persönlich die Navigation, damit die Minen genau zwischen Island und Chiffy-Island über Bord gehen.

Nun stehen sie mit Kurs auf Melbourne. Kap Wilson hinter sich lassend, werden sie vom Leuchtfeuer Promontory angerufen: »What ship ... what ship ... what ship (welches Schiff)?«

Immer wieder ruft der Leuchtturm sie an.

»Sollen wir antworten?« sorgt sich Leutnant Lewit, WO

(Wachoffizier) bei Warning.

»Selbstverständlich«, brummt Warning. »Tun wir es nicht, so machen wir uns erst recht verdächtig. Also los, geben Sie schon!«

»Tanker »Storstad«, Norge, von Miri nach Melbourne«, blitzt die Morselampe zum Leuchtturm hinüber.

Sie hatten mit ihren Angaben eigentlich die Wahrheit gesagt. Und nun warten sie auf die Antwort.

Wird die »Storstad« etwa schon vermißt?

Das scheint unmöglich.

Die Antwort kommt immer noch nicht. Blättern wohl erst in Listen und Anweisungen.

»Wohl schlecht Wetter gehabt dieser Tage?« will der Leuchtturmwärter wissen.

Ist der dort drüben nun ein biederer, bejahrter Leuchtturmwärter? Kaum, denn es ist vielmehr anzunehmen, daß diese Station von der australischen Marine besetzt ist.

Sicherlich wundert man sich, daß das schon früher gemeldete norwegische Schiff erst heute hier eintrifft.

»Sehr schlechtes Wetter«, antwortet »Passat« ex »Storstad« bestätigend.

»Daher also die Verzögerung?«

»Eben daher«, geben sie von der »Storstad« zurück.

Und dann warten sie wieder mit klopfenden Herzen. Wird man auf der Leuchtturmstation nicht etwa doch noch mißtrauisch?

Leutnant Lewit – er steht in Zivil mit Warning in der Brückennock – geht zum zweiten Male die Zigarette aus. Und dabei sollte das Rauchen reines Gewissen vortäuschen.

Da! Die Antwort!

»Good luck! Glückliche Reise! Passen Sie auf deutsche Raider (Hilfskreuzer) auf! Nach den letzten Meldungen treiben sich wieder einige im Indik (Indischer Ozean) herum.«

Auf »Storstad-Passat« kostet es die Männer einige Mühe,

sich zu beherrschen, dann läßt Warning die Antwort abgeben:

»Dank für die Warnung vor den deutschen Piraten-Schiffen. Wir werden doppelt so gut aufpassen auf die verdammtten Raider.«

Es ist Tag geworden.

»Passat« hat wieder den Mantel friedfertiger Harmlosigkeit übergeworfen. Die Ausleger für die Minen sind eingeholt, und damit niemand allzu neugierig die veränderten Heckaufbauten bewundern kann, hat Warning hübsch bunt karierte Bettlaken, Unterhosen und Tischtücher aufhängen lassen. Solche Wäsche fällt nicht weiter auf. Eher ist das Gegenteil der Fall.

Direkt vor die schmale Einfahrt zur Port-Phillip-Bay, in welcher der Hafen der zweitgrößten Stadt Australiens, Melbourne, liegt, wird die nächste Minensperre gelegt.

Dann nimmt das Schiff westlichen Kurs und dreht nach dem Umfahren von Kap Otway langsam mehr nach Nordwesten ein.

In der nun folgenden Nacht gehen sie noch dichter unter Land. Die hellen Tupfen da drüben, das sind die erleuchteten Fenster irgendwelcher Wohnstätten. Vielleicht sind es nur ein paar armselige Fischerkaten, vielleicht aber auch die Strandvillen vermögender Australier.

Warning ertappt sich und seine Leute immer wieder dabei, wie sie sehnsüchtig zu den hier nicht verdunkelten Fenstern hinübersehen, nach diesem Bild des Friedens, das hohlspiegelhaft tausend Wünsche ihres piratenhaften Daseins aufblitzen läßt.

Gar nicht einmal erstaunt stellt Warning eine bedrückte Stimmung fest. Die Männer haben alles Kriegerische abgestreift, und in ihren Blicken sind Sehnsucht und Traurigkeit.

