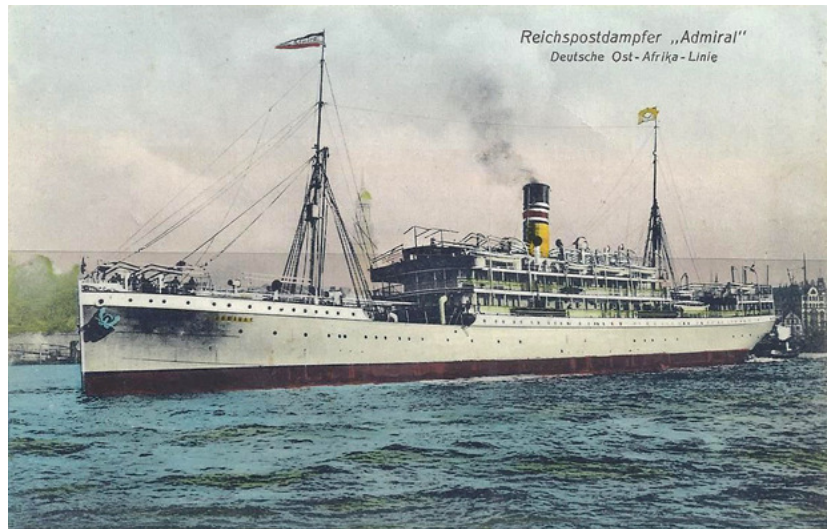


## Meine Flucht aus Afrika 1914 bis 1917

Seit dem Jahre 1905 fahre ich als Offizier auf den Reichs Postdampfern der Deutschen Ost-Afrika Linie. Die Gesellschaft unterhielt vor dem Kriege den Reichspostdienst mit den deutschen Kolonien in Afrika. Die aufs Modernste für die Tropenfahrt eingerichteten Dampfer erfreuten sich allgemeiner Beliebtheit bei dem deutschen und fremden Reisepublikum.



Es war im Juni 1914 als ich nach einer Rundreise um Afrika mit dem Reichspostdampfer "Admiral" in Hamburg ankam.

Bilder: Slg. Uhde  
RPD Admiral

Am Tage der Ankunft erhielt ich von unserem Direktor der nautischen Abteilung die Beförderung zum ersten Offizier auf dem Küstendampfer "Kadett" in Afrika.

Dies war eine freudige, zugleich aber auch eine schmerzliche Botschaft, denn sie bedeutete die Trennung von meiner jungen Frau für zwei lange Jahre. Trotzdem wir auf diese Nachricht vorbereitet waren, verlebten wir die wenigen uns gemeinsam vergönnten Tage doch mit Wehmut im Herzen.

Am 21. Juni schlug denn die Abschiedsstunde.

Ich sollte mit dem R.P.D. "Admiral" die Ausreise antreten, welcher diesmal für die Fahrt nach Deutsch Südwest-Afrika um das Kap der guten Hoffnung nach Deutsch Ost-Afrika bestimmt war.

An einem schönen Sommertage verliess der "Admiral" mit spielender Kapelle und unter Tücherschwenken an Bord wie auch am Lande den Petersenquai in Hamburg und dampfte elbabwärts. Bei Sonnenuntergang passierten wir Blankenese, von wo uns tausende von Badegästen das letzte Lebewohl und glückliche Reise zuwinkten. Am nächsten Morgen befanden wir uns in der Nordsee.



Bilder: Slg. Uhde  
Strand Blankenese

Es waren annähernd 400 Passagiere der ersten, zweiten und dritten Klasse an Bord, von denen die meisten Deutsch West-Afrika als Reiseziel hatten. Wie viele von diesen Menschen sollten die Heimat nie wiedersehen; viele sind im Kampfe für ihr Vaterland gefallen, fern von der Heimat!

Am 28. Juni erreichten wir Antwerpen und nahmen noch Passagiere und Ladung an Bord. Hier betraten wir zum letzten Male europäischen Boden, denn in

Southhampton ankerten wir zur Übernahme von Passagieren und Post nur auf der Rhede. Bei ruhigem, klarem Wetter durchquerten wir weiter den Kanal, die Bucht von Bisquaya und den atlantischen Ozean, bis Las Palmas erreicht wurde, welches wir lediglich zur Ergänzung des Kohlenvorrats anliefen.

Nach angenehmer 14tägiger Fahrt befanden wir uns vor Swakopmund am 20. Juli, wo von der Rhede aus Passagiere abgesetzt und Ladung gelöscht wurde.

Zu demselben Zweck liefen wir am folgenden Tage Lüderitzbucht an. Weiter dampften wir nach Kapstadt, Port Elizabeth, und Durban, wo der "Admiral" am 26. Juli eintraf.

