

TADEUSZ LEBIODA
Wrocław

KARAWANA MARYNARZY NA PUSTYNI – ZAPOMNIANA LEGENDA I WOJNY ŚWIATOWEJ

Wiosną 1915 r. całe Niemcy z zapartym tchem śledziły jedną z najbardziej fascynujących historii morskich I wojny światowej. Jej znaczenie militarne, oprócz ogromnego rezonansu w niemieckiej, a nawet światowej opinii publicznej, było niewielkie. Historia karawany utworzonej przez niemieckich marynarzy, którzy przemierzali pustynie na Półwyspie Arabskim i którzy po trwającej rok wędrówce rozpoczętej w niemieckim porcie Tsingtao w Chinach, przez Ocean Indyjski, po pokonaniu 12 tys. mil morskich dotarli do Rzeszy, mocno oddziaływała na wyobraźnię Niemców. Stała się ona także jedną z najbardziej frapujących legend I wojny światowej, którą w dużym skrócie warto przypomnieć polskiemu czytelnikowi.

Cała historia zaczęła się w czerwcu 1914 r., kiedy z Berlina dotarła do niemieckiej bazy morskiej w Tsingtao w Kiauczau w prowincji Szantung długo oczekiwana wiadomość o zmianie stacjonującej tam załogi i rychłym powrocie marynarzy do domów w Rzeszy. Dowódca bazy, wiceadmirał Maksymilian Graf von Spee, zorganizował z tej okazji, ku zdumieniu tubylców, zawody sportowe. Pod koniec miesiąca stacjonująca tam cesarska flotylla wypłynęła w rejs patrolowy w kierunku Marianów. W rejsie uczestniczyły dwa duże krążowniki – okręt flagowy „SMS Scharnhorst” i „SMS Gneisenau”, a także cztery małe krążowniki – „SMS Nürnberg”, „SMS Leipzig”, „SMS Dresden” oraz „SMS Emden”. Nikt z liczącej łącznie ok. 2,5 tys. ludzi załogi nie przypuszczał, że większości marynarzy nie będzie dane zobaczyć już nigdy ani Tsingtao, ani Niemiec. W dniu 3 VIII 1914 r. drogą radiową dotarła do nich na otwartym morzu wiadomość o wybuchu wojny. W tej sytuacji zamysłem grafu von Spee stało się przedarcie drogą morską przez Amerykę Południową do Rzeszy. Po ogłoszeniu przez Japonię blokady morskiej portu w Tsingtao, głównym problemem stało się zaopatrzenie. W tych okolicznościach wiceadmirał podjął decyzję o kaperowaniu alianckich statków handlowych. W ten sposób von Spee obiecywał sobie uzupełnianie zapasów żywności i przede wszystkim węgla. Po dotarciu do Ameryki Południowej zaopatrywanie się w neutralnych portach wydawało się zadaniem łatwiejszym. Z wyjątkiem jednego okrętu, cała flotylla obrała kurs na Samoa, Tahiti, Wyspy Wielkanocne i poprzez przylądek Horn

przedarła się w okolice Falklandów. W dniu 8 XII 1914 r. stoczyła tam wielogodzinną bitwę z siłami brytyjskimi, która zakończyła się sromotną porażką. W bitwie zginęło ok. 2 tys. marynarzy niemieckich z wiceadmirałem von Spee na czele.

