

DIE LETZTE REISE DES SCHNELLDAMPFERS »KAISER WILHELM DER GROSSE«

Ein Bericht von Kapitän Gottfried Rudolph Meyer aus dem Jahre 1919

VORGESTELLT VON URSULA FELDKAMP

Während seines ersten Einsatzes als Hilfskreuzer vor der afrikanischen Westküste wurde der ehemalige Passagierluxusliner KAISER WILHELM DER GROSSE in der Nähe des spanisch besetzten Rio del Oro am 26. August 1914 von dem englischen Kreuzer HIGHFLYER¹ aufgebracht und von der deutschen Besatzung versenkt. Über dieses Ereignis der deutschen Seekriegsgeschichte sind zwei Augenzeugenberichte überliefert, in denen die letzte Reise von KAISER WILHELM DER GROSSE vom Fahrtbeginn bis zum Untergang des Schiffes geschildert wird. Beide Berichte enden mit der Rückkehr ihrer Verfasser nach Deutschland.

Noch während des Ersten Weltkriegs, im Jahre 1917, veröffentlichte Emil Aye, Erster Offizier auf KAISER WILHELM DER GROSSE, über deren letzte Reise einen ausführlichen, noch stark von Kriegsbegeisterung und deutsch-nationaler Euphorie geprägten Bericht, der unter dem Titel »Kreuzerjagd im Ozean« als Buch erschien und offensichtlich propagandistischen Zwecken dienen sollte.² Nicht bekannt war bisher, daß der Kapitän von KAISER WILHELM DER GROSSE, Gottfried Rudolph Meyer, nach dem Ende des Krieges im Jahre 1919 ebenfalls einen Bericht über die letzte Fahrt seines Schiffes verfaßte. Offensichtlich hatte Meyer dabei keine schriftstellerischen Ambitionen verfolgt, sondern einen sachlichen Bericht über die auch für ihn persönlich so schicksalsträchtige Katastrophenreise von KAISER WILHELM DER GROSSE verfassen wollen. Ob er ihn für seine Familie oder seine Nachkommen schrieb, erwähnt er nirgends.

Kapitän Meyer geriet nach der Versenkung seines Schiffes in englische Kriegsgefangenschaft, verbrachte kurze Zeit in Kingston auf Jamaica, wurde jedoch wegen einer schweren Krankheit mit der Auflage, nach New York zu reisen, entlassen, wo er sich, nachdem er genesen war, bis zum Ende des Krieges mit verschiedenen Jobs durchschlug. Den Bericht über die letzte Reise der KAISER WILHELM DER GROSSE schrieb er ein knappes Jahr vor seiner Rückkehr nach Deutschland, im Januar 1919. Das heute im Besitz seines Enkels, Friedrich Schmölder, Bremen-Vegesack, befindliche Exemplar³ ist eine Kopie des Originals, abgeschrieben für eine Freundin der Familie namens Doepper.⁴

Gottfried Rudolph Meyer fuhr 1879 im Alter von 16 Jahren zum ersten Mal zur See. 1883 hatte er an der Königlich Preußischen Navigationsschule zu Geestemünde sein Steuermannsexamen abgelegt, 1887 seine Offizierslaufbahn begonnen, war 1903 vom NDJ zum Kapitän ernannt worden und hatte seit 1909 nacheinander die Reichspostdampfer BARBAROSSA, SACHSEN, PREUSSEN, ZIETEN und KLEIST⁵ geführt. Kapitän Meyer war also an einen häufigen Wechsel seiner Schiffe gewöhnt. Auch auf »dem KAISER«, der als Passagierschiff zwischen Bremerhaven und New York verkehrte, war der damals 51jährige Rudolph Meyer nur weniger als drei Monate Schiffsführer. Er blieb während des Hilfskreuzerein-



Kapitän Gottfried Rudolph Meyer. (Familienarchiv Schmölder, Bremen)

satzes Kapitän auf »seinem« Schiff, mußte aber die militärische Führung einem Kommandanten der Kaiserlichen Marine überlassen und hatte – abgesehen von der Erfüllung navigatorischer Aufgaben – nur beratende Funktion, was auch in seinem Bericht anklingt.

Vergleicht man die Schilderung Rudolph Meyers mit der des Ersten Offiziers Aye, lassen sich hinsichtlich der Erzählweise deutliche Unterschiede feststellen. Ayes Bericht entstand noch unter dem unmittelbaren Eindruck der Kriegsergebnisse und diente, wie schon erwähnt, auch dazu, ein größeres Publikum für diesen Krieg zu begeistern. Daß Ayes Aufzeichnungen von vornherein zur Veröffentlichung bestimmt und propagandistischen Zielen der Kaiserlichen Marine dienen sollte, darauf verweist schon der Verlag, der sein Manuskript publizierte. Die August Scherl GmbH versorgte den Buchhandel ausschließlich mit propagandistischer Kriegsliteratur unter den Schwerpunkten »Deutsche Taten zur See«, »Deutsche Helden der Luft«, »Kriegs-Abenteuer« usw. Entsprechend reißerisch und mit heldischem Pathos⁶ schrieb Aye sein Manuskript.

Dagegen wirkt Meyers im nachhinein entstandener Bericht völlig unspektakulär, ja geradezu besonnen, auch wenn der Verfasser ebenfalls nationalbewußte vaterländische Gesinnung vorführt. Eingangs beschreibt er ausführlich die Aufgaben von Hilfskreuzereinsätzen während des Ersten Weltkriegs, die Aye in seinem Bericht noch als bekannt voraussetzt. Meyer macht in seinen Aufzeichnungen recht präzise Angaben über Einsatzziele und taktisches Vorgehen auf KAISER WILHELM DER GROSSE und läßt zuweilen auch sein Entsetzen über angerichtete Zerstörung anklingen. Ausführlich behandelt Meyer das

Problem der Kohlebeschaffung für die »gefräßige« KAISER WILHELM DER GROSSE und verdeutlicht damit die Untauglichkeit großer Passagierdampfer für Hilfskreuzeraufgaben, wie sie Arnold Kludas in seinem vorstehenden Artikel beschreibt. Wie sehr dagegen Aye das Problem der Kohlebeschaffung regelrecht verdrängt, erläutert die folgende Passage: *Der Dampfer MAGDEBURG kam sofort längsseits und meldete 1400 Tonnen Kohlen für uns an Bord. Viel war das nicht, aber die Hauptsache war ja schließlich, daß er uns Kohlen brachte, und zu unserer besonderen Freude Nachrichten vom heimatlichen Kriegsschauplatz.*⁸ Verschieden ist indes nicht nur die Gewichtung des Ereignisses, sondern auch die Angabe über den Kohlevorrat der MAGDEBURG. Meyer nennt nur 400 tons. Eine Begebenheit, die beide Autoren beschreiben, bietet Anlaß zum Schmunzeln, ist aber auch ein beredtes Beispiel dafür, wie propagandistische Kriegsberichtersteller sich bei Ereignissen, die sie vielleicht als Zaungäste erlebten, zu Aktionisten oder gar zu Entscheidungsträgern hochstilisieren können. Sowohl Aye als auch Meyer stellen heraus, sie hätten den Kommandanten der KAISER WILHELM DER GROSSE von der Notwendigkeit überzeugt, das englische Passagierschiff GALICIAN⁹ fahren zu lassen anstatt es zu versenken. Die GALICIAN war von KAISER WILHELM DER GROSSE aufgebracht worden und sollte nach dem Willen des Kommandanten das übliche Schicksal einer Prise erleiden. Aye berichtet, er hätte mit seinem Rollenoffizier den Verteilungsplan für die Übernahme der GALICIAN-Passagiere erstellt, was *viel Kopfzerbrechen* bereitet habe. Bei der Verpflegungsfrage, die er sich danach stellt, kommt er zu dem Schluß, daß die Essensbeschaffung für 800 Personen, *ohne einen Hafen anlaufen zu dürfen, eine verflucht schwierige Sache* sei. *Und ein Gefecht mit Weibern und Kindern an Bord! Nur das nicht, das mußte schlimm sein! Während wir so überlegten, stiegen immer neue Bedenken gegen die Übernahme der GALECEAN (GALICIAN)-Leute auf.*¹⁰ Wegen der langwierigen Dauer der Passagierübernahme habe Aye außerdem befürchtet, daß *Ein ganzer Tag Handelskrieg vertrödelt* (würde).¹¹ Nach diesen ausführlich vorgestellten Überlegungen schreitet der Erste Offizier endlich zur Tat: *Kurz vor vier Uhr früh trug ich dem Kommandanten meine Bedenken gegen eine Übernahme der GALICIAN-Passagiere vor. Der Kommandant überlegte lange, kein Wunder, gern läßt man eine Prise nicht wieder laufen; einbringen in einen deutschen Hafen ging auch nicht, denn wir Deutschen haben doch keine Stützpunkte im Atlantik. So entschloß sich der Kommandant, den Dampfer GALICIAN laufen zu lassen.*¹²

Mag sein, daß Kapitän Meyer, der beim Erscheinen des Ayeschen Machwerks noch in New York war, das Buch kannte und sich über dessen Version so aufregte, daß er den vorliegenden Bericht schrieb. Jedenfalls enthalten seine Aufzeichnungen ebenfalls eine Zeitangabe über die endgültige Entscheidungsmitteilung des Kommandanten. Ein Uhr nachts sei es gewesen, so Meyer, als ihm der Kommandant erklärt habe, er wolle Meyers Rat befolgen und von einer Übernahme der Passagiere der GALICIAN absehen, gegen die er, Meyer, von Anfang an protestiert hätte. Wahrscheinlich hätte Kapitän Meyer der Beitrag »Vom Luxusdampfer zum Hilfskreuzer« von Otto Mielke aus dem Jahre 1956 sehr geärgert, dem offensichtlich Ayes Aufzeichnungen zugrundegelegt wurden. Auch hier erscheint Aye als Retter der GALICIAN.¹³

Anders als Aye, der nach dem Aufbringen von KAISER WILHELM DER GROSSE mit dem Kommandanten, den Offizieren und großen Teilen der Mannschaft in drei Booten an die Küste von Rio del Oro vor den englischen Verfolgern fliehen konnte und schließlich nach relativ kurzer Internierung durch die Spanier in die Heimat zurückgelangte, wo er sich gleich zum Kriegseinsatz zurückmeldete, mußte Meyer das Kriegsende in den USA abwarten und konnte erst am 29. November 1919 zu seiner Familie nach Deutschland zurückkehren. Noch vor der Rückkehr nach Deutschland, im Januar 1919, schrieb er seine Hilfskreuzer-Erlebnisse auf. Fünf Jahre waren seitdem vergangen, der Krieg war vorbei,

so daß es nicht verwundert, daß seine Darstellung vom Ende der KAISER WILHELM DER GROSSE sachlicher und reflektierter ist als die Ayes. Allerdings verhehlt auch Meyer in seinem Bericht nicht die Gefühle ehemaligen »Jagdfiebers«, die er in der langen Zeit seiner Abwesenheit ebensowenig vergessen hatte wie seine Ressentiments gegen die Engländer.

Die unterschiedlichen Akzente der beiden Berichte werden auf einen Blick am ehesten durch die Schlußformulierungen ihrer Autoren deutlich. Während Aye, seinen nächsten Kriegseinsatz schon vor Augen, am Ende triumphiert: *Unser schönes Schiff war vernichtet, wir alle vorläufig unschädlich gemacht. Aber England hatte doch den Geist kennen und fürchten gelernt, der auf deutschen Kriegsschiffen lebt, für den es nur ein Siegen oder ein ehrenvolles Untergehen gibt!*¹⁴ bemerkt Meyer resigniert: *Von den persönlichen, körperlichen sowie seelischen Leiden habe ich nicht gesprochen ...* Einem kurzen Lebenslauf, den Rudolph Meyer im Jahre 1940, kurz vor seinem Tode, verfaßte, ist zu entnehmen, daß er nach seiner Rückkehr zunächst als Prüfer in der Postüberwachung arbeitete, dann, im Juni 1923, bei der Reederei Hermann Kimme eine Anstellung als Baubeaufachtiger erhielt und später den kleinen Frachtdampfer HANNA KIMME mit 28 Mann Besatzung im Verkehr nach Zentralamerika, den Westindischen Inseln, Südamerika und ins Mittelmeer führte. Als die Reederei 1925 liquidieren mußte, wurde er arbeitslos, wobei er bitter anmerkt, daß er vom Norddeutschen Lloyd nur eine kleine Unterstützung erhielt. *Eine Pension konnte nicht gegeben werden, da auch die Pensionscasse, 33 1/2 Millionen Mark, während der Inflation aufgefliegen war.* Meyer übermittelte seinen 58 Seiten langen Bericht Frau Doepper in einem fadengehefteten Bändchen von 108 Blättern, Format: 21,1 cm x 17,2 cm, mit braunem Pappumschlag. Der Text sowie das Anschreiben an Frau Doepper auf der ersten Seite des Bändchens werden weitgehend unverändert abgedruckt. Die Zeichensetzung ist leicht korrigiert, Schiffsnamen sind berichtigt und Kürzel für das Wort »und« ausgeschrieben worden.