Hier hörte man zuerst von dem Kriegszustand zwischen Serbien und Oesterreich. Damals waren wir schon davon überzeugt, dass, wenn es zu einem Weltkriege kommen sollte, England sich zu unseren Gegnern schlagen würde. Wie oft hatten wir Engländer sich äussern hören, dass es eine zwingende Notwendigkeit sei, Deutschland zu besiegen, da das Anwachsen der deutschen Kriegs- und Handelsflotte eine Gefahr für ihr Land bedeute.

Am 30. Juli setzten wir die Fahrt fort, um am 31. Juli nach angenehmer Fahrt Laurengo Marques, portugiesisch Ost-Afrika, zu erreichen. Das Löschen des Schiffes ging in gewohnter Weise vor sich, das Gepräge von Hafen und Stadt zeigte keinerlei Veränderung.

Als jedoch am 4. August die verschiedenen Kriegserklärungen bekannt wurden, befanden wir uns einer völlig neuen Sachlage gegenüber.

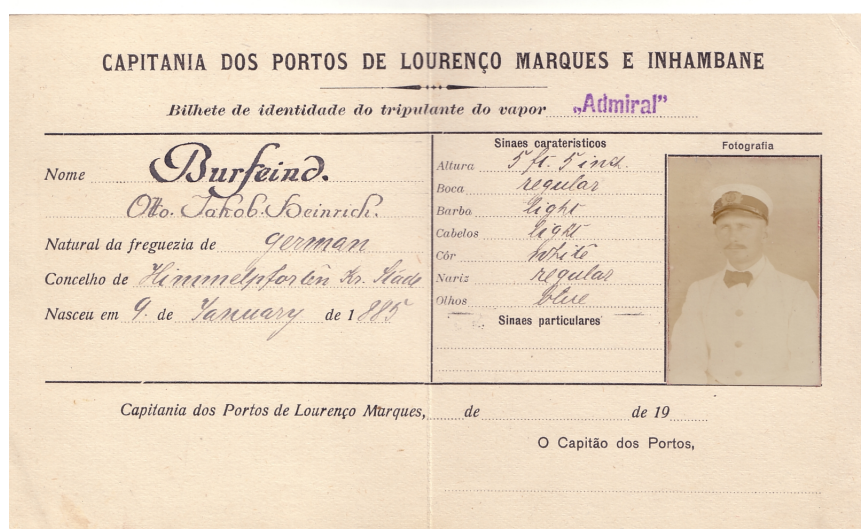
Ausser unserem Schiff lag im Hafen der Reichspostdampfer "Prinz" unserer Linie. Beide Schiffe nahmen in der Nacht vom 4. zum 5. August noch Kohlen, bis am Morgen des letzten Tages die portugiesischen Behörden es verboten. Unsere Schiffe wurden dann in der Bucht verankert.

Bild: Slg. Uhde





Wir hatten die Gewissheit, dass uns für die Kriegsdauer jegliche freie Bewegung genommen war. Von diesem Zeitpunkt an fasste ich den Plan, zu versuchen, mit einem neutralen Dampfer nach Deutschland zu fahren. Die Gleichförmigkeit des Lebens an Bord und das Bewusstsein, dass meine Kameraden daheim für das Vaterland kämpften, während ich hier meine Tage zubrachte, war mir unerträglich.



Zur Untätigkeit verurteilt, galt es nun eine geregelte Tageseinteilung festzulegen. Je nach der Tageszeit wurden Turnübungen gemacht, gefischt oder gesegelt. Eine innere Befriedigung konnte mir dieses Leben nicht bringen. Sobald ein neutraler Dampfer oder ein Segelschiff in den Hafen einlief, versuchte ich, die Reise in die Heimat oder einen anderen europäischen neutralen Hafen als Passagier oder Matrose zu ermöglichen. Aber die wenigen Laurencio Marques anlaufenden Schiffe hatten zum weit aus grösseren Teil englische Häfen als Bestimmungsort.

Meine Bemühungen setzten mich bei meinen Kameraden manchen Neckereien aus, bei anderen setzte zuweilen Enttäuschung ein. Trotzdem gab ich meinen einmal gefassten Entschluss nicht auf.

Die Kapitäne der Schiffe scheuten sich, einen Deutschen an Bord zu nehmen und evtl. anzumustern, da sie auch durch die eigene Mannschaft sich ständig in der Gefahr des Verrats befanden. Ich gelangte zu der Überzeugung, dass es mir unmöglich sein würde, Laurencio Marques als Deutscher zu verlassen.