Jedynym okrętem, który pozostał na wodach Pacyfiku, był słabo opancerzony, ale szybki i zwrotny krążownik „Emden”. Jego zadaniem miało być osłanianie wycofującej się flotylli i prowadzenie działań wojennych przeciwko jednostkom handlowym wrogich państw. W rzeczywistości „Emden” miał ściągnąć na siebie uwagę brytyjskich okrętów wojennych, czyli odgrywać rolę swego rodzaju przynęty. Krążownik dowodzony przez kapitana Karla Friedricha Maksa von Müllera obrał kurs na Ocean Indyjski. Zarówno kapitan, jak i załoga byli w pełni świadomi tego, że mogli liczyć wyłącznie na własne siły. W ciągu zaledwie kilku miesięcy „Emden” okazał się w wymiarze całej wojny jednym z najbardziej niebezpiecznych dla brytyjskich frachtowców niemieckim okrętem. Na Oceanie Indyjskim zatopił on łącznie ponad 30 brytyjskich jednostek. Zasłynął również z tego, że przed zatopieniem ostrzegał z reguły statki handlowe przeciwnika. Pozwalał zejść ich załogom do szalup ratunkowych, po czym zabierał je na swój pokład, a przy nadarzającej się sposobności przesadzał na statki handlowe neutralnych państw. Swymi brawurowymi, a jednocześnie rozważnymi akcjami „Emden” niemal doprowadził jesienią 1914 r. do sparaliżowania brytyjskiej żeglugi handlowej na kontrolowanym, wydawać by się mogło, przez Wielką Brytanię Oceanie Indyjskim. Przysporzył jednocześnie Imperium Brytyjskiemu dotkliwych strat. Swoje działania prowadził w pobliżu takich portów jak Cejlon, Madras czy Kalkuta. W wyniku ostrzału portu Madras „Emden” doprowadził do wysadzenia w powietrze tamtejszych składów paliwa. W tych okolicznościach brytyjska marynarka wojenna podjęła działania na rzecz zatopienia niemieckiego okrętu. Około 20 okrętów brytyjskich rozpoczęło polowanie na „Emdena”. Najtrudniejszym zadaniem okazało się jednak jego zlokalizowanie. Kapitan von Müller uznał za punkt honoru wyrządzenie jak największych szkód przeciwnikowi, zanim niemiecka jednostka zostanie zniszczona.

Po sparaliżowaniu żeglugi handlowej na Oceanie Indyjskim oraz zintensyfikowaniu brytyjskich poszukiwań kapitan „Emdena” zdecydował się na zmianę strategii działania i rozpoczął brawurowe ataki na statki wroga zacumowane w portach. W nocy 28 X 1914 r. „Emden” podpłynął do Penan w Malezji i mimo obecności w nim rosyjskiego krążownika „Żemczug” i dwóch francuskich niszczycieli torpedowych ostrzelał cały port. W wyniku ataku uszkodzona została rosyjska jednostka, a także jeden z francuskich niszczycieli – „Mosquet”. Po udanej akcji okręt niemiecki uciekł bez własnych szkód. „Emdenowi” udawało się przez pewien czas istotnie zagrozić nie tylko brytyjskim portom na Oceanie Indyjskim, ale także szlakom komunikacyjnym i uczynić je niebezpiecznymi dla transportów z prowiantem dla walczącej Europy. Niemiecki okręt widmo stał się także groźny dla brytyjskich transportów wojska. Późną jesienią 1914 r. w Australii zestawiony został największy konwój morski w pierwszym roku wojny. Jego zadaniem miało być

przerzucenie do Europy ok. 28 tys. żołnierzy z Australii i Nowej Zelandii. Pierwszym punktem, obok którego na szlaku z Australii do Europy miał przepływać konwój, był brytyjski atol wysp Keeling Island, położonych na południowy zachód od Sumatry. Na początku listopada 1914 r. przy wyspach tych zacumował także „Emden”, który spotkać się tam miał ze statkiem „Buresk”, mającym dostarczyć zaopatrzenie.

