

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

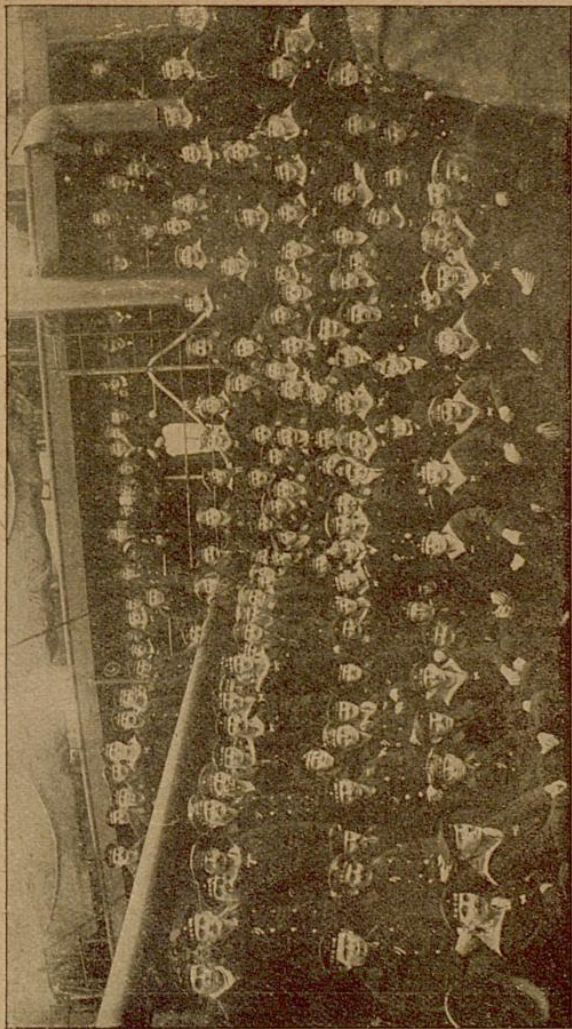
S.M.S. Wolf

Nerger, Karl A.

Berlin, 1918

Heimkehr

urn:nbn:de:bsz:31-90183



Die Besatzung des Hilfskreuzers „Wolf“ nach Ankunft im Heimathafen Kiel.



Heimkehr nach 15monatiger Fahrt.



Begrüßung beim Einlaufen in den Heimathafen.

Heimkehr

Wenn sich auch der Orkan, dem „Wolf“ eben mit knapper Not entronnen war, nicht wiederholte, so hatten wir doch bis zum Schluß der Fahrt keinen Grund, uns über zuviel „Schönwetter“ zu beklagen. Im Gegenteil. Auf unserer ganzen Fahrt nordwärts hatten wir unter schlechtem Wetter zu leiden. Ein Minimum, das von der nordamerikanischen Küste nach Irland zog, schien es ganz besonders auf uns abgesehen zu haben. Ununterbrochen turnte es um den „Wolf“ herum, war bald links vorne, dann wieder rechts hinten und umgekehrt. Es hatte eine Vorliebe für uns gefaßt, die wir durchaus nicht teilten. Zur Abwechslung stellten sich Hagelböen und dichtes Schneetreiben ein. Wir hatten alles Erdenkliche angewandt, uns abzuhärten, trotzdem machte sich die Kälte, die wir seit einem Jahr nicht mehr kannten, recht empfindlich bemerkbar. Es stürmte und schneite, als sollten wir jetzt für all die Hitze der Tropen entschädigt werden. Zeitweise konnte man vor dem dichten Wirbeln und Tanzen der weißen Flocken kaum die Hand vor den Augen sehen. Es war recht ungemütlich.

