

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

S.M.S. Wolf

Nerger, Karl A.

Berlin, 1918

Ausfahrt

urn:nbn:de:bsz:31-90183

Die Ausfahrt

Mein Befehl lautete, in fernen Meeren, vor allen Dingen im Indischen Ozean, die feindliche Schiffahrt zu stören, Handelskrieg zu führen und andere Kriegsmaßnahmen, wobei in erster Linie Minenlegen in Betracht kam, auszuführen.

Zum festgesetzten Termin liefen wir aus. Die Fahrt dauerte nicht lange. Noch innerhalb der deutschen Vorpostenlinien mußten wir kehrt machen, weil in einem der Kohlenbunker Feuer ausgebrochen war, das auf einen anderen Bunker übergegriffen hatte und großen Umfang anzunehmen drohte. Auf See war dem Brande nicht beizukommen, weil ein Raum unter Wasser gesetzt und ein Teil der Kohlen entfernt werden mußte.

Es war an einem Freitag. Natürlich würden die Leute nun beim Umkehren sagen: Weshalb hast du den alten seemännischen Aberglauben nicht berücksichtigt und an einem Freitag auszulaufen versucht? Im Hafen konnte der Brand bald gelöscht, der Schaden wieder wettgemacht werden, und nach einigen

Tagen, am 30. November 1916, versuchten wir die Ausreise zum zweiten Male.

Es herrschte dichter Nebel, als wir uns früh morgens zum Auslaufen anschickten. Die Mastspitzen der Schiffe verschwammen in dem grauen Schleier, kaum auf dreißig Schritte war etwas zu sehen. Wir mußten also noch warten. Als das Wetter dann im Laufe des Vormittags aufklarte, wurde Anker gelichtet. Umsonst. Auch diesmal wieder mußte „Wolf“, eben als er Kurs aufgenommen hatte, zurück, weil der Nebel, der sich nur auf kurze Zeit verzogen hatte, doppelt stark einsetzte und so dick wurde, daß der Marsch durch die eigene Minensperre der Gefahr wegen nicht fortgesetzt werden konnte.

Aller guten Dinge sind drei, und so wurde es ein drittes Mal versucht, sobald es etwas heller geworden war. Wir mußten zwar auch jetzt noch ab und zu, wenn es zu diesig wurde, die Fahrt wesentlich vermindern; gegen Abend aber gelang es uns, den Marsch endgültig anzutreten.

In geringem Abstände wurden die eigenen Vorpostenschiffe passiert. Hatte es sonst bei ähnlichen Unternehmungen ein Grüßen hüben und drüben gegeben, so sahen wir jetzt davon ab; es wurde kein Abschied getauscht. Natürlich waren die Vorposten vorher vom Auslaufen verständigt worden. Sie mußten aber nur, daß ein deutsches Schiff passieren werde. Wer es war, wohin und zu welchem Zweck es ging, mußte ihnen, da das Unter-

nehmen unbedingt geheimzuhalten war, verschwiegen bleiben. Eine kurze Weile noch sahen wir sie achteraus, dann verschwanden sie allmählich unter der Kimm — das letzte, das uns mit der Heimat noch verband, von der wir voraussichtlich auf lange Zeit nichts mehr sehen sollten.

Bei schönem, klarem Wetter ging es durch die Nordsee. Von den englischen Überwachungsstreitkräften war nirgends etwas zu sehen, doch beobachtete unsere Funkentelegraphie starken Verkehr feindlicher Schiffe, die in ziemlicher Nähe stehen mußten. Wir fuhren mit höchster Fahrt, wobei ich allerdings gleich erwähnen muß, daß unser Hilfskreuzer nur über die geradezu lächerliche Geschwindigkeit eines Durchschnittsfrachtdampfers verfügte, das heißt: etwa 10 Seemeilen in der Stunde lief. Vorläufig ging alles glatt, wir waren aber auch kaum in die englischen Sperrelinien eingetreten.

