

Der Hilfskreuzer „Orion“ auf hoher See. Zur Täuschung des Gegners erhält er einen röhrenartigen Tarnungsanstrich. Bei schönem Wetter hängt die Mannschaft, mit Farbbeimern und Pinseln bewaffnet, außenbords. Links in der Ecke: Kapitän außenbords. — Links in der Ecke: Kapitän zur See Weyher, der Kommandant des Hilfskreuzers. Der „Alto“ ist eigentlich immer auf der Brücke; nachts pflegt er im Kortenhaus auf einem ziemlich unbequemen Liegestuhl zu „ruhen“

SCHIFF ohne HAFEN

HILFSKREUZER „ORION“
IN ÜBERSEE

Von
Kapitän z. S.
K. WEYHER

Hilfskreuzerkrieg — das bedeutet monatelang in See sein ohne Hafen. Das bedeutet für die Besatzung, auf sich gestellt zu sein, ohne Verbindung mit der Heimat, allein mit dem Schiff in der endlosen Meeresweite. Für den Kommandanten bedeutet es, im reinsten Sinne des Wortes Herr seiner Entschlüsse und unmittelbarer Führer seiner Männer zu sein.

Hilfskreuzerkrieg!
— Das ist Störung des feindlichen Handels und der Schifffahrt in den überseeischen Gewässern, überall dort, wo der Einsatz der U-Boote nicht erfolversprechend oder nicht möglich ist.

— Aus ihm ergibt sich ferner zwangsläufig eine nicht unbedeutende Bindung feindlicher Seestreitkräfte; denn der Gegner wird durch das Erscheinen eines Hilfskreuzers in überseeischen Gewässern gezwungen, Luft- und Seestreitkräfte in einem Umfange einzusetzen, der dem Gefechtswert des Hilfskreuzers bei weitem überlegen sein muß. Allein das Aufspüren und Jagen des Hilfskreuzers bedingt den Einsatz zahlreicher Kriegsschiffe. Der Feind ist also genötigt, in allen Teilen der Welt möglichst weitgespannte

Abwehr- und Sicherungsmaßnahmen zu treffen. Zwang zur Geleitzugbildung, das Steuern von besonderen Kursen, die immer Umwege sind, zur Vermeidung der durch den Handelstörer gefährdeten Seegebiete sind einige der Faktoren, die die Ausnutzung der feindlichen Tonnagekapazität erheblich mehr einschränken, als man schlechthin annimmt. Jede Versenkung in Übersee wirkt sich für den Gegner ungleich schwerer aus als im Heimatgebiet. Die Reisen in Übersee sind länger, daher können weniger Fahrten gemacht werden, und weniger Ladung gelangt nach England.

Immer ist der Hilfskreuzer auf Patrouille, gewissermaßen im Rücken der feindlichen Front. Jeden Augenblick kann der Gegner mit überlegenen Kräften an der Kimm erscheinen. Aber Höhepunkte für die Hilfskreuzerbesatzung sind es trotzdem, wenn verätherische Dunstschleier am Horizont erscheinen oder der Ruf: „Rauchwolke in Sicht!“ ertönt. Diese Meldung des Ausgucks elektrisiert dann das ganze Schiff. Die Besatzung explodiert ja vor Tatendurst und Aufregung!

Und nun geht die Jagd los.

