

NID

0697/47.

(2)

Willy Bunjes

lent you see.

Kommoran.

Narrative of
all actions of
Kommoran, etc.

Geschichte der Hilfskreuzer

Freibeuter und Kaperschiffe der Segelschiffszeit!

Im 1. Weltkrieg verwandte England grosse, schnelle Passagierschiffe; Zweck: Handelsschutz. Infolge vieler Stützpunkte (für Ausüstung und Reparaturen) war dies möglich. Deutschland hat nach anfänglichen Versuchen ("Kaiser Wilhelm der Grosse") nur noch kleine, unauffällige Frachtdampfer eingesetzt ("Wolf", "Möve") (Zweck: Handelsstörer! Da keine Stützpunkte vorhanden, Schwierigkeiten der Versorgung, daher die Sorge um den Brennstoff (damals Kohlen)).

Im 2. Weltkrieg zunächst zögernde, abwartende Haltung der Seekriegsleitung in der Hilfskreuzerfrage. Infolge Fortschreitens der Technik (Funkentelegrafie, Flugzeug, Horchgerät) scheint der Hilfskreuzerkrieg zunächst hoffnungslos. 1. Versorgungsprobleme: Hilfschiffe wie Tanker und Versorgungsschiffe notwendig.

2. Entwicklung der Funkentelegrafie. Heute ist jedes Handelsschiff mit F.T. ausgerüstet im Gegensatz zum 1. Weltkrieg, daher ein Heranziehen von feindlichen Schiffen oder Flugzeugen durch einen einfachen Punkspruch (Q- oder R-Meldung) sofort möglich.

3. Aufklärung weiter Seegebiete durch Flugzeuge, ein Verstecken in den weiten Seeräumen kaum noch möglich!

Hilfskreuzer im 2. Weltkrieg.

Hilfskreuzer	"Widder"	Kommandant	v. Ruckteschell
"	"Thor"	"	Killier
"	"Atlantis"	"	Rogge
"	"Pinguin"	"	Krüder
"	"Orion"	"	Weyher
"	"Frigga"	"	Eyssen
"	"Kormoran"	"	Detmers

Hilfskreuzer "Kormoran"

Ehemaliges neues Motorschiff "Steiermark" der Hamburg-Amerika-Linie, gebaut in den "Deutschen Werken", Kiel. Das Schiff hatte vor dem Kriege noch keine Reise gemacht. Von der "Deutschen Werft" in Hamburg-Finkenwärder umgebaut (Jan-Okt. 1940), etwa 9 000 Br.R. Tonnen, 2 Schrauben, diesel-elektrischer Antrieb (sparsam im Betriebsstoffverbrauch, grosser Aktionsradius). Die Motoren waren neueren Typs, es lagen noch keine Erfahrungen vor.

Bewaffung: 6 15cm Schnellfeuer-Kanonen (bis 15 Schuss i. d. Minute), 2 3,7cm Panzerabwehrkanonen, 5 Maschinen-Gewehre (2 auf der Back, 2 auf dem Bootsdeck, 2 auf der Poop), mehrere leichte Maschinengewehre, 2 Überwasser-Doppeltorpedorohre (Bb. u. Stb. im Spardeck Luke 2), 2 Einfach-Unterwasser-Torpedorohre (Bb. u. Stb. im Unterraum Luke 2 fest eingebaut, Richtung etwa 45 Grad achterlicher als quer), 1 Scheinwerfer am Achtermast ausfahrbar. In den Spardecks des Achterdecks: 400 Kabelminen und 40 Magnetminen.

Tarnung: 2 Vordere Geschütze (unter der Back) und 2 achtere (unter der Poop) durch hochklappbare Aussenbordswände, mittlere Geschütze in Luke 2 und Luke 4; Lukenwände hydraulisch versenkbar, sodass die Geschütze dann frei an Oberdeck standen. Torpedorohre durch Hochklappen der Aussenbordswände. Scheinwerfer, Entfernungsmessgeräte, Maschinengewehre usw. hydraulisch ausfahrbar.

In Luke 5 befanden sich 2 "Arado"-Seeflugzeuge; in Luke 6 ein leichtes Motorschnellboot, 13 Tonnen, (zum Legen von Magnetminen).

Maschinenleistung: 14 000 PS, Aktionsradius ca. 7 000 Seemeilen, Höchstgeschwindigkeit 18 Sm., Marschgeschwindigkeit 12 Sm.,

Besatzung: 23 Offiziere, 1 Meteorologe, 376 Unteroffiz. u. Mannsch.
T o t a l : 400 Mann.

O f f i z i e r e

des

Hilfskreuzers "Kormoran"

Kommandant	:	Korvetten-Kapitän	Detmers
I. Offizier	:	Kapitänleutnant	Foerster
Navigations-Offz.	:	" (S)	Oetzel (gefallen)
Funk-Offz.	:	"	Frh. v. Malapert
Artillerie-Offz.	:	Oberleutnant u. See	Skerries
Rollen-Offz.	:	" "	v. Güsseln
Flak-Offz.	:	" "	Brinkmann
1. Wach-Offz. (später Nav.-Offz.)	:	" (S)	Meyer
2. " " u. Flieger-Offz.	:	" "	Ahl
3. " " u. Schnellboot-Offz.	:	" "	Schäfer
4. " " u. Torpedo-Offz.	:	" "	Greter
Ltd. Ingenieur	:	Kaptl. d. R. (Ing.)	Stehr (gefallen)
Elektr. "	:	Leutn. d. R. "	v. Gaza (gefallen)
Verwaltungsoffz.	:	Kaptl. (V)	Bretschneider
Stabsarzt	:	Marine-Stabsarzt	Dr. Lienhoop
Hilfsarzt	:	" Ass.-Arzt d.R.	Dr. Habben
Aadjutant u. Sperroffz.	:	Oberleutnant (W)	Messerschmidt
1. Prisenoffizier	:	Leutnant z. See (S)	Diebitsch
2. " "	:	" " " "	von Eloh
3. " "	:	" " " "	Bunjes
4. " (später hinzugek.)	:	" " " "	Kube
5. " " " "	:	" " " "	Jansen
Propagandapfizier	:	Leutnant (MA0) (S)	Dr. List
Filmoffizier	:	" " "	Hrisch
Bordmeteorologe	:	Regierungsrat	Dr. Wagner

(S) = Sonderführer

Die Kreuzerfahrt

des

" K o r m o r a n "

4. Dez. 1940 - 19. Nov. 1941

Der 27. Okt. 1940 war für viele Jahre mein Abschiedstag von Familie und Heimat. Morgens 7 Uhr fuhr ich zusammen mit dem Leutnant zur See (S) Diebitsch, ebenfalls Prisenoffizier wie ich, von Hamburg nach Gotenhafen. Herr Diebitsch war 1. Offz. des Norddeutschen Lloyd gewesen und wohnte in Hamburg auch in der Eiffe-Strasse. Nach 11stündiger Eisenbahnfahrt meldeten wir uns abends zum Dienstantritt auf "Schiff 41", die amtliche Bezeichnung des Hilfskreuzers "Kormoran" bei der Seekriegsleitung. Bis zur endgültigen Ausfahrt des Schiffes am 4. Dez. wurden in der Ostsee in mehreren Zeitabschnitten Geschütz- und Torpedoschiessen, Übernahme auf See usw. geübt. Die Vorbereitungen zogen sich so in die Länge, dass wir schon hofften, Weihnachten vielleicht noch einmal im Kreise der Familie feiern zu können. Doch:

Nach einem Besuch des Oberbefehlshaber der Kriegsmarine lief am 4. Dez. 1940 nachts der "Kormoran" in aller Stille aus Gotenhafen zu seiner grossen Aufgabe aus. Am Nachmittage wurden auf See die aus Kiel gekommenen beiden Bord-Seeflugzeuge übernommen. Mit Westkurs geht es nun durch die Ostsee. Im "Grossen Belt" fährt ein grosser Sperrbrecher voraus, da diese Gewässer bereits von minenlegenden feindlichen Flugzeugen verseucht sein können. Wegen U-Bootsgefahr begleiten uns durch das Kattegatt 2 zickzack-fahrende Torpedoboote, die bei Erreichen der offenen Nordsee von einem niedrig fliegenden Wasserflugzeug und 2 schnellen Aufklärungs-Flugzeugen abgelöst werden. Am Sonntag ankern wir im Stavangerfjord. Hinter hohen Felsen von der Stadt Stavanger verborgen, erhält das Schiff hier einen dunkelgrauen Aussenbordsanstrich. Die letzte Post geht an Land. (Norwegen war bereits von uns besetzt).

Am übernächsten Tage geht es bei diesigem Wetter mit nördlichem Scheinkurs weiter. Es wird kälter, Tageszeit 10-15 Uhr, die ganze Besatzung ist mit ungelegten Schwimmwesten Tag und Nacht in Alarmbereitschaft, Unterwasser-Horchgerät, Ausguck und alle Kriegswachen sind doppelt besetzt. Bald setzen wir uns von der Küste ab und gehen auf westlichem Kurs. Bei der Insel "Jan Mayen" wird das Schiff als russischer Dampfer umgetarnt. Da diesiges Wetter mit zeitweiligem Schneetreiben, wird trotz Vollmond-Periode der Durchbruch durch die sog. Dänemarkstrasse (Durchfahrt zwischen Grönland und Island) gewagt. Island war in englischen Händen, die Dänemarkstrasse stand unter scharfer feindlicher Bewachung. (Versenkung des englischen Hilfskreuzers "Rawalpindi" durch Panzerschiff "Deutschland"). Mit verstärkter Alarmbereitschaft und doppeltem Ausguck schlüpfte in der diesigen Nacht mit äusserster Maschinenkraft nahe der Treibeisgrenze Grönlands, vollständig abgeblendet, wieder ein deutscher Hilfskreuzer unbemerkt durch die feindlichen Linien.

Wenn auch am nächsten Tage südlich des Kap Farewell (Südspitze Grönlands) schweres Wetter einsetzte, das uns 2 Tage zu schaffen machte, so war doch der offene Atlantik erreicht. Auf südlichem Kurs kreuzten wir bald die Schifffahrtsroute Nordamerika-England. Einige Rauchfahnen und weit entfernt passierende Dampfer mussten unbehelligt

bleiben, da sich unser Operationsgebiet befehlsmässig südlicher befand. Dieses erreichten wir etwa am 20. Dez. Aber hier schien der Atlantik wie ausgestorben, wochenlang wurde kein Schiff gesichtet. Weihnachten und Neujahr verlebten wir in tropischem Klima etwa in der Höhe der Kapverdischen Inseln.

Endlich ist am Nachmittage des 6. Jan. 1941 eine Dampfer-Rauchwolke gesichtet. Unauffällig wird nach Erkennen des Dampfer-Kurses dieser von uns gekreuzt, beim Herannahen die Kriegsflagge gesetzt und Signale zum Stoppen gegeben. Das übergesetzte Untersuchungskommando, Leutnant Diebitsch und ich mit 12 Mann, stellen fest:

griechischer Dampfer "Antonis", 5 000 Br. Reg. T.,
28 Mann Besatzung, in Charter der englischen Admiralität
mit Kohlen von England nach Rosario (Argentinien),
3 Maschinengewehre an Bord.

