

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**S.M.S. Wolf**

**Nerger, Karl A.**

**Berlin, 1918**

Wasser im Raum

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

## Wasser im Raum!

Vor Singapore war unsere eigentliche Aufgabe bereits erfüllt gewesen, die letzte Mine war von Bord. Die Musik, die sich im Laufe der langen Monate allmählich zu einem Verbande entwickelt hatte, der sich bereits mit Glück an die schwersten klassischen Stücke heranwagte, hatte schmetternd angestimmt: „Holdrio, es geht zur Heimat!“, und meine Leute waren jubelnd eingefallen. Wenn es aber auch nach Hause ging, so war das für „Wolf“ noch lange kein Grund, einen fetten Bissen, der ihm etwa in den Weg lief, nicht mitzunehmen. Im Gegenteil! Je länger die Fahrt dauerte, desto mehr wuchs unser Appetit.

„Wolf“ und „Igoz Mendi“, dem wir einen beträchtlichen Teil seiner Kohlen, die er für Rechnung der englischen Regierung an Bord hatte, herausholten, fuhren auf dem weiteren Wege getrennt. Von Zeit zu Zeit nur trafen wir uns, um ein Kohlenauffüllen zu ermöglichen, wenn in den Bunkern des „Wolf“ wieder einmal Ebbe eingetreten war.

Auf der sonst stark befahrenen Strecke zwischen Australien, auf dem Wege nach Europa, nach der

Durban- und der Delagoabai wurde trotz mehrtägigen Wartens kein Fahrzeug angetroffen. Es schien fast, als sei die Schifffahrt in diesen Gegenden völlig eingeschlafen. So setzten wir also unseren Marsch südlich um Südafrika herum fort. Hatten wir die letzten Wochen ausnahmsweise gutes Wetter gehabt, dann sollte es hier anders werden. Wir bekamen einen Sturm, der ziemlich heftig war.

Als der nächste Tag heraufdämmerte und die Sonne den Osten in flammende Glut tauchte, kam unter Sturmsegel eine Bark in Sicht, die östlichen Kurs anlag. Zunächst war uns unverständlich, auf welchem Wege sich das Fahrzeug befand, da es für den Kurs nach Osten auf zu niedrigem Breitengrade stand. Trotz des schweren Wetters — die Dünung ging noch immer hoch — wurde es in der üblichen Weise angehalten.

Der Priisenoffizier kam auch glücklich an Bord des merkwürdigen Schiffs und meldete, daß es der amerikanische Segler „John H. Kirby“, Kapitän A. F. Blom aus Ubo, ein amerikanischer Staatsbürger, mit achtzehn Mann Besatzung — durchwegs Amerikanern — sei. Es habe eine außerordentlich große Menge Lebensmittel, Seife, Toilettenartikel und 270 Automobile an Bord. Bestimmungsziel sei zuerst Port Elizabeth, später Port Natal. Für den ersten Hafen, nach dem es ging, stand er viel zu weit östlich. Ein Umstand, der uns auffallend erschien, aber eine recht einfache Ursache hatte. Die „Kirby“ hatte nämlich bei ihrer Ausfahrt aus New York einen

Schaden an dem einzigen an Bord befindlichen Chronometer gehabt und deshalb auf der ganzen Reise nach der Taschenuhr fahren und nach ihr die Länge bestimmen müssen. Bei der Unsicherheit ihres Bestecks hatte sie die Küste nur bei günstigen Windverhältnissen ansteuern wollen.

Aus Funkgesprächen, Zeitungsmeldungen und Ausfagen von Gefangenen hatten wir entnommen, daß die englische Regierung, wie gewöhnlich stark aufgebauscht, der Welt verkündete, sie hole in Afrika zu einem entscheidenden Schlage gegen die deutsche Kolonialmacht aus. Dem „Unfug“ Lettow-Vorbeck's müsse rasch ein Ende gemacht werden. Die 270 Automobile, die drüben auf dem „John Kirby“ verstaute lagen, sollten jedenfalls bei diesem Endkampfe eine große Rolle spielen. Nun, da kamen wir gerade zu recht. Leider nur standen sie sämtlich im oberen Teil des Schiffes, so daß es uns bei dem heftigen Schlingern nicht gelang, einen nennenswerten Teil der Lebensmittel, die darunter verstaute lagen, zu uns an Bord zu nehmen. Das Schiff wurde am nächsten Tage versenkt.

