

Nr. 98

Deutschland € 1,65

Osterreich € 1,82 · Schweiz CHF 3,20

DER LANDSER

www.landser.de

präsentiert

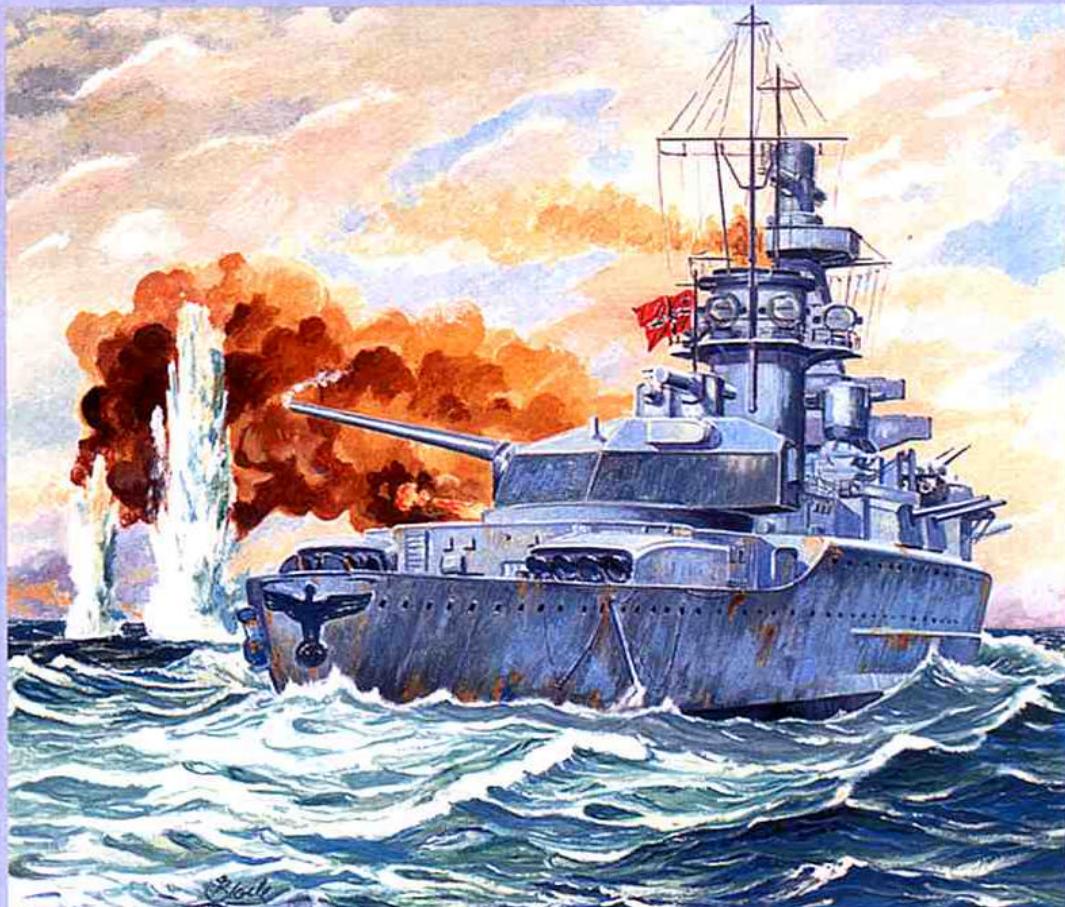
E SOS

Schiffsschicksale auf
den Meeren der Welt



Das Ende der „Graf Spee“

1939 – Der letzte Kampf des deutschen Panzerschiffes
und seine Selbstversenkung in der La-Plata-Mündung



SOS - Schiffsschicksale auf allen Meeren der Welt

Das Ende der »Graf Spee«

Dezember 1939

Selbstversenkung in der La-Plata-Mündung

Zusammen mit den Panzerschiffen »Deutschland« - dem späteren schweren Kreuzer »Lützow« - und »Admiral Scheer« gehörte »Admiral Graf Spee« zu den modernsten Einheiten der damaligen Reichsmarine.

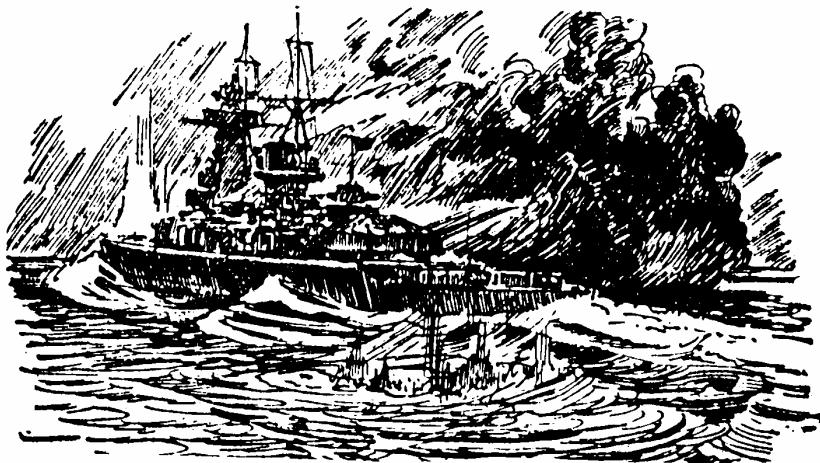
In den dreißiger Jahren war auch dieser britischerseits »Pocket Battleship« (Westentaschen-Schlachtschiff) genannte 12.000-Tonner mit seiner starken Armierung, der hohen Geschwindigkeit und einem beträchtlichen Aktionsradius für Fachleute der ehemaligen Feindseite eine schiffsbautechnische Sensation. Ebenso bemerkenswert waren die schon kurz nach Ausbruch des II. Weltkrieges im Südatlantik errungenen Erfolge der »Spee«.

Im Dezember 1939 geriet das Panzerschiff dann in ein Gefecht mit starken britischen Seestreitkräften.

Die im Verlauf der Schlacht erhaltenen Treffer veranlaßten den Kommandanten, den Hafen von Montevideo anzulaufen, der für ihn und seine Besatzung schließlich zur tödlichen Falle werden sollte. Die erste und letzte Feindfahrt der »Admiral Graf Spee«, das folgenschwere Gefecht und das Ende des Panzerschiffes in der La-Plata-Mündung wird im vorliegenden Band in allen historischen Einzelheiten überliefert.

Die Redaktion

Titelbild: Panzerschiff »Admiral Graf Spee« im laufenden Gefecht mit dem britischen Kreuzerverband



Die Tür der Brückenkammer des Kommandanten der »Admiral Graf Spee« öffnet sich leise. Im Rahmen steht der Wachtmeister. Kapitän Langsdorff haßt es, wenn jemand anklopft. Er gab Befehl, daß jeder, der ihn sprechen will, ohne Anpochen eintreten solle. Vor ihm auf dem Tisch liegen Seekarten, darunter die große Quadratkarte des Südatlantik. Er sieht auf:

»Nun, was gibt's, Wachtmeister?«

»Der Kapitän von der »Africa Shell« bittet Sie sprechen zu dürfen, Herr Kapitän!«

»Schön, rein mit ihm!«

Der Kommandant drückt seinen Zigarrenstummel im Aschenbecher aus, zündet sich eine neue Brasil an und winkt dem hinter dem Wachtmeister wartenden stämmigen Engländer freundlich zu. Er versenkte dessen kleinen Tanker in der Straße von Mozambique vor der afrikanischen Küste.

Zwischen Langsdorff und Captain Patrick Dove hat sich eine Freundschaft entwickelt, die auf gegenseitiger Achtung basiert.

Die goldumbortete Mütze mit dem Reedereiabzeichen in der Hand, tritt der Engländer ein. Der Kommandant entläßt den Wachtmeister und weist auf einen Sessel:

»Also, Captain Dove, Sie wollten mich sprechen? Irgendein

Kummer? Legen Sie los!« Von der warmherzigen Freundlichkeit des Deutschen entwaffnet, nimmt der Engländer, der eine Beschwerde vorbringen will, Platz:

»Meine Leute batzen mich, Sie aufzusuchen, Sir.

Ich spreche für alle Gefangenen. Wir sind jetzt fürchterlich zusammengedrängt. Über fünfzig Mann. Und ein Gerücht sagt, es würden noch mehr dazukommen. Ich selbst schlafte auf einem Tisch, und das gilt noch als Bevorzugung! «

Während alle anderen Gefangenen von den versenkten Dampfern bei den verschiedenen Treffs des Panzerschiffs mit seinem Trossschiff »Altmark« an dieses abgegeben wurden, ließ der Kommandant sämtliche Schiffsoffiziere und Funker an Bord der »Spee«. Sie sind in der Fähnrichsmesse und im Obergefreitenraum untergebracht. Sie wissen schließlich zuviel von den Kreuzfahrten, und wenn »Altmark« aufgebracht werden sollte, könnte das für die von allen Seiten gejagte »Spee« gefährlich werden.

Langsdorff nimmt eine englische Zigarettenschachtel vom Schreibtisch und schiebt sie dem Kapitän hin.

»Zigarette?«

»Danke! Oh, ›Players‹! Von einem unserer Schiffe?«

»Richtig. Von der ›Newton Beach‹. Whisky haben wir von der ›Clement‹. Zucker von der ›Ashlea‹. Nur mit Tee sind wir leider knapp«, erklärt lächelnd der Kommandant. »Tut mir leid, Captain Dove«, fährt er ernst werdend fort. »Ich bin der letzte, der Gefangene schlecht behandeln möchte.«

»Das weiß ich, Sir. Darum stimmte ich zu, für die anderen zu reden ...«

»Für die nächste Zeit kann ich leider nichts daran ändern, dass Sie so eng zusammengepfercht leben müssen«, unterbricht ihn der Kommandant. Er ist es gewöhnt, manchmal diesen aufrechten und anständigen englischen Handelsschiffskapitänen kommen zu lassen und mit ihm über alle möglichen Dinge zu reden. »Sehen Sie, da ist oben bei Island etwas passiert, das

meine ganzen Pläne über den Haufen werfen kann. Heute ist der 12. Dezember. Im vorigen Monat, am 23. November, ist dort die »Rawalpindi« versenkt worden ...«

»Der P & O-Liner?« fragt der Engländer bestürzt.

»Kennen Sie den?«

»Natürlich. Läuft als Hilfskreuzer in den Western Approaches.«

»Eben. »Rawalpindi« stieß auf zwei unserer Schlachtschiffe, die draußen operieren.«

Er schweigt, als er sieht, wie die Nachricht auf den Captain wirkt.

»Dieses Gefecht hat die Anwesenheit deutscher Kriegsschiffe im Nordatlantik verraten. Ihre und die französischen Kriegsschiffe werden nun alle Wege zwischen Nordatlantik und Nordsee doppelt scharf bewachen. Das ist meine Sorge jetzt, Captain.«

Der Engländer versteht, was dies bedeutet. »Spee« will den Heimmarsch antreten. Durch den aufgescheuchten Hornissenschwarm ihrer Gegner, die ihr den Weg versperren werden.

»Sehr schwer für Sie, Sir«, nickt er und sieht den Kommandanten ernst an.

Nicht zum ersten Male bemerkt Dove, wie müde, überanstrengt und sorgenvoll der Deutsche aussieht. Über vier Monate steter Wachsamkeit haben ihre Runen in die Züge des Kommandanten gezeichnet. Er raucht zuviel, denkt der Engländer, steckt seine Zigarre am glühenden Rest der anderen an oder qualmt seine Pfeife. Zum Schlafen kommt er gewiss kaum. Dabei hatte er, wie der Captain genau von seinen Mitgefangenen weiß, niemals ein Schiff rücksichtslos versenkt. Er hatte die Besatzungen stets bis auf den letzten Mann gerettet und sich mit den hierdurch entstehenden Verzögerungen möglicherweise den ihn jagenden Kriegsschiffsgruppen Gelegenheit gegeben, seine Spur aufzufassen. Trotzdem war er immer wieder entwischt und hatte Haken geschlagen wie ein Hase,

hinter dem die Hunde her sind.

Sie schweigen. Warum hat er mir das gesagt? denkt der englische Captain. Wohin will er? Offenbar noch nicht in die Heimat, wie er andeutete. »Spee« steuert jetzt Südwestkurs. Ums Kap Hoorn in den Pazifik? Will er dort überraschend auftauchen und neue Beute suchen? Bisher hatte er immer dort zugeschlagen, wo seine Gegner ihn am wenigsten vermuteten. Sein Trossschiff läuft ihm womöglich schon voraus nach Süden zum Kap. Was ist das für ein Mann? Ein gefährlicher Feind, ja, aber einer, den man achten muss.

Langsdorff beobachtet mit gesenktem Kopf den Engländer. Er errät die Gedanken, die den Captain beschäftigen. Die Zigarre aus dem Mund nehmend, fährt er mit der Rechten wie absichtslos über die Karte. Vom Standort, auf dem die »StremonshalF« versenkt wurde, nach Südwesten. Und dann hinunter bis zum Kap der Stürme und wieder hinauf.

Der Kommandant will in die Heimat zurück. Natürlich will er das. Das Schiff braucht eine gründliche Überholung. Notwendig gewordene Reparaturen müssen ausgeführt werden, die der LI (Leitender Offizier), Korvettenkapitän (Ing.) Carl Klepp, unmöglich mit seinen Männern auf See durchführen kann.

Aber vorher will Langsdorff vor dem La Plata noch einen Angriff auf die dort sich massierende Handelsschifffahrt wagen. Am Ansteuerungspunkt der Schiffe, die zum La Plata laufen und derer, die aus Buenos Aires und Montevideo kommen und von diesem Punkt ihre Kurse nach Europa, Nordamerika, Afrika, Australien absetzen. Der jetzige Kurs ist eine Täuschung. Der Gegner soll annehmen, das Panzerschiff verlege sein Jagdgebiet in den Pazifik und steuere nun Kap Hoorn an. Wird der Trick gelingen?

*

Captain Dove steht auf:

»Ich danke für das Gespräch, Sir. Ich werde meinen Leuten sagen, dass leider im Augenblick nichts geändert werden kann.« Auch Langsdorff erhebt sich. Er reicht dem Engländer die Hand und lässt ihn durch seinen Läufer zum Raum der Gefangenen zurückbegleiten.

Nach Verabschiedung des Captains beugt sich der Kommandant wieder über die Südatlantikkarte. Auf ihr ist das Kreuz und Quer der mehrfach sich schneidenden Kurse mit den Standorten der versenkten Dampfer - acht im Südatlantik, einer im Indischen Ozean - eingetragen. Langsdorff sieht auf, als einer der FT-Offiziere (FTO = Funktechnischer Offizier) mit einem Bündel von Funkformularen in der Linken die Kammer betritt.

»Die befohlenen Auszüge, Herr Kapitän! Unwesentliche habe ich, wie angeordnet, ausgelassen.«

Die mit einer Büroklammer zusammengehaltenen Blätter enthalten abgehörte Funksprüche von allen möglichen Schiffs- und Landstationen, Nachrichten, die durch die Papiere der versenkten Schiffe hereinkamen und nicht zuletzt entschlüsselte englische Geheimfunksprüche. Es war dem Funkpersonal des Beobachtungsdienstes der »Spee« anhand erbeuteter englischer Unterlagen gelungen, hinter einen der britischen Geheimcodes zu kommen. Es handelte sich um den Spezialschlüssel, den die gegnerische Handelsschifffahrt zu ihren Meldungen an die britische Admiralität benutzte und mit dem letztere den Schiffen ihre geheimen Anweisungen erteilte.

»Gut, danke! Setzen Sie sich. Woll'n die mal eben zusammen durchgehen.«

Auf dem ersten der nach dem Datum geordneten Blätter steht ein Funkspruch des am 2. Dezember versenkten englischen Dampfers »Doric Star«. Trotz heftigen Störfunkens des Panzerschiffes hatte der englische Funker es fertig gebracht, einen Notruf abzusetzen:

»1417 RRR 19.15 Uhr S 05.30 E Doric Star gunned. Battle

ship.«

Die englische Admiralität hatte alle Schiffe angewiesen, bei Angriff durch Überwasserstreitkräfte dreimal mit höchster Intensität den Buchstaben R für raider (Handelsstörer), bei einem Angriff durch ein U-Boot den Buchstaben S für submarine (Unterseeboot) und bei Angriffen aus der Luft den Buchstaben A für airplane (Flugzeug), dazu Standort und Namen des betreffenden Schiffes zu senden.

»Dieser Notruf«, erläutert der FT-Offizier, »ist ja nun leider, wie ich damals schon meldete, gehört worden, Herr Kapitän. Ich habe das noch einmal unter dem Spruch notiert.«

Langsdorff nickt und liest die Zeile:

»Senior Naval Offizier von Simonstown, dem englischen Flottenstützpunkt bei Kapstadt, gibt am Abend des 2. die Alarmsmeldung der ›Dorie Star‹ an alle englischen Seestreitkräfte weiter.«

»War da nicht gleichzeitig die Geschichte mit den Peilzeichen von unserem notgekommenen Flugzeug?« erinnert sich der Kommandant.

»Jawohl, Herr Kapitän. Die Peilzeichen der beiden Flieger hatte ein englisches Kriegsschiff ebenso wie unseren Funkverkehr mit ihnen abgehört. Das ging aus einem trotz des Durcheinanders nach dem RRR-Signal von uns aufgefangenen englischen Funkspruch hervor.«

»Und das gab dann die Wuhling, die der ›Tairoa‹-Funker am nächsten Tag verursachte!« lächelt Langsdorff.

»Allerdings, ich habe das als unwesentlich nicht mit ausgezogen, Herr Kapitän «, entschuldigt sich der junge Offizier.

Das britische Küllschiff »Tairoa«, unterwegs mit Gefrierfleisch von Melbourne via Freetown, dem Konvoisammelpunkt an der westafrikanischen Küste nach England, war am Abend des 3. Dezember versenkt worden. Durch Artilleriebeschuss, da das Schiff trotz Warnung fortgesetzt gefunkt hatte. Flach an Deck liegend, gab der tapfere englische Funker statt RRR in

seiner Erregung den Alarm für Fliegerangriff AAA und fügte zum Schluß auf Befehl seines Kapitäns hinzu: »Battleship von Scheer«. Dann fiel die Funkstation durch einen Granatttreffer aus. Glücklicherweise wurde bei der Schießerei nur der Erste Offizier des Frachters am Arm verwundet.

»Der Standort der ›Tairoa‹ war falsch angegeben, der Name überhaupt nicht!« grinst der FT-Offizier. »Aber der Alarm wurde vom Gegner aufgefangen, denn wir hörten noch am gleichen Abend einen englischen Funkspruch ab, dass es sich bei dem Alarm wohl um das gleiche Flugzeug handle, das am 2. gemeldet worden sei und offenbar zu dem deutschen ›raider‹ gehöre.«

Das nächste Blatt enthält die Bemerkung, dass Radio Amsterdam am 5. Dezember mitteilte, ein unbekanntes deutsches Kriegsschiff habe im Südatlantik den 10.000 BRT großen britischen Frachter »Doric Star« versenkt.

Es folgt eine Mitteilung des Nachrichtendienstes vom 7. Dezember. Sie besagt, der holländische Dampfer »Mapia« sei in Sumatra eingelaufen und habe gemeldet, er sei am 16. November mitten im Indischen Ozean vom deutschen Panzerschiff »Scheer« angehalten und untersucht worden.

»Tja«, schmunzelt Langsdorff,

»den mussten wir leider laufen lassen, weil er keine Konterbande an Bord hatte. War aber ganz gut, dass seine Meldung noch einmal die Anwesenheit eines deutschen Panzerschiffs im Indischen Ozean bestätigt!«

Der Kommandant nimmt einen entschlüsselten englischen Funkspruch auf, der ebenfalls das Datum des 7. Dezember mit Uhrzeit des Empfangs an seinem Kopf aufweist. Er enthält die Mitteilung der britischen Admiralität, dass der für drei Wochen gesperrt gewesene Mozambique-Kanal nunmehr für die Schiffahrt wieder freigegeben wird.

»Immerhin eine ganz beachtliche Wirkung der Versenkung der ›Africa Shell‹! Dove würde nicht schlecht fluchen, wenn er

das wüsste! Scheint aber zu beweisen, dass die lieben Vettern annehmen, das Schiff, das dort den kleinen Tanker versenkte, müsse jetzt im Südatlantik und das gleiche sein, das am 2. die ›Dorie Star‹ unter Wasser schickte.«

»Stimmt ja auch, Herr Kapitän!« lacht der FTO.

Langsdorff zieht eine englische Spezialkarte unter der deutschen Quadratkarte hervor und schlägt mit der Hand auf die dort eingetragenen Kurse.

»War wirklich Glückssache, dass unser Prisenkommando am 7. mit den anderen Geheimpapieren von der ›StreonshalF‹ diese Karte mitbrachte! Zeigt die von der britischen Admirali-tät befohlenen Kurse, die dieser Vogel von Buenos auslaufend steuerte. Auf diesen Kursen werden wir nun suchen. Irgendwas werden wir dann ja wohl aufstöbern.«

Der FTO nickt und weist auf das letzte Blatt.

»Der Funkspruch der Seekriegsleitung (SKL) vom 9., Herr Kapitän. Hoffentlich ist der Konvoi, den sie uns ankündigten, nicht schon ausgelaufen?«

»Sie meinen diese vier Dampfer mit zusammen 30.000 Tonnen, die angeblich ein Hilfskreuzer sichern soll? Von Montevideo? Ich glaube nicht, daß die schon unterwegs sind. Sie haben ja den englischen Funkverkehr genau beobachtet und bisher nichts abgehört, was darauf hindeuten könnte.«

»Nein, nichts. Wir wissen lediglich, dass am 10. ein 12.000-Tonner, die ›Highland Monarch‹, gemeldet wurde.«

»Die haben wir leider nicht in Sicht bekommen«, brummt der Kommandant. »Wahrscheinlich Einzelfahrer. Mir scheint, die Konvois und die Einzelfahrer halten sich jetzt näher an die Küste, als diese Karte von der ›StreonshalF‹ angibt. Na, wir werden ja sehen!«

Es gibt noch einen Funkspruch, den weder der Kommandant noch das Funkpersonal kennt, da er nicht abgenommen werden konnte. Als sich »Spee« am Mittag des 6. Dezember zum neunten- und letztenmal mit »Altmark« traf, geschah folgen-

des: Langsdorff ließ 144 neue Gefangene an den Tanker abgeben, füllte seine Treibstoffvorräte auf und machte in der Nacht Scheinwerferübungen auf das Trossschiff. Sie sollten dem Artillerieoffizier, Korvettenkapitän Paul Ascher, Gelegenheit geben, Richtübungen durchzuführen. Obwohl »Spee« mitten im Südatlantik stand, schien das ein etwas gewagtes Unternehmen zu sein. Nichts wies auf die Anwesenheit anderer Schiffe hin, aber jetzt im Kriege fuhr alles abgeblendet, und es wurde Funkstille eingehalten. Eine unangenehme Überraschung konnte jederzeit eintreten.

Sie trat auch ein. Kurz nach Beendigung der Übung wurde ein abgeblendeter Fahrzeug gesichtet. Der Kommandant griff nicht an, da er glaubte, der Fremde könne seine Position durch Funken verraten. Dabei war es selbstverständlich, dass auf diesem unbekannten Schiff das fortgesetzte Scheinwerferspiel beobachtet und vor allem der hell bestrahlte Tanker erkannt worden sein musste. Dass nur ein Kriegsschiff derartige Übungen abhalten konnte, war jedem Handelsschiffskapitän bekannt. Der Dampfer war ein Norweger, dessen Kommandant sich seinerseits unbeobachtet glaubte und nicht durch vorzeitiges Funken auffallen wollte. Aber er teilte seine Beobachtung am nächsten Tag durch ein Kurzwellensignal, das »Spee« nicht abhören konnte, der britischen Admiralität mit. Standort und Südwestkurs des Kriegsschiffs und des Tankers ebenfalls. London folgerte hieraus richtig, dass ein Vorstoß zum La Plata geplant sei.