Zwei helle Punkte wandern langsam aus. Ein Auto, sicherlich. Es gehört keine Phantasie dazu, sich in diesen Wagen zu setzen. Daneben eine junge, hübsche Frau. Traumbild einsamer Seemannsnächte.

Der Steuermannsmaat hat der Spezialkarte entnommen, daß der an Steuerbord liegende Küstenstreifen den sinnvollen Namen »Younghusband-Pen« trägt. Wörtlich übersetzt heißt das »Laufstall für junge Ehemänner«.

Diese Landschaft ist offenbar das Ziel Jungvermählter. Ein Platz für Flitterwochen.

»Ein schlechtes Handwerk haben wir uns ausgesucht«, sagt Lewit zu Warning.

»Das brauchen Sie mir nicht erst noch zu sagen«, grollt Warning und verzieht sich ins Kartenhaus, um die Karte vom Seegebiet von Adelaide zu studieren.

Quer durch das Fahrwasser, zwischen dem Westkap der vorgelagerten Känguruh-Inseln, dem Cap Willoughby und der der Festlandzunge vorgelagerten Encounter-Bay, laufen drei rote Linien. Sie sind mit kleinen, blauen Kreuzen durchsetzt. Diese von Kapitän zur See Krüder dem »Passat«-Kommando befohlene Sperre soll die südliche Ein- und Ausfahrt des Hafens Adelaide gefährden.

Die zwischen der Känguruh-Insel und dem Festland hindurchführende »Backstairs-Paß-Straße« ist kaum zehn Meilen breit und daher leicht abzuriegeln. Jedes Kreuz auf der Karte bedeutet eine Mine,

»Passat« nähert sich mit großer Fahrt. Voraus und achteraus schwimmen zwei Mitläufer. Sonst ist nichts zu sehen, als ihre Schatten, denn beide Schiffe fahren noch immer abgeblendet.

Zwei Stunden später ist man am »Ort«. Im Schein der Rundfeuer der großen Leuchtfener von Cap Jervis und Cap Willoughby fallen die ersten Minen.

Jetzt bewähren sich die Wäscheleinen, Hinter dem Schutz der Wäsche arbeiten die Männer. Die Minen werden aus der improvisierten Halle herausgeschoben und bis zur Reling gefahren.

Auf das Kommando des Sperrwaffenoffiziers »Mine – wirf!« wird die dem Heck um nächsten stehende Mine über die

Auslegerschiene hinweg in die See gestoßen.

Immer wenn ein solches Ungetüm aufklatschend versinkt, leuchtet das Wasser grünlich auf.

Die Brücke meldet ein auslaufendes Schiff, Warning kümmert sich sofort darum.

Es ist, wie die schattenhaften Umrisse deutlich erkennen lassen, ein Marinefahrzeug, wahrscheinlich irgendein Bewacher.

Die Stelle, an der das Wachschiff kreuzt, ist die engste des Fahrwassers. Und gerade hier sollten die Minen hin! Damit hatte keiner gerechnet, auch Kapitän Krüder nicht.

Was nun?

Umkehren?

Nie und nimmer!

Der Bewacher nimmt jetzt direkten Kurs auf den herantrottenden Tanker.

Sie sehen es deutlich auf der »Passat«: Der »Bart« des Fremden, die Bugsee, wird immer höher, wird jetzt zu einem großen, leuchtenden V. Es steht hell auf dem dunklen Wasser, wird größer und größer.

Warning hebt die Schultern. Unmöglich ist es, dem ändern etwa noch ausweichen zu wollen. Er hat den Tanker gesehen. Und er will ihn, wie jedes andere, diese Enge passierende Schiff, wohl genau unter die Lupe nehmen. Dafür steht er ja schließlich hier.

Oder, durchzuckt es Warning, sucht man den verdächtig gewordenen Tanker »Storstad«? Wurde der Tanker vielleicht während des Anmarsches von allzu mißtrauischen Augen beobachtet, hatte man ihn auf einem Kurs liegend gemeldet, auf dem er, da von Miri kommend, gar nicht stehen dürfte? Wenn das so ist, dann hilft auch die beste List nicht mehr.