Die griechische Besatzung geht mit ein paar notwendigen Effekten in ihre Boote und ziehen in die Gefangenenräume des "Kormoran" ein. Der alte Kohlendampfer wird durch Sprengladung versehrt und verschwindet in 50 Minuten vom Ozean.

In den nächsten Tagen werden wohl Dampfer ausgemacht, doch sind es Neutrale, in der Mehrzahl Amerikaner, die tags durch grosse aufgemalte Hoheitszeichen und Landesflaggen erkennbar und nachts hell erleuchtet fahren. Wir verlegen unser Operationsgebiet auf die Route Trinidad-Gibraltar, die viel von Tankern, die das wertvolle Öl Venezuelas auf die Kriegsschauplätze Europas und Nordafrikas heranbringen, befahren wird. Am 12. Jan. gegen 17.30 Uhr, kurz von Dunkelwerden, ist ein Dampfer in Sicht. Wir gehen auf grosse Fahrt, um ihn in der hier schnell hereinbrechenden Dunkelheit nicht zu verlieren. Der Dampfer führt keine Lichter, muss also ein feindlicher sein. In günstiger Schussposition feuern wir ihm eine Granate vor den Bug. Unser Scheinwerfer dringt auf die grosse Entfernung nicht durch. Der Dampfer ist gewarnt, er funkt sofort und jetzt blitzt drüben auch das Mündungsfeuer eines Geschützes auf. Eine Granate pfeift über uns hinweg. Die Sache wird jetzt ernst. Eines unserer Geschütze schießt nun ununterbrochen Leuchtgranaten, die den Dampfer, Himmel und See hell erleuchten. In schneller Folge schlagen einige Salven 15-cm Sprenggranaten aus 3 unserer Geschütze in den Dampfer ein. Der leere Tanker, denn um einen solchen handelt es sich, steht in einigen Minuten in hellen Flammen. Wegen seinen Funkmeldungen und des weit über den Horizont sichtbaren hellerleuchteten Himmels ist es notwendig, den Tanker möglichst schnell auf den Meeresgrund zu schicken und zu verschwinden. Ein Torpedo gibt ihm den Todesstoss. Er kentert nach Steuerbord, liegt eine Zeit flach auf dem Wasser, dass man in den Schornstein sieht, das Feuer erlischt und langsam gleitet er in die Tiefe. Inzwischen ist ein Rettungsboot des Tankers, das nur noch auf seinen Lufttanks schwimmt und gestrichen voll Wasser ist, bei uns angekommen. Die wenigen Überlebenden geben Auskunft, es war

der englische Tanker "British Union",
7 000 Br. R. T., in Ballast von Gibraltar nach Trinidad,
um Öl zu holen.

Der Gunner (Kanonier) des Tankers erzählte beim Anbordkommen stolz (auf seinem Kopf klemmte sich ein kleiner Affe fest), dass er 4 Mal geschossen habe. Auf die Frage, warum er den ungleichen Kampf aufgenommen habe, antwortete der Kapitän, dass er wegen der scheinbar niedrigen Höhe unseres Scheinwerfers geglaubt habe, ein U-Boot vor sich zu haben.

Nach diesen recht guten Anfangserfolgen glaubten wir, dass es so weiter gehen würde. Aber die nächsten Wochen brachten uns weder Beute noch sonstige Ablenkung. Eine vorgesehene U-Bootsversorgung (Torpedos, Öl und Proviant) wurde widerrufen. Am 29. Jan. nachmittags ertönen jedoch die elektr. Alarmsirenen wieder durchs Schiff. Wir kreuzen südlich der Kap Verde. Die Umrisse eines anständigen Brockens sind in diesigem Wetter (Harmatan) gesichtet worden. Zuerst dreht

dieser Dampfer, der gute Fahrt macht, ab. Da wir jedoch Kurs und Geschwindigkeit beibehalten, geht auch der andere wieder auf seinen alten Kurs. Auf einen Schuss vor dem Bug, der ihn zum Stoppen auffordert, funkt er sofort. Leider müssen wir ihn nun aufs Korn nehmen. Nach ein paar Salven stoppt er, die Besatzung geht in die Boote und kommt vollzählig bei uns längsseite. Nur einige, darunter der Kapitän, sind leicht verwundet. Das Schiff hatte 3 Fahrgäste an Bord, darunter 2 Frauen. Die letzteren werden auf den "Kormoran" in einem Sonderraum des Hospitals untergebracht. Wir erfahren, dass uns eine fette Beute ins Garn gegangen ist, denn es handelt sich um das zweitgrösste Kühlschiff der Welt,

dem engl. Kühlschiff "A f r i e S t a r"
11 900 Br.R.T., mitvoller Ladung Fleisch und
Butter von Buenos Aires nach Liverpool (England).

Leider kann dieses grosse Schiff mit seiner wertvollen Ladung nicht als Prise nach Hause geschickt werden, da es unsere Granaten zu stark beschädigt haben. Um die Versenkung zu beschleunigen, wird ihm ein Torpedo in den Leib gejagt. Mit dem Bug voran stürzt der Riese senkrecht in die Tiefe. Mit grosser Fahrt laufen wir einige Stunden von diesem Schauplatz fort.

Als am selben Abend wieder Alarm ertönt, eilt mancher vielleicht etwas bestürzt auf seinen Alarmplatz, denn: "Sollte die "Africo Star" mit ihren Funkmeldungen Erfolg gehabt haben und in der Nähe stehende Kriegsschiffe angezogen haben? Aber auf der Kommandobrücke hat man sicher schon das in Sicht befindliche, abgeblendete Schiff als Dampfer erkannt. Wir sind nahe an ihm heran. Beim Anfluchten unseres Scheinwerfers funkt er sofort und so erteilt auch ihm sein Geschick. Nach einigen Salven brennt der Dampfer, aber noch immer ruft seine Funkanlage um Hilfe. Ein in der Nähe befindlicher Dampfer hat den Hilferuf aufgenommen und weitergegeben. Nun heisst es schnell handeln. Mit Lichtsignalen wird die noch teilweise an Bord befindliche Besatzung aufgefordert, ihr Schiff so schnell wie möglich zu verlassen. Nach längerem Warten wird ein Torpedo geschossen. Schnell verschwindet das brennende Schiff in den Fluten und es ist wieder völlige Dunkelheit um uns. 2 Boote, nur auf ihren Lufttanks treibend, kommen längsseite. 3 Engländer und etwa 25 Chinesen werden an Bord genommen, ihr Schiff war

der englische Dampfer "E u r y l o c h u s"
5 700 Br.R.T., von England nach Takoradi (Westafrika),
angebliche Ladung: Flugzeugteile.

Etwa Mitte Februar, nach weiterem erfolglosem Suchen nach feindlichen Schiffen, machten wir uns auf zum vorgesehenen Treffen mit dem Marinetanker "Nordmark" (etwa 18 000 t), um dort unsere Ölvorräte zu ergänzen. Als ich im Morgenrauen vom Ausguck die Masten von 2 Schiffen am Horizont auf unserem Treffpunkt meldete, war Vorsicht geboten. Aber das zweite Schiff war bald als harmloser Dampfer erkennbar. Es war der englische Kühltampfer "Duquesa", der von unserem Kreuzer "Admiral Scheer" aufgebracht worden war. Da das Schiff jedoch als Kohlendampfer nicht mehr genug Bunkerkohlen hatte, um die lange Reise nach einem französischen Hafen machen zu können, wurde dieser "Eiertampfer" für alle in Atlantik befindlichen deutschen Schiffe freigegeben, die sich hieraus mit Unmengen Fleisch und Eiern versorgten. Auch für uns begann eine mit Eiern gesegnete Zeit. Auf der "Duquesa" besuchte ich meinen Freund Heckmann, der hier mit mehreren Prisenoffizieren, die von anderen Hilfskreuzern abgegeben waren, auf Walfangboote warteten, um sie nach Hause zu bringen. Der deutsche Hilfskreuzer "Pinghin" hatte nämlich in der Süd-Antarktis eine ganze norwegische Walfangflotte (3 vollbeladene Mutterschiffe und 11 Fangboote) aufgebracht. Meines Wissens sind die so wertvollen Mutterschiffe und 9 Fangboote in der Heimat angekommen. Die Übernahme von der "Nordmark" ging glatt vonstatten. Auch unsere Gefangenen der versenkten Dampfer, etwa 120, wurden an den Tanker abgegeben, der sie später wieder einem deutschen Blockadebrecher in die Heimat mitgab.

Diesem Treffen mit der "Nordmark" folgte einige Tage später ein anderes und zwar mit dem schon erwähnten Hilfskreuzer "Pinguin" zwecks Erfahrungs-Austausch. Der "Pinguin" wollte nunmehr in den Indischen Ozean zurück, wo er früher schon erfolgreich operiert hatte. Der Nordatlantik unterlag jetzt dem Hilfskreuzer "Thor" als Operationsgebiet. Dieser hatte hier bereits 2 Gefechte mit den englischen Hilfskreuzern "Alcantara" und "Carnarvon Castle" hinter sich. So beschränkte sich unser Gebiet nunmehr ausschliesslich auf den Südatlantik. Wir kreuzten mehrere Wochen auf den Schifffahrtswegen New York-Kapstadt und Brasilien-Kapstadt, doch erfolglos. Bei ruhigem Wetter wird jetzt auch das Bordflugzeug zur Aufklärung ausgesetzt. Nach bewährter Probefahrt des Schnellbootes wird beabsichtigt, mit diesem in der Walfischbucht (Südwestafrika) einige Magnetminen zu legen. Da ich von meinen vielen Afrikafahrten genauere Ortskenntnisse dieser Bucht habe, sollte ich dieses Unternehmen führen. Dieser Plan kam jedoch nicht zur Ausführung, da sich das Wetter in Küstennähe verschlechterte. Eine Woche später wurde auf Anordnung der Seekriegsleitung die Versorgung eines 950 t grossen U-Bootes mit Öl, Torpedos und Proviant durchgeführt. Gleichzeitig trafen wir uns mit dem heimkehrenden Panzerschiff "Admiral Scheer", der unsere erste Post mit in die Heimat nahm.

Nach dieser willkommenen Unterbrechung im Einerlei des Hilfskreuzerdienstes kreuzten wir diesmal weiter nach Westen bis an die Grenze der sog. "Neutralitätszone" (etwa 300 Sm. Parallelä der amerikanischen Küste). Am 20. März 1941, gegen Mittag, wird ein Tanker gesichtet. Das Heckgeschütz und 2 seitliche Flak lassen es bald als feindliches erkennen. Beim Näherkommen werden mehrere merkwürdige halbkugelförmige Gebilde an Deck ausgemacht. Es ist ein kleiner Spezial-Tanker. Die Besatzung gibt nach einem Warnungsschuss schnell auf und geht in die Boote. Das übergesetzte Untersuchungskommando stellt fest, es ist

der engl. Tanker "Agnita", 3 500 Br.R.T.,
in Ballast von Freetown (Westafrika) nach Trinidad.