Wie in andern Fällen, so hatte ich auch hier, nachdem ich die Meldung über die Art der Ladung erhalten hatte, an die verschiedenen Ressorts im Schiff Zettel geschickt mit dem Ersuchen, mir sofort zu melden, welcher Bedarf in den einzelnen Abteilungen vorläge. Nun bekam ich die meisten Zettel mit dem lakonischen Vermerk zurück: „Ein Automobil.“ Ich schmunzelte, dachte mir mein Teil und be-

schloß sofort, Gleiches mit Gleichem zu vergelten. Ich erfüllte also den einzelnen Ressorts, ja sogar jedem Mann der Besatzung ihre Bitte. Sie durften sich alle, soweit der Vorrat reichte, einen Wagen nehmen. Nur eine kleine Bedingung stellte ich: jeder mußte sich sein Auto selbst an Bord bringen, jedenfalls für die Übernahme aber Sorge tragen. Ich muß gleich hinzufügen, daß es keinem gelungen ist, den Wagen, den er für sich bestimmt hatte, zu bergen. Ein Längsseitgehen bei der hohen See war unbedingt ausgeschlossen. Und auf den Rücken konnte sich keiner die ungefügen Dinger packen. So nahmen die Leute schweren Herzens Abschied von den schönen Wagen, in denen sie sich wohl schon stolz in Kiel, Hamburg oder Wilhelmshaven hatten fahren sehen, und statt dessen schickte ich die Autos in der Nähe der Agullas-Bank auf den Meeresgrund. Mochte Neptun mit seinen Trabanten zur Abwechslung einmal mit ihnen Korso fahren. Das war bei weitem besser, als daß sie gegen unsere Truppe in Afrika verwandt wurden.

Diese Brise war uns augenscheinlich zur Feier des Jahrestages unserer Ausreise — es war am 30 November — entgegengesandt worden. Nun ging es weiter durch den Südatlantik nordwärts auf die amerikanische Küste zu. Wieder waren vierzehn ereignislose Tage vergangen, als wir in der Abenddämmerung einen größeren Segler sichteten, der uns mit nördlichem Kurs entgegenkam. Der Schiffer hatte wohl schon Toilette für die Heimat gemacht. Sein Schiff sah in der untergehenden Sonne, die seine

weißen Segel mit rosigem Schimmer überhauchte, wirklich schön aus. Wie ein Schwan schnitt er durch das Wasser.

Während der Nacht hielt ich Fühlung mit ihm, um ihn beim Hellwerden des 15. Dezember zu stellen. Es war der Franzose „Maréchal Davout“, Kapitän Louis Bret, von Australien mit Getreide nach Dakar unterwegs. Sofort beim Anhalten war ihm unsere Armierung gezeigt worden. Er hatte darauf gar nicht erst den Versuch gemacht, sich zur Wehr zu setzen, obwohl er als Bewaffnung zwei 9-Zentimeter-Schnelladefanonen an Bord hatte. Auch die Funkenstation, über die er verfügte, setzte er nicht in Betrieb. Freilich war hier nicht die Angst vor uns, sondern die Unfähigkeit des Telegraphisten die Ursache. Der Unglückliche war siebzehn Jahre alt und mochte sonst ein ganz braver Mensch sein, aber von Funkentelegraphie hatte er keine Ahnung. Die Franzosen erzählten später, als sie als Gefangene bei uns an Bord waren, denn auch, daß sie auf ihrer ganzen Reise nie einen Funkspruch bekommen hätten. Zur Bedienung der Geschütze waren sechs Kanoniere der französischen Marine an Bord. Sie bestritten allerdings, Militärpersonen zu sein, waren aber so unvorsichtig gewesen, Photographien, die sie bei sich hatten, nicht zu vernichten. So konnten sie an Hand der Bilder überführt werden.

Es war uns sehr angenehm, daß „Maréchal Davout“ unter anderen Vorräten auch mehrere Fässer schönen Landwein an Bord hatte. Er war uns hoch

willkommen, da unsere Getränke an Bord bereits stark zusammengeschmolzen waren und die Erfrischung mit dem guten Nebensaft wegen der Skorbut- und Beriberigefahr sehr erwünscht war. Überdies war der französische Wein zum Weihnachtsfeste, dem zweiten, das wir an Bord feiern sollten, sehr geeignet. Auch eine Menge Tauben und ein Schwein nahmen wir zur Auffüllung unserer Bestände an Bord. Die übrigen Vorräte waren recht gering. Das wichtigste waren einige Zentner Kartoffeln.