Der Ausguck war doppelt und dreifach besetzt. Kam es doch hauptsächlich darauf an, zu sehen, bevor wir selbst wahrgenommen wurden. Aber hier machten wir eine merkwürdige Entdeckung: auf der ganzen Fahrt durch den Nordatlantik, in dem man sonst kaum eine Stunde hatte fahren können, ohne daß nicht irgendwo die Rauchfahne eines Schiffes aufgetaucht wäre, wurden nur ein Segler, ein Neutraler, der in Ballast südwärts steuerte, und zwei andere Schiffe, die vom Kanal kommend auf die amerikanische Küste zuhielten, angetroffen. Die Wirkung der deutschen U-Boote. Hier sahen wir sie, trotz aller Ableugnungsversuche von seiten Englands, trotz aller Phrasen, die von London ausgingen und nur für die Neutralen bestimmt waren. Jetzt wurde uns so manches, was die Gefangenen angedeutet hatten, klar, jetzt verstanden wir, warum „Wairuna“ vollgepackt mit Lebensmitteln war. In England begann Meister Schmalhans Küchenmeister zu werden. Da hatten sie vorsorgen müssen, wenn ihre Fahrt noch länger dauern sollte. Wie war doch die Geschichte mit der Aus Hungierung Deutschlands gewesen? Die englische Sperre sollte uns auf die Knie zwingen. Und hier fuhren wir jetzt, suchten vergebens nach britischen Streitkräften, während auf der Insel die Not an die Türen klopfte.

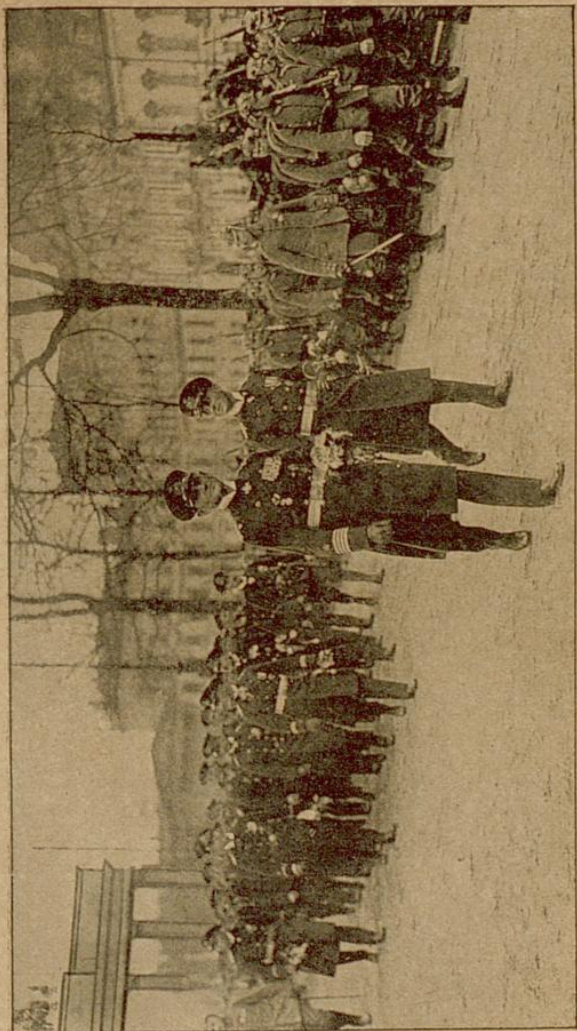
Bevor wir in die Passage von Island einsteuerten, trafen wir nochmals mit „Igoz Mendi“ zusammen. Der Brave hatte uns den größten Teil seines Inhalts bereits abgeben müssen. Wäh-

rend der ganzen Fahrt lag er hoch aus dem Wasser heraus und schlingerte erbärmlich. Ich fragte den Kommandanten, wie es bei ihm an Bord ginge. Er antwortete: „Erträglich. Wir rollen zwar stark, aber es tut nicht weh.“ Dafür wußte er mir aber über eine interessante Begegnung zu berichten. Unmittelbar nach der letzten Trennung von dem „Wolf“ im Nordatlantik traf er bei unsichtigem Wetter zwei große Hilfskreuzer. Er nahm zunächst an, daß er angehalten werden würde, da die beiden Schiffe einen Zerstörer bei sich zu haben schienen. Bald aber erkannte er einen ungeheuren englischen Schwindel. Der schöne, nagelneue Zerstörer, der als Schutz mitfuhr, war nämlich auf die Bordwand — gemalt! Das war ja immerhin eine ganz niedliche Entdeckung! Oft genug hatten die verschiedenen Lords der Admiralität, die der erfolglose Krieg auf den Ministerstuhl geführt hatte, in ihren Reden im Parlament darauf hingewiesen, wie enorm die Zahl der kleinen Patrouillensfahrzeuge und der Zerstörer in den letzten Jahren gestiegen sei. Die Höhe der Ziffer wunderte mich jetzt freilich nicht mehr, wenn die Herrschaften auch die Meisterwerke der Malerei mit in ihre Listen setzten, was sie jedenfalls taten. Was sie nur damit bezweckten? Uns täuschten sie nicht, wir fielen ihnen auf solchen Schwindel nicht herein. blieb also nur das eigene Volk, dem Sand in die Augen gestreut wurde.

