

Bibliothek der Unterhaltung und des Wissens

Mit Originalbeiträgen der
hervorragendsten Schrift-
steller und Gelehrten
sowie zahlreichen
Illustrationen

Jahrgang 1915. Siebenter Band



Union Deutsche Verlagsgesellschaft
Stuttgart ❖ Berlin ❖ Leipzig

Vor feindlichen Kreuzern

Eine Kriegsfahrt über den Atlantischen Ozean

Von A. Oskar Klausmann

(Nachdruck verboten)

Wir waren an Bord des Hamburger Dampfers „Bahia“, Kapitän Mertens, eine sehr fidele Gesellschaft, als wir Ende Juli 1914 uns auf die Fahrt nach Buenos Aires machten. Das Schiff hatte sehr viele Passagiere an Bord, besonders die erste Kajüte war dicht besetzt mit Reisenden, die nach Madeira und den Azoren wollten. Auch nach Buenos Aires sowie anderen Häfen der südamerikanischen Ostseite waren viele Passagiere eingeschrieben; fast ausnahmslos Deutsche, einige Italiener, Holländer, Schweden. Unter den Deutschen befand sich ein Oberst, der in diplomatischer Mission von Berlin nach Buenos Aires ging. Das Wetter war herrlich, die See spiegelglatt, und nach den Angaben der Wetterwarte hatten wir auch für die nächsten Wochen gutes, beständiges Wetter zu erwarten.

Als wir von Hamburg abfuhren, sah es in der Politik etwas ungemütlich aus; aber daran war man in den letzten Jahren gewöhnt. Man befand sich ja eigentlich beständig in einer gewissen nervösen Aufregung wegen Ausbruchs eines europäischen Krieges. Österreich-Ungarn hatte an Serbien ein Ultimatum gestellt, und man erwartete allgemein, daß Serbien sich fügen würde; war doch das, was Österreich-Ungarn von ihm verlangte, durchaus nicht unbillig. Wir blieben noch zwei Tage mit Deutschland in Verbindung durch die drahtlose Telegraphie, erfuhren aber aus der Bordzeitung, die nach diesen drahtlosen Depeschen jeden Morgen gedruckt wurde, nichts Aufregendes.

Vor dem Hafen von Vigo wehte auf dem Wachtschiff die gelbe Flagge zum Zeichen, daß der Hafen verseucht sei. Wir durften nicht einlaufen und gingen

direkt hinunter nach Lissabon. Hier fanden wir die Stadt in großer Aufregung. Ununterbrochen wurden Extrablätter ausgerufen, aus denen hervorging, daß zwischen Rußland und Österreich-Ungarn sowie Deutschland der Krieg unmittelbar bevorstände; auch vom Eingreifen Frankreichs sprach man. Wir wandten uns an die deutsche Vertretung in Lissabon, um zu erfahren, was an den Gerüchten Wahres sei, und erhielten die Nachricht, amtlich sei durchaus nichts bekannt. Die Lissaboner Zeitungen machten viel in Sensation, sie waren fast ausnahmslos deutschfeindlich, und wenn sie eine Nachricht bringen konnten, die ungünstig für Deutschland war, fragten sie nicht erst lange, ob es sich um Wahrheit oder Dichtung handelte.

Wir setzten von Lissabon, wie üblich, unseren Kurs auf Madeira, wo die meisten Reisenden aussteigen wollten, auch diejenigen, die für die Azoren bestimmt waren, um von Funchal aus nach den Azoren überzusetzen. Natürlich drehten sich jetzt alle unsere Gespräche um den Krieg; aber wir hatten uns bald beruhigt.

In der zweiten Nacht, seit wir Lissabon verlassen hatten, saßen wir im Rauchzimmer der ersten Kajüte, als der Zweite Offizier ins Rauchzimmer trat und uns mit einer Entschuldigung erklärte, es müßten auf Befehl des Kapitäns sämtliche elektrischen Lichter verlöscht werden.

