

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

S.M.S. Karlsruhe

Studt, ...

Leipzig, 1916

Curaçao

urn:nbn:de:bsz:31-34658

Curacao.

Der Morgen nach dem Auslaufen aus San Juan fand uns inmitten der Karaischen See, weit außer Sicht des Landes und jeder Verkehrsstraße. Mochten uns die gemeldeten feindlichen Kreuzer tatsächlich schon bei unserer Ausfahrt aufgelauret haben oder nicht, jedenfalls waren sie nach St. Thomas unterwegs. Wir wußten, sie würden das geplante Stelldichein nicht versäumen, darum konnten wir sie ruhig ihrem Schicksal überlassen und suchten selbst ein stilles Plätzchen auf, wo wir zunächst mal Ruhe hatten.

Das offene weite Meer ist der beste Schlupfwinkel, sobald man sich außerhalb der allgemein bekannten Dampferstraßen aufhält, die stets auf den kürzesten Verbindungslinien der Hauptseehäfen liegen. Solch einen Schlupfwinkel bot uns das weite Becken des Karaischen Meeres. Da hatten wir denn Ruhe, schlafen und wieder schlafen war zunächst die Parole, und der Leser wird mir glauben, wir hatten's verdient. Allerdings nicht hübsch ausgezogen in Roje oder Hängematte, nein, auf den Gefechtsstationen bei den Kanonen, am Torpedorohr, auf der Brücke, über'm Heizraum suchte jeder seine Lagerstatt, wo er für den Fall plötzlichen Alarms in der Nähe seiner Gefechtsstation war.

Ich hatte meinen Wigwam unter dem Rutschenschlag der Dampfspinasse aufgeschlagen, die oben auf dem Bootsdeck stand und einen freien Ausblick nach allen Seiten bot. Aber zu mehr als einem bloßen Hindämmern bin ich in den ersten Kriegswochen doch nicht gekommen. Dafür hat der 1. Offizier doch zuviel „um die Ohren“. Die Sorge: „werde ich die

Mannschaft auch schnell genug bei Alarm auf die Gefechtsstationen bekommen, wenn ich ihr nach den Anstrengungen des Dienstes vollkommene Ruhe lasse, ließ mich selbst kaum zum Genuß meiner Ruhezeit kommen. Das gab sich aber mit der Zeit. Nachdem wir ein paarmal alarmiert worden waren und alles geklappt hatte, hatte ich das Vertrauen, daß die Mannschaft auch während der Ruhezeiten schlagfertig, das Schiff also stets gefechtsbereit war, und kam nun selbst auch zur Ruhe. Mit Behagen krabbelte ich nach getaner Arbeit in die Dampfspinasse, unter deren gebleichtem Segeltuchbezug ein gedämpftes Tageslicht herrschte, während nachts die Sterne meine einsame Lagerstatt erhellten.

Zwei Tage lang dauerte dieser idyllische Zustand, da begann der Maschine bereits der Magen zu knurren, die 500 Tonnen Kohlen von San Juan konnten ja nicht ewig vorhalten, da wir stets alle Kohlenkessel unter Dampf halten mußten. Zwar mochte die „Patagonia“ mit Kohle nach dem verabredeten Treffpunkt unterwegs sein, aber der lag noch weit außerhalb der Antillen und sollte nur eine Etappe für den Weitermarsch in unser eigentliches Operationsgebiet, den Mittelatlantik, bilden. Und wie, wenn sie ausblieb? Dann waren wir wiederum auf einen neutralen Hafen zur Brennstoffergänzung angewiesen. Noch war ja die Auswahl an solchen groß, wenn auch die Ausrüstung mit dem, was uns not tat, Kohlen und Öl, bei den meisten viel zu wünschen übrig ließ. Und die Bestimmungen, wonach man nur einmal innerhalb dreier Monate die Gastfreundschaft ein und desselben neutralen Landes in Anspruch nehmen darf, mußte auch beachtet werden! Wie sehr empfanden wir das Fehlen eigener deutscher wohlverteidigter Stützpunkte, wie sie die Engländer in allen Meeresgebieten besitzen, die dem abgehezten Schiff nach anstrengender Tätigkeit Schutz und Möglichkeit zur Vornahme von Reparaturen und Überholungs-