Daher verschaffte ich mir jetzt neutrale Ausweispapiere, um als Untertan eines neutralen Staates meinen Plan zu verwirklichen. Aber auch ein in Laurencio Marques an Bord gekommener Neutraler wäre an sich schon verdächtig gewesen.

Auch hielt ich es für ausgeschlossen, von hier aus monatelang unerkannt an Bord eines Schiffes zu verbringen, sowie durch die Sperren zu gelangen. Dies hat sich später bestätigt: zwei unserer Metrosen gelang die Fahrt mit einem holländischen Dampfer. Sie wurden in Port Said trotz ihrer neutralen Papiere verhaftet.

Die Zeit schlich dahin. Immer geringer wurde die Zahl der Schiffe, welche den Hafen anliefen, so dass die Möglichkeit in diesem Kriege mich dem Vaterlande widmen zu können, mehr und schwand. In steter Erwartung auf einen neutralen Dampfer endete das Jahr 1914, verfloss das Jahr 1915. An Bord brachen Krankheiten aus, auch ich lag 14 Tage an Malaria denieder. Im Sommer 1915-1916 waren stets 10% der Besatzung krank.

Im Anfang des Jahres 1916 wurde bereits viel von einem Krieg mit Portugal gesprochen. Neutral waren Portugal und seine Kolonien niemals gewesen.

Der 10. März 1916 sollte für uns von grosser Bedeutung werden.

Am Morgen dieses Tages kam ein portugiesischer Kreuzer, begleitet von 4 Hafenschleppern, sämtlich mit Marinesoldaten bemannt, nach dem Liegeplatz unserer Schiffe.

An Bord des Reichspostdampfer "Admiral" erschienen 2 Offiziere mit 12 Soldaten und forderten von unserem Kapitän, Herrn Kley, die Übergabe des Schiffes mit der Begründung, dass ihre Regierung im Einvernehmen mit der deutschen Regierung sei, und es sich um einen freundschaftlichen Übergabe handle.

Herr Kapitän Kay folgte der Aufforderung nicht, sondern verwies die Offiziere an den deutschen Konsul. Hierauf wussten die letzteren nichts zu antworten, auch merkten man ihnen Unsicherheit an. Es war ihnen sichtlich peinlich, gleich mit Gewalt vorzugehen. Die Bemerkung unseres Kapitäns, dass eine freundschaftliche Übergabe schlecht mit dem "Klar zum Gefecht" liegenden Kreuzer im Einklang stände, wurde mit Achselzucken beantwortet. Beide Offiziere kehrten nach dem Kreuzer zurück, erschienen aber eine halben Stunde wieder, um erneut die



Uebergabe zu fordern mit dem Hinweis "wenn nötig würden sie Gewalt anwenden müssen."

Also mußten wir der Gewalt weichen.

Die deutsche Flagge wurde niedergeholt und die portugiesische gesetzt. Uns wurde befohlen einige Sachen zu packen; wir wurden dann mittels eines Dampfers an Land gesetzt. Die Kapitäne und Schiffsoffiziere wurden in mehreren Hotels einquartiert, die Mannschaften kamen gleich in ein Internierungslager, jedoch genossen sie vorläufig volle Freiheit.

Man kann sich wohl unser Empfinden vorstellen, als wir so ohne Grund von unseren Schiffen geholt wurden, denn für den Seemann ist das Schiff seine zweite Heimat. Die Wut stieg in uns auf, als uns am Quai mehrere Engländer empfingen, höhnisch lachend - aber wir waren ja Deutsche, die im Ausland rechtlos waren!

Im Hotel genossen wir gute Verpflegung. Als wir mehrere Tage dort gewohnt hatten, ohne dass sich etwas ereignete, glaubte man, es würde so bleiben, denn von einer Kriegserklärung war noch nichts bekannt. So war es für uns ein herrliches Leben, wenn nur die Ungewissheit nicht gewesen wäre.



Bild: Slg. Uhde  
Im Hotel

Am 17. März wurden wir zwecks Personalaufnahme in das Lager beordert. Das Hotel war plötzlich von Schutzleuten umstellt von denen einige uns ins Internierungslager führten. Nachdem wir sämtlich dort waren, wurde das Tor geschlossen.

Nur einzeln durften wir dann, in Begleitung eines Schutzmannes, unsere Sachen aus dem Hotel holen.

Jetzt begann für uns eine Leidenszeit, denn Laurence Marques ist zur Internierung für Europäer gänzlich ungeeignet. Dazu kam noch, dass sich das Lager auf dem ungesundensten Platz der Stadt befand, nämlich einem zugeworfenen Sumpf. Hier waren drei grosse, mit Wellblech bedeckte Schuppen erbaut. Zwei waren Wohn- und Schlafräume, der dritte diente als Essenraum.

