

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die Kriegsfahrten S.M.S."Karlsruhe"

Aust, Hubert

Karlsruhe, 1916

Abschied nehmen

urn:nbn:de:bsz:31-34578

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.

Inzwischen hatte „Karlsruhe“ ihre Fahrt vermehrt und war den anderen beiden Fahrzeugen schnell näher gekommen. Der eine Dampfer heißte die deutsche Flagge. Es war „Farn“. Auf dem andern ging schüchtern und zögernd die englische Flagge hoch. Wie mußten wir da lachen!

Der Kapitän Lubinus erzählte uns dann folgendes: Kurz bevor „Karlsruhe“ in Sicht gekommen war, hatte sich auf dem Treffpunkt ein Dampfer eingefunden, der die englische Flagge führte. Darauf hatte Lubinus auch auf „Farn“ die englische Flagge setzen lassen. Der Engländer heißte sein Erkennungssignal: „Condor“, London, und fragte „Farn“ nach Namen und Reiseziel, was dieser bereitwilligst beantwortete. Dann spann sich eine längere Unterhaltung durch Flaggensignale an: Ob „Farn“ Kriegsnachrichten hätte, ob er etwas von englischen Kriegsschiffen wüßte u. a.

Als die Unterhaltung anfangs peinlich zu werden, erschien dann „Karlsruhe“ über der Kimm. Der Engländer und „Munition“ hatten uns für einen britischen Kreuzer gehalten. Während die letztere schleunigst Fersengeld gab, blieb der Brite ruhig liegen. „Farn“ tat dasselbe, da er uns gleich erkannt hatte.

Bequemer konnten wir uns nicht gut die Ausbringung eines Dampfers wünschen!

„Condor“ war ein häßliches Schiff mit einem giftiggrünen Schornstein. Wir sahen ihn aber mit anderen Augen an, als wir seinen Inhalt erfuhren: Stückgut, besonders Proviant, Dynamit und 150 t Maschinenschmieröl. Er kam von New York und wollte nach Chile. Der Kapitän war vor uns gewarnt worden und war sehr vorsichtig gefahren. Er hatte einen großen Bogen nach Osten um die Westindischen Inseln gemacht und die normalen Dampferstraßen sorgfältig gemieden. Er hatte wirklich Pech!

Besonders wertvoll war für uns das Maschinenschmieröl, welches wir als Heizöl gut verwenden konnten. Aber auch der reichliche Proviant kam uns sehr gelegen, da sowohl unsere eigenen Vorräte, als auch die der Hilfsdampfer zur Neige gingen. Die Dy-

namitpatronen waren ein sehr willkommener Ersatz für unsere Sprengpatronen, die wir zum Versenken der Dampfer brauchten, und von denen nur noch wenige übriggeblieben waren.

Der Dampfer wurde also aufgebracht und sofort mit allen verfügbaren Booten damit begonnen, ihn auszuladen. Das war nicht leicht und dauerte länger, als wir erwartet hatten, weil die Ölfässer unter der übrigen Ladung lagen, und diese erst beseitigt werden mußte. Zu der Ladung gehörten u. a. eine Zahl riesengroßer Schausensterscheiben. Zum Glück brauchten wir sie nicht zart anzufassen, sonst wäre überhaupt kein Ende abzusehen gewesen.

„Krefeld“ wurde nun auch noch mit der Besatzung dieses Dampfers beglückt. Darunter befanden sich 5 Deutsche, welche bei uns eingestellt werden sollten.

12./13. Oktober. Das Auspacken der Prise dauerte den ganzen folgenden und übernächsten Tag.

Nachdem „Krefeld“ nochmals reichlich mit Proviant versehen worden war, war mit dem 13. Oktober der Tag ihrer Entlassung endlich herangekommen. Im Laufe des Nachmittags kam ein Offizier des Dampfers zu uns an Bord als Abgesandter der englischen Kapitäne und Dampferbesatzungen. Er bedankte sich in ihrem Namen bei unserem Kommandanten für die gute und rücksichtsvolle Behandlung, die ihnen sowohl von seiten des Kreuzers als auch auf den Begleitdampfern zuteil geworden wäre. Die Kapitäne würden nicht verfehlen, ihrer Regierung Bericht hierüber zu erstatten.