Wir waren sehr erstaunt über diese Mitteilung. Auf unsere stürmischen Fragen vermochte uns indes der Offizier keine Auskunft zu geben; er zuckte nur die Achseln und sagte, es sei Befehl des Kapitäns. Wir traten aus dem Rauchzimmer auf das oberste Deck, über dem sich auch die Kommandobrücke befindet, und sahen zu unserem Erstaunen, daß auch die Positions-

lichter gelöscht waren, die jeder Dampfer in Fahrt führen muß: rechts an Steuerbord das grüne, links an Backbord das rote Licht und vorn in halber Höhe des Mastes ein weißes.

Einer von uns, der mit dem Kapitän näher bekannt war, stieg auf die Brücke hinauf, wo der Kapitän selbst das Kommando übernommen hatte. Auch das war auffallend; denn nur bei sehr schwerem Wetter und bei gefährlichem Fahrwasser pflegt der Kapitän selbst das Kommando zu übernehmen.

Der Kapitän war sehr ernst. „Wir haben durch Zufall ein drahtloses Telegramm aufgefangen,“ sagte er, „das nicht für uns bestimmt war, sondern anscheinend an einen anderen deutschen Dampfer ging, und das ungefähr besagte: ‚Flüchte dich sofort in den nächsten neutralen Hafen. Auch England hat Deutschland den Krieg erklärt, englische Kreuzer sind in der Nähe.‘ Diese Warnung haben wir uns ebenfalls zunutze gemacht, und um einem englischen Kriegsschiff nicht direkt in den Rachen zu laufen, habe ich die Lichter löschen lassen. Wir fahren weiter bis in die Nähe Madeiras, müssen aber dann den Morgen abwarten, weil das Fahrwasser zu unsicher wird. Wir haben jedoch zu gewärtigen, daß wir im Angesichte Funchals von einem englischen Kreuzer aufgebracht werden, wenn sich die Nachricht wirklich bestätigt, daß wir im Kriege mit England sind.“

An Schlaf dachte natürlich niemand mehr.

Gegen Morgen stoppte der Dampfer und trieb mit ganz langsam arbeitender Maschine auf Funchal zu, wo wir gegen elf Uhr vormittags auch glücklich landeten. Das sonst so stille Funchal, der Ort der Ruhe und des Vergnügens, befand sich in ungeheurer Aufregung. Eine große Menge von Portugiesen zog, die Marseillaise

singend, durch die Straßen und bekundete ihre Freundschaft für Frankreich und England. Die Extrablätter der Zeitungen verkündeten, daß sämtliche europäischen Staaten Deutschland und Österreich-Ungarn den Krieg erklärt hätten. Auch von einem Überfall der englischen Flotte auf Hamburg waren bereits Meldungen vorhanden.

Der größte Teil dieser Nachrichten erwies sich auf den ersten Blick als übertrieben oder frei erfunden. Aber auf dem deutschen Konsulat wurde uns doch mitgeteilt, daß in der Tat Frankreich, Rußland und England sich im Kriege gegen Deutschland und Österreich-Ungarn befänden.

Kapitän Mertens mußte sich entscheiden, was er zu tun beabsichtigte. Die Ladung des Schiffes hatte einen Wert von mehreren Millionen Mark. Er mußte außerdem die Verantwortung für Leben, Sicherheit und Privateigentum der Passagiere übernehmen, wenn er mit ihnen weiterfahren wollte. In solchen Augenblicken kommt ein Schiffskapitän in eine schwierige Lage, besonders wenn es gilt, sich rasch zu entscheiden. blieb die „Bahia“ in Funchal liegen, so war sie in Sicherheit, aber auch für die ganze Dauer des Krieges, die ja gar nicht abzusehen war, außer Tätigkeit gesetzt. Die Waren, die für Buenos Aires bestimmt waren, verdarben, das Passagiergeld mußte an die Fahrgäste zurückgezahlt werden, und die „Bahia“ mußte abrüsten. Der Kapitän, die Offiziere und die Mannschaften blieben auf Madeira durch die Portugiesen festgehalten. Wagte aber Kapitän Mertens die Weiterfahrt, so bestand die Gefahr, daß er von einem englischen Kreuzer aufgebracht wurde, daß dieser das Schiff in Grund und Boden schoß und mit der wertvollen Ladung versenkte. Es war außerdem zu befürchten, daß beim Zusammenstoß