Diesen kleinen, unbeschädigten Tanker hätte ich gerne als Prise in die Heimat gebracht. Wegen Mangel an deutschen Tankern zur Versorgung der vielen besetzten nordischen Gebiete standen Tanker in der Prisenliste an erster Stelle. Warum die "Agnita" durch Sprengladung und Artilleriebeschuss versenkt wurde, entzieht sich meiner Kenntnis; sicher hatte sie nicht mehr genügend Bunkervoll. Die erste heimgelohende Prise hätte ich auch nicht bekommen, denn um diese hatten der Leutn. z. See (S) von Bloh (1. Offz. des Norddeutschen Lloyd) und ich gelost. Ich war Führer des 2. Prisenkommandos.

Auf östlichem Kurs werden einige Tage später, am 23. März, bei die-sigen Wetter im Morgenrauen wiederum die Umrisse eines grösseren Tankers gesichtet. Auf eigen Warnungsschuss funkt er sofort. Nach einigen Salven, die glücklicherweise nicht treffen, stoppt er. Die Besatzung geht in die Boote und rudert auf Anweisung des Untersuchungskommandos nach dem "Kormoran". Vom Tanker kommt folgender Winkspruch:

kanadischer Tanker "Candolite",
11 300 Br.R.T., ebenfalls in Ballast von
Freetown nach Trinidad.

Da das Schiff unbeschädigt und eine wertvolle Prise ist, soll es in die Heimat geschickt werden. Das 1. Prisenkommando (16 Mann), unter Führung des Leutn. z. See (S) von Bloh, macht sich in aller Eile reisefertig und meldet sich von Bord. Die Besatzung des Tankers, 40 Mann, wird an Bord zurückgeschickt, ihren Dienst wieder zu versehen. Mit ihrem eigenen Schiff müssen sie in die Gefangenschaft fahren.

Der Kapitän, 1. Ingenieur, Funker und Kanonier des Tankers verbleiben als Gefangene auf dem "Kormoran". Am 1. Ostertage, den 13.4.41, also nach 2 Wochen, erhielten wir von der Seekriegsleitung die freudige Nachricht, dass unsere erste Prise morgens in der Gironde-Mündung (Frankreich) eingelaufen sei.

Einige Tage später fand wieder eine Versorgung von 2 U-Booten, zusammen mit der "Nordmark", im Südatlantik statt. Hinzu kam am nächsten Tage der kleine deutsche Tanker "Rudolf Albrecht". Dieser hatte seit Kriegsbeginn untätig auf den Kanarischen Inseln gelegen und brachte uns nun von dort Frischproviant, Kartoffeln, Gemüse, Obst und ein schwarzes, lebendes Schwein. Nach Erledigung seiner Aufgabe fuhr er in die Heimat, die er ohne Zwischenfälle erreichte. Auch unsere letzten Gefangenen hatten wir ihm mit einigen bewaffneten Bewachungspersonal mitgegeben. Die Versorgung der U-Boote, die nur am Tage ausgeführt wurde, nahm einige Tage in Anspruch. Hierauf begaben wir uns wieder auf Suche nach Beute.

Am 8. 4. 41 schrillen in der Morgendämmerung die Alarmglocken durchs Schiff. Ein verhältnismässig grosser Dampfer, der Zick-Zackkurse fährt, ist in Sicht. Er hat auch uns sofort bemerkt und drehte hart ab. Auf einen Warnungsschuss zum Stoppen funkt er. Durch mehrere scharfe Ferngläser auf unserer Brücke wird beobachtet, wie drüben das Heckgeschütz des Dampfers besetzt und die englische Flagge gesetzt wird. Aber zum Schiessen kommen sie nicht mehr. Bald schlagen unsere Sprenggranaten als Volltreffer ein, der Dampfer brennt an mehreren Stellen. Das mörderische Feuer wird eingestellt, die Dampferbesatzung geht in die Boote. Unserem Untersuchungskommando ist es kaum möglich, auf das brennende Schiff zu kommen. 5 Tote liegen an Deck, von der restlichen Besatzung sind mehrere verwundet. Ein mittschiffs treffender Torpedo ruft eine Kesselexplosion hervor, eine schwarze Rauchwolke und Stichflamme schiesst aus dem Schiff. Schnell gleitet er übers Heck in die Tiefe. Beim Aufplatzen der Luken fliegen viele eiserne Bojen, Lukendeckel usw. durch die Luft. Nach später aufgefangenen Funkprüchen wurden diese Bojen fälschlicherweise als Treibminen angesehen und hatten noch viele Schiffswarnungen zur Folge! Unsere Beute war

der engl. Dampfer "C r a f t s m a n", 8 020 Br.R.T.,
England-Zapstadt, volle Ladung Hafen-U-Bootssperren für
südafrikanische Häfen.

Vier Tage später, am 12.4.41, einen Tag vor Ostern, kommen morgens die Mastspitzen eines Dampfers am Horizont in Sicht. Wir setzen unseren Kurs so, dass wir ziemlich parallel mit ihm laufen, jedoch einige Kompassgrade näher an ihn heransteuern. Schornstein, Brücke und anscheinend hohe, helle Aufbauten kommen in Sicht. Aber unser Mitläufer ist sehr vorsichtig. Er dreht, je näher wir kommen, immer mehr ab. Und so dauert es 4 Stunden, bis wir auf Schussweite an ihn heran sind. Die vermeintlichen hellen Aufbauten ist eine hohe Holz-Deckeladung. Auf den üblichen Schuss vor den Bug funkt er SOS, Schiffsnamen und Standort. In der Aufregung allerdings anstatt 2 Grad Süd - 20 Grad Südbreite! Eine Salve Granaten bringt ihn zum Schweigen und er stoppt. Wir fahren näher. Die 47 köpfige Besatzung in 2 Bootenmacht beim Herannahen unseres Motorbootes mit dem Untersuchungskommando "Riemen hoch", wohl als Zeichen der Übergabe. Vom Dampfer wird bald daruff signalisiert:

griechischer Dampfer "N i c o l a o s D. L."
6 000 Br.R.T., mit Holzladung von Vancouver (Kanada)
nach Durban(Südafrika), Brücke und Ruderleitung
durch Beschuss stark beschädigt.

Auf dem "Kormoran" war bereits ausgepiffen worden: "Das zweite Prisenkommando sich klar machen"! Leider musste es nach dem Winkspruch rückgängig gemacht werden. Diesen gutlaufenden, neuen Dampfer (1939 in Dienst gestellt) hätte ich gerne als Prise nach Hause gebracht. Bei Feindberührung auf dem Heimwege wäre es allerdings schwierig ge-

wesen, das Schiff mit seiner Holzladung schnell genug zu versenken, wie wir bald selbst feststellen mussten. Im Wellentunnel, Maschinen- und Kesselraum angebrachte Sprengladungen brachten den Dampfer nicht in die Tiefe. Ersank bis zum Oberdeck unter Wasser und schwamm auf seiner Holzladung. Aus nächster Nähe wurde er nun im Brand geschossen und nach einer Stunde mit halber Fahrt verlassen. Böse Zungen deuteten sofort den Schiffenamen "Nicolaos D.L." in der "Letzte" um. Dieser ungewollte Scherz sollte sich tatsächlich für längere Zeit bewahrheiten und unsere Geduld von jetzt ab auf eine grosse Probe gestellt werden.

Ein weiteres Treffen mit dem Hilfskreuzer "Atlantis", der aus dem Indischen Ozean kam, fand zwecks Erfahrungsaustausch am 19. 4. 41 statt. Wir sollten dessen Operationsgebiet, also den Indischen, und er den Südatlantischen Ozean übernehmen. Die "Atlantis" führte noch bis zum Januar 1942 erfolgreichen Kreuzerkrieg. Sie war damit 1½ Jahre unterwegs. Schliesslich ereilte sie noch kurz vor der Heimat doch das Geschick. Der engl. Kreuzer "Devonshire" hat sie nördlich der Kanarischen Inseln erfasst und ausser Reichweite ihrer eigenen Geschütze beschossen und versenkt. Ein grosser Teil der Besatzung konnte jedoch von in der Nähe stehenden deutschen U-Booten aufgenommen werden. - Am nächsten Tage stiess zu diesem Treffen noch die "Alsterufer", ein früherer Bananendampfer, in erster Linie, um die "Atlantis" zu versorgen. Da man in der Heimat angenommen hatte, dass auch der "Kormoran" Prisenoftiziere für die Walfangboote abgegeben hatte, brachte die "Alsterufer" zwei weitere Prisenoftiziere für uns, Leutn. z. See (S) Kube (1. Offz. Hamburg Amerika-Linie) und Leutn. z. See (S) Jansen (3. Offz. Norddeutscher Lloyd). Auszeichnungen für die Besatzung des "Kormoran" kamen zur Verteilung. Ich erhielt am 20.4.41

das Eiserne Kreuz 2. Klasse

Wir machen uns auf die grosse Reise nach dem Indischen Ozean. Das Kap der Guten Hoffnung wird in mehreren Hundert Seemeilen Abstand, um der südafrikanischen Luftaufklärung nach See zu entgehen, etwa Anfang Mai 1941 passiert. Am 8. 5. 41 kommt durch den engl. Nachrichtendienst die Meldung, die uns bald von der Seekriegsleitung bestätigt wird, dass im arabischen Meer, zwischen den Seychellen und der Insel Sokotra der engl. Kreuzer "Cornwall" einen deutschen Hilfskreuzer vernichtet habe. Nur 53 Mann sollen von der etwa 400 köpfigen Besatzung gerettet sein. Der Hilfskreuzer "Pinguin" hatte sein Ende gefunden. Im Indischen Ozean wird der "Kormoran" als japanischer Dampfer "Bakito Maru" ungetarnt. Die dunkelbraunen Farben der Aufbauten weichen einem strahlenden Weiss, der Schornstein erhält die rot-weissen Ringe der Reederei. Einige Tage später treffen wir das Versorgungsschiff "Alstertor", ein Schwesterschiff der "Alsterufer". Dieses Schiff hatte erst ganz kurz vorher den "Pinguin" versorgt und auch einige Prisenoftiziere an ihm abgegeben. An Bord war ein alter Bekannter, ein früherer Zahlmeister der "Deutschen Afrika-Linien", Herr Kühnke. Auf der Heimreise wurde die "Alstertor" in der Biskaya das Opfer eines engl. Zerstörers, kaum hatten wir uns von der "Alstertor", die übrigens auch Bunkeröl von uns bekommen hatte, getrennt, als wir mit einem kleinen Walfangboot zusammentrafen. Die Geschichte dieses Bootes ist recht abenteuerlich. Von dem fetten Fang des "Pinguin" in der Antarktis hatte sich dieser ein Fangboot als Aufklärungsboot bzw. zur exent. Verwendung als Minenleger vor feindlichen Häfen, zurückbehalten. Dieses Boot, das den Namen "Adjutant" bekam, hatte den Hilfskreuzer auf seiner bisherigen Fahrt begleitet und es gelang ihm, bei dem Gefecht mit dem engl. Kreuzer "Cornwall", zu entkommen. Das Boot war von der Seekriegsleitung nun zu uns befohlen worden, um sich voll Öl zu saugen; denn es sollte die weite Reise quer über den Indischen Ozean antreten, um sich bei seinem neuen Herrn, dem Hilfskreuzer "Frigga", zu melden. Die "Frigga" war wenige Monate vor uns aus der Heimat ausgelaufen und hat als einziger deutscher Hilfskreuzer die abenteuerliche Fahrt durch die Nordost-Passage, d. h. um Sibirien herum durch die Arktis und Beringstrasse in den Stillen Ozean gemacht. Sie befand sich jetzt südwestlich von Australien.

