

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die Kriegsfahrten S.M.S."Karlsruhe"

Aust, Hubert

Karlsruhe, 1916

Kampf und Not

urn:nbn:de:bsz:31-34578

fühlbarer. — Damals ahnte noch niemand von uns, wie die Lüge ihren Lauf über die Erde nehmen und uns die wenigen Nachrichten, die uns erreichten, vergiften sollte.

Kampf und Not.

5. August. Gegen 7 Uhr vormittags kam ein Dampfer in Sicht. Wir hielten ihn an. Das Prisenkommando wurde hinüber geschickt, um ihn zu untersuchen. Es war der italienische Dampfer „Mondibello“ aus Messina. Nachdem der Prisenoffizier, Oberleutnant zur See Wilhelm Schröder, festgestellt hatte, daß seine Papiere in Ordnung waren und seine italienische Nationalität feststand, wurde er nach einer Stunde entlassen. Der Dampfer hatte Ballast nach Galveston geladen. Da er keine Funk-sprucheinrichtung besaß, wußte der Kapitän nichts von den Ereignissen der letzten 14 Tage. Er war nicht wenig erstaunt über die Neuigkeiten, die ihm der Prisenoffizier mitteilte. Als ihm gesagt wurde, Italien sei neutral geblieben, versicherte er mit echt italienischer Lebhaftigkeit, daß ihm das Verhalten seiner Landsleute ganz unverständlich sei, und er nichts sehnlicher hoffe, als daß Italien sich an unsere Seite stellen möchte. So recht wohl mag ihm wohl erst wieder geworden sein, als er die Erlaubnis erhielt, weiter zu fahren.

Dies war unsere erste Kriegshandlung gewesen.

An diesem Tage erhielten wir f. T.-Verbindung mit dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kronprinz Wilhelm“, der von New-York kam. Der Kommandant wollte ihn zum Hilfskreuzer ausrüsten. Er verabredete daher durch Funk-spruch einen Treffpunkt mit ihm.

An Bord wurden sofort alle Vorbereitungen zur Ausrüstung des Dampfers getroffen. Die Übergabe zweier 8,8 cm-Geschütze, von Handwaffen und Munition wurde vorbereitet, die Kleidersäcke

der übersteigenden Bedienungsmannschaften für die Geschütze bereitgestellt.

Das Zusammentreffen mit „Kronprinz Wilhelm“, das am folgenden Tage zu erwarten war, mußte jetzt allen anderen Arbeiten vorangestellt werden. Wollten wir doch durch die Indienstellung des Hilfskreuzers unsere eigene Kraft für den Kreuzerrieg verdoppeln. So hatte der Kommandant bei einer Ansprache an die Besatzung gesagt und damit unter den Leuten das Verständnis für die Wichtigkeit dieser Aufgabe geweckt.

Der folgende Tag zeigte, daß man ihn verstanden hatte. Wäre die Ausrüstung nicht mit allem Eifer jedes Einzelnen erfolgt, so hätte der feindliche Panzerkreuzer vielleicht noch zur rechten Zeit erscheinen können, um diese Verdoppelung der Kräfte zu verhindern.

Wie recht der Kommandant mit seinem Schlagwort hatte, sollte die Folgezeit lehren: „Kronprinz Wilhelm“ hat den Engländern nicht weniger zu schaffen gemacht, als die „Karlsruhe“ selbst. Durch die Versenkung von 13 großen Dampfern hat er den feindlichen Handel geschädigt und lange Zeit hindurch die feindlichen Streitkräfte im Atlantischen Ozean in Atem gehalten.

6. August. Bei Hellwerden, gegen 7 Uhr, kam recht voraus ein Dampfer auf Gegenkurs in Sicht. Da er sich nicht ausmachen ließ, und die Funkstation sehr starke Zeichen eines englischen Kreuzers meldete, die auf seine unmittelbare Nähe schließen ließen, wurde „Klar Schiff zum Gefecht“ angeschlagen.

Bald darauf drehte der Dampfer vor uns nach Steuerbord und zeigte uns seine Breitseite. Er wurde sogleich als der Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm“ erkannt. „Karlsruhe“ lief auf ihn zu und stoppte an seiner Steuerbordseite. Der Kommandant fuhr im Kutter hinüber, um mit dem Kapitän das Nötige zu besprechen.