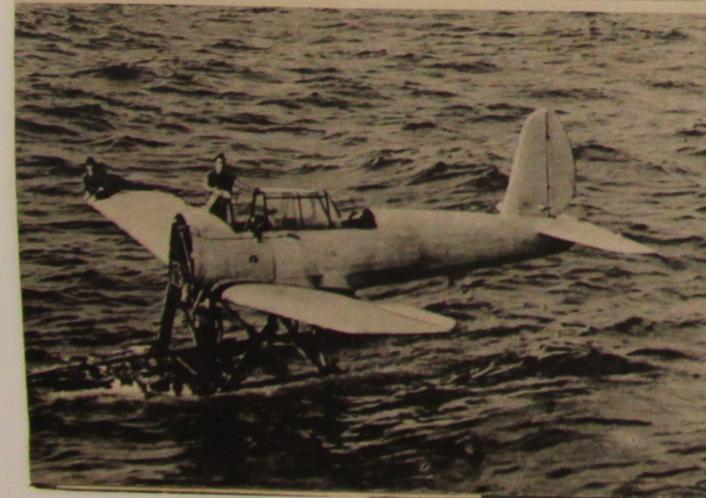
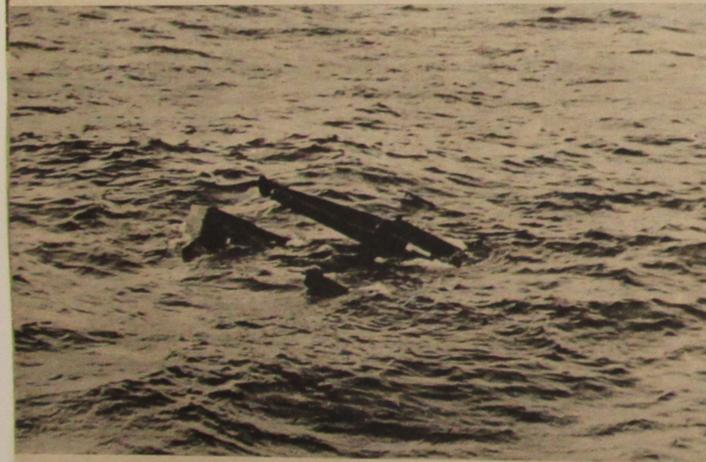
Doch darf die Begeisterung nicht die nüchternen Überlegungen trüben. Vorsichtiges Operieren und Manövrieren ist erforderlich, um festzustellen: Wer ist der andere? Ist das gesichtete Schiff als Feind erkannt, gilt es in eine günstige Angriffsstellung zu kommen, was bei der geringen Geschwindigkeit des Hilfskreuzers nicht immer ganz einfach ist. Ferner muß man bedenken: unter der Rauchwolke oder in dem schmalen Schatten nachts kann sich ja ein Kriegsschiff verbergen, und die eigene Waffenausstattung ist der der feindlichen Kriegs- und Hilfskriegsschiffe keineswegs überlegen!

Ist das deutsche Kriegsschiff dann einmal gesehen und erkannt, gibt es kein Ausweichen mehr. Es muß sich stellen, und die Ehre der Flagge ist dann das eiserne Gesetz seines Handels. Das männlichste und härteste aller Gesetze, das Gesetz des Kampfes, hält alle umfassen und erzwingt bedingungslosen Einsatz!

Die Stunden und Tage vergeblichen Suchens, des nervenzermürenden Wartens, die Wochen stärkster körperlicher und seelischer Belastung und Anstrengung sind wie weggefegt, wenn das feindliche Schiff gestellt ist.

Links: Hoppel! Hier gab es Bruch! Beim Landen blieben die Schwimmer des Bordflugzeugs in einer besonders „temperamentvollen“ See hängen. Das Flugzeug überschlug sich und treibt nun auf dem Rücken im Meer. Es gelang, die Maschine mit nur geringen Beschädigungen zu bergen. Auch der Besatzung war nichts passiert — Unten: Der Motor hat sich selbständig gemacht. In der langen Dünung der Südsee ist bei der Landung die Maschine gegen eine besonders hohe Dünungswelle gekommen und hat einen so harten Seeschlag erhalten, daß der Motor mit Bock herausgebrochen ist. Der Schaden wurde aber bald wieder mit Bordmitteln behoben

Rechts: Ein wohl etwas verdrießlicher, aber dennoch harmloser Passagier — möchte man denken. Doch das wäre ein Irrtum, denn es handelt sich hier um einen äußerst aufmerksamen Beobachter, der allerdings in bester Tarnung seinen Posten versieht. Er ist Flak-Befehlsübermittler



Kurs des Hilfskreuzers „Orion“

Hat dann die Artillerie oder die Torpedowaffe des Hilfskreuzers den Feind bezwungen, braust kein donnernder Jubel über das Deck, aber Stolz und innere Befriedigung darüber, daß wir auf der Weite der Weltmeere, Tausende von Seemeilen von der Heimat entfernt, Sieger geblieben sind; daß wieder Tausende von Tonnen der englischen Wehrwirtschaft entzogen wurden, erfüllt das Herz jedes einzelnen.