In den ersten drei Monaten war die Verpflegung sehr schlecht, so dass bald Krankheiten, wie Fieber und Typhus, ausbrachen.

Von den 560 Internierten lagen 70 danieder und wurden teilweise ins Hospital gebracht. Da die Behandlung dort sehr schlecht und nachlässig war, so kamen die meisten bald wieder, um sich lieber von ihren Kameraden pflegen zu lassen.

Wir schickten deshalb eine Kommission zum Gouverneur und baten darum, die Verpflegung selbst organisieren zu dürfen. Dies wurde bewilligt und die Lage verbesserte sich deutlich.



Bild: Slg. Uhde  
Im Lager

Trotz dieser Zustände liessen wir den Mut nicht sinken. Im Lager bildete sich eine Theatargesellschaft, es wurden Sport- und Gesangsvereine gegründet, um dem eintönigen Lagerleben Abwechslung zu geben, soweit es in unseren Kräften lag.



Die Portugiesen wunderten sich über die Schnelligkeit mit welcher sich die Internierten in die neuen Verhältnisse einlebten. Überall wurde gezimmert und gehämmert, ein jeder suchte sich seinen Schlafplatz so bequem als möglich herzurichten.

Bild: Internet  
Lagerleben





Bild: Internet  
Speiseraum



Bild: Internet  
lagerkapelle

Nachdem wir einige Wochen im Lager zugebracht hatten, nahm ich meinen alten Plan, nach Deutschland zu gelangen, wieder auf. Fast jeden Abend ging ich im Lager

umher, um die Stellung der Posten, ihre Bewegungen und Gewohnheiten kennen zu lernen und suchte die günstigste Stelle, um durch den Stacheldraht zu gelangen. Manchen Abend verbrachte ich im Dunkeln mit Grübeln über die Möglichkeit einer Flucht.

Da meine Kameraden sich fast alle abends mit Kartenspiel unterhielten, so fiel es nicht auf wenn ich ausserhalb der Schuppen blieb.

Ich war mir bewusst, dass ich, um von Leurenco Mareques als blinder Passagier fortzukommen, auf einem neutralen Dampfer nach einem neutralem Hafen fahren musste. Es galt demnach, in Erfahrung zu bringen, wann ein solcher Dampfer im Hafen lag, wann er fortfuhr und wohin? Ausserdem hatte ich mir vorgenommen, von dem Augenblick an, wo ich das Lager verliess, mich nur aus zwingenden Gründen als Deutscher erkennen zu geben. Meine Absicht, aus dem Lager zu entfliehen hatte ich geheim gehalten. Wenn wir abends zusammen saßen, lenkte ich oft das Gespräch auf die Möglichkeit einer Flucht, hörte jedoch von allen Seiten die Meinung, dass eine solche erfolglos sein würde, und wohl niemand eine so eine Dummheit begehen würde.

