

K. E. SELOW-SERMAN

---

# BLOCKADE- BRECHER

---



# **Blockade-Brecher**

von

**K. E. Selow-Serman**

Mit zwei Karten

---

Erstmals erschienen bei:  
August Scherl G. m. b. H., Berlin, 1917

---

Vollständig überarbeitete Ausgabe.

Ungekürzte Fassung.

© 2017 Klarwelt-Verlag

ISBN: 978-3-96559-059-5.

[www.klarweltverlag.de](http://www.klarweltverlag.de)

## Inhaltsverzeichnis

Titel

Der Munitionsdampfer

Durch die Bewachungslinien

Hilfe in der Not

Durch die Blockade

Am Ziel

Bei den Afrikanern

Entdeckt

In die Freiheit

Meldung der Manila Weekly Times

## Der Munitionsdampfer

Ui . . ui . . ui . . uiiii . . Wie grelles Jauchzen klingt es über dem Wasser auf. Ein schlanker, schwarzer Schatten schiebt sich aus der Nebelwand heraus, einzelne Kommandoworte, das Rasseln eines Maschinentelegraphen, Stampfen der Maschinen: ein Torpedoboot. In langsamer Fahrt strebt es der Ausfahrt zu, hinaus, auf Vorposten. Einen Augenblick kaum ist es zu sehen, dann taucht es im Nebel unter, und nur das durchdringende Gellen der Sirene verrät, wohin es sich wendet. Kaum ist das Torpedoboot verschwunden, als stärkeres Rauschen des Wassers das Nahen eines größeren Fahrzeuges kündigt. In wuchtender Masse kommt es heran. Schornstein, Masten und Schiffswand zeigen gleichförmige graue Farbe, auf Vor- und Achterdeck stehen kleinere Geschütze. Ein Handelsdampfer, der offenbar Kriegszwecken dient. Ein Sperrbrecher, wie auch der Name: „Sp. 173“ verrät. Als Sicherung gegen Minengefahr läuft er in minenverdächtigen Seegebieten seinem Schiffsverbande voraus. Ein gefahrvolles Handwerk, bei dessen Ausübung jede Sekunde das Ende bringen kann. Hat England doch zu tausenden Minen in der Nordsee ausgestreut. Mangelhaftes Material lässt sie sich bald losreißen. Unentschärft, wie es wohl englische Absicht ist, treiben sie dann in der Strömung, Feinden, Neutralen und eigenen Schiffen gleich gefährlich. Unsichtbar lauert der Tod, nur wenige Meter unter der Oberfläche. Dann fährt der Sperrbrecher voraus, bereit sich zu opfern. Wer denkt daran! Vergnügtes Lachen tönt zu der kleinen Pinasse herunter, die eben noch im letzten Augenblick dem grauen Riesen ausbiegen kann: „Ji sünd woll mall, us hier vor den Bug to loopen! Ji willt us woll den Kollisionsrum indrücken!“

Dem Bootsführer, der eben den Mund zu einem kräftigen Fluche öffnet, schneidet jäh die ungeheuerliche Zumutung, dem Koloss mit seiner Nusschale den Kollisionsraum eindrücken zu wollen, den Faden ab. Ein beifälliges Grinsen,

ein wohlwollendes Nicken. Er hat hart Ruder gelegt, um nicht doch noch zu Schaden zu kommen.

Acht Glas. Von allen, im Hafen liegenden Schiffen klingen die kurz aufeinanderfolgenden vier scharfen Doppelschläge. Der Nebel gerät allmählich in Bewegung. Einzelne Fetzen lösen sich ab. dünner und dünner wird der Schleier, bis er sich ganz verzieht. Fahl spiegelt sich die im Osten hochkommende Sonne auf dem dunklen Wasser, das unter Ölflecken schwach opalisiert.

Polternd rollt ein Güterzug heran. Ein schriller Pfiff, dann hält er querab von einem Dampfer, der dort festgemacht hat. Schwarz wächst der Schiffskörper aus der Kaimauer heraus, schwarz ist der Schornstein, der sich mittschiffs aus den Aufbauten erhebt. Weder von Heck noch Masten flattert Tuch, das Nationalität oder Reederei anzeigt. Ein richtiger gewöhnlicher Trampdampfer von über 3000 Tonnen, wie sie zu Hunderten die Meere durchfurchen. Reine Frachenträger, die wohl unheimliche Mengen von Lasten in ihrem Inneren aufzunehmen vermögen, die ihrer Besatzung aber nur die notdürftige Bequemlichkeit gewähren.