Es ist ein Fegefeuer und der Himmel zugleich, dieses Fahren eines Hilfskreuzers!

Jeder Vorgesetzte an Bord muß Führer, jeder Mann bester Kamerad sein. Denn was bringt das Leben an Bord eines Hilfskreuzers? Schwerste Belastung der Besatzung an Oberdeck, in den Maschinen- und Kesselräumen, in Werkstätten und Lasten. Ewiges Wachen in Eis und Schnee, in der Glut tropischer Hitze, bei einförmiger Verpflegung und Mangel an frischer Kost. Manchmal das leise, ruhige Atmen der See unter dem azurnen, unwahrscheinlich blauen Himmel, manchmal das Brausen des aufgewühlten Meeres unter dem finsternen Baldachin fliegender Wolkenketzen. Abwechslung, erfrischende, belebende Abwechslung bedeutet es, wenn ein Atoll angesteuert wird, um das Bordflugzeug in Lee der Insel auszusetzen. Dann singt der Wind in den schwertförmigen Blättern der Palmen, dann bricht sich die See mit donnerndem Rauschen am Korallenriff.

Rechts: Die höchste aller Freuden — ein Bad in der Brandung des Krateratolls! — Rechts unten: Das „Kokosnuß-Kommando“ auf der Suche nach den begehrten harten Früchten. Selbstverständlich wird an Ort und Stelle auch bereits eine Kostprobe genommen

Südeinsulaner in Auslegerbooten nähern sich dem „Orion“



Und wenn nun die braunen Südeinsulaner mit primitiven Paddeln ihre Boote um das große Schiff treiben und mit neugierigen Kinderaugen Leben und Treiben der Besatzung bewundern, blüht der Tauschhandel: eine Schachtel Streichhölzer gegen eine Kokosnuß!

Dann sieht man die braunen, blanken Körper der Insulaner fischgleich nach über Bord geworfenen Gegenständen tauchen. Wie ein Entdecker des 15. Jahrhunderts empfindet der Hilfskreuzerfahrer, wenn er mit dem Kutter auf ein völlig unbewohntes Atoll fährt und Kokosnüsse zur Auffrischung des Vitaminspiegels der Besatzung holen kann. Zum Schluß noch ein sonst immer entbehrtes Bad in der Korallenbankbrandung: das sind Herrlichkeiten, die nur der empfinden und schätzen kann, der monatelang dorthin sieht, wo Himmel und Meer zusammenstoßen scheinen.

Der Durchbruch durch die englische Blockade, durch die Nordsee und die Dänemarkstraße zwischen Island und Grönland, war gelungen. Einem britischen Zerstörer, der plötzlich in Sicht kam, konnten wir noch rechtzeitig ausweichen, und bei einer Flottille von vier englischen Zerstörern hielt

SEIT JAHREN
GRÖSSTE DEUTSCHE
WEINBRENNEREI
Dujardin
UERDINGEN RH.

MIT DER POSTKUTSCHE
ist man nicht immer gut gefahren. Manchmal fühlte man
sich bei der Ankunft - wie gerädert! - Mit
MOUSON LAVENDEL

MIT DER POSTKUTSCHE
ist man immer gut gefahren. Heute reisen Sie nicht mehr
MIT DER POSTKUTSCHE
Dies wird auch nicht wiederkommen. Was aber wieder-
kommen wird, ist



MOUSON LAVENDEL
Mit der Postkutsche

NÄHRMITTEL
PHARM. PRÄPARATE

DEUTSCHE MAIZENA WERKE
DMW
HAMBURG

STEYR-DAIMLER-PUCH
AKTIENGESELLSCHAFT

TEKADE
LAUTSPRECHER-ANLAGEN
TE KA DE NORNBERG 2 SCHLISSFACH 98



Dieses Zeichen tragen seit
mehr als 40 Jahren unsere
wissenschaftlich erproben
und in aller Welt prakti-
sch bewährten Erzeug-
nisse. Diese Tradition ver-
pflichtet: Die „3-Eulen-
Marke“ verbürgt Güte
und Entwicklung

Chinosolfabrik
Aktiengesellschaft
Hamburg



Gerade in dringenden Fäl-
len ist zuverlässige Hilfe des
tüchtigen Fachmanns beson-
ders wichtig. Jeder Bosch-
Dienst ist stets dazu bereit.

