

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**S.M.S. Wolf**

**Nerger, Karl A.**

**Berlin, 1918**

"Wolf" jagt weiter

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

## „Wolf“ jagt weiter

Der Nächste, der uns wieder, ohne daß wir allzulange zu warten brauchten, in die geöffneten Arme lief, war der englische Dampfer „Wordsworth“, der von Rangoon mit etwa 7000 Tonnen Reis nach London fuhr. Er war während des Krieges gebaut, und bei dieser Gelegenheit bekamen wir zuerst Aufschluß über den ungeheuren Wert, den die Schiffe während des Krieges erhalten hatten. Er war eigentlich nur ein Brahm ohne besondere innere Einrichtungen, ein Kriegsbau, in der denkbar schnellsten Zeit fertiggestellt, um überhaupt schwimmen und möglichst viel schleppen zu können, und besaß doch einen Wert von sechs Millionen. Nach diesem Maßstab ist es für uns fast unmöglich, nur annähernd den materiellen Verlust, den „Wolf“ dem Gegner zugefügt hat, zu schätzen. Die Fahrzeuge, die unseren Minen zum Opfer fielen, mußten mit ihren Ladungen den Wert von einer Milliarde weit übersteigen.

Die Zeit zwischen unserer letzten Minen-Unternehmung und dem Anhalten des ersten Dampfers war ziemlich still und ruhig verstrichen. Da wir voraus-

sahen, daß zahlreiche Gefangene an Bord kommen würden, hatte ich meine Maßnahmen getroffen. Die leergewordenen Minenräume waren zur Aufnahme hergerichtet worden.

Auch die „Wordsworth“ hatte eine sehr bunt durcheinander gewürfelte Besatzung, die nicht gerade einen vorteilhaften Eindruck machte. Recht naiv waren die Ansichten, die unsere unfreiwilligen Gäste in Gesprächen mit Offizieren und Mannschaften an den Tag legten. So erkundigten sie sich angelegentlich, was wir wohl tun würden, wenn wir mit einem englischen Kreuzer zusammentrafen. Sie flehten — wie sie ganz offen erzählten — zum Himmel, daß möglichst schnell einer ihrer Kreuzer aufträte. Es mußte aber, wie sie eigens betonten, ein Engländer sein, der sie von uns, die wir ja im übrigen ganz famose Menschen seien, befreie. Sie dachten nun, wir würden möglichst schnell in die Boote steigen, das Schiff sprengen und froh und glücklich sein, in englische Gefangenschaft gehen zu dürfen. Unsere Antwort machte sie aber doch etwas nachdenklich. Meine Offiziere erwiderten nämlich, davon könnte gar keine Rede sein. Wir dächten nicht daran, unser Schiff preiszugeben und in die Boote zu gehen. Selbstverständlich würde gekämpft werden, bis einer von uns beiden auf dem Grunde des Meeres ruhte. Da wurden sie etwas kleinlaut und wünschten den englischen Kreuzer, den sie so sehnlich erwartet hatten, doch nicht mehr herbei. Ich betonte, daß sie die Einschränkung machten, es müßte ein Engländer sein. Von

den Japanern hatten sie nämlich ganz eigentümliche Ansichten. Die Liebe und das Vertrauen zu diesem Bundesgenossen schienen nicht besonders groß. Sie waren fest davon überzeugt, daß ein japanischer Kreuzer uns in dem Augenblicke, wo er uns als deutsches Schiff erkannt hätte, ruhig und ungeschoren unsere Fahrt hätte fortsetzen lassen. Andererseits fragten sie in Gesprächen im Ton der Überzeugung, ob wir denn einen japanischen Dampfer nicht ebenso ruhig weiterfahren lassen würden, wenn wir ihn als Japaner erkannt hätten. Eine Antwort darauf wurde ihnen gar nicht gegeben.

