

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die Kriegsfahrten S.M.S."Karlsruhe"

Aust, Hubert

Karlsruhe, 1916

Unsere beste Woche

urn:nbn:de:bsz:31-34578

Unsere beste Woche.

28. September. Nach Beendigung der Überholungsarbeiten ging „Karlsruhe“ zur Kohlenübernahme. Unterwegs trafen wir „Ujuncion“. Der Dampfer hatte „Strathroy“ leer gekohlt und ihn dann versenkt. Die „Strathroy“-Besatzung ging auf „Krefeld“ über.

29./30. September. Während der Kohlenübernahme drang die Freudenbotschaft zu uns, daß die Festung Maubeuge kapituliert hatte mit 40 000 Mann, 4 Generalen und 400 Geschützen. Auch von der „Emden“ erhielten wir in diesen Tagen Kunde und freuten uns sehr über ihre erfolgreichen Jagden und Husarenstücke.

1. Oktober. Bis an die Grenze der Tragfähigkeit mit Kohlen bepackt, eilten wir am 1. Oktober unserem bisherigen Wirkungskreise zu. Das ganze Oberdeck und die Schanze waren etwa 1 Meter hoch mit Kohlen zugeschüttet. Nur die Geschützstände waren frei geblieben. Das Schiff lag schwerfällig in der hochgehenden See und vibrierte stark bei jedem größeren Wellenberge.

2. Oktober. Am folgenden Tage brachte uns „Ujuncion“ eine ganze Reihe von wichtigen Telegrammen:

Unser Hilfskreuzer „Kap Trafalgar“ war untergegangen. Das war eine Hiobspost.

Dafür war unser Kreuzergeschwader auf dem Wege nach Südamerika. Die englischen Kreuzer „Good Hope“, „Monmouth“ und „Glasgow“ waren südwärts gesteuert. Wir sahen gespannt den Ereignissen entgegen, welche sich an der Westküste von Chile vorbereiteten. Außer den genannten sollten noch drei andere englische Kriegsschiffe um das Kap Horn gegangen sein.

In ganz Brasilien war starker Kohlenmangel eingetreten. In den großen Städten durfte nur noch beschränkt elektrisches Licht gebrannt werden. Die Eisenbahnen hatten teilweise ihren Betrieb eingestellt. (Wir fanden das ganz erklärlich!) Die Regierung hatte die Ausfuhr von Kohlen verboten. Wenn trotzdem die englischen Schiffe „mit Kohlen überladen“ aus den brasilianischen Hä-

fen auslaufen konnten, so wirkt dies ein rechtes Licht auf die Handhabung der Neutralität, die man wohl weniger dem schlechten Willen der Brasilianer, als dem Drucke durch die Engländer zuschreiben muß.

3./5. Oktober. Zwei Tage lagen wir vergeblich auf der Lauer. In den Nachmittagsstunden des 3. machte „Krefeld“, welche der Kommandant mehrere Seemeilen nach Osten fortgeschickt hatte, das Signal an uns: „Ich habe einen Dampfer in Sicht.“

Das gemeldete Fahrzeug fuhr auffallend weit östlich von der gewöhnlichen Dampferstraße. Also hatte es wohl kein reines Gewissen!

Die Jagd dauerte diesmal zwei Stunden. Um so größer war die Freude über das Ergebnis: Der englische Dampfer „Farn“ hatte 7000 t beste Cardiff-Kohle geladen, die er von Barry nach Montevideo bringen sollte. Da die Chinesen und die deutsche Besatzung von „Strathroy“ frei geworden waren, rettete ihm seine Ladung das Leben. Er sollte den Platz von „Strathroy“ ausfüllen. Kapitänleutnant d. R. Kubinus wurde sein neuer Kapitän.

Der Kommandant hatte die Absicht, die Kohlen später dem Kreuzergeschwader entgegen zu schicken, wenn dessen Aufenthalt näher bekannt sein würde.

„Farn“ wurde nach dem Punkte weggeschickt, wo „Asuncion“ wartete. Er sollte von ihr die „Strathroy“-Chinesen übernehmen und dann auch warten.

Nach der Erzählung des Kapitäns von „Krefeld“ hatten sich die englischen Dampferbesatzungen sehr lebhaft an der Jagd auf „Farn“ beteiligt. Sobald sie die Rauchsäulen des Dampfers erblickt hatten, machten sie den Kapitän und die Offiziere darauf aufmerksam. Während der Jagd wurden Wetten auf die Neutralität des Dampfers abgeschlossen. Die meisten mochten wohl

auf einen Engländer gewettet haben. Als sie die Flagge erkannten, war der Jubel groß. Die Jagd hatte unter den Engländern mindestens ebensoviel Aufregung und anscheinend auch unverhohlene Freude verursacht wie bei uns.