mit feindlichen Kriegsschiffen die Fahrgäste, die Besatzung und die Offiziere an Leib und Leben Schaden litten, Offiziere und Mannschaften in Kriegsgefangenschaft gerieten und die Fahrgäste wahrscheinlich um den besten Teil ihres Privateigentums kamen, wenn sie Hals über Kopf das Schiff verlassen mußten.

Nun war Kapitän Mertens aber natürlich nicht der Mann der blassen Furcht. Gehörte er doch als Offizier der deutschen Marine der Seewehr an, und nach seinem Geschmaç war es nicht, sich im Hafen von Funchal feige zu verkriechen.

Er hielt mit den männlichen Passagieren im Speisesaal der ersten Kajüte eine Beratung und erklärte: „Meine Herren, ich fahre weiter. Ich kenne den Atlantischen Ozean, besonders den Weg nach Südamerika, so genau wie meine Tasche. Wie Sie wissen, verfolgen alle Schiffe derselben Linie verabredetermaßen stets den gleichen Weg, schon um sich unterwegs zu helfen, wenn einem ein Unglück begegnen sollte. Sie sehen hier auf der Karte, die Schifffahrtstraße von Madeira nach Buenos Aires geht erst südöstlich, dann südlich und dann wieder südöstlich über die Häfen Bahia, Rio de Janeiro und Montevideo nach Buenos Aires. Diese Route werde ich nicht einhalten, denn wenn feindliche Kreuzer unterwegs sind, ist anzunehmen, daß sie gerade auf dieser Strecke auf der Lauer liegen, weil ihnen hier die meisten Schiffe in die Hände laufen müssen. Ich werde einen anderen Weg nehmen. Ich werde erst weiter nach Westen gehen und dann außerhalb der großen Verkehrsstraße den Weg nach Südosten suchen. Die Fahrt ist nicht ungefährlich. Ich kann keinen von den Passagieren zwingen, mitzukommen, will auch niemand zureden, und wer hier in Madeira bleiben will, kann sogar die Differenz des Passagegeldes, das bereits

für die südamerikanischen Häfen bezahlt ist, zurück-
erhalten. Ich mache indes darauf aufmerksam, daß
besonders für die Deutschen von Madeira aus kein
Fortkommen möglich sein wird. Wie mir unser Konsul
mitteilte, geht allerdings morgen ein kleiner Dampfer
mit sämtlichen deutschen Reservisten nach Lissabon. Ich
vermute aber, die tapferen, begeisterten deutschen Re-
servisten werden nicht an Ort und Stelle kommen,
sondern französischen oder englischen Kreuzern in die
Hände fallen. Die Bevölkerung Madeiras ist nicht
deutschfreundlich, sondern eher deutschfeindlich, und die
Verhältnisse werden hier bei der weiteren Dauer des
Krieges für die Deutschen recht ungemütlich werden.
Wer also wagemutig genug ist, komme mit mir. Was
in meinen Kräften steht, um Schiff, Ladung und Passa-
giere glücklich in einen südamerikanischen Hafen zu
bringen, soll geschehen. Wenn wir bis Rio de Janeiro
kommen, ist uns allen geholfen; dann können Passa-
giere und Güter mit der Eisenbahn weiterbefördert
werden.“

Die Entschlossenheit des alten, bewährten Kapitäns
teilte sich den Passagieren mit, und sämtliche Insassen
der ersten und zweiten Klasse, die nicht die Dienstpflicht
ins Vaterland zurückrief, beschlossen, die Fahrt nach
Buenos Aires fortzusetzen. Es gab doch einmal eine
Abwechslung in dem Einerlei des Lebens und wahr-
scheinlich eine ganze Anzahl aufregender Stunden.