9 XI 1914 r., wczesnym świtem, na wyspy wysadzony został z okrętu na dwóch kutrach oddział marynarzy złożony z 50 osób, w tym trzech oficerów, sześciu podoficerów i 41 marynarzy, wyposażony w cztery ciężkie karabiny maszynowe. Dowódcą desantu został pierwszy oficer na „Emdenie”, Helmut von Mücke. Von Mücke był zubożałym szlachcicem, który przyszedł na świat 25 VI 1881 r. w Zwickau. Jego marzeniem było objęcie kiedyś samodzielnego dowodzenia okrętu cesarskiej marynarki. Licząc na możliwość szybkiego awansu, zgłosił się do służby we wschodnioazjatyckiej flotyli cesarskiej stacjonującej w Tsingtao. Po odysei przez pół globu von Mücke stał się jednym z najbardziej znanych oficerów marynarki wojennej w I wojnie światowej. W czasie swojej służby w Chinach von Mücke postanowił pisać pamiętnik, w którym pod datą 9 listopada zanotował, że otrzymał rozkaz zniszczenia na wyspach wszystkiego, co mogło mieć znaczenie wojskowe. Zasadniczym celem desantu była tamtejsza stacja telegraficzna. Po wylądowaniu na wyspie desant bez poważnego oporu wroga wysadził w powietrze maszt telegraficzny oraz przeciął podmorskie kable telegraficzne biegnące aż na Mauritius i do Perth w Australii. Zanim to się jednak stało, brytyjska załoga stacji zdołała wysłać sygnał radiowy „SOS”, który odebrany został w płynącym do Europy brytyjskim konwoju. W ten sposób Brytyjczycy dowiedzieli się o operującym przy Keeling Island „Emdenie”. W celu rozpoznania sytuacji od konwoju odłączył się krążownik „Sydney”. O wiele lepiej uzbrojony i cięższy okręt brytyjski podjął walkę z „Emdenem”. Mimo że „Emden” odpowiednio wcześniej dostrzegł nadpływający okręt, wziął go pierwotnie za oczekiwany statek transportowy „Buresk”. Pomyłka ta drogo kosztowała okręt niemiecki. W wyniku zmasowanego ognia artyleryjskiego krążownik marynarki cesarskiej został bardzo poważnie uszkodzony. Aby uratować załogę i uniemożliwić Brytyjczykom przejęcie okrętu, kapitan K. von Müller osadził okręt na rafie koralowej. Z brzegu wyspy nierówną walkę obu okrętów oglądało z napięciem 50 marynarzy z „Emdena”, którzy tuż przed pojawieniem się krążownika „Sydney” otrzymali od macierzystej jednostki sygnał do powrotu na pokład. Będąc już w kutrach na morzu, zawrócili z drogi, gdy rozpoczęła się bitwa morska.

Po zniszczeniu niemieckiego okrętu desant zdany został wyłącznie na własne siły. Od tego momentu rozpoczęła się jego fascynująca wędrówka do Rzeszy. Von Mücke nie zamierzał bowiem poddawać się Brytyjczykom i podjął decyzję, że za wszelką cenę oddział przedrze się do Niemiec. Pierwszym krokiem na tej drodze stało się skonfiskowanie stojącego w lagunie starego trójmasztowego żaglowca brytyjskiego „Ayesha”. Wzięci do niewoli w punkcie telegraficznym Brytyjczycy wyposażyli Niemców w żywność i dobre rady, a nawet zrobili z nimi wspólne, pa-

miątkowe zdjęcie. Szybko okazało się, że żaglowiec był zmurszały i nieszczelny, a Brytyjczycy dodatkowo dokonali na nim sabotażu. Od najbliższego, należącego do neutralnej Holandii portu w Sumatrze dzieliło żołnierzy niemieckich w zależności od sprzyjających wiatrów od dwóch do trzech tygodni żeglugi. W końcu, po trzech tygodniach trudnego rejsu, żaglowiec dotarł szczęśliwie do Sumatry. Von Mücke zaanonsował swoje przybycie na „niemieckim okręcie wojennym”. Holendrzy uznali, że najlepszym posunięciem wobec przybyszy będzie ich internowanie. Dopiero po interwencji niemieckiego konsula i 24-godzinnym postoju Niemcy, bez zachwytu przyjęci przez holenderskie władze portu, zmuszeni zostali w dniu 28 XI 1914 r. do ponownego wypłynięcia na pełne morze. Żaglowiec wypłynął pod flagą cesarskiej marynarki wojennej. Niemiecki konsul jeszcze w Sumatrze zaaranżował jego spotkanie na pełnym morzu z niemieckim parowcem „Choising”, należącym do towarzystwa handlowego „Norddeutsche Lloyd”. W ten sposób załoga przesiadła się 16 XII 1914 r. na niemiecki statek handlowy i zatopiła żaglowiec, na którym przepłynęła 1,7 tys. mil morskich i któremu zawdzięczała wolność. Niemiecki statek handlowy z marynarzami z „Emdena” na pokładzie obrał kurs na Półwysep Arabski.

8 I 1915 r. parowiec dotarł do wybrzeży Jemenu. Dalsza wędrówka morska do Europy była jednak niemożliwa. Na Morzu Czerwonym niepodzielnie panowali Brytyjczycy. Von Mücke przeczytał jednak w książce pokładowej parowca, na którym płynęli, że niedaleko portu Hodeida leżącego w południowo-zachodnim Jemenie, powinna znajdować się nowa linia kolejowa, będąca przedłużeniem tzw. Kolei Heddża, która budowana była na początku XX w. i połączyć miała północną część Półwyspu Arabskiego z południową. Jak się miało okazać, ostatni odcinek tej linii prowadzący do Jemenu, nie został do wybuchu wojny zbudowany. Linia kończyć się miała w okolicach Mekki, świętego miasta muzułmanów, położonego w środkowej części Półwyspu Arabskiego.