Warning, gewöhnt, keine halben Sachen zu tun, gibt auf alle Fälle den Befehl:

»Sprengkommando klar!«

Der Matrose Pangert steht Warning am nächsten. Er hebt die Hand und zeigt »verstanden«, gibt den Befehl an seine Kameraden weiter.

Durch die halbmannshohe Reling geschützt, rennen die Männer gebückt auf ihre Gefechtsstationen und stehen klar bei den Zündschnüren.

Einer von ihnen macht die Kriegsflagge klar. Sie soll gesetzt werden, wenn der Befehl kommt, die Ladungen anzureißen.

Jetzt ist der Australier heran. Im Kreuzkurs läuft er unmittelbar vor den Bug des Tankers.

Warning hatte trotz der völlig verrückten und fast aussichtslosen Situation das Werfen der Minen nicht einstellen lassen. Er will vorerst noch jede Sekunde ausnutzen. Er hofft, daß ihn ein gnädiger Zufall vor der Entdeckung schützen möge.

Bei der zu erwartenden Beschießung wie vor allem auch bei der unter Umständen notwendigen Sprengung will er vor allem die Teufelseier von der »Passat« herunter haben.

Der Kapitän steht direkt neben dem Maschinenetelegrafen auf der Brücke. Er hat sich eng an die Reling gepreßt. In diesem Augenblick kommt ihm eine Idee, eine verrückte Idee, Er ruft den Funker heran.

»Jakobs, nehmen Sie schnell die Klapp-Buchs und blinken Sie zu dem Australier hinüber: ›Scheren Sie sich vor meinem Bug weg!‹«

Jakobs, Funker an Bord, zögert. Er macht ganz den Eindruck, als habe er seinen Kommandanten nicht richtig verstanden,

»Tun Sie. was ich Ihnen gesagt: habe!« verlangt Warning.

Kurz darauf morst Jakobs den Bewacher an.

Der gibt »verstanden«, und dann folgt der wenig höfliche Spruch in englischer Sprache. Zur Bekräftigung für diese einem Kriegsschiff seiner Majestät gegenüber geradezu unverschämte Aufforderung zieht Warning noch das Typhon.

Ein langer, grollender Ton entschwebt diesem und heult

durch die Nacht.

Was werden sie auf dem Bewacher tun? Werden sie sich eine solche Frechheit bieten lassen?

Der Australier dreht tatsächlich ab und geht auf andern Kurs, um nun schräg zur Fahrerinne zu laufen,

Auch die »Passat« ändert ihren Kurs, um die Sperre so wirksam wie nur irgend möglich zu legen.

Warning fährt genau auf der roten Linie, wie sie in der Seekarte eingezeichnet wurde.

Weiterhin fallen Minen!

»Achtung – Mine – wirf!«

Der mißtrauische Bewacher läßt aber nicht locker. Er fährt einen halben Drehkreis und macht Anstalten, den Tanker von achtern zu umlaufen. Oder fährt er diese Manöver nur aus der Langeweile der Warteposition heraus.

Das kann man auf der »Passat« nicht feststellen. Jedenfalls läuft das Kriegsfahrzeug jetzt mit hoher Fahrt von achtern auf.

In allerletzter Minute stoppt Warning das Minenwerfen und läßt einige Bettlaken wie einen Vorhang vor die Bühne des Minenraums ziehen.

Die über das Heck hinausstehenden Ausleger aber sind nicht mehr einzuholen. Sie müssen vom Gegner gesehen werden.

Doch da passiert etwas anderes, etwas, womit auch der »Passat«-Kommandant nicht gerechnet hatte.

»Himmelarm und Wolkenbruch!« tobt Warning. »Steht denn da drüben der Moses (Schiffsjunge) auf der Brücke? Die fahren uns ja vierkant ins Heck hinein.«

Folgendes muß erklärt werden, um diese kritische Situation zu verstehen: »Passat« führte ihre Hecklaterne nämlich nicht unmittelbar am Heck, sondern an der Achterkante Schornstein. Hinter dem Schornstein, also hinter der Hecklampe, kamen noch gut 25 Meter Schiff.

Der Australier sprach aber offenbar die Hecklaterne als das wirkliche Schiffsende an und versuchte – augenscheinlich

nach der Art eines Zerstörermanövers – in Meternähe das für ihn vermeintliche Heck des gegen den pechschwarz am Horizont stehenden Tankers zu passieren.