Um 4 Uhr nachmittags wurde „Krefeld“ nach Santa Cruz de Tenerifa entlassen, wo der Dampfer nicht vor dem 22. Oktober ankommen sollte. Er heißt zur Feier des Abschieds eine ganz neue, besonders große Flagge u. ad fuhr einmal um S. M. S. „Karlsruhe“ und die übrigen Dampfer herum. Bei uns war die Musik angetreten und spielte, wie es unter deutschen Seeleuten beim Abschiednehmen üblich ist, die alte deutsche Weise: „Muß i denn, muß i denn zum Städtele hinaus.“ Langsam entschwand der

Dampfer, der anderthalb Monate Freud und Leid mit uns geteilt hatte, unseren Blicken. Er hatte Post von uns mitgenommen. Seit zwei Monaten würden unsere Angehörigen zum ersten Male wieder etwas von uns hören.

Um 10 Uhr abends war endlich die Übernahme aus „Condor“ beendet. Die Dynamitladung machte eine Sprengung des Dampfers nicht möglich. Wir mußten uns damit begnügen, seine Ventile zu öffnen und alle Seitenfenster zu zerschlagen. Die letztere Maßnahme beschleunigte das Sinken sehr. Bei jedem Überholen des Dampfers strömten beträchtliche Wassermengen durch die Seitenfenster in sein Inneres, bis schließlich die Fensterreihe in die Wasserlinie kam. Und dann hatte der Dampfer in wenigen Minuten ausgekämpft.

„Rio Negro“ sollte sein Ende abwarten. „Karlsruhe“ fuhr indessen mit „Farn“ zum Kohlen.

14. Oktober. Auf dem Marsche wurde der Ölkessel angezündet, um die Brauchbarkeit des Gemisches aus den verschiedenen Schmierölen und Petroleum zu erproben. Das Ergebnis war durchaus befriedigend.

15./16. Oktober. Niemals seit Kriegsbeginn war „Karlsruhe“ so gut mit Heizmaterial ausgerüstet, wie am 16. Oktober, als wir von neuem nach beendeter Kohlenübernahme auf Raub auszogen. Wir hatten 180 t Heizöl und 1500 t Kohlen an Bord, davon waren 1100 t beste Cardiff-Kohlen. Das gesamte Heizmaterial stammte aus unseren Prisen. Die Vorräte, welche unsere Dampfer mitgebracht hatten, waren kaum angetastet worden.

17. Oktober. Als wir am folgenden Tage „Rio Negro“ trafen, berichtete der Kapitän, daß auf dem Dampfer „Condor“ etwa 10 Minuten nach dem Untergang 2 äußerst heftige Dynamitdetonationen erfolgt seien. Der Dampfer mußte sich schon in großer Tiefe befunden haben. Auf „Rio Negro“ war die Erschütterung so stark gewesen, obgleich er sich einige Meilen von dem ge-

sunkenen Dampfer entfernt hatte, daß die Kompaßrosen von den Pinnen gesprungen waren.

Bald begegneten wir auch „Asuncion“. Der Dampfer hatte die überraschende Freudenbotschaft aufgefangen, daß die Festung Antwerpen gefallen war. Das mußte für die Engländer ein gewaltiger Schlag sein. Denn in allen Zeitungen war Antwerpen als uneinnehmbar bezeichnet worden, so daß es jetzt unmöglich sein mußte, seinen Fall als unbedeutend hinzustellen. Trotzdem versuchten es die Engländer, wie wir später erfuhren.

18. Oktober. Wir waren soeben auf unserem alten Platze nördlich der Insel Fernando Noronha angekommen, als der Ausguck schon ein Fahrzeug in Sicht bekam. Eine Stunde später lagen wir neben ihm. Es war der englische Dampfer „Glanton“ aus London.