Der Kommandant entlässt den FTO, blättert noch einmal die Formulare durch und überlegt. Er weiß, dass es ein gewagtes Unternehmen ist, das er vorhat. Bisher hielt sich »Spee« - mit Ausnahme des Falles der »Africa Shell« - stets weit entfernt von jeder Küste. Der Punkt, den er jetzt ansteuert, liegt nur knapp 150 Seemeilen vor der La-Plata-Mündung. Aber es ist ein Knotenpunkt der Handelsschifffahrt. Das ist für ihn entscheidend.

Sehr ungünstig ist es außerdem, dass gerade am 12. Dezember auch das zweite Bordflugzeug als Aufklärer ausfällt. Es hatte bei einer Notwasserung Bruch gemacht und war auseinander genommen worden. Motor und Heckteil sind jetzt abmontiert. Nur der Rumpf steht als trauriges Überbleibsel auf dem Katapult hinter dem Schornstein.

»Ich werde es tun«, murmelt Langsdorff, »mit vollem Einsatz!«

Er legt die englische Karte beiseite und nimmt seine Pfeife aus der Jackettasche des weißen Tropenzeugs. Nachdem er sie gestopft hat, zündet er sie an und geht zur Brücke hinaus.

Mit Doppelgläsern vor den Augen starren die Ausgucks bewegungslos über die in langer Ozeandünung schwingende See. Schon seit geraumer Zeit läuft das Panzerschiff erfolglos auf den Kursen der »StreonshalF«-Karte auf und ab. Wachoffizier (WO) und Kriegswachleiter melden sich.

»Nichts in Sicht, Herr Kapitän!« sagt der letztere, »Funksprüche sind auch nicht abgehört worden. Dabei ist doch hier der Schnittpunkt aller von und nach Südamerika laufenden Schiffahrtslinien. Seit heute früh keine Rauchfahne, keine Masten, nichts. Es ist wie verhext!«

Langsdorff runzelt die Brauen. Durch das fest eingebaute Backbordbrückenglas sucht er selbst einige Zeit die Kimm ab. Die Sicht ist außergewöhnlich gut. Die Trennlinie zwischen See und Himmel messerscharf, klar und durch nichts getrübt. Ein böser Verdacht überkommt Langsdorff. Weiß der Gegner vielleicht, dass er hier herumkreuzt? Ist die Schifffahrt gewarnt? Hat man sie umgeleitet oder sogar abgestoppt? »Unsinn, ich fange an, Gespenster zu sehen«, denkt er. »Woher sollen sie erfahren haben, dass ich hierher ging?«

Er nickt den beiden Offizieren zu und begibt sich wieder in seine Brückenkammer.

Es war der Funkspruch der »Dorie Star«, der den Commander in Chief (Oberbefehlshaber) South Atlantic, Admiral G. H.

d'Oyly-Lyon in Freetown, zur Änderung seiner bisherigen Dispositionen veranlasste.

Auf englischer Seite stellte sich die Lage hinsichtlich der im freien Ozean Handelskrieg führenden deutschen Panzerschiffe folgendermaßen dar: Schon seit Kriegsbeginn vermutete die britische Admiralität, dass Panzerschiffe in den Atlantik durchgebrochen seien. Sie nahm an, dass Großadmiral Raeder diese starken und schnellen Schiffe, deren große Seedauer hr bekannt ist, als Handelsstörer in den Indischen Ozean sandte. Namen und Standort blieben den Engländern längere Zeit hindurch unbekannt.

Durch Verwechslung der deutschen Schiffstypen nach dem »Rawalpindi«-Gefecht, wobei die erste Alarmmeldung des Hilfskreuzers richtig einen Schlachtkreuzer als Gegner, die zweite jedoch irrtümlicherweise »Deutschland« nannte, glaubten sie, dass letztere als Handelsstörer im Atlantik stehe.

Am 5. Oktober wurde 600 Seemeilen östlich Bermuda der englische Frachter »Stonegate« von der »Deutschland« versenkt. Seine Besatzung wurde auf den als Prise genommenen USA-Dampfer »City of Flint« überführt. Das deutsche Prisenkommando war auf dem Weg von Murmansk nach Deutschland in Haugesund von den Norwegern interniert und das Schiff selbst zur Rückkehr nach den USA freigegeben worden. Die Männer der »Stonegate« berichteten am 8. November, ihr Schiff sei vom »pocket-battle-ship« (Westentaschen-Schlachtschiff) »Deutschland« vernichtet worden.

Am 30. September versenkte »Admiral Graf Spee« auf der Höhe von Pernambuco (Brasilien) als erstes die englische »Clement«. Die in die Rettungsboote gegangene Besatzung des Frachters wurde von einem Dampfer später aufgenommen und am 1. Oktober in Südamerika an Land gebracht. Sie meldete, dass »Clement« einem Westentaschen-Panzerschiff, und zwar der »Scheer«, zum Opfer gefallen sei. Kapitän und Leitender des Schiffes waren dem von »Spee« angehaltenen, aber freige-

lassenen griechischen Dampfer »Papalemos« übergeben worden. Als sie am 8. November wieder in Freiheit waren, berichteten beide, das Kriegsschiff, das die »Clement« versenkte, sei die »Scheer« gewesen. Es war kein Wunder, da Langsdorff zur Täuschung des Gegners vorübergehend die Namensschilder des Panzerschiffs und der Verkehrsboote in solche mit der Bezeichnung »Admiral Scheer« hatte umwechseln lassen.

Die Meldungen der Kapitäne von »Stonegate« und »Clement« schienen der britischen Admiralität zu bestätigen, dass »Deutschland« und »Admiral Scheer« als Handelsstörer tätig waren. Hinzu kamen weitere Nachrichten, dass »Scheer« im Indischen Ozean operiere, was die allgemeine Verwirrung noch steigerte. Das englische Seekriegswerk sagt über die Ungewissheit, die in der britischen Admiralität hinsichtlich Zahl und Namen der als Handelsstörer wirkenden deutschen Panzerschiffe herrschte:

»Die Unzulänglichkeit unseres Nachrichtendienstes betreffs der Bewegungen größerer feindlicher Kriegsschiffe, die in ihre Heimatgewässer zurückkehren oder aus diesen auslaufen, zeigt ihre Auswirkung selbst bei den in weiter Ferne stattfindenden Operationen.«

Auf die Aussagen der Besatzung der »Clement« hin wurden am 5. Oktober nicht weniger als acht starke Jagdgruppen (Forces) eingesetzt, von denen hier nur drei von Interesse sind. Sie wurden alle dem Commander in Chief South Atlantic, Admiral G. H. d'Oyly-Lyon in Free-town, unterstellt:

Force G: Schwere Kreuzer »Exeter«, »Cumberland«. Leichte Kreuzer »Ajax«, »Achilles«, Operationsgebiet: Südostküste von Südamerika.

Force H: Schwere Kreuzer »Sussex«, »Shropshire«. Operationsgebiet: Kap der Guten Hoffnung.

Force K: Flugzeugträger »Ark Royal«, Schlachtschiff »Renown«. Operationsgebiet: Seeraum vor Pernambuco, Nordost-Brasilien. Als am 2. Dezember das RRR-Signal der »Doric

Star« abgehört wurde, änderte der Admiral die bisherige Verteilung seiner Jagdgruppen:

Force H: Überwachung der Schifffahrtsrouten vom Kap der Guten Hoffnung bis zur Höhe von St. Helena.

Force K: Sicherung des Seegebiets vom Kap der Guten Hoffnung aus nach Nordwesten bis nördlich der Insel Tristan da Cunha, danach Freetown anlaufen.

Wichtig waren die Maßnahmen, die der Führer der Force G, Commodore Henry Harwood, auf das Alarmsignal der 3000 Seemeilen entfernten »Doric Star« hin traf.

Anfang Dezember lagen »Exeter« und »Cumberland« in Port Stanley auf den Malwinen oder »Falklandinseln«.

Grund: Der Gegner könnte auf den Gedanken kommen, am Jahrestag der Falklandschlacht des Ostasiatischen Geschwaders unter Admiral Graf Spee am 8. Dezember einen Angriff durchzuführen. »Achilles« mit dem Commodore an Bord kreuzte daher vor Rio de Janeiro, und »Ajax« war von Port Stanley unterwegs nach dem La Plata.

Harwood war stets der Ansicht gewesen, ein Handelsstörer würde früher oder später die schiffsreichen Jagdgründe vor Rio oder dem La Plata aufsuchen. Nun platzte am 2. Dezember wie eine Bombe in seine Sicherungsverteilung die RRR-Meldung der »Doric Star«. Wer dieser »raider« war, wußte der Commodore nicht, nur, dass es eines der deutschen Panzerschiffe sein musste. Er rechnete sich aus, dass das Schiff - Verzögerungen durch Anhalten von Einzelfahrern, Treibstoffübernahme usw. einbezogen - etwa am 12. Dezember vor Rio und einen Tag später vor dem südlicher liegenden La Plata stehen könnte.

Harwood entschied sich für den La Plata und beschloss, seine Streitkräfte dort vor der Mündung zu konzentrieren.

»Exeter« erhielt Befehl, aus Port Stanley auszulaufen. »Cumberland« konnte wegen einer noch nicht beendeten Kesselreinigung nicht sofort folgen. »Achilles« sollte sich einen Tag später mit »Exeter« treffen, und »Ajax« befand sich bereits auf

dem Weg von Port Stanley zur La-Plata-Mündung.

Um 6 Uhr am 12. Dezember war die Vereinigung der drei Kreuzer vollzogen. Sie standen 150 Seemeilen von der breiten Strommündung entfernt und warteten.

Sie hatten während der Fahrt völlige Funkstille eingehalten, so dass ihr Aufmarsch und ihre Anwesenheit dem ahnungslosen Kommandanten des Panzerschiffs unbekannt blieb. Das Flaggschiff »Ajax« war an diesem Morgen von Norden her zu den beiden anderen Einheiten gestoßen. Es war das erste Mal, dass Harwood wenigstens drei Kreuzer seiner Division zusammenhatte:

Leichter Kreuzer »Ajax«, Captain Charles H. L. Hoodhouse, 6985 t, 32,5 sm Geschwindigkeit, acht 15,2-cm-Flak in je zwei Doppeltürmen vorn und achtern, acht 10,2-cm-Flak, acht Torpedorohre, zwei Flugzeuge.

Leichter Kreuzer »Achilles«, Royal New Zealand Navy, Captain W. E. Parry, 7214 t, Geschwindigkeit und Bewaffnung wie »Ajax«.

Schwerer Kreuzer »Exeter«, Captain F. S. Bell, 8390 t, 32 sm Geschwindigkeit, sechs 20,3 cm in zwei Doppeltürmen vorn, eine achtern, acht 10,2-cm-Flak, sechs Torpedorohre, zwei Flugzeuge.

Der Flaggschiffkommandant, ein vorsichtiger, langsam sprechender, großer und blonder Offizier, steht in der Backbordbrückennock. Mit scharfen Augen blickt er gewohnheitsmäßig über die in der Morgensonnen tiefblau leuchtende See nach achtern und prüft, ob die folgenden beiden Kreuzer auf ihren richtigen Positionen im Verband stehen.

Auf der Brücke entsteht Bewegung. Der Läufer Brücke und die Seeposten nehmen straffe Haltung an und rücken unwillkürlich, ebenso wie der WO, ihre Mützen gerade. Der Navigationsoffizier (NO), bisher nachlässig an den Peil-kompaß gelehnt, richtet sich auf, und der Kommandant beginnt auf und ab zu schreiten. Flaggleutnant R. C. Medley und der Artillerie-

offizier (AO) in der Steuerbordnock sind gerade in ein Gespräch vertieft. Sie fahren auseinander, als der Commodore die Brücke betritt.

Henry Harwood, stämmig, kurz angebunden, mit klugen und kühlen Augen unter buschigen Brauen, sieht aus wie ein einfacher, leicht zu durchschauender Mann. Das ist er aber keineswegs. Er weiß sehr genau, was er will, hat Strategie und Seekriegsgeschichte studiert und ist sich der Wichtigkeit seiner Stellung als höherer Seeoffizier im Ausland stark bewusst. Er hat ein ausgesprochenes Talent, bei Plaudereien über Gold, Tennis oder Großwildjagd aus seinem Gesprächspartner genau das herauszuholen, was er über ihn wissen will.

Mit einem einzigen, alles umfassenden Blick über die Brücke ist er über alles im Bilde. Mit wuchtigen Schritten steuert er seinen Teakholzsessel in der Steuerbordnock an. Er lässt sich darauf nieder, nimmt die Mütze vom Kopf und stülpt sie über den Peilkompass.

»Staffy!« ruft er mit einer Stimme, die auf der ganzen Brücke zu hören ist, nach seinem Flaggoffizier.

»Sir?«

»An ›Achilles‹ und ›Exeter‹: Ich möchte Sie heute um 11 Uhr an Bord des Flaggschiffs sehen!«

»Aye, aye, Sir!«

Die Namen der Kreuzer stehen für die der beiden Kommandanten.

»Haben Sie die Karten vorbereitet?«

»Alles klar, Sir!« meldet der Flaggleutnant und wendet sich an den »Yeoman of Signals«. Er gibt ihm das Signal weiter und fügt hinzu: »Uhrzeit nicht vergessen, wenn Sie den Spruch eintragen.«

Die Seeposten horchen auf. Scheue Blicke streifen den Commodore. Kommandantensitzung in See? Während der Signalscheinwerfer den Befehl zu den Kreuzern klappert, neigt sich der WO zum AO, Lieutenant (Oberleutnant) Washbourn:

»Weiß der Teufel, was da anliegt. Nelson hat das vor seinen Schlachten ebenfalls exerziert. Kommandantensitzung in See! Muss 'ne dicke Sache sein.«

20 vor 11 Uhr stoppen die Kreuzer »Achilles« und »Exeter«. Sie lassen ihre Kutter zu Wasser, und Woodhouse begibt sich, äußerlich ruhig, innerlich aber aufs höchste gespannt, was da wohl besprochen werden soll, zur Kajüte des Commodore.

Vom WO am Seefallreep empfangen und vom Flaggleutnant weitergeleitet, erscheint als erster der schweigsame, allseits beliebte und humorvolle Captain F. S. Bell. Seine Riesennase hat ihm, dem Jüngsten der drei, den Spitznamen »Hookie« eingetragen. »Exeter, Sir!« meldet Medley.

Der Commodore, der hinter einem Haufen von Papieren bereits am Konferenztisch sitzt, sieht auf, erhebt sich und lächelt:

»Morgen, Bell. Hier, Woodhouse, erzählen Sie ihm nicht zuviel von meinen schlechten Angewohnheiten, als ich meinen Breitwimpel noch bei Ihnen auf ›Exeter‹ fuhr! Hören Sie? Das könnte ...«

»Achilles, Sir!« unterbricht der Flaggleutnant.

Captain W. E. Parry wird von Harwood besonders herzlich begrüßt.

»Fein, Sie zu sehen! Was machen Ihre Neuseeländer?«

Der Kommandant, sehr groß, hager und mit der seltenen Gabe, Menschen aller Art richtig zu behandeln, lächelt und überlegt einen Augenblick.

»Meine Besatzung? Einschließlich der Maoris 500 eigenwillige Persönlichkeiten, Sir!«

»Kann ich mir denken!« lächelt Harwood zurück. Er wendet sich urplötzlich an Captain »Hookie« Bell. »Was macht die Liste der reparaturbedürftigen und der Reserveteile, die Sie aufstellen und nach Simonstown schicken sollten? Ist die unterwegs?«

»Nein, Sir, noch nicht.«

Der Commodore sieht seinen jüngsten Kommandanten

durchdringend an. »Warum nicht?«

»Tut mir leid, Sir. Noch nicht fertig aufgestellt. Ich werde sie heute abschließen.«

»Also bitte!« knurrt Harwood. »Und dann weg mit dem Ding auf dem ersten Handelsschiff, das nach Capetown geht!«

Er holt seine Pfeife aus der Tasche seiner weißen Uniform und fordert die drei Männer mit einer Handbewegung zum Sitzen auf.

»Schön, fangen wir an. Wenn Sie rauchen wollen - bitte!«

Die Kapitäne - mit Ausnahme von Woodhouse - zünden sich Zigaretten an und machen ihre Dienstgesichter. Der Commodo-re lacht kurz auf.

»Well, ich habe diese etwas ungewöhnliche Art der Besprechung auf meinem Flaggschiff gewählt, weil ich Ihnen persönlich meine Ansicht mitteilen wollte. Der Grund zu diesem Zusammentreffen liegt in den letzten Nachrichten, die ich über den deutschen Handelsstörer erhielt, der sich da im Südatlantik herumtreibt. Sie alle kennen die Notsignale und die Schiffe, die sie aussandten. Aber niemand weiß, wer es eigentlich ist: ›Deutschland‹, ›Scheer‹ oder ›Spee‹. Vor einigen Tagen kam dies Schiff, von dem nur feststeht, dass es ein ›pocket-battleship‹ sein muss, aus dem Indischen Ozean zurück und versenkte den Blue Star Liner ›Doric Star‹. Der deutsche Kommandant weiß natürlich, dass der Liner ein RRR-Signal gab. Er wird sich daher aus dem Versenkungsgebiet so schnell wie möglich verholt haben.«

Die Kommandanten nicken und sehen dem zur Decke steigenden Zigarettenrauch nach, der durch die rastlos sich drehenden Ventilatoren zerwirbelt wird.

»Der ›raider‹ hat drei Möglichkeiten«, fährt Harwood fort. »Erstens wieder zurück in den Indischen Ozean, zweitens Rückmarsch nach Deutschland, drittens Ausweichen hierher, wo alle fetten Getreide- und Gefrierfleischdampfer Südamerikas durchkommen.«

Er dreht sich um und schlägt mit dem Handrücken auf die mit Kleberingen auf die Eisenwand der Kajüte geheftete Übersichtskarte des Südatlantiks.

»Genau das wird er meiner Meinung nach tun!«

Der Commodore setzt sich, und sein Ton wird jetzt dienstlich, knapp und sachlich.

»Angenommen, er ginge nach Rio, so bedeutete das - alles eingerechnet - zwölf Marsch Tage. Er läuft aber - davon bin ich fest überzeugt - hierher und braucht dazu 24 Stunden mehr. Also könnte er morgen in Sicht kommen.«

Wieder nicken die Kapitäne. Sie glauben dem Commander aufs Wort.

»Ich habe Befehl von der Admiralität, dieses Schiff unter allen Umständen, also unter vollem Einsatz, zu vernichten. Das werde ich auch tun. Ob Tag oder Nacht, ich greife an, sowie dieses Monstrum in Sicht kommt. Ein ›pocket-battle-ship‹ kann uns außerhalb der Reichweite unserer Geschütze mit seinen sechs 28-cm-Rohren zusammenschießen. Seine Feuerkraft muss daher zersplittert werden.

Gefechtsplan: Ran mit Höchstgeschwindigkeit und Angriff von zwei Seiten. ›Ajax‹ und ›Achilles‹ von der einen, ›Exeter‹ allein von der anderen Flanke.«

Selbständige Kampfhandlung für mich, denkt Bell erfreut, Gegnerfeuer unterlaufen und schießen, was aus den Rohren geht. Er grinst. Woodhouse nickt ihm zu, und Harwood, der das Lächeln seines früheren Flaggschiffskommandanten bemerkte, sieht ihn bedeutungsvoll an.

»Bringen Sie ihm Treffer bei, die seine artilleristische Überlegenheit gleich zu Anfang ausschalten, und zwar schnell! Leider, fährt er mit einem Blick auf die anderen fort, »kann ich mit ›Cumberland‹ noch nicht rechnen. Wird noch mindestens eine Woche in Port Stanley repariert. Noch eine Frage?«

Keiner hat eine Frage. Sie haben verstanden, was der Befehlshaber vorhat.

»Staffy«, fragt er plötzlich augenzwinkernd, »wie steht die Sonne?«

Medley, aus tiefen Gedanken auffahrend, kennt seine n Chef.

»Gut frei von der Rah, Sir!«

In der deutschen und englischen Marine herrscht der gemeinsame Brauch, keinen Schnaps zu trinken, ehe die Sonne nicht über der Fockrah steht.

»Los, her mit der Ginbuddel!« Der Tag und die Nacht vom 12. zum 13. wird von den drei englischen Kreuzern noch zu Angriffsübungen benutzt.

Am Morgen des 13. Dezember ist es um 4.50 Uhr, obwohl die Sterne schon langsam verblassen, noch sehr dunkel. Da die Kreuzer noch kein Radar haben, stehen ihre Besatzungen wie seit Nelsons Zeiten auf so genannten Dämmerungs-Gefechtsstationen. Sie wollen nicht überrascht werden, bis die Sonne heraufkommt. Nordöstlicher Kurs und die übliche Marschgeschwindigkeit von fünfzehn Seemeilen sind befohlen, aber alle Kessel können sofort angeschlossen werden für Höchstgeschwindigkeit, falls der Gegner gesichtet werden sollte.

Mit der Pfeife im Mund schreitet auf der Brücke der »Ajax« Commodore Harwood mit äußerst zuversichtlicher Miene auf und ab. In diesen Breiten ist es vor Sonnenaufgang kalt. So sind die schattenhaften Gestalten der See- und Ausgucksposten in dicke Wachmäntel, Düffel, Schals und Kopfschützer gehüllt. Ihre Konturen heben sich nur undeutlich gegen den dunklen Nachthimmel ab. Der bläuliche Schein der matt beleuchteten Kompaßrose und das abgeschirmte, rötliche Licht der Maschinentelegraphen, Umdrehungs- und Ruderlageanzeiger schimmern gespenstisch in das Halbdunkel hinein. Unter der Haube des kleinen Brückenkartentischs leuchtet der dünne Strahl einer abgeblendeten Lampe über der Seekarte.

Woodhouse, der Kommandant, wärmt die Hände an einer Tasse heißen Kakaos. Er blickt achteraus, wo die Schatten der

beiden folgenden Kreuzer hinter dem Flaggschiff mehr zu ahnen als zu sehen sind. Im Osten hat sich inzwischen ein fahler Lichtstreifen über die Kimm gebreitet.

Die Sterne sind schon verblaßt, als einige Zeit später der Beobachter Dick Kearney in den hinteren der beiden Sitze des kleinen »Seafox«-Flugzeugs klettert, das unter dem Gitterkran hinter dem breiten Schornstein auf seinem Katapult steht. Der Flugzeugführer, Duncan Lewin, dessen Vornamen die Kameraden erst in »Drunken«, schließlich aber in »Drunkie« wandelten, schwingt sich leise fluchend hinter die Armaturen seines Pilotensitzes. Die beiden jungen Offiziere sind leicht verkatert. Nach Beendigung der Nachtübungen war es hoch hergegangen in der Offiziersmesse der »Ajax«. Sie wechseln noch einige Worte mit dem Katapultoffizier Monk.

Dann rasselt der Mechaniker die üblichen Kontrollfragen herunter, die Lewin nach emsigem Herumfummeln an seinen Schaltern und Kontrollapparaten beantwortet. Schließlich wirft der Mechaniker den Propeller an, der nach dem dritten Versuch die Maschine zu röhrendem Leben erweckt. Der Flugzeugführer hebt die Rechte. Das Flugzeug ist klar, falls es zur Aufklärung gebraucht werden sollte.

