

Glock acht legt sich die Jolle mit den Offizieren längs, fünf Minuten später kurbeln die Maschinen an, das Wasser teilt sich am Bug, und leise gleiten die Boote, voran das Führerboot U 14, in die schwarze Nacht.

Kein Licht leuchtet in der Fahrstraße, alle Baken und Bojen hat der Krieg hinweggefegt; schwarz und unheimlich liegt die See. Nur vom holländischen Delfzijl herüber stiehlt sich zag ein zitterndes Licht. Aber je dunkler desto besser; die Dunkelheit ist unser Bundesgenosse. Noch gehen wir im Wasser der Ems, die Boote machen gute Fahrt, denn wir fahren „über“ Wasser. Rechts voraus eine schwarze Masse: die Knoek; vorbei — jetzt sind wir in der See.

Solange wir im Wattenmeer sind, ist der Seegang nicht bedeutend, besonders da wir mit der Ebbe fahren; dabei lassen sich bequem 14 Knoten Fahrt halten. Auf dem Führerboot geht eine Leuchtugel hoch — Sekunden nur später blüht in Steuerbord ein Scheinwerfer auf, Borkum meldet sich; in kurzen und langen Zwischenräumen gleitet sein Licht über die Wogen: lautlose Kunde, die uns so die Lichtmorsechrift zuträgt. Suchend tastet die Lichtgarbe sekundenlang nach Nordwesten, dann verstummt die Sprache der Nacht. Die See liegt finster wie zuvor.

Aber schon signalisiert U 14 von seinem Turm aus, der nur wenig über der Wasserfläche liegt: unsere ganze Linie dreht einige Strich nach Backbord ab, in dieser Richtung, hat Borkum gemeldet, stehen unsere äußersten Kreuzerposten für diese Nacht. Abermals blüht es bei U 14: Formationsänderung! Lautlos laufen die achteren Boote dem Führerboot auf, nun fahren wir alle in gleicher Höhe, wir mit U 9 am weitesten westwärts.

In Backbord ein Licht! In ruhigen Pausen flammt's auf — die Bate von Rottum, freilich die Holländer haben ihre Feuer nicht gelöscht. Nun haben wir die letzten Inseln hinter uns, es geht in die freie See. Fast lautlos arbeiten die Maschinen, kein Lichtstrahl dringt aus dem Bootsinnern; noch halten wir es aus auf der Plattform des Turmes; unförmig in unseren tiefenden Ölmänteln stehen wir da, starren mit brennenden Augen in die Nacht, über die See. Das selbstleuchtende Zifferblatt meiner Uhr zeigt fünf Minuten nach Elf. Ab und zu geht ein Regenschauer über uns, dann wieder blinken ein paar Sterne; unter uns die beim starken Gang der Maschine zitternden Decksplanen und um uns brodelnde, brandende See — so sausen wir durch die Nacht.

Gespensstig wachsen hart vor uns die massigen Formen eines Kreuzers auf. „Halbe Kraft!“ Geschmeidig pirscht sich unser Boot heran, ein paar Winksignale mit der Blendlaterne, und schon knistert vom vorderen Mast der „Leipzig“ der Scheinwerfer in hastender Eile: kurzkurzkurzkurz, bis U 14 mit Leuchtpatrone von fernher antwortet; eine kurze Pause: „Achtung!“ Dann wirft der Kreuzer seine Befehle in Strahlenbündeln in die Nacht hinaus. Hoch gegen den Himmel, damit ja kein verräterischer Strahl auf die Boote fällt. U 9 ist auf Rufweite heran, über die Kommandobrücke der „Leipzig“ schiebt sich ein Sprachrohr: „Ahoi! Welches Boot?“ — „U 9!“ — „Wilhelmshaven funkt mir, daß die Scheldemündung von englischen Kreuzern forciert ist. Gehen Sie