„3700 t Kohlen von Cardiff nach Montevideo für die Firma Wilson & Sons., Besatzung englisch“, lautete der Winkspruch des Prisenoffiziers. — „Dampfer wird aufgebracht, klarmachen zum Versenken“ hieß die prompte Antwort des Kommandanten. Wir hatten die Kohlen vorläufig nicht nötig und keine Leute übrig, um den Dampfer als Hilfschiff zu bemannen.

„Rio Negro“ nahm als Nachfolger von „Krefeld“ die Besatzung und allen Proviant der Prise an Bord.

Als „Glanton“ sich zum letzten Male aus der Dünung hob, um dann auf Nimmerwiedersehen zu verschwinden, wurde ein zweiter Dampfer gemeldet und sofort gejagt. Es war aber der holländische Dampfer „Zaanland“, Amsterdam. Wir hatten keinen Grund, seinen Angaben und seinem Aussehen zu mißtrauen. Der Kommandant ließ ihn laufen, ohne ihn angehalten zu haben. Das Gleiche geschah mit einem Italiener, den wir uns spät abends aus der Nähe angesehen hatten.

19./22. Oktober. Waren wir an diesem Tage drei Dampfern begegnet, so verließen die nächsten drei Tage ohne jedes Er-

eignis. Wir trieben mit „Rio Negro“ gestoppt und suchten uns am Horizont die Augen müde.

Am 22. Oktober herrschte zur Feier des Geburtstages unserer Kaiserin Sonntagsroutine. Nach einem kurzen Gottesdienste hielt der Kommandant eine Ansprache an die Besatzung. Er gedachte der hohen Frau und Landesmutter und ihrer Liebestätigkeit als Leiterin des Roten Kreuzes, wie sie allen deutschen Frauen mit leuchtendem Beispiele vorangehe. Er erinnerte aber auch daran, daß sie sich als echte deutsche Mutter um 6 Söhne und 1 Schwiegersohn zu sorgen hatte, die sämtlich im Felde standen. Begeistert und aus dankbaren Herzen brausten die drei „Hurras“ für unsere Kaiserin und die Kaiserliche Familie über die tiefblauen Fluten unter dem Äquator dahin.

Heute würde die Kunde von unserer Arbeit von Tenerifa aus in die Heimat und in die ganze Welt gelangen! Jeder glaubte den andern daran erinnern zu müssen.

Den ganzen Tag über hatten wir auf eine Kaiserin-Geburtstags-Prise gewartet. Als nach 10 Uhr abends die Lichter eines Dampfers in Sicht kamen, glaubten wir, unsere Hoffnung würde sich in letzter Stunde noch erfüllen. Das Fahrzeug erwies sich jedoch als der schwedische Dampfer „Atlant“, Gothenburg, der nach Süden steuerte. Wir mußten ihn laufen lassen und taten es, ohne ihn angehalten zu haben.

23. Oktober. Der nächste Tag brachte als Entschädigung für unsere vergebliche Jagd den englischen Dampfer „Hurstdale“ aus Liverpool mit 4600 t Mais, von Rosario nach Bristol bestimmt. Er machte leichte Arbeit. Als er, schon halb gesunken, mit letzter Kraft um sein Leben rang, wurde wiederum ein Dampfer gemeldet, und abermals war es ein Schwede. Er hieß „Annie Johnson“, Gothenburg. Wir hielten ihn an, gaben ihn aber bald wieder frei.

24. Oktober. Durch die Ankunft der englischen Prisenbesatzungen in Tenerifa mußte unsere Tätigkeit an der Nordostecke

von Südamerika und die Art und Weise, wie wir unsere Kohlen ergänzten und unsere Operationen anlegten, den Engländern bekannt geworden sein. Wir hatten also damit zu rechnen, daß das Gebiet, auf dem wir uns seit dem 1. September getummelt hatten, in nächster Zeit eifrig abgesehen werden würde.

Tatsächlich stellten wir schon in diesen Tagen die unmittelbare Nähe von englischen Kriegsschiffen fest, seit längerer Zeit wieder zum ersten Male.

