

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die Kriegsfahrten S.M.S."Karlsruhe"

Aust, Hubert

Karlsruhe, 1916

Ein Tag der reinen Freude

urn:nbn:de:bsz:31-34578

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.

Das Geschäft blühte. Es war wieder ein Engländer. Er hieß: „Maple Branch“, Heimatshafen Sunderland.

Bald war das Prisenkommando drüben und stellte fest: 2000 t Stückgutladung und lebendes Vieh für Valparaiso. Über das lebende Vieh war natürlich die Freude allgemein, das konnten wir auf alle Fälle gut gebrauchen. Über die Tragweite des Begriffs Stückgut aber waren wir uns damals, als wir noch Anfänger im Ausbringen von Dampfern waren, nicht so ganz klar. Es klingt so harmlos, ist aber gar nicht so einfach.

Ein Stückgutdampfer ist ein schwimmendes großes Warenhaus. Alles, was ein Land mit wenig entwickelter Industrie an fertigen Fabrikaten braucht, bringt er über den Ozean: von der Stecknadel und der Stahlfeder bis zur Nähmaschine und den Erzeugnissen der letzten Pariser Mode. Dazu meistens Eßwaren-Konserven: Holländer Käse, englische Marmelade, norwegische Ölsardinen und deutsche Dauerwurst. Die Ladung ist immer sehr wertvoll.

Jede Firma gibt ihren Waren besondere Ladepapiere mit, das gibt dann einen ganzen Stapel von Dokumenten, welche der Kapitän dem Prisenoffizier aushändigt. Unser Kommandant legte großen Wert auf die sorgfältigste Bearbeitung der Prisenakten. Für den Prisenoffizier, der diese Aufgabe hatte, bedeutete ein solcher Fang also keine reine Freude. Er machte mehr Arbeit, als sonst 4 Dampfer mit gewöhnlicher Ladung und nahm meistens mehrere Tage für sich in Anspruch.

Aber „was des einen Uhl, ist des anderen Nachtigall“, sagt unser schönes Sprichwort. Ohne Einschränkung freuten sich der I. Offizier und seine Trabanten, der Bootsmann und der Meister; und dieses Mal auch im besonderen der Adjutant; denn der Dampfer hatte eine Menge Schreibmaschinen mit. Von diesen bekam auch der Prisenoffizier zum Troste eine ab, und der „Prisen-schreiber“ schrieb von jetzt an mit einer eignen Maschine!

Die meisten der zahlreichen Wünsche, die der Bootsmann und der Meister hatten, gingen in Erfüllung. Das will etwas heißen; denn ihre Wunschzettel waren immer sehr umfangreich: Besen, Schwabber, Püßen, Tauwerk für Fender (die wir notwendig bei jedem Kohlen brauchten, da die Schiffe immer stark gegen einander rieben), Hammer, Meißel, Bohrer in allen Stärken usw. usw., vor allen Dingen aber Seife, an der wir immer schnell Mangel litten, und ohne die der deutsche Seemann nun einmal nicht glücklich sein kann.

Auch der Steuermann bekam seinen Teil an Seefarten und Lotröhren.

Der Kommandant erlaubte die Anbordnahme von mehreren Grammophonen zu unserer Unterhaltung und Erheiterung. Offiziere und Mannschaften haben sie viel Vergnügen gemacht. Seitdem sangen täglich Caruso, Frieda Hempel und andere Größen in unserer Messe.

Über alles, was an Bord kam, wurde genaue Kontrolle geführt. Jeder Gegenstand wurde gebucht und inventarisiert.

Eine wahre Orgie feierten an diesem Tage aber Bottelier und Köche. Das Vieh, Ochsen, Hammel, Schweine, Kaninchen und Geflügel, bestand aus ausgesuchten Exemplaren bester Rasse und war vorzüglich gemästet. Es war für eine Ausstellung in Argentinien bestimmt. Ein besonderer Wärter war an Bord. Man hatte ihm eine Geldprämie versprochen, wenn er das Vieh gesund und mit vollem Gewicht an seinem Bestimmungsort ablieferte.

Zum größeren Teile wurden die Tiere geschlachtet. Der Bottelier und die Köche hatten den ganzen Tag damit zu tun. An Deck des Dampfers sah es nach diesem Schlachtfest grausig aus. Das Fleisch wurde auf „Karlsruhe“ und „Krefeld“ verteilt.