BOSCH

Flugmotoren
Krafträder
Kraftwagen

BMW

Heute ist es leichter,
Geld zurückzulegen und da-
mit Ihre und Ihrer Familie Zu-
kunft sicherzustellen. Nötig ist
es immer. Für jede 2 1/2 Mark,
die ein 30-jähriger monatlich be-
trägt, zahlen wir rund 1000 Mark
im Alter von 65 Jahren. Im
Sterbefall bekommt die Familie
das Geld sofort. Zögern Sie nicht!

Jetzt einschneiden, auf Postkarte kleben
und an die Gothaer Lebensversicherungs-
bank S. G., Gotha, senden.
Schicken Sie mir unverbindlich Ihre Schrift
„Gotha-Schutz“. Welche Summe kann ich
für monatlich RM versichern?
Herr
Frau Geburts-
datum:
Beruf:
Wohnort:
Straße: Nr. 53

Mit der Versenkung der
„Haxby“ im Nordatlan-
tik begann für den
„Orion“ der Kreuzer-
krieg. Die Begegnung
mit dem Frachter fand
im Morgengrauen statt.
Die Besatzung des Bri-
ten kam gar nicht erst
an die Kanone, weil
eine der ersten Salven
des „Orion“ in seine Be-
reitschaftsmunition hin-
einplatze und sie in die
Luft jagte. Das größte
der vom Hilfskreuzer
versenkten Feindschiffe
war mit 16 000 Brutto-
Reg.-Tonnen der Fracht-
dampfer „Rangitane“



Alle Aufnahmen
„Orion“



Unter anderem legte
der „Orion“ auch vor
Auckland Minen, die
dem Gegner schwer-
sten Schaden zufügten

der liebe Gott den Daumen dazwischen. Mit der Versenkung des bewaffneten Frachters
„Haxby“, dessen Besatzung im Morgengrauen gar nicht mehr an die Kanone kommen
konnte, weil eine unserer ersten Salven in seine Bereitschaftsmunition hineinplatze und
sie hochjagte, hatte der Kreuzer im Nordatlantik für den „Orion“ begonnen. Im Pazifik
wurde er mit einer Minenunternehmung eingeleitet, die den englischen
Flottenstützpunkt Auckland auf Neuseeland blockierte. Auf diese Sperre lief dann u. a.
auch der große britische Dampfer „Niagara“ auf, der außer sonstigen wichtigen Ladungen
für 50 000 000 RM Goldbarren mit in die Tiefe der Hauraki-Bai nahm. Die Tasmant-
See zwischen Australien und Neuseeland sah in der Nähe von Wellington
das Gefecht des „Orion“ mit der „Turacina“, einem bewaffneten, besonders wertvollen
Külschiff. Wie die Engländer voller Empörung schrieben, fand die Versenkung in
ihrem eigenen „Hinterhof“ statt. Die australische und die neuseeländische Luftwaffe
erfaßten mehrfach unseren Hilfskreuzer, aber immer wieder gelang es uns zu entziehen.
Unser Flugzeug sichtete im Indischen Ozean einen schweren englischen Kreuzer
— mit dem wir in Kollisionskurs steuerten — gerade noch rechtzeitig, so daß wir
trotz unserer geringen Geschwindigkeit und ausgezeichneten Sicht ausbrechen konnten
und nur noch die Rauchstöße seiner Ölkessel über der Kimm sahen.

Auch in der Südsee gelang es, einige zum Teil bewaffnete Feindschiffe zu überwältigen,
unter denen die über 16 000 BRT große „Rangitane“ das größte war. Auf ihr wurden
ein paar englische Flieger gefangenommen, die nach England zum Einsatz sollten
und die Folgen ihrer Abschiedsfeier in Auckland noch nicht ganz überwunden hatten.
Einer von ihnen hatte schon einmal den „Orion“ aus der Luft gesehen, damals, als die
„Niagara“ auf unsere Minen lief. Wir aber waren schon weit weg und kamen erst
wieder, als unser Freund nicht mehr oben in der Luft, sondern schon oben auf jener
„Rangitane“ war und an die Front sollte.

