

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**S.M.S. Wolf**

**Nerger, Karl A.**

**Berlin, 1918**

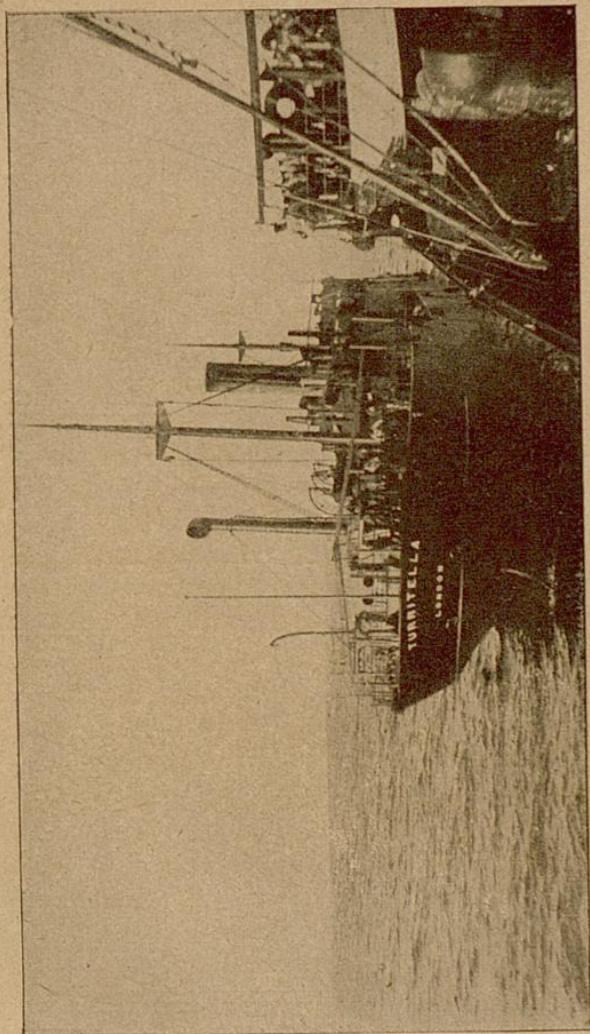
Ein alter Bekannter

**urn:nbn:de:bsz:31-90183**

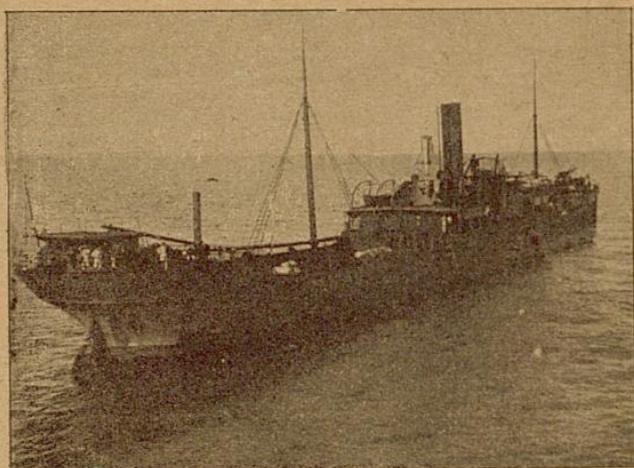
## Ein alter Bekannter

Unsere Aufgabe in dieser Gegend war erfüllt. Wir hatten alle vorgeesehenen Gebiete mit Minen verseucht, bereits eine ganze Anzahl von Erfolgen selbst beobachtet und durften jetzt ruhig die Wirkung unserer Tätigkeit abwarten. Einmal mußten die Engländer ja doch dahinterkommen, wer eigentlich hier sein Unwesen getrieben hatte. Und je entfernter wir dann waren, um so besser für uns. So dampften wir also weiter und wandten uns dem Kreuzerkrieg zu, um den feindlichen Handel nun auch auf andere Weise zu schädigen. Ausgerüstet waren wir, wie ich bereits erwähnte, genügend, um es mit einem Gegner aufzunehmen. Wir besaßen sieben 15-Zentimeter-Geschütze und vier Torpedorohre. Sowohl die letzteren wie die Kanonen waren so angebracht, daß es bei nicht genauerer Untersuchung schwer gehalten hätte, im „Wolf“ etwas anderes als einen harmlosen Frachtdampfer, der friedlich seines Weges zog, zu argwöhnen.