Nach etwa einer Viertelstunde kehrte er zurück und brachte das Schiff auf SSO-Kurs mit seiner Backbordseite an den Damp-

fer längsseit. Der Kreuzer hatte so hinter dem hohen und tiefen Dampfer genügenden Schutz gegen Wind und Dünung. Die Schiffe arbeiteten aber doch recht kräftig auf und nieder, so daß ohne die starken, eigens für diesen Zweck am Tage vorher vorbereiteten Holz- und Trossenfender das Längsseitliegen nicht möglich gewesen wäre.

Sogleich wurde mit der Übergabe der Kanonen und Munition an „Kronprinz Wilhelm“ begonnen. Auch die entbehrlichen Boote, Motorpinasse und Gig, sollten an „Kronprinz Wilhelm“ abgegeben werden. Die Arbeiten wurden mit allen Mitteln beschleunigt. Auf beiden Schiffen spielten die Bordkapellen, und es herrschte eine fast ausgelassene Stimmung, die in manchem Zuruf von Schiff zu Schiff zum Ausdruck kam. Der Ausguck war aber auf beiden Schiffen verdoppelt worden.

Mitten in dieses Treiben hinein meldete der Posten aus dem Vortop um 10 Uhr 15 Min. eine Rauchsäule in SzW. Bald waren zwei Masten, dann drei Schornsteine und schließlich die hohe Brücke des Fahrzeugs auszumachen, das sich scharf vom hellen Hintergrunde abhob. Es waren die uns allen wohlbekannten Umrisse eines Kreuzers der „Suffolk“-Klasse, und wir nannten ihn „Berwik“; wir Offiziere, weil das Auftauchen dieses Kreuzers am wahrscheinlichsten war; die Mannschaft, weil sie „Berwik“ am besten von allen anderen Kreuzern derselben Klasse kannte.

Aus englischen Zeitungsnachrichten erfuhren wir später, daß es „Suffolk“ gewesen war. Die Admiralsflagge hatten wir für eine Toppsflagge gehalten und uns darüber gefreut, daß er sich so zum Kampfe schmückte.

Der feindliche Kreuzer steuerte zunächst etwa NO-Kurs. Er schien uns erst zu bemerken, als seine Brücke bereits über dem Horizont war. Denn dann erst drehte er auf uns zu.

Nachdem das Fahrzeug als feindlich erkannt worden war, ließ der Kommandant sofort die Arbeiten auf beiden Schiffen unterbrechen. Offiziere und Mannschaften, die ausgetauscht wer-

den sollten, sprangen hin- und herüber. Die Seinen wurden losgeworfen. „Karlsruhe“ ging mit voller Maschinenkraft zurück, „Kronprinz Wilhelm“ voraus, und die Schiffe glitten unter den Klängen der Musik, die bei uns die „Wacht am Rhein“, drüben „Deutschland, Deutschland über alles“ spielte, und unter den brausenden Hurras der Besatzungen auseinander. Hinter „Kronprinz Wilhelm“ hüpfen auf dessen hoher Hecksee an einer langen Seile unsere Motorpinasse und die Kommandanten-Gig ihrem nahen Grabe entgegen.

Dann wurde auf „Karlsruhe“ zum zweiten Male an diesem Tage „Klar Schiff zum Gefecht“ angeschlagen.

„Kronprinz Wilhelm“ ging auf NW., Karlsruhe auf N3W.-Kurs, und bald war jener unter der Kimm verschwunden.

Die Umwandlung des „Kronprinz Wilhelm“ in einen Hilfskreuzer hatte gerade vollendet werden können. Als letzter war unser Navigationsoffizier, Kapitänleutnant Thierfelder, mit seiner Bestallung als Kommandant des neuesten S. M. Schiffe auf dieses übergesprungen, begleitet von unser aller besten Wünschen.

„Karlsruhe“ hatte drei Reserveoffiziere erhalten, Kaptl. d. R. Frese, der an die Stelle Thierfelders trat, und die Leutnants d. R. Hentschel und Eyring. Außerdem hatte der Dampfer einigen Proviant an uns abgegeben.

Der Engländer nahm die Verfolgung der „Karlsruhe“ auf, was „Kronprinz Wilhelm“ zur Vollendung seiner Ausrüstung, Montierung der Geschütze usw. sehr zu statten gekommen sein mag.

Nach dem schon genannten Zeitungsartikel hatte der englische Admiral als Grund für unser Zusammentreffen mit dem Schnelldampfer eine Kohlenenergänzung aus diesem angenommen, glaubte diese verhindert zu haben und hielt uns nun für kurzatmig.

„Karlsruhe“ lief bei dieser Verfolgung bis zu 21 Seemeilen. Die Fahrt des Gegners wurde auf nicht über 19 Seemeilen geschätzt. Er blieb ziemlich schnell zurück. Bei der sehr klaren Luft

behielten wir jedoch keine Rauchsäule, die gleich der unsrigen senkrecht aufstieg, noch bis 4 Uhr nachmittags in Sicht.