Durch den Indischen Ozean ging es weiter südlich um Australien herum. Bevor wir jedoch die Südseite erreicht hatten, sichteten wir eines Morgens ein Vollschiff, das augenscheinlich in Ballast mit östlichem Kurse steuerte. Beim Näherkommen setzte der Segler, ohne daß „Wolf“ noch im entferntesten daran dachte, ihn aufzufordern, sein Unterscheidungs-Signal und die englische Flagge. Der Gute dachte wohl, einen Landsmann begrüßen zu können. Wir näherten uns ihm bis auf 600 Meter, hißten Kriegsflagge und Wimpel und machten Signal: „Drehen Sie bei, ich schicke ein Boot!“ Das Erstaunen auf der anderen Seite war wohl ziemlich groß. Ich muß gestehen, daß ich darauf keine Rücksicht nahm. Ich sandte ein Boot hinüber, und es wurde festgestellt, daß es sich um den in Mauritius beheimateten Segler „Dee“ handelte, der auf dem Wege nach Westaustralien war. Die Besatzung bestand zum großen Teil aus Negern

oder aus Halbblut. Es waren prächtige Leute darunter. Besonders wohltuend berührte das gute Verhältnis zwischen dem Kapitän und der Besatzung, das auch während der Gefangenschaft an Bord bestehen blieb, und das wir in ähnlichem Maße später nur bei einem der Amerikaner und den Japanern wiederfanden.

Größer noch als die Überraschung, die unsere deutsche Kriegsflagge drüben erregt hatte, war die Furcht. Die Engländer hatten auch hier, wie überall auf der Welt, die gemeinsten Lügen und Schauermärchenerzählt. Es war selbstverständlich, daß wir die Besatzung unter den gräßlichsten Martern hinrichten, den Haifischen zum Fraße geben und ähnlichen Blödsinn verüben würden. Und da doch das letzte Stündlein geschlagen hatte, hatten sich die Leute, bevor sie in ihre Boote gingen, noch schleunigst über die Getränke hergemacht und sich mit Rum und Schnaps gründlich die Nase begossen. Einer der Neger war sogar so schwer betrunken, daß er mit einer Tasse übergenommen werden mußte. Er wurde in die Badewanne gesetzt und so lange abgeduscht, bis er wieder zu sich kam. Er war übrigens nicht der einzige, der einer Reinigung unterzogen wurde. Wir machten es auch nachher noch mit unseren Gefangenen, mit Ausnahme der Damen, stets so, daß sie beim Anbordkommen ausgezogen, gebadet und desinfiziert wurden. Sie wurden ärztlich untersucht, ihr Zeug in besonders große Töpfe gelegt und unter Dampf gesetzt und dann auf dem Achterdeck wieder getrocknet.



Bei den Sonntags-Inseln.



Fischfang bei den Sonntags-Inseln.

„Bolf“ bei den Sonntags-Infern, aus 600 Meter Höhe vom Vulkan aus aufgenommen.



Vorher schon hatten wir sie befragt, das Gepäc durchgesehen, nautische Instrumente abgenommen, photographische Apparate und Waffen mit Beschlag belegt. Aber die nautischen Instrumente, die meist Privateigentum waren, gab es Empfangsbescheinigungen. Dann erst, nachdem alle Formalitäten erledigt waren, wurden ihnen Eßgeschir und Hängematte ausgehändigt und sie in die ihnen zugewiesenen Räume entlassen.

„Dee“ mußte uns Inventar und Proviantvorräte abgeben und wurde nachmittags versenkt. Der alte Kapitän John B. Rugg, der einen famosen Eindruck machte, stand an der Keeling und sah starr hinüber nach der Stelle, wo sein Fahrzeug sich eben zum Todeskampf anschickte. Er schien selbst nicht zu wissen, daß eine Träne nach der anderen unaufhörlich aus seinen Augen in den weißen Bart rollte. 22 Jahre war er auf seinem Schiff gefahren, nur schwer vermochte er sich zu beruhigen. Wir konnten ihn nur zu gut verstehen. Bald hatte „Dee“ ausgelitten und war gesunken.

Wir gingen nun um Australien herum und hielten uns einige Tage im südlichsten Teil der Tasman-See und südlich von Neu-Seeland auf, um auf Getreide- und Kohlenschiffe zu warten. Wir hatten zwar noch keinen direkten Mangel an Kohle, ein großer Teil unserer Bestände aber war schon verbraucht und bedurfte einer Ergänzung. Hatten wir erwartet, hier Ersatz zu finden, dann sahen wir uns in dieser Hoffnung getäuscht. Nur zu bald stellte sich heraus, daß die

