Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 23 (1947-1948)
Heft: 1

Artikel: Abenteuer auf See : ein Tatsachenbericht
Autor: Erzinger, R.H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1069137

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die « Alcantara » *Der Autor*

Ein Tatsachenbericht
von
R. H. Erzinger

Der Verfasser der folgenden Seiten, ein Schweizer, der auch das englische Bürgerrecht besitzt, stand von Kriegsausbruch bis Ende 1945 im Dienste der britischen Marine. Er gehörte der Besatzung eines Hilfskreuzers an. Seine friedliche Eigenschaft als Koch hinderte ihn nicht, Abenteuer zu erleben, die fast so unglaublich klingen wie jene Jugendliteratur, welche die Buben mit heißen Wangen im Verborgenen lesen. Wir beschränken uns mit Ausnahme der Schilderung eines Seetreffens und der eines Schiffsversenkungsversuches auf die Darstellung einiger außergewöhnlicher Ereignisse, die mit dem Kriege nur äußerlich zusammenhängen.

Unser Schiff « Alcantara » war einer der Hilfskreuzer, die den Südatlantik nach feindlichen Fahrzeugen absuchten, sie zum Kampf herausforderten und zu versenken trachteten; ein stattlicher ehemaliger Passagierdampfer von 22 180 Tonnen, der in erstaunlich kurzer Zeit für seinen neuen Zweck umgebaut wurde. Die Besatzung bestand aus 370 Mann und 30 Offizieren.

Am 20. September 1939 war ich an Bord des Schiffes gekommen. Es lagen mehrere Begegnungen mit feindlichen Schiffen hinter uns, die Verwundete und Tote kosteten; wir waren schon öfters Bombardierungen durch Flugzeuge auf offener See und in Häfen ausgesetzt gewesen; ich hatte aber auch bereits eine Anzahl unvergeßlicher Erinnerungen an Landaufenthalte gesammelt, in Rio de

Janeiro, Montevideo, in Freetown und Dakar, um nur einige Namen zu nennen, als wir wieder einmal das schöne Rio verlassen mußten.

Die « Alcantara » dampfte St. Helena entgegen. Es war im Jahre 1940. In St. Helena verblieben wir zwei Tage. Dann trafen wir auf einer kleinen Manövrierfahrt den Flugzeugträger « HMS Eagle » und gleich darauf den Kreuzer «HMS Dunedin». Beide hatten die Insel zur Verproviantierung angelaufen. Dann ging es wieder westwärts Richtung Rio de Janeiro. Die Order lautete, ein italienisches Konterbande-Schiff am Auslaufen von Santos zu verhindern und, zusammen mit einigen Wasserflugzeugen, den deutschen Frachter «SS Windhuk» abzufangen. Aber bald kam ein Gegenbefehl, diese Aufgabe den Flugzeugen zu überlassen und nach Kapstadt abzudampfen.

Die Meuterei

Ungefähr dort, wo sich der zwanzigste Längengrad westlich von Greenwich und der Wendekreis des Steinbocks schneiden, meldete der Mann im Mastkorb: « Ship spotted » (Schiff in Sicht).

Nach etwa 1 $^1/_2$ Stunden waren wir dem Schiff so nah gekommen, daß wir es als einen brennenden Segler erkannten. Die riesige Rauchwolke hätte einen Dampfer vermuten lassen; aber es war wirklich nur ein Segelschiff, in dessen Achterraum und unmittelbar vor den Wohnquartieren der Schiffsleitung ein weithin sichtbares Feuer wütete.

Als wir uns dem Brandobjekt näherten, stellte man durchs Fernrohr fest, daß auf dem Schiff geschossen wurde. Das Feuer gewann immer größere Ausdehnung, es fraß bereits am geteerten Deck.

Inzwischen waren wir auf etwa fünfzig Meter herangekommen. Hin und wieder ertönte höhnisches Gelächter, dann wieder hörte man gräßliche Schreie. Schläuche und Pumpen traten in Funktion. Doch der Wasserstrahl reichte nicht hinüber. Näher durften wir aber der Brandstätte nicht kommen, weil die Gefahr bestand, daß durch einen Ventilator ein Funke in das Pulvermagazin der « Alcantara » geraten könnte.

Plötzlich erhob sich auf dem Viermaster ein entsetzliches Geheul, ob aus Wut oder Freude, ließ sich nicht unterscheiden. Hingegen konnten wir deutlich wahrnehmen, wie sich ein Trupp Leute den Rettungsbooten zuwandten und diese seeklar zu machen versuchten. Daraufhin wurde die Schießerei lebhafter.

Offenbar handelte es sich um eine Meuterei; denn als eines der Boote, mit etwa 12 Mann besetzt, eben im Begriff war, vom Segler abzustoßen, wurden schwere Gegenstände auf die Insassen abgeworfen. Das Rettungsboot kenterte, und die Bemannung trieb auf dem Wasser herum oder sackte lautlos ab.

Die eisernen Planken des Mittelschiffes glühten bis zur Wasserlinie. Die Schießerei hatte aufgehört. Durch die hoch am dritten Mast emporschlagende Flamme wurde das bisher im Schatten gelegene Vorderdeck plötzlich erhellt. Mit Schrecken gewahrten wir, wie fieberhaft arbeitende Burschen Fässer aus den Lagerräumen an Deck hinaufschafften, deren Böden einschlugen und den Inhalt auslaufen ließen. Augenblicklich stand auch dort alles in Flammen.

Nochmals begannen sie drüben ein Boot klarzumachen. Jetzt aber auf der von uns abgekehrten Seite des Seglers. Daraufhin wollte unser Zweiter Offizier eines unserer Boote ausschwingen lassen. Aber unser Erster Offizier duldete das nicht. Er dachte zweifellos an unser Pulvermagazin. Etwas später sahen wir dann übrigens, daß die Mannschaft, der es gelungen war, das Boot ins Wasser zu setzen, gar nicht unser Schiff erreichen wollte. Sie machte sich in der entgegengesetzten Richtung davon.

Bald darauf wurde unter dem Heck des Seglers, in unserer Nähe, ein Schwimmender entdeckt. In weitem Bogen flog von unserm Schiff ein Korkring der bezeichneten Stelle entgegen. Es gelang dem Schwimmenden, diesen zu erreichen, und

er arbeitete sich an die « Alcantara » heran.

Es wurde ihm ein Tau, dessen Schlinge sich nicht zuziehen läßt, zugeworfen. Er legte sie um die Brust, worauf man ihn zu uns an Bord zog. Der völlig erschöpfte Bursche wurde vorläufig auf einen Liegestuhl gebettet und der Arzt geholt.

Kurz darauf wurde noch ein Mann im Life-jacket (Rettungsweste) aufgefischt und an Bord gezogen. Es war, wie sich später herausstellte, die Leiche des Kapitäns des Seglers.