Von Mücke wraz z oddziałem przesiadł się 9 I 1915 r. na cztery kutry, które ostrożnie, tuż przy brzegach Jemenu płynęły na północ. W końcu załoga zeszała na ląd w południowym Jemenie. Przez Beduinów Niemcy przyjęci zostali z nieufnością i dużym zdziwieniem. Gdy okazało się, że są sojusznikami Turcji, otrzymali pomoc w sformowaniu karawany. W tych okolicznościach niemieccy marynarze na koniach, mułach i osłach ruszyli lądem w kierunku Hodeidy. Gdy do niej dotarli, miejscowa ludność przywitała marynarzy jak przybyszy z innego świata. Niemcy ulokowani zostali w twierdzy garnizonu tureckiego. Od samego początku pobytu nie mogli oprzeć się wrażeniu, że tureccy oficerowie najchętniej zatrzymaliby ich u siebie jako wzmocnienie własnych sił. Na Półwyspie Arabskim już na początku 1915 r. dochodziło bowiem do szeregu buntów plemion arabskich przeciwko władzy tureckiej. Buntury te inspirowane były przez Brytyjczyków, którzy chętnie dostarczali także Arabom broń.

Zasadniczym celem podróży Niemców miał być Konstantynopol. Von Mücke szybko uzmysłowił sobie, że linia kolejowa w Hodejdzie jest co najwyżej fatamorganą. W związku z tym żołnierze ruszyli w dalszą drogę lądową na wielbłądach.

Po dotarciu 14 lutego do Saany turecki gubernator zatrzymał załogę pod pretekstem oczekiwania na dyspozycje z Konstantynopola. Po prawie miesięcznym postoju von Mücke zdecydował się wyruszyć w dalszą drogę i 12 III 1915 r. dotarł ponownie do wybrzeża Morza Czerwonego. Poruszanie się dalej na północ było możliwe jedynie drogą morską. Uniknięcie brytyjskich okrętów graniczyło jednak z cudem.

W tych okolicznościach żołnierze niemieccy zaokrętowali się na dwóch dużych łodziach rybackich i rozpoczęli rejs. Aby uniknąć spotkania z brytyjskimi okrętami, Niemcy zdecydowali się płynąć możliwie blisko brzegu, a także przedzierać się przez niebezpieczne rafy koralowe. W trakcie ryzykownych manewrów jedna z łodzi nadziała się na rafę i zatonięła. Wszyscy jej pasażerowie bez szwanku przesiedli się na drugą i szczęśliwie 18 III 1915 r. dotarli do portu. 24 marca znaleźli się w miejscowości Lidd. Stamtąd od 28 marca dalsza droga ponownie prowadziła lądem. Von Mücke zestawił nową karawanę, liczącą 90 wielbłądów, i niemieccy marynarze udali się na północ. Wielu z nich, nieprzyzwyczajonych do klimatu, wysokiej temperatury i kołysania wielbłądów, po raz pierwszy na pustyni przeżyło chorobę morską. Trudno szukać w historii marynarki wojennej większego paradoksu. Mimo to karawana maszerowała nawet po 16 godzin dziennie. Celem była Mekka, gdzie spodziewano się w końcu dotrzeć do linii kolejowej. Mekka była jednak wówczas centrum oporu plemion arabskich buntujących się przeciw panowaniu tureckiemu. 1 IV 1915 r. karawana została na pustyni napadnięta. Dzięki ciężkim karabinom maszynowym zabranym jeszcze z „Emdena” niemieckim marynarzom udało się utrzymać napastników na dystans. Po trzech dniach oblężenia na pustyni i jednym zabitym wśród Niemców rozpoczęły się rozmowy z wysłannikiem syna emira Mekki Abdullahem, który jakoby przepędził napastników. Niemcom zaproponowano udanie się do obozu Abdullaha, gdzie zagwarantowano im ochronę. W otoczeniu setek Beduinów uzbrojonych w brytyjskie karabiny marynarze przybyli do obozu Abdullaha, gdzie przywitano ich z dużą uprzejmością. Przedstawieni zostali także synowi emira, który obiecał im bezpieczne dotarcie do portu Jeddah, leżącego niedaleko Mekki. Von Mücke nie mógł oprzeć się jednak przekonaniu, że w rękach Abdullaha Niemcy byli bardziej jeńcami niż gośćmi. Ich sytuacja była bardzo niejasna i bardzo niebezpieczna. W tych okolicznościach podjęli desperacką decyzję o tym, że potajemnie wymkną się do portu i ponownie na łodziach rybackich popłyną morzem na północ. Ku zdumieniu marynarzy okazało się, że w czasie rejsu na Morzu Czerwonym nie natknęli się na okręty alianckie. Von Mücke nie mógł wiedzieć, że alianci skoncentrowali w tym czasie niemal wszystkie swoje siły na Morzu Śródziemnym, przygotowując się do desantu na półwysep Gallipoli.