Glendale, L. I.

Februar 8. 1919.

Sehr geehrte gnädige Frau!

Meinem Versprechen gemäß habe ich Ihnen meine Aufzeichnungen abgeschrieben und hoffe sehr, daß Sie meine Handschrift entziffern können, da dieselbe nicht sehr leserlich ist. –

Indem ich Ihnen meine ergebenen Grüße sende, verbleibe ich mit größter Hochachtung Ihr sehr ergebener

Gottfried Rudolph Meyer

[Titelseite]

Die letzte Reise des Schnelldampfers

KAISER WILHELM DER GROSSE

Ab New York 20. Juli 1914.

An Bremerhaven 28. Juli 1914.

Ab Bremerhaven als Hülfskreuzer »D« 4. Aug. 1914.

Abgeschossen in Rio del Oro Westküste von

Afrika in neutralen Gewässern am 26. August 1914.

NB. Wenn von Meilen gesprochen wird, so sind immer Seemeilen gemeint, die Meile = 1842 Meter.



Kapitän Meyer (rechts) mit Offizier Reder am 18. Mai 1914 auf KAISER WILHELM DER GROSSE.
(Familienarchiv Schmölder, Bremen)

Dampfer KAISER WILHELM DER GROSSE verließ als friedliches Handelsschiff am 20. Juli 1914 unter Führung von Capt. Meyer den Hafen von New-York, lief am 27. Juli Plymouth und Cherbourg an und erreichte nach einer schönen und schnellen Reise am Dienstag den 28. Juli Morgen 8 $\frac{1}{2}$ Uhr seinen Bestimmungsort Bremerhaven. –

Als dann der Krieg erklärt wurde am 1. August 14, wurde das Schiff in Bremerhaven von der Marine sofort übernommen und als Hilfskreuzer ausgerüstet. An Bord befanden sich Reserve Mannschaften, Kriegsfreiwillige, und nur ein kleiner Theil circa 150 Mann waren activ. – Nachdem am 2. Aug. 14 Kriegsflagge und Wimpel aufgezogen waren, wurden die Mannschaften vereidigt und dann legte das Schiff am 3. Aug. 14 auf Rhede und wurden dort die Geschütze, 6 an der Zahl, eingeschossen und dann um 9 Uhr Abends wieder in den Hafen gelegt, da das Gebiet der Marine auf der Weser bei Nacht nicht passiert werden konnte. –

Am 4. Aug. 14 war alles früh auf den Beinen und sobald das Hochwasser einsetzte, wurde bei einem trüben und regnerischen Tage, der unsere Stimmung aber nicht herabdrückte, um 10 Uhr Morgens Bremerhaven verlassen und vorsichtig durch das Minengebiet die Weser abwärts gedampft. –

Am Ausgang des Hafens stand die Bevölkerung und jubelte uns zu, nicht ahnend, daß sie dieses stolze Schiff nicht wiedersehen sollte. Offiziere und Mannschaften des Schiffes erwiderten den Abschiedsgruß und waren stolz, als erster deutscher Hilfskreuzer den Hafen verlassen zu dürfen. Am Mittag stießen wir dann in der Nordsee zu unserer Kriegsflotte und wurden auch hier mit großem Jubel begrüßt. Während des Nachmittags wurde dann vor der Wesermündung langsam hin- und hergedampft und auf Befehl gewartet. – Gegen 7 $\frac{1}{2}$ Uhr Abends, als wir uns schon ein wenig wieder in den Fluß zurückgezogen hatten, um einen Ankerplatz für die Nacht zu suchen, kam plötzlich auf drahtlosem Wege von der Admiralität der Befehl zum Auslaufen. – Sofort erhielt die Maschinenleitung den Befehl »Volle Kraft voraus«, und wie ein Pfeil schoß das Schiff auf seinen Kurs nordwärts. – Wir passierten die Insel Helgoland in 4 Seemeilen Abstand, wo auf drahtlosem Wege der Befehl noch einmal wiederholt wurde, und damit war der Verkehr mit der Heimath abgeschnitten und wir uns selbst überlassen. – Das Oeffnen der versiegelten Briefe ertheilte uns den

Befehl zu versuchen, den Atlantic zu erreichen und dort den Handel des Feindes nach besten Kräften zu schädigen. – Es war daher rathsam, unter der skandinavischen Küste nordwärts zu steuern, da ein Durchkommen durch den englischen Canal ausgeschlossen war, dann südlich von der Insel Island durchzubrechen und so den Atlantic zu erreichen und hier unsere Operationen aufzunehmen. –

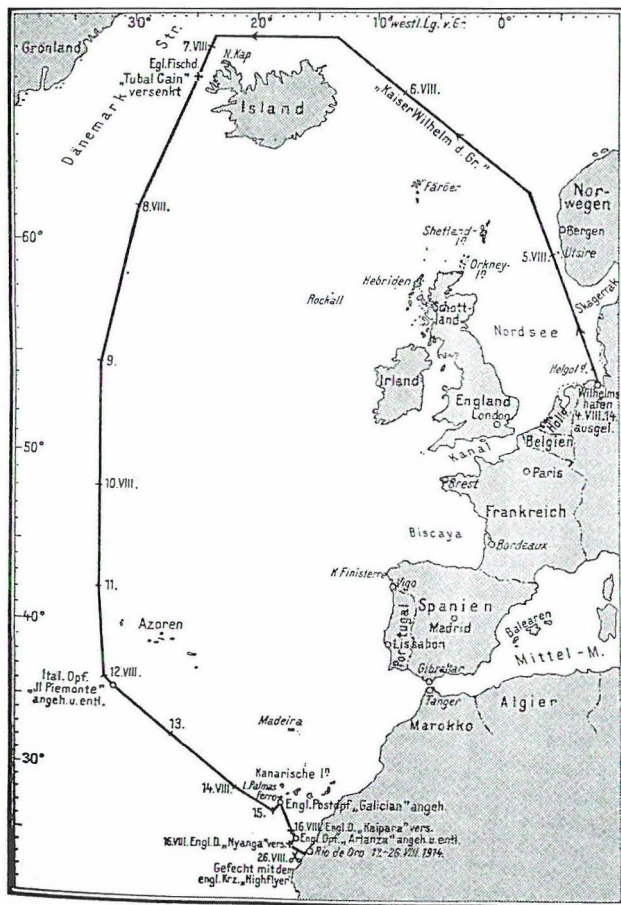
Die Aufgaben eines deutschen Hilfskreuzers bestanden darin, den feindlichen Handel soviel als möglich dadurch zu schädigen, daß feindliche Schiffe mit Ihren Ladungen aufgebracht oder, wo dieses nicht angängig, die Schiffe zu versenken, nachdem die Mannschaften und Ihr persönliches Eigenthum in Sicherheit gebracht war, ferner möglichst viel Schrecken und Aufregung unter der feindlichen Handelsflotte zu verbreiten und dadurch den Feind zu stören in seinen Unternehmungen und in steter Unsicherheit zu halten. – Diese Aufgaben sind von uns erfüllt worden und wolle man daher das Nachstehende über unser Thun und Treiben von diesem Standpunkt aus bitte beurtheilen. –

Die Schwierigkeit, nordwärts zu gelangen, bestand für uns zunächst nun darin, die Standlinien der feindlichen Kriegsschiffe zu durchbrechen. Soweit der Admiralität bekannt, sollten fünf Standlinien ausgelegt werden und zwar vom englischen Canal nach Hornsriff Feuerschiff, Küste von Jütland, ferner nach Skagen, eine Dritte von der Themse nach Norwegen, die Vierte von Schottland nach Norwegen. Die Letzte von den Orkney Inseln quer über die Nordsee. – Waren diese fünf Standlinien ausgelegt, so war jegliche Verbindung mit der deutschen Bucht und der Ostsee sowohl durch den englischen Canal als auch auf dem Wege um Schottland herum mit dem Atlantic unterbunden. – Die erste Kriegsnacht war klar, der Mond schön hell, eine wunderbare Nacht für den Seemann in Friedenszeiten, jedoch in Kriegszeiten wünscht man sich unsichtiges Wetter, Nebel, dunkle Nächte und Regen. – So durchschritt KAISER WILHELM DER GROSSE mit voller Kraft 21 $\frac{1}{2}$ Meilen pro Stunde die Wogen der Nordsee, dahingleitend wie ein Geisterschiff, denn alles war schwarz angestrichen, vom Knopf der Masten herunter bis auf das letzte Pünktchen an Deck, dazu brannte im ganzen Schiff kein Licht, nur am Compaß im Steuerhaus, doch dieses war nach außen hin dreifach verhangen, da ein einziger Lichtschimmer genügt, um uns dem bösen Feinde zu verrathen. – Zunächst hielt Fregatten Capitän Reymann auf der Commandobrücke eine Ansprache, die damit endete, daß wir unserem geliebten Deutschland und den Kaiser, als unseren obersten Kriegsherrn, ein begeistertes dreifaches »Hurrah« ausbrachten, zugleich gelobten wir, daß unser Schiff niemals in die Hände der Feinde fallen sollte, sollte dieser Augenblick eintreten, so wollten wir vermittels Sprengpatronen unser Schiff selbst in die Luft sprengen, damit das Schiff vom Feinde nicht als Waffe gegen unser eigenes Vaterland benutzt werden könne. – Tiefes Schweigen herrschte auf der Commandobrücke, Alle waren damit beschäftigt, den Horizont mit Ferngläsern nach feindlichen Schiffen abzusuchen. – Es wurden verschiedene Schiffe gesichtet, die sich aber später als Handelsschiffe entpuppten und womit wir uns weiter nicht beschäftigen konnten, da es für uns zunächst galt, den Atlantischen Ocean zu erreichen. –