An Bord des Seglers folgten dann rasch aufeinander eine Menge von Explosionen, offenbar von Petrolfässern. Wiederum schossen mächtige Flammen hoch auf und leckten an Masten, Raaen und Segelwerk. Plötzlich neigten sich die Masten und fielen krachend über die uns zugekehrte Bordseite hinüber. Wie gut, daß wir keine Boote ausgesetzt hatten!

Da erscholl auf dem « Focsle head » — dem erhöhten Deck vorn auf dem Schiff, wo die Ankerwinden stehen — ein markerschütterndes Geschrei. Im Bugspitz standen drei Gestalten, deren verzweifelte Gestikulationen unser aller Aufmerksamkeit auf sich lenkten. Natürlich konnte man nicht verstehen, was sie hinüberschrien. Aber aus den Gebärden ließ sich erkennen, daß ihre Hände gefesselt waren. Mit dem Megaphon wurde ihnen zugerufen, sich an Strickleitern ins Wasser hinabzulassen, man würde sie holen. Darauf erscholl von der Brücke herab der an unsere Matrosen gerichtete Ruf: "British sailors, who of you have enough courage, to fetch those poor devils from over there? Fife men will do." (« Britische Matrosen, wer von euch wagt es, die armen Teufel von dort drüben zu holen? Fünf Mann genügen. »)

Es erfolgte keine Antwort. Aber wenig später ging ein bemanntes Boot zu Wasser und wurde zum Segler hinübergerudert.

Inzwischen hatten die drei Gefesselten, hart bedrängt von dem immer weiter nach vorn fressenden Feuer, trotz den gebundenen Händen, versucht, einige Tau-Enden hinabzulassen, und einer wollte daran hinunterpendeln. Er fiel ins Wasser. Seine Rettung nahm wenig Zeit in Anspruch. Um so schwieriger war es für unsere Matrosen, mit dem schweren Reep zwischen den Zähnen an dem freihängenden Tau emporzuklettern und dann die beiden andern gefesselten und entkräfteten Burschen abzuseilen.

An Bord der « Alcantara » fielen die drei wie Säcke zusammen. Ein Maschinist durchfeilte ihre Handschellen. Ihre zu Skeletten abgemagerten Körper waren über und über mit Eitergeschwüren bedeckt.

Das gräßliche Schauspiel hatte kaum $2\,^1/_2$ Stunden gedauert. Die Maschinen der « Alcantara » setzten sich wieder in Bewegung. Es war der Unterseeboote wegen höchste Zeit.

Von den Geretteten erfuhren wir später den Hergang der Tragödie:

Die Schuld am Unglück trug der Kapitän des Seglers Lundquist. Sein Geiz war in jedem größeren Hafen wohlbekannt. Da auf seiner letzten Reise die Mannschaft wegen schlechter Verpflegung gemeutert hatte, fand er keine weiße Besatzung mehr. Er war deshalb gezwungen gewesen, in Frisco zweiundvierzig Farbige anzumustern, die ihm ein Agent an Bord brachte. Unter ihnen befanden sich ein Mulatte, Chinesen, Japaner, einige Malaien und als einziger Weißer ein riesenhafter Finne. Nur dieser war gelernter Matrose. Bei den andern handelte es sich um Gelegenheitsarbeiter und Taugenichtse.

Der Mulatte wäre zwar ein ausgezeichneter Koch gewesen; aber er erhielt nichts zum Kochen. Tee war keiner an Bord. Als Kaffee hatte Lundquist einen Ersatzstoff gekauft, der eine ungenießbare Brühe ergab. Das Pökelfleisch war faul. In Reis, Gerste und Grütze gab es so viel Maden, daß diese auf den Suppen jeweils ganze Schichten bildeten. Auch in den Zwiebackfässern war alles lebendig und das Mehl grau und sauer.

Dabei hatte aber der Kapitän für sich wohl gesorgt. Seine Kammer enthielt ein Lager feinster Konserven. Daneben lag dort frischgepökeltes Rind- und Schweinefleisch, Salzfisch, Zucker, einwandfreies Mehl, gutes Hartbrot usw.

Eines Tages, als es wieder Pökelfleisch geben sollte, verbreitete dieses einen solchen Gestank, daß sich der Finne zur Küche begab, ein Stück aus dem Kochtopf herausangelte und damit zum Kapitän lief.

Vor dem Finnen hatte Lundquist stets eine Dosis Respekt gezeigt. Die unheimliche Ruhe, mit der dieser seine Beschwerde vorbrachte, schien ihn zu verwirren. Er ließ den Koch kommen. Aber als dieser kam, brüllte er ihn nur an und ohrfeigte ihn. Das hatte den Anfang vom Ende bedeutet.

Am andern Tage suchte der Finne den Kapitän wiederum in seinem Salon mit einer Kasserolle heißen faulen Fleisches auf. Als sich der Kapitän nicht auf seine Beschwerde einlassen wollte, stülpte ihm der Finne die Kasserolle mitsamt dem heißen Inhalt kurzweg über den Kopf.

Die Mannschaft war inzwischen zu Selbstversorgern geworden. In der Dämmerstunde erbeuteten sie Fische, Barracudas, Rockcods und Delphine, welche der Mulatte während der Nacht für sie zubereitete.

Sobald Lundquist davon Lunte roch, hatte er den Matrosen das Fischen verboten. Als er dann einmal den Mulatten beim Übertreten seines Befehls ertappte, verfolgte er ihn mit einer solchen Wut, daß dieser aus Angst über Bord sprang. Zwei Matrosen, die sich über diesen Vorfall empörten, ließ er durch den Ersten und Zweiten Steuermann fesseln und ihnen mit einer dünnen, scharfkantigen Kette zwanzig Hiebe auf den bloßen Körper verabfolgen. Als der Kapitän bemerkte, daß die beiden Steuermänner möglichst wenig hart zuschlugen, sprang Lundquist wie ein Tier hinzu, riß die Kette an sich und schlug wie ein Verrückter auf die wehrlosen Burschen ein. Dann wollte er sich an den beiden Steuermännern vergreifen, denen er vorwarf, es mit der gelben Brut zu halten. Aber plötzlich sprangen etwa ein Dutzend Chinesen hinter dem Kochhaus hervor und rannten auf den Alten los. Dieser gab Fersengeld. Die beiden Geprügelten starben innerhalb weniger Stunden.

Von diesem Tag an hatten die Leute jede Arbeit verweigert. Lundquist durfte sich nicht mehr an Deck blicken lassen. Eines Nachts gelang es dem Kapitän, den großen Finnen, den er besonders fürchtete, mit einer Handspake auf den Kopf zu schlagen. Darauf ließ er ihn durch die zwei Steuermänner binden und in den Segelkasten einsperren. Er wurde aber noch in derselben Nacht von seinen Kameraden befreit. Darauf zerschnitten diese die Segel, warfen sie über Bord, und ehe es Tag wurde, waren der Kapitän und die Steuermänner gefangen. Nun legte die Mannschaft Feuer im Lager an. Als sich

Aus einem Bildbericht in einer brasilianischen Zeitung über das auf den folgenden Seiten geschilderte Seegefecht. In der Mitte der Einschlag des Schrapnellgeschosses in unser Schiff.