Ein Hammel war so fett, daß er als Sehenswürdigkeit an Bord gebracht wurde. Er erhielt von der Mannschaft den Namen „August“. Hammel werden von unseren Leuten stets „August“ getauft, wie Schweine unfehlbar „Julius“ heißen müssen. Unser

„August“ litt zweifellos an Herzverfettung und war sehr asthmatisch. Er konnte sich nur mühsam und für kurze Zeit auf seine dünnen Beine stellen, die zu schwach waren, um die Last des übrigen Körpers zu tragen. Wenige Wochen später erlöste ihn der Tod durch das Messer des Botteliers von seinem qualvollen Dasein.

Für die 3 Schweine, welche lebend an Bord genommen wurden, ließ der I. Offizier auf dem Backbord-Oberdeck einen Stall zimmern. Sie waren von bester Rasse und schienen sich dessen wohl bewußt zu sein. Mit unserem Schwein „Julius“ wollten sie nichts zu tun haben. „Julius“ war auch ein Engländer, aber in den Kolonien geboren. Einige Unteroffiziere hatten ihn auf dem Jahrmarkt in Kingston (Jamaika) gewonnen. Er war häßlich, hatte sich einen Hängebauch angemästet, war frech und hatte überhaupt einen schlechten Charakter. Kein Wunder, wenn seine viel vornehmeren Verwandten aus England nichts mit ihm gemein haben wollten.

„Julius“ war aber der Liebling der Besatzung. Kein Tier hat ihn aus den Herzen der Leute zu verdrängen vermocht. Als er einmal krank war (wahrscheinlich hatte er sich nur überfressen), bezeugte ihm das ganze Schiff, einschließlich Kommandant, seine wärmste Teilnahme.

Unter der Kommandobrücke wurde eine Kaninchenzucht angelegt. Seitdem konnte niemand mehr auf die Brücke gehen, ohne vorher den kleinen Gästen die Tageszeit geboten und einige höfliche Worte gesagt zu haben.

Aber dem Vormars zimmerte ein geschickter Mann einen Taubenschlag. Seine Bewohner waren wunderhübsche weiße Tierchen, die das Schiff umflatterten, sich manchmal aber auch in anderer Weise aus ihrer lustigen Höhe bemerkbar machten.

Unser Zoo wurde schließlich noch durch eine Tigerkatze vervollständigt, die bei irgend einer Gelegenheit von einem brasilianischen Fischer an Bord gebracht wurde. Sie blinzelte aber so tückisch und lauernd nach den Enten und sonstigem Geflügel, wozu

übrigens auch noch einige Papageien gehörten, daß sie an die Kette gelegt und dem Wachtmeister übergeben wurde. Dieser bewachte sie in der Kleiderkammer.

Die Schilderung des Tierlebens an Bord wäre unvollkommen, wenn ich nicht hier auch des kleinen Kommandantenhundes gedenken wollte, obgleich er zu dieser Zeit schon gestorben war. Während der Unruhen in Mexiko brachte irgend ein Flüchtling ein winziges kleines Hündchen mit auf die „Dresden“ und schenkte es aus Dankbarkeit dem Kommandanten. Es mußte mühselig mit Milch aufgezogen werden und erhielt den Namen „Flock“. Er wurde ein richtiger Bordhund. In Vera Cruz nahm ihn der Kommandant einmal mit an Land. Dieser Landgang war für ihn aber ein so schreckliches Erlebnis, daß der Kommandant nie wieder einen Versuch machte. Er winselte kläglich, sträubte sich und war schließlich nicht mehr von der Stelle zu bringen, so daß der Kommandant ihn wieder unter den Arm nehmen und ins Boot tragen mußte.

„Flock“ war ein Terrier und wie alle Terrier sehr lebhaft und frech. Er war ganz weiß, hatte nur ein schwarzes Ohr und einen schwarzen Klecks um das eine Auge herum, was ihm ein ganz verwegenes Aussehen gab. Auf der „Karlsruhe“ war sein Hauptvergnügen, zwischen den Linoleum-, Holz- und anderen Vorräten herumzusteigen, welche bei Kriegsausbruch am hintersten Ende auf der Schanze aufgestapelt worden waren. Noch schöner wurde das Vergnügen für ihn, wenn die Schanze dicht mit Kohlen zugeshüttet war. Unter den Kohlenbergen stellte sich „Flock“ etwa eine Art Alpen vor. Wenn er von einer solchen Kletterpartie zurückkehrte, sah er natürlich fürchterlich aus. Von seinem blendend weißen Fellchen war nichts mehr zu sehen. Und wenn ihn dann der Kommandantenbursche aufgriff und ins Wasser steckte, um einen schönen vornehmen Hund aus ihm zu machen, wie er es seiner Stellung als Kommandantenhund schuldig war, so fand er das gar nicht schön.