Auf der „Karlsruhe“ herrschte währenddessen eine durchaus gehobene Stimmung. Alle freuten sich, daß die Ausrüstung des Hilfskreuzers gelungen war. Zwar war das Gefühl des Ausreisens nicht gerade sehr beglückend. Jedermann sah aber ein, daß es völlig zwecklos gewesen wäre, wenn wir uns dem in jeder Hinsicht, mit Ausnahme der Schnelligkeit, uns weit überlegenen Gegner gestellt hätten. Wußten wir doch alle, daß unsere Aufgabe eine ganz andere war, nämlich die Schädigung des feindlichen Handels, und gerade jetzt waren wir so weit, mit ihrer Lösung beginnen zu können. Diese Überlegung ließ die Schadenfreude über unseren Verfolger, der sich sicherlich weit mehr ärgerte, als wir, zur vollen Geltung kommen.

Alle Offiziere, die durch ihren Dienst nicht anderswo festgehalten wurden, hatten sich auf der Brücke eingefunden. Da brachte der Koch einen Korb voll Äpfel und Apfelsinen, den er vom „Kronprinz Wilhelm“ „gerettet“ hatte. Und wir alle gaben uns, ohne uns lange zu besinnen, dem Genuß der langentbehrten schönen Früchte hin.

„Karlsruhe“ hatte aus Kiel zwei Chinesen als Wäscher mitgenommen. Als der Krieg ausbrach, jammerten sie nicht wenig: sie würden nun totgeschossen werden, und verlangten, der Kommandant solle sie möglichst schnell an Land setzen. Heute stellte sich heraus, daß sie an Bord fehlten. Sie hatten die Gelegenheit wahrgenommen und sich auf den großen, mehr Vertrauen erweckenden Dampfer gedrückt, der keine „Bum, Bum“, wie sie unsere Geschütze zu bezeichnen pflegten, an Bord hatte. Die armen Kerle waren nun vom Regen in die Traufe geraten. Was mögen sie für Gesichter gemacht haben, als auf dem Dampfer an Stelle unserer zwölf 10,5 cm-Kanonen plötzlich zwei 8,8 cm-Geschütze vor ihren Augen auftauchten!

Inzwischen lief „Karlsruhe“ mit verringerter Fahrt nach Norden.

Um 7 Uhr 40 Min. abends wurde „Alarm“ geschlagen. Zum dritten Male an diesem Tage trat die Mannschaft auf den Gefechtsstationen an.

An Backbord querab war ein abgeblendetes Schiff in Sicht gekommen. Die Entfernung betrug etwa 6000 m. Im hellen Mondschein ließen sich die Umrisse eines langen, niedrigen Fahrzeuges mit mindestens drei Schornsteinen ziemlich gut ausmachen. Wir dachten sogleich an den englischen kleinen Kreuzer „Bristol“, unseren Freund von Puerto Meriko.

Der Gegner eröffnete bald darauf das Feuer, das von uns sofort erwidert wurde. Etwa eine Stunde liefen die beiden Schiffe so nebeneinander her. Jedes suchte eine vorliche Stellung zu gewinnen. Sie kamen dabei allmählich auf eine Geschwindigkeit von 25 sm (Seemeilen).

Während sich der Gegner anfangs auf gleicher Höhe mit uns hielt, sackte er nach 8 Uhr schnell achteraus. Sein Feuer wurde allmählich schwächer, bis er es schließlich ganz einstellte. Dann verschwand die „Bristol“ in unserer dicken undurchdringlichen Rauchfahne, so daß auch von uns das Feuer eingestellt werden mußte.

Die Ausichten, welche uns eine Fortsetzung des Gefechtes bot, waren nicht so, daß sich der Kommandant mit gutem Gewissen dafür entscheiden konnte. Ein Nachtkampf, selbst bei so ruhigem und hellem Wetter, ist immer ungewiß, und sein Ausgang von allerhand nicht vorauszusehenden Zufälligkeiten abhängig. Außerdem war uns bekannt, daß nördlich von uns die beiden Panzerkreuzer „Lancaster“ und „Essex“, im Süden „Suffolk“, unser Verfolger, und „Berwick“ standen. Es war selbstverständlich, daß „Suffolk“ am Vormittage schon mit allen Mitteln versucht hatte, die übrigen Kreuzer auf unsere Fährte zu lenken. Zwar hatten wir seine Funkprüche mit größter Stärke zu stören versucht. Unsere Stellung zu den feindlichen Schiffen war aber zu ungünstig, als daß wir uns sicheren Erfolg von diesen Störungen hätten ver-

sprechen können. Wir mußten also damit rechnen, daß in kürzester Zeit ein oder sogar mehrere Panzerkreuzer auf dem Kampfplatze erschienen. Damit wäre unser Ende nach zwei Kriegstagen besiegelt gewesen, ohne daß wir an unsere eigentliche Aufgabe herangekommen waren.