Bald änderte sich das Wetter, und wir bekamen einen Sturm aus Nordost, so daß „Wolf“ gezwungen wurde, mit der Fahrt herunter zu gehen. Wir machten sieben ganze Meilen in der Stunde! Mitten in der feindlichen Linie! Es sollte später noch ärger kommen.

Wir hatten für die voraussichtlich sehr lange Reisedauer eine Ausrüstung an Bord genommen, die den Hilfskreuzer so sehr über die normale Lademarke belastete, daß seine Lage leicht kritisch werden konnte. Der unfreiwillige Aufenthalt, den wir hier erlebten,

war mir auch aus anderen Gründen nicht angenehm. Konnte es doch dadurch eintreten, daß einzelne Abschnitte der Sperre zu ungünstigen Zeiten passiert werden mußten. Wie dem aber auch sein mochte: in erster Linie kam es darauf an, daß das Schiff Glück hatte. Bei unserer geringen Geschwindigkeit mußten wir schon in dem Augenblick verloren sein, in dem wir vom Feind gesichtet wurden; denn er hatte immer reichlich Zeit, genügende Streitkräfte heranzuführen.

Trotzdem hegte ich keine Sekunde Zweifel an dem guten Ausgang des Unternehmens. So selbstfest war ich von meinem Glück überzeugt. Das kleinste feindliche Fahrzeug war mir, selbst wenn ich mit äußerster Geschwindigkeit fuhr, an Schnelligkeit überlegen und mußte mich einholen. Hätte es doch selbst genügt, dem „Wolf“ Verhängnis zu bringen, wenn einer der im feindlichen Bewachungsdienst tätigen Fischer feindlicher und neutraler Nationalität uns bemerkt und drahtlos gemeldet hätte. Das Glück ist uns auch auf der ganzen Reise treu geblieben. Es ging sogar soweit in seiner Gunst, daß kleine Unglücksfälle und unangenehme Ereignisse, die uns zustießen, wie z. B. Verzögerung in der Erlangung einer Zufuhr, uns schließlich doch zum Guten ausschlugen.

Nach einigen Stunden wurde das Wetter besser. Der Sturm flaute ab, die Dünung beruhigte sich, so daß sofort wieder volle Fahrt aufgenommen werden konnte. Wir hatten aber zu früh frohlockt. Kurze Zeit später setzte ein neuer Sturm aus west-

licher Richtung, ein, der uns abermals zwang stillzuliegen. Diesmal kam es noch ärger als zuvor. „Wolf“ arbeitete sehr stark. Jeden Augenblick schlug krachend ein schwerer Brecher auf Deck, das Schiff schlingerte und stampfte, sodaß selbst ein Sitzen in der Kajüte zur Unmöglichkeit wurde. Tische und Stühle flogen durcheinander, man konnte nur essen, wenn man den Teller krampfhaft in der Hand hielt.

Und keine Aussicht auf Besserung. Unaufhörlich rollten die schweren Seen heran, die Luft war von Salzstaub erfüllt, das Schiff zitterte unter der Wucht der Brecher. Eine See riß ein Rettungsfloß mit Kalziumbeleuchtung über Bord. Wir hatten darauf nicht geachtet und waren nicht wenig erstaunt, als plötzlich dicht neben dem Schiff eine hohe, blendend helle Flamme erschien, die langsam mit dem Winde achteraus trieb. Gleich darauf flammte noch ein zweites Licht an Deck selbst auf; und das alles in einer Nacht, in der es darauf ankam, möglichst abgeblendet zu fahren, um die Sperrlinien unbemerkt zu passieren. Das Kalziumlicht erleuchtete die See taghell, die Lichter auf Deck wetteiferten an Glanz. Ihnen konnte allerdings trotz des schweren Wetters bald der Garaus gemacht werden. Wir opferten den wenigen mitgenommenen Sand, um sie zu löschen. Gegen die Beleuchtung auf der Wasserfläche hingegen waren wir machtlos. Sie trieb ruhig weiter, so daß etwa eine Stunde lang die Position des Schiffes in der dunklen Nacht wunderschön angezeigt war. Zum Überfluß setzte jetzt schweres Schneetreiben ein.