ATTINGIDO T
O «ALCAN
A REPORTAGEM DO "GLOBO", A BORDO D
DETALHES SOBRE O COMBATE TRAVADO
MORTO UM OFFICIAL E FERIDOS DOIS OUTROS – SEPULTADOS,
Desafiarão

die Steuermänner und der Kapitän wieder befreit und an Deck begeben hatten, schlugen die Flammen schon aus dem Achterdeck empor. Lundquist verteilte Revolver an die Steuermänner und befahl die Schießerei, die wir vernommen hatten. Die von der Mannschaft geplante Flucht auf den Booten war nur zum Teil gelungen. Der Kapitän war im Laufe des Kampfes von einem Schusse getroffen und über Bord geworfen worden.

Das Seegefecht

Am 23. Juli 1940 fing unser Marconi-Operateur die Mitteilung auf, im Gebiet der West-Indischen Inseln seien zwei britische Handelsschiffe durch einen deutschen Korsaren versenkt worden. Wir erhielten Befehl, nach den Inseln Trinidad und Martin Vaz zu dampfen.

Am 28. Juli patrouillierten wir südlich der Insel Trinidad. Es war an einem Sonntagmorgen gegen 10 Uhr. Ich unterhielt mich mit Sharkey, einem alten Matrosen. Plötzlich sagte er zu mir:

« Heute passiert etwas. »

« Warum? », fragte ich.

« Siehst du nicht, daß dort vorn am Bug eine einzelne Porpoise (Meerschwein) spielt ? Das ist ein schlechtes Zeichen. »

Ich lachte damals nur. Aber kurz darauf entdeckten wir am Horizont Rauch. Ein Schiff wurde gesichtet. Als dieses, nachdem es offenbar auch uns bemerkt hatte, den Kurs sofort änderte, erregte das natürlich den Verdacht unserer Offiziere. Was wollte jenes Schiff, das 180 km abseits der normalen Handelsroute mit großer Geschwindigkeit in einer Richtung davon fuhr, die nach keinem verständlichen Ziel führte? Die « Alcantara » gab nun volle Kraft und legte sich zwischen das fremde Schiff und die Küste. Unser Schiff war etwa zwei Knoten schneller als das andere.

Um zwei Uhr nachmittags stand die Besatzung der « Alcantara » in ungefähr 17 000 Yards (ungefähr 16 km) Entfernung von dem verfolgten Schiff in Schießstellung. Meine Aufgabe bestand in der Munitionszufuhr für ein Geschütz.

Nun signalisierte unser Kapitän die Frage :

« What ship please ? » (Wie heißt das Schiff ?)

Die Antwort erfolgte prompt in Form von fünf Schüssen. Gleichzeitig ging die deutsche Seeflagge hoch.

Damit hatte der Kampf begonnen. Zwei der Schüsse trafen die «Alcantara» midships. Ein dritter Schuß beschädigte einen Flügel der Kommandobrücke. Ein vierter Schuß war offenbar zuerst ins Wasser gegangen, dann aber gegen das Schiff abgeprellt und schlug im Achterdeck ein. Ein Vollmatrose und ein Kontrolloffizier wurden getötet und mehrere Mann verletzt.

Die erste Runde war zugunsten der Deutschen entschieden. Ihre Geschütze waren so gut getarnt gewesen, daß sie von uns nicht entdeckt werden konnten.

Nun aber begannen auch unsere Kanonen zu bellen. Dabei manövrierte unser Kapitän die « Alcantara » so geschickt, daß der Gegner vorerst keinen einzigen Schuß mehr in sie hineinbrachte. Den Deutschen war es jedoch unmöglich, dies festzustellen, weil die Schüsse auf der von ihnen abgekehrten Seite unseres Schiffes ins Wasser gingen und es daher auf der ihnen zugekehrten Seite keine Wasserhosen gab.

Hingegen konnte vom Kontrollhaus festgestellt werden, daß wir das feindliche Schiff mehrfach getroffen hatten. Die Geschosse prasselten hin und her.

Die deutsche Idee war wohl, zunächst unsere Mannschaft auf dem Schiffe durch Schrapnellgeschosse zu vernichten und nachher das Schiff zu versenken. Wir kamen aber dem Korsaren so schnell näher, daß dieser keine Möglichkeit mehr hatte, von Schrapnell- auf Explosivgeschosse überzugehen.

Als wir uns dem feindlichen Schiffe bis auf 9000 Yards genähert hatten, schlug ein Schrapnellgeschoß in unsern Maschinenraum ein und traf die elektrisch betriebene Vakuum-Pumpe. Das Eindringen der Wasser unterbrach die Elektrizitäts-

versorgung und die Zufuhr von Öl. Unsere Geschwindigkeit sank von 23 Knoten auf 8 Knoten.

Inzwischen aber war auch der Korsar wieder mehrfach von uns getroffen worden. Plötzlich schossen auf dessen Deck hohe, gelbe Flammen empor, und gleich darauf sahen wir, wie sich vor das Schiff eine von ihm erzeugte Rauchwand legte, hinter deren Schutz der Gegner offenbar zu entkommen suchte. Der Deutsche hatte also nicht mehr feststellen können, daß durch seinen Treffer in unsern Maschinenraum unsere Geschwindigkeit um zwei Drittel zurückgegangen war.

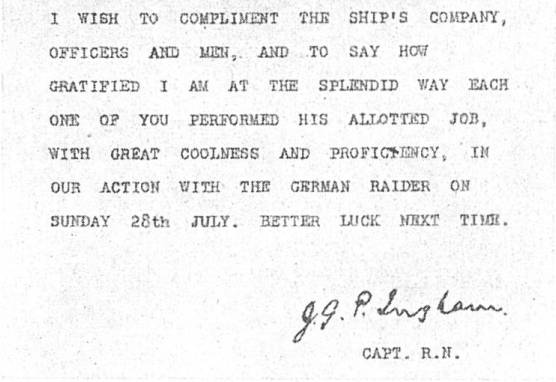
Das Gefecht hatte eine Stunde und zwanzig Minuten gedauert. Von unserm Schiffe waren hundertzweiundfünfzig Geschosse abgefeuert worden. Eine Verfolgung des Korsaren kam bei unserer verminderten Fahrgeschwindigkeit nicht in Frage.

Nachdem das Achterdeck einigermaßen aufgeräumt war, inspizierte der Kapitän die verhältnismäßig geringen Schäden. Die « Alcantara » befand sich 450 Meilen von Rio de Janeiro entfernt, wo die Schiffsschäden repariert werden konnten.

Am 29. Juli fand die Seebestattung des gefallenen Offiziers und des Vollmatrosen statt. Am 2. August gingen wir in Nictheroy, wo sich die Docks und Werften von Rio befinden, vor Anker.