Nachdem der „Maréchal Davout“ die Fahrt nach unten angetreten hatte, wurde der Marsch nach Westen fortgesetzt.

Am 20. Dezember traf „Wolf“ mit seiner Prise, der „Igoz Mendi“, östlich von Trinidad wieder zusammen. Wir hatten die Absicht, bei Trinidad irgendwo zu ankern, die Kohlen aufzufüllen, die Maschine für den letzten Teil der Heimreise nochmals zu überholen und der Prise Gelegenheit zu geben, ihre Kessel zu reinigen. Außerdem waren auf der „Igoz Mendi“ die Vorräte so knapp geworden, daß es unbedingt nötig war, von unseren Beständen etwas hinüberzugeben. Am Abend wurde daher signalisiert, es sei meine Absicht, am nächsten Morgen einen Ankerplatz anzusteuern. Zuvor sollte „Wölfchen“ die Insel, die unbewohnt war, aufklären.

Bevor wir unser Vorhaben noch ausführten, spielte uns ein glücklicher Zufall — über Mangel an Glück hatte ich mich überhaupt nicht zu be-

klagen — einen Funksspruch in die Hände, der für uns von außerordentlicher Bedeutung war. Er war portugiesisch, kam vom neuernannten Chef des Stabes der brasilianischen Marine und lautete: „Comandante militar ilha Trinidade“ (An den militärischen Kommandanten der Insel Trinidad). Mit dem heutigen Tage habe ich die Funktionen des Chefs des Stabes der Brasilianischen Marine übernommen. Adelino Martinz, Vizeadmiral.“ Der Funksspruch rührte von der Großstation im Mittelatlantik Fernando Noronha her und war an Trinidad gegeben. Die Insel war danach also nicht mehr unbewohnt, sondern militärisch besetzt und jedenfalls auch mit einer F.-L.-Station ausgerüstet. Vielleicht lag sogar irgendein feindliches Fahrzeug dort auf Station. Nun, wir waren nicht aufdringlich. Wir gaben die Absicht, die Insel anzusteuern, auf, da es jetzt darauf ankam, daß der „Wolf“ vor seiner Heimkehr nicht mehr öffentlich in Erscheinung trat. Wir änderten daher den Kurs südwärts, um an der Südgrenze des hier herrschenden Südostpassates in freier See die nötigsten Reparaturen vorzunehmen. Bald hatten wir „Agos Mendi“ erreicht und schickten uns an, längsseit zu gehen. Da aber spielte uns die Dünung, die sich noch immer recht fühlbar machte, einen bösen Streich. Die Schiffe schlingerten so heftig, daß Gefahr bestand, sie beide ernstlich zu beschädigen. Wir versuchten zwar, einen Teil der Arbeiten mit Hilfe der Boote zu erledigen, aber das gab nichts Rechtes.

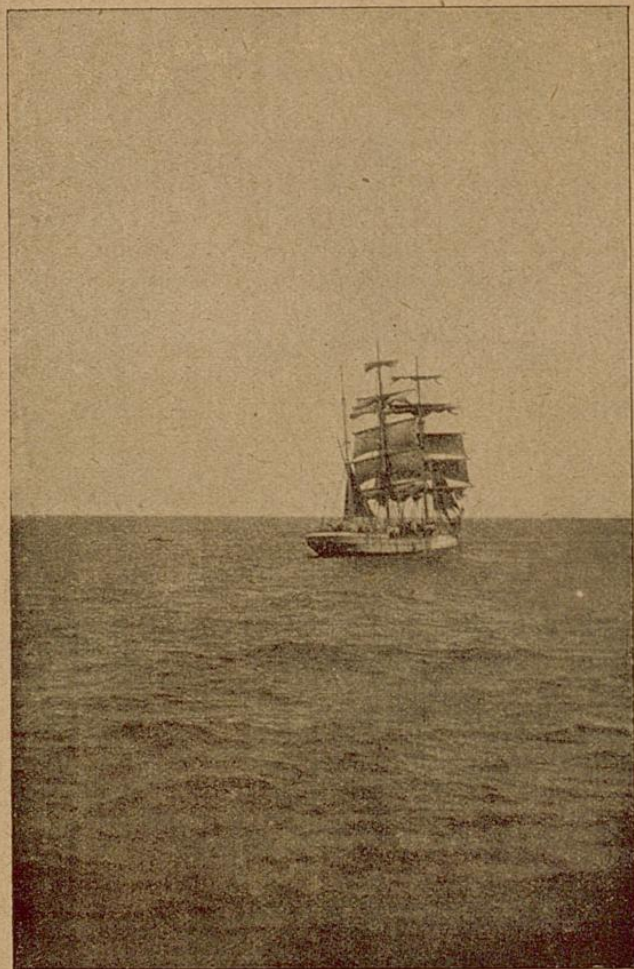




„John Kirby“ im Sinken.