Versorgung Südamerikas mit Kohle, die auf diesem Wege von Ost-Australien ausgegangen war, augenscheinlich völlig aufgehört hatte. Mehrere Wochen standen wir hier, ohne ein Schiff zu sehen, dann setzten wir den Marsch weiter nordwärts fort. Auch hier zeigte sich kein Dampfer. Die Schiffsraumnot unserer Feinde mußte bereits groß geworden sein. So fuhren wir um die Antipoden-Inseln, nordwärts der Bounty-Inseln, bis zum Ostausgang der Cookstraße. Überall das gleiche Bild. Es war nirgends auch nur der geringste Verkehr wahrzunehmen. Die Funksprüche, die wir in der Zwischenzeit empfangen hatten, brachten uns nicht viel Neues. Am 7. April hatten die Vereinigten Staaten den Kriegszustand mit Deutschland erklärt. Das war so ziemlich das einzige. Eine australische Station funkte altbekannten Blödsinn in die Welt, wie: Der Kaiser sei schwer krank, aufgegeben; die Revolution in Deutschland stünde bevor. Etwas interessanter schon schien uns ein Funkspruch, den ein englischer Admiralitätsoffizier namens Winslow an den Gouverneur von Pago-Pago richtete: „Ist Ihnen die Anwesenheit eines deutschen Kreuzers vor Pago-Pago bekannt? Wenn ja, berichten Sie genaue Einzelheiten über Schornstein, Bug, Form, Takelage, drahtlose Station, annähernde Tonnage, die Zeit, wann er gesichtet wurde, welche Richtung er genommen hat, über die Torpedoröhre und alles Nähere.“

Tags darauf schon fingen wir die Antwort aus Apia auf. Sie war sichtlich unbefriedigend. Der

Gouverneur teilte mit, es sei wohl ein verdächtiges Licht gesehen worden, es hätte aber nichts Näheres festgestellt werden können.

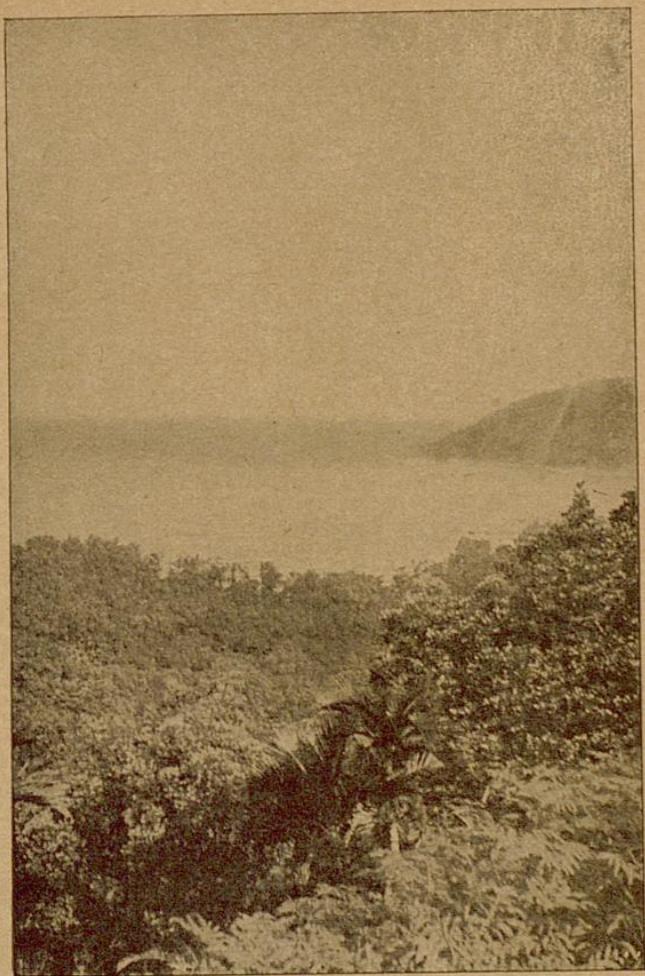
Am 14. Mai berichtete uns ein Funkspruch, der an eine Firma in Apia gerichtet war, daß der Kapitän des amerikanischen Schoners „Winslow“ bereit sei, seinem Auftrage gemäß Teilladung nach Sidney anzunehmen. Der Name des Schoners, der uns an diesem Tage zum erstenmal auffiel, tauchte in anderen Nachrichten, die wir in der nächsten Zeit auffingen, häufiger auf, so daß wir uns allmählich für ihn zu interessieren begannen. So machte in einem Telegramm an Gardiners und Co. „Winslow“ Angaben über die Ladung, die sie mitgenommen hätte. Ein Funkspruch von Apia erzählte gleichfalls über die Verschiffung von Gegenständen, die auf dem Schoner „Winslow“ stattfinden sollte.