Der wahnsinnige Kapitän

Es war im Jahre 1941 zu einer Zeit erhöhter feindlicher U-Boot-Tätigkeit. Wir befanden uns auf Patrouillendienst im Nordatlantik. Am vierten Tag unserer Südostwärtsfahrt fing unser Marconi-Operateur eine drahtlose SOS-Meldung auf. Nach den Vermutungen des Marconi-Operateurs befand sich das hilfesuchende Schiff nicht weit abseits unseres Kurses; aber da wir seine Lage nicht genau kannten, war das Suchen schwierig und zeitraubend. Unser Kapitän entschloß sich, dieser Aufgabe 24 Stunden zu opfern.


I WISH TO COMPLIMENT THE SHIP'S COMPANY, OFFICERS AND MEN, AND TO SAY HOW GRATIFIED I AM AT THE SPLENDID WAY EACH ONE OF YOU PERFORMED HIS ALLOTTED JOB, WITH GREAT COOLNESS AND PROFICIENCY, IN OUR ACTION WITH THE GERMAN RAIDER ON SUNDAY 28th JULY. BETTER LUCK NEXT TIME.

J.G.P. Langham.

CAPT. R.N.

In unserer Bordzeitung wurde das obenstehende Dankschreiben unseres Käpitäns für die Haltung der Besatzung unseres Schiffes während des Gefechtes abgedruckt.

Lautes Getrampel über dem eisernen Deck weckte mich um $^1/_2$2 Uhr morgens. Schnell stieg ich in meine Hosen und ging an Deck. Das Schiff war gesichtet worden. Ein Matrose wies auf einen kleinen Dampfer, der ohne ein einziges Licht, etwa 3—4 Meilen ab Steuerbord, sich in der sternhellen Nacht ziemlich gut feststellen ließ. Er zeigte keine Rauchwolke. Offenbar machte er wenig oder gar keine Fahrt.

Vor Tagesanbruch sollte nichts unternommen werden. Aber als es dämmerte, wurde unsere Fahrt wieder aufgenommen, und bald darauf lag die «Alcantara» längsseits des kleinen Dampfers. Kein Mensch ließ sich darauf blicken.

Die völlig ruhige See gestattete es, Bord an Bord anzulegen, und sobald einige Trossen die Schiffe verbanden, stiegen der Kapitän und der Erste Offizier hinüber. Der Dampfer hieß «Lindzäll» und war schwedischer Nationalität.

Der Kapitän kam bald zurück. Ich hörte ihn zum Zweiten Offizier sagen, es sehe drüben unheimlich aus, und ihm befehlen, den Zimmermann mit einer Brechstange hinüber zu schicken. Wenig später wünschte der Kapitän auch noch die Anwesenheit des Arztes. Es war an mir, diesen zu wecken. Ich folgte dem Arzte mit der Sanitätskiste auf das andere Schiff. Dort bot sich uns ein trauriges Bild. In zwei Kammern lagen fünf Mann der Besatzung gefesselt am Boden. Bald fanden

wir noch einen sechsten Mann mit einer Schußwunde im Oberarm.

Unser Schiffsarzt Dr. Williams begann sofort den Verwundeten zu behandeln. Der gefürchtete Brand hatte bereits eingesetzt. Die fünf Matrosen waren inzwischen von den Fesseln befreit worden. Aber hohlwangig und graugelb und durch den Hunger erschöpft, konnten sie sich kaum auf den Füßen halten. Von ihnen erfuhren wir, daß der Erste Steuermann der «Lindzäll» unten im Proviantraum, einem finstern Loch fast ohne Luftzufuhr, eingesperrt sei. Wir fanden den Mann wirklich mehr tot als lebendig auf Säcken liegen. Er war so geschwächt, daß wir ihn nur mit Mühe die kurze Leiter hinaufbrachten.

In andern Kammern, deren Türen mit der Brechstange geöffnet wurden, fanden sich noch sieben weitere gebundene und geknebelte Matrosen, die Heizer, zwei Maschinisten und der Steward, ein blutjunges Bürschchen. Sie waren alle zu schwach, um sich zu erheben. Der Funker saß, den Hörer noch auf dem Kopfe, von einem Schuß in den Rücken durchbohrt, tot am Apparatentisch.

Am schnellsten erholte sich der Erste Steuermann. Von ihm erfuhren wir das Folgende:

Die «Lindzäll» war von Jamaika mit einer Ladung Rum und Rohzucker für Glasgow in See gestochen. Niemand wußte damals, wie es um den Kapitän Wigdahl, einen bisher senkrechten und tüchtigen Skipper, stand. Zwei Tage nach Verlassen des Hafens von Kingston hatte er aber den Steuermann beschuldigt, die Mannschaft gegen ihn aufzuwiegeln. Diese unsinnige Anklage durfte der Steuermann nicht auf sich sitzen lassen, und er mußte nun den Kapitän seinerseits darauf aufmerksam machen, daß er in der ersten Nacht nach der Wegfahrt von Kingston von einem Matrosen gesehen worden sei, wie er unten im Raum ein Faß angebohrt und eine Korbflasche des fast 100prozentigen Rums abgezapft habe.

Der Kapitän war in der Tat, seit sich dieser Stoff an Bord befand, keine Minute mehr nüchtern gewesen. Nur weil er die Verachtung fühlte, welche die Mannschaft für ihn hegen mußte, seit sie ihn betrunken auf der Kommandobrücke herumtorkeln sah, hatte sich bei ihm wohl die fixe Idee einer Verschwörung gegen ihn festgesetzt.

Später war es mit dem Kapitän immer schlimmer geworden. Er hatte bereits sämtliche Navigationsinstrumente und die Seekarte über Bord geworfen, im Wahne, der Mannschaft jede Möglichkeit nehmen zu müssen, das Schiff in einen sichern Hafen zu verbringen.

Es wurde täglich offensichtlicher, daß der Kapitän dem Wahnsinn nahe war. Einmal hatte er auch den Koch mit dem Fusel gefüllt, um ihn nachher zu beschuldigen, er wolle ihn vergiften. Als der Bursche hoch und heilig solche Absichten abstritt, setzte Wigdahl ihm eine der beiden Pistolen, die er, seit ihn seine Verfolgungsideen gepackt hatten, ständig mit sich herumtrug, vor den Kopf. Der Koch konnte sich durch einen markerschütternden Schrei retten.

Niemand an Bord verfügte über Schußwaffen, und anders war dem Irrsinnigen nicht beizukommen. Der Steuermann suchte nach einer Möglichkeit, ihn im Schlafe zu überrumpeln und ihn so lang eingesperrt zu halten, bis er wieder zur Vernunft komme. Aber der Schlaf schien den Mann zu fliehen.