Inzwischen vergehen mit Kreuzen und Suchen, im Kampf mit der See und dem Feind,
im Kampf mit Enttäuschungen und Entbehrungen, aber auch als Sieger über uns selbst
und den Feind Monat um Monat. Das Schiff wechselt häufig sein Aussehen. Das gibt
viel Arbeit. Das Flugzeug startet und landet zur Aufklärung. Reparaturen in Kessel
und Maschinen, an Waffen und am Schiff werden immer häufiger. Der „Orion“ hat
inzwischen das eisige Nordmeer, den Nord- und Südatlantik, den Indischen
und Pazifischen Ozean durchpflügt, hat die riesigen Seen bei Kap
Horn, das die Segelschiffer aller Länder die „Hölle“ nennen, abgeritten und in den
Gewässern der Südsee und des Korallenmeeres gekreuzt, wo jetzt die japanische
Marine ihre Lorbeeren holt.

Das Material klappert alles ein bißchen an Bord. Es ist nicht mehr alles so, wie unsere
Umbauwerft es vor der Ausreise hergerichtet hatte.

Das Schiff wird langsam müde, nicht aber die Besatzung.

Unermüdet, mit Schweiß und Fluch und Gebet hütete sie unseren „Orion“, unsere
Welt. Und als ob das Schiff Verständnis hätte für unsere Sorge und dafür, daß es
Krieg ist und wir es nicht in eine Werft bringen können zur wohlverdienten Ober-
holung: alle Schäden heilen wieder, und unser „Orion“ bleibt voll verwendungsbereit.
Das Schiff ist jedoch durch den Verbrauch der Materialien, Lebensmittel, Munition und
sonstigen Gewichts so leicht geworden, daß es bei schwerem Wetter nicht mehr gegen

die See zu halten ist. Gegen jede seemännische Regel wer-
den beinahe 1500 Tonnen Wasser in die Laderäume gepumpt.
Wenn das Schiff überholt, braust und brandet dieses Wasser nun
in den Laderäumen, als wollte es sich dagegen verwahren, daß man es
als Teil des freien und weiten Ozeans in die dunklen, muffigen Luken
sperrte. Aber das Schiff kommt tiefer, die Schraube schlägt nicht
mehr aus dem Wasser, und es kann gegen die See wieder gehalten
werden.

Als tatkräftige Unterstützung hat sich die Hilfe deutscher
Tanker und Handelsschiffe erwiesen, die dem Hilfskreuzer durch
Zuführung von Versorgungsgütern halfen, über die ursprünglich
vorgesehene Zeit hinaus weiter durchzuhalten. Für die Besatzung ist
es wieder eine freudige Abwechslung, wenn Olschläuche klargemacht
oder die Ladebäume aufgerichtet werden. Weiß doch jeder dann an
Bord: Wir treffen mit einem unserer Tanker oder Handelsschiffe zu-
sammen. Die Besatzungen, ob Seemann in Uniform oder in Zivil,
haben sich in den kurzen Stunden schnell miteinander angefreundet.
Mancher Seemann, der die Heimat auf seinem Handelsschiff vor langer
Zeit verließ, in Obersee vom Krieg überrascht wurde, steht als
Freiwilliger bereits eingekleidet, wenn der Hilfskreuzer und sein
treuer Helfer unter Dippen der Flagge und einem glückwünschenden
Flaggensignal im Topp sich wieder trennen.

So erstreckt sich der Kreuzerrieg über die ganze Welt. Überall,
wo England sich durch die Stärke seiner Kriegsmarine sicher und
geborgen fühlt, trifft es der Schlag unserer Handelstörer. Es wird
so gezwungen, immer stärker seinen lebenswichtigen Seeverkehr zu
sichern, immer mehr Seestreitkräfte von den heimatlichen Gebieten
abzuziehen und sie hier draußen auf den Straßen des Weltverkehrs
gegen uns einzusetzen.