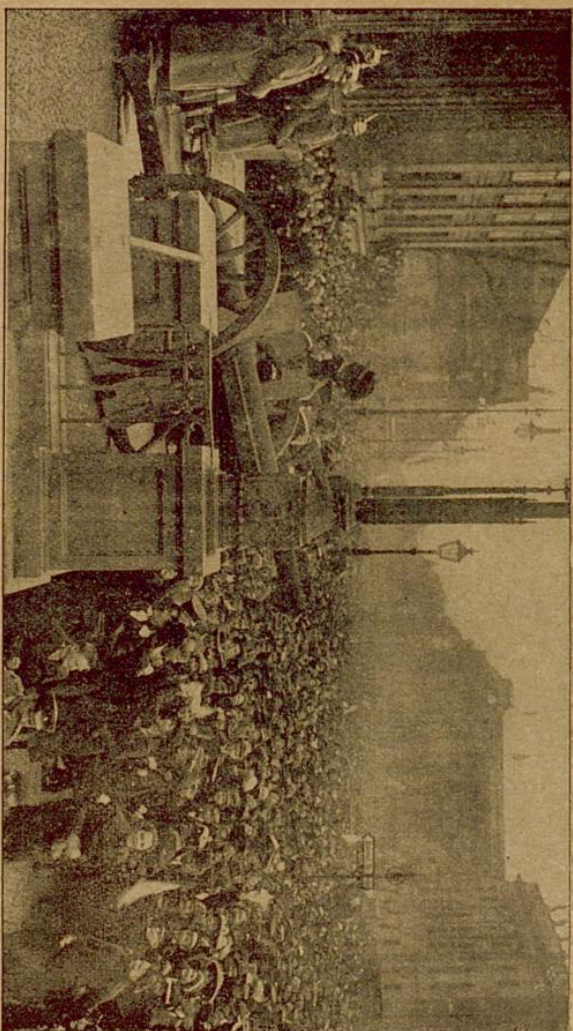
Selbstverständlich waren auf der „Igoz Mendi“ die Sprengpatronen klar, um das Schiff, wenn es von feindlichen Streitkräften angehalten

wurde, in die Luft zu sprengen. Der Erste Offizier des Spaniers hatte nun, als die beiden Engländer austauchten und die Gefahr der Ausbringung nahelag, gedacht, sich bei dem Gegner einen guten Empfang zu sichern, wenn er ihnen das Schiff in die Hände spielte, und die Sprengpatronen heimlich über Bord geworfen. Er wäre sicherlich nicht verdächtigt worden, da er sich als großer Freund und Anhänger Deutschlands ausgegeben hatte, war aber so unvorsichtig gewesen, die Freudenbotschaft anderen Gefangenen, die es ausplauderten, mitzuteilen. Er schrieb mir zwar einen demütigen Entschuldigungsbrief, in dem er von „Übereilung“ sprach, bekam aber trotzdem Gelegenheit, mehrere Tage in seiner Kammer über philosophische Probleme nachzudenken.

Waren auf dem „Wolf“, dank der Heizanlagen der „Hitachi Maru“, die wir eingebaut hatten, alle erdenklichen Vorkehrungen gegen die immer fühlbarer werdende Kälte getroffen worden und warme Kleidung reichlich vorhanden, so sah es in dieser Hinsicht auf dem „Igoz Mendi“ bedeutend schlechter aus. Die gefangenen Damen hatten aus erbeutetem Flanell in bereitwilligster Weise Unterzeug und warme Kleider für Gefangene und Mannschaft genäht; das reichte aber nicht. Und da wir „Hunnen“ doch nicht wollten, daß die alten und ganz jungen Leute, die hinübergeschafft worden waren — die wichtigeren Gefangenen waren selbstverständlich bei uns geblieben — unter der Kälte allzusehr litten, wurde alles entbehrliche Wollzeug vom „Wolf“ auf „Igoz



Die Wolfsmannschaft in Berlin. Der Zug passiert die Linden. An der Spitze
Fregattenkapitän Nerger.