Der Kommandant entschloß sich also, das Gefecht abzubrechen, um unter allen Umständen zu versuchen, das Schiff für den Handelskrieg zu erhalten.

„Karlsruhe“ erhielt während dieses kurzen Gefechtes keine Beschädigungen, obgleich die feindlichen Salven kurz vor und hinter dem Schiff lagen. Auch beim Gegner sind mit Sicherheit Treffer nicht beobachtet worden.

Durch die Jagd und die hohe Fahrt während des Gefechtes war unser Kohlenvorrat so sehr verringert worden, daß sich der Kommandant zum Anlaufen eines neutralen Hafens entschloß, um die Kohlenbestände aufzufüllen. Einen nordamerikanischen Hafen aufzusuchen, war nicht ratsam, da uns eine nochmalige Jagd durch einen der im Norden stehenden Panzerkreuzer verhängnisvoll werden konnte, besonders wenn es diesem gelang, uns von der Küste abjudrängen.

Während des Gefechtes waren nordöstliche Kurse gesteuert worden. Gegen 10 Uhr machte der Kommandant Kehrt und nahm Kurs auf Porto Rico. Wir konnten hoffen, daß unsere Kursänderung, die im Schutze unserer Rauchfahne und der dichten Rauchsicht, die hinter uns auf dem Wasser lag, vorgenommen wurde, dem Gegner verborgen blieb. Vom Feinde wurde in dieser Nacht nichts mehr gesehen. Wir wußten nicht, ob er uns folgte oder nicht. Die Fahrt wurde nach und nach auf 16 Seemeilen vermindert.

Der Kommandant und der größere Teil der Offiziere blieb auf der Brücke. Die Besatzung schloß auf ihren Gefechtsstationen.

7. August. Mit größter Wahrscheinlichkeit war am nächsten Morgen ein Gefecht zu erwarten. Schon vor Tagesanbruch

hatte sich in dieser Erwartung das Offizierskorps vollzählig auf der Brücke versammelt, als der Kommandant zur Sicherheit „Klar Schiff zum Gefecht“ befahl. Der Ausguck war durch einen Steuermannsmaat verdoppelt worden. Wir alle waren zum Äußersten gespannt, in welcher Richtung die erste Rauchsäule am Horizont auftauchen würde. Es wurde heller und heller, und die Spannung stieg.

Als es bereits völlig Tag war und der Sonnenball blutrot über der weiten ruhigen Meeresfläche erschien, suchten immer noch einige Gläser die scharfe Linie der Kimm ab. Niemand wollte es so recht glauben: Vom Gegner war nichts zu sehen. Er mußte trotz der mondschein hellen, ruhigen Nacht unsere Kehrtbewegung nicht bemerkt haben.

Die Engländer scheinen seltsame Wetterbezeichnungen in ihrer Marine anzuwenden. Denn in dem englischen Berichte über das Gefecht wird die Nacht mit „pitch dark“ und die See mit „heavy“ bezeichnet!

„Klar Schiff“ wurde abgeblasen, die Fahrt im Laufe des Tages auf 12 Seemeilen vermindert. Wir mußten sparsam mit unserem Heizmaterial umgehen, wenn wir Porto Rico noch erreichen wollten. Bei der Geschwindigkeit von 12 Seemeilen verbrauchte das Schiff am wenigsten Kohlen.

Wir sollten aber an diesem Tage noch einmal spannende Augenblicke erleben. Der f. T.-Offizier meldete dem Kommandanten, daß die Zeichen eines englischen Kriegsschiffes immer lauter würden. Gegen 7 Uhr vormittags nahm die Stärke der Zeichen so sehr zu, daß der Kreuzer in unmittelbarer Nähe mit konvergierendem Kurse vermutet werden mußte.

Die nächsten Stunden waren höchst kritisch für die „Karlsruhe“. Umwege konnten wir uns mit dem zur Neige gehenden Kohlenvorrat nicht mehr leisten. Aus demselben Grunde konnten wir die Geschwindigkeit nicht steigern, da mit jeder Seemeile mehr auch der Kohlenverbrauch wuchs.