Eine Funkmeldung am 13. 5. besagt, dass der Hilfskreuzer "Orion" bei den Seychellen einen 10 000 t Kreuzer gesichtet hat. Glücklicherweise konnte er ungeschoren diesem weit überlegenen Gegner entkommen. Da wir damit rechnen mussten, dass der "Orion" auf Grund dieses Erlebnisses sein Operationsgebiet nach dem Süden verlegen würde, blieb für uns nur noch das Gebiet des Nordost Indischen Ozeans. Wir nahmen daher Kurs auf die Insel Ceylon und den Golf von Bengalen und traten damit wieder in rein tropische Gewässer mit der unvermeidlichen Hitze und um diese Zeit einsetzendem Tropenregen ein. Wochenlang kreuzen wir die Schifffahrtsrouten Ceylon-Afrika und Ceylon-Australien, doch keine Rauchfahne, kein Mast, kein Schiff zu sehen. Endlich ertönen eines Sonntagmorgens, Anfang Juni, die Alarmglocken wieder durchs Schiff. In Nähe der Insel Ceylon ist ein Schiff gesichtet worden, das nach seiner Grösse zu urteilen ein Postdampfer sein könnte. Wenn beide Schiffe ihre Kurse beibehalten, befinden wir uns bald in Feuerstellung. Da passiert uns ein unerklärliches Missgeschick: unsere vordere Nebelanlage fängt plötzlich an zu nebeln und vertreibt natürlich damit unsere Beute. Ein japanischer Dampfer, der nebelt? Wer sollte da nicht misstrauisch werden? Da wir fürchten müssen, dass das Schiff einen entsprechenden Funkspruch abgibt und wir uns in Reichweite der Luftaufklärung Ceylon's befinden, ist doppelte Vorsicht geboten. Wir laufen daher ab und begeben uns erst am nächsten Tage wieder auf Suchaktion. Nach weiterem wochenlangem, vergeblichem Kreuzen dieser Schifffahrtswege entschliesst sich der Kommandant, weiter "ran" zu gehen und die Route Ceylon-Singapore abzugrasen. Aber auch hier hatte sich die Schifffahrt weiter zurückgezogen und damit den zwar grossen Umweg aber weniger gefährvollen Weg längs der Küsten vorgezogen.

Nach vergeblichem Suchen beschloss der Kommandant eine Minenunternehmung im Golf von Bengalen durchzuführen. In Frage kamen die Häfen Rangoon, Kalkutta und Madras, letzterer war schon einmal das Objekt des Kreuzers "Emden" im 1. Weltkrieg. Der Hafen, der am meisten Erfolg für ein Entkommen bot und am weitesten südlich liegt, war Madras. Am 22. 6. 41, bei Neumond und somit stockdunkler Nacht, laufen wir in den Golf von Bengalen ein. Wir fahren den ganzen nächsten Tag mit nördlichem Kurs ohne irgend ein Fahrzeug zu sichten. Da, gegen 16 Uhr, wird ein Dampfer gemeldet. Wir stehen schon nahe der Küste und alles ist für die Minenlegung vorbereitet. Sehr bald wird festgestellt, dass der Dampfer hohe Aufbauten hat und nicht etwa abdreht, sondern im Gegenteil mit grosser Geschwindigkeit auf uns zuhält. Gleichzeitig gibt er einen geheimen Zahlenfunk ab, den wir nicht entschlüsseln können. Doch wissen wir, dass feindliche Kriegsschiffe mit diesem Schlüssel arbeiten. Es bleibt somit nur noch eine Möglichkeit: Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass es sich um einen feindlichen Hilfskreuzer handelt, und somit heisst es für uns, mit allem, was die Maschinen hergeben können, Reissaus zu nehmen. Noch mehrere Stunden verfolgt uns der Gegner, doch wird der Abstand grösser und allmählich verschwinden seine Masten unter dem Horizont. Das Minenunternehmen muss natürlich aufgegeben werden und es ist besser, aus dem Golf von Bengalen, dieser Mausefalle, zu verschwinden. Während der Nacht gehen wir wieder auf Marschfahrt Kurs SSO.

Da, mitten in der Nacht, am 24. 6. 41, plötzlich Alarm. Der Schatten eines abgeblendeten Fahrzeuges ist in der dunklen Nacht in nächster Nähe gesehen und zunächst nach den Erfahrungen des Vortages in gehörigem Abstand beobachtet worden. Nun fordern wir ihn durch Morsezeichen mehrere Male zum Stoppen auf. Doch nichts geschieht! Nach Aufleuchten unseres Scheinwerfers, der einen Frachtdampfer mittlerer Grösse in Ballast anstrahlt und weiterem Auffordern zum Stoppen läuft seine Schraube, die stark aus dem Wasser schlägt, unentwegt weiter. Auch nach der ersten Salve, nach der sofort Brände entstehen, stoppt er nicht. Erst nach mehreren Salven, als der Dampfer schon lächterloh brennt, verliert er seine Fahrt. Ein Boot war schon vor seinem Stoppen zu Wasser gelassen worden. Wir kehren um, um dieses

zu suchen. Es herrscht starker Wind und hoher Seegang. Endlich hat unser Scheinwerfer ein Boot erfasst. In schwierigem Manöver gelingt es, den "Kormoran" an das vollgeschlagene Boot heranzubringen und über das Heck steigen 9 fast unbekleidete Menschen. Nun erfahren wir trotz schwieriger Sprachverständigung, welches Schiff auf so tragische Weise sein Ende fand. Es ist

der jugoslawische Frachtdampfer "Velebit",
4 200 Br.R.T., von Colombo nach Moulmein, um Reis
zu holen.

Die Gefangenen, meist Heizer, sagten aus, dass das Schiff gerade Maschinenschaden gehabt hätte und nicht stoppen konnte. Brückenwache hatte der 2. Offz. gehabt, der keine Morsezeichen verstand. Und zu allem Unglück war der Dampfer unvorsichtig in seiner Ablendung, ein kleiner Lichtschein hatte ihn verraten. Durch die Verkettung solcher unglücklicher Umstände, die wir natürlich nicht ahnen konnten, hatte der Dampfer so schwer bezahlen müssen. Es wäre unmöglich gewesen, bei der schweren See von uns ein Boot auszusetzen. Um der event. noch an Bord befindlichen Besatzungsteile Gelegenheit zu geben, später von anderen Schiffen aufgenommen zu werden, wurde die "Velebit" nicht versenkt, sondern so verlassen.

Unser Glücksstern ging, anscheinend wieder auf, denn schon am nächsten Tage, den 25. 6. 41, nachmittags, kommt wieder ein Dampfer in Sicht. In einer Regenböe drehen wir um und steuern so, dass wir bei entsprechender Fahrt seinen Kurs nahebei kreuzen müssen. Beide Schiffe kommen sich näher und kreuzen ihre Kurse in etwa 3 Seemeilen Abstand. In günstiger Schussposition drehen wir plötzlich, es wird enttarnt, die Kriegsflagge gesetzt und der Warnungsschuss vor den Bug gefeuert. Als das Schiff funkt, wird die nächste Salve in das Vorschiff und Brücke gesetzt und das genügt. Die Besatzung geht in die Boote, gleichzeitig setzt unser Untersuchungs- und Sprengkommando über. Es ist

der australische Dampfer "Mareeba",
3 400 Br.R.T., mit Rohrzucker von Batavia nach Ceylon.

Der Dampfer liegt tief zu Wasser. Einige angebrachte Sprengladungen bringen ihn schnell auf den Meeresgrund. Die "Mareeba" hatte am Morgen noch einen engl. Kreuzer getroffen und Signalverkehr gehabt. Aus Funkmeldungen konnten wir in den nächsten Tagen eine zunehmende Nervosität der Schiffe im Golf von Bengalen feststellen. Nun war es aber höchste Zeit, zu verschwinden. Wir Verliessen den Golf von Bengalen, er hatte ja auch seinen Zoll in Gestalt zweier Schiffe gezahlt.

Am 22. Juni 1941 war der Krieg mit Russland ausgebrochen, eine Tatsache, die keinem von uns begeisterte. Anfang Juli stoppten wir für einige Tage zur Maschinenüberholung. Die Gelegenheit wird gleichzeitig dazu benutzt, die Aussenhaut des Schiffes durch Übertrimmen so weit wie möglich von angesetzten Muscheln und Seetang zu reinigen und wieder einmal umzutarnen. Die Japaner hatten gewichtige Gründe, ihre Schiffe aus dem Indischen Ozean zurückzuziehen, so dass es nicht mehr zweckmässig schien, weiterhin als "Sakito Maru" zu fahren. Das Schiff und die Aufbauten bekamen einen gleichmässigen, unauffälligen, braunen Anstrich und der "Kormoran" verwandelte sich in den holländischen Dampfer "Straat Malakka". Wir nehmen südöstlichen Kurs auf die Timorsee, um die Route Westaustralien-Niederländisch Indien abzusuchen. Aber auch hier kreuzen wir wochenlang ohne Erfolg, die See ist wie leergefegt. Es wird wieder Nordwest-Kurs aufgenommen und fahren etwa parallel zur Küste Sumatras. Absichtlich, um der Besatzung eine Abwechslung zu bieten, wurde am 24. 8. die kleine, hohe, grüne Insel Engano in Sicht gelaufen und in etwa 25 Seemeilen Abstand passiert. In den nächsten Tagen kommen wir wieder in die tropische Regenzone. Eines Nachmittags passiert plötzlich in regnerischem Wetter nahebei ein grosser Dampfer neueren Typs. In 1-2 Minu-

ten ist der "Kormoran" gefechtsklar, der Dampfer im Regen wieder verschwunden. Wir drehen um und versuchen, ihn auf seinem Kürde zu verfolgen, anfangs mit mässiger Geschwindigkeit, später mit grosser Fahrt. Als es nach etwa 3 Stunden vollständig aufklart und sehr gute Sicht herrscht, ist der Dampfer verschwunden. Auch das kann einem Hilfskreuzer passieren. Wir liefen nun nochmals nach Südosten und sichteten eines Abends auch tatsächlich in Höhe der australischen Westküste einen Dampfer. Sein Verhalten gab uns jedoch Veranlassung, vorsichtig zu sein, zumal in Anbetracht der Küstennähe. Er funkte sofort Geheimzeichen und drehte mit hoher Fahrt ab. Es bestand die Vermutung, dass er die Vorhut eines gesicherten Geleitzuges sein könne. Unter diesen Umständen und da es auch dunkel geworden war, entschloss sich der Kommandant, wenn auch schweren Herzens, zu verzichten.