Das Triebwerk wird wieder abgestellt. Lewin begibt sich zur Brücke, meldet und übernimmt die Wache als WO. Neben dem Kommandanten steht der Commodore. Sie haben ihre Doppelgläser vor den Augen und suchen die Kimm im Osten ab.

Nichts ist in Sicht.

Um 5.56 Uhr geht die Sonne auf. Alles wartet ungeduldig darauf, dass der Commodore endlich von der Brücke verschwinden möge. Aber er denkt nicht daran. An den Peilkompaß gelehnt, starrt er weiterhin nach Osten. Der Kommandant, der die vorwurfsvoll auf den Befehlshaber gerichteten Blicke des Brückenpersonals bemerkt, versucht zu helfen.

»Ausgezeichnete Sicht, Sir. Und nichts auszumachen.«

Da Harwood nur mit einem mürrischen Knurren antwortet,

wagt Woodhouse nach einer Pause eine direkte Frage:

»Dritter Bereitschaftsgrad, Sir?«

Das würde bedeuten, dass ein Teil der jetzt auf Stationen stehenden Männer vor dem morgendlichen Aufziehen der Kriegswache noch eine halbe Stunde Schlaf herausschinden könnte. Der Commodore setzt das Glas ab und stimmt etwas zögernd zu.

»Also gut. Hier, Pilot! (In der Royal Navy gebräuchliche Anrede für den Navigationsoffizier) Normale Marschfahrtbereitschaft!«

Der Befehl löst überall Erleichterung auf der Brücke aus. Der Kommandant geht zu seinem Sitz und nimmt den schweren DüffelmanTEL auf, während der Fähnrich der Wache die Haube des Kartentisches vollends zurückschlägt. Inzwischen poltert der Adjutant mit den nun wachfrei gewordenen Offizieren und Mannschaften den Niedergang hinab. Der NO winkt den Läufer Brücke heran.

»Zum Bootsmat der Wache: Signal für Wegtreten, gewöhnliche Bereitschaft blasen lassen!«

Nur der Commodore bleibt weiterhin auf seinem Platz. Es ist, als wolle er durch seine Anwesenheit den Gegner zwingen, endlich über der Kimm zu erscheinen. Ehe der Kommandant die Brücke verlässt, geht er noch einmal zu Harwood.

»Um Shakespeare etwas frei zu zitieren, Sir: Die Iden des Dezember sind da!«

»Aye, aye, Caesar«, erwidert Harwood mit einer besonderen Betonung in der Stimme, »aber noch nicht vorüber.«

Er röhrt sich nicht von der Stelle. Die Offiziere stehen wie auf Kohlen. Lewin, der WO, möchte mit seinem Beobachter Kearney palavern. Pennefather, Torpedooffizier und Offizier vom Dienst, steht nervös und untätig herum. Der älteste Brückennmaat der Backbordwache, Swanston, der Mann mit den schärfsten Augen an Bord des Flaggschiffs, peilt alle Auge n blicke durch eines der fest eingebauten großen Brückengläser.

Harwood beginnt grimmigen Gesichts auf der Brücke auf und ab zu schreiten. Schließlich fasst sich der Flaggleutnant ein Herz.

»Kann ich Ihnen nach dem Frühstück die Unterschriftenmappe vorlegen, Sir?«

»Meinetwegen!« brummt der Befehlshaber. Medley verschwindet unter Deck.

»Torps ! (In der Royal Navy gebräuchliche Anrede für den Torpedooffizier)«

Der Gerufene fährt herum.

»Sir?«

Auf dem Weg zum Niedergang gibt der Commodore dem Torpedooffizier über die Schulter hinweg seine Anordnungen:

»Sofort melden, wenn irgend etwas in Sicht kommt! Dass ihr Burschen nur die Augen offen behaltet«, sagt er im Vorbeigehen zu den Ausguckposten.

»Aye, aye, Sir!« antwortet Swanston für alle. Dann fährt er seine Männer an: »Merkt euch das gefälligst!«

Als der Commodore endlich verschwunden ist, löst sich die nervöse Spannung auf der Brücke. Die beiden Bordflieger nehmen ihre Unterhaltung auf, der Offizier vom Dienst lehnt sich an die vordere Brückenreling, und alles scheint wieder ruhig und friedlich. Nur Swanston steht alarmbereit und wie ein Tiger vor dem Sprung hinter einem der großen Gläser. Er ist wie von einer Ahnung besessen, unruhig und lauernd, wie vorhin der Commodore. Auch jetzt hält er sich für den einzigen an Bord, der wirklich die Augen offen hat und für alle Möglichkeiten bereit ist. Um das gebührend zu unterstreichen, nähert er sich den in eine Diskussion über Torpedoangriffe vertieften beiden Bordfliegern mit der Meldung:

»Ausguckposten der Backbordwache aufgezogen.«

Lewin brummt in seinem Ärger über die Störung ein abweisend kurzes: »Gut, danke«, und fährt fort, sich über Ausweichmanöver vor Torpedolaufbahnen auszulassen. Gekränkt,

dass seine Wachsamkeit so wenig anerkannt wurde, zieht sich der Bootsmaat zurück und geht wieder an sein Brückenglas.

Auf dem zweiten Schiff des jetzt in Kiellinie laufenden Verbandes, der »Achilles«, herrscht jene Wachsamkeit, die jede Schiffsbesatzung zu zeigen bemüht ist, die hinter einem Flaggenschiff läuft.

Die Kimm ist nun eine klare Trennungsline zwischen dunkler See und hellerem Himmel. Nach der gestrigen Bekanntgabe der Lage durch den Kommandanten kennt jeder die Ansicht des Befehlshabers, dass der Feind an diesem Morgen erwartet wird. Alle festen Gläser der Navigation und der Artillerie sind besetzt. Auf der Brücke suchen Offiziere und Ausgucks pausenlos die Kimm ab.

Hinter und über der Brücke - höher als diese und mit Ausnahme des Krähennestes im Vormars der höchste Punkt auf dem Kreuzer - befindet sich der Artillerieleitstand. Er ist leicht gepanzert und kann um 360 Grad gedreht werden. Für die Bedienung der verschiedenen Apparate, Feuerleitanlagen, Entfernungsmessgeräte, Sprachrohre, Artillerietelefone usw. sind etwa ein Dutzend Männer zuständig. Über allen thront der Gunnery Offizier auf seinem Sitz. Es ist der AO, Lieutenant Washbourn, ein großer und gutaussehender, bei seinen Untergebenen sehr beliebter Mann. Sehschlitzte erlauben ihm einen Rundblick nach allen Seiten. Telefone und Sprachrohre verbinden ihn mit der Brücke und den vier 15,2-cm-Doppeltürmen.

Captain Parry, dessen Blick beim Umhergehen zufällig auf dem Leitstand haften bleibt, wendet sich an den WO.

»Sagen Sie dem AO, er soll mit seinen Artilleriegläsern rundum suchen lassen!«

Der WO zeigt verstanden und tritt ans Sprachrohr zum Leitstand.

»Guns (Jargon-Anrede für den AO in der Royal Navy) ! Befehl vom Kommandanten: Kimm nach beiden Seiten absuchen lassen!«

»Aye, aye!« ruft Washbourn zurück. Kurz danach hört der WO, wie er befiehlt, die Steuerbordseite von 0 bis 180 Grad abzusuchen.

Der Stand beginnt sich zu drehen. Seine fünf Sehrohre tasten langsam den östlichen Horizont ab. Leichter Morgendunst hat sich über der See gebildet und vermindert die Sicht auf etwa 22 Hektometer. Nach einiger Zeit hat der Stand seine Suche beendet. Washbourn beugt sich über das Sprachrohr zur Brücke.

»An Kommandant: Kimm klar, nichts in Sicht!«

Parry selbst, der auf seinem Brückensitz neben dem Sprachrohr sitzt, nimmt die Meldung entgegen.

»Danke, Guns!«

Die Spannung löst sich. Jeden Augenblick kann die Sonne aufgehen. Murmelnde Stimmen. Jemand lacht. Lieutenant Cowburn, der NO, nähert sich dem Kommandanten mit einer Frage.

»Wegtreten von Gefechtsstationen, Sir?«

Parry lächelt verständnisvoll.

»Lieber warten, bis der Befehl dazu vom Flaggschiff kommt!«

Er lässt nicht lange auf sich warten, denn gleich danach nimmt der Signalmeister sein Doppelglas hoch und meldet:

»Signal vom Flaggschiff. Dritter Bereitschaftsgrad!«

Der Kommandant hebt die Rechte.

»Kriegswache ablösen!«

»Hornist!« ruft der WO in einem Ton, der deutlich verrät, dass er keineswegs erwartet, von dem jungen Hornisten der an Bord kommandierten Royal Marines eine Antwort zu erhalten.

Kein Hornist ist jemals sofort zur Stelle, wenn er gebraucht wird. Erst beim zweiten und lauteren Ruf erscheint er.

»Sir?« fragt der Bengel mit der unschuldigsten Miene von der Welt.

»Wegtreten und Kriegswachablösung blasen! Los dafür!«

Gleichzeitig mit den von Schiff zu Schiff vernehmbaren Horntönen steigt im Osten glutrot die Sonne aus der See.

Da Parry noch immer auf der Brücke ist, meldet der NO nach einer Weile:

»6.10 Uhr, Sir!«

Verwundert sieht der Kommandant auf seine Armbanduhr.

»Tatsächlich!«

Er hängt sein Doppelglas an den Kartentisch, nimmt die Mütze ab, klemmt sie unter den Arm und reibt sich die Augen. Gähnend sagt er:

»Schön. Ich bin in meiner Kammer zu finden. Lassen Sie scharf Ausguck halten. Vor allem nach dem Flaggschiff!«

»Aye, aye, Sir!« grinst Cowburn.

Auf »Exeter«, dem dritten der Kreuzer, kommt der Läufer Brücke noch vor der Dämmerung mit einer dampfenden Tasse zum Kommandanten. »Ihr Kakao, Sir!«

»Danke«, sagt Bell, »was halten Sie vom Wetter heute morgen?«

»Ausgezeichnet, Sir!«

Der Captain, dem nichts entgeht, stellt sich neben den NO und wirft einen Blick auf die Kompassrose.

»Aufpassen, Pilot! Das Flaggschiff hat um ein paar Grad Kurs geändert. Tut der Commodore bestimmt nur, um zu sehen, ob wir auf Draht sind. Also!«

Allmählich schälen sich die Umrisse der vor »Exeter« laufenden beiden Kreuzer deutlicher heraus. Eine leichte Brise streicht über die grüngraue See. Die Kimm ist bereits undeutlich auszumachen. Bell nickt dem Läufer Brücke zu.

»Sie haben recht, wird ein schöner Tag werden!«

»Mit guter Sicht, Sir!« ergänzt der NO.

Als die Zeit vergeht und die Morgensonne den leichten Dunst über der See vertreibt, macht Captain Bell eine Eintragung in sein Tagebuch:

»Es ist einer jener vollkommenen Südatlantik-Tage. Warme

Sonne mit kaum einer einzigen Wolke am Himmel, leichte Brise und ruhige See. Die Luft ist so kristallklar, dass man so weit sehen kann, wie die Erdkrümmung es nur zulässt.«

Zum WO Lieutenant Commander (Kapitänleutnant) Smith gewandt, sagt er:

»Ich geh' jetzt runter, Smith, baden und rasieren. Haben Sie ein wachsames Auge für alles, ja? Und zwei für den Commodore!«

Auf dem Flaggschiff steht der unermüdliche Swanston immer noch hinter seinem Brückenglas und sucht. Nicht nur wie vorher der Commodore nach Norden, Nordost und Ost, er dreht das Glas auch nach der Backbordseite von Nordost bis hinunter nach Süden und wieder zurück. Langsam und systematisch, Grad für Grad. Plötzlich richtet sich der Bootsmaat auf. Er starrt mit seinen ungewöhnlich scharfen Augen angestrengt in eine bestimmte Richtung und beugt sich dann wieder hinab. Er dreht das Glas nur wenige Grad und beobachtet eine Stelle im Nordwesten, die ihm verdächtig erscheint.

Was er sieht, ist eine leichte, dünne und kaum auszumachende Rauchfahne, ein feiner, das Hellblau des Himmels kaum merklich trübender Schleier. Trotzdem muss es Rauch sein, wie er aus dem Schornstein eines mit Ölfeuerung fahrenden Schiffes herauszuströmen pflegt. Swanston holt tief Luft und ruft dann seine Meldung über die Brücke:

»Rauch! Rot 100!«

Rot steht für Backbord, grün für Steuerbord. Die Zahl bedeutet die Gradrichtung nach Schiffspeilung.

Der Signalmeister stellt sich neben ihn.

»Sehen Sie's, Chief?« fragt der Bootsmaat.

»Natürlich!« sagt der Chief Yeoman of Signals ruhig.

»Irgend so'n Handelskolcher.«

Der WO »Drunkie« Lewin erinnert sich der an ihn gerichteten Mahnungen und begibt sich ohne Hast zu den Sprachrohren, die von der Brücke zur Commodore- und Kommandantenkajü-

te laufen. Zunächst ruft er Woodhouse an:

»Captain, Sir! Ausguck meldet Rauch in Rot 100!«

»Aye!« gibt der Kommandant zurück, der dies nach der Peilung Nordwest für eine nicht sonderlich aufregende Routinemeldung hält.

Es ist 6.08 Uhr.

Es wird ein Frachter sein, der vom La Plata kommt oder ihn ansteuert, nichts weiter. Kurz darauf gibt Lewin die Meldung an den Commodore weiter.

»»Exeter« detachieren zur Untersuchung!« befiehlt Harwood sofort.

Noch während der Signalmeister das entsprechende Flaggensignal mit dem Anruf für den Schweren Kreuzer hissen lässt, geht auch bei »Exeter« ein Signal hoch. Sie meldet Rauch im Nordwesten.

Auf beiden Kreuzern gehen die Signale wieder nieder. »Exeter« schert aus und dreht mit 20 Seemeilen Fahrt auf Kurs 320 Grad. Kurz darauf pfeift es vom Sprachrohr zur Commodorekabine. Lewin springt hinzu und hebt den Deckel ab.

»Wachhabender Offizier!« tönt die Stimme Harwoods herauf.

Der WO meldet sich.

»Blinkspruch an »Exeter«. Falls dies ein britisches Handels Schiff ist, das zum La Plata geht, geben Sie ihm Ihre Liste der Reparaturen und Ersatzteile mit!«

»Aye, aye, Sir!« grinst »Drunkie« Lewin.

Ausgucks und Seeposten lachen. Sie alle wissen, dass der Kommandant der »Exeter« täglich mindestens einen Blinkspruch wegen dieser blöden Liste bekommt. Sie sehen hinüber, als nun der Zweischornsteinkreuzer querab von »Ajax« mit immer größer werdendem Abstand davonrauscht. Swanston, der ungerührt und unentwegt den fernen Rauch im Glas behält, der immer deutlicher ins Blickfeld rückt, verblüfft die Männer jetzt mit einer neuen Meldung.

»Mr. Lewin, Sir! Könnten Sie die Aufbauten aus machen? Sie

sieht aus wie ein ›pocket-battle-ship‹!«

»Sie sehen wirklich überall ›pocket-battle-ships‹«, sagt der WO. Er ist ärgerlich, weil er erneut in seiner Unterhaltung unterbrochen wurde. »Das ist schon Ihr drittes seit Sonntag, Mann.«

Pennefather nimmt die erstaunliche Meldung als Offizier vom Dienst etwas ernster und tritt an eines der Brückengläser. Er kann nichts Besonderes entdecken. Über die Ungläubigkeit der Offiziere leise vor sich hinfluchend, beobachtet der Bootsmaat weiter, um nach ein paar Minuten trotzig zu melden:

»Ich kann einen Gefechtsmast ausmachen. Bestimmt! Ich kenne so was. Bin schließlich auch schon auf dicken Schiffen gefahren ...«

»Das wissen wir!« unterbricht Keraney lächelnd, »schließlich haben Sie uns das schon oft genug erzählt!«

In diesem Augenblick erscheint der Kommandant auf der Brücke.

»Na, Pennefather, können Sie ausmachen, was das ist?«

»Nein, Sir. Noch zuviel Dunst in dieser Richtung in der Luft.«

Eine Handbewegung des Kommandanten schickt den TO zum Vormars.

»Ich will wissen, was unter diesem Rauch steckt!«

Während Pennefather hochentert, ruft der Signalmeister erregt:

»Blinkspruch von ›Exeter‹, Sir!« Er nimmt mit bloßem Auge die Morsezeichen ab, die vom Signaldeck des Schweren Kreuzers herüberblinken. »Ich-neh-me-an-es-ist - ein - pocket - battle - ship!«

Gleichzeitig gellt, den Spruch der »Exeter« bestätigend, vom Vormars herunter ein lauter Ruf des TO. Ein dröhnender Schrei Swanstons hallt alles übertönen über Deck:

»Pocket-battle-ship!«

In die allgemeine Erregung brüllen Signalmeister und zwei

Ausgucks: »»Exeter« heißt Flagge fünf. Feind in Sicht!«

»Alarrrm!« ruft Woodhouse. »An Maschine: Alle Kessel anschließen!«

Die Männer stürzen auf ihre Klar-Schiff-Stationen. Lewin übergibt dem halb angezogenen, heraufkommenden NO die Wache, und beide Bordflieger sausen den Niedergang hinab zu ihrem Flugzeug. Pennefather entert in größter Eile vom Vormars herab und läuft an seinen Torpedozielgeber.

Die Uniform über seinen orangegestreiften Pyjama zerrend, erscheint der Commodore zusammen mit dem Flaggleutnant auf der Brücke. Das ganze Oberdeck wimmelt jetzt von Seeleuten, die teilweise aus Hängematten und Kojen heraus in Pyjamas, kurzen Tropenhosen oder Uniformen auf ihre Stationen laufen.

Harwood knöpft hastig sein Jackett zu und starrt auf den schnell näher kommenden Gegner. Der Befehlshaber ist für die Männer auf der Brücke gleichsam der große Zauberer, der mit einer Bewegung seines Stabes das Panzerschiff aus seinem Versteck herauszwang.

Woodhouse winkt dem Signalmeister. »Gefechtsflaggen setzen!«

Es ist Brauch bei der Royal Navy, bei Klarschiff zum Gefecht große Kriegsflaggen in den Tops und zuweilen auch an den Rahen zu heißen, eine Tradition, die den deutschen Entfernungsmessern ihre Aufgabe wesentlich erleichterte!

»Pilot!« ruft Harwood, ohne das Glas von den Augen zu nehmen, »den Gegner rechts voraus nehmen. An ›Achilles‹: Fahrt 28 Seemeilen!« Und zu dem neben ihm stehenden Flaggleutnant: »Medley, Funkspruch: An Admiralty von Commodore South Atlantic. Greife pocket-battle-ship an. Dazu unseren Standort.«

»›Achilles‹ wiederholt Ihr Fahrtsignal, Sir!« meldet der Signalmeister.

»Niederr! Ausführung!« befiehlt Harwood.

»Bei St. George!« bemerkt bewundernd der Kommandant, »sehen Sie nur die Gefechtsflaggen von ›Exeter‹, Sir!«

Der Commodore dreht sich um und sieht hinüber. Der Schwere Kreuzer braust mit 25 Meilen durch die See. Von beiden Masttoppen und auch von den Rahen wehen die weißen, mit einem schmalen roten Kreuz durchzogenen Kriegsflaggen, die »White Ensigns« mit dem Union Jack in der linken oberen Ecke.

»Fünf Gefechtsflaggen!« zählt Woodhouse begeistert. »Wie eine Flaggenparade. Fabelhaft!«

Die drei schweren 20,2-cm-Doppeltürme der »Exeter« schwenken bereits auf den Gegner ein.

In diesem Augenblick - es ist 6.17 Uhr - blitzt es auf dem Panzerschiff in grellen Flammen aus sechs Rohren auf. Lange, orangerote Feuerstrahlen zucken aus den Mündungen der 28-cm-Rohre der beiden Drillingstürme. Dichte Pulverwolken ballen sich über dem Schiff.

»Admiral Graf Spee« hat mit einer vollen Breitseite das Gefecht eröffnet.

In der Nacht zum 13. läuft das Panzerschiff beim Ansteuerungspunkt rund 150-200 Seemeilen östlich von Punta del Este, der schmalen, südöstlichen Landzunge Uruguays, auf und ab. Gegen Ende der um 4 Uhr beginnenden Morgenwache steuert »Spee« östliche Kurse.

»Um 6 Uhr gehen wir wieder auf Gegenkurs«, bemerkt der NO, Korvettenkapitän Jürgen Wattenberg, zum WO. »Die Mittelartillerie-Kriegswache kann dann wegtreten!«

Bisher ist zur Enttäuschung der ganzen Besatzung weder in der Nacht noch während der Morgendämmerung etwas gesichtet worden. Leichter Südostwind weht, die See ist ruhig und die Sicht außergewöhnlich gut.

Oberleutnant z. S. F. W. Rasenack, der Artillerietechnischer Offizier (ATO) ist Kriegswachleiter.

Kurz vor der Kursänderung meldet der Ausguck:

»Steuerbord voraus zwei Mastspitzen!«

Alle Gläser auf Brücke und Signaldeck suchen in der angegebenen Richtung.

»Jetzt nur noch eine!« ruft der Matrosengefreite, um nach einer Weile verwundert hinzuzufügen: »Die ist jetzt auch verschwunden!«

Kriegswachleiter, NO und das ganze Brückenpersonal haben trotz des hellen Osthimmels nichts ausmachen können.

Rasenack gibt die Meldung weiter mit dem Zusatz: »Vormars noch einmal in der Richtung suchen!«

Aber auch das Vormarsgerät sichtet nichts. Auf Befehl des Kommandanten unterbleibt die Kursänderung, und »Spee« läuft weiter nach Osten. Um 6 Uhr tritt die Kriegswache weg, und die Männer verschwinden eiligst, um in ihren Kojen oder Hängematten den versäumten Schlaf nachzuholen. Wenige Minuten später werden wieder weit voraus im Südosten an Steuerbord Mastspitzen gesichtet. Handelsschiffe? Der erwartete Konvoi? Nadelfein stehen sie über die Kimm, und Rahen tauchen dann auf. Es handelt sich unzweifelhaft um Kriegsschiffe.

»Der eine ist ein englischer Kreuzer!« kommt es vom Vormars, »wahrscheinlich ›Exeter‹.« Und kurz danach: »Es handelt sich um drei englische Kriegsfahrzeuge. Beim Kreuzer laufen zwei Zerstörer!«

Langsdorff nimmt die Pfeife aus dem Mund.

»Dann wollen wir die mal nehmen!« meint er trocken. »Wird die Deckung für einen Geleitzug sein. Schotten dicht! Alarm!«

Mit hoher Fahrt und Südostkurs lässt er auf die verhältnismäßig schwache Sicherung des vermeintlichen Geleitzugs zuhalten.

Er ist fest davon überzeugt, hinter der Sicherung einen Konvoi vorzufinden. Die allgemeinen Richtlinien der Handelskriegsführung für Überwasserstreitkräfte kümmern ihn in diesem Augenblick nichts mehr. Hat er nicht sechs 28-cm-

Rohre, die jeden Kreuzer zusammenschießen können; und eine Mittelartillerie von acht 15-cm-Geschützen, die mit zwei Zerstörern fertig werden müssen, ganz abgesehen von den sechs 10,5-cm-Doppelflak, den anderen Flak-Waffen und den beiden Vierlingstorpedorohren? Er ist entschlossen, anzugreifen.

