

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die Kriegsfahrten S.M.S."Karlsruhe"

Aust, Hubert

Karlsruhe, 1916

Vandyck

urn:nbn:de:bsz:31-34578

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. Kajüte, 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-

den sie bei nächster Gelegenheit freigelassen. Bis jetzt hatten alle Engländer, ohne sich einen Augenblick zu bestimmen, das Protokoll unterschrieben. Als das Schriftstück der Besatzung von „Vandyck“ vorgelegt und erklärt wurde, hielt der alte Kapitän eine aufreizende Rede an seine Leute. Der Prisenoffizier sah sich genötigt, dem Kommandanten Meldung davon zu machen. Dieser schickte sofort zwei bewaffnete Leute auf den Dampfer, die den Kapitän abführen sollten. Inzwischen war er aber durch seine besonneneren Offiziere beruhigt worden, so daß die Maßregel nicht nötig wurde. Dies ist der einzige Fall, in welchem ein englischer Kapitän Schwierigkeiten zu machen suchte.

Die Fahrgäste hatten uns bis zuletzt für einen englischen Kreuzer gehalten. Als ihnen ihr Irrtum bekannt wurde, erhob sich ein Wehegeschrei. Durch die unsinnigen Verleumdungen unserer Armee in der südamerikanischen, unter englisch-französischem Einflusse stehenden Presse waren die Passagiere auf die schlimmsten Mißhandlungen und Räubereien durch die „Hunnen“ gefaßt. Dieser Wahnwitz betraf aber nicht nur die Zwischendeckspassagiere, die den niedrigen und urteilslosen Volksschichten entstammen, und bei denen er in der Unwissenheit eine Entschuldigung findet: Unter den Passagieren I. Klasse reiste der Columbianische Gesandte für Argentinien, ein Nestizze mit Frau und Kind. Er hatte sich vorsichtigerweise eine Empfehlung unseres Gesandten in Buenos Aires an die Kommandanten deutscher Kriegsschiffe ausschreiben lassen. Er zeigte sie dem Prisenoffizier am ganzen Leibe zitternd vor und bat um sein, seiner Frau und seines Kindes Leben! Er beruhigte sich erst nach geraumer Zeit, nachdem der Kommandant eigens für diesen Diplomaten den Leutnant 3. See, Graf Beißel, auf den Dampfer geschickt hatte, der sich nur seiner Person und seiner Gemahlin zu widmen hatte.

Als den Passagieren schließlich begreiflich gemacht worden war, daß wir gar nicht daran dachten, ihnen auch nur ein Här-

chen zu krümmen oder ihr Eigentum zu nehmen, war das Staunen maßlos und die Dankbarkeit überschwenglich.

Um den Fahrgästen reichlich Zeit zum Packen zu lassen, verschob der Kommandant die Räumung des Dampfers auf den nächsten Tag. Währenddessen wurden alle unsere Trabanten durch Funksspruch wieder herbeigerufen und trafen nach einander bei uns ein. Auf „Vandyck“ machte man verblüffte Gesichter über das Gewimmel von Dampfern, das um uns herum entstand.

Die Ausschiffung des Gepäcks sollte um 6 Uhr vormittags beginnen. Die Passagiere konnten am 27. noch einmal in aller Bequemlichkeit auf „Vandyck“ zu Mittag essen. Dann sollten sie ihrem Gepäck auf „Asuncion“ folgen und mit den Besatzungen der letzten drei Dampfer nach einem neutralen Hafen gebracht werden.

Da manches von unseren vorhandenen Proviantbeständen, namentlich frisches Fleisch, Mehl und Reis (letzterer war für die Verpflegung der Chinesen wichtig) stark zur Neige ging, kam uns der mit allen Feinessen ausgerüstete Dampfer sehr gelegen. Für den nächsten Tag wurde deshalb eine umfangreiche Proviantübernahme vorbereitet.