Unterdessen war der gesamte Indische Ozean für uns als Operationsgebiet freigeworden. Die "Frigga" war in den Stillen Ozean hinübergewechselt, wo sie auch Erfolge für sich buchen konnte, und der "Orion" war in diesen Tagen glücklich wieder in der Heimat eingelaufen. Wir befuhren Anfang Sept. das Seegebiet zwischen Malediven - Chagosarchipel - Seychellen, ein Dreieck südwestlich Vorderindiens. Durch dieses Gebiet laufen die Verkehrsstrassen Colombo (Bombay) - Kapstadt und Colombo (Bombay) - Mombasa. Aber auch hier wurden wir auf eine harte Probe gestellt. Es war bereits 1/4 Jahr seit der letzten Versenkung ("Mareeba") vergangen. In der Nacht zum 22. Sept., (klares Wetter, ruhige See), kommen die Positionslampen eines Dampfers in Sicht. Also auch das noch - ein Neutraler! Wir gehen aber doch näher heran, um uns zu vergewissern. Einen entsprechenden Morseanruf beantwortet der Dampfer prompt. Es ist der

griechische Dampfer "Stamatis G. E."
4 600 Br.R.T., in Ballast von Mombasa nach Vorderindien.

Bei uns allgemeines Erstaunen, dass heute noch ein in engl. Diensten fahrender Dampfer mit Lichtern zur See fährt. Aber noch grösser ist das Erstaunen wohl drüben gewesen, als nicht das erwartete englische Kommando, sondern ein deutsches Prisenkommando an Bord steigt. Wegen Kohlenmangel konnte das Schiff weder als Prise noch als beabsichtigtes Minenschiff gebraucht werden. Es wurde durch Sprengladungen versenkt. Die Dampferbesatzung war in 3 Boote gegangen. Eins kam jedoch nur beim "Kormoran" längsseite, die beiden anderen konnten trotz eifrigen Suchens nicht gefunden werden. Am nächsten Nachmittage begeben wir uns wieder nach dem Versenkungsort. Unser Bordflugzeug findet bald die beiden vermissten Boote, die Besatzungen werden an Bord genommen. Diese hatten die Absicht, gehabt, eine hunderte von Seemeilen entfernte Insel zu erreichen. Das Flugzeug klärt noch eine Stunde nach allen Richtungen auf und wird wieder eingesetzt.

Bei guter Wetterlage und ruhiger See wurde das Bordflugzeug in den nächsten Tagen und Wochen nun öfters ausgesetzt. Doch immer ohne Erfolg, es schien keine Schifffahrt mehr auf diesem Ozean zu geben. Wochen vergingen. Eine Abwechslung brachte dann Ende Okt. unsere Versorgung von dem Hapag-Dampfer "Kulmerland". Dieser kam von Japan und hatte von dort schon einige Versorgungen von Hilfskreuzern durchgeführt. Am letzten Tage gaben wir unsere gefangenen Seeleute der letzten 4 Dampfer mit Bewachung an die "Kulmerland" ab. Unser Navigationsoffz., Kaptl. Oetzel, und einige Soldaten, die krankheitshalber in die Heimat gingen, verliessen uns ebenfalls. Die "Kulmerland" sollte auf der Heimreise nach Japan den aus Japan kommenden Blockadebrecher "Spreewald" treffen und diesem die Gefangenen und unsere Leute übergeben. Später in der Kriegsgefangenschaft jedoch mussten wir zu unserem Bedauern erfahren, dass die "Spreewald" die Heimat nicht erreicht hat. Sie wurde kurz vor Erreichen ihres Zieles nördlich der Kanarischen Inseln von einem englischen Zerstörer torpediert. Deutsche U-Boote, die dort standen, nahmen einen Teil der Besatzung und Gefangene auf, unter ihnen befand sich jedoch nicht unser Nav.-Offz. Mit der "Spreewald" ist leider auch unsere Post, die

wir wieder einmal nach langer Zeit schreiben konnten, untergegangen. Im Ganzen konnten wir in diesem Jahre Kreuzerfahrt 3 mal Post in die Heimat schicken, während wir umgekehrt aus der Heimat ausser gelegentlichen kurzen Privatfunksprüchen überhaupt keine Post erhielten. Nach der Versorgung durch die "Kulmerland" begaben wir uns weiter westlich in ein entlegenes, einsames Seegebiet, um eine gründliche Maschinenüberholung, wofür 10-14 Tage vorgesehen waren, durchzuführen. Unterwegs bestätigten wir durch Kurzsinal der Seekriegsleitung die durchgeführte Versorgung und weitere Operationsbereitschaft für ein halbes Jahr. Im Funkverkehr häess es für uns besonders vorsichtig sein; denn der Feind hatte mit seinen über die ganze Welt verteilten Funkpeilstellen überall Möglichkeiten, Schiffe auf See, die funkten, einzupeilen und deren Schiffsort festzustellen (Ortung). Deshalb wurden von allen Hilfskreuzern nur in den notwendigsten und dringenden Fällen Kurzsignale an die Heimat gesendet. In dieser Zeit der Maschinenüberholung und in diesem abgelegenen Gebiet kam eines Tages völlig unerwartet ein Dampfer in Sicht. Bei vorsichtigem Herankreuzen entpöppte er sich als Neutraler mit amerikanischen Hoheitszeichen auf der Bordwand. Schweren Herzens müssen wir ihn ziehen lassen.

Am 10. Nov. 1941 war die vorgesehene Maschinenüberholung beendet, und es galt, nach dieser langen Unterbrechung, die Suche nach feindlichen Schiffen wieder aufzunehmen. Wir steuerten nun Ostkurs in Richtung auf Australien in der Absicht, die kommende Neumondperiode dazu auszunutzen, dicht unter die australische Westküste zu fahren, um die Route Australien-Sundastrasse unter Augenschein zu nehmen, evt. einige Minen vor kleineren Häfen Australiens zu legen. Die offene See bot ja, wie die monatelange Erfahrung gelehrt hatte, wenige oder garkeine Beute. Unser Unternehmen war bisher, wenn auch in einer langen Zeit, von Erfolg gewesen; 11 Dampfer mit 70 500 Br. R. Tonnen (einschl. einer Tanker-Prise, die eigentlich doppelt hählt) hatten wir dem Feinde genommen. Würde unsere Fahrt weiterhin erfolgreich bleiben? Und wann würden wir in die Heimat zurückkehren? Fragen, die wohl niemand beantworten konnte! Aber auch unser Glücksstern sollte einmal untergehen, schneller, als wir alle dachten, denn:

Eines Tages lief uns ein Kriegsschiff über den Weg.

Ich habe in meinen bisherigen Erzählungen über unsere Hilfskreuzerfahrt nur die besonderen Begebenheiten, Versenkungen und Versorgungen auf See hervorgehoben, wie sie noch heute, nach 4 Jahren, in meiner Erinnerung sind. Auf die vielen Einzelheiten einzugehen, hätte hier im Rahmen meiner Aufzeichnungen zu weit geführt. Ich will nur einige Stichwortniederschreiben, die mir später Anregung geben sollen, mündlich alles mehr zu vervollständigen:

Die Aufgabe der Prisenooffizier an Bord, Unterbringung und Verpflegung der 400 Mann Besatzung, Einrichtungen des Schiffes usw., wöchentliche Tonfilm-Vorführung, Kantine, Schwimmbad, Kapelle, Tiere an Bord (8-10 Schweine, 2 Hunde, 2 Affen), Äquatortaufe, Klavier vom "Afric Star", 1 Woche Ausstellung von Bastelarbeiten, Unterbringung und Verpflegung sowie Behandlung der Gefangenen, Haifische angeln, Untarnen des Schiffes, Ärztliche Behandlung an Bord, 1 Unglücksfall mit tötlichem Ausgang, Tod eines Gefangenen, warum der griechische Dampfer "Stamatios G.E." mit offenen Lichtern zur See fuhr, Funkverbindungen mit der Heimat usw. usw.
Viele kleine einzelne Begebenheiten des nun folgenden Seegefehtes und unsere 7½ Tage Bootsfahrt, usw.

S e e g e f e e h t

australischer Kreuzer "Sidney" - Hilfskreuzer "Kormoran"

am Mittwoch, den 19. November 1941

Es ist Buss- und Betttag, Mittwoch, der 19. Nov. 1941, also Feiertags-routine, strahlender Sonnenschein, aussergewöhnlich gute Sicht, leicht bewegte See. Der "Kormoran" steuert einen Kurs von 25 Grad, etwa parallel der australischen Westküste, Entfernung von Land etwa 150 Seemeilen (278 Km), Schiffsort: 26 Grad Südbreite, 111 Grad Ostlänge. Da kommt kurz vor 16 Uhr vom hohen Ausguck an der Mastspitze die Meldung: "Backbord voraus 2 Mastspitzen in der Könn"! Ich löse um 16 Uhr auf Ausguck ab. Die vermeintlichen Masten verdicken sich so, dass man annehmen möchte, es sein ein Segler. Bald aber muss ich die Meldung geben, es könne ein Küstenbewacher sein, denn ich verneine auch einen Schornstein ausmachen zu können. Auf unserer Kommandobrücke ist man bereits stutzig geworden, wir gehen auf Höchstfahrt und drehen ab. Doch nach wenigen Minuten meldet die Maschine: "Motor IV ausgefallen"! Wir können nur noch mit 14 Knoten laufen. Alle Zweifel und Vermutungen sind auch bald gelöst: Das auf uns zugedrehte und mit hoher Fahrt laufende Fahrzeug ist ein **K r e u z e r**.

Der Kreuzer läuft Steuerbord achteraus mit uns und holt mit seiner grossen Geschwindigkeit (28-30 Knoten) schnell auf. Bald gibt er Blinkzeichen. Wir antworten nicht und behalten Fahrt und Kurs (250 Grad) bei. Immer näher rückt das Verhängnis, jetzt kann schon ausgemacht werden, dass es sich um einen australischen Kreuzer der Sidney-Klasse handelt. Ein Entkommen ist nicht mehr möglich, vielleicht können wir ihn aber irgendwie täuschen. Unser Schiff mit der Holkanone auf dem Heck, die mit blankem Messingblech beschlagen ist, sieht dem holländischen Dampfer "Straat Malakka" täuschend ähnlich. Um 16.35 Uhr wird der Motor IV wieder klargemeldet, nun ist es aber zu spät! Der Kreuzer hat unterdessen fortlaufend weiter nach unserem Schiffsnamen gefragt. Er ist auch so weit heran, dass ein Übersetzen der Blinkzeichen nicht mehr möglich ist. Wir beantworten den Anruf mit dem internationalen Unterscheidungssignal der "Straat Malakka" und setzen am Heck die holländische Flagge. Von Deck sind alle Soldaten verschwunden, aber hinter den Tarnklappen steht alles in fiebernder Erregung und hält den Atem an. Die noch getarnten Geschütze sind geladen und laufend auf die genaue Entfernung vom Kreuzer eingestellt. Die Entfernung zwischen beiden Schiffen beträgt jetzt etwa 4 Sm (7,4 Km). Mit der Antwort gibt er sich jedoch verständlicherweise nicht zufrieden; er hält weiter auf uns zu und der Abstand verringert sich von Minute zu Minute.