Wir mußten in dem unsichtbaren Gegner einen Panzerkreuzer vom „Suffolk“-Typ vermuten. „Bristol“ konnte es nicht sein. Und außer „Bristol“ waren nur Panzerkreuzer in den Westindischen Gewässern. Der englische Zeitungsbericht bestätigte unsere Vermutung. Danach kann es nur „Berwick“ gewesen sein, der von der vergeblichen Jagd auf „Kronprinz Wilhelm“ zurückkehrte.

Kam der Panzerkreuzer in Sicht, und wollten wir versuchen, ihm mit vermehrter Fahrt auszuweichen, so gerieten wir in Gefahr, auf hoher See unsere letzte Tonne Kohlen verfeuern zu müssen. Nahmen wir den ungleichen Kampf auf, so konnte der Ausgang nicht zweifelhaft sein. Beide Fälle hätten voraussichtlich das Ende unserer Tätigkeit bedeutet, noch ehe sie eigentlich begonnen hatte. Immerhin bot der zweite Fall noch die bessere Aussicht. Wir konnten dann wenigstens hoffen, dem anderen möglichst viel Abbruch zu tun.

Gegen 10 Uhr „brüllte“ der unsichtbare Feind am lautesten. Dann wurde er langsam leiser. Er war unter der Kimm an uns vorbeigelaufen.

Wir hatten ernste Augenblicke hinter uns. Die Erwartung eines Endes, ohne etwas Rechtes geleistet zu haben, und ohne sich recht wehren zu können, war nicht dazu angetan, gute Laune zu schaffen. Aber jeder behielt seine Gedanken lieber für sich. Unvergeßlich wird uns allen die Gestalt unseres Kommandanten aus diesen Stunden bleiben, die für ihn wohl die schwersten im Kriege gewesen sein mögen. Was mag in der Brust dieses Mannes vorgegangen sein, der äußerlich so gleichmütig erschien, daß jedem von uns in seiner Nähe wohler wurde. Er hatte seit dem Gefecht am 6. die Brücke nicht verlassen und sich nur für wenige Stunden zum Schlafen in einem Rohrstuhl, den man ihm auf die Brücke gebracht hatte, überreden lassen. Dazu lagen bereits Tage und Wochen der größten körperlichen und geistigen Anstrengungen hinter ihm. Und doch schienen seine Widerstandskraft und seine Zuversicht alles andere eher, als nachzulassen.

8. August. Die Besatzung leistete in diesen Tagen, den schwersten und anstrengendsten seit Kriegsbeginn, Außerordentliches. Die Leute arbeiteten in zwei Ablösungen unter der Aufsicht von Offizieren in den Bunkern, um die Kohlen an die Kessel zu trimmen. Sie hatten sich bei der herrschenden Hitze völlig nackt ausgekleidet und legten sich in den Ruhestunden erschöpft und schwarz wie die Mohren auf die Back unter ein Sonnensegel, das hier zum Schutze gegen die Sonnenstrahlen ausgespannt worden war.

Unsere einzige wirksame Waffe war in diesen Tagen die Aufmerksamkeit des Ausgucks.

San Juan de Porto Rico.

9. August. Bei Tagesanbruch lief S. M. S. „Karlsruhe“ in den Hafen von San Juan de Porto Rico ein. Es war ein Sonntag. An Land war alles noch in tiefster Ruhe. Sehr bald aber kam Leben in die Stadt. Trotz der frühen Stunde versammelte sich eine ansehnliche Menschenmenge um die Landungsstege und am Strande.

Wie wir später hörten, war die Kunde von unserem Gefechte schon eingetroffen. Und zum ersten Male machten wir die Bekanntschaft mit der englischen Lüge. In allen Zeitungen war ein Sieg der Engländer verkündet. Die „Karlsruhe“ war schwer beschädigt worden und hatte sich dann sofort ergeben. Das eroberte („captured“) Schiff war in Kingston eingeschleppt worden. Die Nachricht wurde natürlich fest geglaubt, wie alles, was die Engländer und Franzosen verkündeten, in Amerika ein Evangelium ist. Ein amerikanischer Zeitungsreporter, der bald nach dem Einlaufen mit einem alten amerikanischen General a. D. an Bord kam, erklärte kurz und bündig, wir wären nicht die „Karlsruhe“, die ja bereits „captured“ sei, das wüßten wir wahrscheinlich noch gar nicht; sondern wir wären die „Straßburg“ und hätten uns nur umgetauft! Möchte er bei seiner Weisheit bleiben.