„Noch auf dem Heimmarstch bestehen wir ein Gefecht mit einem
bewaffneten englischen Dampfer und runden unsere Versenkungsziffer
um einiges nach oben ab. Es war der „Chaucer“, der sich tapfer wehrte,
aber unserer Artillerie nicht gewachsen war. Im Nordatlantik
begannen wir unseren Kreuzerrieg, hier beendeten wir ihn auch.
Die Engländer hatten alles getan, uns abzufangen und an der Rück-
kehr zu hindern, vergeblich!

Als nach siebzehn Monaten zum ersten Male deutsche
Zerstörer in Sicht kamen, ein neuer Typ, der erst nach unserem
Auslaufen aus der Heimat in Dienst gestellt worden war, gab es
noch einige Minuten der Ungewißheit, ob es sich nicht doch um
englische Zerstörer handelte; als sie uns aber sichernd aufgenom-
men hatten, flogen Flagge und Wimpel empor an die Gaffel und
den Großtopp. Die Tarnungen fielen, und unser äußerlich harm-
loser Handelsdampfer war nun das Kriegsschiff, das er innerlich
immer gewesen war. Nach über 112 000 Seemeilen, das sind über
ünfmal Erdumfang oder zwei Drittel der Entfernung zum Mond,
kehrte „Orion“ nach ununterbrochener Kreuzer- und Kaperfahrt
auf allen Meeren der Welt in die Heimat zurück.

Ich hatte die Ehre und das Glück, das Schiff auf dieser Unternehmung
zu führen, meine Besatzung in ihrer unbedingten Gefolgschaftstreue
das Verdienst, daß sie erfolgreich wurde.

Hauptschritthalter: B. Overhaus (im Wehrdienst). Steliv.: K. Fischer. Graph. Gestaltung: H. Dassel (alle in Berlin). Verlag „Die Wehrmacht“ K.-G. Fernruf 174721. Postcheck-
konto: Berlin Nr. 382. Alleinverlieferung und Anzeigenverwaltung: Berliner Verlags-
anstalt GmbH, Berlin, SW 68, Schützenstr. 18/25. Anzeigenpreisliste Nr. 14 vom 1.3.1942.
Verantw.: L. Anselmig Dr. H. Harth (im Feuille), v. V. H. Putz, Neuenhagen b. Berlin. Rotations-
Kupferdruck: Wilhelm Herget, Stuttgart, Reinsburgstraße 14. Einzelpreis: 25 Rpf.
Bei Botenzust. 3 Rpf. Bestelldr. Postbezugspr.: Mitt. 55 Rpf. zuzügl. 4 Rpf. Bestelldr.

Hier wird der Geist geschliffen!

Silberrätsel

Aus den Silben: an - helm - be-
berg - da - der - der - der - der - e
- eis - fen - flie - flug - löf - ge -
glav - ha - ho - ich - kost - lith
- lun - mast - mau - neid - o -
pie - rec - rei - rot - schau - o -
sem - tee - thy - to - tri -
u - we - zun sind 16 Wörter
zu bilden, deren Anfangsbuchstaben,
von oben nach unten, und deren
Endbuchstaben, von unten nach
oben gelesen, ein Wort von Schiller
ergeben.

1. Wertvolle Briefmarke, 2. Anlage
für Weßläufe, 3. europäisches
Gewässer, 4. Transportmittel im
Bergbau, 5. Hirsgepinst, 6. Gefahr
für Schifffahrt, 7. Blütenstrauch,

8. Speisefleisch, 9. Gipfel der jüdischen
Alpen, 10. Stoff mit eingewebtem
Muster, 11. versteinertes Fisch,
12. Titelheld einer Dichtung Hart-
manns v. Aue, 13. Gewerbebetrieb,
14. dänischer Märchenerzähler,
15. neuzeitliche Verkehrsanlage,
16. Heiltrauch.

Ein Spiel mit Münzen

Man lege fünf Münzen derart an-
einander, daß jede Münze alle an-
deren berührt.

Drei Stufen

Gedanken geb' ich Form, die echt.
Durch mich gewinnt der Schmuck-
stein recht.
Mit mir ertrag, was schwer und
schlecht.