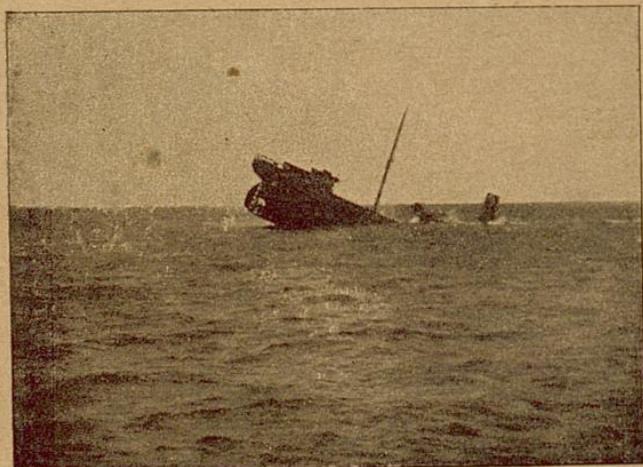
Es war am 27. Februar. Wir standen zwischen Aden und Colombo, als wir in der Morgendämme-



„Wolf“ geht bei „Surreitella“ längsseit, um sie als Hilfskreuzer (Iltis) auszurüsten.



Englischer Dampfer „Jumna“.



„Jumna“ wird versenkt.

rung einen Dampfer sichteteten. Neutrale fuhren hier nicht, da sie, wie wir aus F.-L.-Sprüchen wußten, zur Zeit wieder einmal seit längerem unter allerlei Vorwänden in den englischen Häfen festgehalten wurden; es konnte sich also nur um einen Feind, einen Engländer, handeln. Ich wurde geweckt und kam auf die Brücke. Der Bursche, der dort in etwa zehn Seemeilen Entfernung fuhr, mutete uns, ohne daß wir uns vorerst den Grund erklären konnten, seltsam heimisch an. Der Schornstein, die Formen, die Aufbauten . . . hm, die Sache war seltsam. Später sollten wir des Rätsels Lösung finden und dahinterkommen, daß unser „Wolf“ einen Genossen seiner näheren Sippe aufgespürt hatte.

Wer immer aber es auch sein mochte, der dort fuhr, ich ließ sofort mitlaufenden Kurs steuern. Unangenehm war, daß er an Geschwindigkeit ungefähr das gleiche leistete wie wir. Allmählich aber verringerte sich dank der besseren Kohle, die „Wolf“ besaß, die Entfernung, da wir, wenn auch nur langsam, eine kleine Überlegenheit erreicht hatten.

Um acht Uhr morgens hatten wir ihn. Ich ließ ihm das Signal machen: „Stoppen Sie sofort, ich schicke ein Boot!“ und ging bis auf etwa 1000 Meter an ihn heran. Da ich erkannte, daß er nicht bewaffnet war, unternahm ich vorläufig nichts weiter, sondern wartete, wie er sich benehmen würde.