Es mußte also, wenn er auf diesem Kurs blieb, eine Kollision geben.

»Lassen Sie ihn! Es kann unsere Aufgabe nur retten, wenn wir ihn aufbrummen lassen. Sind so und so dran«, schreit Lewit neben Warning.

Aber Warning hat gar keine Zeit mehr für eine Antwort. Mit einem Sprung ist er in das Ruderhaus gestürzt und hat in die Spaken des Rades gegriffen, das er in verzweifelter Hast »hart steuerbord« dreht.

Die hierdurch bewirkte Kursänderung verhindert tatsächlich die drohende Kollision unmittelbar hinter dem Heck.

In Meternähe passiert der australische Bewacher. Man könnte hinüberspringen.

Vermutlich hatte die Brückenbesatzung da drüben in allerletzter Minute ebenfalls die Gefahr des Zusammenstoßes erkannt und gleichfalls ein Rudermanöver ausgeführt. In der entstandenen Aufregung übersahen die Wachoffiziere des Australiers wahrscheinlich die ausgefahrenen Minenausleger – oder sie wußten sie nicht zu deuten.

Ein Tanker als Minenleger? Zu unwahrscheinlich!

Am Heck der »Passat« hatten einige Seeleute ein paar Tücher von der »Wäscheleine« gepflückt. Mit ihnen winken sie dem Bewacher nach.

Doch der Schreck hat die anderen anscheinend fast gelähmt. Sie winken nicht einmal zurück, sondern machen, daß sie in der Dunkelheit verschwinden.

Noch in der gleichen Nacht – welch eine Ironie des Schicksals – spricht der australische Ministerpräsident über den australischen Rundfunk. Er sagt, daß die Australier sich glücklich schätzen dürften, vom Krieg bisher verschont worden zu sein, und fügt hinzu:

»Ich warne aber Optimisten. In dieser Nacht schon kann es zu Kriegsereignissen im heimatlichen Raum kommen.«

Das hätte ihm der australische Bewacher vor Adelaide bestätigen können, wenn seine Brückenbesatzung nicht geschlafen hätte. Der Tanker hatte doch Kurs auf den Hafen. Wo blieb er aber nach dieser Begegnung? Diese Frage wurde auf dem Bewacher offenbar nicht gestellt.

»Passat« drehte ab.

Eine Nacht danach!

Warnings Gesicht ist hohlwangig geworden. Seine Augen sind nicht nur von dem jetzt plötzlich wieder aufgekommenen Sturm gerötet. Die Überanstrengung der letzten Tage und Nächte ist die Ursache dafür.

»Herr Kaleunt, darf ich einen Vorschlag machen?« sagt der Steuermanns-Maat.

»Nun?«

»Sie müssen endlich mal schlafen.«

»Nett von Ihnen. Stelle die Gegenfrage: Wann haben Sie das letztmal in der Koje gelegen und richtig fest gepennt?«

»Das war – das war damals – ja eigentlich – genau genommen war es, als wir das Unternehmen begannen ...«

»So, dann lassen Sie sich bitte ablösen!«

Der Steuermanns-Maat zögert und weiß mit diesen Worten nichts anzufangen.

»Sie wollen wohl nicht?« fährt ihn Kapitänleutnant Warning an. »Ich kann doch meinen Posten nicht verlassen«, sagt der Steuermanns-Maat.

»Na also, mein Bester, dann sind wir uns ja beide einig.« Das Wetter ist wieder härter geworden. Sturm bläst aus der Richtung, in welche die »Passat« fahren muß. Orkanhafte Böen fegen heran. Das Schiff kommt nicht voran. Sie machen höchstens eine halbe Meile Fahrt über den Grund, so wild auch die Schraubenflügel mahlen.

Warning fürchtet diesen Aufenthalt. Es ist ihm lieber, sich soweit wie möglich von den gelegten Sperren entfernt zu wissen. Kurzerhand läßt er zwei solide Pumpenschläuche ausbringen und von der Maschine aus kostbares Öl aus der Ladung direkt in die kochende See pumpen. In allen Farben schillernd breitet es sich aus.