Der Kommandant ist so erpicht darauf, endlich an einen Geleitzug zu kommen, dass er gar nicht daran denkt, »Exeter« außerhalb der Reichweite ihrer Geschütze aus sicherer Entfernung zusammenzuschlagen.

Zur gleichen Zeit setzt auf »Ajax« Commodore Harwood das Doppelglas ab und wendet sich an Captain Woodhouse, seinen Flaggschiffkommandanten:

»Kann nicht verstehen, Woodie, was der Captain da drüben macht. Kommt gleich in unsere Reichweite. Wenn meine Geschütze weiter feuern können als der andere Bursche, warum ihm dann nahe kommen?«

Während die Besatzung der »Spee« auf ihre Gefechtsstationen läuft, die beiden Türme und die 15-cm-Rohre heben und auf den Gegner schwenken, tritt Langsdarff an die noch offene Panzertür des Kommandostandes.

Ich gehe in die Vormarsgalerie, NO. Aus dem Stand habe ich keine Übersicht.«

Vielleicht denkt er in diesen Augenblicken an Scheer, der aus dem gleichen Grund während der Skagerrakschlacht auf der offenen Admiralsbrücke blieb, was nach ihm auch im Zweiten Weltkrieg manche Kommandanten taten. Zum Beispiel Kapitän Brinkmann auf »Prinz Eugen«, der während des ganzen Grönlandgefechts gegen »Hood« und »Prince of Wales« draußen auf der freien Brücke stand und von dort aus führte, oder Kapitän Hoffmann von »Scharnhorst«, der vor dem »Rawalpindi« - Gefecht auf enterte, um selbst Genauereres über den gesichteten Gegner auszumachen und erst später wieder seinen Kommandostand aufsuchte.

Am Steuerbordrichtungsweiser des Artillerieleitstandes steht der AO, Korvettenkapitän Paul Ascher, geborener Märker aus Stuttgarten bei Storkow, südlich Berlin. Er fängt an, seine Zielansprache durchzugeben: »Sprenggranaten mit Kopfzünder. Stand dicht!«

Die gepanzerte Tür knallt zu. Stumm beobachtet der AO mit seinem am zweiten Einblick des Zielgebersehrohrs stehenden Richtungsweisermaaten den Gegner. Laufend kommen die Zahlen der von den E-Messgeräten festgestellten Entfernungen, die der E-Messoffizier dem Korvettenkapitän zuruft.

»Spee« dreht etwas nach Backbord auf, um mit beiden Türen das Feuer eröffnen zu können.

»Gefechtsschaltung Steuerbord! Richtung einhundertfünfundvierzig Grad auf den Schweren Kreuzer. Schiff hat zwei Schornsteine und zwei Masten. Linker Schornstein breiter als der rechte. Gegner hat Bug liiinks. Haltepunkt liiinke Kante Wasserlinie. Mit Sprenggranaten Kopfzünder laden und sichern. Frage: Schießunterlagen?«

Während von allen Seiten Klarmeldungen einlaufen, die Fertigmeldelampen der sechs Rohre der 28 cm rot aufglühen, Klingeln schrillen und die Resultate der vielen E-Messgeräte auf der Mittlerskala erscheinen, dreht sich der AO zum E-Messoffizier um.

»Frage: Genaue Entfernung?«

»Zwohundertsiebenhundert!« meldet nach einem Blick auf den Mittlerapparat der Leutnant.

»Gegner läuft 28 Seemeilen. Entfernung zwohundertsechs-hundert. Schieber ...« Er nennt jetzt Seite und Zahl, die von der schnell arbeitenden Rechenstelle heraufgesagt werden.

»An AO: Feuerverteilung von rechts!« befiehlt Langsdorff, der die beiden vermeintlichen Zerstörer nicht ungeschoren lassen will.

Der Befehlsübermittler (BÜ) im Stand wiederholt.

»Vorderer Turm auf den Schweren Kreuzer«, sagt der AO,

»achterer Turm abwechselnd auf die beiden Zerstörer. Leitung Turmkommandeur!«

Und wieder vom BÜ:

»Meldung von Turm Anna, Rohre bewegen sich nicht mehr!
ATO ist benachrichtigt.«

»Verdamm und zugenährt! Ausgerechnet jetzt!«

Der ATO, Oberleutnant Rasenack, war zusammen mit seinen Männern der Mittelartillerie um 6 Uhr weggetreten. Er hatte seine Kammer aufgesucht, sich ausgezogen und auf die Koje gehauen. Kaum hatte er sich hingelegt, als die fünf kurzen, schrillen Töne des »Schotten dicht!« und des Alarms ihn wieder hochreißen. Hastig zieht er ein Polohemd und eine Hose über seinen Schlafanzug und läuft los. Unterwegs hört er von den nach oben stürzenden Männern freudige Ausrufe:

»Ein Konvoi! Ein Geleitzug mit einem Hilfskreuzer, Mann, das gibt etwas!«

Seine Gefechtsstation ist die Artillerie-Leitzentrale. Sie liegt tief unten im Schiff unter dem Panzerdeck bei der Schiffszentrale, dem Reich des Ersten Offiziers, Fregattenkapitän Walter Kay, und des Schiffssicherungs-Offiziers, dem Leckwehr und Feuerbekämpfung unterstehen.

Die Artilleriezentrale enthält die damals modernsten Rechengeräte. So z. B. das Ortungsgerät, das aus den laufend gemessenen Entfernungen Kurs und Fahrt des Gegners ermittelt. Ferner den Vorhalterechner, auf dem das Gesamtgefechtsbild mit allen Verbesserungen, die der AO telefonisch an die Zentrale gibt, eingestellt wird. Dieses Gerät zeigt die richtigen Vorhaltewerte über der Horizontalen. Da sich jedoch das Schiff stets im Seegang bewegt und keine ruhige, feste Plattform für die Geschütze bildet, ist ein Krängungsgerät vorhanden, mit dessen Hilfe die Rohre stets im gleichen Winkel zur Horizontalen gehalten werden. Das Gerät hat durch Kreisel stabilisierte Ebenen, die jederzeit die Differenzbeträge zur Schiffsebene feststellen, sie automatisch den übrigen Schusswerten hinzufü-

gen und das Resultat ebenfalls elektrisch an die Türme weitergeben.

Die Rohre, nach den so empfangenen Werten laufend nachgerichtet, stehen nun sozusagen als einziges fest im Raum über dem unter ihnen schlingernden, stampfenden oder rollenden Schiff.

Wartung und Funktionieren der gesamten Artillerieanlage des Panzerschiffs liegen in den Händen von rund 120 zu einer Division unter dem ATO zusammengefassten Artilleriemechanikern. Der ATO selbst fährt u. a. als Seeoffizier wie die anderen WOs des Schiffs. Sind bei Nacht Mittelartillerie und Scheinwerferbedienungen aufgezogen, so ist er Kriegswachleiter der Mittelartillerie. Im Gefecht ist seine Station die Artillerie-Leitzentrale.

In diese Zentralschaltstelle eilt nun Rasenack. Über den bereits an ihren vielen Apparaten und Telefonen hockenden Männern hängt ein Adventskranz. Die Artilleriemechaniker haben ihn aus grün bemaltem Tauwerk hergestellt und mit vier elektrischen Birnen versehen. Vorweihnachtszauber, während das Schiff mit geladenen Rohren klar zum Gefecht durch die See stampft.

Mitten in die Zielansprache des AO platzt die Meldung vom Turm Anna. Rasenack fällt eine frühere Störung ein. Er wendet sich an den Obermechaniker.

»Sausen Sie rauf. Wird wieder dieser Verblockungsmagnet sein, kontrollieren Sie den bitte. Dreimal äußerste, es muss gleich losgehen!«

Der Oberfeldwebel läuft davon, und es dauert nicht lange, bis er seine Meldung heruntergibt:

»Kleine Schraube am Verblockungsmagneten der Steuerbordwellenkupplung hatte sich gelöst. Höhenrichtmaschine war verblockt, mittleres Rohr musste auf Einzelschuss gekuppelt werden. Magnet ist wieder überbrückt, alle Rohre sind klar!«

Dem ATO fällt als dem Hauptverantwortlichen ein Mühlstein

von der Seele. Angespannt lauscht er mit den anderen auf die Befehle des AO. Sie arbeiten schnell und sicher an ihren Feuerleitgeräten und führen die durchs Artillerietelefon kommenden Kommandos ruhig und einwandfrei aus. Sie hören jetzt, wie oben im Artillerieleitstand der BÜ meldet:

»Von Kommandant an AO: Schwere Feuererlaubnis!«

»Eine Salve!« sagt im Stand Ascher ins Mikrophon seines großen Zielgebers.

»Zentrale fertig!« ruft der Richtmaat.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Gebers bläst der zweite Maat in seinen Mundkontakt. Beide Türme donnern, und sechs Granaten verlassen die hocherhobenen Rohre eine Sekunde nach Feuererlaubnis. Die gewaltige Erschütterung der Abschüsse der vollen Gefechtsladung lassen den Stand und das

ganze Schiff beben und schwingen. Staub, abgesprungene Farbpertikel und Schmutz, der sich trotz des Reinschiffs zwischen unzähligen Kabel- und Rohrleitungen festsetzt, fliegen umher. Es ist genau 6.17 Uhr. Neben dem AO sitzt ein Oberfeuerwerksmaat mit Flugzeittabelle, Notizblock, Bleistift und Stoppuhr auf einem Schemel.

»Achtung!« meldet er nach Ablauf der Flugzeit. »Erste Salve kommt drüber an, vorderer Turm drei Schuss!«

Die auf die gefeuerte Entfernung eingestellte Aufschlagmeldeuhr plärrt gleichzeitig ihren quäkenden Ton, und über den Fernsprecher kommt die Ankündigung der eigenen Aufschläge:

»Achtung! Aufschlag!«

Da sind sie! Drei schneeweisse, riesenhohe Wassersäulen, direkt beim Ziel. Zwei vor, eine hinter dem Schweren Kreuzer.

»Deckend!« sagt der AO. »Gut! Schnell!«

»Exeter« ist von der Salve eingedeckt. Bei »Achilles« liegen die Aufschläge des achteren Turms weit, aber dicht an der Steuerbordseite neben dem Bug.

Auf der Brücke des englischen Flaggschiffs wartet Harwood ungeduldig auf die Feuereröffnung seiner Kreuzer. Bei der

Geschwindigkeit, mit der »Spee« und der englische Verband aufeinander zulaufen, kann es nicht mehr allzulange dauern. Als die erste Salve des Panzerschiffs bei beiden Kreuzern einschlägt, triumphiert der Commodore:

»Sehen Sie, Woodhouse? Wir haben erreicht, dass sie ihr Feuer verteilen. Schießen verdammt gut, diese Jerries!«

Vom Leitstand hinter der Brücke meldet einige Minuten danach Desmond Dreyer, der Gunnery Officer, durchs Sprachrohr:

»Wir eröffnen Feuer, Sir!«

»Na endlich!« quittiert Harwood aufatmend.

Die erste Breitseite des Flagg-Kreuzers rauscht um 6.21 Uhr hinaus. Im 15-Sekunden-Salventakt legt der englische AO zwei weitere Salven in die Luft, ohne die Aufschläge der ersten abzuwarten. »Exeter« und »Achilles« feuern ebenfalls. »Exeter« um 6.20 Uhr, »Achilles« um 6.23 Uhr.

Als die drei Kreuzer schießen und ihre rotorangenen Mündungsfeuerstrahlen wie grelle Sonnenkreise aufflammen, wird dem Kommandanten der »Admiral Graf Spee« und allen, die hinter Zielgebern, E-Messgeräten und Gläsern den Gegner beobachten, der Irrtum klar, dem sie verfielen.

Kein Dampfer und kein Geleit ist hinter den rasend schnell feuernden englischen Schiffen auszumachen.

Zum Abdrehen ist es nun viel zu spät. »Spee« befindet sich innerhalb der Reichweite der Geschütze aller drei Kreuzer. Die Gelegenheit, den Schweren Kreuzer gleichsam spielend aus sicherer Entfernung heraus zu erledigen, ist endgültig verpasst. Langsdorff hofft, durch Beschießung der beiden Leichten Kreuzer diese davon abzuhalten, das Panzerschiff einzukreisen oder ihm den Weg nach Norden in den freien Ozean zu verlegen.

»Es sind keine Zerstörer, sondern drei Kreuzer!« lässt er durch Sprachrohre und Telefone an alle Stellen durchsagen. Und dann donnern auch schon die Detonationen der hart neben

der Bordwand liegenden englischen Kurzschüsse und das metallische Klinnen der großen Sprengstücke, die unter Wasser auftreffen, durch das Schiff. Breitseite auf Breitseite fährt aus den beiden Türmen.

»Treffer!« ruft nach der dritten Salve Korvettenkapitän Ascher durch sein Telefon, und kurz danach noch einmal: »Trefffer!«

Das geschieht um etwa 6.19 Uhr, und es ist »Exeter«, die getroffen wird.

Auf »Exeter« hat Lieutenant Commander Smith Wache, als Captain Bell gegen 6 Uhr die Brücke verlässt. Der Kommandant sucht seine so genannte Seekammer auf, die direkt unter der Brücke liegt. Dort streift er Jackett und Schuhe ab und legt sich in weißen Flanellhosen auf die Koje und greift nach einem Buch.

Die Meldungen über Rauch im Nordwesten und die beiden Blinksprüche des Commodore bekommt er durchgesagt. Er hört sie ungerührt an. Kein Grund, deswegen wieder hinaufzugehen. Plötzlich gellt die Sprachrohrpfeife neben seinem Kopfkissen. Der Kommandant richtet sich auf und zieht seine Schuhe wieder an. Die Stimme des Wachhabenden tönt aus dem Sprachrohr:

»Captain, Sir! Ich glaube, wir haben die ›Scheer‹ an Backbord querab!«

»Ausgezeichnet! Geben Sie Alarm!«

In aller Ruhe schnürt er seine Halbschuhe, zieht das Jackett über und geht wieder zur Brücke hinauf. Auf dem Niedergang hört er die Pfiffe der Bootsmannsmaate und ihre Ansage:

»Auf Gefechtsstationen!«

Der Royal Marine-Junge bläst von der Brücke das Signal:

»Klarschiff zum Gefecht!«

Die Besatzung poltert erregt und erfreut durcheinander rufend die Niedergänge hinauf an Oberdeck. »Exeter« ist auf Befehl des Commodore bereits aus der Kiellinie ausgeschert und läuft

jetzt mit Kurs auf das Panzerschiff.

Kaum auf der Brücke angelangt, befiehlt Bell:

»Gefechtsflaggen setzen! Fahrt 28 Seemeilen!«

Er sieht dabei in die Richtung, wo die »Spee« mit einer hohen Gischtwelle vor dem Bug, ihrem massigen Gefechtsmast und den drohend hochgereckten Rohren heranstürmt. Ebenso wie Langsdorff will auch der englische Kommandant seine Schwere Batterie zu voller Wirkung bringen.

»Backbord 20. Guns, Feuer eröffnen, sowie Sie klar sind! Smith, an alle Stellen durchgeben: Wir greifen ein ›pocket-battle-ship‹ an!«

Er tritt zum NO.

»So nah wie möglich an sie ran, aber so, dass alle unsere Türme feuern können, Fähnrich der Wache; Frage: Uhrzeit?«

»6.18 Uhr, Sir!«

Kaum hat der Fähnrich geantwortet, als die erste Salve der »Spee« heranheult, zu beiden Seiten der »Exeter« in die See kracht, und turmhohe Wassersäulen hochschleudert. »Hookie« Bell zieht die Augenbrauen hoch und dreht sich um:

»Mit ihrer ersten Salve deckend. Immerhin besser, ihr spannt eure Regenschirme auf!«

Noch während die ganze Brückenwache grinst, meldet Jennings, der AO, aus dem Artillerieleitstand:

»Wir eröffnen Feuer, Sir!«

»Gut!«

Die Feuerglocken gellen, und die erste Salve des Schweren Kreuzers donnert aus den Rohren.

Es ist 6.20 Uhr.

»Großer Himmel!« ruft Smith, »unsere Wasserbomben müssen wir außenbords werfen, Sir. Zu gefährlich!« Der Kommandant nickt. »Läufer, zum Gefechtswachhabenden. Schnell außenbords mit den Mülleimern!«

Der Befehl wird ausgeführt. »Exeter« läuft nun 30 Seemeilen und feuert alle 20 Sekunden mit ihren drei Türmen.

Zwei 20,3-cm-Treffer auf »Spee« werden von der Brücke des Kreuzers aus beobachtet, während der Kreuzer selbst dauernd in deckenden Salven liegt.

Dann fährt die erste 28-cm-Granate ins Vorschiff.

»Treffer in der Farbenlast!« ruft Smith und beugt sich über ein Sprachrohr. »Erste Feuerlöschgruppe nach vorn!«

Schwarzer Rauch und Flammen schlagen aus dem großen Trefferloch. Rufe und Befehle werden laut. An der Spitze seiner Männer erscheint Sub-Lieutenant Morse. Die Männer eilen mit einem Feuerlöschschlauch herbei, Morse allen voraus mit einem Feuerlöschapparat. Ein zweiter 28-cm-Treffer haut dicht hinter dem ersten ins Oberdeck. Als Rauch und Flammen sich im Fahrtwind verziehen, gähnt dort, wo der Leutnant gestanden war, ein riesiges Loch. Die gewaltige Detonation hat den Unglücklichen hinweggefegt. Beide vorderen Türme feuern noch, was aus den Rohren geht.

»An alle Stellen durchsagen«, ruft Bell mit grimmigem Gesicht durch den Lärm, »wir treffen den Gegner genauso hart wie er uns!«

Die nächste Salve der »Spee« liegt kurz.

Aber auch das Panzerschiff erhält etwa um die gleiche Zeit die ersten 20,3-cm-Treffer durch »Exeter«, wie von dem Schweren Kreuzer aus beobachtet wird.

*

Trotz zwei vorhandenen Gefechtskarten, einer deutschen und einer englischen, sind die gefahrenen Kurse beider Saiten nur schwer und ungenau feststellbar. Zahlreiche Kursänderungen, Ausweichbewegungen vor Artilleriesalven und Torpedos, Gefechtsqualm, künstlicher Nebel, Treffer usw. verhinderten damals auf beiden Seiten eine genaue Festlegung des Gesamtbildes.

Das gleiche gilt für die Treffer, deren Reihenfolge und Uhr-

zeiten mit Sicherheit nicht mehr angegeben werden können. Die im folgenden gegebene Darstellung beruht auf Kombinationen, die aus allen verfügbaren Quellen gezogen wurden. Vornehmlich die Gefechtskarte des offiziellen englischen Seekriegswerks, englische Berichte und das Buch des ATO des Panzerschiffs, Korvettenkapitän a. D. F. W. Rasenack, »Panzerschiff Admiral Graf Spee«, liefern die Hauptunterlagen. Sie sind leider für die englischen Schiffe weit ausführlicher und genauer als für die »Spee«.

Etwa um 6.21 Uhr durchschlägt die erste 20,3-cm-Granate das Schutzschild der doppelrohrigen Flak I, die an Steuerbord neben der Vorkante des Schornsteins steht. Sie fegt die halbe Bedienung hinweg, beschädigt den Schornsteinunterbau, geht durch zwei Decks und detoniert beim Frischwassererzeuger, der ebenfalls zerstört wird. Die Treib- und Schmierölreinigungsanlage wird wahrscheinlich durch den gleichen Treffer außer Betrieb gesetzt. Es ist anzunehmen, dass dieselbe Granate auch den Ausfall der vorderen Gruppe der 15-cm-Munitionsaufzüge verursachte, der durch die Zerschlagung des Stromverteilerkastens für Haupt- und Nebenspeisung aller vier Förderwerke entstand.

Der ATO schickt den Obermechaniker mit zwei Mann hoch. Sie beheben den Schaden provisorisch durch Überleitung von einem allgemeinen Kabel der E-Anlage zu einer schnell ausgelegten fliegenden Leitung. So kann auf jeder Seite wenigstens ein Förderwerk Munition an die Geschütze schaffen. Die Mittelartillerie kann daraufhin ihren unterbrochenen Salventakt wieder aufnehmen. .

Kurz danach schlägt eine zweite 20,3-cm ein Deck tiefer ein. Das dritte Backbord-15-cm-Geschütz, das frei vor dem zwischen Großmast und kurzem Kreuzmast befindlichen Flugzeugkatapult frei an Oberdeck steht, fällt aus.

Langsdorff lässt nun vorübergehend mit beiden Schweren Türmen auf »Exeter« feuern, um diesen gefährlichsten Gegner

auszuschalten.

Um 6.23 Uhr fährt ein 28-cm-Treffer kurz vor dem Mittelpunkt der »Exeter« durch den Schornstein, zerschmettert Feuerleitkabel und Scheinwerfer und tötet fast die gesamte Bedienung der Torpedoausstoßrohre durch Sprengstücke. Masthohe Flammen lodern auf.

Um 6.24 Uhr setzt ein direkter 28-cm-Treffer den oberen Turm B der beiden vorderen Türme außer Gefecht. Sprengstücke klirren durch die gedeckte Brücke. Das gesamte Brückenpersonal mit Ausnahme des verwundeten Kommandanten und zweier Seeleute fällt aus. Bei nun 30 Seemeilen Fahrt ist der Kreuzer einige Zeit steuerlos, bis das Handruder achtern besetzt werden und der Kommandant die Führung vom achteren Stand aus wieder übernehmen kann.

Commodore Harwood befiehlt nun den beiden Leichten Kreuzern konzentriertes Feuer auf »Spee« unter Leitung des Gunnery Officers der »Ajax«, Desmond Dreyer. Sie sollen den Schweren Kreuzer entlasten und vorstoßen, um das Panzerschiff in die Zange zu nehmen und ihm den Weg nach Norden zu versperren.

Als auf »Exeter« eine ohrenbetäubende Detonation Splitter und Sprengstücke, Rauch und Feuer hochsteigen lässt, fährt der heiße Luftdruck dem Kommandanten direkt ins Gesicht. Vorn auf der Brücke stehend, hält er unwillkürlich die Hände vors Gesicht und wird zurückgeschleudert. Er hat ein Gefühl, als sei ihm der Kopf weggerissen worden. Um ihn herum liegt zusammengeschlagen, tot oder schwer verwundet das Brückenpersonal. Schreie gellen auf. Rings herum ein Chaos aus verbogenen Eisenplatten, verdrehtem Metall, Glassplittern und gähnenden Löchern.

Captain Bell findet sich, die Hände immer noch schützend vor den Augen, beim Kompasspodest wieder. Einen Augenblick lang herrscht tödliche Stille. Er lässt die blutigen Hände sinken und dreht sich um:

»Sind Sie all right, Pilot?«

Keine Antwort!

»Sind Sie noch da, Chief Yeo-man?«

Schweigen! Niemand antwortet. Es ist ein wahres Wunder, dass der Kommandant noch lebt. Als die Granate detonierte, schoss der Splitterregen an seinem Gesicht vorbei und verwundete ihn am Kopf. Schwarz im Gesicht, von Pulverqualm und Rauch, versucht der Kommandant vergeblich, den achteren Ruderstand und einen Rudergänger zu erreichen. Alle Verbindungen sind unterbrochen. Hinter ihm erhebt sich mühsam der Läufer.

»Mein guter Roper«, fragt Bell besorgt, »sind Sie all right?«

Der junge Matrose, der schwer an den Leisten verwundet ist, nickt, die Rechte in der Hosentasche.

