

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**S.M.S. Wolf**

**Nerger, Karl A.**

**Berlin, 1918**

"Wölfchen"

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

## „Wölfchen“

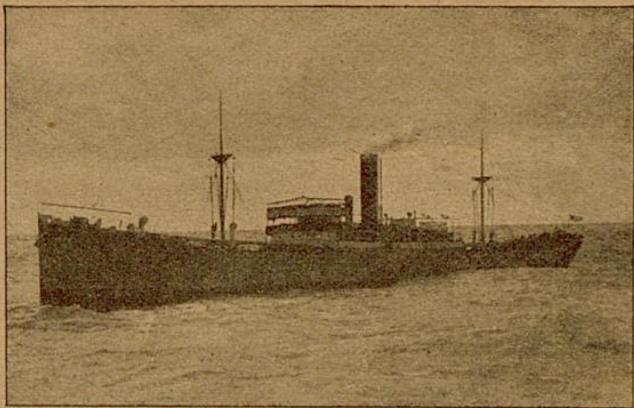
Die Wahl, was wir aus der „Hitachi Maru“ zu uns an Bord nehmen sollten, war außerordentlich schwierig bei der Fülle von wertvollem Gut, das der Japaner in seinem Innern barg: Kupferbarren in großen Mengen, Mehl und Häute, Flachs, Baumwolle, Leinsamen, Tee, Kakaobohnen, Erbsen, Zink und Messing. Letzteres bestand aus chinesischem Cash, das in Barren zusammengesmolzen war. Bei der Übernahme brachen hier und da noch einzelne Stücke heraus. Außerdem Kartoffelmehl, das herrlichste Weizenmehl, Chinesenhaare, Erdnüsse, Kofosnußmehl, von dem zu Weihnachten einige Kisten geöffnet wurden, um die sonst üblichen Pfeffernüsse zu ersetzen. Lachs und Hummer in so großen Mengen, daß wir wochenlang schwelgten. Leider hatte die „Hitachi Maru“ uns nicht auch gleich die zum Hummer gehörige Mayonnaise mitgebracht, und da die Hühner, die an Bord waren, streikten und absolut keine Eier legen wollten, war die Herstellung einer guten Mayonnaise nicht zu erreichen. Zu unserm Bedauern mußten wir mit dem Entladen bald aufhören,

da der „Wolf“ völlig gefüllt war. Eine große Anzahl von Kupferbarren wurde zwischen die Kohlen geworfen, um jeden Raum auszunützen, die Hellegats und die Provianträume gefüllt, so daß auch nicht mehr eine Kiste im Schiff hätte untergebracht werden können. Der einzige Raum, der verschont geblieben war, war der Wohnraum der Mannschaft und der Gefangenen. Selbst der freie Platz in den Munitionskammern wurde noch mit Kupferbarren belegt, und trotzdem mußten wir ungeheure Werte versenken.

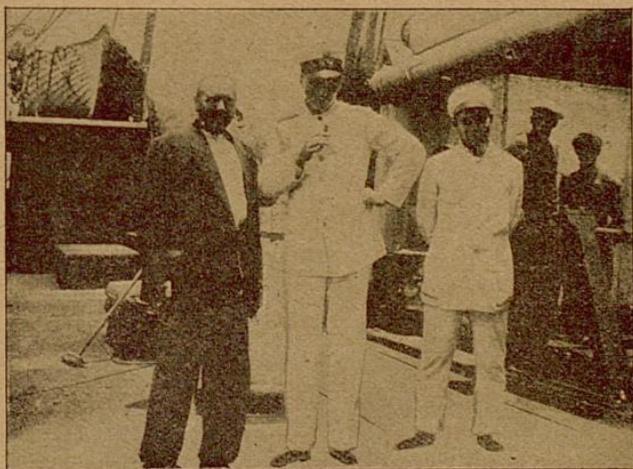
Noch während „Wolf“ mit der Übernahme der Ladung der „Hitachi Maru“ beschäftigt war, hatte der japanische Kreuzer „Tschima“, für den sie Post an Bord hatte und der sich in Kapstadt aufhielt, an der afrikanischen Küste nach ihr gesucht. Umsonst. Kein Lebenszeichen von dem Schiff, das „Wolf“ in seinen Klauen hatte, drang nach außen. Bald näher, bald ferner, leiser und lauter, immer dringender zum Schlusse tönte der Ruf: „Hitachi Maru . . . Hitachi Maru . . . Melden Sie sich . . . Hitachi Maru . . .“ wie die Klage und der sehnsüchtige Ruf nach der geflohenen Geliebten.