Ein Wort als Brücke
Flugzeugkapitän, Rauch ...
pflanzter, Hals ... platz, Dienst ...
geld, Pflege ... tag, Wild ... platte,
Eichel ... stein, Hand ... pfeife,
Schiefer ... roch.

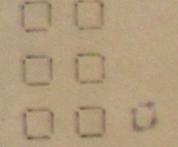
Zwischen die obenstehenden
Wörter ist auf die punktierte Linie
je ein zweisilbiges Hauptwort zu
setzen, das dem ersten Wort als
Schluß, dem zweiten als Anfang
dient. Die Anfangsbuchstaben der
Brückenwörter nennen, aneinander-
gereiht, ein Wasserfahrzeug im
modernen Krieg.

Skataufgabe Nr. 14.
Mittelhand M. paßte gleich. Hinter-
hand H. reizte bei 48. Vorhand
V. hielt, paßte dann über 48, da
er auf folgendes Blatt nicht einen
Grand aus der Hand spielen wollte:
Eichel Unter (Kreuz Bube); Rot
Unter (Herz Bube); Grün (Pik) 10,
König, 9; Rot Daus, König, 8
(Herz As, König, 8); Schellen Daus,

König (Karo As, König). Hinter-
hand H. ist nun gezwungen —
Grandgrundwert 24 — sein Eichel
(Kreuz) ohne 3 aus der Hand zu
spielen. Er hatte den Jungsten,
6 Eichel (Kreuz) mit 28, 2 Rot
(Herz) mit 0 und 1 Schellen (Karo)
mit 3 Augen. Im nicht aufgenom-
menen Skat liegen Rot Ober (Herz
Dame) und Schellen (Karo) 7. Die
ersten drei Stiche brachten den
Gegnern schon 60 Augen. Wie war
der Spielverlauf?

Auflösungen von Nr. 15.
Silberrätsel: 1. Imkerei, 2. Meiningen,
3. Garnison, 4. Rakete, 5. Aargau,
6. Brunnhilde, 7. Eros, 8. Serenon,
9. Cicerone, 10. Hodler, 11. Leming,
12. Aho, 13. Ellenbein, 14. Februar,
15. Torpede, 16. Eremit. — Im Grabe
schließt ein neues Morgenrot.
Zahlenkästen: Star, Loire, Este. — Ari-
stoteles.
Ein Erfahrungssatz aus Teilen: Die schil-
fende Heimat hat sich der kämpfenden
Front würdig erwiesen.

Streichholz-
spiel:



Skat-Aufgabe Nr. 13. Hinterhand H.
spielte auf Jungler. Er hatte also
Eichel Unter (Kreuz Bube) und ein
Daus (Karo), in diesem Falle Schellen
Daus (Karo As), gedrückt. Vorhand
V. zog den Rot Unter (Herz Bube)
an, den M. übernehmen wollte. Da
durch kam M. am Spiel. Die nach-
gezogene Eichel (Kreuz) 8 wurde
durch V. mit Eichel (Kreuz) 7 be-
dient; somit war für M. Eichel
(Kreuz) hoch, und er verzichtete
Schellen (Karo). Der angesagte
Schellen (Karo) 8 wurde, da H. auf
Jungler spielte, nicht mit der 9
übernommen; H. war die Schellen
(Karo) 7 zu. Da Schellen Daus
(Karo As) im Skat lag, kam M. mit
Schellen (Karo) auch nicht vom
Spiel los und ging ungewollt auf
Ganze.



Die „höchsten“ Männer an Bord! 35 Meter hoch über dem
fahrenden Schiff schweben die Ausguckposten. Man muß sich
da: mal vorstellen! In luftigster Höhe machen sie, oft in
segender Tropenhitze, oft stürmumheult, jede Bewegung des
Schiffes mit Schwankungen, deren Radius viele Meter
beträgt. Eine Stunde müssen die Männer auf diesem
„hohen“ Posten aushalten, der so wichtig ist, weil er
die Sichtweite auf 20—25 Seemeilen (je nach Sicht-
keit des Wetters) erhöht. Zuerst sehen ist die Vor-
aussetzung für den Erfolg — Unsen: „Stiller Alarm!“ Gegen
Sicht gedeckt, stürzt die Besatzung auf ihre Alarmstationen