Um 17.00 Uhr ist der Kreuzer auf eine halbe Seemeile (genauer 1000 m) heran; auf See eine ungewöhnlich kurze Entfernung! Wir können drüben jeden einzelnen Mann erkennen, die Brücke ist voller Offiziere. Er läuft jetzt gleiche Geschw indigkeit und parallelen Kurs an Steuerbord mit uns. Er will mehr wissen und fragt nach Bestimmungshafen und Ladung. Wir beantworten die Fragen durch Flaggensignale. Die Spannung steigt auf den Siedepunkt; was wird er jetzt machen? Es scheint, als ob er mit den Auskünften zufriedengestellt ist. Wir können sehen, dass er den laufenden Motor seines Bordflugzeuges abstellt und das Flugzeug wieder eingesetzt wird. Die Rohre seiner

8 15cm Geschütze ((4 Doppeltürme) sind jedoch noch drohend auf uns gerichtet. Die Sekunden dehnen sich zu Minuten; jetzt muss etwas geschehen! Da, im letzten Augenblick, als es schon so aussieht, als wolle er abdrehen, noch eine Frage.

Um 17.25 Uhr kommt von drüben die Aufforderung: "Hoist your secret call" (Heissen Sie ihr geheimes Unterscheidungssignal)! Das ist zuviel des Guten, wir kennen nicht den Geheimnamen der "Straat Malakka" und somit nimmt das Verhängnis seinen Lauf. Jetzt bleibt für den Kommandanten nur noch ein Entschluss: anzugreifen und durch Überraschung und Schnelligkeit zum Erfolg zu kommen. Blitzartig kommen die Befehle durch:

Kriegsflagge setzen - Enttarnen -
Feuerlaubnis für alle Waffen!

6 Sekunden nach der Enttarnung kracht um 17.30 Uhr die erste Salve aus den 4 Steuerbord 15cm Geschützen. Gleichzeitig schießen 5 Maschinengewehre, die Torpedostände des Kreuzers aufs Korn nehmend; die Steuerbord 3,7 cm Pak hat die Brücke des Kreuzers zum Ziel. Die erste Salve erzielt schon Treffer und nun folgt drüben Einschlag auf Einschlag. Der Gegner antwortet mit einer Vollsalve seiner Türme, schießt jedoch zu weit. Jetzt fliegt die Panzerung seines zweiten Geschützes durch die Luft. Plötzlich schweigen drüben die Türme, anscheinend warten sie auf Befehle vom Artillerie-Leitstand, der aber als Folge unserer gutsitzenden Pak ausgefallen sein mag. Kostbare und entscheidungsvolle Sekunden gehen dem Gegner verloren. Nach der fünften Salve, die fast alle Volltreffer erzielt haben, schießt drüben der 3. Turm wieder selbstständig weiter. Er erzielt endlich einen Treffer in unseren Schornstein und Boote. Durch Splitterwirkung haben wir einige Tote und Verwandete auf der Brücke. Ein weiterer Treffer an unserem 3. Geschütz durchschlägt die Tarnung und explodiert hinter dem Schiff im Wasser, einige Verluste an Geschütz hinterlassend. Wir schießen in schneller Salvenfolge aus allen Rohren. Von drüben antworten der 3. und 4. Turm, die beiden vorderen Türme sind ausgefallen! Auch bei uns schlagen nun einige Granaten ein. Das Aufbaudeck mit den Offizierkammern brennt, auch die Maschine hat einen Treffer erhalten. Wir versuchen, die rasch um sich greifenden Brände zu löschen, aber ein hoffnungsloses Beginnen, denn die Feuerlöschanlage ist ausgefallen und gibt kein Wasser her.

Unterdessen ist auch unsere Torpedowaffe zum Einsatz gekommen. 2 Torpedos mit ihrer ungeheuren Sprengwirkung laufen in verschiedenen Winkeln auf den Kreuzer. Einer verfehlt das Zähl, der andere trifft jedoch den Kreuzer in etwa ein Drittel Schiffslänge von vorne. Drüben gibt es eine ungeheure Explosion, der Kreuzer ist völlig in schwarzem Qualm gehüllt, sein Vorschiff sinkt tief ins Wasser und hebt sich langsam wieder. Der Freudenausbruch an unseren Geschützen "Hurra, er sinkt", war jedoch noch verfrüht. Wohl scheint sein Vorschiff völlig zerstört, hier und auch mittschiffs schlagen Rauch und Flammen aus dem Kreuzer, doch der 3. Turm feuert noch immer weiter. Er verliert an Fahrt, dreht auf uns zu, als wolle er uns rammen und dreht hinter unserem Heck nach unserer Backbordseite. Wir müssen versuchen, wieder in besserer Schussposition zu kommen. Aber plötzlich laufen unsere Motoren leer, unheimliche Erschütterungen und Schwingungen gehen durchs Schiff, die Schraube dreht sich nicht. Schwarzer Qualm quillt aus Maschinen-Oberlicht, Schornstein und Ventilatoren; wahrscheinlich ist ein Ölbunker bei uns getroffen. Der Kreuzer ist nach unserer Backbordseite achteraus getrieben, die Entfernung ist jetzt 4 000 m. Es ist 17.35 Uhr. Aus unseren Backbordgeschützen krachen in schneller Folge ununterbrochen die Salven, etwa 50 Granaten fliegen in der Minute aus den heißen Rohren. Der Gegner antwortet nicht mehr, seine Rohrsitze zeigen alle weit nach Backbord, also der uns abgekehrten Seite. Wahrscheinlich sind sie stromlos geworden und können nicht mehr schwenken. Es bleibt ihm aber noch eine Möglichkeit: Torpedos! Er feuert von seiner Steuerbordseite einen Torpedofächer auf uns ab. Glücklicherweise laufen alle 4 Torpedos hinter unserem Heck durch.

Es ist 17.45 Uhr geworden. Wir machen nur noch geringe Fahrt, die bald ganz aufhört. Die Maschine ist endgültig ausgefallen. Der Kreuzer brennt von vorne bis achtern und ist in schwarzem Rauch gehüllt. Die Entfernung hat sich auf 6 000 m vergrössert. Um 18.00 Uhr schießen wir auf etwa 7 000 m Entfernung einen Unterwassertorpedo, der ihm den Rest geben soll. Doch dieser Torpedo verfehlt sein Ziel. Der Kreuzer läuft mit ganz geringer Fahrt in Richtung 120 Grad ab; die Entfernung wächst schnell. Um 18.25 Uhr verlässt die letzte Salve auf etwa 9 000 m unsere Rohre. Wir sehen in der Ferne nur noch eine treibende Feuersäule, ein Wrack! Aber auch wir sind arg mitgenommen und haben nun Zeit, auch an uns zu denken. Unsere Aufbauten brennen lichterloh, an ein Kössen ist nicht mehr zu denken. Was im Maschinen- und Kesselraum vor sich geht, kann man nur ahnen. Wir treiben hilflos quer vor dem Winde, die Dünung ist unterdessen stärker geworden und die Dunkelheit bricht herein. Das Gefecht hat etwa eine Stunde gedauert. Nun kommt uns zum Bewusstsein, dass damit auch unsere Hilfskreuzerfahrt ihr Ende gefunden hat. Ein ruhmreiches Ende allerdings; denn der Kampf zwischen einem Kreuzer und Hilfskreuzer mit diesem Ausgang steht in der Seekriegsgeschichte einzigartig da. Der "Kormoran" hat in diesem Gefecht etwa 600 15-cm Granaten verschossen und 3 Torpedos auf den Gegner abgefeuert und hat damit, wie wir später erfahren sollten, seinen weitüberlegenen Gegner unter Wasser gezwungen, ohne dass ein einziger seiner 645 Mann Besatzung gerettet worden ist. In der Kriegsgefangenschaft wurde unsere Annahme bestätigt, unser Gegner war

der australische Kreuzer "S i d n e y", 6 700 Tonnen, 8 15-cm Geschütze (in 4 Doppeltürmen), 8 10-cm Flakgeschütze, 8 Torpedorohre (2 Viererfächer), 12 Bordflugzeuge, Geschwindigkeit etwa 30 Knoten, Besatzung 645 Mann.

Doch nun weiter zum "Kormoran"! Unterdessen ist es völlig dunkel geworden, aber für Beleuchtung braucht nicht gesorgt werden, Vor- und Achterschiff sind von den brennenden Aufbauten des Mittschiffs hell erleuchtet. Es gibt jetzt nur noch eins, das dem Tode geweihte Schiff in noch zur Verfügung stehenden Booten so schnell wie möglich zu verlassen; denn dass wir auf einem Pulverfass mit hunderten von Minen, das jederseit in die Luft fliegen kann, sitzen, weiss jeder. Der "Kormoran" hatte auf dem Bootsdeck 4 Rettungsboote (2 Motorboote, 1 Dampferboot und 1 Jolle), in Luke 1 und Luke 5 im Schacht je 2 grosse, einserne Rettungsboote, 3 Boote und Aussetzvorrichtung auf dem Bootsdeck sind zerschossen. Trotz Feuerhitze und Rauch gelingt es, das unbeschädigte, mit Proviant, Wasser und Segel ausgerüstete Boot vom Bootsdeck zu Wasser zu bringen. Es legt mit etwa 45 Mann vom Schiff ab. Zwei Boote, die auf dem Vordeck bei Luke 1 stehen, können verhältnismässig leicht zu Wasser kommen. Es ist ein grosses, hölzernes, geklinkertes Boot von einem englischen Dampfer, das uns die "Kulmerland" überlassen hat. Das andere ist ein kleineres, neueres Boot vom "Nicolaos". Beide werden mit alle Mann nach Luke 2 geschoben und über die umklappbare Reeling (für Geschütz) ausserbords geworfen. Die vollgeschlagenen Boote werden mit Eimern ausgeschöpft. Das grosse Boot wird bemannt und ich erhalte als erster Offizier, der den "Kormoran" verlässt, die Führung des Bootes. Nach längerem, schwierigem Manöver kommen wir von dem brennenden Schiff frei. Es mag 19.30 Uhr gewesen sein. Die weiteren Begebenheiten auf dem "Kormoran" habe ich aus den Erzählungen meiner Kameraden:

Als nächstes werden alle zur Verfügung stehenden Schlauchboote, 3 grössere und 1 mittleres, zu Wasser gelassen, die grösseren mit je etwa 24 Mann, das mittlere mit 10 Mann besetzt. Aber noch stehen über 100 Mann auf dem Vorschiff. Ja, wenn es gelänge, Boote aus Luke 1 zu bekommen! Aber das scheint aussichtslos! Kein Ladebaum und Winde funktionieren mehr, sie haben alle elektrischen Antrieb und der Strom ist völlig ausgefallen. So werden mit ungeheurer Kraftanstrengung in mühevoller Arbeit mit Taljen (Flaschenzügen), Balken und Lukendeckel beide Boote, die je etwa 1 Tonne wiegen, zentimeterweise nach Stunden aus Luke 1 an Deck gehoben und zu Wasser geworfen. Sie können

noch mit dem notwendigstem Proviant, Wasser und Segel ausgerüstet werden. Der Rest der Besatzung wird gleichmässig auf beide Boote verteilt. Eines dieser Boote legt vom brennenden Schiff ab. Der "Kormoran" muss versenkt werden, um nicht später, wenn auch ausgebrannt, dem Feinde in die Hände zu fallen. Genügende Sprengladungen werden angebracht. Gegen 24.00 Uhr legt der Kommandant mit dem letzten Boot ab. Ich hatte in meinem tiefliegenden, mit etwa 65 Mann überladenes Boot die Leute immer wieder angefeuert, unaufhörlich zu rudern, um möglichst weit vom Schiff fortzukommen. Wir mögen etwa 1 Seemeile entfernt gewesen sein, als um 0.35 Uhr eine gewaltige Detonation erfolgte. Vom "Kormoran" steigt eine ungeheure Feuersäule zum Himmel empor und bildet in vielleicht 500 m Höhe einen gewaltigen Rauchpilz, der von unten hell erleuchtet ist. Vielleicht $\frac{1}{2}$, vielleicht auch 1 Minute dauert dieses ungeheuerliche Schauspiel, dann sinkt alles in sich zusammen und es ist dunkle Nacht um uns. Der "Kormoran" ist mit seinen 440 Minen "in die Luft geflogen" und hat aufgehört zu bestehen!