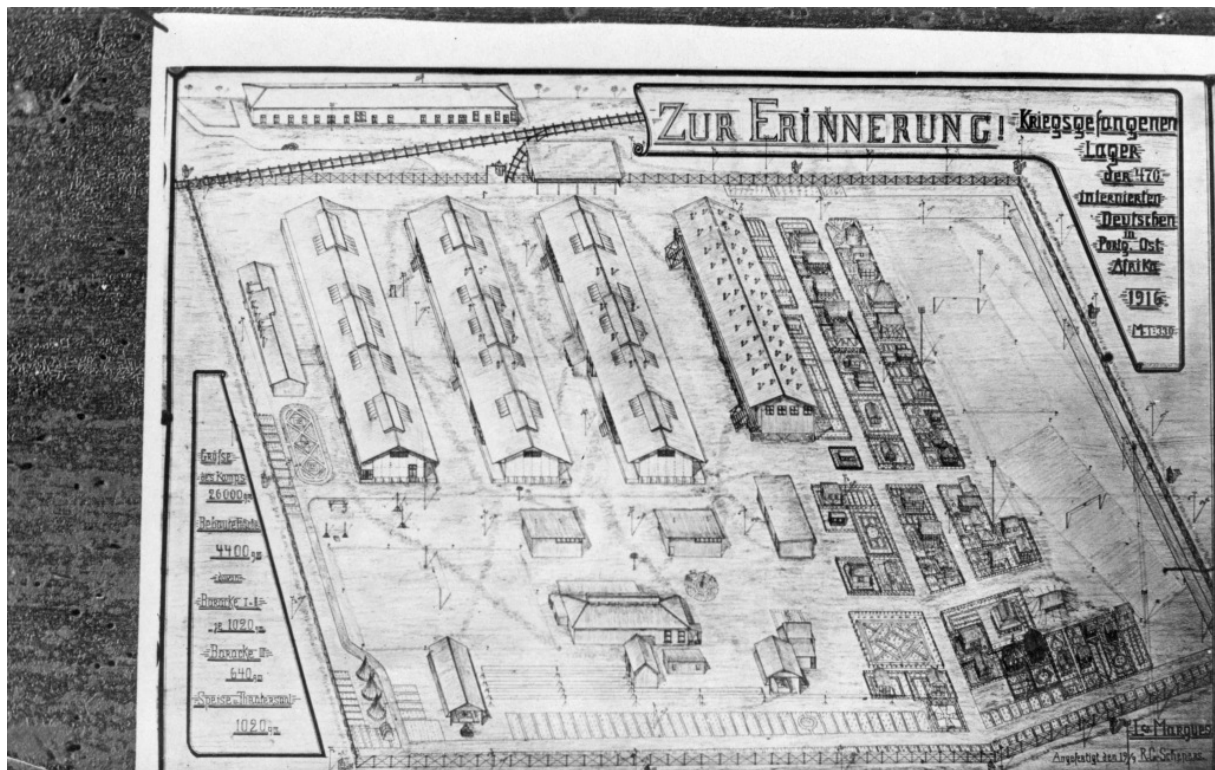
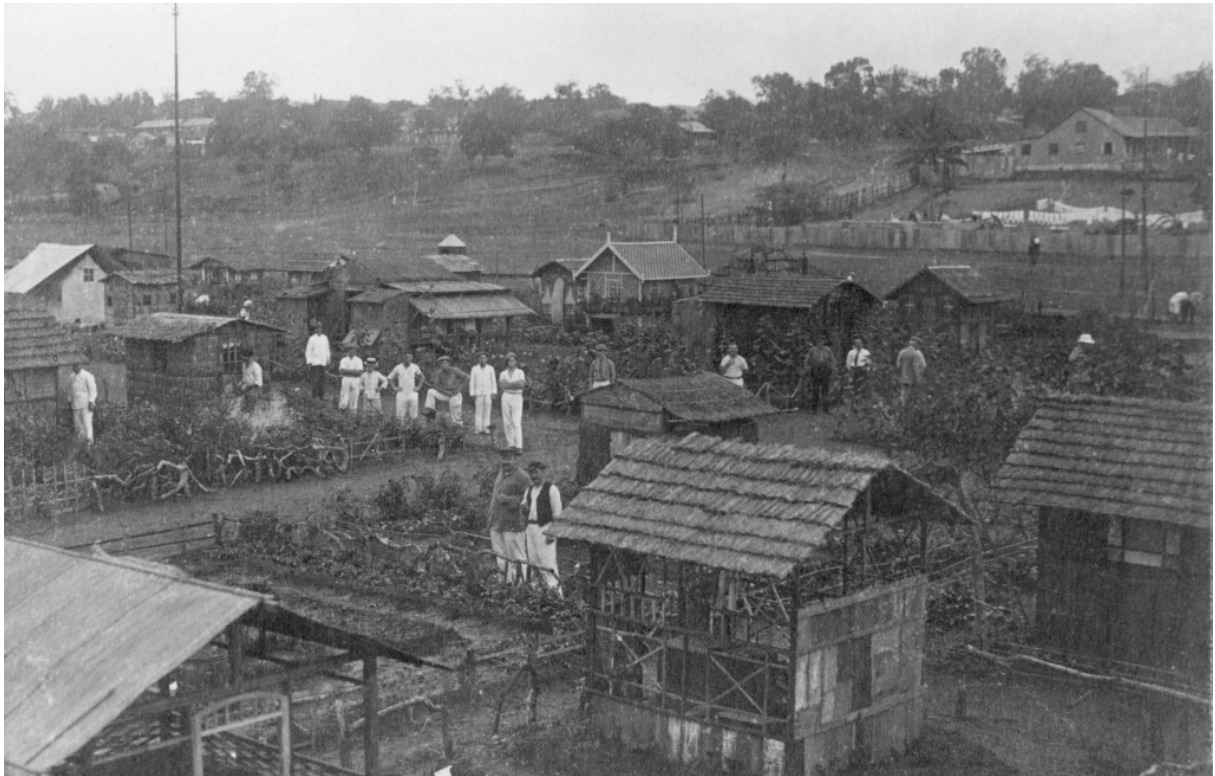


Bild: Internet  
Das Lager

Die beste Stelle, aus dem Lager zu entfliehen, hatte ich nach und nach herausgefunden: Das Lager befand hinter der Stadt auf einem zugeworfenen Sumpf und war im Viereck von 4m hohem Stacheldraht umzogen. Ausserhalb waren Posten mit scharf geladenem Gewehr in Abständen von 40m aufgestellt. Auch waren dort, so wie innerhalb des Lagers in Entfernungen von 100m grosse Lampen angebracht, welche die ganze Nacht brannten. Nur an einer Stelle fehlte dieselbe; dies war der Ort, den ich für den Ausbruch am günstigsten hielt. Jenseits des Stacheldrahtes befand sich ein freier Platz, dann Gebüsch und Hinterhöfe von Wohnhäusern. Diesseits hatte man Gemüsebeete angelagt, wodurch es mir möglich erschien, sich dem Zaun ungesehen zu nähern.