An den Luks rattern die Winden, Ladebäume schwenken nach Land zu. Berge von Kisten türmen sich bereits auf der Kaimauer, und immer neue noch werden aus dem eben eingetroffenen Zuge entladen. Hunderte fleißiger Hände regen sich. Mit großer Behutsamkeit gleiten die schweren Frachten, deren Äußeres schon verrät, dass sie wertvolles Gut bergen und für längeren Seetransport gebaut sind, aus den Wagen. Der Angelpunkt der Arbeit, die da vor sich geht, scheinen drei Männer zu sein, die, mit einem dicken Bündel Papiere in der Hand, aufmerksam jedem Griffe, der getan wird, folgen: Zwei Feuerwerker der Marine und ein Zivilist. Durch die Art seines Auftretens und die von ihm erteilten Befehle lässt sich allerdings unschwer erraten, dass auch er Seemann ist. Tatsächlich ist er der zweite Offizier des Dampfers „Marie“, der querab vor ihm liegt. Er ist für Ladung und fachgemäßes Stauen verantwortlich. Alle

Augenblicke, fast ohne Unterbrechung hallt seine Stimme zum Schiff hinauf, wo die Leute an den Ladeluks stehen. „Zum Deubel! Wie oft soll ich euch denn sagen, dass ihr vorsichtiger heißen und fieren sollt! Ihr ladet doch keine Kartoffelsäcke. Wollt ihr denn durchaus, dass euch der ganze Zinnober um die Ohren fliegt?“ Beschwichtigend wendet sich der alte Oberfeuerwerker ihm zu: „Lassen Sie man, Steuermann! Die Kisten können schon einen gehörigen Ruck vertragen. Wir schicken doch nicht zum ersten Mal Munition ins Ausland.“

Die Arbeit geht weiter. Eine Segeltuchbahn liegt auf der Kaimauer. Eine Kiste nach der andern wird auf die Schlinge gelegt, bis das Gewicht erreicht ist. Dann senkt sich die am Ladebaum entlangführende Stahlleine herab und faßt die Schlinge. Ein Hochheben der Hand; die Winde holt die Leine steif, ein leichtes Rucken. Ratternd rollt sie dem Stahlläufer um die Trommel, die Last schwebt Sekunden später hoch und verschwindet, vorsichtig geführt, im Schiffsbauch.

Mehr und mehr lichtet sich der Raum auf der Kaimauer. Granaten, Zünder, Maschinengewehre, Gewehre, Patronen, Lafettenräder, in Antlitzen verpackte Bekleidungsstücke. Lebensmittel, Dauerproviand verschiedenster Art, kurz alles, was ein Expeditionskorps bedarf, wird übergenommen. Und noch ist der Zug nicht entladen. Während so von Land aus eine Kiste nach der andern in das Schiff gefiert wird, schiebt sich von der Wasserseite ein ungeheures Gebilde heran. Ein schwimmender Kran von Abmessungen, wie sie nur die modernste Technik herzustellen vermag. Über eisernem Unterbau erhebt sich turmartig ein stählernes Gitterwerk. Ein waagerechter Arm aus dem gleichen Material wächst in rechtem Winkel aus ihm heraus. Vorsichtig, mit dicken Rohr- und Korkfedern vor dem vierkantigen, breitschäumenden Bug legt er sich an den Dampfer heran. Von geschickter Hand geworfen, fliegen Leinen herüber, schwere Trossen werden nachgeholt, und Minuten darauf liegt das Ungetüm ruhig an dem Dampfer, dessen Rumpf es weit überragt.

Müheles, spielend heben sich vom Unterbau gewichtige Rohre. Wie leichte Hölzer handhabt der Kran die Lasten der schweren Geschütze. Und spielend fast, so genau und geräuschlos hält der stählerne Arm genau über den Luks. Wie vorher die Granaten, so verschwinden jetzt die Kanonen, eine nach der andern, tief im untersten Laderaum. Wie gewaltig das Gewicht ist, das der Kran hier einlädt, zeigt sofort das Tieferintauchen des Schiffs. Viel braucht es nicht mehr, um die Tiefladelinie zu erreichen. Von der roten Schiffsbodenfarbe ist nichts mehr zu sehen, längst auch ist die Schraube unter der Oberfläche verschwunden.

Im Wohnraum des Kapitäns sitzen zwei Männer in eifriger Unterhaltung. Der eine trägt die Uniform der Schutztruppe, der andere, wie der Offizier, der an Land die Ladung beaufsichtigt, Zivil. Eine schlanke, kräftige Gestalt mit hellblondem Haar und blauen Augen, mit energischem, tiefgebräuntem Gesicht! Kapitän Sörensen, der Führer der „Marie“. Aufmerksam folgt er den Ausführungen des Offiziers, ein leichtes Nicken ab und zu nur verrät, dass er die vorgebrachten Ansichten völlig teilt. Er scheint kein Freund vieler Worte. Eben als er sich zu einer Erwiderung anschickt, öffnet sich die Tür, und ein Korvettenkapitän tritt ein:

„Na, mein lieber Sörensen, da wäre der Kriegsrat ja beisammen. Das letzte Geschütz ist soeben übernommen, wie mir der Ladeoffizin sagt, ist er in höchstens zwei Stunden fertig. Den Teil des Unternehmens hätten wir ja nun geschafft!“