Die Temperatur sank erheblich. „Wolf“ war bald in Eis und Schnee gehüllt und der Verkehr an Deck fast unmöglich geworden. In diesem Zustand des Vereisens — Geschütze und die gesamte Armierung, soweit sie an Deck stand, waren völlig in Eis gehüllt — hätte es beim Zusammentreffen mit einem Feinde großer Mühe bedurft, unsere Waffe zur Wirksamkeit zu bringen.

Als wir dachten, nun aufatmen zu können, da der Wind nachließ, sollten wir wieder eines Besseren belehrt werden. Kaum war das Minimum passiert, als ein neuer orkanartiger Sturm aus nördlicher Richtung einsetzte, der mehrere Stunden anhält. Wir mußten wieder beidrehen und hatten diesmal einen Gesamtverlust von zwanzig Stunden.

Zeitweise wurde die Fahrt in der Nordsee mit allen Lichtern und mit allen gesetzten Lampen und hell erleuchteten Decksaufbauten ausgeführt. Das sollte den Anschein erwecken, als ob irgendein neutraler Personendampfer ruhig seines Weges zog. In jener Nacht freilich, als es darauf ankam, ganz ungesehen zu bleiben, da das Schiff in einer Gegend stand, in der Handelsverkehr sonst nicht besteht, war uns die helle Erleuchtung durch das Kalziumfloß nicht gerade angenehm. Endlich waren wir durch die englische Sperre hindurch und konnten unsere Fahrt fortsetzen. Das Schiff bewährte sich während der Stürme, deren wir noch eine ganze Reihe zu bestehen hatten, glänzend, obgleich es schwer überlastet war. Ein Umstand, der später sogar das

allgemeine Staunen der feindlichen und neutralen Kapitäne und ihren Neid erregte.

Hatte der Sturm einige Stunden nachgelassen oder war er gänzlich abgelaufen, so kam er sicher kurze Zeit darauf mit verstärkter Wucht zurück, und ein neues Minimum erreichte unser Schiff. Es war geradezu merkwürdig, daß diese Minima stets über den „Wolf“ hinweggingen. Das hätte eigentlich die Leitung etwas in Verruf bringen können, da es den Anschein gewinnen mußte, als ob ich das Schiff niemals richtig geführt hätte. Aber alle Kunst war umsonst. Die Minima verstanden es mit den absonderlichsten Sprüngen, stets das Schiff zu erreichen, und waren ersichtlich viel mehr um uns bemüht als unsere Feinde. Das war mir, offen gestanden, auch bedeutend lieber.

Ganz heil waren wir natürlich nicht davongekommen. Während der letzten Tage war eine Menge Geschirr in Scherben gegangen. Ich hatte anfangs die Befürchtung, daß wir bei der großen Zahl der zu erwartenden Gefangenen mit dem Bestande nicht ausreichen würden. Meine Sorge erwies sich später aber als grundlos, da die feindlichen Schiffe so lebenswürdig waren, uns reichlich zu versehen. Auch verschiedene andere kleine Schäden waren unserm „Wolf“ zugefügt worden. Der Sturm hatte ihn tüchtig gezauft. An einer Stelle war ein Stück der Keeling eingedrückt, das aber mit Bordmitteln wieder gut repariert wurde. Waren wir doch mit den nötigen Werkmitteln ausgerüstet und konnten alle Arbeiten in kürzester Zeit ausführen.

Am 10. Dezember hatten wir endlich den freien Atlantik erreicht. Sofort nach Passieren der feindlichen Bewachungslinie wurde ein Kessel außer Betrieb gesetzt. Sparen mit Kohlen, mit Wasser, Lebensmitteln, Inventar und Material war überhaupt das erste Gebot der Reise.
