

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die Kriegsfahrten S.M.S."Karlsruhe"

Aust, Hubert

Karlsruhe, 1916

Gen Süden

urn:nbn:de:bsz:31-34578

Kessel und Bordwand zur Entzündung gebracht. Die Sprengung hatte aber trotz einer recht sichtbaren und hörbaren Wirkung offenbar die Bordwand nicht erheblich durchschlagen. Die Detonation war nach oben durch das Deck geschlagen. Der Dampfer sank sehr langsam.

Die geringe Wirkung dieser ersten Sprengung war noch auf lange Zeit ein Grund, den Torpedo-Offizier damit zu necken. Wir behaupteten dann, der Dampfer wäre nie gesunken, sondern triebe noch immer auf dem weiten Ozean, sei doch noch in Sta. Lucia angekommen usw. Den Namen „Bowes Castle“ (deutsch ausgesprochen!) hat der arme T.O. noch hören müssen, solange das Offizierkorps zusammen war, besonders natürlich aus dem Munde der Konkurrenz- und Schwesterwaffe, des Artillerieoffiziers.

Mit der Dunkelheit kamen sehr starke Regenschauer. Schließlich wurde es völlig unsichtig, so daß wir das sinkende Schiff nicht mehr beobachten konnten.

Der Kommandant wartete das Ende nicht ab und setzte den Marsch nach Süden fort: „Patagonia“, unser schwarzer Schatten (der Dampfer war vollkommen schwarz gemalt), folgte im Kielwasser.

Gen Süden.

19./20. August. Marsch an der Küste Südamerikas entlang nach Süd-Osten.

21. August. Weit in das kristallklare Wasser des tiefblauen Ozeans hinaus schiebt der mächtige Amazonenstrom seine schmutzig-gelben Fluten und kündigt dem Seefahrer, der an der Küste Brasiliens entlang schifft, seine Herrschaft an.

Eine stille Bucht in seinem Mündungsdelta war unser Ziel. Die Schiffe ankerten, machten aneinander fest und die Kohlenübernahme begann. Sack auf Sack wanderte von „Patagonia“ zu uns herüber. Es wurde fieberhaft gearbeitet. Jeder kannte die Gefahr dieser Stunden der Schwäche und Hilflosigkeit.

Im Laufe des Nachmittags wurde aber das Manöver jäh und gewaltsam unterbrochen. Mit dem plötzlich einsetzenden Flutstrom kamen äußerst starke Wirbelbildungen und Unterströmungen. Die Schiffe gerieten zuerst ins Treiben und wurden dann auseinander gerissen. Unsere Leute, welche sich auf „Patagonia“ befanden, konnten nicht mehr rechtzeitig auf „Karlsruhe“ zurückspringen und mußten die Nacht über drüben bleiben, wo sich jeder ein Plätzchen an Deck zum Schlafen suchte. Ein Fäßchen Bier brachte ihnen Trost für die Unbequemlichkeiten und Moskitostiche der Nacht.

Wir lichteten die Anker und verlegten unsern Liegeplatz weiter nach Land zu. „Karlsruhe“ trieb noch mehrere Male, bis beide Anker gefallen waren und der Strom abgenommen hatte. „Patagonia“ dagegen lag vor ihren alten Admiralitätsankern sicher und fest.

Das Kohlenfest (so nennen unsere Matrosen die Kohlenübernahme) wurde am folgenden Tage fortgesetzt und dauerte auch den darauf folgenden Tag über an.

In den Pausen schweifte manch sehnsüchtiger Blick zum nahen Lande hinüber. Dichter Urwald bedeckte die Küste, soweit das Auge reichte. Schwärme von roten und weißen Vögeln, vielleicht Papageien, zogen darüber hin und fielen in die hohen Farnkräuter nicht weit vom Strande ein. Was mußten das für Jagdgelände sein!

Seltamerweise waren gar keine Wasservögel zu sehen. Man hätte deshalb auf Fischarmut der Gegend schließen können. Der Fischfang war aber augenscheinlich die Hauptbeschäftigung der Eingeborenen, die in zahlreichen Segelbooten an uns vorbei fuhren. Vorsichtshalber wurde vor diesen unbetenen Gästen der Schiffsnamen verdeckt.

Bei einsetzender Flut schnellten große Fische gegen den starken Strom oft meterhoch aus dem Wasser heraus.

24. August. „Patagonia“ hatte uns auch einige Kriegsfreiwillige mitgebracht. Auf dem Weitermarsch wurden sie am

24. August vereidigt. Zwei von ihnen waren sehr jung, kaum 18 Jahre alt. Sie sollten zuerst nicht eingestellt werden. Ihre tränenreichen Bitten hatten es schließlich erreicht. Beim Anblick der jungen Burschen, aus deren Augen hell die Begeisterung strahlte, ging einem so allerhand durch den Kopf. Wie mußte das zu Hause aussehen, wo Tausende von Freiwilligen sich begeistert um die Fahnen drängten! Durch die Stimme des Kommandanten ging ein leises Beben. Hatten seine Gedanken denselben Weg genommen?