Die Geschütze scharf geladen, den Ausguck doppelt besetzt, so gelangten wir gegen 3 Uhr Morgens nach Hornsriff Feuerschiff an der Jütländischen Küste, ohne den Feind gesehen zu haben. – Durch unsere drahtlose Telegraphie waren wir allerdings in Verbindung mit englischen Kriegsschiffen, die sich untereinander verständigten, doch wurde von uns natürlich kein Laut abgegeben, wie überhaupt auch später die Tactic befolgt wurde, alles mit der drahtlosen Telegraphie aufzufangen, aber nicht abzugeben. – Der Engländer war nicht auf dem Posten, denn sonst hätte er uns unbedingt in dieser schönen klaren Nacht sichten müssen, und vertrat der Commandant die Ansicht, daß wir weiter nordwärts bei dem klaren Wetter sicher gesehen würden, es sei vielleicht besser, während des Tags uns unter der Küste zu verstecken und dort zu ankern und dann die Dunkelheit wieder zu

benutzen, um weiter zu kommen. Ich hielt es für besser, da wir vom Engländer noch nichts gesehen hatten, so schnell als möglich nordwärts zu dampfen und rechnete dabei auf die Saumseligkeit und Langsamkeit des Engländers, mein Vorschlag wurde angenommen, und ging es mit voll Dampf weiter nach Norden. – Der 5. Aug. war während des Tags klar, das Meer spiegelglatt, aber kein Engländer war zu sehen. Die guten Vetter von jenseits des Canals schienen zu schlafen und ahnten nicht, in welcher Nähe wir uns befanden, sie unterhielten sich sogar in englischer Sprache, ob es rathsam sei, die englische Fischerflotte auslaufen zu lassen, worauf geantwortet wurde, es sei nichts zu befürchten. – Wir amüsierten uns weidlich über solche Unachtsamkeit, waren aber desto besser auf dem Posten. – Gegen Abend fanden wir dann durch unsere drahtlose Telegraphie aus, daß mehrere englische Kriegsschiffe an der Südküste von Island operierten, außerdem befindet sich dort immer eine große englische Fischerflotte, die uns leicht hätte verrathen können, da auch die Fischerfahrzeuge mit drahtloser Telegraphie ausgerüstet sind, daher wurde beschloßen, um sicher zu gehen, nordwärts von der Insel Island zu passieren. – In diesen hohen Breiten wird es anfangs August überhaupt nicht dunkel, doch hatten wir das große Glück, daß bald dichter Nebel einsetzte, den wir dazu benutzten, um mit äußerster Kraft nordwärts zu dampfen. – Um 5 Uhr Morgens am 6. August sichteten wir große Eisberge und Felder, gegen 7 Uhr die Küste von Grönland. Anfangs wurde versucht, dem Eis aus dem Wege zu fahren und so gut es ging, nach Süden zu steuern, doch war bald kein Loch mehr zu sehen und wurde nur mit halber Kraft gedampft, gegen Mittag wurde das Eis etwas weniger, sogleich wurde wieder voll Dampf beordert. In meinen 40 Jahren Seefahrtzeit habe ich nie so viel Eis gesehen wie an diesem Morgen, und standen einem beim Anblick der Eismaßen die Haare zu Berge. Es ist ein Wunder zu nennen, daß unsere Schrauben und das Ruder in Tact blieben und das Schiff nicht Leck wurde. – Das Ganze war sehr gefahrvoll und dabei unendlich schön, so die Natur in Ihrer Erhabenheit bewundern zu können, es ist für mich eine der schönsten Erinnerungen meines Berufslebens. – Seehunde und Robben tauchten aus dem Wasser, sahen mit Ihren klugen kleinen Augen das stolze Schiff einen Augenblick an, um dann gleich wieder unter zu tauchen. –

Wir hatten also die erste Klippe glücklich umschiffet und die fünf Standlinien durchbrochen ohne gesichtet zu werden, ob es die Unachtsamkeit der Engländer war, oder ob sie ein solch promptes Vorgehen nicht erwartet hatten, weiß ich nicht, für uns war es eine Genugthuung, den Atlantic ungesehen erreicht zu haben. – Am Nachmittage wurde dann an der Westküste von Island, bei schwerem Nordwest-Sturm und hohem Seegange, der erste englische Fischdampfer angehalten, derselbe gehörte in Grimsby, England, zu Hause¹⁵, hatte seinen Fang beendet und befand sich auf der Heimreise, als derselbe von uns gekapert wurde. – Unser Prisenboot fuhr hinüber, die Mannschaft mußte einpacken und zu uns übersiedeln. Die Besatzung betrug 14 Mann, welches unsere ersten Gefangenen waren. – Nachdem dieselben unter Deck gebracht waren, wurde das Fahrzeug von uns in Grund geschossen. – Noch nicht mit dem Kriegshandwerk vertraut, war es für mich ein grausiger Anblick, und das Herz that mir weh, als das Fahrzeug anfang zu sinken, zuletzt hob sich das Vordertheil hoch aus dem Wasser, als wenn das harmlose Fahrzeug um Gnade bitten wollte, doch gleich darauf verschwand alles in der Tiefe. – Nun hieß es, so viel Kohlen als möglich sparen, daher setzten wir unsere Reise mit ökonomischer Fahrt fort, d.h. wir hatten alle Kessel unter Dampf, wobei wir pro Tag 260 Tons Koble verbrauchten, die Maschinen machten 56 Umdrehungen, und das Schiff legte 17 Meilen die Stunde zurück. – Es war dieses für uns unsere ökonomische Fahrt, weil dem Kohlenverbrauch angemessen die größte Schnelligkeit erzielt wurde, und außerdem alle Kessel unter Dampf blieben, so daß wir beim in Sicht kommen eines feindlichen Kriegsschiffes sofort in der Lage waren, mit voll Dampf zu entfliehen. –



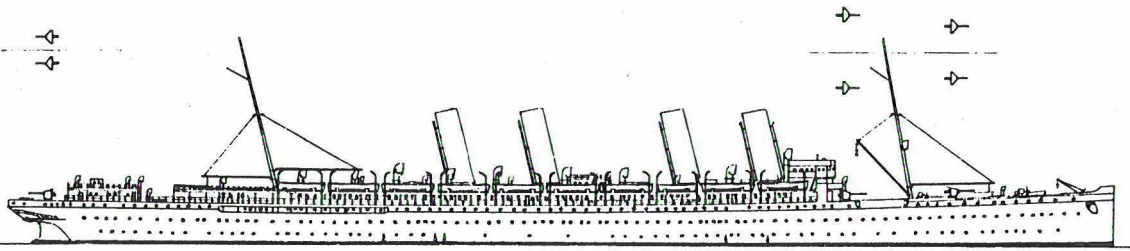
Weg des Hilfskreuzers
KAISER WILHELM DER GROSSE.
(Aus Aßmann: Der Krieg zur
See 1914–1918, Bd. III)

Ueber unser Schicksaal wurde täglich im Kriegsath entschieden, der Mittags zusammen trat und dem die folgenden Herren angehörten: Fregatten-Capitän Reymann, Capt. Meyer, Capitänleutnant Arps, Capitänleutnant Ayr [Aye], Capitänleutnant Hashagen und der Adjutant Leutnant Fassitsch [?]. – Beim Kreuzen der verschiedenen Dampferrouden von Nordamerika wurde der italienische Dampfer PIEMONTE¹⁶ angehalten, der sich auf einer Reise von Gibraltar nach New-York befand. – Unser Prisenboot fuhr wieder hinüber, die Offiziere überzeugten sich, daß die Schiffspapiere in Ordnung waren, worauf das Schiff seine Reise fortsetzen durfte, da der Dampfer am 19. Aug. in New-York fällig war, so dürfte auf diese Weise das erste Lebenszeichen seit dem Verlassen der Heimath in die Oeffentlichkeit von uns gedrungen sein. – In den nächsten Tagen herrschten schwere Stürme, so daß an ein Verkehr zwischen Schiffen in Booten nicht zu denken war. In weiter Ferne wurden noch einige Dampfer bei dem schlechten Wetter gesehen, doch wurde weiter keine Notiz von ihnen genommen. Im täglichen Kriegsath wurde lange darüber berathen, da wir immer südlicher kamen, wie wir am besten operieren könnten und doch unseren Kohlenvorrath möglichst gut ausnutzen. Es ist nämlich ein eigen Ding mit so einem Hilfskreuzer, so lange Kohlen genug vorhanden, ist derselbe ziemlich sicher, vermöge seiner großen Schnelligkeit. Auf längere Zeit allerdings können die Kriegsschiffe, welche in diesen Gewässern erwartet werden konnten, auch Ihre Fahrt auf 21 Meilen bringen für 24, höchstens 36 Stunden, da

Ihr Kohlenvorrath bedeutend kleiner ist, sie daher, wenn sie nicht aufpassen, den Hafen nicht wieder erreichen können. – Schmilzt der Kohlenvorrath nun auf dem Hilfskreuzer zusammen, so macht dieses dem Kriegsrath viel Kopfschmerzen, da stets im Auge zu behalten ist, wie weit man mit dem Vorrath reicht, einmal bei der oben erwähnten ökonomischen Fahrt, zweitens mit langsamer Fahrt. Dabei ist nicht zu übersehen, daß man jeden Augenblick durch feindliche Schiffe gejagt werden kann und daß dann das ganze Programm wieder geändert werden muß. Es ist aber immer so einzurichten, daß beim Jagen auf alle Fälle ein neutraler Hafen erreicht werden kann. – Bedenkt man nun noch, daß durch stürmisches Wetter einmal mehr Kohlen verbraucht werden müssen, als angenommen wurde, so sieht man aus all diesem, wie unendlich schwierig es ist, das Richtige immer zu treffen. – Nehmen wir einmal an, die Rechnung stimme nicht, und der Hilfskreuzer würde durch ein feindliches Kriegsschiff gejagt und entkäme auch glücklich, wenn dann keine Kohlen mehr vorhanden wären, dann würde bei 700 Mann Besatzung auch der Proviant bald auf die Neige gehen, auch ließe sich durch condensieren kein Trinkwasser mehr machen, es bliebe dann nichts anderes übrig als mit der drahtlosen Telegraphie einen Hülfseruf in die Welt fliegen zu lassen. Sofort wären feindliche Kriegsschiffe zu Stelle, um uns gefangen zu nehmen, dieses ist aber nicht vereinbar mit dem, was wir in der Nordsee gelobt haben, also bliebe nur noch übrig, das Schiff mit seinen 700 Menschen, wovon 450 Familienväter waren, in die Luft zu sprengen. –

Viele andere Fragen tauchen noch auf, als da sind die Proviantfrage, ferner, wie erhalten wir unsere Mannschaft gesund und bei guter Stimmung, was wollen wir machen beim Auftreten ansteckender Krankheiten und schließlich wieder die Kohlenfrage, wo finden wir 5000 Tons Kohlen und wie sind dieselben am besten und am schnellsten ins Schiff zu bekommen, um wieder erfolgreich wirken zu können. – Außerdem wo bleiben wir mit unseren neutralen Gefangenen, auf welchem Wege können sie am besten in die Heimath befördert werden, denn auch Ihre Frauen und Kinder werden in Sorge und Todesangst sein, man appelliert an unsere Humanität, und wir sind verpflichtet, dieselben keine Minute länger fest zu halten als nöthig, und doch muß alles so eingerichtet werden, daß dieselben uns nicht verrathen können und unsere Kriegsführung vereiteln. –

Nun möchte ich zunächst ein Wort über das Kohlen der deutschen Schiffe sagen. – Zunächst könnte ein neutraler Hafen angelaufen werden, doch darf innerhalb der drei Monate der neutrale Hafen desselben Landes nicht wieder berührt werden, ferner darf das Schiff nur 48 Stunden in demselben verweilen, es sei denn, daß Maschinenschaden vorhanden ist, der ein Auslaufen unmöglich macht. Es ist dieses aber ein ziemlich gefährliches Unternehmen in einem Hafen mit Verkehr, denn sofort würden die feindlichen Consulate Ihre Kriegsschiffe davon benachrichtigen, und beim Auslaufen aus dem betreffenden Hafen würde der Hilfskreuzer ziemlich sicher abgefangen. – Man sucht daher, so lange es geht, keinen neutralen Hafen auf, in dem Verkehr ist, sondern die Kriegsschiffe nehmen Kohlen auf See, was einmal geht, da dieselben ja stark gebaut sind, außerdem schon beim Bau alles dafür eingerichtet wird, und dann benöthigen dieselben vielleicht das halbe Quantum und noch weniger als wie der Hilfskreuzer. – Der Hilfskreuzer, ein Handelsschiff von Geburt, ist einmal zu schwach gebaut, dann fehlen die Einrichtungen, ferner bedarf derselbe das große Quantum von 5000 Tons Kohlen, wenn dasselbe erfolgreich wieder operieren will. – Die deutsche Admiralität hat ausgezeichnet dafür gesorgt, daß mit Ausbruch des Krieges viele 1000 Tons Kohlen in Dampfern auf dem Meere schwammen, und waren hierüber streng geheim zu haltende Karten verausgabth, welche die Plätze anzeigen, wo diese Dampfer zu finden sind, z.B. der Hamburger Dampfer DUALA¹⁷ hatte seine Station zehn Seemeilen südlich von der Insel Ferro [El Hierro] und mußte von diesem Punkt aus 60 Seemeilen südlich steuern und so lange dort verweilen, bis ein Kriegsschiff ihm



Anordnung der sechs 10,5-cm-Geschütze auf KAISER WILHELM DER GROSSE. (Aus Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945, Bd. 3, 1985)

die Kohlen abgenommen oder Frieden geschlossen war. – Mit Proviant war der Dampfer für ein Jahr versorgt. –