»Los, mitkommen!« sagt der Captain und beginnt den Niedergang hinabzusteigen. »Sanitäter auf die Brücke!«

Steuerlos schlägt »Exeter« mit 30 Seemeilen Fahrt achtformige Kreise. Das Schiff hat Steuerbordschlagseite, aber Turm A und X feuern in unregelmäßigen Zwischenräumen. Der Mündungsfeuerqualm hüllt das ganze Schiff ein. Noch auf dem Niedergang kommt den beiden der IO, Commander (Korvettenkapitän) Robert Graham entgegen.

»Gott sei Dank, dass Sie leben, Sir! Großes Feuer zwischen den Decks. Wird bereits bekämpft.«

Wasser von Nahaufschlägen fegt über sie hinweg. Splitter sirren durch die Luft.

»Turm B?« fragt der Kommandant.

»Ausgefallen. Direkter Treffer brach den Panzer auf. Fast alle tot. - Sie scheinen ja allerhand davon abbekommen zu haben, Sir?«

Bell nickt und versucht zu lächeln.

»Nicht so schlimm. Wenn das Feuer sich ausbreitet, lassen Sie die Munitionskammern fluten.«

Sanitäter eilen zur Brücke. Der Bordpfarrer kniet neben Ster-

benden, während der Schwere Kreuzer wie ein durchgehendes Pferd mit Höchstfahrt herumbockt und der Gefechtslärm alles andere überdröhnt.

»Ich gehe zum achteren Stand. Großer Himmel, was ist denn da schon wieder?«

Während der IO in die vom Kommandanten angedeutete Richtung sieht, reißt Bell ihm kurzerhand die Mütze vom Kopf und zieht sie über den eigenen Kopf. Einen Augenblick

lang denkt der Erste Offizier, sein Captain habe den Verstand verloren. Aber der Kommandant lacht:

»Der Kommandant muss ‘ne Mütze haben! Fühlen Sie Ihre Landgangmütze raus, Bobby! Komm, Roper!«

Über Trümmer, durch Feuerqualm und an Löschgruppen vorbei kämpfen sie sich nach achtern durch. Bei den Steuerbord-Torpedorohren treffen sie auf den TO.

»Hallo, Smith! Die Brücke ist zum Teufel, wie steht’s bei Ihnen?«

»Vorhin noch zwei Torpedos losgemacht, Sir. Dann fielen fast alle tot oder verwundet aus.«

»Ersatzleute?«

»Nur wenige, Sir. Sind dabei, Torpedos klar zum Schuss zu machen.«

Der Läufer bleibt plötzlich stehen. Ein vorbeihastender Sanitätsgefreiter, dem das bleiche, schmerzverzerrte Gesicht des Jungen auffällt, hält an.

»Bist du in Ordnung, Kumpel?«

Roper beißt die Zähne zusammen, nickt und folgt seinem Kommandanten zum achteren Stand. Es ist dies eine offene Plattform über dem Oberdeck zwischen Flugzeugkatapult und Großmast. Einige Seemeute bemühen sich um die zerschossenen Verbindungen. Herabgefallene Antennendrähte schlagen den Männern ins Gesicht, und ein sieben Pfund schwerer Isolator kracht vor die Füße Beils, der gerade den Niedergang hochklettert und sich auf den primitiven Stand schwingt.

»Schiffsführung vom achteren Stand!« ruft er.

Der Maat, der dort seine Gefechtsstation hat, meldet: »Alle Verbindungen zerschossen, Sir!«

»Kreiselkompass?«

»Ausgefallen, Sir.«

»Bootskompass her!« befiehlt der Kommandant.

»Ihr da unten!« ruft der Maat, »Bootskompass aus dem Backbordkutter holen, schnell!«

»Einer von euch hier rauf!«, befiehlt der Kommandant, »einer unten bleiben, Melderkette zum Handruder. Holt Männer von der Flak. Der IO soll kommen!«

Graham erscheint und steigt über die Plattformreling. »Sie haben mich rufen lassen, Sir?«

»Allerdings«, sagt Bell und weist auf den feinen Dunstschleier, der nass und klebrig plötzlich über ihnen sprüht. »Was zum Teufel ist das?«

»Benzin vom Bordflugzeug. Tank zerschossen, Sir. Wir versuchen, das verdammte Biest über Bord zu geben, es ...«

Im gleichen Moment feuert der achtere Turm in harter Vorausrichtung. Die breite Mündungsfeuerflamme schlägt an ihnen vorbei.

»Das will ich hoffen!« meint der Captain zornig. »Noch so ein Feuerstrahl, und wir brennen wie die Jeanne d'Arc. Los, außenbords mit dem Vogel!«

Ein Signalmeister meldet, dass er vom schwer verwundeten Chief Yeo-man übernommen habe. Lieutenant McBarnett erscheint mit einem Bootskompass als Ersatz für den gefallenen NO. Die Melderkette ist gebildet.

»Geben Sie Ihre Befehle durch meinen Läufer an das Handruder weiter!«

Zwei weitere schwere Treffer erschüttern das Schiff, aber »Exeter« feuert unentwegt mit den beiden ihr verbliebenen Türmen.

»Gegner hält direkt auf uns zu!« meldet McBarnett.

»Seh ich!« ruft Bell zurück. »Steuerbord 20!«

Das Schiff ist wieder unter Kontrolle. Ein halbes Dutzend Matrosen, nackt bis zum Gürtel, handhaben das schwere, direkt über dem Ruder liegende Handruder.

Turm A ist nun auch ausgefallen, aber Lieutenant Jennings, der AO, leitet von der Turmdecke des Turms X das Schießen weiter.

»Noch vier Torpedos in den Backbordrohren, Sir!« schreit Smith zum Kommandanten hinauf.

»Löschen, wenn Sie eine Chance haben!« befiehlt Bell.

Es ist inzwischen 6.38 Uhr geworden.

Die Manöver, die das Panzerschiff inzwischen ausführt, sind nur sehr schwer zu rekonstruieren. Selbst die Karte des englischen Seekriegswerks, die an einer Stelle angibt: »Kurs ungewiss«, als auch die zur Verfügung stehende deutsche Gefechtskarte enthalten differierende Zeitabgaben. Im folgenden sind die Uhrzeiten nach sorgfältiger Prüfung aufgestellt.

Beide Leichte Kreuzer, die ihr Feuer an der Grenze ihrer Reichweite - rund 200 Hektometer - eröffneten, schießen nun mit Fünfzehn-Sekunden-Salvenfolge.

Gegen 6.25 Uhr dreht »Spee« vor dem gut liegenden Feuer der drei Kreuzer hart nach Backbord ab. Etwas später wird von den Ausgucks eine der beiden Blasenbahnen der zwei von »Exeter« zu ungenannter Zeit losgemachten Torpedos gesichtet, der »Spee« nach Backbord und dann wieder zurückdrehend ausweicht. Sie steuert in der Folge östliche Kurse und nimmt während dieses Gefechtsabschnitts vorübergehend mit beiden Türmen den Schweren Kreuzer unter Feuer.

*

Etwa um 6.24 Uhr, als »Exeter« in Rauch und Flammen völlig zu verschwinden scheint, tritt auf »Ajax« der Fähnrich der Wache zum Commodore.

»Flugzeug klar zum Start, Sir!«

»Starten!« befiehlt Harwood kurz.

Die Katapultplattform liegt bei den im Augenblick hart voraus feuernden achteren Doppeltürmen höchst ungünstig.

Lewin und Kearney hocken bei bereits laufendem Motor in ihren Sitzen und werden von dem alle fünfzehn Sekunden aus den Rohren brechenden Feuerstrahl halb geblendet. Der Donner der Abschüsse macht ihre Ohren taub, und die orangebraunen, stinkenden Korditwolken hüllen Flugzeug, Pilot und Beobachter ein. »Drunkie« Lewin kümmert das nicht. Mit der Rechten dem Katapultoffizier zuwinkend, brüllt er durch den Lärm:

»Start nur zwischen den Salven möglich! Los, klarhalten!«

Monk, der die Verantwortung für das Katapultieren hat, schreit zurück:

»Nur zwölf Sekunden Zwischenpause, Mensch!«

Kearney beugt sich vor und tippt dem Flugzeugführer auf die Schulter.

»Mit ‘ner 15-cm-Granate hinter uns kriegen wir allerhand Zahn aus dem ollen Zwirnfadensack heraus.«

Lewin zeigt klar. Dumpf kracht die Startmaschine, und kurz darauf ist die Maschine bereits in der Luft. Der Pilot legt das Flugzeug sofort in eine Messerkurve. Er hat keine Zeit, um Höhe zu gewinnen, denn wenige Sekunden später feuern die Türme erneut, und der enorme Luftdruck wirft die Maschine seitwärts. Mühsam richtet er die »Seafox« wieder auf und beginnt zu steigen. Bald steht er über dem Panzerschiff, muss aber wegen des heftigen Flak-Beschusses schleunigst weiter steigen, um in einer hauchdünnen Wolkendecke Schutz zu suchen.

»Hat nicht viel Wert!« ruft »Drunkie« über die Schulter seinem Beobachter zu, während die Sprengblitze der Flakgranaten- und Leuchtpurgeschosse ringsum in bedenklicher Nähe aufzucken. »Durchsichtig, wie das Nachthemd einer verfolgten

Tänzerin. Aber immerhin besser als gar nichts!«

Kurz darauf beobachtet er einen Treffer auf dem Panzerschiff. Das hinter dem Schornstein stehende Katapult scheint getroffen zu sein, jedenfalls nimmt Lewin das an und meldet seine Beobachtung dem Flaggenschiff. Wenig später berichtet er, dass »Spee« nun auch den achteren Turm auf »Exeter« einschwenke.

Welchen Treffer der englische Flugzeugführer beobachtet, ist nachträglich nicht mehr festzustellen. Wahrscheinlich war es der zweite der beiden oben erwähnten 20,3-cm-Treffer.

Noch zu Beginn dieses Gefechtsabschnitts - wahrscheinlich während »Spee« mit Hartruder schwer überliegend nach Backbord abdreht, um dem gutliegenden Feuer der »Exeter« und der Blasenbahn eines Torpedos auszuweichen - fährt eine 20,3-cm-Granate eineinhalb Meter über dem Panzerdeck durch den Gürtelpanzer. Es bleibt die einzige Granate, die den Panzer durchschlägt. Sie geht in Abteilung XI durch das gepanzerte Mittellängsschott und beult dabei das Panzerdeck in 40 Zentimeter Länge durch, ohne es zu zerreißen. Dann detoniert das Geschoß zwischen den Mittellängsschotten.

Ein Ardexinbehälter über Panzerdeck und Motorenraum wird angeschlagen. Giftige Gase wallen auf, die bei den in der Nähe befindlichen Männern gelbkreuzartige Verbrennungserscheinungen hervorrufen. Zunächst wird falscherweise angenommen und später auch der SKL gemeldet, die Engländer hätten mit Giftgasgranaten geschossen. Ein oder zwei Tage danach stellte der Leitende Ingenieur, Korvettenkapitän (Ing.) Karl Klepp, allerdings fest, dass ausgeströmtes Ardexin (ein Feuerlöschmittel) die Ursache war. Die vorherige irrtümliche Behauptung wird daraufhin von »Spee« sofort bei der SKL widerrufen.

Die Briten schießen Panzersprenggranaten mit Bodenzündern in der Annahme, mit diesen Geschossen den Panzer durchschlagen zu können. Viele Granaten prallen jedoch an der starken Panzerung der 28-cm-Türme ab. Andere durchschlagen

und durchlöchern die Eisenwände der Aufbauten und detonieren wirkungslos im Wasser, wobei sie einen Hagel von Sprengstücken und Splittern über das Schiff schleudern. Bei den freistehenden Flak-Geschützen gibt es Tote und Verwundete, ebenso bei den offen an Oberdeck stehenden 15-cm-Geschützen.

Nach englischer Beobachtung trifft eine Granate schon im ersten Teil des Gefechts angeblich den »Radarmast« im Vormars. Es dürfte damit die 15-cm-Granate gemeint sein, die das Steuerbord-Fockmastgerät, den Mastscheinwerfer und ein Bereitschafts-Munitionsspind der vorderen 3,7 cm durchschlug und im Kreiselträger des vorderen Fla-Leitstandes detoniert. Die Bedienung der 3,7-cm-Flak wird dabei verwundet, die Bereitschaftsmunition brennt ab, und das Deck fängt Feuer. Verbrannte und verwundete Seeleute liegen herum, und es dauert lange, bis Wasser herbeigeschafft, die Verwundeten versorgt und der Brand bekämpft werden kann. Sprengstücke dieses Treffers durchschlagen auch die Kammer des ATO.

Während der ganzen Zeit schießt die Mittelartillerie des Panzerschiffs unter dauerndem Zielwechsel mit weniger Erfolg abwechselnd auf die beiden Leichten Kreuzer, deren sehr schnelle Salven überwiegend zu kurz liegen.

*

Der Vormast der »Spee« erhält insgesamt vier Treffer, darunter den einer 20,3-cm-Granate, die ohne Explosion glatt durchschlägt. Ein anderes 15-cm-Geschoß schlägt detonierend unter der Galerie ein.

Der Einschlag ereignete sich wahrscheinlich während des zweiten Gefechtsabschnitts. Die Sprengstücke töten zwei Seeleute und reißen Leutnant z. S. Grigat, der gerade nach unten gehen wollte, beide Beine ab. Es war mit großer Wahrscheinlichkeit der gleiche Treffer, durch den auch der Kom-

mandant zweimal verwundet wurde.

Der Transport des schwer verwundeten Leutnants über die schmalen Niedergänge im Gefechtsmast zum Lazarett gestaltet sich äußerst schwierig. Im Lazarett wird er von einem der Ärzte betreut. Dabei sagt er:

»Ich will lieber sterben, als mit dieser Verletzung weiterleben.« Mehrmals fragt er nach dem Verlauf des Gefechts. Später berichtet ihm in einer Gefechtspause der AO, Korvettenkapitän Ascher:

»Exeter« haben wir zusammengeschossen; sie ist verschwunden. Die beiden anderen folgen in weitem Abstand als Fühlungshalter.«

»Gut!« nickt der Sterbende, der kurz danach die Augen für immer schließt.

Oben in der Vormarsgalerie steht seit Beginn des Gefechts Kapitän Langsdorff.

Unter ihm donnern die Abschüsse der Schweren Türme und der 15 cm der Mittelartillerie. Schwarzbrauner Pulverqualm wallt in kurzen Abständen bis zur Masthöhe über das Schiff. Jaulend heulen Weitschüsse des Gegners vorbei. Kurz liegende 20,3- und 15-cm-Granaten der Engländer wirbeln hohe Wassersäulen auf. Sprengstücke und Splitter kreischen durch die Luft. Vor allem die meistens zu kurz liegenden Aufschläge der sechzehn schnellfeuernden 15 cm der Leichten Kreuzer senden ihren glühendheißen Splitterregen über Decks und Aufbauten.

Das Krachen der Detonationen, das Stahl und Eisen zerreißende Schmettern der Treffer, prasselnde Flammen, knisternde Brände und der rollende Donner der eigenen Abschüsse verursachen einen Lärm, den nur das schrille Gellen der Feuerglocken und die aus den Lautsprechern dröhnen Befehle zu übertönen vermögen.

Weitere Treffer liegen im Gefechtsmast und in dessen Umgebung. Granaten zersplittern Aufbauten, E-Messgeräte und Scheinwerfer an Mast und Schornstein, töten Männer oder

verwunden sie. Herumzwitschernde Splitter und zirpende Querschläger veranlassen die Männer in der Umgebung des Kapitäns, sich immer wieder hinter die hohe, dünne Blechverkleidung zu ducken. Der Kommandant bleibt aufrecht stehen. In regungsloser Haltung beobachtet er die Lage und erteilt seine Befehle.

Die zu Anfang des Gefechts besonders klare Sicht ist bald einem oft undurchdringlichen Gewoge von Mündungsfeuerqualm und Brandrauchwolken gewichen. Die schnellen Ausweichbewegungen der sehr wendigen, wie Zerstörer hin- und herdrehenden Leichten Kreuzer und das durch die schweren Treffer verursachte wirre Manövrieren der zeitweise steuerlosen »Exeter« sind nicht mehr mit Sicherheit auszumachen.

Eigenes Ausweichen vor zahlreichen Torpedolaufbahnen, Abdrehen und wieder Herandrehen und das Ausmanövrieren der gegnerischen Salven erschweren den Leitern der Schweren und Mittelartillerie ein geregeltes Schießverfahren. Sie müssen immer wieder die Ziele wechseln und sich neu einschießen.

Das Gefechtsfeld ist völlig verqualmt und unübersichtlich geworden. Was in diesem stetig wechselnden Durcheinander für Augenblicke sichtbar ist, wird sofort unter Feuer genommen. Den Engländern geht es nicht viel anders.

Kapitän Langsdorff wird an Schulter, Kopf und linkem Arm mehrmals verwundet. Ob durch Splitter des gleichen oder verschiedener Treffer und zu welchem Zeitpunkt, ist nicht festzustellen. Er blutet stark. Sein Gesicht ist durch Pulverrauch und Blut fast ebenso unkenntlich geworden wie die der Männer, die an Oberdeck an den Geschützen stehen oder die ausgebrochenen Brände an Deck und im Innern des Schiffes bekämpfen.

Der Kommandant lässt sich nur notdürftig verbinden. Man legt ihm Verbandspäckchen auf die Schulterwunde und Pflaster auf die Kopfverletzungen. Das Ende des linken Rockärmels wird abgeschnitten und sein Arm in eine Schlinge gelegt.

Wichtiger und folgenschwerer als diese Verwundungen, die Langsdorff sehr wahrscheinlich im zweiten Gefechtsabschnitt erlitt, ist die Tatsache, dass der Luftdruck einer schweren Granate den Kommandanten plötzlich zu Boden wirft. Er bleibt bewusstlos liegen.

Der Erste Offizier, Fregattenkapitän Walter Kay, wird zur Weiterführung des Gefechts aus der Zentrale heraufgerufen. Langsdorff kann sich jedoch nach einiger Zeit wieder aufraffen und übernimmt erneut die Gefechtsführung.

*

Während die Verwundungen offensichtlich erst im zweiten Gefechtsabschnitt und wohl durch die zuletzt erwähnte 15-cm-Granate erfolgen, die unter der Galerie einschlägt, wird aller Wahrscheinlichkeit nach die zeitweise Betäubung des Kommandanten durch den Luftdruck eines 20,3-cm-Geschosses während des ersten Teils des Gefechts verursacht.

Die starken Wirkungen, die ein derartiger, durch die Druckwelle eines detonierenden schweren Geschosses bewirkter Schock auslöst, sind bekannt. Langsdorff war immerhin für kurze Zeit bewusstlos. Der erlittene Schock muss also erheblich nachhaltiger gewesen sein als der, den eine 15-cm-Granate hervorrufen kann.

Man wird sicherlich nicht fehlgehen in der Annahme, dass die Nachwirkung des Schocks die weiteren Maßnahmen des Kommandanten mehr oder weniger stark beeinflusste. Es handelt sich um jene Befehle, die zum Aufnehmen des Westkurses und schließlich zum verhängnisvollen Einlaufen des Panzerschiffs in den Hafen von Montevideo führten.

Um 6.30 Uhr lässt Langsdorff einen der Schweren Türme wieder abwechselnd auf »Ajax« und »Achilles« richten, die mit Höchstfahrt nach Nordnordosten ausholen und das Panzerschiff zu umgehen drohen. Er hält das nicht gut liegende Feuer

seiner 15-cm-Batterien nicht für ausreichend, diesen Umgehungsversuch zu verhindern.

Nachträglich kann vielleicht gesagt werden, dass es möglicherweise richtiger gewesen wäre, zuerst »Exeter«, auf der Brände loderten und die bereits einen ihrer Türme verloren hatte, mit allen sechs Rohren der 28 cm niederzukämpfen, um danach die Schwere Artillerie zur Abwehr der Leichten Kreuzer einzusetzen.

Gegen 6.36 Uhr lässt der Kommandant mit Hartruder um etwa 135 Grad plötzlich von Ost auf Nordwest und danach auf Westkurs drehen, obwohl »Ajax« und »Achilles« ihre Umfassungsbewegung um diese Zeit noch nicht vollendet haben.

Um 6.38 Uhr - nur zwei Minuten nach dem schwer verständlichen Manöver der »Spee« - erhält »Exeter«, die zum Losmachen ihrer Backbord-Torpedos nach Steuerbord schwenkt, zwei 28-cm-Treffer. Sie setzen ihren vorderen Turm außer Gefecht und bewirken schwere Verheerungen und Brände im Zwischendeck. Beide vorderen Türme sind nun ausgefallen. Der Schwere Kreuzer ist inzwischen zu einem rauchumhüllten und unter Flammen fast verschwundenen Wrack geworden. Er feuert jetzt in langen Abständen mit seinem allein noch verbliebenen achteren Turm.

*

Man kann nur annehmen, dass Langsdorff - vielleicht veranlasst durch eine längere Feuerpause der »Exeter« - diesen Gegner für erledigt hielt, da er nun als einziges Ziel für beide Türme »Ajax« und »Achilles« bestimmte. Aber er ging nicht - wie er es zu Beginn des Gefechts tat - mit Höchstfahrt auf diese lästigen Verfolger los, um sie mit der Wucht seiner schweren Artillerie auszuschalten, ehe sie sich dem Bereich der 28 cm mit ihrer überlegenen Geschwindigkeit hätten entziehen können.

Was den Kommandanten dazu bewegen hatte, plötzlich auf Gegenkurs nach Westen zu gehen, ist nicht mehr festzustellen. Seine Geschütze feuerten nun auf die beiden Leichten Kreuzer. Einen Durchbruch nach Norden in die freie See hätten die pausenlos schießenden Kreuzer selbst ohne ernstliche Beschädigungen wohl kaum verhindern können. Durch Brennstoff- und Munitionsmangel wären sie voraussichtlich trotz ihrer überlegenen Geschwindigkeit schon bald zum Abbruch des Gefechts gezwungen worden.

Die bisher auf »Spee« eingetretenen Beschädigungen und Verluste konnten im Augenblick der starken Kursänderung kaum der Grund dafür gewesen sein, diesen Kurs zu wählen und in der Folge beizubehalten. Immerhin hätte das Versorgungsschiff »Altmark« mit seinen vielen Hilfsmöglichkeiten zu einem Treffpunkt bestellt und zur Behebung der Schäden als Werkstattenschiff benutzt werden können.

Commodore Harwood war seinerseits entschlossen, das einmal gestellte Panzerschiff nicht mehr aus den Fängen zu lassen. Er hetzte beide Kreuzer unter vollem Einsatz immer wieder auf den wütend schießenden großen Gegner.

Langsdorff behielt seinen westlichen Kurs unverändert bei.

Gegen 6.40 Uhr erlitt »Achilles« durch wenige Meter von ihrer Backbord-Bordwand bei der Brücke im Wasser detonierende 28-cm-Granaten schwere Beschädigungen und Verluste. Brücke und Artillerie-Leitstand wurden durch Sprengstücke getroffen. Beide fielen vorübergehend aus. Der verwundete Kommandant, Captain Parry, führte nach Ausfall des achteren Standes schließlich vom vorderen weiter. Nach kurzer Feuerpause beteiligten sich die Geschütze des ebenfalls verwundeten AO, Oberleutnant Washbourn, wieder am Gefecht.

*

Die Turmsalve der »Spee« überschüttet die Decks mit hohen

Wassersäulen und übersät die Backbordseite des Kreuzers mit Splittern und Sprengstücken jeder Größe. Sie durchschlagen die leichten, nur kugelsicheren Eisenplatten der Brücke verkleidung, lassen den Kommandanten mit Wunden an dem Unterschenkel zu Boden gehen und zerschmettern dem Chief Yeoman of Signals ein Knie.