Der „Farn“-Kapitän mag ein langes Gesicht gemacht haben, als er das Seefallreep von „Krefeld“ hinaufgeklettert war und von einem Gewirr heimatischer Laute empfangen wurde.

Mit sehr geteilten Gefühlen werden wohl die Dampferkapitäne auf „Krefeld“ dem anscheinend völlig ungestörten Schalten und Walten des deutschen Kreuzers zugeschaut haben. Von unseren Sorgen, dem dauernden Beobachten der feindlichen Funktelegraphie und dem öfteren Ausweichen vor feindlichen Streitkräften, konnten sie ja nichts wissen. Was mußte sich der Kapitän von „Strathroy“ wohl dabei denken, der die Arbeit der „Karlsruhe“ vom 1. September an beobachtet hatte.

Anfangs äußerten sich die Engländer, wenn man hierauf anspielte, etwa mit den Worten: „Wartet nur ab! Lange wird es nicht dauern, dann sind euch unsere Kreuzer auf den Fersen, und dann ist euer Stündlein gekommen.“ Allmählich verloren sie aber ihre Zuversicht. Und schließlich zuckten sie nur noch mit den Achseln und schimpften lauthals, wenn man sie an ihre „navy“ erinnerte.

Auch an diesem Tage kam ein englisches Kriegsschiff auf seiner Patrouillenfahrt zwischen dem Kap Verden und Südamerika bedenklich in unsere Nähe. In der Nacht wurden seine f. t. Zeichen so „brüllend“ laut, daß der Kommandant sich entschloß, ihm einige Seemeilen nach Osten auszuweichen. Etwa 30 Seemeilen östlich der allgemeinen Dampferstraße wurde gestoppt.

6. Oktober. Dieses Mal hatte „Rio Negro“ Glück. Gegen 4 Uhr nachmittags hielten wir den von ihm gemeldeten englischen Dampfer „Niceto de Carrinaga“ an. Das Prisenkommando fuhr hinüber. Uns, die wir auf „Karlsruhe“ zurückblie-

ben, bot sich das bereits gewohnte Bild: Bald nach der Ankunft des Prisenoffiziers versammelt sich die Dampferbesatzung. Nach den Angaben des Prisenoffiziers über Ladung, Nationalität, Bestimmung usw., die von dem Signalmaaten herübergewinkert worden sind, hat der Kommandant sein Urteil gesprochen: der Dampfer soll versenkt werden. Man sieht den Prisenoffizier dies dem Kapitän mitteilen — ein bedauerndes Achselzucken beim Prisenoffizier, ein ergebenes Kopfnicken des Kapitäns („All right; Sir“) —, dann ein Zuruf an die angetretene Mannschaft: Alle springen schleunigst auseinander und verschwinden unter Deck. Wir wissen, sie packen jetzt ihre Kleidersäcke mit ihren Habseligkeiten und werden bald wieder damit erscheinen. Die Boote werden bepackt und klar zum Fieren gemacht.

Auch der Kapitän erscheint schließlich, unter dem Arm den Schiffschronometer und nautische Instrumente. Er hat gerettet, was wertvoll ist.

„Niceto de Carrinaga“ kam von Buenos Aires und hatte 8000 t Hafer und Mais für London geladen. Seine Besatzung ging mit allem Proviant auf „Krefeld“ über. Er selbst wanderte dann denselben Weg, wie alle seine Vorgänger, die wir nicht als Kohlendampfer gebrauchen konnten.

Der Dampfer hatte Funkprücheinrichtung. Wie die anderen Dampfer vor ihm machte auch er nicht den geringsten Versuch, englische Kriegsschiffe zu Hilfe zu rufen, obgleich die Jagd eine Stunde gedauert hatte, er wissen mußte, daß mehrere Schiffe in der Nähe waren, und er uns nach den Aussagen des Kapitäns sofort als deutschen Kreuzer erkannt hatte.

Aus seinen f.T.-Tagebüchern ging hervor, daß er durch „Bristol“ vor uns gewarnt worden war. Der Kreuzer hatte ihm geraten, seinen Kurs etwa 30 Seemeilen östlich des gewöhnlichen Traks zu wählen. Sein Unglück wollte es, daß er dabei gerade in unsere Arme lief, während wir zufällig weiter nach Osten gegangen waren, um dem englischen Kreuzer auszuweichen.