Norwegische Bark „Storo brore“.



Französischer Segler „Maréchal Davout“.

Dann kam, zum zweiten Male, seit wir aus der Heimat ausgefahren waren, Weihnachten heran. Wieder wurden aus Kabelgarn die kleinen Ungetüme hergestellt, die uns die Tannenbäumchen ersetzen sollten. Diesmal allerdings in größeren Mengen, da auch die Gefangenen ihr Fest haben sollten. Aus dem Kokosmehl wurden Matronen gebacken, es gab eine Ansprache, eine scherzhafte zweite Ausgabe der Weihnachtszeitung, in der alles an Bord seinen Teil abbekam, Lichter an den Bäumchen, schöne Sprüche und Gesang. Es war natürlich alles nur Ersatz, aber die Stimmung war so fröhlich wie selten. Ging es doch nach langer, langer Abwesenheit heim! Das letzte noch im Kühlraum vorhandene Gefrierfleisch wurde hervorgeholt, tiefe Lücken in unsere Konserven gerissen. Mit dem Lachs und Hummer, den wir seinerzeit von der „Hitachi Maru“ erhalten hatten, konnte den Leuten nicht mehr imponiert werden. Diese Delikatessen waren ihnen schon längst etwas Alltägliches geworden. Dafür gab es frische Kartoffeln, die eine Seltenheit bedeuteten.

Am 25. Dezember war die Dünung endlich so weit hinuntergegangen, daß „Wolf“, dem es gar nicht grob genug kommen konnte, sie überhaupt nicht mehr wahrnahm. Der Spanier schlingerte zwar noch ziemlich stark, trotzdem aber wurde bei ihm längsseit gegangen und mit dem Kohlen begonnen. Anfangs ging auch alles recht gut, dann aber wurden die Bewegungen des „Igoß Mendi“ immer fühlbarer. Trotz der zahlreichen ausgehängten Fender schlugen die

Schiffe dumpf dröhnend aneinander. Der Schlingerkiel von „Wolf“ wurde schwer beschädigt, an mehreren Stellen zeigten sich Lecks. Auch „Igoz Mendi“ selbst wurde undicht. Nach 24 Stunden waren trotz der überaus ungünstigen Verhältnisse 550 Tonnen Kohlen übergenommen, eine Leistung, wie sie eben nur solche Leute, wie ich sie in der Besatzung besaß, vollbringen konnten. Dann aber war es höchste Zeit zum Ablegen. Die Erschütterungen der Schiffe waren so stark geworden, daß man vom Stuhle flog, selbst wenn man sich aus Leibesträften anklammerte, daß ein Liegen in der Koje zu den Unmöglichkeiten gehörte. Zum Überfluß war der Spanier schließlich mit seiner Kommandobrücke gegen die unsere bedeutend fester gebaute gestoßen. Die Folge war, daß seine Brücke stark beschädigt wurde und um mehrere Grad nach Steuerbord überhing. Jedes Wort des Lobes, das ich für meine Leute finden könnte, scheint mir gering im Vergleich zu dem, was sie vollbrachten, was sie besonders in jenen letzten Tagen und Wochen, wo es zum Schluß ging, möglich machten. Zur Reparatur der Kessel hatten sie sich an Bord eine eigene hydraulische Presse angefertigt, hatten auf der Reise nahezu 1000 Kesselnieten eingezogen, neue Pumpen für die Kühlanlagen gebaut, Dampfsheizungen in allen Gefangenenträumen gelegt, wozu das Material aus der „Hitachi“ herausgenommen worden war. In wenigen Stunden war die Brücke mittels der Presse in ihrem vorigen Zustande, so daß der Marsch nach Norden fortgesetzt werden konnte.