Es handelte sich nun darum, so rasch wie möglich
die Fahrt anzutreten, ehe der Raperdienst der englischen
und französischen Kreuzer eingerichtet war. Wir nahmen
Kohlen ein, so viel die Bunker fassen wollten, denn von
dem Vorrat hing das Gelingen unserer Fahrt ab, und
noch am Nachmittag gingen wir aus dem Hafen von
Funchal heraus und fuhren mit voller Kraft davon.

Je rascher wir aus der sogenannten Schiffstraße herauskamen, desto besser waren die Aussichten auf das Gelingen unserer Fahrt.

Am Abend trafen wir einen deutschen Dampfer und signalisierten mit ihm. Wir teilten dem sehr überraschten Kapitän mit, es sei Krieg, wovon der Mann noch nichts wußte, und fragten, ob er englische oder französische Kreuzer gesehen habe. Der Dampfer kam von St. Thomas und hatte feindliche Schiffe nicht beobachtet. Wir rieten dem Schiffe dringend, kehrtzumachen oder Tenerife anzulaufen, da es sonst unfehlbar in die Hände des Feindes fallen würde. Von Eintritt der Dunkelheit an verlangsamte die „Bahia“ ihre Fahrt, denn wir fuhren ohne Lichter. Es war das durchaus notwendig, denn ein vollbeleuchteter großer Passagierdampfer ist auf sehr weite Entfernung bei Nacht zu sehen.

Am nächsten Morgen teilte uns der Kapitän bereits mit, daß wir aus der gewohnten Schiffstraße heraus seien, und das zeigte sich auch daran, daß wir gar keinen Schiffen mehr begegneten. Es war günstiges Wetter, es konnte mittags regelmäßig mit großer Sorgfalt das Besteck genommen, das heißt der Standort des Schiffes mit Hilfe der Sonnenbeobachtung festgestellt werden, und das war von Wichtigkeit, denn wir befanden uns in dem Gebiet des Atlantischen Ozeans, in dem verschiedene Strömungen einwirken, die die Schiffe oft weiter versetzen, als nach den sorgfältigsten Messungen glaublich erscheint.

Am sechsten Tage begegneten wir einem Dampfer, der, wie sich später herausstellte, von Martinique kam. Es war ein französisches Schiff, kleiner als unser Dampfer und unfehlbar ein Handelsschiff, so daß wir auch unsere deutsche Flagge zeigten. Das Schiff hatte

keine funkentelegraphische Einrichtung, sondern verkehrte durch internationale Signale mit uns, und auf unsere Frage: „Was gibt es Neues?“ erhielten wir die unverschämte Antwort: „Die Russen und die Franzosen sind in Berlin. Der Kaiser von Deutschland ist als Gefangener auf dem Wege nach St. Helena*). Es ist Friede geschlossen, ihr braucht euch vor den Kreuzern nicht mehr zu fürchten.“

Kapitän Mertens war wütend über diese Nachricht. „Hätte ich eine Kanone an Bord,“ sagte er, „ich bohrte den frechen französischen Lummel in den Grund. Ich hoffe nur, der Strolch begegnet nicht feindlichen Kreuzern, um sie auf uns aufmerksam zu machen. Ich werde der Sicherheit halber aber doch den Kurs ein wenig nach Westen setzen.“

