

Weisse zu überlegen, was mit dem Engländer anzufangen sei; dann aber wurden langsam und sehr vorsichtig die Seeventile geöffnet und nach acht Stunden war der Dampfer von der Meeresfläche verschwunden. Die Berechnung der Deutschen war auch in diesem Falle sehr richtig, denn hätten sie dem Dampfer einen Torpedo geschickt oder Bomben in ihn gelegt, so wäre alles im Umkreis von vielen Meilen — und darunter auch das deutsche Schiff selbst — durch die Explosion der riesigen Pulverladung zerstört worden.

Am 9. Dezember wurde der in Liverpool beheimatete Dampfer „Cambrian Rongs“ versenkt, der mit Stüdgut und 28 Mann Besatzung von Baltimore nach Liverpool unterwegs war; am nächstfolgenden Tage bereits kam der der White Star Line gehörige „Georgie“ in Sicht, der außer 7000 Tonnen Stüdgut gegen 1200 Pferde geladen hatte. Der deutsche Kreuzer feuerte vier scharfe Schüsse ab, bevor der englische Dampfer, der sich auf der Fahrt von Philadelphia nach Brest befand, endlich abstoppte. An Bord des Engländer's schien eine unbeschreibliche Panik ausgebrochen zu sein, denn gegen 50 Mann, die anscheinend geschlafen hatten, eilten wie besessen auf Deck und stürzten sich im bloßen Hemd ins Meer; dabei hatte ihnen bis dahin niemand auch nur das geringste getan. Es stellte sich in der Folge heraus, daß das Schiff in der Hauptsache Baumwolle geladen hatte; es sank deshalb, trotz der Deffnung der Ventile, sehr langsam und bekam nach Verlauf von fünf Stunden einen Torpedo zugesendet. Bei dessen Aufschlag rissen sich selbstverständlich sämtliche Pferde los und suchten schwimmend den deutschen Kreuzer zu erreichen; sie erreichten ihn teilweise auch und hieben in ihrer Todesangst gewaltsam mit den Hüfen gegen die Schiffswände, wie Aufnahme begehrend, ein, es konnte ihnen jedoch nicht geholfen werden; sie verblieben samt und sonders im Atlantic . . .

Am 11. Dezember tauchte endlich der englische Dampfer „Narrowdale“ auf, der mit Stüdgut auf der Fahrt von Philadelphia nach Havre begriffen war und gewiß nicht ahnte, welches Schicksal seiner mitten im Atlantischen Ozean wartete. Inzwischen hatten sich auf dem deutschen Kreuzer von den in der Zwischenzeit versenkten Schiffen gegen 500 Mann angesammelt; dieser Belastung wollte sich der Kreuzer geru entledigen und er folgte deshalb zwei Tage lang dem „Narrowdale“, der sich der Verfolgung vergeblich zu entziehen suchte.

Das Wetter war vorerst außerordentlich ungünstig; als es sich jedoch langsam gebessert hatte, schickte der deutsche Kapitän zwanzig Mann zum „Narrowdale“ hinüber und zwang das Schiff auf diese Weise, sich dem Kurs des deutschen Kreuzers anzuschließen. Nach einigen Tagen tauchte dann der Kohlendampfer „Saint-Theodore“ aus London auf, der der Dritte im Bunde wurde, selbstverständlich nachdem er eine entsprechende Prisenbesatzung erhalten hatte . . .

Die Norweger wurden sodann zusammen mit einer Anzahl anderer Seeleute an Bord des „Narrowdale“ gebracht, den Leutnant zur See v. Bassewitz bekanntlich am Sylvestertag in Swinemünde einbrachte.

Ueber den Aufenthalt an Bord des gelaperten Schiffes und dessen Führer äußert sich der Norweger folgendermaßen:

Einen so merkwürdigen Menschen wie den Führer dieses Schiffes habe ich meiner Lebzeit nicht gesehen, und ich wundere mich heute noch, wie er überhaupt zu leben vermochte. Er schlief überhaupt niemals. Von dem Tage an, an welchem er das Kommando übernahm, bis zu dem Augenblick, wo wir das Schiff in Swinemünde verließen, blieb er hartnäckig an Deck, und das einzige, was er sich an Ruhe gönnte, war, daß er ab und zu für einige Augenblicke in seinem Lehnstuhl einnickte. Dieser Mann, aus dem eine rücksichtslose Energie sprach, schien wirklich nicht Kleinkriegen zu sein . . .

Wir steuerten an der Südküste von Island vorüber auf Norwegen zu und erlebten, als wir uns mit der Zeit den deutschen Gewässern näherten, noch das merkwürdige Schauspiel, zwei junge Engländer, die von einem bewaffneten Handelsdampfer stammten, im bloßen Hemd über Bord springen zu sehen, und zwar mitten in der Nacht. Sie fürchteten, wie sie später aussagten, in Deutschland zu harten Strafen verurteilt zu werden; ein deutsches Patrouillenschiff, das sich dem „Narrowdale“ mittlerweile angeschlossen hatte, fischte beide auf, und es hatte den Anschein, als wären sie ganz froh gewesen, dem zu dieser Zeit ziemlich kühlen Meer wieder auf eine so glimpfliche Weise entronnen zu sein.

Am 31. Dezember lief der „Narrowdale“, von allen Seiten auf das freudigste begrüßt, in Swinemünde ein; wir wurden jedoch erst dort, dann aber in Neustrelitz untergebracht und konnten erst am 27. Jänner nach Erledigung von mannigfachen Formalitäten in die Heimat zurückkehren. Daß wir froh sind, hier nach Ueberwindung von mancherlei Fährlichkeiten wieder angelangt zu sein, bedarf wohl kaum erst einer besonderen Erwähnung.

Aus Wiener Arbeiterhaushalten.

Nochmals die Untersuchungen des Arbeitsstatistischen Amtes.

Die Arbeiter-Zeitung hat die vom Arbeitsstatistischen Amt herausgegebene Schrift: „Wirtschaftsrechnungen und Lebensverhältnisse von Wiener Arbeiterfamilien in den Jahren 1912 bis 1914“, die kürzlich erschienen ist, bereits besprochen. Das statistische Sonderheft zur „Sozialen Rundschau“ und die reiche Arbeit, die in ihm ruht, rechtfertigen es aber, wenn wir noch einige Blicke in dieses Werk tun. Es ist das Ergebnis jahrelanger Sorge und Arbeit. Der Band faßt das Schicksal von 119 Arbeiterfamilien zusammen, und zwar wirtschaftlich stehender Wiener Arbeiter, so wie es sich vor dem Kriege dargestellt hat. Um dies zu erreichen, war es nötig, daß diese 119 Arbeiter und mit ihnen noch viele andere, deren Wirtschaftsrechnungen vorläufig unbearbeitet blieben, ein ganzes Jahr hindurch Tag um Tag genaueste Aufschreibung über alle ihre Einnahmen und Ausgaben führten, und jahrelang saßen dann die Bearbeiter der Rechnungen darüber, um