27. Oktober. In der Nacht hatte sich ein Teil der Besatzung, besonders die Heizer, betrunken, ein Vorfall, der sich bei den meisten der früheren Dampfer in der gleichen Weise ereignet hatte, wenn den Leuten Zeit genug gelassen worden war, ihren Schnapsvorrat zu bergen. Auf einem Dampfer war einmal ein betrunkenener Matrose über Bord gesprungen und mußte mit vieler Mühe wieder gefischt werden.

Eine andere Erscheinung, die sich auf den meisten Dampfern wiederholte, war die, daß die Leute den Schiffsoffizieren den Gehorsam verweigerten, sobald ihr Dampfer von uns aufgebracht war. Sie bestürmten dann den Kapitän, ihnen den Lohn auszus zahlen, versuchten in die Lasten einzubrechen, besonders wenn sie Alkohol darin vermuteten. In einigen Fällen mußte der Pri senoffizier einschreiten, um dem Kapitän Gehorsam zu verschaffen.

Der I. Offizier von „Vandyck“ hatte gebeten, die Ausbootung des Gepäcks leiten zu dürfen. Er und die übrigen Schiffsoffiziere benahmen sich sehr verständig und taten ihr Möglichstes, um uns die Arbeit, den Passagieren ihre mißliche Lage zu erleichtern.

Die Schiffsboote waren schon am Tage vorher vollgepackt worden. Pünktlich um 6 Uhr vormittags ließ der I. Offizier sie zu Wasser fieren. Die Passagiere sahen der Arbeit zu und erlebten dabei ein überraschendes Schauspiel: Alle Holzboote des großen und neuen Passagierdampfers waren leckgesprungen und füllten sich schnell mit Wasser, so daß das Gepäck in ihnen völlig durchnäßt wurde. Die leidtragenden Passagiere waren wütend. Sie stellten zunächst den I. Offizier, dann den Kapitän mit heftigen Worten zur Rede, bis sie sich schließlich durch die Offiziere von „Karlsruhe“, welche die Arbeit überwachten, beruhigen ließen.

Die Ausschiffung des Gepäcks wurde dann mit den schweren und trockenen Seebooten unserer deutschen Dampfer fortgesetzt und gegen Mittag beendet.

Nach dem Mittagessen begann dann die Umschiffung der Menschen auf „Asuncion“. Um 7 Uhr abends waren alle drüben, auch die Dampferbesatzungen von „Glanton“ und „Hurstdale“, dazu Proviant für 10 Tage.

„Asuncion“ war ein viel kleinerer Dampfer als „Vandyck“ und nicht entfernt für die Unterbringung so vieler Fahrgäste eingerichtet. Den Frauen und Kindern waren alle Kabinen zugewiesen, und da sie nicht ausreichten, hatten der Kapitän und die Schiffsoffiziere ihnen ihre Kammern eingeräumt. Die Männer mußten sich, so gut wie es gehen wollte, an Deck unterbringen.

Im Salon und im Zwischendeck hatte der Kommandant eine Bekanntmachung anschlagen lassen. Er wies darin auf die Lügen in der Presse hin, welche die Ursache zu den Beunruhigungen der Fahrgäste gewesen waren. Deutsche Soldaten und Seeleute würden sich niemals an fremdem Eigentum unglücklicher Reisender, geschweige denn an ihrem Leben vergreifen. Das sei wohl bei

den Engländern der Fall, welche ihre Seeoffiziere und Matrosen mit Preisgeldern, d. h. mit fremdem Eigentum, zu bezahlen pflegten. Diese aus der Seeräuberzeit stammende Sitte kenne der deutsche Seemann nicht. Die deutsche Marine sei gewohnt, ihre Pflicht zu tun, die uns dazu zwingt, den Dampfer aufzubringen und den neutralen Passagieren zu unserem Bedauern Unbequemlichkeiten zu bereiten. Der einzige sichere Schutz gegen solche peinliche Lagen sei, keine englischen, sondern nur noch neutrale Dampfer für Seereisen zu benutzen.