Am zehnten Tage begegnete uns ein amerikanischer großer Dampfer, mit dem wir funkentelegraphisch in Verbindung traten, und den wir um Nachrichten baten. Der Amerikaner erwies sich als sehr liebenswürdig, denn er funkte zu uns herüber: „Wir können euch keine günstigen Nachrichten geben. In der Nordsee hat eine große Seeschlacht stattgefunden, in der die deutsche Flotte zum größten Teile vernichtet worden ist. Die englische Flotte bombardiert Hamburg. Die Russen und die Franzosen sind im Vormarsch auf Berlin. Dort herrscht Revolution und Hungersnot. Nehmt euern Kurs nicht auf die Bahamainseln; dort und bei den Antillen wimmelt es von französischen und englischen Kreuzern, die anscheinend vor allem auf Beute im Nordatlantischen Ozean rechnen. Wenn ihr nach Süden geht, könnt ihr ihnen eher entkommen.“

*) Wörtlich wahr. Diese Nachricht war in ganz Nord-, Mittel- und Südamerika um jene Zeit als durchaus sicher und feststehend verbreitet.

Die Nachricht, die wir von dem amerikanischen Dampfer erhielten, wurde von ihm wahrscheinlich auch für wahr gehalten, denn die Engländer hatten geflissentlich die ungünstigsten Nachrichten über den Stand des Krieges in ganz Nord-, Mittel- und Südamerika verbreitet.

Die Mitteilungen klangen ja recht ungünstig; aber wir sagten uns doch, daß sie höchstwahrscheinlich stark übertrieben seien. Daß die englische Flotte Hamburg bombardieren sollte, war geradezu ein Unsinn. Das Fahrwasser der Elbe ist nicht derartig, daß englische Kriegsschiffe von See her bis in die Nähe von Hamburg gelangen konnten. Ganz ausgeschlossen war das, wenn die Seezeichen und die Fahrwassermarkierungen entfernt waren. Daß aber von Ruxhaven aus Hamburg, das so viele Meilen im Binnenlande liegt, von den Engländern nicht bombardiert werden konnte, war selbstverständlich. Wir sagten uns also, daß wohl auch die anderen Nachrichten übertrieben seien.

Der Rat des Nordamerikaners, nach Süden zu gehen, war aber jedenfalls sehr wertvoll. Es war das ja auch die Absicht unseres Kapitäns. Wir nahmen also Kurs auf die Nordküste von Südamerika, ungefähr in der Richtung auf den Hafen von Pará. Da wir uns aber dadurch wieder bedenklich Cayenne näherten, wo jedenfalls französische Kreuzer schon zur Deckung der dortigen Strafkolonie lagen, hielten wir in der nächsten Nacht mehr nach Südost.

Leider wurde gegen Morgen das Wetter sehr schlecht. Wir hatten einen Tornado, der von Land her kam, mit furchtbarem Gewitter und Regengüssen, und wurden sehr stark aus dem Kurse herausgetrieben. Am nächsten Tage war es nicht möglich, die Sonnenhöhe aufzunehmen, und wir wußten also nicht, wo wir uns

befanden. Das vermehrte die Gefahr, in der wir schwebten, denn wir konnten leicht an der brasilianischen Küste scheitern. Kapitän Mertens ging daher geradeaus nach Osten.

Der nächste Morgen brachte Nebel, dicken Nebel, in dem man kaum über die Hälfte der Schiffslänge hinwegsehen konnte. Dieser Nebel schützte uns zwar vor feindlichen Kreuzern, legte uns aber fest, denn wir konnten es nicht wagen, weiterzufahren, weil wir nicht wußten, wo wir uns befanden. Mit ganz langsam arbeitender Maschine trieben wir nach Süden und gaben keine Nebelsignale. Wir mußten uns, wenigstens nach unserer Ansicht, in einer Gegend befinden, wo es wenig Schiffsverkehr gab, und unsere Nebelsignale hätten höchstens feindliche Schiffe herbeilocken können.

