

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die Kriegsfahrten S.M.S."Karlsruhe"

Aust, Hubert

Karlsruhe, 1916

Das Ende

urn:nbn:de:bsz:31-34578

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 Dampfer
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-

gen. Den Mannschaften war von unseren Absichten noch nichts mitgeteilt worden. Wie die Leute aber dachten, mag der folgende Vorgang zeigen: Mein Bursche hatte sehr unter der Malaria zu leiden, die er sich in Mexiko geholt hatte. Er war nach einem heftigen Anfall eben aus dem Lazarett entlassen worden. Als ich mich nach seinem Befinden erkundigte, meinte er, ohne eigentlich auf meine Frage zu antworten: Das Versenken von Dampfern wäre ja ganz schön, aber würde auf die Dauer doch langweilig. Nun müßten unsere Geschütze auch mal wieder etwas zu tun bekommen. Das wäre doch etwas anderes.

So dachten sie alle, unsere braven Leute von der „Karlsruhe“.

Die gute Laune zauberte am 4. November ein kleines Festessen in unserer Messe hervor, ohne daß dazu ein anderer Grund vorgelegen hätte, als daß der Koch nach längerer Zeit wieder richtige Butter, geeistes Geflügel und andere Hochgenüsse von „Dandyck“ erhalten hatte. Der I. Offizier stiftete dazu Rotwein. Unsere Messe war mit Topfpflanzen und Blumen aus dem Salon von „Dandyck“ festlich geschmückt.

4. November. Am 4. November stand S. N. S. „Karlsruhe“ um 6 Uhr 30 Min. abends auf $10^{\circ} 7'$ Nordbreite und $55^{\circ} 25'$ Westlänge.

Es war die Stunde der kurzen Tropendämmerung. Der Kommandant befand sich mit dem wachhabenden Offizier, Oberleutnant zur See Freiherr von Althaus, und dem Steuermanns- und Signalpersonal der Wache auf der Kommandobrücke. Die Mannschaft hatte eben ihr Abendbrot beendet und versammelte sich, wie allabendlich auf und unter der Back, um der Bordkapelle zuzuhören, die unter der Brücke angetreten war. Offiziere und Deckoffiziere saßen noch beim Abendbrot in ihren Messen im Hinterschiff, wo sich auch die Decks-, Heizraum- und Maschinenwachen, Burschen, Stewards und Köche aufhielten.

In geringem Abstände folgten dem Kreuzer die Dampfer „Indrani“ und „Rio Negro“.

Der I. Offizier hatte soeben die Abendtafel aufgehoben, und ein Teil der Offiziere stand im Begriff, sich aus dem heißen Hinterschiff auf die kühlere Brücke zu begeben, als ein heftiger Stoß, gefolgt von einem dumpfen Krachen und Knirschen das Schiff erschütterte. Das elektrische Licht erlosch.

Das Schiff legte sich sogleich stark nach der Backbordseite über.

Jrgend jemand in der Offiziersmesse rief: „Torpedotreffer!“ Der Gedanke wurde mechanisch von allen anderen aufgenommen. Wir eilten auf unsere Gefechtsstationen.

Noch ehe ich auf dem hinteren Aufbaudeck, meiner Klar-Schiff-Station als II. Artillerieoffizier, eingetroffen war, hörte ich den Ruf: „Schotten dicht!“ und die üblichen 5 kurzen Schläge mit der Schiffsglocke.

Vor unserem Bug erblickte ich einen schwimmenden Schiffsrumpf, der bald darauf versank. Ich hielt ihn für ein fremdes Fahrzeug, mit dem wir zusammengestoßen sein mußten, so unerklärlich mir dies zunächst schien. In Wirklichkeit war es die vordere Hälfte unseres eigenen Schiffes.

Eine gewaltige Detonation hatte S. M. S. „Karlsruhe“ in zwei Stücke gerissen.

Der Ort der Detonation und seine unmittelbare Umgebung, der Teil des Schiffes von der Back bis zum vordersten Schornstein, damit auch die Kommandobrücke und der Fockmast, mußten in Atome zersplittert worden sein. Niemand hat ein Stück davon gesehen.

Das Vorschiff mit dem größeren Teile der Besatzung sank nach wenigen Minuten. Nur vereinzelte Leute, die zum Teil weit weg über Bord geschleudert worden waren, konnten vom Hinterschiff und von Booten aus gerettet werden. Sie trugen alle mehr oder weniger starke Verbrennungen oder Verstümmelungen.