Als Captain Parry nach ein paar Sekunden wieder zu sich kommt, findet er sich zu seiner Verwunderung an Deck liegend. Schmerzen fühlt er nicht, aber er hört das Stöhnen des Signalmeisters, als dieser von Sanitätern weggetragen wird. Der Kommandant rappelt sich wieder hoch und setzt sich auf die fußhohe »Affeninsel«, die Plattform rund um die beiden Kompassen.

»Irgend etwas stimmt hier nicht!« murmelt er, und dann erkennt er, dass die Türme nicht mehr feuern.

Etwa sechs größere Sprengstücke hatten die nur 25,6 mm dicke Panzerung des Artillerie-Leitstandes hinter der Brücke durchstanzt und dabei Teile des Panzers in den Stand geschleudert. Der AO hört es krachen. Für Sekunden wird es ihm schwarz vor den Augen. Er spürt einen mächtigen Luftzug, der vorher noch nicht da war, und sieht Seeleute, die leblos am Boden liegen.

Inzwischen erhebt sich der Kommandant und geht zum vorderen Teil der Brücke. Er kümmert sich nicht um seine Verwundeten und starrt auf die Rohre der beiden vorderen Türme, die nicht mehr auf den Feind gerichtet sind. Ein Blick über die Schulter lässt ihn den durchlöcherten Artillerie-Leitstand erkennen.

»Da scheint etwas total verkehrt zu sein!« murmelt er. Er tritt ans Sprachrohr und ruft den Stand an..

»Hier Kommandant! Sind Sie all right, Guns?«

Und dann erfährt er, was passiert ist.

Im Gefecht sitzt der AO hoch über den anderen. Er hat direkte Sprachrohrverbindung mit der Brücke zum Kommandanten.

Der so genannte Rate Officer, Maat Watt, gibt laufend Kurs und Geschwindigkeit des Gegners durch. Ein Aufschlagmelder, der große, langsam sprechende und rotgesichtige Sergeant Trimble, beobachtet die eigenen Aufschläge und gibt das Gesehene weiter. Dicht hinter diesen drei Männern sitzen zwei Funker und der junge Dorset, die als BÜ mit allen vier Türmen direkte telefonische Verbindung haben. Die BÜ in den Türmen sind sämtlich junge Soldaten und gehören wie Dorset den Royal Marines an.

Noch höher steht der Abstandsmesser Shirley auf einem Stuhl und misst aus der Turmhaube den Abstand zum vorauslaufenden Flaggkreuzer. Tiefer im Stand sitzen die Zielgebermaate, von denen einer auf den Feuerbefehl hin die Geschütz-Salven auslöst. Neben ihnen befinden sich die Matrosen Shaw und Rogers, die Verbesserungen des AO für Höhe und Seite einstellen. Sie sind wie Shirley, der junge Dorset und Maat Stacey, der ebenfalls am Zielgeber steht, Neuseeländer.

Als die Kurzsalve im Wasser einschlägt, fällt Shirley nach vorn und bleibt, heftig aus einer Schenkelwunde blutend, über seinem Stuhl hängen. Die beiden BÜ liegen tot am Boden. Ein weiterer BÜ stürzt durch ein Sprengloch auf die Köpfe der beiden unterhalb des Standes stehenden E-Messer. Washbourn wird, aus einigen Kopfwunden blutend, von einem Schwindelgefühl befallen. Er hört wie durch einen Nebel, wie Watts die Worte in sein Mikrophon spricht:

»Treffer im Artillerie-Leitstand! Achterer Stand übernehmen!«

Dann geht er zum AO.

»Kommen Sie, Sir!«

»Was ist los? Ich bin all right!« stammelt Washbourn verwirrt und tastet mit der Rechten über seinen Kopf.

Die Hand kommt blutig zurück.

Langsam klettert er von seinem Stuhl und lässt sich mit einem Gefechtspäckchen verbinden. In diesem Augenblick erreicht

ihn die Frage des Kommandanten.

»Achterer Stand leitet, Sir!« berichtet er, »bitte Sanitäter hierherschicken!«

Einige Minuten später ist der AO wieder auf dem Damm. Er steigt auf seinen Sitz zurück und vergewissert sich über den Zustand der Anlagen. Shaw sitzt ein wenig vornübergebeugt auf seiner Station. Das vom achteren Stand geleitete Feuer ist sehr langsam und unregelmäßig geworden. Die dort stationierten Männer sind vom Feuer der hart voraus schießenden achteren Türme X und Y - ersterer wird von Royal Marines bedient - halb taub. Sie müssen sich von Zeit zu Zeit erbrechen. Hier, bei den achteren Aufbauten, stammen die meisten Zerstörungen vom Feuer der eigenen Türme. Washbourn will nun selbst wieder die Leitung übernehmen.

»Was ist ausgefallen?«

Einer der Maate lässt sein Fernglas los und dreht sich um.

»Zielgeber scheint in Ordnung, Sir.«

»Gut! Wollen sehen, was passiert. Vorderen Stand wieder einschalten. Achtung, Shaw!«

Der Maat wiederholt und schaltet um.

»Vorderer Stand eingeschaltet!«

»Shaw!« ruft der AO scharf.

»Archie hat es erwischt, Sir!« meldet der neben dem Angerufenen sitzende Stacey mit ruhiger Stimme durchs Sprachrohr zum AO hinauf.

Washbourn sieht hinunter. Shaw sitzt immer noch hinter seinem Zielgeber. Er ist tot.

»Robers übernehmen!« befiehlt der Artillerieoffizier.

Wortlos zieht der Seemann den Körper des toten Kameraden zur Seite und schwingt sich auf dessen Sitz. Draußen klopfen die vom Kommandanten geschickten Sanitäter an die durch Splitter in ihren Angeln verklemmte Standtür. Sie lässt sich nicht öffnen. Mit drei Toten und mehreren Verwundeten in seiner Nähe leitet Washbourn mit seinen Männern das Feuer

seiner 15 cm. Er ist wieder ganz der alte und froh, seine Batterie, die im Verlauf des Gefechts nicht weniger als 210 Salven feuerte, unabhängig vom Flaggschiff-AO selbständig führen zu können.

Auf der Brücke lässt sich Captain Parry, dessen blutüberströmte Beine allmählich erlahmen, in seinem hohen Brückenstuhl auf einem Kissen nieder. Ein Sanitätsmaat legt, ohne dass der Kommandant es beachtet, einen Verband um sein linkes Bein. Das geschieht zu der Zeit, als »Exeter« schwer getroffen und brennend im Rauch verschwindet.

Parry wendet sich an den NO, Oberleutnant Cowburn, der gleichzeitig Gefechtswachhabender ist:

»»Exeter« dreht ab. Sie wird offenbar bald aus der Geschichte raus sein. Warum zum Teufel ...?«

»Das andere Bein, Sir, bitte!« unterbricht ihn der Sanitätsmaat.

»Was ist los damit?« fragt Parry ungeduldig. Er sieht hinunter und scheint erst jetzt die Wunden an beiden Waden zu sehen. »Na schön!« meint er und fährt, zum NO gewandt, fort: »Verstehen Sie, warum der Captain drüben nach Westen läuft, statt sich direkt auf uns zu stürzen? Viel Schaden scheinen wir ihm ja leider nicht zuzufügen. Weder seiner Armierung noch seinen Maschinen!«

»Wir sind ihm aber unangenehm genug«, gibt der hagere und wortkarge NO zu bedenken, »wir irritieren ihn, sonst würde er doch kehrtmachen, Sir!«

Leise vor sich hin fluchend nimmt der Kommandant das Glas wieder vor die Augen. Er ist wie alle anderen auf den beiden Leichten Kreuzern schwer darüber enttäuscht, dass trotz ihres rasenden Schießens, der losgemachten Torpedos und des rücksichtslosen Draufgehens auf dem unentwegt feuерnden Panzerschiff sich keine entscheidende Wirkung bemerkbar machte.

Um 6.44 Uhr standen »Ajax« und »Achilles« bereits Steuer-

bord achteraus von »Spee«. Sie liefen 31 sm Fahrt und hämmerten mit ihren sechzehn 15-cm-Rohren auf das Panzerschiff ein, das die Umgehung nicht mehr verhindern konnte. Den Salven der Schweren Artillerie geschickt ausweichend, feuerten sie unter vollem Einsatz trotz der Abwehr, die ihnen aus dem großen Kriegsschiff entgegenschlug.

Es war 7.03 Uhr, als im Süden aus Rauch und Dunst die von beiden Seiten für erledigt gehaltene brennende »Exeter« auftaucht. Kapitän Langsdorff war gezwungen, die Schweren Türme vorübergehend wieder auf den immer noch aus einem Turm feuерnden Schweren Kreuzer richten zu lassen.

Commodore Harwood ließ zur Entlastung der »Exeter« seine Leichten Kreuzer rücksichtslos von Nordosten heranstaffeln. In 12.000 Meter Entfernung ließ er aufdrehen, um die volle Wirkung seiner Breitseiten zu erreichen.

Der Kommandant der »Spee« ließ jetzt von »Exeter« ab, um dem wütenden Feuer, mit dem »Ajax« und »Achilles« ihn überfielen, mit seiner Schweren Artillerie zu begegnen. Der Erfolg blieb nicht aus.

Um 7.25 Uhr setzte eine 28-cm-Granate die achteren Türme X und Y der »Ajax« außer Gefecht. Von den vier dem Flaggkreuzer noch verbliebenen Rohren wurde eines durch Zufall unbrauchbar. Beide Kreuzer drehten nach Nordwesten ab, nebelten sich ein und machten kurz danach - ebenso wie »Spee« - Torpedos los. Das Panzerschiff wich mehrfachen Blasenbahnen durch schnelles Manövrieren aus. Den Engländern, die erbittert den Misserfolg ihrer Torpedos beobachteten, fiel dabei - wie schon vorher während des Gefechts - die große Wendigkeit des schweren Schiffes auf.

Für »Spee« kam erschwerend der starke Gefechtsqualm hinzu, den der von beiden Seiten verwendete künstliche Nebel noch verschlimmerte. Die Mittelartillerie des Panzerschiffes lag gut. Eine der Ursachen, die während des Gefechts nicht bemerkt wurden, stellte sich erst später heraus. Ein kleiner

Granatsplitter war durch den Steuerbordzielgeber gegangen. Die Optik blieb heil, aber das Getriebe wurde beschädigt, so daß kein Kippwinkel an die Batterie gelangte und die

Mittelartillerie (MA) infolgedessen sehr schlecht am Ziel lag. Einmal verpassten die E-Messgeräte der Stände einen der schnellen Zielwechsel und maßen ein falsches Ziel, worauf die Aufschläge der MA wirkungslos sehr weit niedergingen. An Bord der »Ajax« nahm man an, dass eine Feuerleitanlage der »Spee« getroffen worden sei.

Für die 28 cm war es ebenfalls schwer, bei den eigenen schnellen Ausweichbewegungen vor feindlichen Torpedos auf diese kurze Entfernung die Zeiger der Richtungsweiseranlage in Deckung und damit die Geschütze am Ziel zu halten. Die Rohre waren schon ziemlich ausgeschossen und weit über die Hälfte der Munition verfeuert. Turm A hatte bereits keine Kopfzündergranaten mehr und musste zeitweise mit Panzersprenggranaten schießen, was bei den Leichten Kreuzern - außer glatten Durchschüssen - kaum Wirkung haben konnte.

Etwa um 7.30 Uhr gingen »Ajax« und »Achilles« auf West- und Südwestkurs. Sie nebelten sich ein, ohne ihr Feuer einzustellen.

Während dieses Gefechtsabschnitts erhielt »Spee« mehrere der insgesamt siebzehn 15-cm-Treffer. Wahrscheinlich auch den Treffer an der Backbordseite des Vorschiffs, der in der Bordwand detonierte, ein vier Quadratmeter großes Loch über der Wasserlinie aufriss und schwere Zerstörungen im Zwischendeck anrichtete. Eine Exerziergranate - ein 15-cm-Vollgeschoß ohne Zünder und Sprengladung - krachte ins Achterschiff, tötete zwei Mann der Leckwehr und schlug durch die Offiziersmesse. Das Geschoß wühlte sich durch ein Dutzend Kammern und landete fast unversehrt unter der Koje eines Oberfeldwebels. Als der damalige AO der »Ajax«, Washbourn, den ATO der »Spee« nach dem Krieg zufällig in Hamburg traf, erfuhr er die Geschichte dieser Granate.

Im Turm B des Flaggkreuzers trat zu dieser Zeit eine Verzögerung der Munitionszufuhr ein, und die Männer (alles Neuseeländer) luden die in den Bereitschaftswracks im Turm stehenden Panzersprenggranaten. Als auch diese ausgingen und nur noch zwei Exerziergranaten vorhanden waren, zögerten sie. Der Turmoffizier, Sublieutenant »Slim« Somerville, fuhr sie an:

»Worauf wartet ihr noch: rein mit den Dingern!«

Weitere 15-cm-Geschosse detonierten über der Fähnrichsmesse und dem Obergefreitenraum, ohne besonderen Schaden anzurichten. Treffer zerstörten auch die Kombüse.

*

Als um 7.25 Uhr der 28-cm-Treffer auf »Ajax« den Panzer des Turms X wie Blech durchstanzt, außer Gefecht setzt und Sprengstücke den Turm Y verklemmen, meldet der AO den Ausfall beider Türme zur Brücke.

»Immerhin haben Sie noch zwei zum Feuern!« brüllt der Commodore wütend durchs Sprachrohr zurück, während ein Fähnrich zum Kommandanten tritt:

»Captain, Sir! Von Turm X: Brand im Munitionsaufzug!«

»Well!« sagte Woodhouse ruhig, »schwirren Sie ab und sehen Sie nach, ob der Brand unter Kontrolle ist!«

Die Royal Marines im Turm X arbeiten schweißüberströmt mit nackten Oberkörpern. Niemand kann in den Turm hinein oder heraus, und aus dem Aufzug schlagen Rauch und Flammen. Der Royal-Marine-Oberleutnant, der den Turm führt, befiehlt die Einschaltung der Berieselungsanlage. Sie versagt. Aber dann strömt von oben wie durch ein Wunder ein Wasserfall in den Turm, und ein Royal Marines bekam vom Oberdeck einen Feuerlöschschlauch in den Turm gereicht.

Gegen 7.30 Uhr hört »Exeter« zu feuern auf. Die Munitionskammer ihres letzten Turms ist vollgelaufen. Harwood, der

besorgt den Schweren Kreuzer beobachtet, wendet sich an den Signalmeister:

»Scheinwerferspruch an ›Exeter‹. Frage: Zustand?«

Neben ihm erscheint atemlos ein Läufer.

»Vom Ersten Offizier, Sir. Direkter Treffer in der Umladekammer!«

»Verluste?« schreit Woodhouse durch den Abschussdonner der vorderen Turmgruppe.

»Leider, Sir. Die Granate ging durch die Kammern des Ersten Offiziers und des Zahlmeisters, dann ins nächste Deck, in den Munitionsaufzug und wieder hinauf und in die Wohnräume des Commodore, Sir!«

»Merkwürdiger Brocken!« knurrt der Gefechtswachhabende.

Der ausgesandte Fähnrich kommt zurück und meldet Harwood die Bekämpfung des Feuers in Turm X.

Auf die Frage, ob sonst noch etwas passiert sei, fügt er hinzu:

»Commodore, Sir! Die 28 cm schlug glatt durch ihren Wohnraum und detonierte im Schlafraum. Nahm alle Köpfe Ihrer Golfschläger mit!«

- Er greift in seine Jackett-Taschen und zieht sie heraus. Harwood wirft einen Blick auf die gekappten Köpfe.

»Sehr unsportlich von den Jerries!«

»Pech mit Ihren Räumen, Sir!« meint bedauernd der Kommandant.

»Ihre Kajüte sieht genauso aus, Captain, Sir!« ergänzt der Fähnrich.

In diesem Augenblick meldet der Yeoman of Signals:

»Von ›Exeter‹ an Commodore. Alle Geschütze ausgefallen, bin aber noch seefähig.«

»Die muss in einem feinen Zustand sein!« meint Harwood.

»Ob sie's bis zu den Falklands schafft? Fragen Sie an!«

Wenige Minuten später trifft die Antwort Captain Beils ein:

»Kann, wenn befohlen, nach Plymouth laufen. Erbitte Erlaubnis, Liste der Reparaturen ergänzen zu dürfen!«

Der Commodore lächelt. »Exeter« ist im Augenblick gut im Süden auszumachen, brennend und mit Schlagseite. »Der gute alte ›Hookie‹! An ›Exeter‹: Nach den Falklands gehen. Viel Glück!«

Um 7.40 Uhr scheidet der Schwere Kreuzer aus dem Gefecht aus. Er dreht auf Südostkurs und läuft mit 18 Seemeilen Fahrt zur Reparatur nach den Falklands. Eine Meldung des AO erreicht den Kommandanten, der sie an den Commodore weiterleitet. »Die Munition wird knapp, Sir!«

»Was ist das? Kratzt das letzte zusammen, zum Teufel!«

Während die vorderen Türme weiterfeuern, schreitet Harwood auf der Brücke auf und ab. Er überlegt. »Spee« kann das Gefecht nicht abbrechen, weil die Kreuzer schneller sind als sie. Offensichtlich hat sie genug, denkt der Commodore, denn sie läuft unentwegt nach Westen.

»Wir müssen auf größere Entfernung gehen, Woodhouse«, sagt er schließlich. »Ich werde das Gefecht abbrechen und sie nach Einbruch der Dunkelheit wieder angreifen. Ablaufen, nebeln! - Signalmeister an ›Achilles‹: Breche das Gefecht ab!«

»Backbord 20!« ruft der Kommandant dem Gefechtwachhabenden zu. Es wird 7.38 Uhr. Im gleichen Augenblick kracht es. Eine 28-cm-Granate reißt den Top des Großmastes weg.

»Die Antennen sind beim Teufel!« bemerkt der Kommandant. »An Funkmeister: Reserveantennen ausbringen!«

Während »Ajax« auf Südkurs dreht, beobachtet Harwood das Panzerschiff. Er setzt schließlich das Doppelglas ab und dreht sich kopfschüttelnd zu Woodhouse um.

»Sie kommt nicht hinter uns her! Wir werden später Fühlung halten.«

*

Die Kreuzer schieben sich - nachdem sie einige Zeit Südkurs steuerten - auf Westkurs gehend zwischen »Spee« und die

ablaufende »Exeter«. Als genügend Abstand gewonnen ist, lässt Harwood »Achilles« nördlich und »Ajax« südlich des Panzerschiffes in einer Entfernung von 17 und 14 Seemeilen Fühlung halten.

»Spee« verfügt nur noch über 306 Schuß für ihre Türme, 423 Schuß für die 15-cm-Batterie, 2470 Schuß für die 10,5-cm-Flak und die anderen Flawaffen und sechs Torpedos. Das ist ein Bestand, der für ein längeres Gefecht mit mehreren Gegnern keinesfalls ausreicht. Die überlegene Geschwindigkeit der Kreuzer erlaubt ihnen ein freies Manövrieren.

Sie unter Feuer zu nehmen, wäre für das Panzerschiff Munitionsverschwendungen gewesen.

In der nun folgenden Gefechtspause verlässt der ATO die Artilleriezentrale, um sich zur Brücke zu begeben.

Seine Männer hatten auf ihren Stationen den über ihnen tobenden Gefechtslärm, die Erschütterungen der eigenen Abschüsse und der feindlichen Treffer unter dem Panzerdeck wie aus weiter Ferne vernommen. Sie hatten auch das harte Überlegen des Schiffes gespürt, wenn es Torpedolaufbahnen ausgewichen war. Von der Gefechtslage hatten sie aber nur gewusst, was die Artillerieoffiziere befahlen und ihre Rechengräte feststellten.

Wohl berichteten ihnen auch jetzt manchmal Mechaniker, die von Reparaturen am Oberdeck zurückkommen, schnell und flüsternd von ihren Eindrücken. Aber wie es wirklich oben aussieht, das können sich die Männer in der Zentrale höchstens in groben Umrissen vorstellen.

Manchmal erhalten sie kurze Nachrichten, die von den Artillerieoffizieren hinuntergegeben werden, wenn die Zeit es erlaubt. Oder sie hören in ihren Telefonen Meldungen der Ausgucks oder Befehle des Gefechtswachhabenden wie z. B.: »Torpedolaufbahn an Steuerbord« und das sofort darauffolgende »Hart Steuerbord!« oder ähnliches. Dann warten sie erregt und gespannt darauf, ob die Blasenbahn ausmanövriert werden

kann oder ob dicht bei ihnen der Donner einer Detonation mit Flammen und Wassereinbruch den Tod über sie hereinbrechen lassen wird.

Trotz der geschlossenen Lüfter dringen auch der beizende Rauch der Brände und der ätzende Pulverqualm zu ihnen herein.

Trotz allem arbeiten sie ruhig und sicher, nehmen die sich überstürzenden Meldungen über Versager und Ausfälle entgegen und haben nur das eine Bestreben, den AOs ihre beschädigten Geschütze und Feuerleitanlagen so schnell und gut wie möglich wieder gefechtsklar zu machen. Mit ihrer Erfahrung, ihrem harten Training und einem unerschütterlichen Mut leisten die dem ATO unterstehenden Männern Unglaubliches, wenn sie im Splitterregen, unter dem Donner der Abschüsse und dem Krachen der Treffer durch lodernde Brände hinaufstürzen und ihre Reparaturen ausführen.

Rasenack passiert den Hauptgefechtsverbandsplatz, wo sich ihm schreckliche Bilder bieten. Schwerverwundete liegen auf blutverschmierten Hängematten.

Der Oberleutnant, der erschüttert diese Stätte des Grauens passiert, hört keine Schreie, keine Klagen. Die Verwundeten beißen die Zähne zusammen. Schnell und sicher arbeiten die Ärzte, die in dem fürchterlichen Gedränge zuweilen kurze Operationen ohne Betäubung vornehmen müssen.

Er eilt weiter durch das Zwischendeck. Treffer haben ein wüstes Durcheinander verursacht. Noch von der Nacht her hängen die beim Alarm eiligst verlassenen Hängematten an ihren Plätzen und versperren den Weg. Andere sind halb verbrannt und von Splittern zersiebt herabgefallen. Fußhoch steht das Löschwasser auf dem Boden. Es umspült umgestürzte und aufgesprungene Spinde, deren Inhalt an Deck herumtreibt. Spuren heftiger Brände sind im rauchgeschwärzten Vorschiff zu sehen. Qualm wabert unter der Decke. Überall riecht es nach Blut, verbrannter Farbe, heißem Eisen und den in bräunli-

chen oder grünlichen Schwaden herumwehenden Pikrin- und Korditdämpfen.

Die vom Ersten Offizier und dem Oberbootsmann eingeteilten Arbeitsgruppen sind bereits mit dem Aufklären beschäftigt. Bald sind nur noch an den Detonationsstellen und den teilweise durchschossenen Aufbauten die Spuren des Gefechts zu erkennen. Leckwehrgruppen und Zimmermannsgästen dichten die größten Trefferlöcher mit Holzpfropfen und Planken ab. Andere spülen die Decks, säubern sie von Blut- und Brandspuren und werfen die durch Treffer herausgefetzten Eisenbleche, Sprengstücke und Splitter außenbords.

Auf dem Mitteldeck werden die 36 Gefallenen in Hängematten eingeschnürt und mit Kriegsflaggen bedeckt.