Am Morgen des vierten Tages, seit dem ersten Auftritt, kam er mit dem Ersten Steuermann auf die Brücke. Er war sinnlos betrunken und konnte kaum stehen. Er befahl dem Ersten Steuermann, ihm in die Kajüte zu folgen. Dort standen die beiden Deckjungen mit Stricken. Der Verrückte hatte sich an den Tisch gesetzt und beide Revolver in Griffnähe vor sich hingelegt; aber bevor der Kapitän den Befehl erteilen konnte, den Ersten Steuermann zu fesseln, versetzte dieser dem nächsten der beiden Jungen eine Ohrfeige und rannte an Deck. Von den beiden Kugeln, die der Verrückte ihm nachsandte, traf keine.

Den gleichen Trick wandte der Wahnsinnige auch bei andern an. Leider mit

Erfolg. Er ließ sie einzeln zu sich kommen, und während er ihnen die Pistole vor die Nase hielt, mußten die beiden 16- und 17jährigen Jungen den Vorgeladenen eine Schlinge um den Hals legen und ihnen dann die Hände zusammenbinden. Die beiden Maschinisten wurden im Schlaf überwältigt, desgleichen der Steward und die übrigen. Der Zweite Steuermann wurde, als er sich bei der Fesselung wehrte, in den Arm geschossen.

Seit Tagen waren nun auch alle Heizer eingesperrt, und das Schiff trieb ohne Fahrt herum. Die Schlüssel sowie alle Werkzeuge waren vom Kapitän über Bord geworfen worden. Außer dem Ersten Steuermann befand sich nur der Marconi-Mann an Bord in Freiheit. Der erstere hatte sich mit einigen Dosen Konservenbüchsen verbarrikadiert. Dem zweiten getraute sich vielleicht Wigdahl nicht zu nähern, weil eine schmale senkrechte Eisenleiter zu ihm hinaufführte, oder aber er hatte den Operateur einfach vergessen. Mit Proviant, der ihm für die Nachtwache zur Verfügung stand, war dieser reichlich versehen. Jeden Abend nach Einbruch der Dunkelheit schlich der Steuermann zum Operateur. Aber als er eines Nachts von der Brücke herunterkam, wurde ihm eine Handvoll Pfeffer ins Gesicht geworfen. Darauf wurde auch er unter vorgehaltener Pistole des Kapitäns von den beiden Jungen gebunden und in den Proviantraum gesperrt. Der Operateur schließlich wurde beim Senden jenes SOS-Rufes, der unser Schiff erreichte, vom Kapitän erschossen.

Der Erste Steuermann vermutete, daß sich der Kapitän in einer der Passagierkammern aufhalten müsse. Wir fanden deren Tür verschlossen. Kaum hatte der Zimmermann die Brechstange angesetzt, erscholl aus dem Innern ein entsetzliches Wutgeheul. Als die Türe aufsprang, sah man Wigdahl mit einem wutverzerrten Gesicht am Boden kauern. Er hielt zwei Pistolen und brüllte wie ein Tier. Unsere Leute sprangen rasch zur Seite. Der Zimmermann jedoch schlug dem Irren beide Pistolen aus den Händen, daraufhin stürzte sich unser Boatswain auf den Rasenden. Um ihn zu überwältigen, brauchten wir alle unsere Kräfte.

Am Boden der Kammer lag, vorn in den Kopf geschossen, der eine der Jungen, tot. Der andere wälzte sich neben ihm mit einer zerschmetterten Schulter. Die beiden Schüsse mußten erst vor kurzem gefallen sein. Damit war das fürchterliche Drama zu Ende.

Meinen Schweizer Landsleuten mag der Vorfall dieses Ereignisses schwer verständlich sein. Sie werden es sich kaum vorstellen können, daß sich eine ganze Schiffsmannschaft von einem irrsinnigen Kapitän fesseln und umbringen läßt, ohne sich erfolgreich zur Wehr zu setzen und ihn unschädlich zu machen. Wer aber das Leben zur See und die eiserne Strenge der Seegesetzgebung kennt, wird es weniger erstaunlich finden.

Der verletzte Junge wurde in das Lazarett der «Alcantara» gebracht; der Irrsinnige in eine leere Kammer unter Deck gesperrt. Die «Alcantara» schleppte die «Lindzäll» nach Baltimore, dem nächstgelegenen Hafenplatz. Dort wurde Wigdahl in eine Irrenanstalt überführt.

Wir versuchen ein alliiertes Schiff zu versenken

Täglich bei Sonnenaufgang und Sonnenuntergang ging die Mannschaft des Schiffes in Gefechtsstellung. Am 5. Juli 1942 bei Sonnenuntergang — wir befanden uns in der Gegend von St. Helena — stand wieder einmal jeder an seinem Platz, und die Geschütze waren für die Nacht eingestellt. Da bemerkten wir, daß die «Alcantara» plötzlich Kurs nach Westen einschlug und forcierte Fahrt aufnahm. Bald darauf sickerte bei der Mannschaft durch, daß sich ein Schiff namens «George Clymer» in Seenot befinde. Am nächsten Tag erhielten wir Bericht, das Schiff sei von einem deutschen Unterseeboot torpediert worden.

Am dritten Tag erreichten wir die uns angegebene Stellung des Schiffes. Eines der zwei Katapult-Flugzeuge, mit

denen die « Alcantara » seit einiger Zeit ausgerüstet war, wurde abgeschossen. Es hatte die Aufgabe, das torpedierte Schiff ausfindig zu machen und gleichzeitig nach Unterseebooten Ausschau zu halten.

Unser Flugzeug fand das Schiff, und zwar noch in aufrechter Lage. Es nahm mit ihm Signalverbindung auf, was wir nicht hätten tun dürfen, ohne Gefahr zu laufen, Unterseeboote auf uns zu lenken.

Wir gingen mit der « Alcantara » bis auf etwa 200 Meter an das Schiff heran, worauf dessen Besatzung ihre Rettungsboote bemannte und zu uns fuhr. Es handelte sich um 43 Mann und 14 Offiziere. Ein Mann der Besatzung war bei der Torpedierung des Schiffes ums Leben gekommen.

Wir erfuhren, daß das havarierte Schiff eine Ladung von Flugzeugen auf Deck hatte und unten eine Holzladung im Werte von 280 000 Pfund Sterling barg.

Am Abend des dritten Tages seit der Meldung fuhren wir etwa 100 Meilen von dem havarierten Schiffe weg, weil in der Regel ein Unterseeboot an die Stelle, wo es ein Schiff torpediert hat, zurückkehrt, um womöglich auch das zu Hilfe gerufene Schiff ebenfalls zu versenken. Von dort aus erst rapportierten wir den Vorfall und fragten an, ob wir das Schiff in Tau nehmen oder versenken sollten.

Am andern Morgen erreichte uns der Bericht, daß wir das havarierte Schiff, das ungefähr 1200 Meilen von Kapstadt und 1200 Meilen von Rio de Janeiro entfernt war, versenken sollten.