Bild: Internet





Die größte Schwierigkeit war für mich, Nachrichten von dem Schiffsverkehr im Hafen zu erhalten. Die Signalstation, von der welcher die Schiffe signalisiert wurden, war von der Mitte des Lagers zu sehen. Da dies aber nicht genügte, erhielt ich ausserdem Nachrichten von dem Zanzibar-Boy unserer Linie. Dieser durfte sich dem Stacheldraht zu gewissen Zeiten nähern, um für seinen Herren, unseren Rederei-Agenten, Botendienste zu leisten.

So verging ein Monat nach dem anderen; selten kam ein neutrales Schiff in den Hafen und wenn, kam stets die Nachricht, dass es nach einem englischen Hafen fuhr. Da wir im April und Mai sehr viele Kranke hatten und ich nicht untätig auch krank werden wollte, beschloss ich, unter keinen Umständen, die kommende heisse Zeit in diesem Lager zu verbringen, sondern zu fliehen, auch wenn ein Durchkommen direkt nach Deutschland unmöglich war. Auf jeden Fall wollte ich in ein gesunderes Klima.

Als nun nach vier Monaten noch keine günstige Gelegenheit sich geboten hatte, beschloss ich, mit dem am 16. August nach Kapstadt abgehen portugiesischen Truppentransportdampfer zu fahren.

Es war meine Absicht, am Tage vor der Abfahrt aus dem Lager auszubrechen, mich an Bord zu schleichen und mich in einem Rettungsboot zu verbergen. Etwas Proviant wollte ich mitnehmen, denn ich wollte mich 8 Tage in einem Rettungsboot versteckt halten. Für den Aufenthalt in Kapstadt hatte ich Adressen von guten Deutschen; von dort gedachte ich dann einen Dampfer der holländischen Java-Linie abzuwarten und mit diesem als blinder Passagier weiter zu fahren.



Bild: Internet

Es sollte aber ganz anders kommen.

Als ich am 15. August nachmittags mit mehreren Kameraden vor unserem Wohnschuppen saß und den Klängen, der Lagerkapelle lauschte, kam unser Agent. Heimlich überreichte er mir einen Zettel, auf welchem folgende Worte standen:

DUTCH SHIP KARIMATA LEAVES TOMORROW MORNING FOR PADANG

Diesen Zettel hatte der Zanziba-Boy seinem Herren für mich gegeben. Als ich diese Worte gelesen hatte, durchfuhr es mich wie ein elektrischer Strom.

Sofort verwarf ich den schon gefassten Entschluß und sagte mir, dies sei die einzige und günstigste Gelegenheit, die sich mir je geboten hatte. Hatte ich doch viel lange Monate auf solche Nachricht gewartet. Sofort war ich entschlossen, diese sich mir so plötzlich bietende Möglichkeit zu nutzen.

Um kein Aufsehen zu erregen, blieb ich noch einige Minuten sitzen, sprang dann auf und suchte meinen Schlafplatz auf, um mich für die Flucht vorzubereiten. Es war keine Zeit zu verlieren, denn um 8.30 Uhr abends mußte ich das Lager verlassen haben, weil gegen 9 Uhr der Mond aufging. Bei aufgehendem Vollmond war es natürlich ausgeschlossen, ungesehen durch den Stacheldraht zu gelangen. In steter Absicht, am erst möglichen Tage aus dem Lager zu entweichen, hatte ich bereits alles für eine Flucht vorbereitet.

Unter anderem hatte ich mir eine Drahtzange beschafft und diese mit Zeug umwickelt, um beim notwendigen Zerschneiden des Stacheldrahtes kein Geräusch zu machen.



Ich zog alsdann zwei meiner Kameraden ins Vertrauen und bat diese, mir beim Anziehen behilflich zu sein. Wir gingen gemeinsam in den Gepäckschuppen, den wir hinter uns abschlossen. Damit ich auf dem Schiff nicht ohne Zeug war, zog ich 3 Unterhosen, 5 Hemden, eine wollene Unterjacke und darüber einen Zivilanzug an. Um möglichst wenig von dem sandigen Boden abzustechen, legte ich zuletzt einen Khakianzug an. In diesem Zustand machte ich dann unter der Aufsicht meiner Kameraden Kriechübungen, musste ich doch beim Verlassen des Lagers dicht an dem Posten vorbei kriechen, wobei sich kein Körperteil vom Boden erheben durfte.