Das Hinterschiff, in dem sogleich alle Schotten geschlossen worden waren, hielt sich noch etwa 20 Minuten über Wasser. Diesem Umstande, der unserem Schiffsmaterial und dem deutschen Schiff-

bau ein glänzendes Zeugnis ausstellt, verdanken wir Überlebenden in erster Linie unsere Rettung.

Die beiden Begleitdampfer hatten die Katastrophe, die sich ihnen durch eine etwa 100 Meter hohe Feuersäule angekündigt hatte, sofort in ihrem ganzen Umfange erkannt; sie eilten mit höchster Fahrt in die unmittelbare Nähe des sinkenden Kreuzers und setzten alle Boote aus.

Auch unsere eigenen Boote kamen schnell zu Wasser und suchten mit den Dampferbooten die Unglücksstelle nach Überlebenden ab.

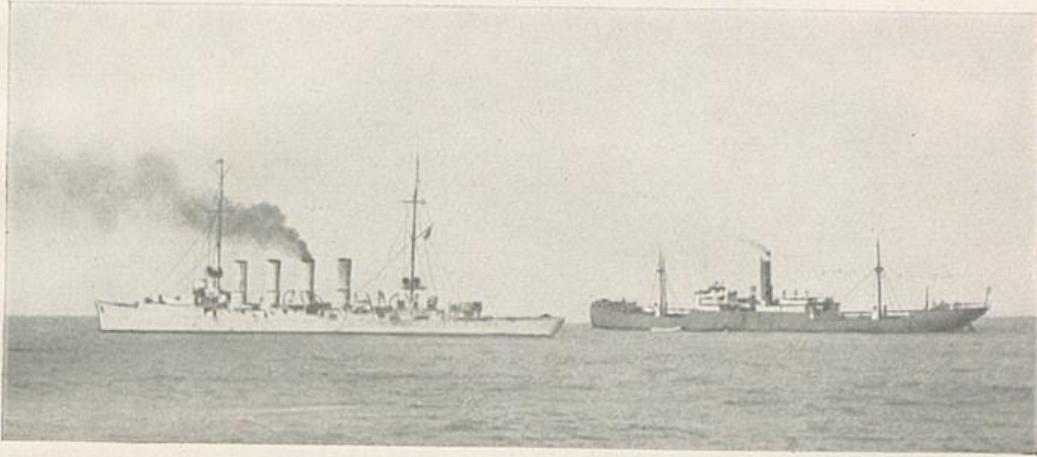
Nachdem der I. Offizier mit dem wachhabenden Ingenieur durch die unteren Schiffsräume gegangen war und festgestellt hatte, daß sich kein Lebender mehr darin befand, setzte das letzte Boot mit den Offizieren ab. Wir mochten uns kaum 100 Meter entfernt haben, da richtete sich das Heck unseres Schiffes jäh aus dem Wasser auf, so daß Schrauben und Ruder frei sichtbar wurden. Aus den Booten, die immer noch nach Schwimmenden suchten, scholl dem schnell in die Tiefe schießenden Reste S. M. S. „Karlsruhe“ und unseren Kameraden ein dreifaches „Hurra!“ nach.

Dann war es still in unserem kleinen Kreise. Eine Last von Jammer und Weh lag auf uns, und vor uns standen die großen Fragen: Wie? und Warum?