Zunächst geschah nichts. Er stoppte nicht, so daß ich ihm als kleinen Kosthappen einen Schuß vor den Bug feuerte. Das genügte. Wie wenn die Leute

nur auf diesen Weckruf gewartet hätten, so kamen sie aus den Niedergängen an Deck gestürzt, am Heck stieg die englische Handelsflagge hoch, er stoppte. Später erst wurde mir klar, warum das Schiff nicht schon meinem ersten Signal gefolgt war. Der „Herr Kapitän“ befand sich zu dieser nachtschlafenden Zeit nämlich in der Badewanne, und der Erste Offizier hatte „nicht gewußt, was er machen sollte“. Na, das war ja im Augenblick auch ganz gleichgültig. Was mich nur einigermaßen wunderte, war, daß die Leute, sowie sie an Deck erschienen, schleunigst an die Boote stürzten und sie zum Fieren klar machten. Auch das erklärte sich aus den Erzählungen der Leute: die Engländer hatten nämlich die Märs verbreitet, die „Huns“ nähmen alle Schiffe, die sie anhielten, ohne Rücksicht auf die an Bord befindliche Besatzung unter Feuer; sie wollten also wenigstens das nackte Leben retten, bevor ihr Untersatz versenkt wurde.

Ich sandte ein Boot mit der Prisenbesatzung hinüber, um den Fang etwas näher zu besehen. Natürlich hatte der Kapitän, angeblich auf Befehl der Admiralität, die kurze Zeit dazu benutzt, die Schiffspapiere zu verbrennen. Das nutzte ihm freilich wenig. Schon bei der ersten flüchtigen Untersuchung stellte sich heraus, welcher eigentümlicher Instinkt den „Wolf“ geleitet hatte. Es war die Stimme des Blutes. Der Bursche, der da drüben auf der Dünung schwabberte, stammte nämlich ebenso wie unser Schiff von der Hansa-Reederei in Bremen her. Die Engländer hatten ihn, der damals noch auf den guten

deutschen Namen „Gutenfels“ hörte, zu Beginn des Krieges, als er in Alexandrien lag, widerrechtlich beschlagnahmt, da Ägypten, als unter türkischer Oberhoheit stehend, zu jener Zeit noch neutral war. Sie hatten ihn zum Sldampfer ausgebaut und ihm den Namen „Turritella“ verliehen. Seine alte Bezeichnung leuchtete indessen noch unter der Farbe hindurch und war ganz deutlich zu lesen, während man bei uns vergeblich nach dem Namen „Wachfels“ gesucht hätte. Da lag also „Turritella-Gutenfels“ und hatte eine große Ladung Heizöl aus Hinterindien, das für die Mittelmeerflotte bestimmt war, im Bauche.

Da mich die Versenkung des schönen deutschen Schiffes dauerte, ließ ich es durch ein hinübergeschicktes Kommando auf seine Brauchbarkeit für Minenunternehmungen untersuchen. Das Ergebnis war günstig. So gingen wir also in See bei ihm längsseit, um ihn auszurüsten.

Kapitän und Offiziere waren Engländer, die ganze Besatzung bestand aus Chinesen. Und da China damals noch neutral sein „durfte“, lag für mich kein Grund vor, die Leute nicht zu behalten. Sie erklärten sich auch gerne bereit, weiter zu arbeiten. Ob englisch oder deutsch, war ihnen gleichgültig, die Hauptsache war die Heuer.

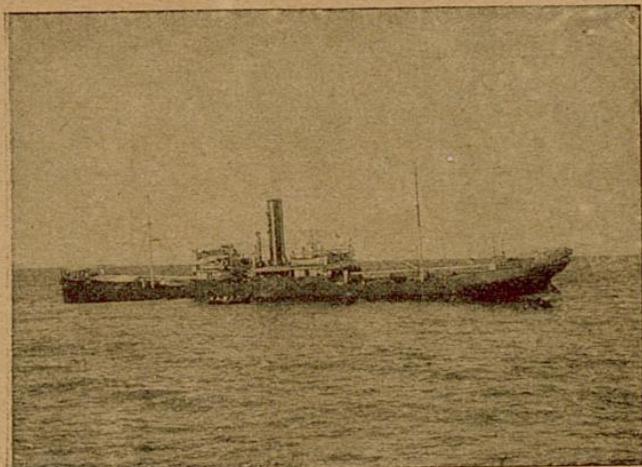
Kapitänleutnant Brandes, der 27 Mann, hauptsächlich Maschinen-, F. L., Signal- und Steuermannspersonal mitbekam, erhielt das Kommando über das neueste Schiff der deutschen Flotte, dem ich zur Er-

innerung an die erste Gefechtstätigkeit in meinem Leben — ich hatte im Jahre 1900 auf dem „Itis“ als Oberleutnant unter dem jetzigen Admiral Lans an dem Kampf gegen die Takuforts teilgenommen — den Namen „Itis“ gab.