Ungefähr gegen 6,30 Uhr abends verliessen wir den Schuppen und spazierten wie viele andere auf dem angelegten Weg, welcher etwa 4m vom Stacheldraht entfernt, innen um das Lager herumführte.

In einem günstigen Augenblicke warf ich mich in die schon erwähnten Gemüsebeete, kroch etwas vom Wege ab und blieb dann regungslos liegen, abwartend, ob ich ungesehen geblieben war. Nach vorheriger Verabredung sollte mein Kamerad eine bestimmte Melodie pfeifen als Zeichen, dass ich unbemerkt geblieben war.

Nachdem ich das Zeichen gehört hatte, näherte ich mich dem Stacheldraht. Als dieser erreicht war, brachte ich meine Zange hervor und versuchte, den Draht zu durchschneiden. Da der Stacheldraht aus zwei Drähten besteht, zwischen denen die Stacheln saßen, war es mir unmöglich, ihn auf einmal durchzuschneiden. Ich musste die Drähte auseinander biegen, was, da sie sehr straff gezogen waren, viel Arbeit erforderte. Um durchkriechen zu können, musste ich 12 Drähte zerschneiden. Ausserden war es nötig meine Tätigkeit zu unterbrechen, weil der Posten zeitweise an mir vorbeiging. Ich kroch dann schleunigst etwas zurück.

Nach Verlauf einer Stunde war es mir endlich gelungen, so viele Drähte zu durchschneiden, dass Raum genug zum Durchschlüpfen vorhanden schien. Als ich dies erreicht hatte, zog ich mich ein kleines Stück zurück und legte mich ruhig hin, um die durch die vorhergehende Arbeit stark geschwächten Kräfte zum Durchkriechen neu zu sammeln.

Nach etwa 10 Minuten kroch ich wieder vor, steckte den Kopf durch die Öffnung und hielt vorerst Umschau nach dem Posten. So viel ich sehen konnte standen sie zusammen; der eine nahm gerade seinem Gang wieder auf.

Der der nahe bevorstehende Mondaufgang mir nicht gestattete länger zu zögern, musste ich das Durchschlüpfen jetzt wagen. Es hieß, sich unbedingt ausserhalb des Lagers zu bringen. Als der Posten erneut an mir vorbeigegangen war, kroch ich vorsichtig durch das in die Umzäuerung geschnittene Loch bis annähernd 10 m ausserhalb des Lagers. Hier legte ich mich abwartend flach in freien Gelände auf den Boden.

Wenn der Posten zufällig seine Blicke hierher gewandt hätte, wäre ich entdeckt worden und alles gescheitert gewesen. Der Zufall war mir günstig, es geschah nicht. Als der Posten nun mir den Rücken zuwandte, kroch ein Stückchen weiter und wartete das nächste Vorbeigehen ab, um mich abermals etwas vorzubewegen.

Dieses wiederholte ich verschiedene Male. Schliesslich lag ich 50-60m vom Lager entfernt. Hier befand ich mich an einem Weg, welcher schräg über den Platz nach einem Kafferndorfe führte. Da ich jetzt verhältnismässig in Sicherheit war, legte ich

den Kopf auf die Arme und schloss die Augen, um mich zu erholen und vor allen Dingen die nötige Ruhe und Überlegung zum weiteren Handeln wiederzugewinnen.

Hatte ich doch weiterhin viel schweres zu überwinden. Als ich einige Augenblicke so dagelegen hatte kreuzte der Gedanke meinen Kopf: wenn deine Frau dich so sehen könnte! Trotz meiner Lage musste ich Lächeln aber das lebhafte Erinnern an meine Lieben daheim hatte mir plötzlich Ruhe und Kraft zurückgegeben und meinen Unternehmungsgeist neu belebt. Die Aufregung hatte eine Weile meine Kräfte und Energie erlahmen lassen. Aber jetzt war ich fest entschlossen, mich durch nichts zurückschrecken zu lassen, um meinen Plan auszuführen.