Still und ruhig ging das Jahr zu Ende, ein neues kam mit dem fahlen Schein im Osten, der den anbrechenden Tag kündete. Dreizehn Monate unterwegs. Es war am 4. Januar, als in nordöstlicher Richtung ein Segler mit Westkurs in Sicht kam. Wir hielten sofort auf ihn zu, erkannten aber bald zu unserem Bedauern, daß er neutrale Farben und den nordischen Namen „Storo brore“ („Großer Bruder“) führte. Überdies fuhr er in Ballast. Trotzdem interessierte es uns, das Woher und Wohin zu erfahren. So setzten wir also die englische Handelsflagge. „Storo brore“ konnte nämlich morgen schon einen Engländer treffen, und wenn er dem erzählt hätte — und daß er es tat, war zweifellos — daß ein deutscher Hilfskreuzer hier sein Unwesen trieb, hätten wir die Meute bald auf dem Halse gehabt. Wir hißten also die britische Flagge und fragten nach Ausgangshafen und Ziel, die Antwort erfolgte prompt. Leider so, wie wir erwartet hatten: „Norwegische Bark „Storo brore“, von Beira in Ballast nach Montevideo.“ Da war nichts zu machen. Wir ließen den „Großen Bruder“ ziehen und wünschten ihm noch Glück auf den Weg.

Einige Stunden vergingen. Die Mastspitzen des Norwegers waren von unserem Mars aus eben noch sichtbar, als wir in den verschiedenen Lloydregistern eine recht interessante Entdeckung machten. Da stand nämlich schwarz auf weiß, daß „Storo brore“ ein waschechter Engländer gewesen war. Der Flaggenwechsel hatte erst während des Krieges statt-

gefunden, aus dem Namen der Reederei ging klar hervor, daß es sich um ein plumpes Scheinmanöver handelte — in die Welt gesetzt, um die dummen Deutschen zu täuschen und unter der neutralen Flagge den Gefahren des Krieges zu entgehen.

Sofort wurde Kehrt gemacht und noch vor Dunkelheit hatten wir den „Großen Bruder“ wieder erreicht.

Die Untersuchung seiner Papiere ergab die Richtigkeit unserer Annahme. Durch den Prisenoffizier ließ ich den Kapitän um Entschuldigung bitten, daß ich ihm erst glückliche Reise gewünscht hätte und ihn jetzt anhielte. Er würde den Grund ohnedies erraten haben. Mit seiner Neutralität stimme es nicht so recht, es täte mir sehr leid, aber ich mußte ihn und seine Leute vom Schiff herunternehmen. Und da 15-Zentimeter-Geschütze eine durchschlagende Beweiskraft besitzen, erkannte er sofort die Richtigkeit meiner Gründe und kam als Gefangener zu mir an Bord. Eine Stunde später war der „Große Bruder“ zu seinen Leidensgenossen versammelt und ruhte auf dem Grunde des Ozeans von den Anstrengungen seiner Kriegsfahrten aus.

Wir steuerten nordwärts weiter, trafen in der Gegend des Äquators „Igoz Mendi“ und nahmen unter gleichen Bedingungen wie kurz vorher auf hoher See von ihm in 24 Stunden 500 Tonnen Kohle über. Wieder schlingerte er stark, neue Schäden entstanden und die alten machten sich noch stärker fühlbar.

Gleich nach der Kohlenübernahme bekamen wir einen Funkpruch, der von der Erweiterung des

deutschen Sperrgebietes meldete und die genauen Grenzen angab. Da wußten wir ja gleich, wo wir nicht fahren sollten; denn zum Schluß der Reise noch einen deutschen Torpedo zu bekommen, lag durchaus nicht in meiner Absicht. Zudem hatte ich ja auf meinen „Mongolia“-Passagier Rücksicht zu nehmen, dessen Nerven einer neuen Torpedierung vielleicht doch nicht mehr gewachsen waren. So steuerte ich also außerhalb des Sperrgebietes nordwärts.

Die heiße Tropensonne war längst hinter uns zurückgeblieben, mehr und mehr machte sich der Norden fühlbar. Das Wetter, über dessen Gunst wir eigentlich ja nie besonders zu klagen hatten, wurde schlechter, von 30 Grad Nord ab begann es sogar böseartig zu werden. Der Wind versteifte sich, er wurde zum Sturm, zum Orkan. Während vierzehn Tage ging das ununterbrochen. Mit acht begann es, steigerte sich an verschiedenen Tagen auf zehn, bis es am 27. Januar endlich Windstärke zwölf erreichte und 24 Stunden blieb. Orkan. Ein Donnern und Brüllen ringsum, als sei das Jüngste Gericht angebrochen. Bis zu 15 Meter hoch standen die Seen, steil stiegen die gläsernen Wellenberge neben, hinter und vor dem „Wolf“ an, als wollten sie ihn unter ihrer furchtbaren Masse begraben. Aber „Wolf“ hielt sich wacker. Er tauchte die Nase voraus in den Abgrund hinab, kletterte Berge hinan, arbeitete bis zum Äußersten, aber er hielt. Nur wenig Wasser kam über, gering waren die Schäden, die entstanden. Und allzu lange konnte der Orkan nicht dauern.