Als wir von Westindien nach Süden gingen, hatte der Kommandant bereits den Gedanken gehabt, die zahlreichen englischen und französischen Kolonialbesitze auf den kleinen Antillen zu beunruhigen. Im besonderen hatte er damals Handstreich gegen die französische Insel Martinique und gegen die englische Insel Barbados ausgearbeitet. Damals mußte der Gedanke an diese Unternehmung aufgegeben werden, weil unsere Kohlenversorgung nicht sichergestellt war. Jetzt aber nahm der Kommandant diese Pläne wieder auf. Man kann sich denken, wie wir uns alle darüber freuten.

Abgesehen von der Wahrscheinlichkeit, daß die Engländer unserem bisherigen Aufenthaltort die schärfste Aufmerksamkeit schenken würden, waren auch die Aussichten auf das Abfangen von feindlichen Schiffen geringer geworden. Die Erfahrungen des letzten Monats hatten uns gelehrt, daß die englischen Dampfer immer seltener die Hauptverkehrsstraße benutzten. Sie machten alle mehr oder weniger große Umwege. Dafür hatte sich die Anzahl der neutralen Dampfer, welche uns begegneten, erheblich gesteigert.

Der Kommandant faßte deshalb den Entschluß, unseren alten Wirkungskreis für einige Zeit zu verlassen, bis sich die Schifffahrt wieder etwas beruhigt haben würde, und dafür plötzlich in Westindien aufzutauken, um die genannten Handstreich auszuführen.

25. Oktober. Wir versammelten alle unsere Dampfer um uns: „Rio Negro“, „Asuncion“, „Farn“ und „Indrani“. Jeder von ihnen erhielt einen genauen Befehl für die nächsten Wochen.

Dann wurden sie entlassen. Nur „Farn“, den wir als Kohlendampfer bei uns behalten wollten, folgte uns auf dem Marsche nach Nordwesten.

Vandyck.

26. Oktober. Wir hatten uns schon ein gutes Stück von den belebten Dampferstraßen nach Südamerika entfernt, als der Ausguck am Vormittag des 26. Oktober zu unserer großen Überraschung einen Dampfer in OSO-licher Richtung mit nördlichem Kurse meldete. Die hohen weißen Aufbauten kennzeichneten ihn von weitem als einen größeren Passagierdampfer. Wir erkannten dann auch die Schornsteinfarben — die Reedereiabzeichen von Lamport & Holt. Um 11 Uhr wurde der Dampfer angehalten. Es war „Vandyck“, der drittgrößte Dampfer der genannten Gesellschaft, über 10 000 Tonnen groß, und erst 3 Jahre alt.

So fiel uns der fetteste Bissen ganz unerwartet in den Schoß! Außer 210 Passagieren, darunter 112 in der I. und II. Kabüte, größtenteils Nordamerikaner, hatte der Dampfer 150 Säcke Post, 2500 Dollar Reedereigelder, eine große Stückgutladung und etwa 1000 t gefrorenes Fleisch an Bord. Er kam aus Buenos Aires und wollte über Trinidad und Barbados nach New York.

Er war durch „Bristol“ vor uns gewarnt worden. Der Kapitän hatte die größte Vorsicht gebraucht, nachts die Lichter abblenden lassen und 6 Tage lang keinen Gebrauch von seiner Funfentelegraphie gemacht. Umso mehr erstaunte er, als ihm der Prisenoffizier ernsthaft erklärte, wir hätten ihn eigentlich schon gestern erwartet!

Der Kapitän war ein alter Mann und verlor durch sein Mißgeschick alle Fassung. Wir pflegten den Besatzungen unserer Prisen die Wahl zu stellen, entweder als Kriegsgefangene auf „Karlsruhe“ untergebracht zu werden, oder sich schriftlich zu verpflichten, für die Dauer des Krieges weder gegen uns noch gegen unsere Bundesgenossen die Waffen zu ergreifen. Im zweiten Falle wur-