Wir standen nördlich Neu-Seeland. Da auch vom Flugzeug, das überall zur Aufklärung ausgesandt wurde, nichts gesichtet worden war, zog ich es, um besser gerüstet zu sein, vor, zunächst — es war am 22. Mai — die Sonntags-Inseln anzulaufen, um dort die Maschine zu überholen. Ich ankerte auf der Südostseite. Die Insel, die früher bewohnt war, wurde verlassen vorgefunden. Alles deutete auf ihren vulkanischen Ursprung. Ausgebrannte Krater, lavaartiges Gestein, wilde zackige Klippen. Bis zu den Gipfeln zog sich dichter Wald herauf. Während der Reparaturen, die sechs Tage in Anspruch nahmen,

fuhren häufig Boote mit Mannschaften — auch die Gefangenen durften sich beteiligen — zum Fischfang aus. Sie erbeuteten Tiere, die gut und gern 70—75 Pfund wogen und deren vortreffliches Fleisch unserer Küche zugute kam. In der Nähe der Ansiedlungen, die noch genau da lagen, wie an dem Tage, da ihre Bewohner sie wohl verlassen hatten, wurden zahlreiche Apfelsinenbäume gefunden. Eine große Anzahl von Körben ihrer köstlichen Früchte wurde zur Erfrischung der Mannschaften und der Gefangenen an Bord gebracht. Auch kleine Jagdtrupps gingen an Land. Sie fanden eine Art wilder Ziegen und besonders große Ratten.

In der ersten Zeit war das Wetter sehr gut. Wir lagen in einer kleinen, von Riffen umgebenen Bucht, natürlich immer klar zum Geseht, wenn auch die Maschine außer Betrieb war. Am sechsten Tage hatte mir der leitende Maschinist die Maschine mit einem Kessel klar gemeldet, so daß wir, wenn es darauf ankam, etwa  $6\frac{1}{2}$  Meilen hätten laufen können.

Eben erst hatte ich diese Meldung erhalten, als im Norden der Insel ein Schiff in Sicht kam, auf dem wir ganz deutlich F.-L.-Einrichtung ausmachen konnten. Ebenso wie wir es, mußte es auch uns schon gesehen haben. Da ich befürchten mußte, daß es mit seiner sicher höheren Geschwindigkeit entkommen und uns verraten könnte, wurde das Flugzeug mit dem Befehl ausgesetzt, einen Briefbeutel an Bord zu



Bucht an den Sonntags-Inseln.

Skizze eines erloschenen Guffans auf den Sonntags-Infern.



werfen mit der Weijung, Südkurs zum deutschen Hilfskreuzer zu steuern und von der Funken-telegraphie keinen Gebrauch zu machen. Gehorche es nicht, würde es mit Bomben belegt. Zum Zeichen, daß es uns ernst war, wurde ihm auch gleich eine Bombe vor den Bug geworfen. Seine Folgsamkeit war rührend. Unverzüglich drehte es auf befohlenen Kurs und warf den größten Teil seiner F.-T.-Einrichtung, ohne nur den Versuch zu einem Hilferuf zu machen, schleunigst über Bord.

„Wolf“ war inzwischen ankerauf gegangen und aus dem Südausgang der Bucht ausgelaufen, um ihm ostwärts entgegenzusteuern. Noch vor Dunkelwerden ankerten beide Fahrzeuge, nachdem das Flugzeug wieder eingesetzt worden war, in der Bucht. Das Schiff, das „Wölschen“ uns herbeigeschleift hatte, war der Neuseeländer Dampfer „Wairuna“.

Da zunächst schlechtes Wetter herrschte, wurde der Ankerplatz auf die Nordseite der Insel verlegt, wo die See ruhiger war, die „Wairuna“ längsseit genommen und zunächst zwei Tage aus ihr gekohlt. Sie hatte 1150 Tonnen Kohlen in den Bunkern und war von Neuseeland auf dem Wege nach San Franzisko. Die Kohlen konnten wir sehr gut gebrauchen. Große Freude erregte der übrige Inhalt, den sie in ihrem stattlichen Bauche trug und der für uns einen wahren Schatz bedeutete. Es gab 350 Tonnen Frischwasser und Frischproviand, darunter eine Menge Fleisch, Milch und Käse. Die

Menge war geradezu auffallend. Wie die Offiziere später erzählten, sollte das Schiff von San Franzisko durch den Panamafanal weiter nach England fahren, um dort vom Mutterlande aus Verwendung zu finden. Die Proviantausrüstung war so reichlich bemessen, weil in England seit längerer Zeit schon großer Lebensmittelmangel herrschte.