Es ist merkwürdig, wie nebliges, unsichtiges Wetter auch die Stimmung beeinflusst. So kagenjämmerlich wie in den jetzt folgenden beiden Nebeltagen war uns noch nie zumut gewesen. Ein großer Teil von uns bedauerte es jetzt wahrscheinlich, nicht auf Madeira geblieben zu sein.

Endlich kam mit dem vollständigen Umschlag der Witterung auch der Umschlag der trüben Stimmung: der Nebel war verschwunden, es war klarstes Wetter, und der Ausguckposten hatte nachts im Süden ein Leuchtfeuer bemerkt. Das Mittagsbesteck ergab in der That, daß sich die Vermutungen des Kapitäns bestätigten: wir befanden uns in der Nähe von Pernambuco. Der volle Name dieses brasilianischen Hafens lautet: Recife de Pernambuco. Die Stadt liegt am östlichsten Punkt von Nordbrasilien. Die Ansteuerung des Hafens ist sehr schwierig, da sich weite Korallenriffe vor dem Hafen erstrecken. Man kann, wenn man von Norden kommt, nur durch eine einzige Fahrtrinne, und zwar nördlich

von dem brasilianischen Fort Picao, das Korallenrecife (Riff) passieren.

Die Nachrichten, die wir im Hafen empfangen, waren keineswegs günstig. Die englischen Lügen berichteten von dem vollkommenen Zusammenbruche des Deutschen Reiches und von glänzenden Siegen der Russen, Franzosen und Engländer.

Beim deutschen Konsul erfuhren wir auch nichts Gewisses, denn er war von allem Verkehr mit dem Mutterlande abgeschnitten. Nur so viel konnte er uns mitteilen, daß die Nachricht, auch Schweden, Norwegen, Spanien, Griechenland, Rumänien und Portugal hätten den Krieg an Deutschland und Osterreich-Ungarn erklärt, nicht wahr sei. Sehr merkwürdig war auch die Nachricht, die in den Zeitungen von Pernambuco zu lesen war, daß die Deutschen Brüssel eingenommen hätten. Wenn die Franzosen im Vormarsche auf Berlin waren, wie kamen dann die Deutschen nach Brüssel?

Es befanden sich aber auch, wie bereits erwähnt, mehrere Holländer an Bord der „Bahia“. Diese wendeten sich an den holländischen Konsul, und der konnte ihnen mitteilen, daß er Nachrichten habe, nach denen es gar nicht so schlimm mit Deutschland stände. Im Gegenteil, Deutschland habe mit ein paar wuchtigen Schlägen die für uneinnehmbar geltenden Festungen Belgiens erobert, und die Deutschen seien im Vormarsch auf Paris. Die Russen ständen zwar in den östlichen deutschen Provinzen, würden aber dort aufgehalten. Jrgend eine Seeschlacht zwischen England und Deutschland habe in der Nordsee noch nicht stattgefunden.

Das tröstete uns außerordentlich, und noch erfreulicher war die Nachricht, die der holländische Konsul seinen Landsleuten gab, daß sich augenblicklich keine feindlichen Kreuzer an der Nordküste Brasiliens be-

fanden. Die englischen und französischen Kreuzer jagten vor allem im Nordatlantischen Ozean, und von den Antillen her hatten sich die feindlichen Raper in der Nähe der Bermudasinseln, die wir längst passiert hatten, auf die Lauer gelegt, um die nach Südamerika kommenden deutschen Schiffe abzufangen.

Ein Teil unserer Passagiere ging in Pernambuco an Land; sie hatten ja von hier aus Eisenbahnverbindung. Wir aber hatten zu Kapitän Mertens solches Vertrauen, daß wir beschlossen, an der Küste nach Süden und bis zu unserer Bestimmungsorte Buenos Aires zu gehen. Bekanntlich gilt das Fahrwasser in einer gewissen Entfernung von der Küste für neutral. Innerhalb dieses Fahrwassers konnte uns ein feindlicher Kreuzer nichts anhaben — das heißt, wenn er sich nach dem Völkerrecht richtete. Wir nahmen also unseren Weg nach Süden und kamen glücklich bis Montevideo, dem nördlich nahe von Buenos Aires gelegenen Hafen. Dort erfuhren wir, daß zwei französische Kreuzer in der Nähe seien, die vor Buenos Aires kreuzten, weil Argentinien sehr viel Schiffsverkehr mit Deutschland hatte.