arbeiten an der Maschinenanlage geben konnten! Auch der Laie wird verstehen, daß ein modernes Schiff, das eben aus dem Probefahrtsverhältnis kommt, noch zahlreiche „Kinderkrankheiten“ hat, daß seine Einrichtungen, je moderner um so schwieriger im Falle von Versagern zu reparieren sind. Bekannt ist auch, daß der Schiffsboden in tropischen Gewässern schnell bewächst, so daß die Fahrtgeschwindigkeit in kurzer Zeit heruntergesetzt wird. Bedenkt man ferner, daß das Schiff unmöglich alle die Teile in Reserve mit sich führen kann, die es im Falle von im Gefecht erlittenen Beschädigungen oder auch nur infolge von Bruch oder normalem Verschleiß benötigt, daß schließlich auch die Vorräte an Proviant und anderen Dingen, die zu Nutz und Frommen der Besatzung dienen, nicht unerschöpflich sind, so kommt man um die Forderungen nicht herum: will man mit modernen Kreuzern Handelskrieg führen, so muß eine genügende Anzahl eigener, gut verteidigter Stützpunkte in den verschiedensten Meeresgebieten vorhanden sein.

Wenn „Karlsruhe“ sich ohne jeglichen Stützpunkt Monate lang halten konnte, so stellt das dem Schiff als Erzeugnis deutscher Industrie und seiner Besatzung, vor allem dem Maschinenpersonal, ein glänzendes Zeugnis aus.

Der verschiedenen neutralen Häfen gab es ja genug, die uns der Reihe nach auf Monate hinaus Unterschlupf geben konnten, wenn es der böse Feind nicht merkte und uns ihre Benutzung streitig machte. Wir mußten nur wie der Dieb bei Nacht und Nebel hineinschleichen und verschwunden sein, ehe unsere Anwesenheit verraten war!

So führte uns die Not nach Curacao.

Als wir am Morgen des 12. August vor der schmalen Einfahrt des Hafens von Willemstad, auf der holländischen Insel Curacao, schaukelten und harmlos um einen Lotsen

baten, dachte niemand von uns daran, daß wir eine feindliche Festung vor uns haben könnten — für alle Fälle waren natürlich unsere Kanonen klar, aber mittschiffs geschwenkt und fein säuberlich unter Bezügen — aber drinnen dachte man anscheinend anders!

Am Strande trotz der frühen Morgenstunde reges Leben. Waren das nicht Schützenzüge, die aufmarschierten? Wichtig, dort sah man hinter den altmodischen Zinnen der Stadtbefestigung schwarze Gestalten mit Gewehren kauern, deren Bajonette in der Morgensonne blitzten, quer über die schmale Einfahrt war eine mächtige Kette gespannt, im inneren Hafenbecken posierten die beiden alten Küstenpanzer „Hemskerf“ und „Kortenaar“. Mit dem Glas konnte man erkennen, wie sie ihre Kanonen auf uns gerichtet hatten und wie ihr Signalpersonal hinter Schutzwällen von Hängematten à la Nelson kriegerischen Ausguck hielt. Nein, das sah nicht friedlich, wenn auch nicht gefährlich aus! Endlich prustete sich eine kleine Dampfschaluppe unter holländischer Kriegsflagge aus dem Hafen. Drin saß, am martialisch roten Schnurrbart leicht erkennbar, des Kommandanten alter guter Freund aus Tampico, der Kommandant des „Kortenaar“. Herzliche Begrüßung beiderseits: „Na, wie geht's denn, alter Freund?“ „Ja, aber erlauben Sie mal, wir sind doch im Kriege! Das französische Kabel hat gestern die Meldung gebracht, deutsche Truppen hätten die holländische Neutralität verletzt, und damit sei der Kriegszustand gegeben.“ „Beruhigen Sie sich, lieber Freund, es ist Schwindel, da sind wir besser unterrichtet.“ — Tatsächlich hatten wir keine Ahnung davon, wie es zu Hause stand. — „Daß Sie das uns Deutschen zutrauen! Da kennen Sie ihre alten Freunde aus Mexiko schlecht. Wissen Sie noch uff.“ Nein, das konnte unmöglich ein Feind sein; außerdem ist dieser Kapitän Köhler ein charmanter Kerl, wie oft hat er mir mit seinem