Der englische Kapitän war sehr erstaunt, daß wir ihn trotz seiner Vorsicht gefangen hatten. Noch mehr geriet er aber in Staunen, als ihm der Prisenoffizier erklärte, wir hätten seinen Kurs gekannt und ihm hier aufgelauret. Dann, meinte er, hätten wir auch wohl gestern schon einen Dampfer gefangen, der mit ihm aus Buenos Aires ausgelaufen sei und denselben Weg gewählt habe. Der Prisenoffizier drückte ihm sein Bedauern aus, daß uns dies leider nicht geglückt sei, da wir durch die Aufbringung eines anderen Dampfers aufgehalten worden wären, worauf ihn der alte Mann in aller Harmlosigkeit damit tröstete, wir sollten nur bis morgen warten; sie seien zu dreien aus Buenos Aires ausgelaufen, und der dritte, der langsamer sei als er, müsse bestimmt auch hier vorbeikommen.

7. Oktober. Wir brauchten nicht lange auf den bereits angekündigten Dampfer zu warten. Um 7 Uhr früh kam er in Sicht. Peilung (SW) und Kurs (NO) stimmten. Wir fuhren ihm langsam entgegen. Er ahnte früh sein Schicksal und hißte schon auf große Entfernung die englische Flagge. Um 8 Uhr hielten wir den Dampfer „Synrowan“ an. Die Rechnung stimmte. Der Kapitän schien sich gar nicht sonderlich zu wundern, als ihm der Prisenoffizier, diesmal mit mehr Berechtigung, versicherte, daß wir bereits seit gestern auf ihn warteten. Bald darauf feierte er Wiedersehen mit seinem Kollegen auf „Krefeld“. Sie sollen sich beide geärgert haben, daß der dritte, oder vielmehr der erste von ihnen mehr Glück entwickelt hatte und uns entschlüpft war!

Der Kapitän hatte seine franke Frau und eine jugendliche Pflegerin an Bord. Sie waren die ersten weiblichen Gäste auf „Krefeld“ und wurden mit einem wahren Sturm der Begeisterung begrüßt.

„Synrowan“ hatte eine Ladung von 5000 t Mais, Zucker, Talg in Fässern und 12 Automobile von Buenos Aires nach Liverpool.

Der Artillerieoffizier, Oberleutnant 3. See von dem Borne, hatte sich diese Prise vom Kommandanten als Scheibe für eine Schießübung erbeten. Nachdem „Krefeld“ mit den Engländern unter den Horizont geschickt worden war, wurde ein Anlauf mit Übungsmunition auf große Entfernung und mehrere Anläufe mit Abkommunition auf geringere Entfernung geschossen.

Um 3 Uhr nachmittags sank der Dampfer „Synrowan“. In der Tiefe sprangen die Lukendeckel auf und der ganze schwimmbare Inhalt der Luken, vor allem einige hundert Talgfässer, schoß nach oben. Der Kommandant versuchte durch Auf- und Abfahren das breite Trümmerfeld zu zerstreuen. Die Fässer schlossen sich aber immer wieder zusammen. Sofort versammelten sich die Haie und balgten sich um die Talgklumpen der zersplitterten Fässer. Den Haijägern kam diesmal aber ein besonderes, in diesen Gegenden sonst seltenes Wild vor den Lauf: auf den Fässern suchten zahlreiche fette Ratten sich aus dem Schiffsbruch zu retten.

Es ist nicht ungefährlich, über ein vor kurzer Zeit gesunkenes Schiff hinwegzufahren. Allerhand Holzteile, wie Raaen, Stängen, Ladebäume, reißen sich durch ihren starken Auftrieb in großer Wassertiefe los und schießen mit erheblicher Wucht an die Oberfläche. Von der Gewalt, mit der sie sich losreißen, zeugen die dicken gebrochenen Tauenden, mit denen sie gezurrt waren. Auch Boote reißen sich oft noch in großer Tiefe von ihren Zurrings los und erscheinen an der Oberfläche. Damit sie nicht die Rolle von Verrätern spielen können, tut man gut, sie vor der Sprengung leck zu schlagen. Ich halte es für möglich, daß die mit großer Wucht emporschießenden Balken den Schiffsboden durchstoßen können.