Auf diese Weise sind unsere Kriegsschiffe mit Kohlen versorgt worden, und da von der deutschen Admiralität dieser Plan äußerst sinnreich ausgearbeitet war, so hat das System sehr gut gearbeitet, und wenige Schiffe sind von dem Feinde abgefangen worden. Nun zurück zu unserem Kriegs Rath. Da wir mit jedem Tage südlicher kamen, so mußte ein Entschluß gefaßt werden, ob wir dem feindlichen Handel in Westindien und an der amerikanischen Küste oder an der afrikanischen Küste zwischen den canarischen und Cap verdischen Inseln schädigen wollten. – Es war zunächst schwer zu sagen, an welcher Seite des Oceans die Interessen des Feindes die größeren seien, denn es handelt sich dabei hauptsächlich um Frachtdampfer mit werthvollen Ladungen. Die Passagierdampfer sind weniger günstig, einmal der vielen internationalen Passagiere halber und dann der großen Besatzungen wegen, es ist mit Ihnen nicht viel anzufangen, wenn sich nicht gerade große Mengen Cornlasten an Bord befinden. Capt. Meyer und Capt. Leut. Hasbagen riethen, die amerikanische Küste zu wählen, zumal wir uns auch viel von der Sympathie der Amerikaner versprechen, falls wir in einen amerikanischen Hafen getrieben werden sollten. Die activen Offiziere neigten sämmtlich nach der afrikanischen Seite hinüber, und so entschieden wir uns, als die Frage brennend wurde, für das Gebiet der canarischen Inseln. Besondere Vorsicht war geboten, als wir uns den Azoren Inseln näherten, zumal wir mit unserer Drahtlosen fortwährend Gespräche von englischen Kriegsschiffen auffingen, die sich in der Nähe der Inseln aufhielten. So dampften wir dann in einem Abstand von 80 Seemeilen westlich an der Insel Flores vorüber, unserer alten Tactic treu bleibend, in der die drahtlose Telegraphie nur zum horchen benutzt wurde. – Sobald wir in nächster Nähe etwas hörten, wurde der Cours geändert und dann scharf aufgepaßt, ob die Töne stärker oder schwächer wurden, wonach dann ja genau zu bestimmen ist, ob man sich nähert oder voneinander entfernt. – Bald nach dem Passieren der Inseln setzte der Nordost Monsun (regelmäßiger Wind in den Tropen) ziemlich frisch ein und beschloßen wir, zunächst den Kohlendampfer bei der Insel Ferro aufzusuchen und diesen nach Rio del Oro, spanische Colonie an der Westküste von Afrika, zu schicken, da wir dort unseren Kohlenvorrath ergänzen wollten. – Rio del Oro wurde von dem Commandanten gewählt, weil dieser Platz in den Geheimbüchern der Admiralität als besonders günstig zum Kohlen bezeichnet war, da dort durchaus kein Verkehr herrscht. Am 15. August gegen 1 Uhr Mittags wurde die Insel Ferro gesichtet und bei ökonomischer Fahrt und zugleich ein englischer Passagierdampfer der Union-Castle Line, namens GALICIAN. Sofort ging es mit voll Dampf auf dieses los, und in der Nähe angelangt, erfolgte von uns das Signal: »Stoppen Sie augenblicklich, benutzen Sie nicht Ihre Telegraphie, oder ich schieße«. Beide Befehle wurden streng befolgt. – Jetzt wurde von uns das Prisboot zu Wasser gebracht, dann fuhren zwei Offiziere und 10 Mann hinüber. Die Telegraphie auf der GALICIAN wurde sofort zerstört, dann mußte der Dampfer kehrt machen

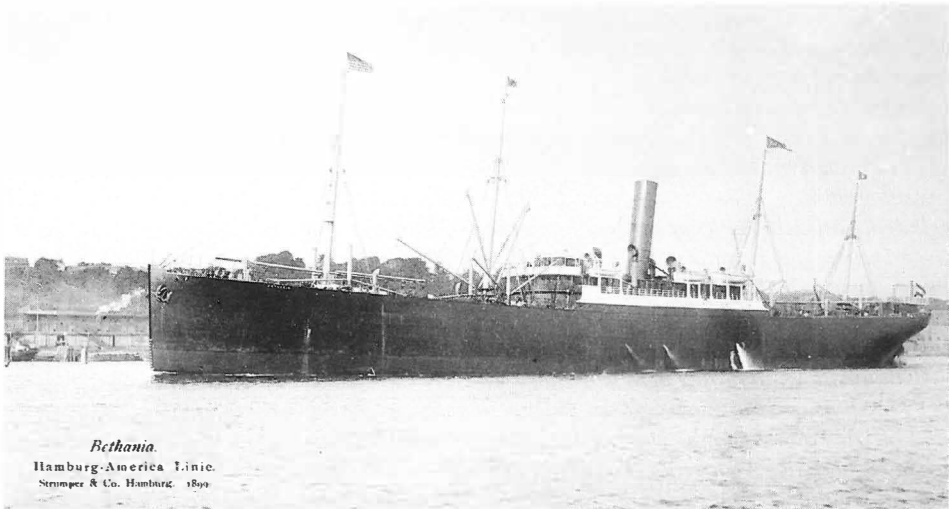
und wieder südwärts steuern, und KAISER WILHELM DER GROSSE folgte nach, immer seine Kanonen auf das Schiff gerichtet. Kaum waren wir unterwegs, als der Kohlendampfer DUALA in Sicht kam, der leider nur 800 Tons Kohlen hatte, derselbe erhielt Befehl, sofort nach Rio del Oro zu steuern und dort auf uns zu warten. – Wir dampften mit der GALICIAN weiter nach Süden. – Der Plan des Commandanten war, dieses Schiff mit circa 240 Passagieren, worunter sehr viele Frauen und Kinder waren, mit nach Rio del Oro zu nehmen, wogegen ich protestierte, da wir keine Passagiere unterbringen und verpflegen konnten. Democh erhielt das Schiff den Befehl, daß alles dort während der Nacht einpacken sollte, dann sollte am nächsten Morgen um 7 Uhr die Uebernahme bei uns erfolgen und hierauf das Schiff selbst versenkt werden. –

Die Nacht verlief ruhig und sagte der Commandant zu mir gegen 1 Uhr Nacht, Sie haben recht Herr Capitän, es ist besser, wir geben den Dampfer frei, denn mit den neutralen Passagieren, besonders mit den vielen Frauen und Kindern, das geht nicht, man würde uns in Deutschland Barbaren nennen. Ein reges Leben herrschte während der Nacht auf der GALICIAN, und um 7 Uhr Morgens wurde uns gemeldet, daß alles zur Uebernahme fertig sei. – Beide Schiffe machten halt, und dann erfolgte von uns das Signal: »In Anbetracht der vielen Frauen und Kinder sehe ich davon ab, Ihr Schiff zu zerstören, Sie können Ihre Reise fortsetzen, ich habe keine weiteren Befehle«, und dann sauste KAISER WILHELM DER GROSSE mit 22 Meilen Fahrt dicht hinter der GALICIAN herum, von Passagieren und Mannschaft begrüßt mit hellem Jubel und dreifachen Hurrah, worauf der englische Dampfer wieder nordwärts nach Santa Cruz auf Teneriffa zu steuerte. –

Da unser ganzer Kohlenvorrath nur noch 600 Tons betrug, wurde am 16. August Curs auf Rio del Oro gesetzt. Auf diesem Wege trafen wir um 10 Uhr Morgens den großen viermastigen englischen Dampfer KAIPARA¹⁸ an, die Signale waren wieder dieselben, doch da der Dampfer nicht gleich stoppte, wurde ein Warnungsschuß abgefeuert, der den Engländer sofort zur Besinnung brachte. – Das Schiff hatte eine sehr werthvolle Ladung, und representierte das neue Schiff mit seiner Ladung einen Werth von 16 Millionen Mark. Die Ladung bestand aus lauter gefrorenem Fleisch, außer anderem befanden sich 17000 Hammel für Liverpool und 36000 Hammel für London bestimmt an Bord. – Die Mannschaft, bestehend aus 72 Mann, wurde in Booten mit ihren Effecten bei uns an Bord gebracht, was eine geraume Weile in Anspruch nahm. – Als der letzte Mann von Bord war, fuhr unsere Sprengmannschaft hinüber, legte im Vorder, Hinterschiff und in der Maschine Sprengpatronen aus, außerdem wurde das Seeventil zertrümmert. – Die Sprengpatronen waren so eingerichtet, daß nach dem in Brand setzen des Zünders 10 Minuten verstrichen, bevor die Explosion erfolgte, die Mannschaft also immer wieder im Boot in Sicherheit war. – Sobald die Explosion erfolgte, wurden vom KAISER WILHELM DEM GROSSEN aus sämtliche Luken des Schiffes eingeschossen, damit die im Schiff befindliche Luft entweichen konnte und das Schiff möglichst schnell zum Sinken gebracht wurde. – Gegen 12 $\frac{1}{2}$ Uhr Mittags verschwand der Dampfer KAIPARA in die Tiefe, nachdem das schöne neue Schiff, welches tadellos in Ordnung war, sich vorher so auf die Backbord Seite gelegt hatte, daß der Schornstein flach auf dem Wasser zu liegen kam, ein Blick noch gen Himmel, dann ein großer Strudel, womit alle möglichen Sachen noch wieder an die Oberfläche kamen, das war das letzte, was wir sahen, als wir unsere Reise weiter fortsetzten. – Gegen 5 $\frac{1}{2}$ Uhr Nachmittags, als es schon zu dunkeln anfang, fiel uns dann der englischer Dampfer NYANGA¹⁹ in die Hände. Dieses Schiff war beladen mit Elfenbein, Kühen und Cocosnußöl, kam von Häfen an der Westküste Afrikas und war voll beladen auf der Reise nach Liverpool in England. – Schiff und Ladung stellten ungefähr einen Werth von 7 $\frac{1}{2}$ –8 Millionen Mark dar. – Die Mannschaft bestand aus 56 Seelen, zum Theil Neger. Nachdem diese mit Ihren Sachen in Sicherheit waren, spielte sich dasselbe Grauenhafte ab, wie oben geschildert, und mußte auch die-

ses schöne Schiff das gleiche Schicksaal theilen, da wir uns ja im Krieg befanden. – Es herrschte einer dieser schönen Tropenabende, wo die Sonne beim Untergang ohne Wölkchen ins Meer zu tauchen scheint. Der Zufall wollte es, daß Dampfer NYANGA seinen Geist aufgeben mußte in dem Augenblick, als die Sonne zur Ruhe ging. – Ein schauderhaft pochender schöner Anblick, und unwillkürlich kam mir der Gedanke: Wie lange noch, und dann geht es Deinem stolzen Schiff genauso. – Es galt aber etwas besseres zu thun als zu grübeln, da wir uns bedeutend der afrikanischen Küste näherten und diese sehr schwer anzusteuern ist, da einmal das Land sehr niedrig, außerdem unbefeuet ist, auch eine sehr starke Strömung dort läuft, zudem war die Luft nach dem heißen Tage sehr unsichtig geworden, so wurde vorsichtig unter stetem Gebrauch des Lothes, bis auf 4 Seemeilen Abstand das Land angesteuert und dann um 10 Uhr Abends, das Schiff in 18 Faden Wassertiefe zu Anker gebracht. – Am nächsten Morgen, den 17. August, lichteteten wir mit Tagesanbruch um 6 Uhr Anker und dampften vorsichtig der Küste zu, fanden bald aus, daß wir zu nördlich standen, worauf ich südwärts entlang der Küste steuern ließ. Um 8 Uhr Morgens erreichten wir die Bay vom Rio del Oro, woselbst der von uns vorauf geschickte Dampfer DUALA schon zu Anker lag. – Die Navigation auf der ganzen Reise wurde mir dadurch besonders schwer gemacht, daß auf unsere Compasse durchaus kein Verlaß mehr war, dieselben litten sehr unter dem Schießen direct unter der Brücke, außerdem wurde der Gang durch die vielen neu angelegten electrischen Drähte sehr gestört, arbeiteten daher äußerst unregelmäßig und unsicher. –