Rat vor Tampico aus der Patsche geholfen, und manches Glas haben wir auf unser eigenes und unserer Länder Wohl zusammen getrunken, seien wir mal nett zu ihm! Und siehe da, was lange diplomatische Verhandlungen nicht schneller hätten schaffen können, hier tat es ein warmer Händedruck und ein Blick aus treudeutschen Augen: das Eis vorm Herzen schmolz hinweg und die Kette vor der Einfahrt verschwand, und eine halbe Stunde später lag „Karlsruhe“ im Innenhafen an der Kohlenmole fest. Noch sahen wir beim Einlaufen in den Hafen funkelnde Gewehrläufe, noch schwenkten die Drehtürme der beiden Küstenpanzer bössartig hinter uns her, aber das war nur die unvermeidliche Nachteilung in der Befehlsübermittlung! Dafür präsentierte auf dem Walle eine Mulattenwache, bestehend aus ganzen fünf Mann; ich sehe noch heute den kurzen dicken Korporal auf dem rechten, den langen Hornisten mit besonders markanten O-Beinen auf dem linken Flügel! Ganz oben aber auf dem Signalberg verriet ein Flaggensignal der staunenden Bevölkerung: „deutsches Kriegsschiff läuft ein“.

Die ganze Curacao-Angelegenheit war ein diplomatisches Meisterstück unseres Kommandanten, denn Tatsache ist: wir wußten nicht, waren wir bei Freund oder Feind. Gleichgültig! Wir brauchten Kohlen, der Kohlenhändler war als erster zur Stelle, war auch sofort bereit, uns so viel zu liefern, wie wir brauchten, vorausgesetzt, daß wir unter den besonderen dortigen Verhältnissen in 24 Stunden die Übernahme schaffen konnten.

„Na, 1. Offizier, dafür sorgen Sie wohl.“ „Sawohl, Herr Kapitän, es wird gemacht!“

Und weiter stellten die holländischen Kommandanten an Kapitän Köhler das Ansinnen, er solle sein Schiff den Behörden übergeben, wenn während unseres Hafenaufenthaltes die Nachricht käme, daß Deutschland und Holland sich im

Kriegszustand befänden. Unser Kommandant lehnte mit dem Bemerken ab, daß er, so lange Holland neutral sei, sich nicht auf Erörterungen über im Kriegsfalle zu treffenden Maßnahmen einlassen könne. Nun, die biederen Herren hatten's ja auch nicht so böß gemeint, zudem war Kapitän Köhler damals vor Tampico immer gut mit ihnen ausgekommen und er stand bei ihnen in guter Erinnerung.

Aber Kapitän Köhler hielt es nicht lange an Bord, er hatte Wichtigeres vor.

Während ich mit meinen Leuten und einer Bande schwärzester Neger Kohlen überzunehmen begann, fuhr mein Kommandant mit einem der Offiziere an Land, um sich beim Gouverneur zu melden und sich bei dieser Gelegenheit die Einladung zu einer größeren Autofahrt zu verschaffen. Auf seine Bitte wurde auch der Garnisonälteste und der älteste Seebefehlshaber — der gute Freund vom „Kortenaar“ — mitgenommen, denn Kapitän Köhler brannte darauf, mal eine Straußenfarm zu besuchen. Bald waren alle diese Persönlichkeiten auf Meilen außerhalb der Stadt, und bis sie zurückkamen, das wußte der Kommandant, hatte der 1. Offizier die Kohlen über.

Um die Romantik des Ganzen zu erhöhen, erschien inmitten der Kohlenschlacht plötzlich auf der Signalstation das Signal: „Französisches Kriegsschiff kommt auf Reede.“ Was nun? Das Eine war mir klar: „Ist es wirklich ein Franzose, so gibt es Kleinholz, ich kann meine Kerls nicht halten, werde es auch nicht tun, und dann gehen unsre Kanonen von allein los, wenn wir einem „Erbfeind“ an den Kragen können!“ Aber immerhin, die Lage war ungemütlich, das Schiff, in eine Wolke von Kohlenstaub gehüllt, nichts weniger als gefechtsbereit, der Kommandant weit ab auf einer Straußenfarm . . . Nun, das Schicksal war dem Franzosen noch einmal günstig, es war nämlich gar kein Fran-

zose, sondern ein peruanischer Torpedobootszerstörer, der in den Hafen einlief.

Der fremde Gast lief ein und ging in unserer Nähe friedlich vor Anker. Und die Kohlschlacht tobte weiter.