Es hilft. Die hauchdünne Ölhaut beruhigt die Kämme der wilden Brecher.

Am nächsten Morgen bekommt der Himmel einen Sprung, Und durch das Loch scheint die Sonne. Abends ist es nur noch ein Hauch, was vorher noch ein Orkan war.

Der Hilfsminenleger »Passat« fährt dem mit dem Kapitän Krüder vereinbarten Treffpunkt entgegen und erreicht ihn. Mit gestoppten Maschinen bleibt das Schiff liegen.

Von der »Pinguin« ist noch nichts zu sehen. Ob alles klar gegangen ist? Sie hatte ja einen längeren Anmarschweg zu bewältigen. So groß ist das Vertrauen aber in das Kriegsglück ihres Kommandanten, daß sich die Männer nicht im mindesten sorgen.

Dafür haben sie einen andern Kummer. Ein Fest will man nämlich feiern, wie es sich nach jedem Minenunternehmen von selbst versteht. Und Warning sagt nicht nein. Es entspricht zwar nicht seiner ernsten Natur und seinem beinahe verschlossenen Wesen; aber er macht mit, um den Männern die Freude nicht zu nehmen.

Die ehemaligen Minenräume verwandeln sich unter den Händen der eifrigen Seeleute in festliche Hallen. Die Wände haben sie mit Signalflaggen geschmückt, den Boden ausgelegt und Polster als Sitzgelegenheiten zusammengetragen.

Abends sitzen sie bis auf die Wachgänger in frohem Kreis. Der Koch lüftet sein sorgsam gehütetes Geheimnis.

Nach einer großartigen Bouillonsuppe läßt er falschen Hasen in solchen Mengen servieren, daß jeder soviel essen kann, wie er nur mag. Die Krönung des festlichen Schmauses jedoch

bilden die schneeweißen, gedämpften Kartoffeln, über die sich die Männer hermachen, als hätte man ihnen die schönsten Früchte dargeboten.

»Mann, wo haben Sie denn die Kartoffeln her?« wundert sich Warning. »Warum sind die nicht schon früher auf die Back (Tisch) gekommen, statt dieser leidigen Dörrkartoffeln?«

»Habe sie aufgespart für dieses Fest. War ja früher lange genug bei der Minensuche, da muß man als Smut (Koch) zum Abschluß immer eine Perle in der Suppe haben,«

Warning droht ihm lächelnd mit dem Finger. Aber die Kartoffeln schmecken ihm trotzdem.

Eine neue Schüssel wandert in den Saal. Sie recken die Hälse.

»Mensch, Spargelsalat!« ruft einer aus, fast entsetzt, denn er ist schon satt.

Den Spargel hatte der Smut in der Proviantlast des Tankers gefunden. Er stammt aus Amerika, schmeckt aber trotzdem ganz gut.

Warning kann jetzt nicht umhin. Er muß seinerseits auch etwas tun. Mit einem »Daumenbreit« sind die Männer nicht zufrieden.

»Zwei Flaschen Bier je Kopf sind auszugeben,« ordnet er an.

Das Fest ist damit wirklich zu einem Fest geworden.

Zwei Tage später trifft der Hilfskreuzer ein.

Er wird jubelnd begrüßt. Das Winken will kein Ende nehmen.

*

Die Minenoperationen der beiden Schiffe wurden ein voller Erfolg.

Insgesamt verlor der Gegner durch die vom Hilfskreuzer »Pinguin« und vom Hilfsminenschiff »Passat« gelegten Minen 4 Schiffe, darunter die 5.883 BRT große US-amerikanische

»City of Rayville«, ferner den Dampfer »Cambridge«, das Motorschiff »Nimbin« und den australischen Bewacher »Millimumui«. Insgesamt 18.068 BRT.

Davon kamen auf das Konto der Minen des Hilfsminenlegers »Passat« die »Cambridge« und die »City of Rayville«.

Der Hilfskreuzer »Pinguin« nahm die »Passat« nach der geglückten und in der deutschen Seekriegsgeschichte einmaligen Minen-Parallel-Unternehmung wieder unter seine Fittiche.

