

**Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**Die Kriegsfahrten S.M.S."Karlsruhe"**

**Aust, Hubert**

**Karlsruhe, 1916**

Deutsches Stilleben unter dem Äquator

**urn:nbn:de:bsz:31-34578**

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?

Wenn das so weiterging, mußte sich in kurzer Zeit die gesamte deutsche Schiffahrt um uns versammeln. Wir konnten sie alle gut gebrauchen, je mehr, desto besser. Der Kommandant entschloß sich sofort, sie als Begleitschiffe bei sich zu behalten.

Auch „Krefeld“ folgte uns bald im Kielwasser, und mit „Rio Negro“ wurde Funktspruchverbindung hergestellt.

See und Dünung gingen an diesem Tage zu hoch, um die Dampferkapitäne zu einer Besprechung an Bord kommen zu lassen. Der Kommandant wollte den Schutz der kleinen Insel Rocas auffuchen und nahm Kurs darauf.

So bewegte sich eine Kiellinie von vier deutschen Schiffen gen Süden, und auf allen gab es nur vergnügte Augen.

Niemand wunderte sich, als der Ausguck um 4 Uhr nachmittags wiederum ein Fahrzeug meldete. Es wurde auch bald von der Kommandobrücke aus sichtbar. Wir hielten es zunächst für „Rio Negro“. Es fiel uns aber auf, daß dieser gar keine Anstalten traf, sich uns zu nähern, obgleich er uns erkennen mußte. Als wir ihn nach seinem Standort fragten, kam ein ganz anderes Besteck heraus, als der Dampfer vor uns haben konnte. Also mußte es ein Fremdling sein.

Fast empfanden wir es als einen Eingriff in unsere Rechte, daß ein Fremder es wagte, unser deutsches Idyll zu stören.

Die beiden neu angetroffenen Dampfer wurden nach der Insel Rocas vorausgeschickt. „Rio Negro“ erhielt durch Funktspruch die Weisung, sich auch dorthin zu begeben. Dann stürzte sich „Karlsruhe“ mit hoher Fahrt auf den Eindringling, um sich ihn aus der Nähe zu besehen. „Patagonia“ keuchte hinter uns her, so gut sie konnte.

Erst sehr spät, bequente sich der Dampfer dazu, seine Flagge zu zeigen. Er verriet uns dadurch sein schlechtes Gewissen. Er war ein Engländer. An seinem Heck prangte in großen Buchstaben sein Name, „Strathroy“, Glasgow. Er stoppte auf unsere Aufforderung sofort und drehte bei. Wegen der hochgehenden See konnte das Prisenkommando nicht übergesezt werden.

Als berechtigter Neugierde erlaubten wir uns die bescheidene Anfrage, welcher Art seine Ladung sei, woher er komme und wohin er wolle. Der Dampfer sah sauber aus und war gut in Ordnung. Als zögernde Antwort kam zurück: „6000 t Kohlen von Norfolk nach Brasilien.“

Über die Brücke ging ein: „Ah!“ 6000 t Kohlen! Das war mehr, als unsere vier Dampfer zusammen hatten. Wie dankbar waren wir den edlen Briten, daß sie so prompt und gut für uns sorgten. Gleich am ersten Tage ein solcher Fang. Das war mehr, als sich selbst der Kommandant hatte versprechen können, als er sich diesen Platz für seine Tätigkeit auswählte.

Das englische Entgegenkommen ging aber noch weiter. Wie wir gleich sahen, hatte der Dampfer eine chinesische Besatzung an Bord. Warum sollten die Chinesen nicht ebenso gern in unserer Heuer fahren, wie in der englischen, wenn sie ebenso gut bezahlt wurden. Wir hatten uns in ihnen nicht getäuscht. Sie erklärten sich am folgenden Tage sofort bereit, für uns auf dem Dampfer weiter zu fahren. Wir brauchten nur einen Kapitän und wenige Mann an „Strathroy“ abzugeben, und der schönste Kohlendampfer war fertig.

Zunächst erhielt er durch Flaggsignal den Befehl, seine Flagge niederzuholen, „Karlsruhe“ zu folgen und alles Licht zu löschen. Er kam den Befehlen sofort nach. Wir nahmen ihn zwischen uns und „Patagonia“ und setzten uns in der Richtung auf Rocas in Fahrt.

Der Kapitän hatte sich in sein Schicksal ergeben und sich bemüht, soviel wie möglich von seinen Whisky-Vorräten aus dem Ruin zu retten. Seine Leute hatten geglaubt, ihm dabei helfen zu müssen. Sie hatten sich alle betrunken. Als der Prisenoffizier am folgenden Morgen auf den Dampfer kam, waren noch deutliche Spuren der nächtlichen Orgie zu merken.