Das Anbordbringen der Kohlen war dadurch erschwert, daß das Schiff wohl 3 m hoch mit dem Oberdeck über dem niedrigen Bollwerk lag. Da mußten die Kohlen in kleinen Körbchen über Stellings hinaufgetragen werden. Bei den Negern ging das im Galopp und mit viel Geschrei; für meine Leute aber, die ich getrennt von jenen arbeiten ließ, um den Vorrang der weißen Rasse zu wahren, war es eine gänzlich ungewohnte und um so anstrengendere Arbeit, als die scharfen Kanten der Körbe den Leuten die bloßen Schultern drückten. Ich ließ deshalb den Kommandantenteppich, einen schönen grünen Smyrna, zerschneiden und den Leuten daraus Lappen zum Unterlegen machen. Das half, und das Bewußtsein, „wir müssen heute abend wieder raus, wenn der Feind uns hier nicht festnageln soll“, trieb auch die Matten zur Eile an.

Erwünschter Zuwachs an Hilfskräften wurde uns durch den kleinen deutschen Frachtdampfer „Stadt Schleswig“, der zufällig im Hafen lag. Offiziere, Maschinisten, Heizer, Matrosen, alles schaufelte mit. Und als der Kapitän gegen abend todmüde auf sein Schiff zurück kam, erfuhr er zu seiner nicht geringen Überraschung, daß der Kommandant der „Karlsruhe“, der das deutsche Schiff inzwischen von Land aus „entdeckt“ hatte, bereits einen Vertrag mit der Hamburg-Amerika-Linie auf Lieferung von Kohlen geschlossen hatte, die der Dampfer der „Karlsruhe“ auf einen verabredeten Punkt bringen sollte. Sogar die Formalitäten der Ausklarierung nach einem neutralen Hafen waren schon erledigt, am nächsten Morgen sollte er auslaufen. Der Kapitän fand sich darein und hat die Verabredung einhalten können.

Auch der Passagiere des amerikanischen Dampfers „Philadelphia“ muß ich gedenken. Am selben Morgen wie wir war er auf der Reede angekommen und kurz nach uns in den Hafen eingelaufen. Es stellte sich heraus, daß eine ganze Anzahl deutscher Herren aus Südamerika, zumeist Reserveoffiziere, an Bord war, die versuchen wollten, über New York in die Heimat zu gelangen. Nun sprachen sie zunächst bei uns vor, um sich Rat zu holen. Wir mußten ja schließlich wissen, wie sie es anfangen sollten. Wie wenig aber war es, was wir ihnen verraten konnten! Immerhin, Mut gemacht haben wir den Herren zu ihrem schwierigen Vorhaben, und sie bedankten sich, indem sie uns wacker mit beim Kohlen halfen. So wie sie gekommen waren, mit Flanellbeinkleid und Lackhalbschuh, standen sie inmitten der Neger und anderen schwarzen Gesellen und schaufelten, als gelte es ihr Seelenheil. Fürwahr, man war froh in dem Gedanken, daß man ein Deutscher war.

Die Offiziere der holländischen Küstenpanzer hatten es sich unterdessen nicht nehmen lassen — natürlich ganz inoffiziell, denn man wußte doch immer noch nicht recht, ob man sich nicht eigentlich spinnefeind sein mußte — uns mit allerlei Getränken zu versorgen. Und der Schiffshändler, der mit seinen „gut abgelagerten“ Kohlen ein hübsches Geschäft gemacht haben mag — mindestens ein Drittel Grus, urteilte der leitende Ingenieur — beglückte uns mit einigen Kisten echtem Curaçao-Bikör, der leider die Eigenschaft so mancher Liebesgaben hatte und wie die Zigarre, Marke „Rauch' Du sie“, gern dem lieben Nächsten überlassen wird. Doch ich will gerecht sein: als wir später gar nichts mehr Trinkbares hatten, haben wir uns den wunderschönen, rosa oder grün aussehenden Schnaps gelegentlich gut schmecken lassen.

Der Tag neigte sich bereits, als die letzten Kohlenkörbe über die Stellings kamen. Auf jede Stunde, früher auszulaufen,

kam es an, um Vorsprung vor feindlichen Kreuzern zu haben, die der englische und französische Konsul mittlerweile herantelegraphiert haben mochten. Es sollte auch diesmal vergebene Liebesmühe sein. Noch ehe die letzten Strahlen der Tropensonne die nackten Felsen des Signalbergs hinaufgeklettert waren, und seine Schroffen im Dunkel versanken, richtete „Karlsruhe“ den Bug nach draußen. Unter donnernden Hurra's der deutschen Dampferbesatzungen wand sich der Kreuzer durch den engen Hafenskanal und abermals ging's hinaus in's Weltmeer.

Curacao sollte unser letzter Hafen gewesen sein!