Z dużą dozą szczęścia w dniu 29 IV 1915 r. niemieccy marynarze po blisko półrocznej tułaczce po Półwyspie Arabskim dotarli do miejscowości Al Wajh, położonej w północno-zachodniej części Półwyspu Arabskiego. Jeszcze w czasie rejsu arabski przewodnik zapewnił Niemców, że linia kolejowa, do której od chwili dotarcia na Półwysep Arabski starali się konsekwentnie dotrzeć, zaczyna się właśnie w Al Wajh. Po przybyciu do tego miasta okazało się ponownie, że i ta informacja

była nieprawdziwa. Również tam kolei nie było. Jej odnoga znajdowała się jednak w niedaleko położonych górach Heddžas. 7 V 1915 r. marynarze w końcu dotarli do kolei i pierwszego dworca na swoim szlaku, znajdującego się w miejscowości Al Ula. Do tego momentu od początku tułaczki ich oddział stracił sześciu ludzi. Dalsza podróż w kierunku Konstantynopola wydawała się już bezpieczna i w porównaniu z wcześniejszymi trudami stosunkowo komfortowa. Mimo że Niemcy chcieli jak najszybciej dotrzeć do stolicy Turcji, a stamtąd przedostać się do Rzeszy, okazało się, że podróż koleją w specjalnie dla nich przygotowanym pociągu przeciągała się. Niemal na każdym dworcu, przez który przejeżdżał pociąg z niemieckimi marynarzami, w tym w Damaszku i Aleppo, lokalni dostojnicy witali ich jak bohaterów. Za wszelką cenę chcieli zrobić sobie z nimi zdjęcie i z honorami podjąć niemieckich sojuszników, o których szeroko pisała prasa niemiecka oraz turecka.

23 V 1915 r., po trwającej łącznie prawie rok wędrówce marynarze, wyposażeni po drodze w nowe galowe mundury, dotarli do Konstantynopola. Na dworcu Haidar Pasza oddział przywitał admirał Souchon, głównodowodzący flotą turecką, jednocześnie stojący na czele niemieckiej dywizji morskiej w Turcji. H. von Mücke zameldował mu uroczyste przybycie oddziału desantowego „Emdena”, złożonego z pięciu oficerów, siedmiu podoficerów i 37 marynarzy. Stolica Turcji znajdowała się w tym czasie w niebezpieczeństwie ze względu na desant aliantów w Gallipoli. Chichotem historii okazał się fakt, że ciężar przeprowadzenia tego desantu spadł na żołnierzy australijskich, których konwój natknął się na Oceanie Indyjskim na „Emdena”. Losy Australijczyków i niemieckich marynarzy ponownie przecięły się ze sobą w Turcji. Niemieccy żołnierze, którzy pod dowództwem H. von Mückego dotarli do Turcji, okazali się jedynymi marynarzami wschodnioazjatyckiej floty cesarskiej, którzy jeszcze w czasie wojny dotarli do Europy. Byli także jedynymi z nielicznych z całej floty, którzy przeżyli pierwszy rok wojny.