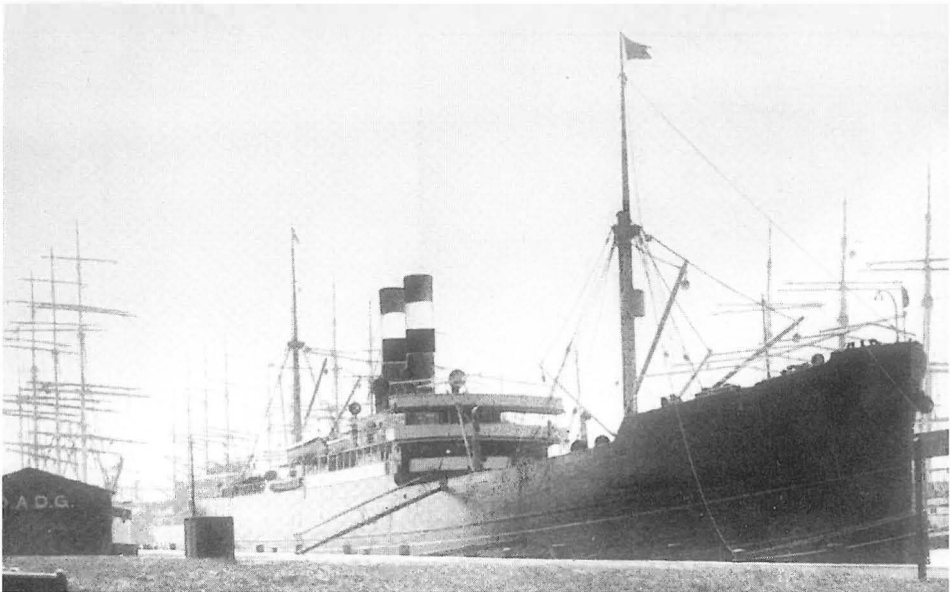
Wie schon erwähnt hatte Dampfer DUALA nur 800 Tons Kohlen im Schiff, für unseren Betrieb nur ein Tropfen auf einen heißen Stein. Wir beschloßen daher, den zweiten Kohlendampfer selbst aufzusuchen, da dieser sich auf einer Standlinie Süd, Südwest von Rio del Oro befinden mußte. – Nach 1½ stündigem Suchen mußten wir leider mit voller Kraft nach unserem neutralen Hafen zurückkehren, da wir durch unsere drahtlose Telegraphie ausfanden, daß 3 feindliche Kriegsschiffe nach uns auf der Suche waren. Ein Jagen in den Ocean ohne Kohlen wäre unser Tod gewesen. – Am Mittag des 17. August ankerten wir dann bei hässiger Luft in der Bucht von Rio del Oro und legten das Schiff in 36 Fuß Wassertiefe. – Schutz gegen Seegang und Dünung war dort allerdings nur wenig vorhanden, und dieses erschwerte später unsere Kohleneinnahme sehr. – Was nun Rio del Oro und Umgegend anbetrifft, so ist das Land selbst sehr niedrig und Sand, so weit das Auge blicken kann, da sich vor unseren Augen die große Wüste Sahara ausbreitete. – Das Vogelleben ist reich, es wimmelt dort von Flamingos und vielen Arten von Seevögeln, die sich von dem immensen Fischreichthum nähren, der an der ganzen Küste und in der Bucht vorhanden ist. – Wir hatten $\frac{3}{4}$ Seemeilen vom Lande ab geankert. Circa 2½–3 Meilen von unserem Ankerplatz entfernt lag das Beduinendorf und in unmittelbarer Nähe ein ziemlich gut erhaltenes spanisches Fort, besetzt mit einigen Offizieren und einer Abtheilung Soldaten. Am Tage wurde im Hof des Forts unter den Gewehren der Soldaten ein wenig Tauschhandel getrieben. Ferner ankerte in der Bucht noch eine beschränkte Anzahl Fischerfahrzeuge, und damit ist alles Leben und aller Verkehr zu Ende. – Um 2 Uhr Nachmittags legte Dampfer DUALA sich an unsere Seite, und wurde sofort mit der Kohleneinnahme begonnen. – Bei dem hohen Seegang war es nicht möglich, unsere Kohlenpforten außenbords zu benutzen, sondern alles mußte über Deck genommen werden, dabei sprang der Kohlendampfer in der gewaltigen See so weit auf und nieder, daß bald diese Leine, bald jener Stahldraht brach, und ein Theil der Mannschaft immer damit beschäftigt war, das Schiff fest zu halten. – Durch unsere Telegraphie stellten wir fest, daß 2, zu Zeiten 4 Kriegsschiffe unterwegs zwischen den canarischen und Cap verdischen Inseln waren, die nach uns suchten, doch kam keiner auf den Gedanken, daß wir uns in Rio del Oro befanden, denn was sollten wir hier auch thun. Es gab ja keinen Proviant, kein Trinkwasser, geschweige denn Kohlen für uns. – So lag unser Schiff dort verhältnismäßig sicher, zumal die Luft immer recht unsichtig blieb, so daß man



Bethania
Hamburg-America Linie.
Strömper & Co. Hamburg. 1899

Frachtdampfer BETHANIA. (Archiv DSM)

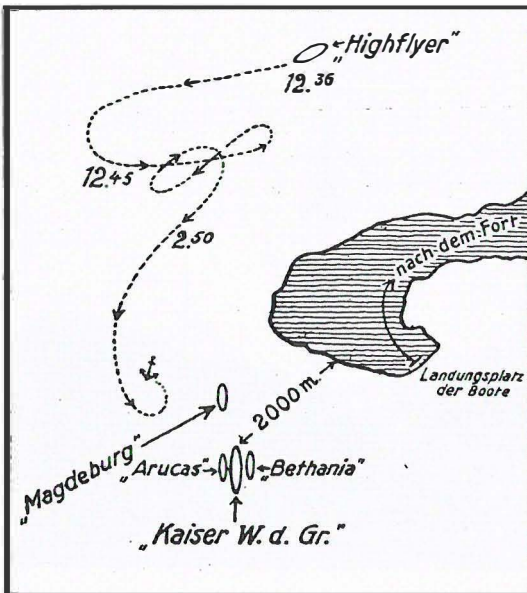
von einem an der Küste hinfahrenden Schiffe in 3–4 Meilen Abstand nicht gesehen werden konnte. – Da der Süd, Südwest sich von Rio del Oro befindende Kohlendampfer nicht in Sicht kam, so mußte anderer Rath geschafft werden und wurde daher im Kriegsrath beschloßen, die DUALA nach Entleerung nach Las Palmas, canarische Inseln, zu schicken, mit dem Auftrag, den deutschen Consul zu benachrichtigen, uns so schnell als angängig Kohlen zu senden. – Der Plan wurde ausgeführt. In der Dunkelheit am 17. August verließ Dampfer DUALA die Bucht, von uns mit den besten Wünschen begleitet, schlich sich das Schiff unter der gefährlichen afrikanischen Küste nordwärts, steuerte in der nächsten



Frachtdampfer MAGDEBURG. (Archiv DSM)

Nacht, die Dunkelheit benutzend, nach den canarischen Inseln hinüber und erreichte auch ungesehen das neutrale Gebiet und den Hafen von Las Palmas, woselbst der brave Capitän seinen Befehl prompt ausführte. –

Wegen dem fortwährenden Kreuzen der Kriegsschiffe an unserer Küste, außerdem wenig Kohlen im Schiff, konnten wir nichts unternehmen, wir mußten uns ruhig verhalten und auf Hilfe warten, welche Zeit uns endlos lang wurde und die wir benutzten, uns auf alles vorzubereiten. So wurden alle Vorsichtsmaßregeln getroffen, die Geschütze wurden scharf geladen, sämtliche Thüren im Schiff geöffnet und die Sprengpatronen ausgelegt. Dadurch waren wir in der Lage, bei einem Überfall, nachdem wir uns so lange als möglich gewehrt hatten, unser Schiff voll Wasser laufen zu lassen und in die Luft zu sprengen. – Endlich am 22. August gegen 9 Uhr Morgens, kam der Hamburger Dampfer MAGDEBURG in Sicht und wurde mit großem Jubel begrüßt. Aber zu unserem Leidwesen erfuhren wir bald, daß nur 400 Tons Kohlen im Schiff waren. – Die anderen Räume waren voll gemischter Ladung, da der Dampfer sich bei Ausbruch des Krieges auf einer Reise nach Australien befunden hatte und in Las Palmas von unserem Consul fest gehalten worden war. – Es wurden noch verschiedene Löcher in unser Deck gehauen, um die Kohlen schneller ins Schiff zu bekommen, und ohne Besinnen ging es an die Einnahme. – Der zweite, vom Consul abgesandte Dampfer PORTUGAL²⁰ ließ sich nicht sehen, und nahmen wir an, daß der Franzose oder Engländer das Schiff abgefangen hatte, als plötzlich gegen Mittag des 25. August zwei Dampfer in Sicht kamen, welche direct auf uns zu steuerten und sich als der verloren geglaubte Dampfer PORTUGAL und Dampfer BETHANIA (Hamburg)²¹ entpuppten. – Dampfer PORTUGAL hatte Las Palmas verlassend, bei der starken Strömung und dem unsichtigen Wetter sein Ziel verfehlt und war zu weit nach Süden gekommen, hatte dadurch aber den auf der Standlinie weilenden Kohlendampfer BETHANIA getroffen und diesen mit nach Rio del Oro gebracht. – Unsere Freude war unermeßlich, denn Dampfer BETHANIA hatte 6000 Tons Kohlen im Schiff, der andere allerdings nur einige hundert. – Nun ging es an die Arbeit. Dampfer MAGDEBURG legte ab und ankerte ungefähr eine 1/4 Meile von uns, da der Commandant den Capitänen rieth, nicht das neutrale Gebiet zu verlassen, um wenigstens Ihre



Skizze des Gefechts zwischen D. KAISER WILHELM DER GROSSE und englischem Kreuzer HIGHFLYER am 26. August 1914. (Aus Kalau vom Hofe: Unsere Flotte im Weltkrieg 1914/15. Berlin)

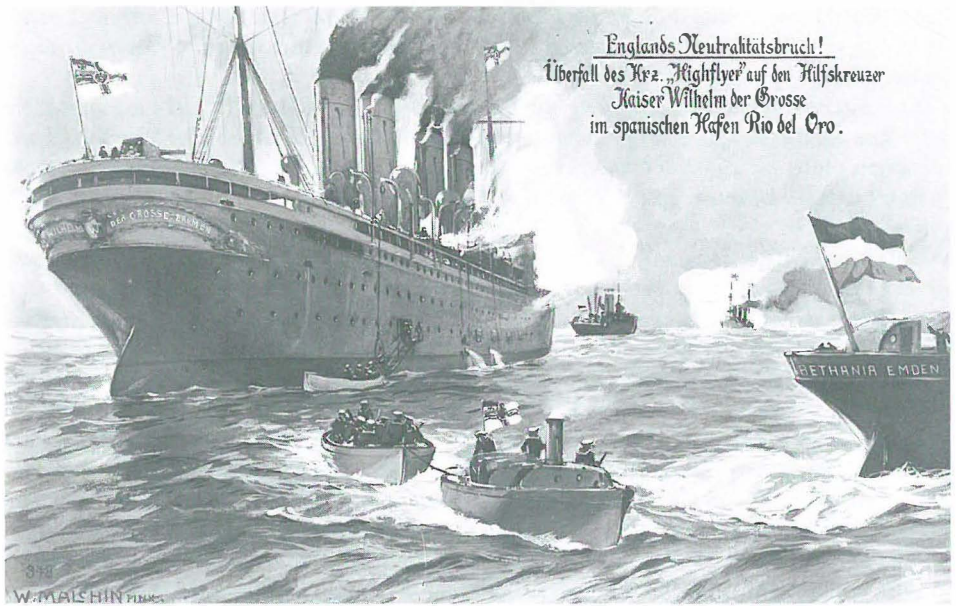
Schiffe zu retten. – Sobald Dampfer PORTUGAL an Backbord Seite von uns angelegt hatte, legte Dampfer BETHANIA an Steuerbord Seite längsseits, und gleich darauf flogen die Kohlenkörbe und Säcke bei uns an Bord. –

Eine solche Kohleneinnahme in der brennenden Sonne der Sahara ist nicht so einfach. Sie erfordert Ausdauer und Energie, besonders da alles über Deck durch den Salon geschafft werden mußte, da die Kohleneinrichtungen außenbords ja wegen der hohen See nicht benutzt werden konnten, eine richtige Vorstellung davon macht sich nur der, welcher dieses miterlebt hat. –