Wir fuhren zurück, um diesen Befehl auszuführen. Wir dachten, daß das sehr leicht gehen werde. Bevor wir uns aber an die Versenkung machten, begaben sich unsere Offiziere mit dem Kapitän auf das Schiff hinüber und kamen mit der Feststellung zurück, daß es sehr fraglich sei, ob « George Clymer » wirklich nur wegen der Torpedierung nicht mehr fahrfähig war. Es handelte sich um eines der Liberty-ships, damals nach dem Erbauer « Kaysers coffins » (Särge) genannt.

Wirklich wurde dann später festgestellt, daß das Schiff wegen eines Fehlers am Wellenschaft, der wahrscheinlich einem der damals häufigen Sabotageakte zuzuschreiben war, bereits gestoppt hatte, bevor die Torpedierung erfolgte.

Die Beschießung des Schiffes wurde von uns aus einer Entfernung von drei Meilen vorgenommen. Die Ladung auf Deck zerstob wie Staub; aber das Schiff wollte nicht sinken. Auch als wir es auf der Wasserlinie getroffen hatten, begann es wohl zu brennen, aber es sank nicht. Durch das Wasser, welches durch die Löcher drang, die unsere Geschosse in das Schiff rissen, schwoll das Holz, mit welchem es vom Kiel bis unter Deck beladen war, nur auf.

Am Abend zogen wir uns wieder etwa 100 Meilen zurück, um am nächsten Tage zurückzukommen und die Versenkung nochmals zu versuchen. Diese war wichtig, weil das Wrack eine Gefahr für die Handelsschiffe bedeutete.

Das Schiff war ausgebrannt, aber stand immer noch. Es wurden Tiefseebomben geworfen und weiter geschossen. Als wir am vierten Tage zurückkamen, zeigte sich, daß das Schiff zwar gekippt, mit dem Kiel nach oben lag, jedoch immer noch schwamm.

Nun wurde es vom Flugzeug aus nochmals bombardiert. Doch auch das nützte nichts. Es gelang einfach nicht, das ausgebrannte Schiff zu versenken. Es war während der Zeit unserer Versenkungsversuche etwa 120 Meilen abgetrieben worden.

Nachdem die Ausführung unseres Befehls sich als unmöglich erwiesen hatte, konnten wir nur noch hoffen, daß nicht eines der unsern, sondern ein feindliches Schiff dort auffahre.

Die amerikanische Mannschaft des « George Clymer » führten wir nach Kapstadt.

Die Elefanten-Schlacht

In Kapstadt erhielt die « Alcantara » Order, Kalkutta anzulaufen. Es war im Jahre 1942. Der Ganges wurde nach einer zwölftägigen Fahrt erreicht, der Hafen

von Kalkutta sechsunddreißig Stunden später. Wie wir dort vernahmen, fand am darauffolgenden Tage das « Delhi-Durbar-Fest » statt. Der Zahlmeister und ich beschlossen, diesem Fest beizuwohnen. Hunderttausende von Menschen waren aus ganz Indien, sogar von Ceylon her, trotz der enormen Hitze, zusammengeströmt.

Wir hatten uns kaum in einem der vielen Teehäuser niedergelassen, als Trompetensignale ertönten, die von der Menge mit einem vieltausendstimmigen Freudengeheul beantwortet wurden. Es gelang uns, an der Hauptstraße an einer günstigen Stelle Fuß zu fassen. Und schon tauchte in etwa 100 Meter Entfernung ein Elefant von seltener Größe auf. Die auf seinem Rücken befestigte Howdah, vom Ausmaß eines vierplätzigen Autocoupés, bestand aus Elfenbein und vergoldetem Zierat. In dieser Howdah saßen die Fürsten der Provinzen Rewa und Gwalior. Die Menge brachte ihnen nicht endenwollende Ovationen entgegen. Aus reinem Golde sollen die Ornamente bestehen, mit welchen die Spitzen der schneeweißen Stoßzähne des Dickhäuters beschlagen waren. Um seinen dicken Hals schlang sich eine Kette von auf dunkelrotem Band gefaßten Perlen.

Der Elefant schien sich der ihm erwiesenen Ehre voll bewußt zu sein, das bezeigte die Würde, mit der er einherschritt. Ihm folgten vier ebenfalls reichgeschmückte Artgenossen und diesen die fünfzehn Staatselefanten von Rewa und Gwalior, die außer mit einer Fülle von Edelsteinen noch mit Seide in den Landesfarben behangen waren. Auf der breiten Stirn trug jeder der fünfzehn Kolosse einen taubeneigroßen, in Gold gefaßten Rubin, der in der gleißenden Sonne ganze Bündel von Blitzen ausstrahlte. Dem Zuge schlossen sich noch mindestens hundert andere mehr oder weniger reich geschmückte Elefanten, Prachtstiere an Gestalt und Größe, und Tausende von phantastisch gekleideten Höflingen und Amtspersonen an.

Es folgten mit herrlichen Blumen geschmückte Kindergruppen, die bei den kurzen Halten des Umzuges jeweilen zierliche Tänze aufführten. Vorbei zogen auch eine große Anzahl von Schlangenbeschwörern und Fakiren, die ihrerseits, wenn der Zug anhielt, unbegreifliche Zauberkunststücke zeigten. Den Fakiren und Schlangenbeschwörern folgte eine Menge von Bauern, die hübsch aufgeputztes, bekränztes Vieh, meist Zebus, mitführten. Über dem Rücken der Tiere hingen große Körbe mit den schönsten Exemplaren von Feld- und Baumfrüchten. Den Schluß der gewaltigen Prozession, die schon seit zweieinhalb Stunden dahinzog, bildete eine unabsehbare Schar festlich gekleideten Volkes. Als letzte schlossen sich dem Zuge mehrere tausend Parias an.

Am Nachmittag spielte sich außerhalb « Delhi » auf einer eigens dazu hergerichteten, mit Sand bedeckten Arena, der zweite Teil des Festes, ein Elefanten-Turnier, ab. Auf dem Turnierplatz standen sich bereits die zum Kampfe gerüsteten gegnerischen Elefantengruppen gegenüber. Jede zählte fünfzig Elefanten. Auf dem Genick eines jeden saß ein Kampfreiter (Mahouth).

Die Tiere schienen zu wissen, um was es ging, denn viele von ihnen trompeteten mit hocherhobenen Rüsseln drohende Herausforderungen gegen das feindliche Lager.

Als das Zeichen zum Angriff gegeben wurde, stürzten die grauen Kolosse unter dem ohrenbetäubenden Geschrei der Mahouts mit unvorstellbarer Wucht aufeinander los. Das Gestampfe ließ den Boden erzittern.