Auf „Krefeld“ hatten die Engländer unser Schießen gehört und daraus auf ein Gefecht geschlossen. Sie hatten in ihrer Aufregung gelärmt. Der Kommandant ließ den Vorfall am nächsten Tage untersuchen. Er stellte sich aber als völlig harmlos heraus.

Aus argentinischen Zeitungen, welche die letzten beiden Dampfer an Bord hatten, erfuhren wir, daß der Admiral Cradock auf

„Good Hope“ mit nach Süden gegangen war, sein Flaggenschiff also getauscht hatte. „Good Hope“, „Monmouth“ und „Glasgow“ hatten sich mehrere Tage lang in Montevideo aufgehalten und hier große Feste gefeiert wie im Frieden. Cradock und sein Flaggleutnant Cumming waren in allen Zeitungen als die Helden des Tages abgebildet. Man braucht nicht lange darüber nachzugrübeln, wie sich wohl die neutralen Uruguayaner uns gegenüber benommen hätten!

8. Oktober. Kaum färbten die ersten Strahlen der aufsteigenden Sonne am folgenden Morgen den östlichen Himmel rot, als schon wieder ein Dampfer in Sicht kam. Er setzte frühzeitig die Flagge, holte sie aber wieder herunter, als er unsere erkannte hatte. Aber auch ohne die Flagge verrieten ihn seine unerkennbaren Schornsteinfarben — blauer Schornstein mit schwarzem Top und breitem weißen Ring — als einen englischen Dampfer der Reederei Lamport & Holt in Liverpool. Um 7 Uhr waren wir bei ihm angelangt. An seinem Heck stand der stolze Name „Cervantes“.

Der Winkspruch des Priisenoffiziers verkündete uns folgendes: „4500 t Ladung, Viehfutter, Zucker, Felle und Wolle. Der Dampfer kommt von Südamerika und will nach Liverpool. Die Besatzung zählt 43 Köpfe, fast alle sind Engländer, dazu 4 Passagiere aus Punta Arenas und Rio Grande do Sul.“ Diese 4 waren etwas Neues und wurden von uns als Abwechslung dankbar hingenommen.

Nachdem die 47 lebhaft von ihren Landsleuten und Leidensgenossen auf „Krefeld“ in Empfang genommen waren — die Ausschiffung ging dieses Mal besonders schnell von statten, da alle bereits ihre Sachen im voraus gepackt hatten —, nahm der Priisenoffizier seine Sprengung vor. Er hatte eine neue Methode erfunden (die Erinnerung an „Bowes Castle“ spukte immer noch!): Die Sprengpatronen wurden außenbords unter der Wasserlinie angeschlagen. Wir warteten alle gespannt auf die Wirkung, und

diesmal wurden wir nicht enttäuscht. Die Sprengung hatte ein weit klaffendes Loch gerissen. Der Dampfer sank sehr schnell. Gegen Mittag hob er sich zum letzten Male schwerfällig aus der Dünnung und schoß dann mit dem Heck voran in die Tiefe.

Auf dem Dampfer „Krefeld“ hatten sich nunmehr etwa 300 unfreiwillige Gäste zusammengefunden. Der Kommandant hielt es an der Zeit, die unnützen Esser wegzuschicken. Er ließ deshalb Kapitän Vieth zu einer Besprechung an Bord kommen. Für die Ausschiffung war ein neutraler, nicht zu nahe gelegener Hafen zu wählen. Der Kommandant entschied sich für Tenerifa und besprach die Angelegenheit zunächst im allgemeinen.

Einen Begriff von dem Völkerchaos, welches auf „Krefeld“ herrschte, mag man aus der folgenden Zusammenstellung gewinnen. Auf den 11 seit dem 1. September aufgebrachten Dampfern (ohne „Bowes Castle“) hatten sich befunden:

205 Engländer (darunter	107 Chinesen,
2 Frauen),	22 Spanier,
8 Finnen,	10 Holländer,
7 Russen,	13 Schweden,
1 Belgier,	4 Amerikaner,
2 Franzosen,	2 Italiener,
—	3 Chilenen,
—	4 Norweger,
—	1 Däne,
—	3 Schweizer,
—	2 Mexikaner,
—	1 Equadorianer,
—	1 Cubaner,
—	1 Grieche,
—	1 Araber (Mohammedaner)
<hr/> Summe: 223 Angehörige	<hr/> 175 Angehörige
feindlicher Nationen.	neutraler Staaten.