Empfang der Hofmannschaft in Berlin. Die Kaiserin mit den Kronprinzessinnen.

Mendi“ gebracht. Leute und Offiziere räumten aus und griffen in ihre Schubladen. So mancher gab, der es eigentlich selbst hätte gut brauchen können. Bald aber waren wir doch zu Hause, und Frauen und Kinder sollten nicht frieren.

Der Brisenführer hatte getan, was in seinen Kräften stand. Da nur die wenigsten Kammern mit Heizanlagen versehen waren, hatte er einen über den Kesseln liegenden Kohlenbunker ausräumen und reinigen lassen. So war für Passagiere und Besatzung ein Raum geschaffen worden, in dem sie sich, geschützt vor Kälte, aufhalten konnten.

Nachdem die Brise, soweit es in unseren Kräften stand, versorgt war, ging es weiter, nach Norden. Eisig wehte die Luft, der Aufenthalt auf Deck wurde unangenehm. Wer draußen nichts zu suchen hatte, hielt sich im warmen Raume. Hatte es bei unserer Ausfahrt bei allen festgestanden, daß wir Glück haben und heil heimkommen würden, so dachte jetzt vollends kein Mensch daran, daß im letzten Augenblick noch etwas dazwischentreten könnte, was unser Unternehmen, das sich dem Ende zuneigte, vereiteln würde. Und doch lag etwas in der Luft. Wie eine nervöse Spannung, wie eine Ungeduld, daß die deutsche Küste noch immer nicht auftauchen wollte. Daß das Passieren der englischen Linien uns Entdeckung und damit das Verhängnis zu bringen vermochte, zog kein Mensch der Besatzung mehr in Erwägung. Die Gefangenen freilich dachten anders. So sicher waren sie ihrer Sache, daß sie, wie Meadows, bereits ihre Habselig-

keiten verpackten, um alles beisammen zu haben, wenn es galt, ums Leben zu schwimmen. Sie fühlten sich im übrigen recht wohl an Bord und hatten sich im Laufe der langen Monate vollständig eingelebt. Eine Ausnahme nur machte der Kapitän der „Hitachi Maru“ Tominaga. Als er auf unser Signal nicht gestoppt und uns dadurch zur Eröffnung des Feuers genötigt hatte, war durch unsere Schüsse bei ihm an Bord furchtbar ausgeräumt worden. Seine Hartnäckigkeit hatten über zwanzig Menschen mit dem Leben bezahlen müssen. Und diese zwanzig Getöteten ließen ihn nicht schlafen. Der eisenfeste, untersekte Mann war fast trübsinnig geworden und mied jede Gesellschaft.

Als wir den „Maréchal Davout“, der mit zwei Schnelladefanonen bewaffnet war, erbeutet hatten, fragte er den französischen Kapitän Bret, warum er unserem Befehle, zu stoppen, sofort gefolgt und sich nicht zur Wehr gesetzt hätte. Bret erwiderte achselzuckend, das wäre doch gleichbedeutend mit Mord gewesen. Seine 9-Zentimeter-Geschütze seien wohl gut gegen feindliche U-Boote, nicht aber gegen einen unendlich überlegenen Hilfskreuzer gewesen. Hätte er denn mutwillig das Leben seiner Leute aufs Spiel setzen sollen?

Das gab Tominaga den Rest. Sein schönes Schiff hatte er verloren und durch sein Verhalten Unschuldige ums Leben gebracht. Eines Tages wurde er vermißt. Wie ein Lauffeuer ging es

durch das ganze Schiff: „Kapitän Tominaga ist verschwunden.“ Er war ein entschlossener, mutiger Mann, dem eine Verzweilungstat wohl zuzutrauen war. Vielleicht steckte er irgendwo im untersten Raum, mit der Absicht, den „Wolf“, so kurz vor dem Ende, in die Luft zu sprengen?