25. August. Am folgenden Tage passierte das Schiff um 8 Uhr vormittags den Äquator. Schon vorher hatten wir unter uns besprochen, ob wir eine Linientaufe, natürlich den Verhältnissen entsprechend in gewissen Grenzen und mit gewissen Einschränkungen, veranstalten wollten. Es wäre eine Abwechslung und Ablenkung für uns alle gewesen. Der Kommandant war deshalb sofort dafür. Die Unteroffiziere baten aber, die Taufe bis zum Frieden aufzuschieben, wenn wir den Äquator heimwärts passieren würden. So sicher nahmen wir alle, auch die Offiziere, an, daß der Krieg nur von kurzer Dauer sein könnte. Zu Anfang hatten wir an etwa 3 Monate gedacht. Jetzt waren wir schon bereit, noch einen Monat zuzugeben, nachdem dieser erste so sehr schnell vergangen war.

Wir kamen später noch dreimal über die Linie.

In Curaçao war mit dem Kapitän der „Stadt Schleswig“ verabredet worden, er sollte mit seinem Dampfer nach einer Insel an der brasilianischen Küste gehen und hier auf uns warten.

Als wir uns am Nachmittage dieses Tages der Insel näherten, waren wir alle voller Erwartung, ob es dem Kapitän wirklich gelungen sein würde, sein Versprechen einzulösen. Unsere Freude war groß, als wir die Umrisse des kleinen Fahrzeugs dicht unter Land wirklich vor uns sahen.

„Stadt Schleswig“ war bereits am vorhergehenden Tage eingetroffen. Sie brachte uns Kohlen mit. Trotz des energischen Ein-

spruchs der englischen und französischen Konsuln hatte der Kapitän es durchgesetzt, daß man ihn aus Wilemstad auslaufen ließ. Er hatte sich dann dicht unter der Hoheitsgrenze entlang bis hierher geschlichen.

Wir nahmen den Dampfer längsseit und füllten aus seiner Kohlenladung wieder nach, was wir seit dem letzten Kohlen verfeuert hatten. Der Rest wurde auf „Patagonia“ übergeladen.

„Stadt Schleswig“ war zu klein und zu langsam, um uns als Begleitdampfer folgen zu können. Wir hatten ihm aber eine andere Aufgabe zgedacht.

Die Besatzung des „Bowes Castle“ wurde an ihn abgegeben, und Kapitän Zimmermann erhielt den Auftrag, die Engländer nach Maranhao zu bringen. Sie hatten sich durchaus gut betragen, so daß keine Bedenken bestanden, sie dem kleinen Dampfer mit seiner schwachen Besatzung anzuvertrauen. Wenn ich nicht irre, hatten sich sogar einige von ihnen erboten, bei der Kohlenübernahme aus „Patagonia“ zu helfen. Sie waren froh, bald wieder in Freiheit zu sein, und hatten keinen Grund, dem Kapitän Schwierigkeiten zu machen.

Die Insel war dicht bewaldet und zeigte überall einen breiten Sandstrand. Wie herrlich mußte es sich da baden lassen. Und auch die Jagdgelüste wurden rege. Am Strande stolzierten weiße Edelreihher und grellrote Wattvögel und suchten sich unter den angeschwemmten Algen und Muscheln allerhand Leckerbissen. Wir konnten die Gemüße, welche uns so nahe winkten, aber nur in Gedanken durchkosten.

Anscheinend war die Insel bewohnt. Auf den Grasflächen, welche sich zwischen Strand und Wald ausdehnten, weideten zahlreiche Rinderherden.

26./27. August. Der Kommandant hatte sich die Nordostecke von Südamerika als Wirkungsbereich ausgesucht. Die Stelle versprach für den Handelskrieg guten Erfolg. Zwei wichtige Handelsstraßen treffen hier zusammen, nämlich die von Eu-

ropa über die Kanarischen und Kap-Verdischen Inseln nach Südamerika und eine zweite von Nordamerika und Westindien nach Südamerika. Dieser Punkt im Südatlantischen Ozean war unser nächstes Ziel.

28./30. August. Wir wollten mit vollen Bunkern dort ankommen, um unsere Tätigkeit gleich mit voller Kraft aufnehmen zu können. Deshalb sollte vorher der Kohlenbestand noch einmal aufgefüllt werden. Wir suchten uns hierzu abermals ein heimliches Plätzchen aus. Am 30. August kamen wir dort an und setzten noch am selben Tage nach beendeter Kohlenergänzung unseren Marsch fort.

Deutsches Stilleben unter dem Äquator.

31. August. Kaum glaubhaft schien uns die Mitteilung, welche uns am folgenden Morgen der f.T.-Offizier machte. Er behauptete, an seinem Hörer Worte in unserer Muttersprache vernommen zu haben. Es war aber wirklich so. Mehrere Stationen hatten sich auf gut deutsch Kriegsnachrichten zugesandt. Leider waren ihre Zeichen nur sehr leise gewesen und die Telegramme infolgedessen nur stückweise aufgenommen worden. Ohne Zweifel aber mußten sie von deutschen Schiffen stammen, und das war das Wichtige und Erfreuliche für uns. Gespannt suchten wir den Horizont ab.

Da meldete der Ausguck zwei Dampfer voraus. Der eine davon war an Steuerbord, der andere an der Backbordseite. Wir hißten unser Erkennungs-signal und entschieden uns zunächst für den Dampfer an Backbord. Er faßte Vertrauen zu uns, als er unsere wehende Parole erkannt hatte, und hielt gleichfalls auf uns zu. So hatten wir bald unseren neuen Freund bei uns. Er war der Dampfer „Asuncion“ der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft. Er teilte mit, daß der andere Dampfer „Krefeld“ vom Norddeutschen Lloyd sei, und daß außerdem noch „Rio Negro“ ganz in der Nähe stände.

Drei deutsche Dampfer auf einmal! Was wollten wir mehr?