Die Funkstation der "Sidney" muss bei unserer ersten Salve sofort ausgefallen sein; denn die Horchposten unserer Station haben keine Funkzeichen gehört. Da sie sich nicht wieder meldete und sicher später von Landstationen öfters gerufen wurde, ist man über ihren Verbleib misstrauisch geworden. Und so ist es erklärlich, dass erst nach 2-3 Tagen die Suche nach der "Sidney" mit Flugzeugen von Land aufgenommen wurde. Wäre es ihr möglich gewesen, das Bordflugzeug, das startbereit gewesen war, abzuschicken, wäre die Meldung des Gefechts in einer Stunde oder durch Funk früher, an der Küste gewesen. Vielleicht wären wir dann alle früher und auch Teile der "Sidney"-Besatzung, gerettet worden. Da aber der Kreuzer, ohne ein Zeichen von sich zu geben, mit Mann und Maus untergegangen ist, konnten später die uns mehrmals vernehmenden Marinebehörden nur einseitige Aussagen über den Gefechtsverlauf erhalten. Dass man unseren Aussagen, worin ja nichts zu verheimlichen war, in Fachkreisen keinen Glauben schenken konnte, ist verständlich; denn dass wir den Gegner unter Wasser zwangen, lag wohl ausschliesslich an unsere Überraschung und Schnelligkeit. Wenn ein Kreuzer sich im Kriege an einen verkappten Hilfskreuzer so nahe heranwagt und überfallen wird, ist es seine eigene Schuld; die "Sidney" hätte unbedingt vorsichtiger und taktischer arbeiten müssen.

In den australischen Zeitungen erschienen nach den Verhören unserer ersten, nach 4 Tagen an der Küste gelandeten Rettungsbooten, mit grossen Schlagzeilen spaltenlange Artikel über das Seegefecht "Sidney"- "Kormoran". Aber immer wurde ein starker Zweifel unserer Aussagen hervorgehoben, alle möglichen Vermutungen, wie: Zusammenarbeit mit einem oder mehreren deutschen U-Booten oder mit einem Kreuzer, waren angeführt. Noch nach 4 Jahren erschienen immer wieder solche Artikel, so am 18. Sept. 1945: "Es könnte möglich gewesen sein, dass der "Kormoran" mit einem japanischen U-Boot oder Kreuzer zusammengearbeitet hätte und wenn nach Beendigung des Krieges mit Japan kein Licht in diese mysteriöse Angelegenheit käme, würde der Untergang der "Sidney" immer ein Geheimnis bleiben". Japan war am 19. Nov. 1941 noch nicht im Kriege! Das Seegefecht "Sidney"- "Kormoran" verlief so, wie ich es erzählte und wir alle 317 Geretteten es erlebt haben. Beide Schiffe liegen am Grunde des Indischen Ozeans, etwa 160 Seemeilen von der Westküste Australiens.

"Kormoran"-Rettungsboote.

1 Boot vom Bootsdeck	43 Mann	(Küste erreicht)
2 Boote vom Vordeck 72 u. 30 =	102 "	(von Dampfern aufgenommen)
2 grosse Schlauchboote je 24 =	48 "	" " " "
1 mittleres " "	10 "	" " " "
2 Boote aus Luke 1 je 57 =	114 "	(Küste erreicht)

Gerettet: 317 Mann

Nach Aussagen von 2 Geretteten ist 1 grosses Schlauchboot mit etwa 22 Mann durchgebrochen und untergegangen, die Insassen sind ertrunken.



Versenkte alliierte Handels- und Kriegsschiffe

durch

Hilfskreuzer "Kormoran"

A t l a n t i s c h e r O z e a n

<u>Datum</u>	<u>Name</u>	<u>Br.R.T.</u>	<u>Nation</u>	<u>Ladung</u>	<u>Reise</u>
6. 1.41	D."Antonis"	5 000	Griech.	Kohlen	England-Rosario
12. 1.41	Tank."British Union"	7 000	Engl.	leer	Gibraltar-Trinidad
29. 1.41	D."Afric Star"	11 900	"	Fleisch, Butter	B.Aires-Liverpool
" " "	D."Eurylochus"	5 700	"	Flugzeug- teile	England-Takoradi
20. 3.41	Tanker "Agnita"	3 500	"	leer	Freetown-Trinidad
29. 3.41	Tanker "Canadolitell"	300	"	leer	" "
8. 4.41	D."Craftsman"	8 020	"	U-Boots- Netzsperrn	England-Kapstadt
12. 4.41	D."Nicolaos D.L."	6 000	Griech.	Holz	Kanada-Durban

I n d i s c h e r O z e a n

24. 6.41	D."Velebit"	4 200	Jugoslaw.	leer	Colombo-Moulmein
25. 6.41	D."Mareeba"	3 400	Austral.	Zucker	Batavia-Colombo
22. 9.41	D."Stamatios G.E."	4 500	Griech.	leer	Mombasa-Indien
19.11.41	<u>Kreuzer "Sidney"</u>	⁹⁸⁰ 6 700	Austral.	645 Mann	Besatzung

77 220 Br.R. Tonnen

⁵⁰⁰

Im offenen Rettungsboot 7½ Tage

in

Indischen Ozean

In Urlaubstagen eine Stunde Bootsfahrt auf ruhigem Gewässer mit grünen, bewaldeten Ufern, bei herrlichstem Sommerwetter, gesättigt, zufrieden und ausgeruht, oder ein Segelpartie mit gutlaufendem Boot, wie ich sie noch in meinem Urlaub im August 1940 mit unserem Harald machte, kann ein Vergnügen sein. Doch unsere Woche Bootsfahrt im offenen Ozean mit hoher Dürre und Seegang, mit 72 Mann weitüberfülltem, leckendem Boot, mit geringfügigen Proviant und Wasser, ohne genügende Bekleidung, tags Hitze, nachts Kälte und unaufhörliche Nässe durch ins Boot schlagendes salziges Seewasser, ohne Schlaf, - war alles andere als eine Vergnügungsfahrt, - es ging ums nackte Leben! Dass die meisten es durchgestanden haben, erscheint mit heute noch wie ein Wunder, Unser Boot war am längsten unterwegs, alle anderen erreichten früher die Küste (3 Boote) oder wurden von Dampfern aufgenommen.

Unser grosses Boot war beim Herunterwerfen von Deck (geklinkertes Holzboot) aus den Fugen geschlagen und leckte stark, sodass während der langen Fahrt ununterbrochen 2 Mann mit Eimern das eindringende Wasser ausschöpfen mussten. Es war in der Elle auch nicht ausgerüstet worden, ungenügende Anzahl von Riemen zum Rudern, kein Ruder, keine Rudergabeln, keine Segel, ein paar aufgeplatzte, seewasserdurchlässige Schiffszwieback-Dosen, Wasser scheinbar überhaupt nicht. Aber im Augenblick des Ablegens vom "Kormoran" war dieses alles auch nicht so wichtig; denn es bestand die Absicht, dass sich alle Boote am anderen Morgen zusammenfinden und Ausrüstung und Proviant gleichmässig verteilt werden sollten. Aber während der Nacht waren durch den stärker werdenden Seegang schon alle Boote so weit auseinandergetrieben, dass man nur sehr selten auf einem Wellenberge in weiter Ferne ein Boot zu Gesicht bekam. Dennoch trafen wir ein Boot, das uns sein Focksegel und 24 Dosen Milch abtrat. Jetzt wurden auch 2 kleine Festeingebaute Wassertanks im Boden des Bootes festgestellt. Dieses wenige Wasser wurde jedoch nach einigen Tagen durch Seewasser ungeniessbar. Es ist unmöglich, auf alle Einzelheiten einzugehen und so will ich vorwegnehmen, mit wie wenigem jeder der 72 Mann im Boot in 7½ Tagen sich lebens- und arbeitsfähig hielt, pro Kopf:

½ Schiffszwieback, etwa einen halben Liter Wasser,
ein drittel Dose Milch, 2 mal am Tage eine Messerspitze
Marmelade und den 36. Teil einer Blocktafel Schokolade.

Es ist nicht viel, aber man kann irrsinnig dabei werden. Und so war es auch. Schon nach 4 Tagen waren 2 Mann geistesgestört; vielleicht hatten sie auch obendrein Seewasser getrunken. Bedauerlicherweise wurden schon in der ersten Nacht die meisten Männer seekrank und gaben das so Notwendige von sich. Irgendwelche navigatorische Hilfsmittel befanden sich nicht im Boot. Das war auch nicht notwendig, denn unseren einzuhaltenen Kurs nach Osten, um die Küste oder wenigstens die Dampferroute in Küstennähe zu erreichen, zeigte uns bei stets wolkenlosem Himmel die Sonne und nachts die Sterne. Ich besass als einziger ein starkes Zeiss-Prismenglas, eine kleine elektrische Morselampe und geladene Pistole. In jeder Nacht gab ich etwa alle halbe Stunde SOS-Signale mit der Morselampe nach allen Richtungen. Ich will versuchen, die Begebenheiten der einzelnen Tage in Stichworten wiederzugeben:

Donnerstag, den 20. Nov. Wir waren von Bord mit etwa 65 Mann abgelegt. Nach einiger Entfernung vom Schiff Hilferufe und auf verschiedenen Stellen Blinken von Taschenlampen auf dem Wasser. Mehrere arbeiten sich in kleinen Ein-Mann-Flossen und auf hölzernen Lakendeckel schwimmend, nur mit Hemd und Hose bekleidet, in dunkler Nacht, völlig ermattet, zu uns heran. Auch der Oberleutnant v. Güsseln kommt ins Boot gekrochen, sodass wir bald 73 Mann im Boot sind. Wir erfahren, dass diese Männer alle auf dem Hinterschiff gewesen waren und es ihnen zu der Zeit nicht möglich war, durch das brennende Mittschiff nach dem Vorschiff zu kommen. Als irgendeiner in seiner Kopflosigkeit gerufen hat: "Alle Mann das Schiff verlassen", ist jeder mit etwas Schwimmbarem über Bord gegangen. Ein Feldweibel hat die grosse Hundehütte unseres Schäferhundes "Senta" über Bord geworfen und ist damit von einem Boot aufgenommen worden. Während der 7½ Tage ist ununterbrochen mit 4 Riemen, doppelt besetzt, an der Luvseite gerudert worden, um das luvgerige Boot nicht in den Wind schiessen zu lassen und um einigermaßen auf Ostkurs zu bleiben. Die Richtung des Windes und Dünung war immer südlich, also quer zum Boot.