Bei dem geringen Schutz in der Bucht sprangen die Schiffe so gegen einander, daß kaum noch Tauwerk vorhanden war, um dieselben fest zu halten, und sah KAISER WILHELM DER GROSSE von der Brücke aus gesehen außenbords aus wie eine Schlange von alle den Rippenstößen der anderen Schiffe. –

Als die Nacht hereinbrach, wurde mit der Kohleneinnahme aufgehört und dann mit Tagesanbruch wieder begonnen, um der Mannschaft ein paar Stunden Ruhe zu gönnen, was unbedingt nöthig war, denn sonst hätten die Leute bei der schauerhaften Hitze diese Arbeit nicht lange aushalten können. – Am Morgen des 26. August hatte sich das Wetter in so fern geändert, daß es sehr klar geworden war und man äußerst weit sehen konnte. – Alle waren vergnügt und in guter Stimmung, und unter fröhlichem Gesang ging die Kohleneinnahme flott von statten. – So wurde es Mittag und der Ruf des wachhabenden Bootsmannes ertönte: »Alle Mann antreten zur Essenausgabe.« Der Commandant hatte angeordnet, daß eine Kesselgruppe nur unter Dampf sein sollte, um Kohlen zu sparen und schneller wieder fort zu kommen, da dann täglich nur 21 Tons gegen 63 Tons bei allen Kesseln verbraucht wurden. Im Kriegsrath war Morgens beschloßen worden, nach Einnahme der Kohlen uns südlich nach Brasilien zu begeben und dort dann unsere Thätigkeit als Hilfskreuzer wieder aufzunehmen. Gegen 12¹/₂ Uhr Mittags meldete der Posten im Ausguckkorb ein Schiff in westlicher Richtung fern am Horizont. Ich ging auf die Brücke und erkannte bald mit meinem Ferngltis, daß es ein Dampfer mit 3 Schornsteinen war, was immer in dieser Gegend schon verdächtig ist, gleich darauf erschien auch der Commandant, und ich sagte ihm, daß ein Kriegsschiff, wahrscheinlich ein englisches, in Sicht sei. – Das in Sicht kommen des Kriegsschiffes hatte auch die anderen Offiziere auf die Brücke gelockt, worauf der Commandant in seiner ruhigen Art sagte: »Nun da sehen wir doch endlich einmal einen Engländer.«

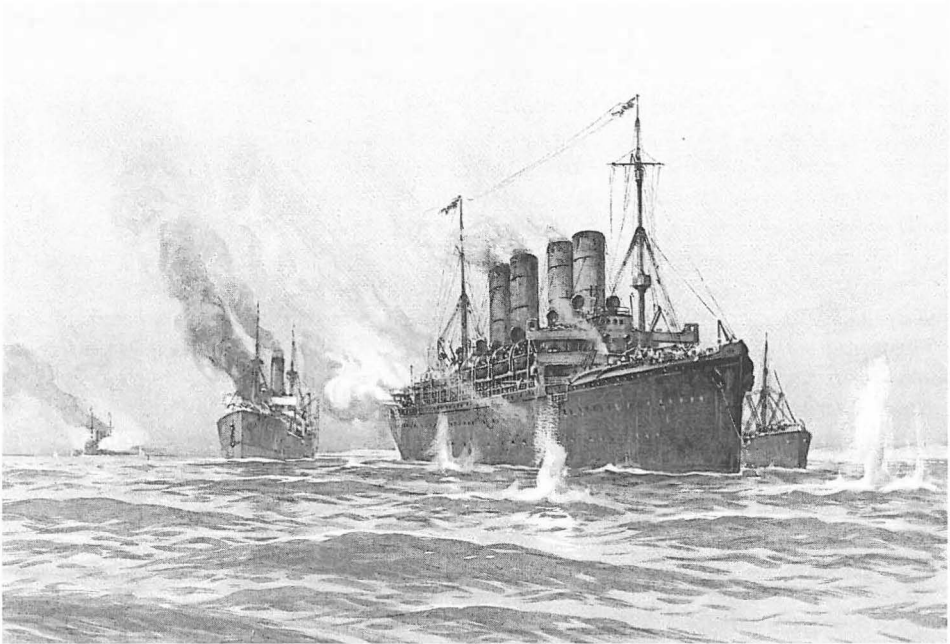
Das Kriegsschiff war noch circa 8 Meilen entfernt, als es seine Fahrt verlangsamte und sich zum Gefecht fertig machte. Es wurde von uns natürlich nicht mehr aus den Augen gelassen. – Wir überlegten derweile auf der Commandobrücke, was zu machen sei. Da wir mit unserem kleinen Kohlenvorrath nicht ausreißen konnten und das Verlassen des neutralen Gebietes dem Engländer das Recht gegeben hätte, uns abzuschießen, so kamen wir zu dem Entschluß, da wir uns in dem neutralen Hafen sicher glaubten, forciert unsere Kohleneinnahme fortzusetzen und dann um 1 Uhr Nachts, wenn der Mond untergegangen war, mit einigen gut gezielten Salven durchzubrechen. Wenn unser Ruder und Maschine dann nicht getroffen würde, lag eine große Wahrscheinlichkeit vor, daß unser Plan gelingen könnte. – Punkt 1 Uhr ging das Kohlen wieder los, nur die Mannschaften der vorderen 4 Geschütze wurden vorsichtshalber an die Geschütze beordert. – Es war gegen 1.30 p.m., als der englische Kreuzer durch Morsen mit dem Scheinwerfer zunächst seinen Namen HIGHFLYER signalisierte und gleich darauf: »Ergeben Sie sich sofort, oder ich schieße. –« Als Antwort von unserer Seite erfolgte dann in gleicher Weise das Signal: »Ein deutsches Kriegsschiff ergibt sich nie, beachten Sie die Neutralität.« Während außer an der Gaffel, wo schon die Kriegsflagge lustig im Winde flatterte, noch in den beiden Masten die Flagge aufgezogen wurde, kam aus dem Buggeschütz des HIGHFLYER der erste Schuß, welcher von uns prompt



So stellte der Marinemaler W. Malchin 1914 das Gefecht zwischen dem deutschen Hilfskreuzer KAISER WILHELM DER GROBE und dem britischen Kreuzer HIGHFLYER dar. (Zeitgen. Postkarte; Sammlung Karl-Theo Beer)

mit 4 Schüssen erwidert wurde. – Der englische Kreuzer war auf 3 Meilen herangekommen, als derselbe das Gefecht eröffnete. – Die prompte Antwort von uns schien den Vetter mächtig geärgert zu haben, denn nun zeigte derselbe uns seine Breitseite, und Salve auf Salve folgte. – Es war eine eigene Musik, die wir hörten, wenn es auf dem Engländer an der ganzen Seite aufblitzte und dann die Granaten pfeifend und zischend uns um die Ohren flogen. Hoch spritzte das Wasser auf, wenn diese schönen Bälle ins Wasser schlugen, oder noch einige Male über das Wasser sprangen, ehe sie verschwanden. Wir wehrten uns dieser Uebermacht gegenüber, so gut wir konnten, und prompt folgte Schuß auf Schuß. Bald hatten wir einen Treffer zu verzeichnen, der auf dem Engländer sechs Mann verwundete und einen tötete. –

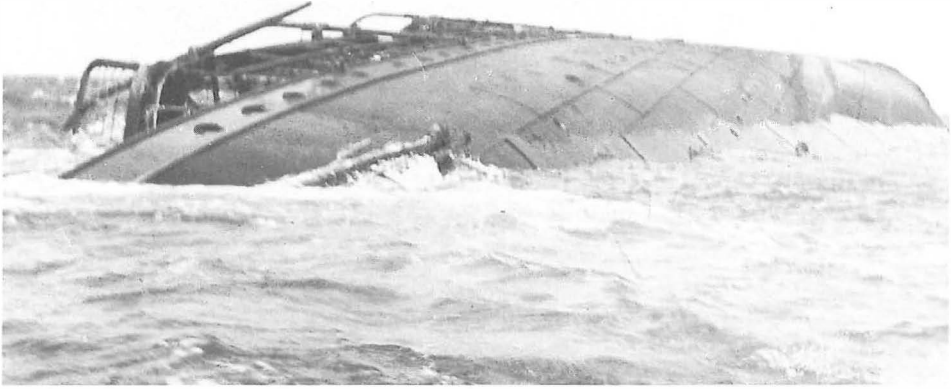
KAISER WILHELM DER GROSSE machte seinem Namen Ehre und wehrte sich tapfer, so gut es ein hilflos vor Anker liegendes Schiff vermochte. – Der Engländer schoß so erbärmlich, daß wohl schon 30 Schuß gefeuert waren, bevor der erste Treffer bei uns einschlug. – Der Mensch ist ein Gewohnheitsthier und so hatten auch wir uns bald an diese eigenartige Musik gewöhnt. Alles blieb ruhig bei uns an Bord, und flink und genau wurden alle Befehle und Anweisungen ausgeführt. Auf die Dauer konnte das hilflose Schiff dem Kreuzer keinen Widerstand leisten, und so galt es den Weg zu finden, daß möglichst wenig Menschen dem Feinde in die Hände fielen. – Sobald unsere Munition unter Wasser war und nicht mehr geschossen werden konnte, kam der Befehl, die Zünder aus unseren Sprengpatronen im Schiff anzuzünden, sämtliche Schotten, Thüren und Seeventile zu öffnen und dann alle Mann aus dem Schiff. – Alle Befehle wurden strickt ausgeführt und damit das Schicksaal dieses stolzen und schönen, in der Welt so beliebten Schiffes besiegelt. – Meine Gefühle in diesem Augenblick zu beschreiben, kann ich nicht und mag mir auch erlassen bleiben, erwähnen will ich nur, daß ich beim Bau des Schiffes war, es mit geholt und auch die erste Reise als 2. Offizier mit gemacht habe und nun als Capitän durch das Schicksaal dazu



Auch den Marinemaler Willy Stöver inspirierte das Gefecht vor Rio del Oro zu einer Abbildung des Geschehens. (Aus: Die deutsche Flotte in großer Zeit. Braunschweig 1926)

bestimmt war, dasselbe auch zu Grabe zu geleiten. – Ein Theil der Mannschaft sprang auf Dampfer PORTUGAL, ein Theil auf Dampfer BETHANIA, welche retteten sich in die Boote, welche sprangen ins Wasser und schwammen der Küste zu. Es dürften etwa 40 Mann bei der Explosion umgekommen sein, etliche sind ertrunken beim fehl springen auf die Kohlendampfer und einige sind von den Schiffen wie Pfannkuchen platt und todt gedrückt worden. Es galt nun für die beiden längsseits liegenden Schiffe, schnell von der Explosion weg zu kommen. Daher wurden alle Taue abgeschnitten, und dann verließen die Kohlendampfer im Kugelregen den sinkenden KAISER WILHELM DEN GROSSEN. – Ich war mit auf den Dampfer BETHANIA gekommen und ging sofort auf die Brücke zu Capitän Ruparth, ein Mann von 65 Jahren, dem diese ganze Schießerei wenig zusagte und der vor Entrüstung nicht recht wußte, was er zuerst angreifen sollte. – Ich ergriff dann, wenn auch nicht berechtigt, das Commando und befahl zunächst volle Kraft rückwärts, wobei die Granaten links und rechts und über unsere Köpfe hin sausten. Der Engländer schoß erbärmlich schlecht und traf Gott sei Dank nicht. – Sobald wir Raum hatten, ging es dicht hinter dem Steuer des KAISER WILHELM herum und dann an der Küste entlang nach Süden. – Die Kriegscasse, enthaltend 210000 Mark in Gold und Silber, war an Bord der BETHANIA gebracht worden sowie ein Sack mit Geheimbüchern, Instructionen, ein anderer mit Berichten über unsere Thätigkeit, der Sack mit den Geheimbüchern und Instructionen wurde sofort, in tiefem Wasser angekommen, genügend beschwert, von uns ins Meer geworfen. – Als wir weiterdampften, sahen wir, wie MAGDEBURG und PORTUGAL unserem Beispiel folgten. MAGDEBURG hatte allerdings zwei Treffer erhalten. Ein Schuß hatte die Backbordseite der Brücke weggerissen, der andere war durch das Matrosenlogis gedrungen, ohne jemanden zu tödthen, nur einer war leicht verwundet. Mit Grauen wurde dieses von uns vernommen, denn ein Schuß in den vorderen Laderaum hätte eine furchtbare Kata-