Hier fällt der Schutztruppler ein: „Es wäre ja glänzend, wenn der Durchbruch gelänge. Was werden unsere Leute nur für Augen machen, wenn Sie mit Ihrer kostbaren Ladung drüben ankommen!“ . . . Der Seeoffizier lässt ihn nicht aussprechen:

„Ach was, wenn! Unser Sörensen wird's schon schaffen. Glück gehört ja allerdings ein ganzer Berg dazu! Na, was meinen Sie?“

Sörensen hat sich bisher mit keinem Wort an der Unterhaltung beteiligt. Jetzt lacht er:

„Wir werden's schon machen. Wenn ich nur erst die englischen Sperrlinien nördlich von Schottland hinter mir habe, im Atlantik fassen sie mich so leicht nicht mehr. Und lieber versäufe ich das Schiff, bevor ich den Engländern die Ladung in die Hände fallen lasse.“

Der Schutztruppenoffizier unterbricht ihn erregt:

„Um Gottes willen, das wollen wir doch nicht hoffen! Die Möglichkeit der Verteidigung unserer letzten Kolonie hängt von dem Gelingen Ihrer Fahrt ab. Die ganze Welt staunt ja schon, dass Oberst von Lettow-Vorbeck sich bei der ungeheuren Übermacht, die von allen Seiten gegen ihn andrängt, und den unbeschränkten Mitteln, die dem Gegner zur Verfügung stehen, noch hält. Wenn Sie aber erst da sind, Herr Kapitän, dann ist er aus dem Ärgsten heraus.“

Der Korvettenkapitän, der eine Zeitlang stumm dagesessen und aus der Karte den einzuschlagenden Weg verfolgt hat, wendet sich jetzt den beiden anderen wieder zu:

„Die Jahreszeit ist ja jetzt so günstig wie möglich. Wir stehen dicht vor dem Neumond, die Nächte sind lang und dunkel; vor allem da oben sind die Tage noch kürzer als hier. Vielleicht kommt Ihnen Nebel noch zu Hilfe oder schlechtes Wetter, bei dem die englischen Patrouillenschiffe nicht gern zur See fahren! Aber wir wollen keine Worte weiter verlieren. Je eher Sie in See gehen, desto besser. Wir wissen schon, warum wir für diese Aufgabe gerade Sie ausgesucht haben.“

Fast verlegen wehrt Sörensen ab: „Da wollen wir lieber kein Aufhebens von machen. Unter den deutschen Seeleuten sind hunderte, die es ebenso machen würden wie ich und“ . . . Der Erste Offizier ist eingetreten:

„Herr Kapitän! Die Ladung ist über.“

Sörensen erhebt sich. „Die Herren entschuldigen mich wohl einige Minuten. Ich will dann gleich seeklar machen

lassen.“

Querab von der Tür steht an der Reling ein älterer Seemann mit grauem Haar und Bart. Unschlüssig, ob er den herankommenden Führer des Schiffes ansprechen solle, blickt er Kapitän Sörensen entgegen. Der überhebt ihn aber sofort der Sorge:

„Na Eilers, wollen Sie denn nun wirklich mit? Haben Sie sich denn auch überlegt, dass Sie alter Mann nun in den Krieg gehen? Lassen Sie das doch lieber die Jungen besorgen, Sind genug da, die gern mit Ihnen tauschen würden!“

Der Angesprochene schüttelt verneinend den Kopf:

„Ach, Käpten! Ich bin ja so froh, dass Sie mich mitnehmen!“

„Glauben Sie denn wirklich, dass Sie Ihren Jungen drüben wiedersehen werden?“

Der Alte, der zuerst etwas erschreckt dreinblickte, beruhigt sich. „Ich weiß doch bestimmt, dass Ich ihn zu sehen kriege. Ich hab' ja man bloß den Einzigen, und der Junge ist sicher mit dem Leben davongekommen. So 'ne richtige Wasserratte ist er und zäh wie man einer. Wenn die Engländer ihn auf der „Königsberg“ nicht totgeschossen haben, finde ich ihn sicher!“

„Wie lang dient er denn? Ist er schon Obermatrose?“ Der Alte lacht: „So wiet is he noch nich! Er war ja eben Siebzehn, als er eintrat!“

„Na, denn fahren Sie in Gottes Namen nur mit. Sie sind ja ein seebefahrener Mann, und den können wir hier an Bord immer gebrauchen!“ Eilers will danken, fast unwirsch aber wehrt ihm der Kapitän. „Ach lassen Sie man den Snak, ist doch selbstverständlich. Nu machen Sie nur, dass Sie ins Logis kommen!“

Seit Stunden schon brennen die Feuer unter den Kesseln. Dichte Rauchwolken quellen aus dem Schornstein. Das Oberdeck ist aufgeklart, die Leinen sind klar zum Loswerfen. Zwei Schlepper liegen längsseit, um die „Marie“ sicher