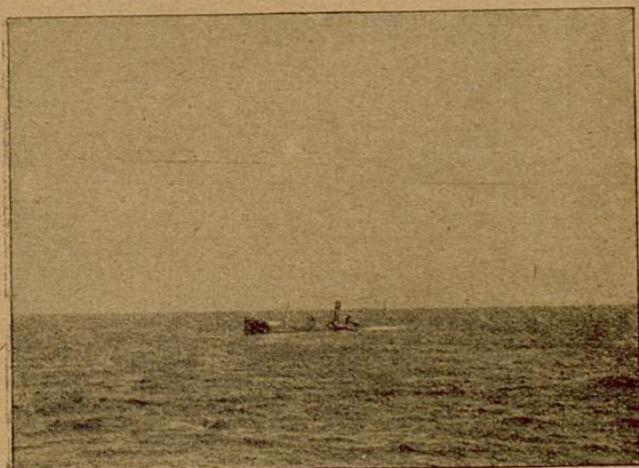
Das Personal wurde mit Handwaffen ausgerüstet, außerdem erhielt der „Itis“ eine 5-Zentimeter-Kanone und eine drahtlose Station, die der „Turi-tella“ gefehlt hatte. Auch der recht mangelhafte Proviant mußte ergänzt werden. Dafür nahmen wir mehrere Kisten Ananas zu uns, die zwar für die Salonikarmee bestimmt waren, aber meinen Leuten auch ganz gut mundeten.

Während wir längsseit lagen, betätigte sich unser „Wölfchen“. Wir hatten nämlich ein Flugzeug an Bord, das zur Sicherung und Aufklärung dienen sollte und auf dessen hervorragende Tätigkeit ich noch wiederholt zu sprechen kommen werde. „Wölfchen“, so haben wir es genannt, wurde also ausgesetzt, schwang sich hoch und erreichte gleich als erstes Flugzeug in den Tropen eine Höhe von 4000 Metern. Weit und breit wurde nichts gesichtet, so daß wir ruhig unserer Arbeit nachgehen konnten. Gegen Abend waren wir fertig, legten ab und entließen den Dampfer mit dem Auftrag, Minen im Golf von Aden zu legen.

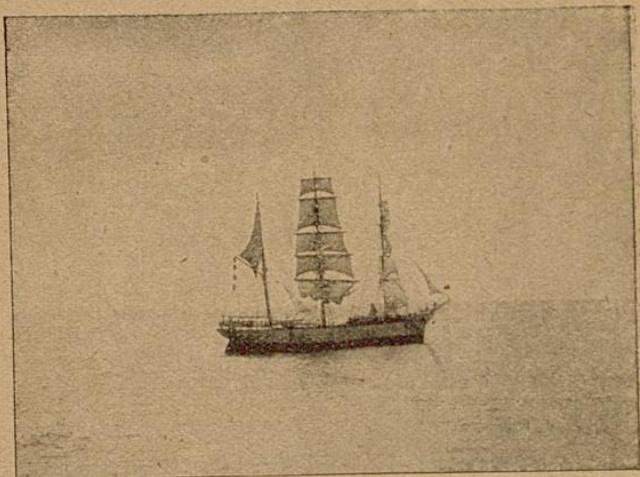
Statt des Heizöls Minen! Es war ja wohl nicht ganz das gleiche, aber Minen waren auch schöne Dinge, und den Engländern sollten sie, wie wir un-