strophe herbeigeführt, denn alle Schiffe wären mit Mann und Maus in die Luft geflogen, da im vorderen Laderaum 750 Tons Dynamit lagerten. Nachdem die drei Schiffe sich eine Meile von der Schußlinie entfernt hatten, wurde halt gemacht und ängstlich nach einem Signal des englischen Kreuzers ausgeschaut, daß uns sagen würde, ankern sie sofort, oder ich schieße sie in Grund. – Kein Signal ging auf HIGHFLYER hoch, unentwegt flogen die Granaten weiter nach dem KAISER WILHELM DEM GROSSEN hinüber, worauf ich die BETHANIA sofort mit voll Dampf südwärts längs der afrikanischen Küste weiter laufen ließ, die beiden anderen Schiffe folgten, so ging die wilde Jagd dem Süden zu. – Gleich darauf sahen wir im Kugelregen drei schwarze Wolken, eine vorne, eine in der Mitte und eine hinten an Bord des KAISER WILHELM DER GROSSE aufsteigen, was uns sagte, daß das Zerstörungswerk gelungen und das Schiff unter Wasser aus einander gesprengt war. Warum kein Signal erfolgte und warum der Engländer 3 Schiffe entweichen ließ, ist mir unerklärlich. Einem deutschen Kriegsschiff wäre dies sicher nicht passiert, selbst wenn der englische Kreuzer nicht in Tact war, hätte immer ein Signal und Warningschuß genügt, um uns zum ankern zu veranlassen und keiner hätte gewagt, weiter zu dampfen. – Es war jedenfalls wenig Umsicht und Energie unter der Leitung an Bord des englischen Kreuzers zu Hause. – Während wir nach Süden flohen, richteten sich unsere Ferngläser natürlich bald auf den englischen Kreuzer, bald auf unser stolzes Schiff, welches sich bedeutend auf die Seite von dem eindringenden Wasser legte. – Die Uhr zeigte die sechste Stunde, und es fing schnell zu dunkeln an, so wurde die Frage aufgeworfen: »Wohin wollen wir flüchten?« Versuchen wir, nach den canarischen Inseln zu kommen, so werden wir ziemlich sicher von feindlichen Kriegsschiffen abgefangen, die Cap verdischen Inseln sind feindliches Gebiet. Fängt uns der Franzose ab, so bringt derselbe uns sicher nach Dakar, französische Colonie an der Westküste von Afrika, was gleichbedeutend mit Krankheit und Siechtum wäre, denn sicher würden die vielen Menschen in die Wüste Sahara getrieben werden, und man würde uns den schwarzen Soldaten überlassen, außerdem ist in Dakar Malaria, Gelb und Schwarzwasserfieber unter den Europäern an der Tagesordnung, denn es befanden sich nach vorgenommener Zählung 469 Seelen an Bord. – Wir mußten also versuchen, Brasilien, Westindien oder gar die amerikanische Küste zu erreichen. – BETHANIA war allerdings nur für seine Besatzung, 59 Mann, ausgerüstet, aber glücklicher Weise befanden sich unter der Ladung Reis, Maccaroni und Butter, an Kohlen war Überfluß, nur mit dem Trinkwasser mußte äußerst vorsichtig umgegangen werden, da sehr wenig vorhanden, dennoch entschieden wir uns aus folgenden Gründen für Nordamerika: Einmal würden wir dort die beste Hilfe finden und gesundheitlich am besten aufgehoben sein, außerdem, was für uns ausschlaggebend war, glaubten wir von dort aus die Heimath erreichen und dem Vaterlande wieder dienen zu können, hinzu kam noch, daß dieses für uns entschieden in sofern der sicherste Weg war, indem der Feind wohl kaum annehmen würde, daß wir versuchen könnten, die 3600 Meilen lange Strecke zurück zu legen, da er uns einen solch großen Kohlenvorrath im Schiff nicht zu muthete. So wurde dann sofort von der Küste abgeschwenkt und nach Westen gesteuert. Während der Nacht hörten wir, wie HIGHFLYER mit Dakar Verbindung suchte, um seinen glänzenden Sieg der Welt zu verkünden, elende Lüge, wie immer bei den Engländern, denn von 4 Schiffen, die in seiner Gewalt waren, hatte der Kreuzer keinen erbeutet, und das Verlorene war von uns selbst zum Sinken gebracht worden. – Von den circa 1100 Menschen hatte er verschiedene verwundet und getödet, aber nicht einen einzigen zu Gefangenen gemacht, alles hätte in seiner Gewalt sein können, bei etwas Energie und Umsicht, dagegen war sein Erfolg nur das Uebergewicht des Kriegsschiffes gegen den Hilfskreuzer, was Natur gemäß den Untergang des letzteren zur Folge haben mußte. – Als der nächste Tag graute, sahen wir noch Dampfer MAGDEBURG einige Meilen von uns entfernt, wir wechselten Signale über unsere weiteren Pläne, und theilte MAGDEBURG uns mit,



Das gekenterte Wrack des Hilfskreuzers KAISER WILHELM DER GROSSE. (Samml. Arnold Kludas)

daß auch sie versuchen wollten, die Gestade Amerikas zu erreichen. – Nach gewechseltem Abschiedsgruß hielten wir es für ratsamer, nicht beieinander zu bleiben, da zwei zusammen fahrende Schiffe in Kriegszeiten immer Verdacht erregen, auch beim Angriff eines feindlichen Schiffes beide in Mitleidenschaft gezogen würden. Wie richtig diese Maßregel war, werden wir später sehen, Dampfer MAGDEBURG erreichte wohlbehalten den Hafen von New-York, wohin gegen der BETHANIA noch viel Enttäuschung bevorstand. – Wir suchten uns nun an Bord der BETHANIA ein wenig menschlich wieder zu machen, was nicht ganz leicht war, da man außer seinem weißen Tropenanzug nichts mehr sein eigen nennen konnte. Anzug und Körper waren gleicher Weise schwarz und schmutzig vor Schweiß und Kohlenstaub, vom klettern und springen, bis man endlich dahin gekommen war, wo man sich augenblicklich befand. Die Unterbringung war auch schwierig und von einem Bett und dergleichen natürlich keine Rede bei den vielen Menschen. Ein Theil der Leute schlief auf Matten im leeren Kohlenbunker, ein Theil lag auf den Luken, die Offiziere lagen Nachts auf und unter der Brücke auf Deck herum, und man half sich, so gut es eben ging. Dennoch waren wir sehr froh, dem üblen Engländer nicht in die Hände gefallen zu sein. – Ein militärischer Dienst wurde unter meiner Leitung wieder eingerichtet, und Ordnung zog wieder ein. – Bei der Zeugwäsche wurde alles vom Leder gezogen, die Schläuche eingesetzt, und alle Welt bekam ein Bad. Alsdann stolzierten wir wie im Paradiese so lange herum und nahmen Sonnenbäder, bis unser weißer Anzug wieder trocken war. – In den ersten Nächten hatten wir durch unsere drabtlose Station immer noch Verbindung mit Dakar und feindlichen Kriegsschiffen, letztere waren nicht so sehr weit entfernt, was zeigte, daß wir verfolgt wurden. Man kann sich denken mit welcher Spannung alles verfolgt wurde, jedoch am dritten Tage wurden die Töne schwächer, und die Ochsen standen vorm Berge, denn nun war der Punkt erreicht, wo der Feind einen Entschluß fassen mußte, auf welcher Route er uns verfolgen wollte. Am wenigsten glaubte man an die lange Distanz von 3600 Meilen, wir hatten also den Feind richtig eingeschätzt, noch zwei Tage und jede Verbindung hörte auf. –

Von den Bermudas Inseln passierten wir in weiter Ferne 400 Meilen südlich davon und setzten nun unseren Kurs auf Charlestown, Süd Carolina, welchen Hafen wir anlaufen wollten. – Wir beteten immer um nebligtes Wetter, Regen und Sturm, aber unser Gebet

Secret

H.M.S. "Highflyer" at sea.
 Lat: 28° 07' N, Long: 17° 11' W.
 27th August 14.

Sir,

I have the honour to report that I received information that the German armed cruiser "KAISER WILHELM DER GROSSE" was using the mouth of the river Guaro as a coaling base, and had been there on the 17th instant for more than 48 hours.

2. I arrived off the River Guaro on the afternoon of the 26th August. The "KAISER WILHELM DER GROSSE" was coaling off the entrance, from two steamers, one on each side of her, whilst a third was standing off, stopped. I closed, and signalled "I call on you to surrender". She replied "German warships do not surrender, I request to observe Spanish neutrality. I then signalled to her that, if that was her plea, I considered she had been violating neutrality by using the River Guaro as a base, and that I should fire on her unless she surrendered, requesting her to warn her colliers to leave her. After giving her another opportunity to surrender, she replied she had nothing more to say.

3. Having....

3. Having given her an hour and a half to surrender or proceed to sea, at 3.10 p.m. I fired a shot well to her right, and she immediately opened fire on us. I had by this time manoeuvred my ship to the northward, and there was a clear range of five miles in the line of fire between her and the shore. Fire was returned and continued until she ceased firing at 4.25 p.m.

4. It was observed that boats were being lowered, & the crew taken on shore. I signalled "Am unwilling to cause unnecessary loss of life", and "If you will haul down your ensigns I will send boats and medical assistance". Boats were lowered from "HIGHELYER", but before they reached the vessel she sank at 5.10 p.m. in shallow water. Our boats then approached the shore, flying the Red Cross flag; and as they did so, the survivors who had landed took up an aggressive position behind the sand dunes along the coast, & the boats were therefore recalled.

5. During the engagement, the 3 steamers of the enemy had escaped to the southward. Their names were not ascertained; it is, however, believed that two were the "Magdeburg" and "Arucua" that left Los Palmas on the night of August 23rd with oil, coal and stores on board, and reported to be joining the "KAISER WILHELM DER GROSSE".

6. The "Highflyer" received slight damages to her hull and I regret to report that Richard James Lobb, Leading Carpenter's Crew, Official Number M. 2823, was killed, and five others received slight injuries.

7. The.....

The Secretary of the Admiralty
 and
 the Admiral Commanding,
 5th Cruiser Squadron.

copy sent to each

wurde nicht erhört, das Wetter blieb schön und klar, so graute der Tag am 8. September. – Wie immer wurde mit Tagesgrauen der Horizont mit unseren Ferngläsern nach Schiffen abgesucht, als der Posten im Ausguck einen Dampfer südwärts steuern 3 Strich an Steuerbordseite meldete, derselbe hielt bald auf uns zu, wir erkannten an den 3 Schornsteinen bald das Kriegsschiff. Anfangs hielten wir dasselbe für einen Amerikaner, doch bald sahen wir, daß es das englische Kriegsschiff ESSEX²² war. – Ein Entrinnen war gänzlich ausgeschlossen, denn BETHANIA konnte 10, der englische Kreuzer 21 Meilen pro Stunde zurück legen. – Unsere Enttäuschung und Wuth im Innern war schrecklich, also 12 Tage hatten wir alles geduldig ertragen in dem Glauben, einen neutralen Hafen zu erreichen. Zerstört waren in unserem Herzen plötzlich alle Hoffnungen, wie oft hatten wir in langen Nächten uns gegenseitig die Landung in Amerika in den rosigsten Farben ausgemalt, und nun fiel alles ins Wasser. –

Es dauerte dann auch nicht lange, so wehte auf der ESSEX das uns ja so bekannte Signal »Stoppen Sie augenblicklich oder ich schieße.« Es wurde gestoppt, ESSEX, in der Nähe angelangt, setzte ein Boot aus, bemannt mit 2 Offizieren und einer Abtheilung Soldaten, die nach uns herüber ruderten. – Sofort besannen wir uns unserer Pflicht, aller Schrecken war verschwunden, nur im Innern kochte die Wuth weiter. – In dem Augenblick, als das Boot

169

Sheet 3.

7. The "KAISER WILHELM DER GROSSE" appeared to be armed with eight or ten 10.5 c.m. guns of modern pattern. Weight of shell 38 lbs, U.V. 3000 f.s.