In einigen Fällen war der Anprall der aufeinander stoßenden Kämpfer, welche die riesigen Stoßzähne wie Bajonette gebrauchten, so heftig, daß die Mahouts in weitem Bogen von den Tieren herabgeschleudert und in der Hitze des Gefechtes zertreten wurden. Es begann ein furchtbares Kampfgemenge, in dem die in grenzenlose Wut geratenen Elefanten ein Gebrüll ausstießen, das einen erschauern ließ. Die Elefanten versuchten sich gegenseitig die Stoßzähne in den Leib zu bohren. Sie rangen auch mit ineinander verschlungenen Rüsseln, im Versuch, den

Gegner auf den Boden zu bringen. Wenn einer der Kämpfer im Sande lag, so versäumte der andere nicht, dem Unterliegenden den Todesstoß zu versetzen. Der furchtbare Kampf dauerte etwa anderthalb Stunden und endete mit neunundzwanzig Gefallenen. Hätte ich gewußt, wie blutig dieses Schauspiel ist, so wäre ich ihm lieber fern geblieben.

An eine Rückkehr nach Kalkutta war an jenem Abend nicht mehr zu denken. Die Züge waren allzu überfüllt. Im Hotel erzählte man uns, daß das vorjährige Turnier, welches der Maharadscha von Hyderabad anläßlich seines Jubiläums finanzierte, unvergleichlich großartiger gewesen sei. An jenem Turnier sollen zweihundert der auserlesensten Elefanten teilgenommen haben.

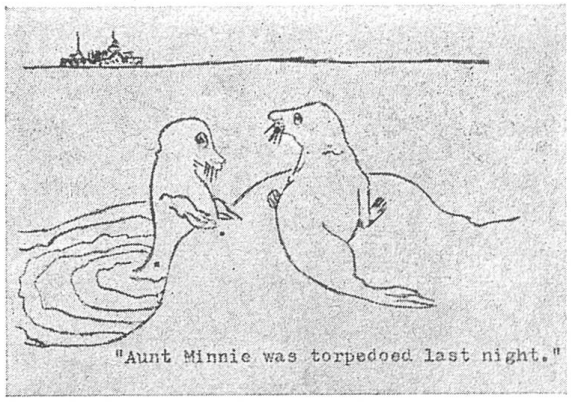
Die Schiffbrüchigen

Auf der Fahrt östlich der Kanarischen Inseln fing unser Marconi-Mann die von der Admiralität gegebene Instruktion auf, an der Westküste Afrikas in Duala am Burutu-River nach verborgenen deutschen Schiffen Umschau zu halten. Darauf hatten wir Kalabar anzulaufen und weitere Befehle abzuwarten. In Kalabar, einem Dorf, in dem, neben wenigen Weißen, ein überaus frohmütiges schwarzes Völklein in bienenkorbähnlichen Häuschen lebt, durch deren Türen man nur auf allen vieren kommt, verbrachten wir einige gemütliche Tage.

Am Mittag des vierten Tages jedoch erreichte uns der Befehl, nach Kapstadt weiterzufahren. Eine Stunde später dampfte die « Alcantara » bereits dem offenen Meere zu und nahm dann der Küste entlang Kurs nach Süden.

Auf der Höhe, westlich von Kap Frio, wurde ein einsam dahintreibendes Rettungsboot gesichtet. Es barg etwa acht bis zehn Männer, die durch Wehen von Hemden und Tüchern unsere Aufmerksamkeit auf sich lenkten. Es handelte sich offenbar um Schiffbrüchige. Die « Alcantara » wurde dem Boote näher gebracht, und außerordentlich rasch konnten die halbverhungerten, völlig erschöpften Menschen an Bord genommen werden. Es brauchte einige Tage, bis sie sich so weit erholt hatten, um eine zusammenhängende Schilderung ihrer Erlebnisse zu geben. Hier ist sie:

Die « Fremantle », ein englisches Handelsschiff, hatte in der Dunkelheit das Wrack eines großen Schiffes angelaufen. Nach kurzer Zeit senkte sich der Bug der « Fremantle » ganz bedenklich. Der Ruf « an die Boote » ertönte. Da diese schon zu Beginn der Reise gesetzmäßig verproviantiert und mit allen andern Notwendigkeiten versehen worden waren, konnten die beiden größten in vorgeschriebenem Zustand, ohne besondere Schwierigkeiten, zu Wasser gelassen werden. Hingegen war es schwierig, die achtundvierzigköpfige Mannschaft gleichmäßig in die Boote zu verteilen. Eigentlich hatten die Boote nur ein Fassungsvermögen von je achtzehn Mann. Die Leute saßen so dicht zusammengepfercht, daß sie sich kaum bewegen konnten. Das eine Boot wurde vom Kapitän befehligt, während das andere, welches wir auffanden, vom Ersten Offizier, einem Mister Bell, kommandiert wurde.



„Gestern nacht wurde Tante Minchen torpediert"
Eine Zeichnung aus unserer Bordzeitung.

Nach dem Befehl des Kapitäns hätten die beiden Boote in Fühlung bleiben und sich nie außer Rufweite entfernen sollen. Die bewegte See machte dies jedoch unmöglich. Schon nach wenigen Tagen hatten sie sich verloren. Zweitausendsiebenhundert Meilen lagen zwischen den Booten und der afrikanischen Küste. Die halbwegs

gelegene Insel St. Helena finden zu wollen, schien Mister Bell aussichtslos. Wenn alles gut ging, konnte, vorausgesetzt, daß der Mannschaft die Kräfte verblieben, um täglich rund achtzig Meilen vorwärts zu kommen, die Strecke in zweiunddreißig bis vierunddreißig Tagen zurückgelegt werden. Die Proviantvorräte an Bord bestanden aus zwölf großen Sechspfunddosen Hartbrot, vier Kisten mit zusammen hundertzwanzig Dosen Kondensmilch, sechsunddreißig Dosen Corned-Beef, sechs Pfund Tabak, fünfzig Büchsen Zigaretten zu fünfzig Stück, zwei Fäßchen Frischwasser zu je fünfzig Liter und vier Flaschen Rum. Für die Strecke, die das Boot zurückzulegen hatte, war das verzweifelt wenig. Immerhin bestand ja die Möglichkeit, unterwegs von einem Dampfer aufgenommen zu werden.

Die Verabreichung des Proviants wurde von Anfang an sehr sparsam vorgenommen. Der Speisezettel lautete: zwei Biskuits Hartbrot pro Mann und Tag, eine Schnitte Corned-Beef und vier Schluck stark mit Wasser verdünnte Kondensmilch. Bei dieser Ernährung war es für die Mannschaft schwer, mit dem Ruderpensum fertig zu werden. Während der Nacht ruderten je vier Mann je eine Stunde. Die andern schliefen so gut es ging; aber da man sich nicht ausstrecken konnte, neigte sich vor Müdigkeit und Entkräftung einer an den andern, um nach einigen Minuten erschreckt wieder aufzufahren. Das Segel, welches das Rudern erspart hätte, konnte nur selten aufgezogen werden, weil sich der Wind immer wieder nach wenigen Stunden legte.