Die Nachricht war uns nicht neu, wir hatten Ähnliches längst aus Gefangenenerzählungen erfahren. Sie berichteten, daß es schon im November 1916 in England recht traurig ausgesehen habe. Sie könnten sich gar nicht ausdenken, wie die Zustände jetzt sein würden.

Auf der „Wairuna“ befand sich außerdem noch eine Herde von etwa vierzig Hammeln, die nach und nach geschlachtet wurden und der Besatzung des „Wolf“ und seinen Gefangenen sehr gelegen kamen. Für mich war es eine große Beruhigung, da ja die Zahl der Gefangenen immer mehr wuchs.

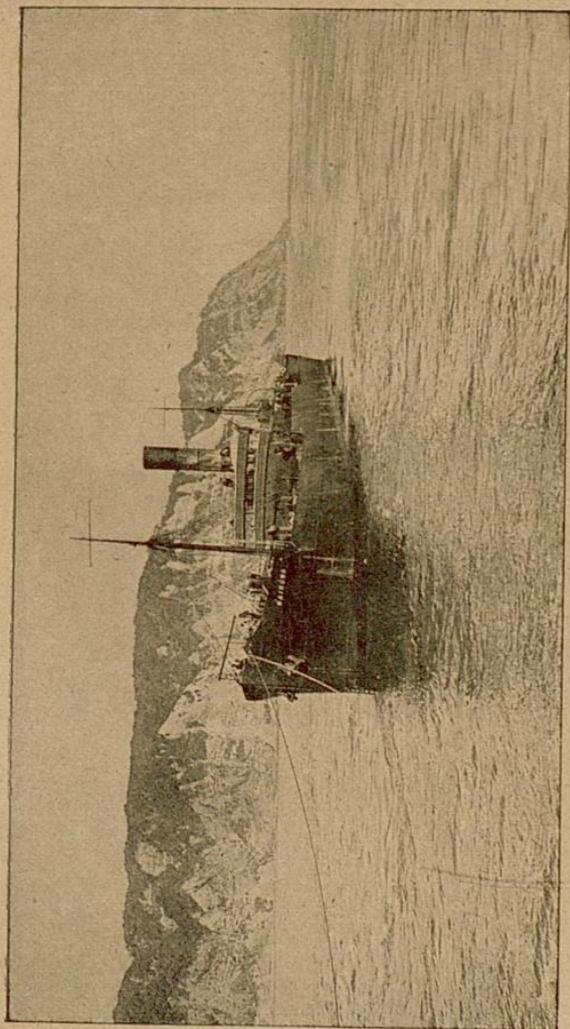
Ein Teil der Besatzung, die natürlich sofort zu uns an Bord kommen mußte, benahm sich anfangs etwas widerspenstig, so daß ich gezwungen war, einen Mann disziplinarisch zu bestrafen. Allmählich aber beruhigte sie sich und fügte sich der Ordnung. Um unsere leeren Laderäume etwas zu füllen, wurde ein großer Teil der überaus wertvollen Ladung dieses Schiffes übernommen. Sie bestand aus Kauri-Gummi und Fellen in Fässern. Mehrfach mußte ich die Arbeiten wegen des schlechten Wetters unterbrechen lassen, bis

es allmählich besser wurde und die Arbeiten auf der Nordseite zu Ende geführt werden konnten. In einer Nacht hatten wir auch ein mehrmaliges heftiges Seebeben. Die Ankerkette klirrte, die Gläser auf den Tischen begannen zu klingen. Dann gingen wir mit „Wairuna“ in See, um sie zu versenken. Leider war sie sehr zäh und wollte absolut nicht sterben. Wir hatten reichlich Sprengpatronen angebracht, mußten aber noch die Bordwand mit Geschützfeuer zerstören, um sie auf den Grund des Ozeans zu befördern.