Freitag, den 21. Nov. Wind Süd, Stärke 3, mässiger Seegang, mässige Süddünung. Riemen als Mast mit Focksegel gesetzt, um das Boot leichter auf Kurs zu halten. Es sind einige Leichtverwundete im Boot, wenig Verbandstoff vorhanden. Eine unserer beiden Wolldecken hat ein Lungenkranker (er ist nach einigen Monaten in Australien gestorben), in der anderen ist ein Heizer gehüllt mit grossen Brandblasen über den ganzen Körper. Er musste im Heizraum durch brennendes Öl, um sich zu retten.

Sonnabend, den 22. Nov. Der Wind, ein steifen SSO-Passat, frischt auf. Zeitweise Brecher ins Boot. Gegen Mittag stirbt der Heizer; er muss, damit wir nicht alle Krank werden, in der Wolldecke gehüllt, der See übergaben werden. Wir setzen aus einem weissen Bettlaken ein weiteres Segel, das aber gegen Abend, als der Wind immer mehr auffrischt, wieder geborgen werden muss. Die Nacht von Sonnabend auf Sonntag ist die schwerste, die wir erleben. Etwa Windstärke 5, hohe Dünung, unaufhörlich Brecher ins Boot, das Wasser ist mit 2 Eimern kaum zu bewältigen, es ist nicht möglich, den Kopf des Bootes auf die See zu legen.

Sonntag, den 23. Nov. Wind und Seegang abflauend. Errichten mit einem Riemen einen zweiten Mast mit weissblau-kariertem Bettlaken als Segel, jedoch kaum Fahrt im Boot. Gegen Mittag zieht in etwa 5 Sm Abstand ein grosser Passagierdampfer mit 4 Schornsteinen (die "Aquitania") vorüber, ohne uns zu bemerken. Grosse Enttäuschung im Boot. Nachmittags ein Flugzeug in Sicht, das Ost-West, also nach See zu fliegt und bald zurückkommt. Wir nehmen an, dass es uns bemerkt hat, schleppen einen Beutel mit grüner Trockenfarbe (wie sie in Seenot geratene Flugzeuge verwenden) durchs Wasser und ziehen stundenlang einen bräunten grünen Streifen hinter uns her. Zwei Geistesgestörte im Boot.

Montag, den 24. Nov. In der Morgendämmerung sind die Umrisse eines Dampfers in Sicht. Freudige Überraschung im Boot, das gestrige Flugzeug hat uns gemeldet, der beorderte Dampfer wartet schon auf uns. Aber es war ein vorüberziehender Tanker, der uns in der Morgendämmerung ebenfalls nicht bemerkte. Die Gemüter im Boot werden apathischer, keine Rettung, höllischer Durst, kein Schlaf, dauernde Nässe von oben und unten, geschwollene Füsse, von Sonne und Seewasser verbrannte Gesichter und aufgesprungene Lippen und ununterbrochen rudern, rudern und Wasser schöpfen!

Dienstag, den 25. Nov. Das Phantasieren und die Wachträume gräfen unter den Bootsinsassen immer mehr um sich. Aufgehende Sterne im Horizont werden als Dampferlichter angesehen (trotzdem ja jedes Schiff abgeblendet fährt), einige hören ununterbrochen Brandungsgerausche

oder sehen schon einen Küstenstreifen. Wenn sich doch einmal Wolken bilden und Regen fallen würde; aber bei immer wolkenlosem Himmel strahlt die Sonne unbarmherzig auf uns nieder. Am Nachmittage ist wieder in grosser Höhe und weiter Entfernung ein Aufklärungsflugzeug in Sicht; aber wir haben trotz Winken mit Bettlaken wenig Hoffnung, bemerkt zu werden. In weiter Ferne sieht wieder ein Dampfer vorüber.

Mittwoch, den 26. Nov. Der Wind ist während der Nacht völlig abgeflaut, es läuft noch bäre lange, hohe Süd-Dünung. Wir versuchen vergeblich, kleine mitschwimmende Fische am Heck des Bootes mit der Hand zu fangen. Auf allgemeinen Wunsch wird das Rudern eine Stunde aufgegeben und 5-6 Mann gehen abwechselnd aussenbords, um sich Kühlung zu verschaffen. Aber es dauert nicht lange, da kommen die "Hyänen des Meeres", die Haifische, von allen Seiten in dem kristallklaren Wasser herangezogen. Also auch das gönnt man uns nicht. Es wird weitergerudert. Ein paar Liter brakiges Wasser (Frischwasser durch Seewasser verunreinigt) muss immer mehr gestreckt werden, dass es sich nicht lohnt, den Schluck zu trinken, sondern nur die völlig zerrissenen, geschwellenen Lippen anzufeuchten. Essbares befindet sich schon lange nicht mehr im Boot.

Donnerstag, den 27. Nov. Das Wetter bleibt weiterhin schön. Mehrere haben vollständig aufgegeben und liegen apathisch, teilweise im Wasser, unter den Duchten. Zwei Männer sind bergits besinnungslos, ihnen Dosenmilch einzuflüssen, aussichtslos. Wenn nun nicht bald Rettung kommt, werden wir alle langsam elendig zu Grunde gehen. Da, gegen 8.30 Uhr kommt wieder ein Flugzeug in Sicht. Es dreht auf uns zu, kommt tief herunter und umkreist uns einige Male. Ein weisses Bettlaken, auf dem wir mit grüner Flugzeugfarbe geschrieben hatten: "Help, No Water!" musste dem Flugzeug (Bomber) sagen, wie es um uns stand. Es flog bald in Landrichtung davon. Jetzt waren wir sicher, dass man uns meldete und gaben das Rudern endgültig auf. Und richtig, um 11 Uhr kommt in niedriger Höhe ein anderes Flugzeug, umkreist uns öfters sehr nahe. Die Flugzeuginsassen zeigen mit der Hand nach einer bestimmten Richtung. Eine halbe Stunde später steuern 2 Schiffe auf uns zu. Das erste, ein norwegischer Dampfer, stoppt in der Nähe. Das andere, ein australisches Vorpostenschiff, etwa 600 t gross, kommt zu uns heran. Mit letzter Kraft arbeiten wir uns mit den Riemen längsseite und 72 halbtote, abgemagerte, völlig entkräftete Männer torkeln oder fallen an Deck.

Wir sind gerettet aber auch in Kriegsgefangenschaft.

Flugzeuge haben sicher noch mehrere Tage lang nach Booten der "Sidney" gesucht, jedoch erfolglos. Es sind weder Rettungsboote gefunden noch später irgendwelche Wrackteile dieses Schiffes, der Stolz der australischen Kriegsmarine, an der Küste angetrieben. Meines Wissens sind obendrein 2 Flugzeuge bei der Suchaktion verunglückt. Die Vorgängerin der "Sidney" hat im Weltkrieg im Indischen Ozean bei den Cocos-Inseln unseren berühmten Auslandskreuzer "Eaden" versenkt. Die jetzige "Sidney" war in diesem Kriege ebenfalls erfolgreich gewesen. So versenkte sie im Seegefecht im Mittelmeer den italienischen Kreuzer "Bartolomeo Colleoni", beschoss an der afrikanischen Küste Bardia, und die italienischen Inseln des Dodekanes, sie fuhr durch die Straße von Otranto und griff ital. Geleitzüge an, sie nahm teil an den Seegefechten bei Calabrien, Kap Spada, Taranto usw. und kehrte nach 7 Monaten erfolgreicher Tätigkeit, ohne Verluste, im Jan. 1941 nach Australien zurück.

Da ich durch den Krieg und Kriegsgefangenschaft viele Jahre, sicher auch noch nach der Heimkehr in die Heimat, daran gehindert sein werde, meinen Seemannsberuf auszuüben, folgt auf der nächsten Seite eine

Zusammenstellung meiner Seefahrtszeiten von 1917-1941

T o d u n d B e i s e t z u n g

des

am 22. Nov. 1941 im Rettungsboot verstorbenen

Masch.-Hauptgefreiten R u d o l f L o e s c h e

Am Mittwoch, den 19. Nov. 1941, nach dem Seegefecht mit dem Kreuzer "Sidney", legte etwa gegen 19 Uhr als zweites Rettungsboot ein grosses Holzboot, das an Deck gestanden hatte, mit etwa 65 Mann vom brennenden Hilfskreuzer "Kormoran" ab. Die Führung dieses Bootes war mir übertragen. In den ersten Nachtstunden wurden mehrere im Wasser treibende Besatzungsmitglieder des "Kormoran" aufgenommen, u. a. Oberleutnant VON GÖSSELN, sodass sich bald 73 Mann im Boot befanden. Unter ihnen waren einige Leichtverletzte und der Masch.-Hauptgefreite RUDOLF LOESCHE, dessen Hautfarbe durch Verbrennungen grau und mit grossen Blasen und Brandwunden bedeckt war. Diese Verletzungen hatte er durch brennendes Öl in den Maschinenräumen des "Kormoran" erlitten.

Wir versuchten, LOESCHE durch Verbinden seiner Wunden mit dem wenigen vorhandenen Verbandstoff, durch zusätzliches Trinkwasser und Milch und der einzigen Wolldecke im Boot, die ihn am Tage gegen die heisse Sonne und nachts gegen Kälte und Nässe schützen sollte, Linderung zu verschaffen. Seine Kräfte nahmen jedoch schnell ab. Auf Befragen hat er kaum einen Wunsch geäussert und nie über Schmerzen geklagt. Wir haben alles getan, was in unserer Lage möglich war, sein Leben zu erhalten.

Nach 2½ Tagen jedoch, am Sonnabendmorgen, den 22. Nov. 1941, war LOESCHE ohne Besinnung und verstarb bald darauf. Der Tod wurde von Oberleutnant VON GÖSSELN und mehreren Bootsinsassen festgestellt. Da absolut keine Aussicht bestand, mit dem Boot in den nächsten Tagen Land zu erreichen, um den Verstorbenen in australischer Erde beisetzen zu können und um das Leben aller Bootsinsassen in den folgenden Tagen nicht zu gefährden, wurde der Verstorbene einige Stunden später, in eine Wolldecke gehüllt, auf etwa

26 Grad Südbreite und 112 Grad Ostlänge,

etwa 130 Seemeilen westlich der australischen Küste, dem Meere übergeben. Die Ruder wurden eingenommen und Oberleutnant VON GÖSSELN gedachte in einer kurzen Trauerandacht unseres verstorbenen Kameraden, der 1 Jahr unter uns gewilt und alle Freuden und Leiden der Hilfskreuzerfahrt mit uns geteilt hatte.

Erst nach weiteren 5 Tagen, am Donnerstag, den 27. Nov. 1941, wurden wir 72 Mann von dem australischen Vorpostenboot "Yandra" aufgenommen und kamen damit in australischer Kriegsgefangenschaft.

Australien,
T a t u r a , den 23. März 1946

Willy Benzies
.....
Leutnant z. See (S)

Zivilberuf: 1. Offz. Deutsche Afrika-
Linien

Hamburg-Altona