Es herrschte eine drückende Hitze. An manchen Tagen legte das Boot statt achtzig Meilen nur fünfzig zurück. Es fehlte an Trinkbarem und Kühlendem. Einige tauchten ihre Kleider ins Wasser und zogen sie naß wieder an, um den Körper zu erfrischen. Aber das taten sie nur einmal; denn in Salzwasser getauchter Stoff trocknet fast nicht mehr, und so froren denn die Burschen in den Nächten gewaltig. Das Baden wurde der Haie wegen, welche das Boot begleiteten, verboten. Als einer der Insassen sich dennoch zum Baden anschickte, wurde er sofort von einem Hai gefaßt. Seither verließen jene Bestien das Boot überhaupt nicht mehr. In den folgenden Nächten gingen wieder zwei Mann über Bord. Sie hatten den Mut verloren und zogen das Ende der Fortsetzung ihrer Qualen vor.

Nach neun Tagen unter der glühenden Sonne schnitten sich die Männer die Knöpfe von den Kleidern ab und steckten sie in den Mund, um daran zu lutschen. Die Insassen befanden sich infolge des Durstes und des Hungers fast zum Wahnsinn getrieben. Mr. Bell stellte in diesen Tagen mit dem Sextanten und an Hand der Tabellen in seinem Navigationsalmanach die Position des Bootes fest. Es waren bisher sechshundert Meilen zurückgelegt worden.

Am Nachmittag stieg von Südwest her schwarzes Gewölk auf, und bald rauschte der Regen hernieder. Um so wenig als möglich von dem kostbaren Naß zu verlieren, wurde ein Segel ausgebreitet. Der Wasservorrat war in kurzer Zeit wieder ergänzt, und die Mannschaft konnte ihren brennenden Durst löschen. Am Abend erhob sich der Wind, auf den man so lange gewartet hatte; aber er brachte keine Erfrischung. Er war heiß und trocknete die ohnehin ausgetrockneten Körper noch mehr aus. Vier Tage später starb ein Heizer. Er wurde plötzlich ganz grün im Gesicht, und Mister Bell meinte, er habe wohl im verborgenen Salzwasser getrunken. Während der nächsten vier Tage erreichte drei andere das gleiche Schicksal.

In der folgenden Nacht beobachtete eine der Wachen zwei Matrosen, die sich an einem der Wasserfäßchen zu schaffen machten und ihm Wasser entzogen. Die Wache getraute sich nicht, Alarm zu schlagen, weil sie befürchtete, die Halbwahnsinnigen zu noch größerem Unheil zu reizen. Aber bevor die Sonne aufging, lagen die beiden mit fürchterlich entstellten Gesichtern tot am Boden des Bootes. Sie hatten die plötzliche Zufuhr einer großen Wassermenge nicht ertragen. Der Bestand

der Mannschaft hatte sich somit auf achtzehn Mann verringert.

Einen großen Trost gewährten die Zigaretten und der Pfeifentabak. Das Rauchen milderte einigermaßen den Hunger. Im Bereich des Südost-Passates kam das Boot schneller vorwärts. Der Mast wurde aufgestellt, die Segel wurden hervorgeholt und gesetzt. Bei dieser Arbeit versagten zuerst die durch die anhaltende Bewegungslosigkeit verkrampften Glieder der Leute. Einige konnten sich kaum mehr auf den Beinen halten und fielen nach vergeblichen Versuchen, sich zu erheben, wieder stöhnend auf die Sitzplätze zurück.

Eines Nachmittags sprang einer der Heizer von der Bank auf, packte den neben ihm sitzenden Kameraden am Hals und versuchte ihn zu erwürgen. Es fehlte ihm aber dazu die Kraft, und der Angegriffene war zu schwach, um sich zu wehren. Darauf brachen beide in ein lautes Gelächter aus, umarmten einander und fingen an, mit ihren Fingern zu spielen: Wahnsinn!

Man aß nicht mehr. Die Zungen waren zu harten, dürren Klumpen aufgeschwollen. Jeder bekam einen Extraschluck mit Wasser verdünnten Rum. Doch was war ein Schluck, wenn man einen Liter hätte trinken mögen! Zwei Tage später gab es wieder zwei Tote. Es brauchte sechs Mann, um die beiden über Bord zu heben, so entkräftet war die Besatzung.

Um jene Zeit brach ein Sturm los. Er war nicht schwer, aber schlimm genug für das kleine Fahrzeug. Es goß in Strömen. Das Segel mußte weggenommen werden. Wasser drang von allen Seiten in das Boot ein. Einige, die sich zum Schöpfen bückten, fielen hin und blieben liegen.

Noch gegen Abend glättete sich die See, und schließlich gelang es doch, das Boot einigermaßen trocken zu bekommen.

Vor Einbruch der Nacht gelang es mit unendlicher Mühe, das weggenommene Segel wieder zu setzen. Der Wind hielt an. Totenstille herrschte im Boot. Am nächsten Tage brannte die Sonne wieder auf die Mannschaft.

Wieder gab einer den Kampf auf und sprang über Bord: der zehnte Mann. Mr. Bell wollte erneut die Position feststellen, brachte es aber nicht fertig, den Sextanten in Augenhöhe zu bringen. An einem der nächsten Tage wurde in großer Entfernung ein ziemlich großer Drei- bis Viermaster gesichtet. Es gelang der Mannschaft nicht, sich dem Schiffe bemerkbar zu machen. Das erhöhte die allgemeine Hoffnungslosigkeit. Die beiden Wahnsinnigen hielten sich immer noch umschlungen und bewegten die Lippen, als ob sie etwas erzählten. Eine Rumration regte bei einigen den Appetit wieder an, und es gab für jeden eine Schnitte Corned-Beef.

An dem Tage der Rettung war die letzte Ration Corned-Beef und die zweitletzte Ration Rum und Milch verteilt worden. Die Mannschaft hatte vierundzwanzig Tage im Rettungsboot ausgeharrt.

Die «Alcantara» brachte die Schiffbrüchigen nach Kapstadt. Wie es ihnen dort erging, weiß ich nicht, da unser Aufenthalt auf eine Woche beschränkt war.

Während meines Dienstes in der britischen Marine wurden in meiner Gegenwart schon Leute aufgefischt, die bis zu sechsundsiebzig Tagen im offenen Meer dahintrieben. Die «Alcantara» hat auch schon Schiffbrüchige aufgenommen, die auf einem Floß zehn Tage im Wasser überlebten. Es handelte sich um die Überlebenden von vielleicht vierzig Schiffbrüchigen eines Handelsschiffes, zwei Chinesen, einen Holländer und einen Amerikaner. Allerdings sind das Ausnahmen, die auf südliches Klima beschränkt sind. In der Arktis — ich gehörte während der letzten Jahre des Krieges der Besatzung des Flugzeugträgers «Strikers» an, welcher Handelsschiffe und Material für die Russen nach Murmansk begleitete — fanden wir Schiffbrüchige, die schon nach 48 Stunden im Boot erfroren waren; aber das würde in ein anderes Kapitel meiner Erlebnisse zur See gehören.