Bevor „Wairuna“ die Fahrt nach unten angetreten hatte, sichteten wir einen Biermastsegler. Er wurde in der üblichen Weise angehalten. Ich setzte ein Prisenkommando an Bord und entließ ihn mit dem Befehl, sich bei günstigerem Wind in der Nähe des alten Ankerplatzes einzufinden. Der nächste Tag brachte wieder schlechtes Wetter, erst am dritten gelang es uns, ihn in Schleppe zu nehmen. Es war der Segler „Winslow“, den wir aus den Funkprüchen bereits hinreichend kannten. Er war von Sydney nach Samoa bestimmt, hatte 325 Tonnen Kohle und Schamottsteine, deren Besitz für unsere Kesselmauerung sehr wertvoll war, an Bord. Es ging ihm wie seinem Vorgänger; er wurde entleert und gesprengt. Da er aus sehr dauerhaftem Holz gefertigt war, konnte mit seiner schnellen Vernichtung nur gerechnet werden, wenn er einen Zementkiel hatte. So mußten wir auch hier versuchen, das Oberschiff mit Geschützfeuer zu zerstören. Außerdem wurde er noch

mit Benzin in Brand gesteckt. Die Zerstörungsarbeit dauerte viele Stunden. Als vollständiges Wrack, fast nicht mehr aus dem Wasser hervorragend, trieb er dann in der Nähe unseres Ankerplatzes brennend auf den Strand.

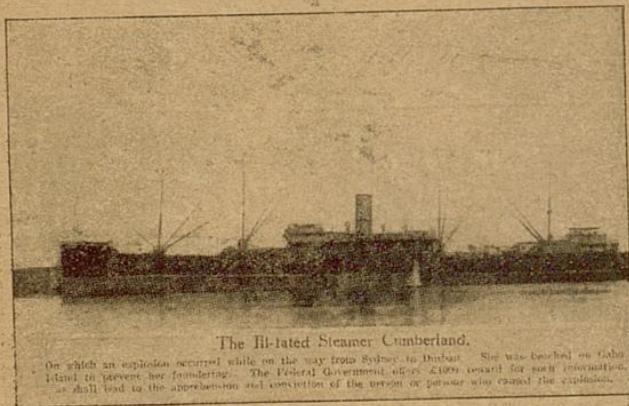
Wir hatten einen Funkspruch aufgefangen, der davon erzählte, daß bald nach Erscheinen des „Wolf“ in den indischen Gewässern ein Verbot über offene Schiffswarnungen ergangen war. Es stand aber mit uns gar nicht in Verbindung. Augenscheinlich war es mehr auf die phantastische Nachricht zurückzuführen, daß im Indischen Ozean deutsche U-Boote aufgetaucht wären. Wir vermuteten, daß der „Seeadler“, der, wie sich später herausstellte, in der Südsee verlorengegangen ist, dort an der Arbeit war. Unmittelbar nach Verlassen der Sonntagsinseln wurde bei einer Musterung der Gefangenen festgestellt, daß zwei fehlten. Sie sind an einem ungünstigen Tage über Bord gesprungen, um schwimmend das Land zu erreichen. Wir haben bestimmte Annahme, daß ihnen ihr Vorhaben nicht gelungen ist. Es stand hohe Brandung, außerdem wimmelte es hier von Haiischen. Sehr große Exemplare begleiteten uns während der Fahrt um die Inseln. Früher schon im Indischen Ozean, als wir „Jumna“ und „Bordsworth“ anhielten, hatten sie uns dauernd umschwärmt. Häufig fingen und schlachteten die Leute sie, um sich aus dem Rückgrat Spazierstöcke zu schnitzen und die Gebisse als Andenken mit in die Heimat zu bringen. Und da die seemannische Sage gilt, daß Haiischflossen dem



Der vom „Wölfchen“ bei den Sonntags-Inseln aufgebrachte Neuseeländer  
Dampfer „Wairuna“ wird zum Löschen der Ladung längsseitig genommen.



Segler „Winslow“ wird gesprengt.



The ill-fated Steamer Cumberland.

On which an explosion occurred while on the way from Sydney to Dunbar. She was beached on Galah Island to prevent her foundering. The Federal Government offers £1000 reward for such information as shall lead to the apprehension and conviction of the person or persons who caused the explosion.

### Der „verunglückte“ Dampfer Cumberland.

(Abbildung aus einer australischen Zeituna, in welcher die Regierung 1000 Pfund Sterling demjenigen zuzübert, der zweckdienliche Angaben über die Urheber der Explosion machen kann.)

Schiff Glück bringen, wurden einige Schwanzflossen besonders großer Exemplare am Bug des Schiffes befestigt und bis in den Heimathafen mitgeführt. Trotz des manchmal sehr schlechten Wetters haben sie sich gut gehalten.