Die »Passat« erhielt ihren alten Namen wieder, hieß wieder »Storstad«, diente der »Pinguin« als erweiterter Ausguck, wurde schließlich bei einem Treffen mit dem Hilfskreuzer »Atlantis« als Gefangenenschiff ausgerüstet und in die Heimat geschickt,

Die »Storstad« erreichte die Gironde und wurde dem Troß-Schiffsverband der Kriegsmarine zugewiesen.

Zum zweiten Male wurde die »Storstad« auf den Namen »Passat« getauft. Sie spielte bei dem Überfall der Engländer auf St. Nazaire noch eine Hintergrundrolle, kam aber nach dem Umbau nicht mehr zum Einsatz.

Kurz vor ihrer ersten damaligen Ausreise wurde die »Passat« unmittelbar bei der Balkensperre von St. Nazaire gebombt.

Man konnte das Schiff zwar noch nach Nantes schleppen, stellte es dann aber außer Dienst, da die Maschinenanlagen durch die Bombentreffer total zerstört waren.

Als die Alliierten Frankreich besetzten, fanden sie nur noch ein Wrack. Sie sollten erst später, lange nach dem Krieg, erfahren, daß es dieses Schiff war, das den australischen Bewacher vor Melbourne genarrt hatte.

ENDE

Technische Daten

Hilfsminenleger «Passat» ex »Storstad«

Art des Schiffes:	Motor-Tankschiff mit Maschine achtern
Schwesterschiffe:	»Sir Osborn Holmden« und eine Reihe sehr ähnlicher
Bauwerft:	Blythwood Sb. Co., Glasgow
Probefahrt:	1926
Größe:	8.998 BRT
Länge über Alles:	147 m
Breite:	19 m
Tiefgang:	8,4 m
Antriebsart:	Zwei 12 zyl. Diesel, 2 Schrauben
Motorenleistung:	3.100 Pse
Geschwindigkeit:	10 Kn
Tragfähigkeit:	13.460 ts dw
Besatzung:	als Tanker etwa 46 Mann
Reederei:	A. F. Klaveness & Co, als »Passat« Erste deutsche Walfang Ges., Hamburg
Heimathafen:	Oslo, Norwegen
Unterscheidungssignal:	L C Z F, als »Passat«: D X P T

Literatur und Quellenangabe

Brennecke, Jochen:

Das große Abenteuer/Deutsche Hilfskreuzer

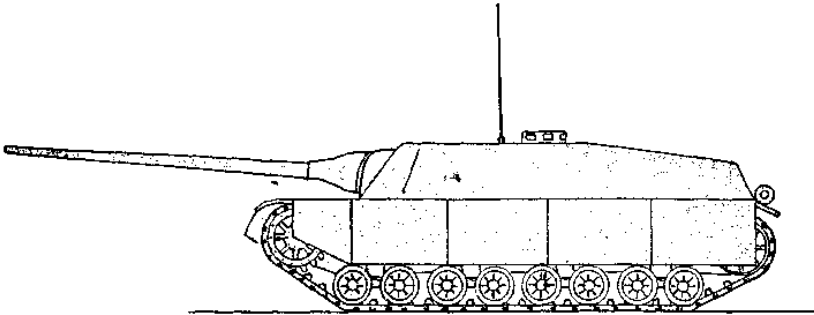
1939/1945, Koehlers Verlags-Gesellschaft, Biberach/Riß

Brennecke, Jochen:

Gespensterkreuzer »HK 33«, Hilfskreuzer »Pinguin«, Seiten 142 bis 151, Koehlers Verlags-Gesellschaft, Biberach/Riß

Privates Kriegstagebuch des Kapitänleutnant Helmut Hanefeld, Bremen, auf HSR »Pinguin« als Prisenoffizier, später Kommandant »Storstad«/»Passat«