Der Anschlag wurde eifrig gelesen und erörtert. Im ganzen war die Stimmung unter den Fahrgästen durchaus nicht schlecht. Sie fanden sich mit Gleichmut in ihr Geschick. Dem Seeoffizier, welcher die Umschiffung leitete, überreichten sie ein Schreiben, in welchem sie sich für die zuvorkommende Behandlung bedankten: „no one with reason could expect more under the circumstances.“

Die Anwesenheit von zwei amerikanischen Zeitungsreportern war für uns unter diesen Umständen nicht ungünstig.

Die Frauen und Kinder baten um ein Andenken und erhielten bereitwilligst „Karlsruhe“-Mützenbänder und Uniformknöpfe.

Der Schiffsarzt von „Vandyck“, ein Amerikaner, interessierte sich natürlich sehr für unseren Gesundheitszustand. Er konnte sich nicht genug wundern über unsere gesundheitsstrotzenden und braungebrannten Kuttergäste, und wollte nicht glauben, daß es allen so gut ginge.

Nachdem „Asuncion“ Post von uns an Bord bekommen hatte, wurde Kapitän Fritsch mit dem Dampfer nach Para entlassen. Er sollte hier nicht vor dem 1. November eintreffen. Kapitän Fritsch tat es leid, daß er uns verlassen mußte. Er ließ dem Kommandanten durch mich wiederholt versichern, daß er weit lieber Freud' und Leid mit „Karlsruhe“ weiter teilen würde.

Die Proviantübernahme aus „Vandyck“ dauerte noch die ganze Nacht über. Kurz vor Mitternacht kamen plötzlich Lichter

in Sicht. Es war ein Dampfer, der geradeswegs auf uns zu-
steuerte, so daß wir uns kaum vom Platze zu bewegen brauchten,
um ihn anzuhalten. Er entpuppte sich zu unserer nicht geringen
Freude als ein Engländer namens „Royal Scepter“ aus London.
Er hatte in der hellen Nacht die Dampferversammlung bemerkt.
Das war ihm aufgefallen, und er wollte nachsehen, was da mitten
auf dem Ozean los war. So lief er in unsere Arme. Leider aber
hatte er eine sehr wertvolle neutrale Kaffeeladung an Bord. Ihr
Wert wurde auf 5 Millionen Mark geschätzt, während der Damp-
fer ein altes abgenutztes Fahrzeug war. Der Kommandant ent-
schloß sich schweren Herzens, ihn frei zu lassen. Um 1 Uhr 30 Min.
kamen seine Lichter aus Sicht.

28. Oktober. In der Frühe um 6 Uhr 30 Min. ging der
Dampfer „Dandy“ in die grundlose Tiefe.

Das Ende.

29./30. Oktober. „Karlsruhe“ setzte mit den drei übrig-
gebliebenen Dampfern den Marsch nach Westindien fort. An den
beiden folgenden Tagen wurde der Kohlenbestand aus „Farn“ auf-
gefüllt und am 1. November noch einmal ergänzt. Dann wurde
„Farn“ zurückgelassen, während „Rio Negro“ und „Indrani“ uns
weiter folgten.

2./3. November. Neben den Handstreichungen gegen die eng-
lischen und französischen Besitzungen hatte sich der Kommandant
als Hauptaufgabe die Beunruhigung der Handelsstraßen nach den
englischen Inseln Barbados und Trinidad gestellt.

Für einen Handstreich kam in erster Linie die Insel Barbados
in Frage. Wir wußten, daß in diesem Hafen mehrere große Passa-
gierdampfer lagen, welche wir zerstören oder versenken wollten.
Nichts war geeigneter, dem englischen Ansehen in Westindien und
ganz Amerika zu schaden, als eine solche Unternehmung. Mit den
größten Erwartungen sahen wir den nächsten Tagen entgegen. Nie-
mals vorher war die Stimmung an Bord besser, als in diesen Ta-