Im ganzen waren es also 20 verschiedene Nationalitäten! Als einziger Bundesgenosse konnte der Araber gelten!?

Vor der Entlassung war dem Dampfer aber nochmals ein Zuwachs zugebracht: um 11 Uhr nachts kam das Licht eines Dampfers in Sicht, den wir um Mitternacht durch einen blinden Schuß anhielten. Auf unsere Anfrage morste er uns seinen Namen herüber: „Pruth“, London.

Er hatte 2300 t Gerste und 3800 t Salpeter von Chile geladen und war nach St. Vincent für Order bestimmt.

Der Dampfer sollte am nächsten Tage versenkt werden. Er blieb die Nacht über gestoppt neben uns liegen, nachdem er ein Wachkommando an Bord bekommen hatte.

9. Oktober. In aller Frühe wurde die Besatzung von „Pruth“ ausgeschifft, und der Dampfer dann gesprengt. Er sank gegen 10 Uhr.

Bald nach Mittag hielten wir den spanischen Postdampfer „Cadix“ an. Auf seinen Decks wimmelte es von Passagieren, die natürlich alle nach einer Seite liefen, um uns anzustarren, so daß der große Dampfer merklich Schlagsseite bekam.

Die Passagiere, soweit sie urteilsfähig waren, mochten sich wohl Gedanken über das Aussehen unseres Schiffes machen. Die Spuren der häufigen Kohlenübernahmen ließen sich nun einmal nicht ganz übersehen. Das einzige, was an uns blitzsauber war wie im Frieden, mochte wohl unsere Flagge sein.

Dafür konnte man sich nicht genug über unsere Kuttergäste wundern. Man hatte gemeint, wir müßten nahe am Verhungern sein. Danach sahen unsere Leute allerdings nicht aus: der gute, reichliche, immer frische Vorrat von den Prisen bekam ihnen ausgezeichnet. Die Sonne hatte sie rotbraun gebrannt. Sie sahen aus wie Indianer. Wir hätten mit ihnen für die Art der Verpflegung Reklame machen können. Die Kuttergäste bildeten aber nicht etwa eine Ausnahme. Der allgemeine Gesundheitszustand war sehr gut. Nur so ist es erklärlich, daß die Leute die großen

Anstrengungen aushielten, welche das Kohlen und das Auspacken von Dampfern in der Sonnenglut mit sich brachten. Am meisten hatten natürlich die Heizer unter der Hitze zu leiden. Sie sahen denn auch nicht so stolz vor Kraft und Gesundheit aus wie die Matrosen. Aber ernstlich Kranke gab es unter ihnen auch nicht.

Der Dampfer „Cadix“ wurde bald entlassen und bezeugte seine Dankbarkeit für die schnelle Abfertigung durch kräftiges Heulen mit der Dampfpfeife, was von uns mit Vergnügen erwidert wurde. Dazu wünschten wir ihm durch Flaggsignal „Glückliche Reise“.

10. Oktober. In den ersten Morgenstunden wurde abermals ein neutraler Dampfer von uns angehalten und freigegeben. Diesmal war es ein Norweger, namens „Bergenhus“.

Die Zeit war wieder gekommen, wo wir an das Auffüllen unserer Kohlenbestände denken mußten. Wir steuerten den Treffpunkt mit „Asuncion“ und „Farn“ an.

Unsere erfolgreichste Woche lag hinter uns. Das letzte Kohlen vom 1. Oktober hatte sich gut bezahlt gemacht. Seit dem 5. Oktober hatten wir täglich einen Dampfer gefangen.

Abchied nehmen.

11. Oktober. Als „Karlsruhe“ sich gegen 3 Uhr des folgenden Nachmittags dem Ort näherte, wo „Asuncion“ wartete, meldete der Ausguck 3 Dampfer voraus. Er wurde ausgeschimpft, weil er nicht einmal bis 3 zählen könnte. Er blieb aber dabei, und wirklich waren auch bald von der Brücke 6 Mastspitzen zu sehen, denen 3 Fahrzeuge über den Horizont folgten. Der eine lief mit hoher Fahrt weg. Die anderen beiden blieben ruhig liegen. Gleichzeitig meldete der Funkspruchraum, „Asuncion“ schrie um Hilfe, da sie von einem feindlichen Schiff gejagt würde. Der weglaufernde Dampfer konnte also nur „Asuncion“ sein. Sie wurde von uns beruhigt und tauchte bald darauf wieder über der Kimm auf.