Aber es kam anders. Der bleigraue Himmel verdunkelte sich, mit fahler Dämmerung brach die Nacht herein. Und der Orkan wütete noch immer, er wurde, obgleich das doch unmöglich schien, noch grauenhafter, toller. Kein Auge hat sich in jener Nacht, in der ringsum gespenstisch die weißgichtenden Wellenberge heranbrausten, in der die Luft vom Krachen und Brausen der sich überstürzenden Wassermassendröhnte, geschlossen. Die meisten Gefangenen waren ja sogenannte Seeleute, in jener Nacht aber haben viele von ihnen, wie sie später erzählten, das längst vergessene Beten gelernt.

Waren Stunden vergangen, Tage, Wochen? Eine Ewigkeit schien es zu dauern, bis es sich wie ein leichter, matter Schein abhob, bis die Wasserwüste um uns, die in tiefes Dunkel gehüllt gewesen war, sichtbar wurde. Der Orkan hatte nachgelassen. Noch kochte und brodelte es, noch überstürzten sich die Seen, noch heulte und piffte es im Tauwerk, aber es war nur noch Sturm, nicht mehr Orkan. Die Wut der Elemente war gebrochen. Und jetzt, als wir dachten, aufatmen zu können, jetzt kam der gefährlichste Moment auf der ganzen langen Fahrt, kam jener Augenblick, in dem ich die Meldung erhielt: „Die Pumpen sind verstopft und arbeiten nicht mehr.“ Das konnte das Ende sein.

Noch aber war es nicht so weit, obwohl die Lage ernst, sehr ernst erschien. Die Lecke, die wir bei der Kohlenübernahme von „Igoz Mendi“ erhalten hatten, waren infolge der gegen die Bordwände schla-



genden Brecher und der starken Erschütterungen, die das Schiff durch das Durchgehen der Schraube beim Austauchen aus dem Wasser erlitten hatte, noch stärker geworden. In breitem Schwall drang das Wasser ein. Mehr als 40 Tonnen in der Stunde. Und immer trüber lauteten die Meldungen, die aus den Räumen kamen; ständig noch stieg das Wasser, schwemmte im vorderen Kohlenraum Kohlen und Arbeitsgerät hin und her und hatte schließlich dabei die Saugnäpfe der Lenzeinrichtung des Raumes so dicht gesetzt, daß die Pumpen nicht mehr angriffen, die gurgelnde Flut nicht mehr entfernt werden konnte.

Und wieder, wie stets, zeigten meine Leute, was es heißt, ein deutscher Seemann sein. Bis an die Hüften im Wasser, dessen Kälte durch Mark und Bein drang, griffen sie zu mit eisernen Fäusten und arbeiteten, daß ihnen trotz der Kälte der Schweiß von der Stirn troff. Mit Kohlenkörben und ähnlichem Material mußte vorerst ein Damm geschaffen werden, um das Hin- und Hergehen der Sachen zu beseitigen. Glücklicherweise hatten wir vom letzten amerikanischen Segler hohe Gummistiefel bekommen. Die boten wenigstens einigen Schutz gegen die eisige Kälte, die von unten in den Körper froh. Die Verstopfungen in der Bilge und in den Kohlengängen hatten sich so festgesetzt, daß sie mit Picken und Spaten entfernt werden mußten. Noch zahlreiche mühselige Arbeit war nötig, ehe die Gefahr beseitigt war, aber sie wurde getan, wurde erledigt, während draußen der schwere Sturm heulte,

„Wolf“ unter den Schlägen der Brecher, die nur allmählich abnahmen, stampfte und schlingerte. Hatte ich unter den Gefangenen blasse und aufgeregte Gesichter gesehen, so hatte von meinen Leuten auch nicht einer nur eine Sekunde den Kopf verloren. Sie hatten Vertrauen.

---