Auch hier war das Glück, das uns bisher stets begleitet hatte, „Wolf“ treu geblieben. Vermutlich ist der Kreuzer während der drei Tage, die wir vom Ankerplatz entfernt waren, da gewesen, um seine geliebte „Hitachi Maru“ zu suchen.

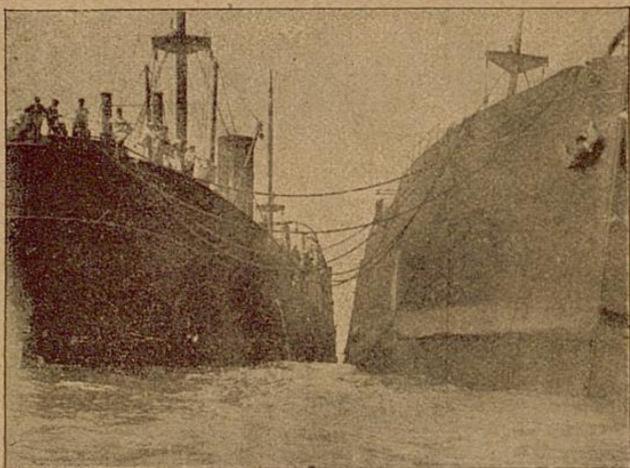
Ofters schon habe ich von unserem „Wölfchen“ gesprochen. Ich will mich jetzt mit ihm etwas näher beschäftigen und erzählen, was ich selbst beobachtet



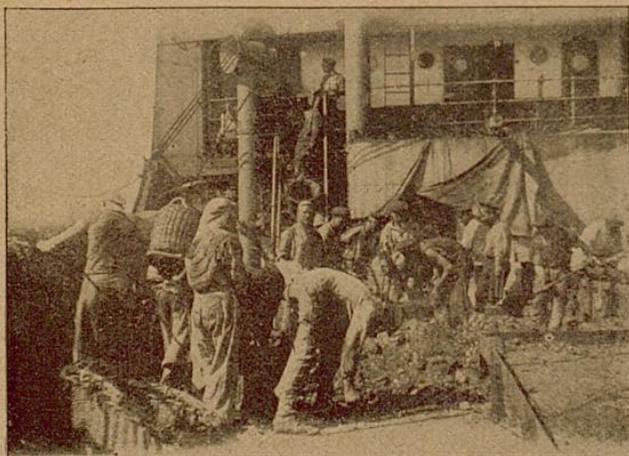
Prise „Igoñ Mendi“.



Prisen-Kommandant Oberleutnant z. S. d. R. Rose auf  
„Igoñ Mendi“ mit dem spanischen Kapitän und  
zweitem Offizier.



Kohlenübernahme von „Igoz Mendi“.



Kohlenumtrimmen auf „Wolf“.

konnte, oder was mir die beiden Insassen nach ihren Flügen berichteten.