Das Völker- und Farbensgemisch der Gefangenen an Bord
des „Orion“. Chinesen, Annamiten, Philippinen, Neu-
seeländer, Malaien, Australneger, Inder, Javoner, Siamesen
usw. bilden hauptsächlich das Kontingent der Besatzung
in den Gewässern Ostasiens, der Südsee, Australiens



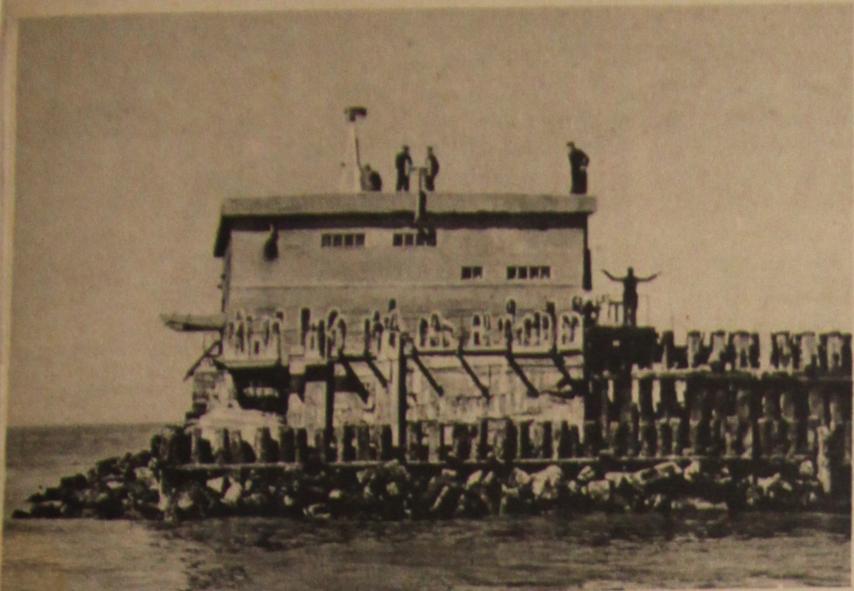
Ein mit der Angel gefangener Hai ist an Bord geholt worden



Eine willkommene Beute! Von dem neuseeländischen Dampfer
„McInwood“, der zwischen den Clouton-Inseln und Neu-
seeland verkehrte, hat der „Orion“ umherher 200 Ham-
mel erbeutet. Diese Hammel waren eigentlich für die
neuseeländische Konserven-Industrie bestimmt — nun kom-
men sie den Männern des deutschen Hilfskreuzers zugute

Über 112 000 Seemeilen haben sie in erfolgreicher Kriegs-
fahrt zurückgelegt, und nun grüßt die Besatzung des Hilfs-
kreuzers wieder die Heimat mit unbeschreiblicher Freude!





Ein Torpedoschießstand in einem Abschnitt der gewaltigen deutschen Verteidigungsanlagen, die sich vom Norden Norwegens bis zur Biskaya ziehen

Torpedos — von Land geschossen!

Man ist gewohnt, den Torpedo nur als eine Waffe fahrender Kriegsschiffe zu betrachten. Daß er auch von einem festen Schießstand abgeschossen werden kann, zeigen unsere Bilder, die irgendwo an der weitgestreckten Abwehrküste zwischen dem Nordkap und der Biskaya aufgenommen wurden

PK-Aufnahmen: Kriegsberichterstatter Hähle



Rohr los! Mit einer Pulverladung wird der Torpedo aus dem Rohr hinausgeschleudert. (Bei Unterwassertorpedos wird komprimierte Luft zum Ausstoßen des Torpedos verwendet)

Die Übung ist beendet. Der Torpedo ist, nachdem seine Laufstrecke abgelaufen ist, an die Oberfläche gestiegen. Er wird von einem Bergungsschiff aufgefischt

Ein Blick aus der Öffnung des Torpedoschießstandes. Die Aufnahme zeigt die gleiche Situation wie die obige. Der Torpedo hat das Rohr verlassen; eine Qualmwolke, von der Pulverladung stammend, schwebt noch über dem Wasser