Niemcy przewiezieni zostali jednak na torpedowcu przez cieśninę Bosfor i z honorami, niosąc flagę zatopionego „Emdena”, zeszli na ląd w Europie. Dziesiątki tysięcy ludzi przywitało ich jak bohaterów już w Konstantynopolu. Większości niemieckich marynarzy nie było jednak dane dotrzeć do ojczyzny. Po krótkim wypoczynku w Turcji zostali zaokrętowani na różnych jednostkach niemieckich. W krótkim czasie ponad połowa z nich straciła życie na frontach I wojny światowej. H. von Mücke został odkomenderowany do Berlina, gdzie na dworcu przywitała go matka i wiwatujące tłumy. Cała prasa niemiecka była pełna relacji z wędrówki i bohaterskiego dotarcia do Niemiec karawany niemieckich marynarzy. Oprócz splendoru, jaki spadł na dowódcę niemieckiej karawany marynarzy, w 1916 r. von Mücke awansował na dowódcę oddziału marynarki operującego na Eufracie. W 1917 r. objął dowodzenie niemiecką flotyllą na Dunaju, by zakończyć wojnę w stopniu kapitana.

Powojenne losy H. von Mückego okazały się podobnie burzliwe i zawirowane, jak cała historia karawany na pustyni. Wojna zrobiła z niego najpierw zagorzałego nacjonalistę, a następnie pacyfistę. Bezpośrednio po jej zakończeniu wstąpił w sze-

regi Deutsch-Nationale Volkspartei (DNVP), aby w 1919 r. z niej wystąpić. Zrobił to jednak głównie dlatego, żeby móc znaleźć się pod koniec 1919 r. w szeregach Deutsche Arbeiterpartei (DAP), z ramienia której, od 1920 r. przemianowanej na NSDAP, w 1926 r. został deputowanym do Landtagu Saksonii. W 1929 r., po złożonej przez niego propozycji zawarcia przez NSDAP na szczeblu krajowym sojuszu z socjaldemokratami i komunistami i odrzuceniu jej przez nazistów, von Mücke opuścił szeregi hitlerowców i znalazł się na marginesie sceny politycznej. Po 1933 r. został zapomniany przez niemiecką opinię publiczną i zepchnięty w głęboki niebyt polityczny, a nawet społeczny. W 1937 i po raz drugi w 1939 r. trafił nawet na krótki czas do obozu koncentracyjnego. Swoje wspomnienia von Mücke spisał w dwóch książkach: pierwszej, wydanej niemal natychmiast po powrocie do Niemiec jeszcze w czasie wojny w 1915 r., zatytułowanej *Emden*, a także drugiej, wydanej w 1927 r. pod tytułem *Ayasha*. Pracował też przez pewien czas jako dziennikarz. W 1939 r. jego książki zostały zakazane przez nazistów, a on sam otrzymał zakaz dalszego publikowania.

Po zakończeniu I wojny światowej von Mücke ożenił się i miał czterech synów. W 1929 r. z całą rodziną przeprowadził się na wyspę Foer położoną na Morzu Północnym, gdzie zamieszkał w niewielkim domu w miejscowości Wyk. Po wyklęciu przez nazistów i kłopotach z utrzymaniem rodziny został zmuszony do przeprowadzki do Ahrensburga pod Hamburgiem, gdzie mieszkał do końca swoich dni. W czasie II wojny światowej bardzo głęboko przeżył śmierć swojego najstarszego syna. Załamanie psychiczne okazało się na tyle gwałtowne, że von Mücke trafił na pewien czas do ośrodka dla psychicznie chorych. Po dojściu do siebie, zwłaszcza po zakończeniu II wojny światowej, von Mücke stał się zagorzałym pacyfistą. W 1950 r. podjął aktywne działania na rzecz propagowania pokoju. W 1955 r. ostro protestował przeciw ponownemu uzbrojeniu Niemiec Zachodnich, co przysporzyło mu wielu problemów. Został posądzony, podobnie jak w okresie nazistowskim, o sympatie prokomunistyczne. Odebrana mu została renta i groziło mu zepchnięcie na margines społeczny. Aż do śmierci na atak serca 27 VII 1956 r. H. von Mücke był niemal zupełnie zapomniany przez opinię publiczną. Pozostał tragiczną, a jednocześnie na tyle barwną i bezkompromisową postacią, że legenda o nim i o prowadzonej przez niego karawanie marynarzy na pustyni zająć powinna trwałe miejsce wśród najbardziej fascynujących historii I wojny światowej.

Ważniejsza literatura:

K.T. Beer, H. Debelius, *S.M.S. Emden*, Herford 1992.

A. Hofer, *Kapitänleutnant Hellmuth von Mücke: Marineoffizier, Politiker, Widerstandskämpfer. Ein Leben zwischen den Fronten*, Marburg 2003.

Die Odyssee oder der weite Weg zurück, hrsg. von A. Dreier, Burgstetten 2004.