Auf der Brücke erkundigt sich der ATO nach der Absicht des Kommandanten. Einer der Leutnants gibt Auskunft:

»Er will in dem neutralen Montevideo einlaufen, das Schiff zur Fahrt nach Deutschland instand setzen und Proviant übernehmen.«

»Proviant? Warum?«

»Mensch, weißt du nicht, dass neben der Kombüse durch einen Treffer auch noch die Proviantlasten zum Teufel gegangen sind?«

»Na«, meint der Oberleutnant, »das kann ja heiter werden. Mittagessen hast du keines, was? Was laufen wir eigentlich?«

»24 Seemeilen, Kurs immer noch 250 Grad. Rund 150 Seemeilen bis zur Mündung, dann weitere 50 bis Montevideo. Einlaufen abends.«

Das von Rauch- und Nebelschwaden verqualmte Gefechtsfeld liegt nun schon weit hinter ihnen. Eine leichte Südostbrise weht. Es herrscht bei strahlender Sonne klares, sichtiges Wetter. Deutlich sind in den Optiken der E-Messgeräte und Zielgeber die beiden fühlungshaltenden Kreuzer auszumachen.

Gegen 11 Uhr gellen wieder die Alarmglocken. Eine Rauchwolke ist voraus in Sicht gekommen, unter der bald danach ein

Dampfer auf Gegenkurs ausgemacht wird.

»Engländer!« meldet der AO, der im Glas seines Gebers Typ und Flagge erkennt, zur Brücke hinunter.

Langsdorff wirft einen Blick auf die Masten und Aufbauten der achteraus folgenden Kreuzer.

»Wollen mal sehen, was die machen. Signaldeck - »Flaggensignal an den Dampfer: ›Stoppen Sie sofort!‹ An AO: Schuss vor den Bug, falls er weiterläuft!«

Die Offiziere auf der Brücke sehen sich lächelnd an. Allerhand vom Alten, denken sie, hier in Sichtweite der Kreuzer einen englischen Frachter anzuhalten.

Der Dampfer stoppt nicht und bekommt eine 15 cm vor den Bug gesetzt. Das wirkt, aber den Befehl, in die Boote zu gehen, befolgen die Engländer nicht, wohl im Vertrauen auf ihre Kreuzer, die sie ebenfalls in Sicht haben. Vielleicht befolgen sie damit auch einen Befehl der englischen Admiralität.

»Torpedo?« fragt der TO.

Langsdorff winkt ab.

»Gäbe zuviel Geschrei in der Presse und wäre ungünstig für unser Vorhaben in Montevideo«, erklärt er und lässt den Frachter laufen. Manche stellen sich die Frage, warum das Schiff - einwandfrei ein Engländer - überhaupt angehalten wurde. Aber sie erinnern sich an eine Äußerung, die der Kommandant am 27. September gelegentlich der Freigabe des Panzerschiffs für den Handelskrieg u. a. machte:

»Vorschläge nehme ich gerne entgegen, aber ich verbitte mir jede Kritik an einmal von mir gefassten Entschlüssen!«

Gegen Ende der Vormittagswache sitzt Rasenack mit dem ATO auf einer Holzkiste oben im Vormars. Warmes Mittagessen fällt aus. Sie kauen hungrig trockenes Kommiss-Brot mit Corned beef.

»Der FTO schließt aus dem FT-Verkehr, dass wahrscheinlich weitere englische Kriegsschiffe hier irgendwo he rumschwabbern«, meint nachdenklich der ATO.

»Könnte u. a. der Schwere Kreuzer ›Cumberland‹ sein«, vermutet Korvettenkapitän Ascher. »Der Kommandant rechnet damit, abends vor Montevideo auf englische Streitkräfte zu stoßen. Er sagte, der rücksichtslose Einsatz der Kreuzer sei für ihn nur erklärlich, wenn sie wüssten, dass weitere Streitkräfte hierher unterwegs und in der Nähe seien. Möglicherweise komme es vor dem Einlaufen noch einmal zu einem Gefecht.

Rasenack sieht auf: »Meine Mechaniker sind dabei, die Artillerieanlage für ein Nachtgefecht so schnell wie möglich wieder in Ordnung zu bringen, Herr Kapitän. Vor allem die provisorische Reparatur der vorderen 15-cm-Aufzüge.«

»Wie steht's mit dem zerschossenen Scheinwerfer III?«

»Der Reservespiegel wird hochge mannt. Bis zum Abend sind alle vier Scheinwerfer der Schornsteinpodeste klar, nur der Mastscheinwerfer ist so zerschossen, dass eine Reparatur unmöglich bleibt. Außerdem flicken die Männer die Kabel des elektrischen Antriebs der Vormarsdrehhaube, die der Treffer in Abteilung XI zerstörte. Unsere Maschinenwaffen bekommen wir bis zum Abend wieder schussklar. Alles andere müssen wir später vornehmen, Herr Kapitän.«

*

Der Nachmittag vergeht ohne besondere Ereignisse. Gegen 19.00 Uhr melden die E-Messer ein Näher kommen der Kreuzer.

Mit einem blassen Gesicht, dem die Folgen des Blutverlustes anzusehen sind, lehnt der Kommandant in der Steuerbord-Brückennock. Das Schiff nähert sich bereits dem lehmigbraunen Wasser der breiten Mündung des Rio de la Plata.

Schon am Morgen, um 8.15 Uhr, hatte Langsdorff eine Meldung an die SKL in Berlin senden lassen:

»Gefecht mit ›Exeter‹, ›Ajax‹ und ›Achilles‹. ›Exeter‹ und ein Leichter Kreuzer beschädigt.«

Um 13.15 Uhr war ein Funkspruch an das Trossschiff »Altmark« abgesetzt worden.

15.38 Uhr war ein zweiter FT-Spruch an die SKL gefolgt:
»Tairoa« und »StreonshalF« versenkt.«

Trotz der Offiziere auf der Brücke, der Ausgucks und Kriegswachposten fühlt sich der Kommandant allein. Nur er trägt die schwere Verantwortung für die Besatzung, das Schiff und die Lösung seiner Aufgabe. Er hebt das Doppelglas und sieht in die Richtung, wo bald die Küste auftauchen muss. Langsam Schrittes geht er nach Backbord. Dort breitet sich freier Seeraum aus. Die Höhe der argentinischen Küste ist noch weit entfernt. Das schwere Glas am Riemen auf die Brust zurückfallen lassend, beginnt Langsdorff wieder zu überlegen.

Die Schäden? Viele können an Bord oder mit Hilfe des Tankers behoben werden. Die Verwundeten? Sie liegen ihm besonders am Herzen. Sie könnten an Land besser betreut werden, als das an Bord möglich ist. Ein weiteres Gefecht? Der Gegner kann nach seinem rasenden Salvenfeuer vom Morgen auch nicht mehr viel Munition haben.

Die ausgefallene Kombüse und der zerstörte Frischwassererzeuger? Die zerschossenen Proviantlasten? Unwesentlich, sie können verschmerzt werden. Wenn man wieder einen Dampfer auf bringt, können genügend Lebensmittel übernommen werden. Bedenklich ist nur der Ausfall der Treib- und Schmieröl-Reinigungsanlage. Aber da ist noch ein Vorrat von gereinigtem Öl, fällt dem Kommandanten ein. Und als Zuflucht bleibt der Tanker, den man jederzeit umdirigieren kann. Das Loch in der Backbordseite im Vorschiff? Kann mit Bordmitteln behelfsmäßig gedichtet werden. Es ist bei ruhiger See ungefährlich. Das Schiff läuft immerhin ohne Schwierigkeiten 24 Seemeilen mit diesem Einschuss. Bei Sturmsee im Nordatlantik würde es allerdings gefährlich werden, aber bis dahin ...

Langsdorff überdenkt alle Möglichkeiten. Ob es nicht vernünftiger wäre, im Schutz der Nacht und unter starkem Nebeln

nach Süden auszuweichen? Noch wäre Zeit dazu. Schließlich verwirft er den Gedanken, den auch der eine oder andere seiner Offiziere im Stillen hegt. Warum? Niemand kann es sagen. Aber er nimmt sich vor, nach der Reparatur in Montevideo den Ausbruch doch noch zu wagen.

Er geht ins Kartenhaus, nimmt ein Funkspruchformular und schreibt. Kurz danach wird der Spruch an die SKL gesendet. Es geschieht um 19.37 Uhr:

»Ich habe 15 Treffer erhalten - in Wirklichkeit waren es drei oder vier 20,3-cm- und siebzehn 15-cm-Treffer, wie sich später herausstellte - Proviantlasten und Kombüse ausgefallen. Ich gehe nach Montevideo.«

Die Antwort des SKL lautet:

»Einverstanden. Oberbefehlshaber SKL.«

Eine Stunde später, als sich die Sonne um 20 Uhr der Kimm nähert, taucht in der Ferne an Steuerbord die Küste Uruguays aus der See. Voraus kommt ein größeres, grau bemaltes Schiff in Sicht, dessen Typ noch nicht auszumachen ist.

»Alarm!« befiehlt Langsdorff.

Die Besatzung stürzt auf ihre Gefechtsstationen. Unten in der Artilleriezentrale warten sie gespannt auf weitere Befehle. Ein neu eingetroffener englischer Kreuzer? Da schrillen die Alarmglocken noch einmal.

»Fliegeralarm!« sagt der ATO. »Gut, dass wir außer der I. Flak auch die anderen Flawaffen wieder klar haben!«

Minutenlang geschieht nichts.

»Wird ein Bordflugzeug des Kreuzers sein, das außer Reichweite Fühlung hält und beobachtet«, erklärt der Oberleutnant.

Genauso ist es. Inzwischen entpuppt sich das graue große Schiff, das den ersten Alarm aus löste, beim Näher kommen als ein Dampfer vom Hilfskreuzertyp, der unbehellt nahe an Backbord passiert. Etwas später wird ein kleineres Kriegsschiff unter der Küste ausgemacht.

Korvettenkapitän Ascher beobachtet es lange durch seinen

Zielgeber, ehe er dem neben ihm stehenden E-Messoffizier das Ergebnis seiner Überlegung mitteilt:

»Wusste erst nicht, wo ich den Vogel unterbringen sollte. Das größte uruguayische Kriegsschiff nebenbei. Von ›Vulcan‹ in Stettin gebaut, sieht unseren ältesten Kleinen Kreuzern des Ersten Weltkriegs ähnlich, daher kommt es einem so bekannt vor! BÜ! An Kommandant: Schiff ist Torpedokanonenboot - Uruguay!«

Es ist kurz vor Sonnenuntergang. Im Osten bei den bis auf 19 Hektometern herangekommenen Kreuzern zieht bereits die Nacht herauf, während das Panzerschiff als scharfe Silhouette gegen den noch hellen Westhimmel steht. Plötzlich schlägt sehr dicht bei »Spee« eine 15-cm-Salve ins Wasser.

Langsdorff fährt herum.

»An AO: Turmsalve! Sparsam mit Munition, Ascher!«

Er gibt Befehl, aufzudrehen. Dann donnern die ersten 28-cm-Granaten, die noch vom Gefecht her in den Rohren stecken, in den sinkenden Abend hinein. Der AO wartet die gut am Ziel liegenden Aufschläge ab, ehe er die zweite Salve schießt. Auch diese liegt so, dass die Kreuzer schleunigst abdrehen, nebeln und sich sacken lassen. Nach einiger Zeit laufen sie zum zweitenmal an und feuern. »Spee« schießt wieder zwei Salven, aber im Osten ist es nun so dunkel, dass die Aufschläge nicht mehr beobachtet werden können.

Am Zielgeber ist bald nur noch ein Kreuzer schemenhaft zu erkennen. Der zweite hat abgehängt.

»Auf den alten Kurs zurück!« ruft der Kommandant dem NO zu. »Nebeln! Wir wollen sie im ungewissen lassen, wo wir eigentlich stecken!«

In der Artilleriezentrale sitzen sie seit Stunden und warten darauf, in ein Nachtgefecht verwickelt zu werden. An den Empfängern erkennt der ATO, wie der langsam hin und her drehende Zielgeber oben laufend den Sektor nach Steuerbord achteraus absucht, ohne ein Ziel zu finden. Gespannt beobach-

tet der Oberleutnant das Wandern der Zeiger.

Ein Gedanke geht ihm durch den Kopf. Ob der Kommandant nach Süden durchbrechen will? Was könnte ihn hindern, diese letzte Gelegenheit, die freie See zu gewinnen, wahrzunehmen? Rasenack kennt die Seekarte der Mündung. Wenn es gelingen würde, noch vor der sogenannten English Bank (Banko Ingles) nach Süden abzudrehen, dann wären sie frei. Die Trefferschäden? Nun, das muss der Kommandant entscheiden, ob sie wirklich die Seefähigkeit des Schiffes beeinträchtigen. Wenn wir in diesen Hafen einlaufen, ziehen wir doch prompt von allen Seiten Feindstreitkräfte vor die Mündung ...«

Langsam rücken die Zeiger des Chronometers an der Wand der Artilleriezentrale weiter vor. Nichts geschieht. Der Kurs wird nicht geändert und der Versuch zum Ausbruch in die freie See nicht unternommen.

Das Panzerschiff läuft jetzt im lehmgrauen Wasser des breiten Stroms. An Steuerbord voraus kommen die Lichter des Hafens und der Wolkenkratzer der Stadt in Sicht.

»Wie weit bis zur Ansteuerungstonne, NO?«

»10 Seemeilen, Herr Kapitän.«

Langsdorff tritt zur Lautsprecheranlage und schaltet sie ein. Er teilt stets seiner Besatzung mit, was anliegt.

»Hier spricht der Kommandant. Noch 10 Seemeilen bis zur Ansteuerungstonne von Montevideo!«

»Schlage vor, mit der Fahrt auf 18 Meilen herunterzugehen«, bemerkt der NO, Korvettenkapitän Wattenberg, »das Fahrwasser wird sehr flach hier, Herr Kapitän.«

Langsdorff nickt Zustimmung, und der WO lässt den Befehl an die Maschine geben:

»Umdrehungen für 18 Seemeilen!«

Einige Zeit später richtet Langsdorff einige Worte an den Adjutanten, und der Lautsprecher dröhnt zum zweitenmal durch alle Decks:

»Von Kommandanten an alle: Für heute ist der Krieg für uns

aus!«

Ohne Positionslichter, abgeblendet und als ein dunkler, unheimlicher Schatten, gleitet das große Schiff auf den Vorhafen von Montevideo zu. Ein kleines Fahrzeug nähert sich dem gespenstischen Riesen. Es ist die uruguayische Korvette

»Lavalleja« mit dem Fregattenkapitän Jose Rodriguez Varela und dem Korvettenkapitän Fernando Fontana an Bord. Das von Punta del Este beobachtete Einlaufen war Grund für die Alarmierung der Korvette gewesen. Vom Marinekommando ausgesandt, sollte sie die Nationalität des offenbar den Hafen ansteuernden fremden Kriegsschiffes, seine Wünsche und die Zahl der Toten und Verwundeten erkunden. Als sie auf 100 Meter heran ist, lässt Varela einen Scheinwerfer anstellen und über das Schiff leuchten, dann greift er zum Megaphon. Von der kleinen Brücke tönt seine Stimme herauf zu den hohen Aufbauten des Fremden:

„This is the corvette ›Lavalleja‹ of the Uruguayan Navy. Where are your lights? What ship is that?“ (Dies ist die uruguayische Marinekorvette »Lavalleja«. Warum fahren Sie keine Positionslaternen? Was für ein Schiff ist dies?)

Eine kleine Pause, dann hallt hoch von der Brücke der »Spee« die Antwort hinunter. Korvettenkapitän Wattenberg, der NO, gibt sie nach kurzer Rücksprache mit dem Kommandanten:

»Deutsches Kriegsschiff. Ist der Ankergrund gut hier? Können wir ankern?« «

»Ja, guter Ankergrund. Sie können zu Anker gehen!«

»Danke! Verstanden!«

Bei den zum Ankermanöver auf der Back klarstehenden Kuttergästen entsteht Bewegung. Taschenlampen senden dünne Lichtstreifen, und dann leuchten im ganzen Vorderschiff die Lichter auf. Das Achterdeck bleibt dunkel. Die Korvette hält die Geschwindigkeit des nun langsam auslaufenden Kriegsschiffes. Maschinentelegraphen schrillen, die Schrauben mahlen im Rückwärtsgang, und die gleiche Stimme wie vorhin ruft

zur »Lavalleja« hinüber:

»Der Kommandant bittet Sie, an Bord zu kommen. Wir bringen an Backbordseite ein Seefallreep aus.«

Die Korvette dreht hinter dem Heck des Panzerschiffs auf und hält sich vorauslaufend an Backbordseite der »Spee« klar. Plötzlich hören die beiden uruguayischen Seeoffiziere eine neue Stimme. Sie ist klar und deutlich zu vernehmen. Sie scheint - wie Varela später erzählt - das ganze Schiff zu beherrschen, und die Männer wissen sofort: Das kann nur der Kommandant sein. Er gibt die Befehle zum Ankern. Gleich darauf poltern Anker und Kette durch die Backbordklüse.

Zum erstenmal seit vier Monaten liegt das Panzerschiff wieder hinter seinem Anker und schwebt langsam, lässig und majestätisch in den Gezeitenstrom. Eine halbe Seemeile von Land im Vorhafen von Montevideo.

*

Die Korvette gleitet beim dunklen Achterschiff längsseits. Eine einsame Kabellampe, von einem Leutnant gehalten, beleuchtet das Seefallreep. Neben dem Offizier stehen ein Feldwebel mit einem Kopfverband und zwei Matrosen. Varela und Fontana klettern die Jakobsleiter hinauf, werden begrüßt und melden sich an Bord. Sie werfen einen Seitenblick auf Seeleute, die im Schein hin und her huschender Taschenlampenstrahlen mit Aufräumungsarbeiten beschäftigt sind. Vorbei an Haufen zusammengetragener Trümmerstücke und an dem wegen einer Bruchlandung vor dem Gefecht auseinander genommenen Bordflugzeug werden sie zur Brücke geleitet.

Sie steigen die Niedergänge hoch, und der führende Offizier öffnet die Tür zur Brückenkammer des Kommandanten. Ein Leutnant steht im Wohnraum. Es ist einer der sechs Prisenoffiziere des Panzerschiffs. Er spricht fließend Spanisch und war früher Erster Offizier des deutschen Hamburg-Südamerika-

Dampfers »Cap Polonio«. Jetzt fungiert er als Dolmetscher.

Dann tritt der Kommandant ein. Er hat den ganzen Tag über seine Räume nicht betreten. Unter der Uniform trägt er einen Pullover. Fregattenkapitän Varela und sein Begleiter bemerken sofort die Splitterwunden an der Kopfhaut, die mit einfachem Pflaster verklebt sind, außerdem das blutverkrustete Gesicht des Kapitäns und den aufgeschnittenen linken Ärmel mit dem Notverband. Hinter Langsdorff folgt ein Sanitätsmaat.

Die beiden uruguayischen Seeoffiziere verbeugen sich schweigend. Der Kommandant erwidert den Gruß mit einem leichten Neigen des Kopfes und stellt sich vor:

»Guten Abend. Kapitän zur See Langsdorff, Kommandant der ›Admiral Graf Spee‹.«

Er setzt sich. Der Sanitätsmaat tritt hinzu, legt einen kunstgerechten Verband um den Arm und diesen

dann in eine schwarze Schlinge. Vollkommen verblüfft und jede Förmlichkeit vergessend, fragt Varela durch den Dolmetscher:

»Ist dies tatsächlich das ›pocket-battle-ship‹ ›Admiral Graf Spee‹?«

Dann erst stellt er sich als Vertreter der Regierung von Uruguay vor, stellt Fragen und bietet Hilfe für die Verwundeten an.

Langsdorff antwortet kurz, erläutert seine Wünsche für die Verwundeten und lehnt sich in seinen Ledersessel zurück.

»Ich wünsche so schnell wie möglich meinen Gesandten zu sehen. Ich brauche Zeit und die Unterstützung Ihrer Regierung, um mein Schiff wieder seefähig machen zu können. Unter anderem sind auch meine Kombüse und mein Frischwasserzeuger zerstört.«

Ungeduldig den Maaten beiseite schiebend berichtet der Kommandant über Einzelheiten des Gefechts, die ihm zur Unterstreichung seiner Forderungen wichtig erscheinen. Er erhält die Versicherung, dass die Regierung von Uruguay alles tun werde, was nach den Richtlinien der Haager Konvention

möglich sei.

»Die formellen Besuche«, fährt Varela fort, »werden am Morgen erfolgen. Wenn Sie aber sofort an Land zu gehen wünschen, werde ich für eine Marinebegleitung und einen Wagen zur deutschen Gesandtschaft sorgen. Ich habe den Befehl meiner Regierung, darum zu bitten, dass bis zum offiziellen Besuch des Hafenkommandanten um 9 Uhr morgens gewartet wird.«

Langsdorff dankt und nimmt das Angebot des Wagens an. Er erhebt sich und verabschiedet die beiden Offiziere, die tief beeindruckt von der Persönlichkeit des Deutschen auf ihre Korvette zurückkehren.

Wieder an Bord ihres Fahrzeugs unterhalten sie sich über das, was ihnen auffiel. Es ist das gleiche, was sie später an Land über den Kommandanten des deutschen Panzerschiffes zu sagen haben. Kaum hat die Korvette losgeworfen und den Weg zur Pier eingeschlagen, als sich der Fregattenkapitän an Fontana wendet.

»Ist es nicht erstaunlich, wie anziehend und sympathisch dieser Mann ist? Haben Sie die Gesten bemerkt, mit denen er seine Worte unterstrich?«

Der Jüngere nickt. »Als Mensch und Berufsseemann jedenfalls eine außergewöhnliche Persönlichkeit. Er war völlig erschöpft, und doch zeigte dies blasse, etwas melancholische Gesicht Feuer und Leidenschaft, als er vom Gefecht sprach.«

Noch in der Nacht - um 3 Uhr morgens - beginnen an Land im Zimmer des Außenministers Dr. Alberto Guani die Verhandlungen. Guani war ein kleiner, kluger Herr mit einem mächtigen Kopf. Seinerzeit war er einer der ersten Präsidenten des Völkerbunds, zu dessen Gründern er gehörte. Anwesend war außer Kapitän Langsdorff noch der deutsche Gesandte, Dr. Langmann, ein gewitzter Diplomat, der wie ein erfolgreicher Kaufmann aussah. Makellos gekleidet saß er neben dem Kommandanten. Eine Schramme der nur mit Pflaster verkleb-

ten Kopfwunden war wieder aufgebrochen, und ein getrocknetes Blutgerinnel bildete einen dunklen Fleck auf der blassen Wange. Die vor Übermüdung brennenden Augen Langsdorffs waren auf den Minister gerichtet, in dessen Händen nun das Schicksal seines Schiffes lag. Dr. Guani richtete seine Worte zunächst an den Gesandten:

»Alles, was ich in diesem Stadium der Verhandlungen versprechen kann, Exzellenz, ist die Versicherung, dass ich die Wünsche Ihrer Regierung gemäß dem internationalen Übereinkommen über den Aufenthalt von Kriegsschiffen kriegsführender Staaten in einem neutralen Hafen sorgfältigst prüfen werde.«

Die Stimme des Außenministers hatte einen freundlichen Klang, als er sich an Langsdorff wandte.

»Ich werde heute eine Kommission von Fachleuten zu Ihnen an Bord senden, Herr Kapitän. Sie wird Ihre Schäden besichtigen und den Grad der Seefähigkeit Ihres Schiffes feststellen. Diese Kommission wird streng neutral urteilen, und Sie werden die Reparaturzeit zugestanden erhalten, die von der Kommission zur Wiedererlangung der Seefähigkeit für nötig befunden wird.«

Die Deutschen erhoben sich, grüßten und verließen den Raum. Im Vorraum sahen sie einen großen, eleganten und gut aussehenden Herrn im Abendanzug. Es war der englische Gesandte, Sir Eugen Millington-Drake. Langsdorff ahnte noch nichts von den Schwierigkeiten, die ihm dieser geschickte Diplomat alter Schule in den Weg legen sollte.