8. In conclusion I submit that the "KAISER WILHELM DER GROSSE" had established a base at the mouth of the Ouro river. The surrounding country is lawless, and uninhabited on the coast, and there is no neutral authority near enough to be able to enforce the law. Immediate action was necessary: I was not in touch with any of the supporting cruisers, and this vessel, which I have every reason to believe was inflicting considerable damage upon our mercantile marine, was certain, with her superior speed, to make good her escape after dark. I therefore decided it was my duty to demand her immediate surrender, or failing that to open fire.

I have the honour to be,
Sir,
Your obedient servant,



CAPTAIN.

*Bericht des Kommandanten der HIGHFLYER
über das Gefecht vor der Küste von Rio del
Oro und die Selbstversenkung der KAISER
WILHELM DER GROSSE.*

an Backbordseite anlegte, wurden von uns auf Steuerbordseite der Sack mit den Berichten in die Tiefe versenkt, dann folgten Revolver, Säbel, Seitengewehre und zuletzt unsere Kriegscasse, 210000 Mark, an der 4 Mann heben mußten, um dieselbe ins Meer zu werfen. – Als der englische Offizier über die Reeling sprang, war auf der anderen Seite alles verschwunden. – Der Engländer machte ein sehr erstauntes Gesicht über die Beute, die ihm in den Schoß gefallen war, dann wurden einige Signale von ihm mit seinem Commandanten gewechselt, gleich darauf kam der Befehl, daß 350 Mann nach dem englischen Schiff gebracht werden sollten. Ich befand mich im dritten Boot, hatte mein Gepäck, ein Hemd und Zahnbürste in einer Zeitung gewickelt, unter dem Arm. – Als alle 350 Mann an Bord des Kriegsschiffes waren, fuhr dieses südwärts, den Curs auf Kingtown (Yamaica) richten, und Dampfer BETHANIA mußte folgen. Die Reise ging nur langsam von statten, da BETHANIA sehr stark angewachsen war und nicht mehr wie 10 Meilen Fahrt machen konnte. Für die an Bord gebrachten 350 Menschen war nicht Raum genug vorhanden, daher wurde am Nachmittage wieder gestoppt und ein Theil der Leute zurück gebracht, jedoch verblieben sämtliche Offiziere vom KAISER WILHELM DER GROSSE als besonders gefährlich an Bord des Kriegsschiffes. – Außerdem wurde die BETHANIA in Schlepp genommen und nun ging es mit 14 Meilen Fahrt weiter nach Yamaica. –

Auf der ESSEX fürchtete man, daß ein deutsches Kriegsschiff ihnen die Beute noch wieder abjagen könnte, weshalb man mit eintretender Dunkelheit alle Vorsichtsmaßregeln traf. Die Geschütze wurden scharf geladen, außerdem fuhr man abgeblendet und theilte die Mannschaft in Kriegswachen ein. Alles war fertig zum Gefecht. – Auf der BETHANIA waren am Nachmittage alle Laderäume zersägt und Flößer davon gebaut worden, denn wenn ESSEX in einen Kampf verwickelt werden sollte, so wollte man nach fünf Minuten die BETHANIA in Grund schießen. Wir Gefangenen wurden bei einer Hitze von 104° Grad [Fahrenheit = 41° Celsius] im Panzerdeck untergebracht, wo auf dem Eisen einige Matten hingeworfen waren. – Es gab eine kleine Luke, die Luft in den Raum ließ, und diese war mit Maschinengewehren besetzt, die uns mit Ihrer Mündung anlächelten. Da es nicht zum Aushalten war, so lief bald alles in Adamskostüm herum, gegen 1 Uhr wurde ich dann Ohnmächtig und lag, als ich wieder zu mir kam, auf einer Strohmatte. Mit bangem Harren wurden uns die Stunden endlos lang, denn ein Kampf hieß für uns Klappe zu und in dem geschlossenen Raum elendig ersticken. – Am Morgen durften wir dann unser Gefängniß wieder verlassen, und bald wurde ich zum Commandanten, einem Capt. Watsan [Watson?] geführt, der längere Zeit Militär. Attaché in Berlin gewesen war und wurde von da ab anständig behandelt. – Gegen Mittag des 11. September erreichten wir den Hafen von Kingstown und wurde ein Theil von uns im Camp, ein anderer Theil in Port Royal untergebracht. Ich war sehr krank, konnte auch nicht laufen, da ich mir den rechten Fuß verletzt hatte, sodaß ich weder Schuh noch Strümpfe anhaben konnte. – Während ich so auf einem Stuhl im Lager herumlag, frugen mich verschiedentlich Aerzte, was ich thun würde, wenn man mich frei ließe, worauf ich antwortete, daß ich nach New-York gehen würde, um wieder zu gesunden, auch könne ich dort die beste Hülfe bekommen. – Am 18. Oktober erhielt ich dann die Erlaubnis, in ein kühleres Klima nach den Vereinigten Staaten zu gehen, wo es in den Papieren hieß, wegen meiner Krankheit und nicht mehr extra wegen meines Alters. – Ich erreichte New-York am 26. Oktober 1914, wo mir Hülfe zu Theil wurde. – Nach einem langen Krankenlager von 6 Monaten, wovon ich 116 Tage fest gelegen habe, gewann meine gesunde Natur wieder die Oberhand, und ich fing an mich zu erholen und zu genesen. –

Dieses, die Aufzeichnung über die letzte Reise KAISER WILHELM DER GROSSE. Von den persönlichen, körperlichen sowie seelischen Leiden habe ich absichtlich nicht gesprochen, da dieses einmal hier nicht hingehört und außerdem zu weit führen würde, denn es sollte die letzte Reise des Schiffes und nicht meine Ungemach geschildert werden. –

Januar 1919

G. R. Meyer

Anmerkungen:

- 1 Geschützter Kreuzer HIGHFLYER, Baujahr 1898, 5700 ts, u.a. elf 15-cm- und acht 7,6-cm-Geschütze, Royal Navy.
- 2 Emil Aye: Kreuzerjagd im Ozean. Kriegstagebuchblätter S.M. Hilfskreuzer KAISER WILHELM DER GROSSE. Berlin 1917.
- 3 Herrn Dr. med. Wilhelm Friedrich Schmölder danke ich für die Überlassung des Berichts und weiterer Quellen sowie Abbildungsmaterial.
- 4 Über die Adressatin der Aufzeichnungen ist weiter nichts bekannt. Meyer verfaßte das Anschreiben an sie auf der ersten Seite des Berichtsheftes.
- 5 Reichspostdampfer BARBAROSSA, Baujahr 1896, 10769 BRT, Norddeutscher Lloyd; Reichspostdampfer SACHSEN, Baujahr 1887, 4571 BRT, Norddeutscher Lloyd; Reichspostdampfer PREUSSEN, Baujahr 1886, 5295 BRT, Norddeutscher Lloyd; Reichspostdampfer ZIETEN, Baujahr 1902, 9000 BRT, Norddeutscher Lloyd; Reichspostdampfer KLEIST, BAUJAHR 1906, 9600 BRT, Norddeutscher Lloyd.

- 6 Dafür soll das folgende Beispiel genügen: *Diese hier kamen vom blutigen Schlachtfelde, die dort drüben, deren Zug sich eben unter nicht enden wollendem Hurrarufen in Bewegung setzte, gingen jauchzend hinaus zum blutigen Tanz ...* Aye (wie Anm. 2), S. 119.
- 7 Frachtdampfer *MAGDEBURG*, Baujahr 1900, 4497 BRT, Deutsch-Australische D.G., Hamburg.
- 8 Aye (wie Anm. 2), S. 49.
- 9 Passagier- und Frachtdampfer *GALICIAN*, Baujahr 1900, 6762 BRT, Union Castle Line, Southampton.
- 10 Aye (wie Anm. 2), S. 36.
- 11 Ebd.
- 12 Ebd.
- 13 Mielke, Otto: Schnelldampfer *KAISER WILHELM DER GROSSE*. Vom Luxusdampfer zum Hilfskreuzer. *SOS Schicksale deutscher Schiffe*. Nr. 34, 1954, S. 23.
- 14 Aye (wie Anm. 2), S. 71.
- 15 Fischdampfer *TUBAL CAIN*, Baujahr 1905, 227 BRT, J. E. Rushworth, Grimsby.
- 16 Frachtdampfer *PIEMONTE*, Baujahr 1895, 2395 BRT, Sicilia Soz. di Navigazione, Palermo.
- 17 Frachtdampfer *DUALA*, Baujahr 1911, 3511 BRT, Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.
- 18 Kühlfrachtdampfer *Kaipara*, Baujahr 1903, 7392 BRT, New Zealand Shipping Co., Plymouth.
- 19 Frachtdampfer *NYANGA*, Baujahr 1900, 3066 BRT, Elder Dempster Shipping L.D.
- 20 Frachtdampfer *PORTUGAL*, Baujahr 1899, 3998 BRT, Empresa Nacional Africa Portuguesa, Lissabon.
- 21 Frachtdampfer *BETHANIA*, Baujahr 1899, 7548 BRT, Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.
- 22 Panzerkreuzer *ESSEX*, Baujahr 1901, 9550 ts, u.a. vierzehn 15-cm- und acht 7,6-cm-Geschütze, Royal Navy.

The final voyage of the express liner *KAISER WILHELM DER GROSSE*. A report written by Captain Gottfried Rudolph Meyer in the year 1919

Summary

On August 26, 1914, while serving as an auxiliary cruiser, the express liner *KAISER WILHELM DER GROSSE* was captured by the English vessel *HIGHFLYER* and sunk by its own crew. There are two eye-witness reports of this ship's eventful final voyage. In 1917, under the title "Cruiser Chase in the Ocean", Lieutenant Emil Aye published a romantic report of his adventures on the *KAISER*, written with heroic pathos. Until very recently, the fact remained obscure that the captain of the *KAISER WILHELM DER GROSSE*, Gottfried Rudolph Meyer, also wrote an account of "his" ship's last voyage under the military direction of Commander Reymann.

Meyer's report was written in January, 1919, i.e. following the end of World War I and five years after the episodes it documents. These factors forced Meyer to describe the circumstances of his journey as well as the mission and operational area of auxiliary cruisers more precisely than Aye had done. There are comments on the strategies employed to pursue enemy merchant vessels and details concerning the supply of food and other goods. Meyer also mentions the high coal consumption of the former luxury liner and the problems this caused during its operation as an auxiliary cruiser. An important aspect of the report is the insight it provides into the decision-making structures within the ship's company of a war vessel. There are allusions to the fact that it was not always easy for the captain to submit to the orders of

the commander. Meyer tells of the “council of war” held on board every day at noon by the commander, the captain and four officers to “decide our fate”.

Rudolph Meyer’s account of the capture of the English passenger steamer *GALICIAN* by the *KAISER WILHELM DER GROSSE* and its release the following day is also more detailed as well as more reliable than Lieutenant Aye’s: The commander’s plan was to take this ship and its 240 passengers, including many women and children, to Rio del Oro. As we had neither the space nor the provisions for so many passengers, I protested. Nevertheless, the orders were given and every person on the ship was to pack that night. (...) The night was quiet and at about one o’clock in the morning the commander said to me, You’re right, Captain, we’d better let the steamer go – all those neutral passengers, especially the women and children – we can’t go through with it; in Germany they’d call us barbarians.

Lieutenant Aye also describes the capture and release of the *GALICIAN* in great detail. In his version, however, it was he himself who, at 4:00 a.m. (!), persuaded the commander not to sink the *GALICIAN*. At the time, long articles in both the English and the German press paid tribute to the humanity shown by the German ship’s company of the *KAISER WILHELM DER GROSSE* towards the English passengers.

Meyer’s report further includes descriptions of the sinking of the English steamship *KAIPARA* with 53,000 deepfrozen sheep on board, and of the *NYANGA*, a steamer loaded with cows and coconut oil.

In conclusion Captain Meyer relates how the *KAISER WILHELM DER GROSSE* was cornered by the *HIGHFLYER* while taking on coal in the bay of Rio del Oro, how the other German ships *BETHANIA* and *MAGDEBURG* managed to flee after the crew of the *KAISER WILHELM DER GROSSE* had prepared their vessel for sinking and how in the end the *BETHANIA*, on which Captain Meyer had made his escape, was captured by the English cruiser *ESSEX*. Along with other German crew members Meyer was first interned in Kingston on Jamaica. Because of a serious illness he was soon released, however, under the condition that he stay in New York. Not until November of 1919 did Meyer return to Germany.