„Wölschen“, das die Nummer 841 trug, war aus Warnemünde ausgeflogen. Es war ganz neu und von überaus kräftiger Konstitution. Leider passierte ihm gleich zu Beginn, als es in See zu uns an Bord kam, bevor wir noch ausgefahren waren, ein kleiner Unfall. „Wolf“ machte eine Schießübung, und das Flugzeug stand noch an Deck. Nach dem ersten scharfen Schuß wurden ihm durch den Luftdruck alle oberen Rippen eingedrückt. Der Schaden konnte binnen 24 Stunden repariert werden, und „Wölschen“ war wieder flugklar. Besonders liebevoll wurde der Motor behandelt. Er hatte in den Tropen doppelt zu leiden, da alles Eisen rasch zu rosten beginnt. Er mußte daher stets gut geölt und gewickelt sein. Bis in den Indischen Ozean blieb „Wölschen“ unter Deck. Dann wurde er zum ersten Male aufgetakelt und durfte an dem Tage, an dem „Turritella“ angehalten wurde, seine Feuerprobe bestehen. Er sah, als er ausgefetzt wurde, nicht gerade vertrauenerweckend aus. Es gab sogar Stimmen unter der Mannschaft, die der Ansicht waren, daß mit einer solchen „Ente“ ja doch nichts anzufangen sei, und den Fliegern etwas vorzeitig ihr Beileid aussprachen. Zum Teil hatten sie ja recht. Auf der Flugstation wird alles mit der Wasserwage genau ausgewogen, die kleinste Schraube sorgfältig nachgesehen, kurz, es herrscht die größte Aufmerksamkeit. Das war bei „Wölschen“ mit unseren primitiven Bordmitteln

natürlich nicht möglich. Der Rumpf wurde einfach aufgestellt, die Tragdecke angebracht, von hinten über den Schwanz geguckt, und die Sache war erledigt.

Nachmittags um zwei Uhr war zum ersten Flug aufgestiegen worden. Der Start verlief normal. Das Wetter war etwas böig. „Wölschen“ sackte hie und da gehörig durch, im großen und ganzen aber kam er gut aus dem Wasser und war in zwanzig Minuten schon 1000 Meter hoch. Dort begann er allerdings reichlich zu wackeln und mit den Flügeln zu flattern, ließ sich aber nicht beirren und kletterte ruhig weiter.

Die Sicht von oben soll wundervoll gewesen sein. Klar bis auf neunzig Meilen lag der Ozean da, die kleinste Einzelheit hob sich deutlich von dem tiefblauen Wasser ab. Aus einer Höhe von 4000 Meter kam er in steilem Spiralgleitflug wieder herunter und stand wenige Minuten später an Deck. Die Haiische schienen unser Flugzeug besonders anziehend zu finden. Im Augenblick, wo seine Schwimmer das Wasser berührten, tauchte auch sicher schon eine der sichelförmigen Flossen in schneller Fahrt heran, der Haiisch vom Dienst meldete sich zur Stelle, und keine Viertelstunde war vergangen, bis eine wahre Volksversammlung sich um unser „Wölschen“ tummelte. Es waren Exemplare darunter, die unangenehm stattlich wirkten.

„Wölschen“ hatte seine Probe bestanden. Fortan durfte es täglich, wenn das Wetter es nur irgend zuließ, fliegen, frühmorgens und nachmittags gegen

die Dämmerung. Es mußte sichern und aufklären und konnte uns auch stets Einzelheiten melden.

Auch „Sumna“ und „Wordsworth“ wurden ausgekundschaftet. Von oben konnte sehr schnell immer festgestellt werden, welchen Kurs der Dampfer steuerte, und seine Geschwindigkeit nach der Schnelligkeit des Flugzeugs errechnet werden. Auf die Meldung hin ging dann „Wolf“ vor und schnitt den Dampfenden Weg ab. Mehrere Male flog „Wölfchen“, bevor wir den Indischen Ozean verließen. Auf unserer Weiterfahrt nach Australien bekamen wir schlechtes Wetter und sehr viel Regen. Das Flugzeug wurde abgetakelt und unter Deck verstaut. Das Abmontieren dauerte kaum drei Stunden. Die Flieger hatten sich hierzu die geschicktesten Leute ausgesucht, die dann von ihnen dauernd als Hilfsmonteuere beschäftigt wurden.