— Planmäßig wurde alles stundenlang abgesucht, in das verborgenste und versteckteste Winkelchen hineingeleuchtet. Auf Munitionskammern und Ankeräume dehnte sich die Suche aus, die Kohle wurde umgegraben, die Gefangenen wurden verhört. Umsonst Kapitän Tominaga war und blieb verschwunden. Erst später berichtete ein Angehöriger der japanischen Besatzung, er hätte seinen Kapitän stundenlang in der Dämmerung an die Keeling gelehnt gesehen. Unentwegt hätte er in das Wasser gestarrt, in dem zwanzig Mann seiner Besatzung zur Ruhe bestattet worden waren. Seither fehlte er. Er wollte sich wohl Vergessen holen, Erlösung von den Gewissensbissen und den nagenden Vorwürfen, die ihn seit Monaten peinigten. Hatte er richtig gehandelt? Hatte jener Franzose nicht spöttisch gelächelt, als er ihn fragte, warum er sich nicht zur Wehr gesetzt hätte? Es war ein braver Kerl. Trotzdem! In einem später aufgefundenen zurückgelassenen Briefe gab er die Gründe zu seiner Tat an und setzte seine Besatzung zu Erben seiner Habseligkeiten ein.

Und weiter ging die Fahrt. Durch dichten Nebel hindurch, durch Eisschollen, die krachend am stählernen Bug zersplitterten, durch die „furchtbare“

Sperrlinie der Engländer der Heimat zu. Nichts aber stellte sich uns entgegen.

Die Nordsee. Wie heimisch schien sie uns, wie vertraut, trotz ihrer Lücken. Fast unwirklich lange hatten wir ihre grünen Wasser nicht gesehen. Es war ein rauher Empfang, den sie uns bereitete, aber Heimatluft pfiß uns der Sturm um die Ohren, „Heimat“ rauschten und brausten die Wellen, die mit weißen Kämmen einherritten. Heimat! Nach eineinviertel Jahr Kriegsfahrt in fremden Meeren, ganz allein unter Feinden. Heimat!

Und dann kam die härteste Probe, die den Leuten auf der ganzen Fahrt zugemutet worden war. Sie, die die Minuten zählten, in denen die deutsche Küste auftauchte, mußten unfern dem Heimatshafen noch einige Tage liegen bleiben, um auf „Igoz Wendi“ zu warten. So sehnsüchtig hatten sie noch nie nach Beute ausgeblickt wie jetzt nach unserem Preisenschiff, dessen Rauchfahne nicht auftauchen wollte, obwohl ihre heißen Wünsche seine Fahrt doch beschleunigen mußten. Nun, auch diese qualvollen Tage des Wartens gingen zu Ende, wir setzten die Fahrt fort.

Stunden noch, dann tauchte voraus ein graues Fahrzeug auf. Die deutsche Sperrlinie war erreicht. „Hier S. M. S. „Wolf“, Kapitän Nerger.“ Mißtrauische Blicke kamen herüber. „Wolf, Nerger?“ „Lebten denn die noch?“ Vorsichtig schlug das Vorkostenboot einen Bogen, ging um unser Heck, um uns von allen Seiten anzusehen. Dann kam es schüchtern, fragend mit dem Winde zu uns herüber:

„Hummel, Hummel?“ Ein brausendes Gelächter, ein donnerndes Hurra scholl mit der Antwort zurück. Wir waren angelangt, wir waren daheim. Nach 451 Tagen Fahrt, nachdem wir dreimal fast den Umfang der Erde, 64 000 Seemeilen, zurückgelegt hatten!

In der Heimat hatten seit langem schon die Angehörigen der Besatzung die Marinebehörden um Auskunft über das Schicksal der Ihren bestürmt, bittere Stimmen hatten sich erhoben, warum man den Verlust des „Wolf“ nicht zugeben wolle. Die Behörden hatten jedoch damit gerechnet, daß „Wolf“ die dunklen Herbst- und Winternächte, wenn überhaupt, zur Heimfahrt ausnützen würde. So bestimmte Nachrichten auch gelegentlich über die Vernichtung des Schiffes auftauchten, nicht vor Winterende wollte man die Hoffnung aufgeben. Als aber auch die mondlose Periode des Februar ohne Nachricht von dem Schiff verstrichen war, glaubte man doch, die Angehörigen auf die Möglichkeit des Verlustes vorbereiten zu müssen, und versandte entsprechende Rundschreiben. Die Kleinmütigen zu Hause waren ängstlicher als meine Leute selbst. Keiner von ihnen hat nur eine Sekunde geschwankt, keiner einen Augenblick das Vertrauen verloren. Wußten wir alle doch:

Gott verläßt einen deutschen Seemann nicht!