In „Julius“ erblickte er einen Rivalen und stürzte sich wütend auf ihn, wenn dieser es wagte, das Achterdeck zu betreten. „Julius“ nahm zunächst keine Notiz von ihm, bis „Flock“ versuchte, ihn in die Ohren oder in die Beine zu zwicken. Wenn das Schwein dann zuschnappte, zog sich „Flock“ schleunigst zurück und hatte für diesen Tag allen Mut verloren.

Er hat es nie begreifen können, daß Eisen nichts Fressbares ist. Überall knabberte er an den Eisenteilen des Schiffes herum. Seine Zähne waren bereits frankgebissen. Vielleicht ist diese sonderbare Vorliebe die Ursache zu seinem Tode geworden. Eines Morgens starb er unter starken Schmerzen. Er hatte sich an irgend etwas vergiftet.

Der Höhepunkt dieses Tages wurde erreicht, als am Nachmittag mehrere Bootsladungen voll geschlachtetem Geflügel an Bord kamen. Es waren mehrere hundert Hühner, Enten und Puter. Da zitierte der Kommandant die Worte Heinrichs IV.: „Ich will, daß ein jeder Bürger Sonntags sein Huhn im Topfe habe.“ Und wie er sagte, so geschah's. Der übernächste Tag war ein Sonntag. Wenn ein Huhn zu groß war für einen (es waren Masthühner), so mußten sich zwei darin teilen. Jeder aber mußte sich sein Huhn selbst rupfen. Es war ein Anblick für Götter, wie unsere Leute überall herumsaßen, jeder sein Huhn zwischen den Knien und eifrig rupfend. Eine Wolke von Federn umwirbelte das Schiff. Natürlich wurde fleißig photographiert. Wir bedauerten die englische Presse, daß wir ihr nicht diese Photographien zur Verfügung stellen konnten mit beliebten Unterschriften, wie: Die deutschen Barbaren, oder noch passender: Die deutschen Piraten bei der Arbeit.

Leider sind alle diese Aufnahmen, wie so viele andere von Bord der „Karlsruhe“, verloren gegangen.

In bezug auf Zeitungen und Nachrichten war „Maple Branch“ eine Enttäuschung für uns, da der Dampfer erst kurz nach Kriegsausbruch England verlassen hatte.

Seine Mannschaft, im ganzen 42 Köpfe, bestand zum größeren Teil aus Chinesen. Sie wurde auf „Krefeld“ übergeschifft. Aus Rücksicht auf den englischen Kapitän und die Besatzung schickte der Kommandant „Krefeld“ 10 Seemeilen weit weg. Er wollte den Engländern den Anblick ihres sinkenden Schiffes ersparen.

Nachdem alle diese Arbeiten beendet waren, wurde auf der Priße das Bodenventil geöffnet und der Kondensatordeckel abgeschraubt. Die Sprengung wurde diesmal im Wellentunnel zwischen den beiden achteren Lagelufen vorgenommen. Sie hatte eine bessere Wirkung als bei „Bowes Castle“. Da alle Türen nach den Nachbarräumen geöffnet worden waren, füllte sich das Schiff ziemlich schnell mit Wasser. Mit Einbruch der Dunkelheit tat es seine letzten schweren Atemzüge. Als die Seen bereits über sein Heck hinwegspülten, und sein Bug sich immer höher aus dem Wasser hob, flammte plötzlich im Vorschiff ein Licht auf. Der Kommandant glaubte, es befände sich noch jemand an Bord, und hatte bereits den Befehl gegeben, den Kutter noch einmal zu Wasser zu lassen. Da richtete sich der Dampfer mit seinem Bug steil aus dem Wasser auf und schoß mit dem brennenden Licht unter der Back in die Tiefe. Es war, als wenn der Klabautermann sein Spiel mit uns getrieben hätte. Tatsächlich hat sich niemand mehr an Bord befunden. Vielleicht war es eine Gebetlampe im Chinesenlogis, welche als letztes Lebenszeichen von dem sterbenden Dampfer zu uns herübergeblinkt hatte.

Inzwischen war es dunkel geworden. Alle, die dienstfrei waren, hatten sich an Deck eingefunden. Wir sahen dieses Schauspiel zum ersten Male. Manchem mochten wohl ähnliche Gedanken durch den Kopf gehen, wie am 18. August. Aber merkwürdigerweise drang die milde Stimmung nicht durch; niemand äußerte mehr sein Bedauern darüber, daß fleißiger Hände Werk so schonungslos zugrunde gehen mußte.