Bei einer Erkundung im Stillen Ozean nun merkten die Flieger eines Tages bereits beim Start, daß ein Spanndraht zerrissen und eine Strebe gebrochen war. Da aber das Flugzeug schon in der Luft war, wollten sie ihre Aufklärung erst vollenden. Es war hohe Dünung, die Haisische vom Dienst und ihr Gefolge wie immer zur Stelle. „Wölfchen“ hatte seinen Flug vollendet und saß bereits wieder auf dem Wasser, als das Flugzeug vollständig die Fahrt verlor und ganz langsam nach vorn überklappte. Gleichzeitig drückten die zusammenbrechenden Streben einen Schwimmer leer, und das Wasser drang ein. Allmählich nur stellte sich der Apparat auf den Kopf, und ebenso allmählich hob er das

Schwänzchen in die Höhe. An Bord befand sich alles in großer Aufregung. Wir hatten auch schon beim Start gemerkt, daß nicht alles klar war. Im Nu waren die Boote der zugewandten Seite im Wasser und mit starker Mannschaft besetzt. Der Wind hatte an den Tragflächen volle Angriffsmöglichkeit und trieb unser „Wölfchen“ mit äußerster Kraft von uns weg. Flieger und Beobachter waren auf den Schwanz geklettert, um so möglichst das Gleichgewicht herzustellen. Die Leute in den Booten rissen an den Riemen, daß sie zu brechen drohten. Der Motor war bereits völlig unter Wasser, näher und näher schienen die Flossen der Haifische zu kommen, als im letzten Augenblick die Rettung zur Stelle war. Deutlich konnten wir vom Schiff aus beobachten, wie zwei schwere Matrosen, unbekümmert um die im Wasser lauern den Haie, aus den Booten sprangen und so gleich auf den einen Schwimmer kletterten. „Wolf“ hatte auf die Unfallstelle zugehalten und manövrierte sich vorsichtig heran. Ebenso sorgfältig wurde dann das Flugzeug eingesezt, abmontiert und in Arbeit genommen. Die Haifische schwammen noch um das Schiff herum, aber diesmal hatten sie das Nachsehen.

Nach drei Wochen etwa war der Motor wieder in Ordnung. Die Leinwand der Tragdecks war lose geworden, einige Rippen waren gebrochen. Es konnte aber alles gut instand gesetzt werden, und bald war „Wölfchen“ mir wieder klar gemeldet und setzte seine Flüge fort.

„Wölfchen“ hat während der ganzen Reise

über sechzig Flüge gemacht, lange Zeit an Deck gestanden, den Sonnenstrahlen der Tropen, den Regengüssen und jähem Temperaturwechsel preisgegeben. Stundenlang war es, selbst bei schweren Regenböen, in der Luft, hielt große Windstärke, an Deck stehend, aus und erlitt hin und wieder kleine Beschädigungen, die aber stets beseitigt wurden. Die Rippen, die während des letzten größeren Unfalls gebrochen waren, wurden aus Teekisten neu geschnitzt. Durch die Unbilden der Witterung war die Leinwand bald morsch geworden. Sie hing in Fetzen herunter und mußte unbedingt erneuert werden. Wir erbeuteten auch Leinwand, die aber so minderwertig war, daß nach zwei Flügen schon wieder an eine neue Bespannung gedacht werden mußte. Aus der „Hitachi Maru“ hatten wir eine Menge Rohseide erhalten. Die wurde nun über die Tragflächen gespannt. Eine halbe Stunde hielt sie, dann aber begannen sich große Risse zu zeigen, und als „Wölschen“ den zweiten Flug machte, konnten wir durch seine Tragflächen hindurch den Himmel sehen. Wir wunderten uns, daß unser Flugzeug noch heil herabkam. Wir mußten also an stärkeres Material denken, und das fanden wir wieder in der „Hitachi Maru“, die ja alles Erdentliche mit sich gehabt hatte. In mehreren Kisten war wundervoller weißer Atlasstoff, der den Londoner Damen als Material zur Ballkleidung dienen sollte, verstaut. Für „Wölschen“ aber war uns nichts zu gut. So bekleideten wir es mit der englischen Balltoilette, und es flog bis zum Ende der Fahrt unversehrt.

Es gab hunderterlei Dinge, die ununterbrochen repariert und ausgewechselt werden mußten. Die Flieger fanden stets — selbst in den schwierigsten Situationen — Hilfe. Sie flogen selbst dann, wenn ein Fliegen kaum möglich schien, und haben redlich ihren Teil zum Gelingen der Fahrt beigetragen.

---