Jagdpanzer IV Sd. Kfz. 162/1

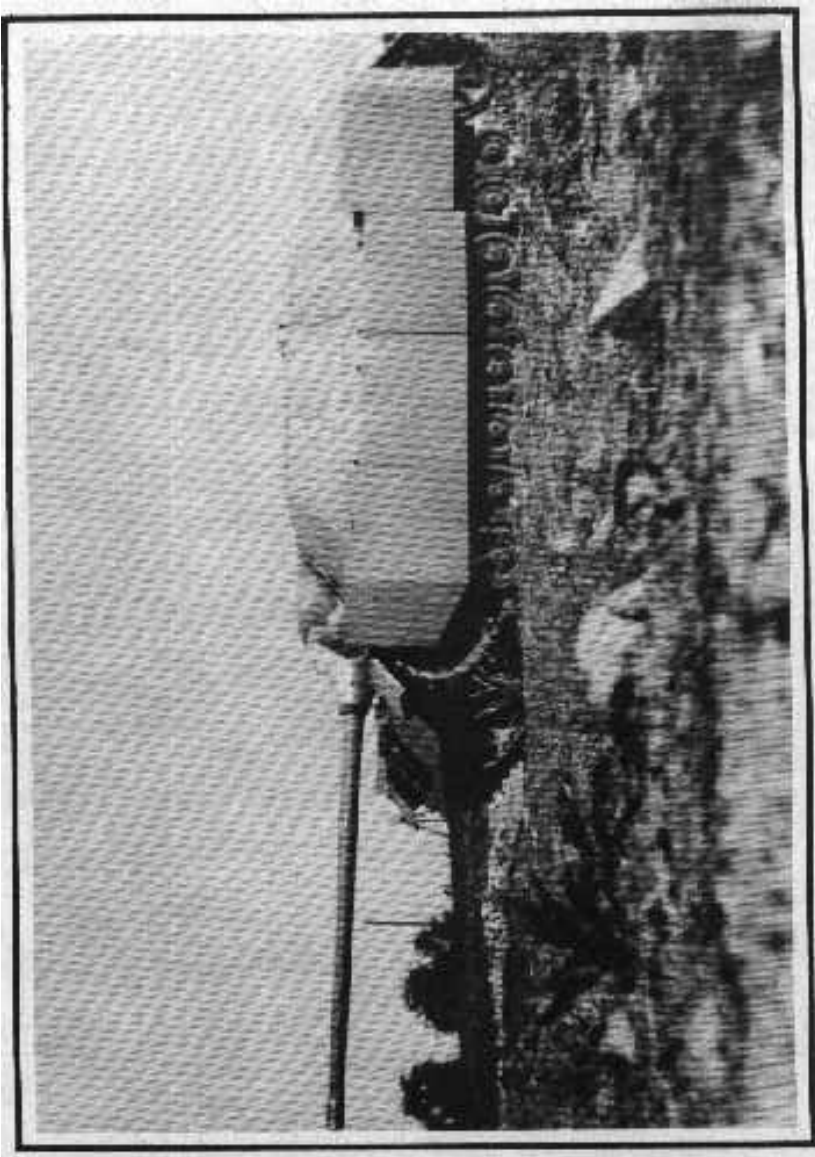


Von dieser letzten Ausführung des Jagdpanzers IV sind nur noch wenige Fahrzeuge zum Fronteinsatz gekommen. Trotz der durch das lange Geschütz verursachten Buglastigkeit und der niedrigen Geschwindigkeit im Gelände haben sich die wenigen Wagen sehr gut bewährt. Die niedrige Bauart und die gegenüber dem Ausgangsmuster Panzer IV verstärkte Panzerung machten das Fahrzeug zu einem gefährlichen Gegner. Die Panzerkanone durchschlug fast alle ausländischen Panzer, ausgenommen den russischen »Stalin III«. Die Fahrzeuge wurden bei den Schweren Panzerjägerabteilungen des Heeres eingesetzt. Auch die vorhergehende Ausführung mit 7,5-cm-Pak-39 L/48 hat sich recht gut bewährt und war bis zum Schluß des Krieges im Einsatz.

Technische Daten

Gefechtsgewicht:	25.800 kg
Höchstgeschwindigkeit Straße:	25 km/h
Höchstgeschwindigkeit Gelände:	16 km/h
Fahrbereich Straße:	200 km
Länge ohne Rohr:	602 cm
Breite über alles:	318 cm
Höhe:	186 cm
Motor:	1/12 V/O
Typ:	Maybach
PS:	300
Geschütz:	7,5-cm-Pak 42 L/TO
sonstige Waffen:	1 MG 7,9mm
Besatzung:	4 Mann
Baujahr:	1944/45

Deutsche Panzerfahrzeuge



Jagdpanzer IV (Sd.Kfz. 162/1)