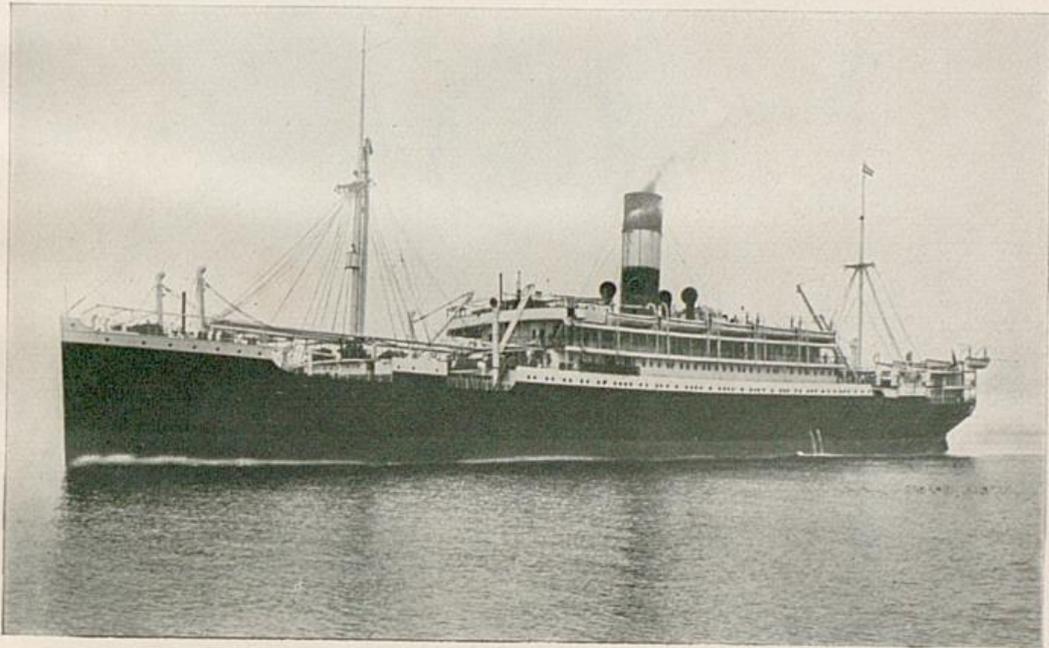
Sie werden niemals ihre Antwort finden.

Das Unglück war zu plötzlich und zu wuchtig über uns hereingebrochen, als daß wir uns sogleich über seine ganze Tragweite hätten klar werden können. Erst nach und nach, als sich alle Überlebenden auf dem Dampfer „Rio Negro“ versammelt hatten, und immer mehr von den vertrauten Gesichtern fehlten, als es vor allem mit Sicherheit feststand, daß unser Kommandant, der treffliche, von uns allen verehrte und hochgeschätzte Mann, mit unserem guten Schiffe versunken war, wurde uns ganz klar, was wir verloren und wie hart uns das Schicksal getroffen hatte.

Jeder an Bord hatte sich im stillen darauf gefaßt gemacht, daß eines Tages das Ende unserer einsamen Kriegsfahrt kommen



Unsere erste Prise, der englische Dampfer „Bowes Castle“



Der letzte und beste Fang, der englische Dampfer „Vandyck“



würde, und sich gelobt, im letzten Kampfe dem verhassten Feinde begreiflich zu machen, daß deutsche Treue und Tapferkeit keine leeren Worte sind. Wie anders hatte es kommen sollen! —

Die Heimkehr.

Die Suche nach Überresten des gesunkenen Schiffes mußte am folgenden Morgen bald als aussichtslos aufgegeben werden.

Was war nun zu tun?

Die Antwort war nicht schwer. Zwei Richtlinien waren unserm Handeln zunächst vorgeschrieben: Wir mußten versuchen, uns und die geretteten Mannschaften möglichst bald dem Vaterlande zur Verfügung zu stellen. Sodann war der Verlust des Kreuzers, von dem die Engländer gottlob nichts wissen konnten, möglichst lange geheim zu halten. Die gute Arbeit S. M. S. „Karlsruhe“ hatte den englischen Handel im Nordatlantischen Ozean schwer geschädigt und beunruhigt. Von dieser Tatsache zeugten genügend Anzeichen. Bis zur Ankunft des Kreuzergeschwaders, die noch sehr unbestimmt war, war kein anderes Schiff vorhanden, das unsere Stelle hätte ausfüllen können. Der Untergang S. M. S. „Karlsruhe“ mußte die Engländer also von ihrem Drucke befreien, und der Erfolg unserer Arbeit wäre mit einem Schlage zunichte geworden. Gelang es uns aber, den Verlust geheim zu halten, so konnte die Beunruhigung der englischen Schifffahrt noch auf Monate hinaus vorhalten. Erhebliche englische Streitkräfte wurden durch uns in Atem gehalten und gebunden, was wiederum dem Kreuzergeschwader zugute kommen mußte.

Den Gedanken an eine Vereinigung mit dem Kreuzergeschwader ließen wir wieder fallen. Wir waren uns bald einig darüber, daß wir uns nach Deutschland durchschlagen wollten.

Für die Ausführung des Plans gab es mehrere Wege. Entweder konnten wir einen neutralen Hafen in Amerika anlaufen und jeder mußte dann auf eigene Gefahr versuchen, den richtigen Weg