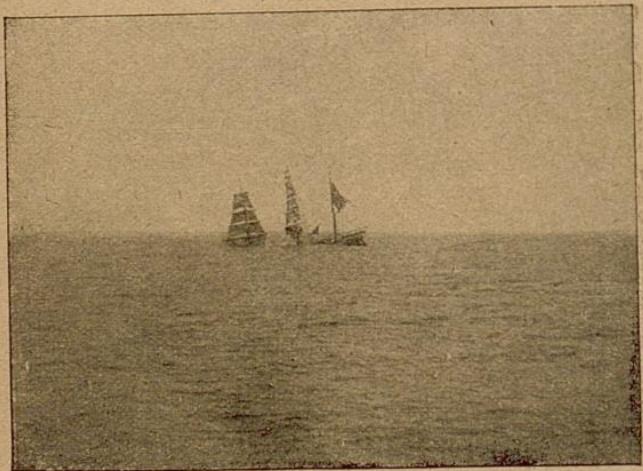
Der englische Dampfer „Wordsworth“.



„Wordsworth“ im Sinken.



Dreimast-Segler „Dee“ aus Maurifius.



„Dee“ sinkt.

eigennützig beschlossen hatten, zugute kommen. Die Ladung hatten wir im Schiffe gelassen, um dessen Aussehen nicht zu sehr zu verändern. Nur die englische Flagge war niedergeholt und statt ihrer die deutsche Kriegsflagge und Wimpel gesetzt worden. Dann verschwand der „Ultis“ im Dunkel der Nacht, während auch wir unseren Weg fortsetzten. An einem bestimmten Punkte wollten wir uns später wieder treffen. Captain Meadows und seine Offiziere waren so liebenswürdig, unserer Einladung, bei uns an Bord zu bleiben, zu folgen. Sie erzählten, daß sie wenige Stunden vor dem Anhalten den englischen Kleinen Kreuzer „Newcastle“ getroffen und mit ihm signalisiert hätten. Captain Meadows meinte treuherzig und bieder, zu lange würde unser Unfug wohl kaum dauern, in spätestens vierzehn Tagen wären wir aufgebracht und vernichtet. Na, das wollten wir ruhig abwarten.

Die Erbeutung der „Turritella“ hatte unseren Appetit mächtig angeregt, und da die Gegend ergiebig schien, beschloß ich, hier zu kreuzen und auf weitere Schiffe zu warten. Unsere Geduld wurde auch auf keine zu lange Probe gestellt. Schon zwei Tage später, am 1. März, wurde, wieder im Morgenrauen, der Dampfer „Junna“ gesichtet, der mit einer Salzladung nach Kalkutta unterwegs war. Beim Anhalten ereignete sich leider ein schwerer Unfall. Auch hier war das Signal, zu stoppen nicht beachtet worden. Wir liefen senkrecht auf das Schiff, das ungefähr zwei Meilen weniger Fahrt machte als wir, zu.

In etwa 2000 Meter Entfernung angelangt, wurden die Seitengeschütze, die, um unseren wahren Charakter nicht zu verraten, noch eingeschwenkt gestanden hatten, geladen. Bei dem Schließen des Verschlusses eines der Geschütze auf dem Achterdeck, fiel nun dadurch, daß ein Fremdkörper zwischen Patrone und Verschuß geraten war, der Schuß, und die Sprenggranate detonierte auf der Innenseite. Fast ein Drittel der festen Keeling auf dem Achterdeck wurde zerschmettert, die Tafelage des Großmastes zerstört, das Deck aufgerissen. Vier Mann wurden getötet, vierundzwanzig verletzt, zum Teil sogar schwer. Ein hinter dem Geschütz liegender Ölbehälter entzündete sich und brannte mit hoher Stichflamme ab, Munition, die auf dem Achterdeck bereit lag, ging unter dröhnendem Krachen hoch. Das Motorboot an Deck wurde von Sprengstücken völlig durchsiebt, in der Nähe befindliche Ausrüstung zerstört. Und trotzdem verloren meine famosen Leute nicht eine Sekunde den Kopf. Während ihre Kameraden sich in ihrem Blute wälzten, während des Krachens der Munition, die mit dicken schwarzen Rauchwolken hochging, luden sie ruhig die anderen Geschütze, sprangen zu Hilfe, saßten die Verwundeten und brachten sie unter Deck zum Verbinden.