**1. September.** Um 8 Uhr vormittags trafen wir auf dem Sammelplatz vor der Insel Rocas ein, wo unsere drei Landsleute

„Rio Negro“, „Krefeld“ und „Asuncion“ sich bereits friedlich vor ihren Anfern in der Dämung wiegten.

Während das Prisenkommando auf „Strathroy“ seine Arbeiten vornahm, entwickelte sich ein sehr lebhafter Bootsverkehr zwischen den sechs Schiffen. Wenn man daran dachte, daß gar nicht weit von uns zwei englische Kriegsschiffe stehen mußten, deren f. T. Zeichen laut und deutlich abzunehmen waren, und dazu das Gewimmel von Booten rings herum betrachtete, konnte man aus vollem Halse lachen.

Einige Boote brachten Proviant von „Asuncion“ zu uns herüber. Ein anderes schaffte die Engländer von „Strathroy“ auf „Asuncion“. Von allen Dampfern kamen die Kapitäne zur Besprechung auf „Karlsruhe“. Schließlich fuhr ein Boot Post auf „Patagonia“ hinüber, die nach Pernambuco entlassen werden sollte.

Nachdem die englische Besatzung „Strathroy“ geräumt hatte, richtete sich Kapitänleutnant d. R. Lubinus, bisher I. Offizier von „Krefeld“, den der Kommandant zum Kapitän des neuen Hilfsschiffes ernannt hatte, häuslich darauf ein. Außer ihm kam der Leutnant d. R. Gundlach von „Asuncion“, ein Maschinist von „Krefeld“ (Kriegsfreiwilliger), 3 Heizer und 4 Matrosen von „Asuncion“, 3 Matrosen von „Rio Negro“ und 4 Matrosen von „Krefeld“ auf „Strathroy“.

Um die Gefahr zu verringern, daß uns mit dem aufgebrachten Dampfer die ganzen Kohlen wieder weggenommen werden konnten, beschloß der Kommandant, die Ladung möglichst schnell auf alle übrigen Dampfer zu verteilen. Er hatte hierzu einen besonderen Plan aufgesetzt und ihn mit den Kapitänen besprochen.

Am späten Nachmittag waren die zahlreichen Arbeiten beendet. „Patagonia“ und „Strathroy“ lichteteten ihre Anker und verließen im Treffenverbande das „Gros.“ Die Führung hatte der ältere Kapitän Koldewey. Dafür hatte Kapitän Lubinus aber die Genehmigung, daß er die Kriegsflagge setzen konnte, was er denn

auch mit Stolz tat. Als die beiden Schiffe in der Dämmerung verschwunden waren, gingen auch „Karlsruhe“ und „Krefeld“ Anker auf und dampften nach Norden auf einen Punkt, den der Kommandant sich ausersehen hatte, um feindlichen Dampfern aufzulauern.

**2. September.** „Strathroy“ hatte einige amerikanische Zeitungen an Bord gehabt. Sie enthielten jedoch nur Nachrichten aus den ersten Kriegstagen. Trotzdem wurden sie natürlich mit dem größten Eifer gelesen. Wer amerikanische Zeitungen kennt, weiß, daß sie bereits in Friedenszeiten ihresgleichen in der Welt nicht finden, was Sensationslust und Reklamesucht anbetrifft. Die Übertreibungen, welche diese Kriegszeitungen jedoch enthielten, gingen so ins Grenzenlose, daß man aus einem Staunen ins andere fiel. In mächtigen roten Buchstaben wurde in den Überschriften verkündet, daß 36 Kriegsschiffe des „Kaisers“ in der Nordsee vernichtet seien und ähnliche sinnlose Geschichten.

Auch die deutschen Dampfer brachten einige Kriegsnachrichten mit, aber nur spärliche, darunter eine unklare Meldung von einer Seeschlacht in der Nordsee (Gefecht bei Helgoland vom 28. August?). Wichtiger als diese Neuigkeiten über den Krieg zu Hause, waren für uns Nachrichten, welche für unsere Operationen von Bedeutung waren. Leider hörten wir gar nichts von der „Dresden“, die sich im Südatlantischen Ozean befinden mußte, von der wir aber bisher nichts wußten.

### Ein Tag der reinen Freude.

**3. September.** In den ersten Morgenstunden des 3. September weckte uns in unseren Kammern im Achterschiff das Geräusch der Schrauben aus dem Schlafe. Die Maschinen gingen auf eine höhere Fahrstufe. Also war was los! Als ich auf die Brücke kam, waren die Lichter eines Dampfers voraus zu sehen, auf den „Karlsruhe“ zuhielt. Mit Hellwerden hielten wir ihn an. Er stoppte sofort.