Das war die erste der unzähligen Besprechungen, Sitzungen und Verhandlungen, die der Kommandant

während des Aufenthalts in Montevideo im Amtszimmer des Außenministers oder an Bord seines eigenen Schiffes zu überstehen hatte. Es erübrigte sich, die zahllosen Proteste und Besuche Langsdorffs und des deutschen Gesandten - oder ihrer »Gegenspieler« des englischen Gesandten; der französische

spielte nur eine Nebenrolle - beim Außenministerium von Uruguay im einzelnen aufzuzählen.

Die versprochene Kommission erschien frühmorgens, besichtigte und stellte fest, dass Navigationsmittel und Maschinenanlage der »Spee« vollkommen intakt seien und das Loch über der Wasserlinie die Seetüchtigkeit nur bei schwerer See beeinträchtigen würde. Für das schwer angeschlagene Schiff wurde daraufhin eine Aufenthaltserlaubnis von 48 Stunden erteilt, die gleiche Zeit, die englischen Kriegsschiffen zur Proviantübernahme zugestanden wurde. Der englische Gesandte protestierte sofort und meinte, es dürften nur 24 Stunden erlaubt werden. Dr. Guani lehnte diese Forderung ab.

Sir Eugen arbeitete nun mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln im Interesse seines Landes. Während an Bord mit Hochdruck gearbeitet wurde, reichte er Protest über Protest ein. Millington-Drake war eine der bekanntesten und reichsten Persönlichkeiten in Uruguay. Seine Macht und sein Einfluß wurden sofort spürbar. Er war Besitzer fast aller Zeitungen. Alle Werftbetriebe waren in der Hand britischen Kapitals. Auf einen Wink des englischen Gesandten stellten sie

weder einen einzigen Mann noch irgendwelches Material zur Verfügung. Dafür sprangen die Besatzungen der beiden im Hafen liegenden deutschen Dampfer »Lahn« und »Tacoma« sowie Freiwillige aus der Stadt als Helfer ein. Es waren Zimmerleute, Elektroschweißer, Schlosser und Facharbeiter jeder Art.

Geschickte englische Propaganda in Zeitungen und durch Radio Montevideo verbreitete von Agenten ausgestreute falsche Nachrichten und Gerüchte, die sich schnell in der Stadt verbreiteten. Es wurde dabei verlautbart, dass draußen vor der Mündung Schwere englische Streitkräfte lauerten.

Das Schlachtschiff »Barham« und der Schlachtkreuzer »Renown« wurden genannt. Dazu die Schweren Kreuzer »Cumberland« und »Dorsetshire« und der Leichte Kreuzer »Neptune«.

Die Zerstörer »Hardy«, »Hero« und »Hostile« sollten von Recife in Brasilien unterwegs sein, dazu der Flugzeugträger »Ark Royal« und das französische Schlachtschiff »Dunkerque«. Sie alle sollten angeblich bereits vor der Mündung stehen oder bald zu erwarten sein.

In Wirklichkeit lag »Barham« im Trockendock in Gibraltar. »Ark Royal«, »Renown« und »Neptune« trafen erst am 17. Dezember zur Brennstoffergänzung in Rio de Janeiro ein. »Dorsetshire« lag 4000 Seemeilen entfernt in Kapstadt, desgleichen »Shropshire« und »Dunkerque« in Brest.

Nur »Cumberland« war bereits unterwegs und stieß in der Nacht zum 14. zu »Archilles« und »Ajax«.

Ein Brief von Commander Harwood trug ebenfalls wesentlich zur Täuschung des Kommandanten der »Spee« bei.

Er war an den Polizeipräfekten von Montevideo, Hernandez Jose de Amarilla, gerichtet.

Der Admiral bat darin um Verstärkung der Polizeistreifen für den 18. Dezember, da die Besatzungen der drei Kreuzer »Cumberland«, »Archilles« und »Ajax« sowie die des Schlachtkreuzers »Renown« und des Flugzeugträgers »Ark Royal« nach Erledigung der Auseinandersetzung mit dem Panzerschiff »Admiral Graf Spee« Landurlaub erhalten würden.

Sir Henry Harwood rechnete damit, dass der Inhalt des Briefes durch Agenten auf irgendeine Weise in deutsche Hände gespielt wurde. Er hatte sich nicht getäuscht. Eine Abschrift gelangte zur deutschen Gesandtschaft und wurde prompt Langsdorff zugestellt. Der Kommandant stellte sofort Nachforschungen hinsichtlich des Weges, den der Brief genommen hatte, und auch im Hinblick auf seine Echtheit an. Das Schreiben erwies sich als echt.

Am Abend des 14., als der Kommandant von einer der Verhandlungen an Land zurückkam, rief er seine Offiziere zu einer Sitzung in die Messe. Er gab den Stand der Besprechungen

bekannt und erklärte anschließend:

»Ich sehe keine Möglichkeit, länger hier zu bleiben. Daher beabsichtige ich, möglichst bei unsichtigem Wetter und zur Nachtzeit, an einem der nächsten Tage durchzubrechen. Eine Internierung in Uruguay kommt nicht in Frage, weil die hiesige Regierung in diesem Fall auf Drängen Englands die diplomatischen Beziehungen zu Deutschland abbrechen, das Schiff beschlagnahmen und das weitere den Engländern überlassen müsste. Letztere würden es dann mit Sicherheit in ihre Hände bekommen.«

Eine Diskussion folgte, in der auch die Frage aufgeworfen wurde, ob man nach dem argentinischen Buenos Aires laufen und sich dort internieren lassen solle.

»Aber wie sollen wir dorthin kommen, Herr Kapitän?« gab einer der Offiziere zu bedenken. »Der niedrige Wasserstand im La Plata verbietet uns den direkten Weg, und wenn wir von hier zum Seekanal, dem Fahrwasser nach Buenos Aires, nach Süden laufen, fallen wir sicher den englischen Streitkräften in die Hände, die dort auf uns lauern.«

Diese englischen Streitkräfte! Unglücklicherweise war der Kommandant von ihrem Vorhandensein überzeugt. Er war es um so mehr, als sogar der AO, Korvettenkapitän Ascher, vom Vormars aus persönlich die draußen herumkreuzende »Renown« erkannt haben wollte. Bezeichnend für die Unsicherheit und Unruhe, die durch die Gerüchte an Bord entstanden, war auch die Tatsache, dass am nächsten Tag ein Vormarsausguck allen Ernstes einen Flugzeugträger vom Typ der »Ark Royal« meldete.

Die laufend stattfindenden Verhandlungen führten schließlich zu einer Aufenthaltsbewilligung von 72 Stunden.

Am Abend des 15., dem Datum, an dem die Regierung von Uruguay diese Bewilligung erteilt hatte, sprach der Kommandant an Oberdeck eine in der Nähe herumstehende Gruppe von Besatzungsangehörigen an:

»Ihr könntt euch darauf verlassen, dass ich nur dann auslaufe, wenn ich eine Aussicht auf Erfolg sehe. Sonst sprengt ich draußen das Schiff. Ich habe keine Lust, die Engländer ein Scheibenschießen auf uns durchführen zu lassen!«

Am 16. setzte der Funkverkehr mit der SKL in Berlin wieder ein. Der erste Funkspruch, den Langsdorff absetzen ließ, lautete:

1. Strategische Lage vor Montevideo:

Außer Kreuzern und Zerstörern »ArkRoyal« und »Renown«. Nachts schärfste Blockade. Durchbruch in die offene See und heimische Gewässer hoffnungslos.

2. Schlage vor, bis Neutralitätsgrenze auszulaufen. Falls möglich, versuche ich, mich kämpfend nach Buenos Aires durchzuschlagen mit Rest der Munition.

3. Falls Durchbruchsversuch sichere Vernichtung »Graf Spee« ohne Möglichkeit Feindbeschädigung bedeuten würde, erbitte Entscheidung, ob Schiff trotz unzulänglicher Wassertiefe in La-Plata-Mündung gesprengt werden soll oder ob Internierung vorzuziehen ist.

Funkantwort erbeten.

Kommandant »Graf Spee«

*

Großadmiral Raeder hatte in die Entscheidung Langsdorffs, Montevideo anzulaufen, nicht eingegriffen. Seine Begründung zeigte die grundsätzliche Einstellung, die der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine zu diesen Fragen hatte:

»Wir haben weder Einzelheiten über das Gefecht noch über die Beschädigung des Schiffes und seinen Zustand erhalten. Der Kommandant allein kann entscheiden, was zu tun ist!«

Als am 16. der Funkspruch einlief, begab sich Raeder um 13 Uhr zum Vortrag zu Hitler. Er schilderte die Lage und erklärte:

»Es ist der SKL leider nicht bekannt, ob sich diese britischen Streitkräfte tatsächlich vor dem La Plata befinden. Langsdorff nimmt es offenbar als sicher an, und er wird seine Gründe hierfür haben. Das Anlaufen von Montevideo und die Haltung der Regierung von Uruguay haben ihn in eine Situation gebracht, bei der nur ein gewaltsamer Durchbruch möglich ist. Eine Internierung in Uruguay kann ich nicht empfehlen. Ich halte den Versuch eines Durchbruchs für die richtige Maßnahme. Andernfalls muss das Schiff, falls nötig, im La Plata gesprengt werden.«

»Ich bin ebenfalls ganz und gar gegen eine Internierung«, betonte Hitler. »Mein Standpunkt ist, dass ›Spee‹ um jeden Preis versuchen muss, durchzubrechen. Möglicherweise kann der Kommandant durch Vernichtung eines feindlichen Schiffes dabei noch einen militärischen Erfolg erzielen.«

»Die Entscheidung«, wiederholte Raeder nachdrücklich, muß allein deinem Kommandanten überlassen bleiben. Er übersieht die Verhältnisse an Ort und Stelle und kann die noch vorhandene Kampfkraft seines Schiffes selbst am besten beurteilen.«

Hitler war der gleichen Meinung. Der Großadmiral überreichte den Entwurf eines Funkspruchs mit Anweisungen für den Kommandanten:

»Ich habe eine Antwort auf die Fragen des Kommandanten vorbereitet und bitte um Genehmigung.«

Hitler las den Text.

»Einverstanden!«

Der Funkspruch ging um 17.07 Uhr ab:

1.

Mit allen Mitteln versuchen, Verbleib in neutralen Gewässern zu verlängern, um so lange wie möglich Handlungsfreiheit zu behalten.

2. Zu Ihrem Punkt 2:

Wird genehmigt.

3. Zu Ihrem Punkt 3:

Keine Internierung in Uruguay. Wenn Sprengung, dann völlige Zerstörung sicherstellen.

Raeder

Am Nachmittag teilte der deutsche Gesandte in Montevideo der deutschen Regierung mit, dass Versuche, einen längeren Aufenthalt für das Schiff zu erwirken, gescheitert seien. Daraufhin gab die SKL in der Nacht zum 17. Dezember um 0.40 Uhr einen Funkspruch an Langsdorff durch:

»Da Gesandter Aussichtslosigkeit des Aufschubgesuchs meldet, bleiben Befehle laut Funkspruch 1347/17, Punkt 2 und 3 in Kraft.«

Inzwischen hatte der Kommandant seinen Entschluss gefasst. Ein Durchbruch in die freie See schien ihm bei dem seiner Ansicht nach zu erwartenden Gefecht mit überlegenen schweren Streitkräften den sicheren Verlust seines Schiffes zu bedeuten. Eine wirksame Schädigung des Gegners war mit dem geringen Rest seiner Munitionsbestände ebenfalls nicht zu erreichen. Er wollte das Leben seiner rund tausendköpfigen Besatzung nicht aufs Spiel setzen. Einen Durchbruch nach Buenos Aires hielt er für unmöglich.

Er beschloss daher, sein Schiff außerhalb der Hoheitsgewässer in der flachen Mündung des La Plata durch sorgfältig vorbereitete Sprengungen zu vernichten. Die Besatzung sollte, was ebenfalls in allen Einzelheiten sorgfältig vorbereitet war, vorher ausgeschifft und nach Buenos Aires gebracht werden. Er selbst wollte als allein Verantwortlicher freiwillig in den Tod gehen.

Kapitän zur See Hans Langsdorff führte den Vorsatz der Sprengung des Schiffes und der Rettung der Besatzung am 17. Dezember durch.

»Admiral Graf Spee« lief abends um 18.15 Uhr aus Montevideo aus und wurde bei Sonnenuntergang um 19.52 Uhr ~~ge~~

sprengt. Es gelang dem Kommandanten trotz aller noch im letzten Augenblick auftretenden Schwierigkeiten, die Besatzung sicher nach Buenos Aires führen zu lassen.

Er selbst schied in der Nacht vom 20. zum 21. Dezember 1939 durch Pistolenschuss aus dem Leben. Er lag auf der alten Kaiserlichen Kriegsflagge, unter der er auf einem Linienschiff des III. Geschwaders schon die Skagerrakschlacht mitgemacht hatte.

*

In Berlin löste das Geschehen den Unwillen Hitlers aus.

Er beschwerte sich bei Raeder auch über die Anweisungen, die dem Kommandanten von der S KL mitgegeben wurden.

Ihm passte es nicht, dass die draußen operierenden Kriegsschiffe Befehl hatten, möglichst Gefechte mit feindlichen Streitkräften zu vermeiden, um ihre Hauptaufgabe, die Schädigung des gegnerischen Überseehandels und die Unterbindung des feindlichen Nachschubs, zu erfüllen. Hitler sah die Hauptaufgabe der großen Einheiten im Kampf mit gegnerischen Streitkräften.

Für die mittelbare, weltweite Wirkung des Vorhandenseins der Schweren Streitkräfte im Atlantik oder Indischen Ozean fehlte ihm jedes Verständnis.

Für Raeder lag Langsdorffs grundsätzlicher Fehler in der Annahme des Gefechts gegen die drei englischen Kreuzer. Diese Ansicht stand im Gegensatz zu den von Hitler verworfenen Anweisungen der SKL. Nun hatte der Ausgang des Gefechts zum Verlust des im Handelskrieg so geschickt geführten und erfolgreichen Panzerschiffs geführt. Es war für die Kriegsmarine und die Seekriegsführung bei der geringen Zahl schwerer deutscher Einheiten ein spürbarer und schmerzlicher Verlust.

Auffassung und Charakter des Kommandanten gehen aus

seinem an den deutschen Gesandten Dr. Langmann gerichteten Abschiedsbrief hervor, den dieser nach Berlin weitergab. In diesem Brief schrieb Langsdorff unter anderem:

»Es steht für einen Kommandanten mit Ehrgefühl außer Zweifel, dass sein persönliches Schicksal von dem seines Schiffes nicht zu trennen ist. Ich schob meine Entscheidung so lange hinaus, wie ich noch die Verantwortung für die Maßnahmen hatte, die das Wohlergehen der unter meinem Kommando stehenden Mannschaften betrafen.

Nach der heutigen Entscheidung der argentinischen Regierung (der Internierung der Besatzung, da sie nicht als Schiffbrüchige angesehen wurden) kann ich für meine Besatzung nichts mehr tun. Ich kann keinen aktiven Anteil mehr an dem gegenwärtigen Kampf meines Vaterlandes nehmen.

Ich allein trage die Verantwortung für die Versenkung des Panzerschiffs ›Admiral Graf Spee‹. Ich bin glücklich, mit meinem Leben die Ehre der Flagge besiegen zu können ...«

*

Über dem tragischen Schicksal der »Spee« und ihres ehrenhaften Kommandanten liegt auch heute noch ein Geheimnis. Vielleicht kommt das, was der englische Autor Michael Powell, der viele der genannten Persönlichkeiten und den Ort der Handlung so gut kennt, schrieb, der Lösung mancher unverständlich gebliebener Dinge nahe. Powell, der ehrfurchtvoll und bewundernd über die Persönlichkeit Langsdorffs schrieb, sagt in seinem Buch »Graf Spee« u. a. folgendes:

»Langsdorff hat Dove (dem Kapitän der von ›Spee‹ versunkenen ›Africa Shell‹, der sich mit dem Kommandanten befreundete und selbst ein Buch über seine Erlebnisse als Gefangener des Panzerschiffs geschrieben hatte) erzählt, dass ein Kommandant stets allein ist, und dass niemand je so allein gewesen sei wie er in den letzten Stunden. Während des Gefechts und der Verfol-

gung hat er einige fatale Fehler gemacht, aber es waren menschlich verständliche Fehler, die mangelnder Kampferfahrung entsprangen.«

Diese Behauptung darf nicht ganz unwidersprochen bleiben. Persönlich besaß Langsdorff Kampferfahrung durch seine Kommandos im Ersten Weltkrieg. Seine Schulung in hohen Stäben nach diesem Krieg machte ihn außerdem mit den Grundsätzen der Seekriegsführung mehr als andere Offiziere seines Alters vertraut.

»Ihm fehlte«, schreibt Powell weiter, »die lange seehistorische Tradition. Es bedeutet keine respektlose Herabsetzung der Fähigkeiten von Harwood oder Woodhouse, Parry und Bell, wenn man behauptet, dass in einem Gefecht die Entscheidungen für sie von Nelson, Anson oder Drake getroffen wurden. Angriffsgeist kann nicht gelehrt werden, er wird mit der Muttermilch eingesogen. Auch die Royal Navy hat dank der Politiker ihre Höhepunkte und ihren Tiefstand gehabt, aber ihre Kommandanten hatten eine 300jährige Erfahrung aus Seegefechten und an Bord von Kriegsschiffen hinter sich ... das hatte Langsdorff trotz seines heroischen, einfachen und edelmütigen Charakters nicht. Er besaß andere Eigenschaften, die ihm die schrecklichen Stunden zu tragen halfen ...«

An anderer Stelle gibt der gleiche Autor ein Urteil über die Besatzung des Panzerschiffs und ihre Haltung ab:

»Wenn gut geführt, gibt es kein besseres Menschenmaterial als den Deutschen ... In See hatten sie in Kapitän Langsdorff einen Kommandanten, dem sie überallhin gefolgt wären. Vier Monate waren sie Bordkameraden gewesen, hatten zusammen gelebt, triumphierende Erfolge gehabt und gemeinsam im Gefecht gestanden.

Sie waren eine fest zusammengeschweißte Einheit, die ein gut einexerziertes Schiff unter einem Kommandanten darstellt, dem jeder vertraut ...«

Der OKW-Bericht vom 14. Dezember 1939

Es ist der 14. Dezember 1939. Der Wehrmachtsbericht meldete: »Das Panzerschiff ›Admiral Graf Spee‹, eines der seit Kriegsausbruch in den atlantischen Gewässern operierenden Kriegsschiffe, stieß gegen den Geleitzugweg La Plata - europäische Gewässer vor und versenkte die britischen Dampfer ›Tairoa‹, 7983 BRT, und ›StreonshalF‹, 3895 BRT. Hierbei kam das Kriegsschiff in Gefechtsberührung mit dem Schweren englischen Kreuzer ›Exeter‹ und den Leichten Kreuzern ›Ajax‹ und ›Achilles‹. Bei dem Gefecht gelang es dem Panzerschiff, den zahlenmäßig überlegenen feindlichen Streitkräften schweren Schaden zuzufügen.

›Exeter‹ musste sich nach schweren Treffern aus dem Gefecht zurückziehen. Einer der Leichten Kreuzer wurde gleichfalls schwer beschädigt. Das Panzerschiff ›Admiral Graf Spee‹ erhielt seinerseits einige Treffer. Zur Zeit befindet es sich in dem Hafen von Montevideo, Uruguay.«



Verehrte Leser

Der nächste SOS-Band 99 enthält zwei Dokumentationen.
Unter dem Titel

Im Netz des Schicksals

wird im ersten Teil das maritime Wirken des österreichischen k.u.k.-Unterseebootes U 14, ex »Curie«, geschildert, das während des Ersten Weltkrieges im Mittelmeer Angst und Schrecken verbreitete.

Im zweiten Teil der neuen Ausgabe werden die gnadenlosen Gefechte japanischer Zerstörer während des russisch-japanischen Krieges 1904/05 nachgezeichnet, die schließlich in einer vollkommenen Niederlage der russischen Marine endeten.



Panzerschiff ADMIRAL GRAF SPEE



ADMIRAL GRAF SPEE wurde am 6. Januar 1936 in Dienst gestellt. Zusammen mit den Panzerschiffen DEUTSCHLAND

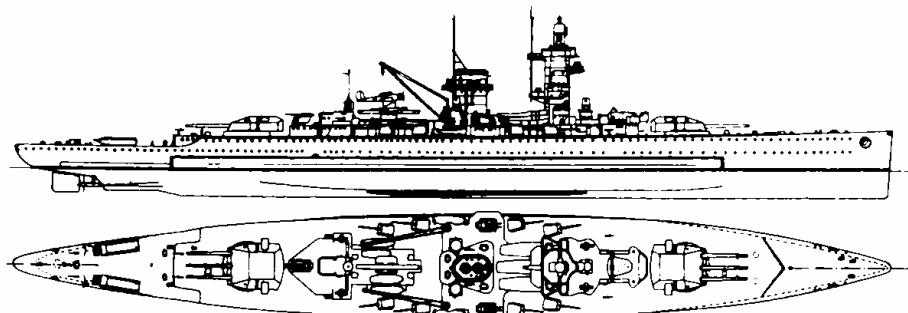
und ADMIRAL SCHEER gehörte es in den Aufbaujahren zu den schweren, modernen Seestreitkräften der damaligen Reichsmarine. SPEE war als drittes und letztes Schiff dieser Klasse gebaut worden. Bereits am 21. August 1939, also neun Tage vor Ausbruch der Feindseligkeiten mit Polen, hatte das Panzerschiff unter der Führung von Kapitän z. See Langsdorff die heimischen Gewässer verlassen, um im südlichen Atlantik Wartestellung zu beziehen. ADMIRAL GRAF SPEE konnte nach Ausbruch des Krieges im Südatlantik neun Schiffe mit 50.000 BRT aufbringen.

Am 13. September 1939 gelang es einem englischen Kreuzerverband unter Führung von Kommodore Harwood, das deutsche Panzerschiff aufzuspüren und vor der Mündung des Rio de la Plata zum Kampf zu stellen. Im Verlauf dieses Gefechtes konnte ADMIRAL GRAF SPEE seine Gegner zwar beschädigen, erhielt jedoch selbst schwere Treffer, so dass sich Kapitän z. See Langsdorff entschließen musste, in Montevideo seine Gefechtsschäden beseitigen zu lassen. Dies gelang jedoch nicht in der festgesetzten Frist.

Um der drohenden Internierung zu entgehen, wurde das Schiff am 17. Dezember 1939 in der La-Plata-Mündung von der eigenen Besatzung gesprengt. Der Kommandant wählte den Freitod.



Technische Daten



Stapellauf:	30. Juni 1934
Breite:	21,7 m
Bauwerft:	Marinewerft Wilhelmshaven
Tiefgang	7,3 m
Wasserverdrängung:	Maschinenleistung: 55.400 PS 12.100 l Sd auf zwei Schrauben 16.200 t maximal
Geschwindigkeit:	28 kn
Länge:	186 m
Besatzung:	1.150 Mann

Bewaffnung: sechs 28-cm-Kanonen in Drillingstürmen; acht 15-cm-Kanonen in Einzellafetten; sechs 10,5-cm-Flak in Doppellafetten; acht 3,7-cm-Flak in Doppellafetten; zehn 2-cm-Flak; ein Katapult; zwei Seeflugzeuge »Arado 196«; acht Torpedorohre, 53,3 cm, Vierersatz