Keine Minute war verstrichen, als auch schon der Schuß aus dem Rohr fuhr, der den Leuten der „Jumna“ Halt gebot. Die Besatzung schien so überrascht, daß sie sich vorerst gar nicht fassen konnte. Das Schiff wurde für aufgebracht erklärt, die deutsche Kriegsflagge gesetzt und dann, nachdem wir längsseit

gegangen, begonnen, die Bunkerkohle zu übernehmen, die der „Wolf“ gut gebrauchen konnte.

Die Kohle war ein Moment, das in meinen Plänen stets die führende Rolle spielte. Ging sie zu Ende, ohne daß es mir gelang, neue zu erbeuten, dann war es mit dem Kreuzerkrieg aus. Wir hätten den nächsten neutralen Hafen anlaufen und uns internieren lassen müssen. Je mehr Kohle wir besaßen, desto länger hielten wir aus, desto größer war der Schaden, den wir dem Feinde zufügen konnten.

In zweitägiger Arbeit wurden die Kohlen der „Sumna“ übernommen, dann wurde das Schiff durch Anbringen von Sprengpatronen versenkt. Die Mannschaft bestand zum größten Teil aus ganz alten Engländern, darunter Leuten, die bereits über die siebzig hinaus waren, ein Zeichen, wie schlecht es schon damals mit den englischen Besatzungen ausah. Der Rest war ein wüstes Gemisch aller erdenklichen Rassen und Schattierungen.

Für unsere Verwundeten, die operiert und verbunden waren und unter der immer stärkeren Hitze im Raume litten, hatten wir auf der Back ein großes Sonnensegel ausgespannt. In dem so entstandenen Lazarett fühlten sie sich wohler als unten. Wir haben sie auch, dank der Tüchtigkeit unserer beiden Ärzte, alle glücklich durchgebracht. Eine trübe Stunde kam noch, als wir die Toten nach Seemannsbrauch über Bord gaben. Zeit zum Trauern aber hatten wir nicht. Ob hier auf dem „Wolf“ oder in Flandern, überall lauerte der Tod.

Noch lag der größte Teil unserer Aufgabe vor uns, es hieß Kopf hoch und vorwärts. Und so wie ich dachte sie alle, bis zum Jüngsten. In dem Augenblick, als die Wellen sich über den Kameraden geschlossen hatten, hieß es: vorwärts zu neuen Taten.

Bald nach der Versenkung der „Sumna“ erhielten wir wieder einen Funkpruch, in dem die englische Regierung den Schiffen gebot, sich vor Uden außerhalb der Zweihundertmeter-Linie zu halten. Minen des „Altis“! Da waren sicher wieder einige Fahrzeuge aufgelaufen.

Weniger erfreulich war die drahtlose Nachricht, die uns kurz darauf erreichte: eine genaue Beschreibung des „Wolf“. Bis in die kleinsten Einzelheiten getreu. Unser Schornstein war geschildert, Länge, Breite, Masten, Farbe, sogar das Flugzeug, das „Wölfchen“ war erwähnt. Es gab nur eine Erklärung hierfür: der „Altis“ war nach Erledigung seiner Aufgabe gestellt worden, die chinesische Besatzung hatte geplaudert. Später erst bekamen wir die Bestätigung.

Wir hatten mit dem „Altis“, wie ich bereits erzählte, einen bestimmten Treffpunkt verabredet. Das hatte jetzt leider keinen Zweck mehr. Wir steuerten also nicht dahin, sondern setzten unsere Fahrt weiter südlich fort.

---