Unser Vertrauen zu Kapitän Mertens war so fest, daß wir uns entschlossen, mit ihm nun auch noch bis Buenos Aires zu gehen. Wir ahnten nicht, daß der aufregendste Vorfall der ganzen Fahrt uns noch bevorstand. Wir hatten einen südamerikanischen Lotsen an Bord, der das Fahrwasser kannte, mußten aber trotzdem sehr langsam fahren, um nicht auf eine der dort sehr zahlreichen Klippen zu geraten.

Als der Morgen graute, waren wir in der Nähe des La Plata, an dessen Mündung Buenos Aires liegt. Der Ausguckposten aber meldete telephonisch von Süden her eine „Zementfabrik“.

Den ironischen Namen „Zementfabrik“ legte man

den französischen Kreuzern bei, weil diese so viele Schornsteine haben und man auch bei Zementfabriken sehr viele Schornsteine von den einzelnen Öfen sieht, in denen der Zement gebrannt wird.

Einer der Offiziere enterte bis zum obersten Ausguck hinauf und kam mit der Mitteilung herunter, es handle sich in der Tat um einen französischen Kreuzer. Er hatte deutlich gesehen, daß das Schiff „vorgeschuht“ war.

Die französische Marine hat nämlich in den letzten Jahren keine Fortschritte, sondern vielmehr Rückschritte gemacht, und zu den letzteren ist der Umbau vieler Kreuzer zu zählen, der so ungeschickt gemacht wurde, daß durch die vorgenommene Verlängerung die Geschwindigkeit der Schiffe stark vermindert wurde.

Auf diesen Umstand vertraute Kapitän Mertens, der jetzt den Kurs geradeaus auf Buenos Aires nahm und den ersten Ingenieur beauftragte, aus der Maschine herauszuholen, was er könne. Kohlen hatten wir noch genug; es war auch Öl an Bord, um schlimmstenfalls damit zu feuern und die Kessel zu höchster Leistungsfähigkeit anzutreiben. Die Gefahr, daß durch eine Kesselerplosion das Schiff in die Luft ging, mußte in den Kauf genommen werden.

Wir fuhren ohne Flagge, und unser Schiff war groß genug, um dem Ausguckposten auf dem französischen Kreuzer aufzufallen. Der Franzose nahm die Richtung auf uns, und zwar so, daß er uns die Einfahrt in den Hafen von Buenos Aires abschneiden konnte.

Das Kriegsschiff war natürlich immer noch schneller als wir, und es handelte sich höchstens um eine halbe Stunde, die über das Schicksal unseres Schiffes entscheiden mußte.

Drüben auf dem französischen Kreuzer löste sich ein

Rauchwölkchen los, und bald darauf hörte man einen schwachen Knall. Der Kreuzer gab uns das Zeichen, die Flagge zu zeigen.

Das war der kritische Augenblick.

Jetzt hieß es aus unseren Kesseln herausholen, was irgend möglich war. Unser Dampfer leuchte förmlich vor Anstrengung — und wirklich, fast vor der Nase des Kreuzers gewannen wir das neutrale Fahrwasser und waren in Sicherheit.

Jetzt flog unsere deutsche Flagge in die Höhe, die von uns mit stürmischem Hurra begrüßt wurde.

Bald lagen wir wohlgeborgen im Hafen von Buenos Aires. Von dort aus gelang es den meisten von uns, die nach Europa zurück wollten, auf italienischen Dampfern und mit italienischen Bässen wieder nach Hause zurückzukehren.