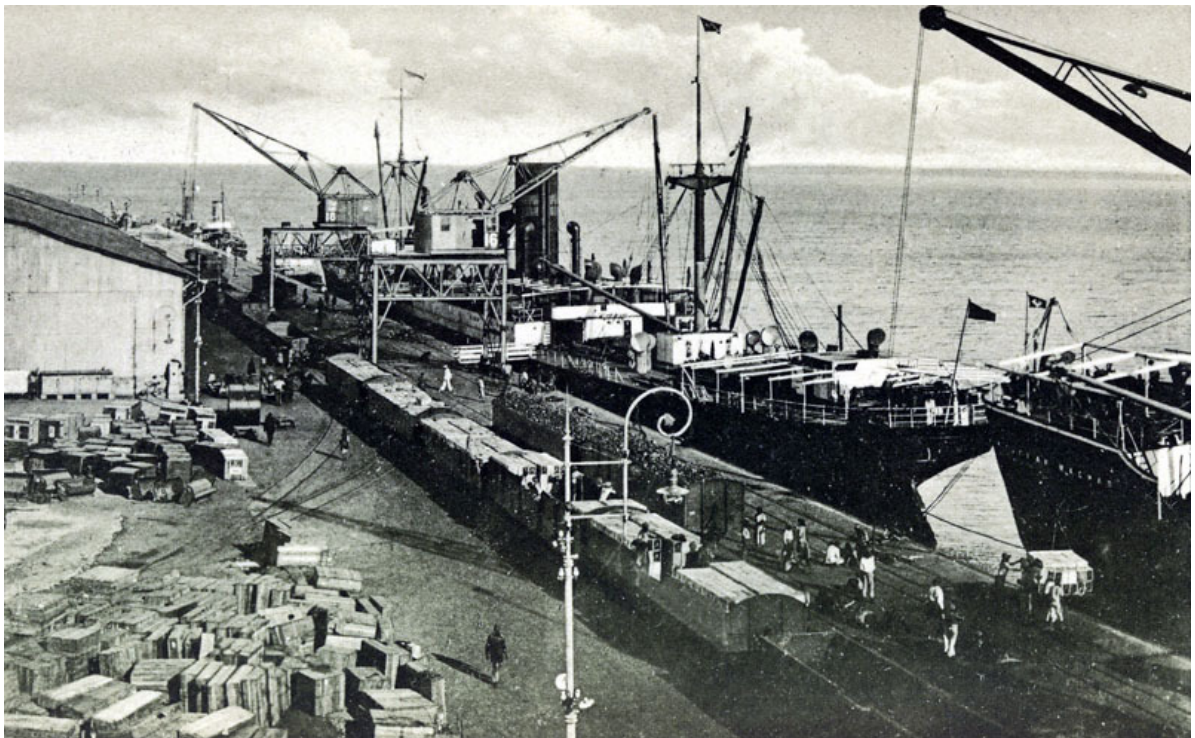
Als ich jetzt meinen Kopf hob und Umschau hielt, sah ich plötzlich 4 Kaffern auf mich zukommen; sie waren nur wenige Schritte von mir entfernt. Zeit zum Überlegen blieb mir nicht. Kurz entschlossen sprang ich auf und lief ohne mich umzusehen nach einem nahen Gebüsch, entledigte mich des Khakizeugs und warf dieses über eine Gartenmauer.

Obwohl ich dicht vor dem Kaffern aufsprang, hatten sie die Posten nicht alarmiert, denn ich wurde nicht verfolgt.

Nun sah ich aus wie ein harmloser Seemann und brauchte vorläufig nichts zu fürchten.

Ich sah mir das erleuchtete Lager noch einmal an, in Gedanken verabschiedete ich mich von meinen Kameraden, mit denen ich die letzten beiden Jahre in Freud und Leid verlebt hatte.

Indem ich möglichst dunkle Strassen benutzte, ging ich nach der Zollgrenze, um den Liegeplatz der "Karimata" aufzusuchen. In Unkenntnis darüber, ob zum Passieren der Zollgrenze ein Erlaubnisschein nötig sei, hielt ich mich in der Nähe auf und wartete,



bis jemand ihn durchging. Da der Beamte sich um niemanden kümmerte, ging auch ich ungehindert durch. Der Dampfer lag am Kohlenquai; er war von New York gekommen und lief Laurence Marques nur an, um seinen Kohlenvorrat zu ergänzen.



Unterwegs begegneten mir Mannschaften des Dampfers, welche in Sonntagskleidern in die Stadt gingen. Dies legte ich gleich als ein für mich günstiges Zeichen aus, denn je weniger Leute in Bord waren, desto leichter würde es für mich sein, auf das Schiff zu gelangen. Trotzdem war es geboten, mit äusserster Vorsicht zu vorgehen, denn der Kohlenheber, an welchem das Schiff lag, wurde von Soldaten bewacht.



Bild: Internet

Unbemerkt stellte ich mich in den Schatten eines Pfosten des Kohlenhebers, um den Dampfer und den Posten zu beobachten. Nach 10 Minuten sprang ich in einem günstigen Augenblick auf das Hinterdeck des Dampfers, kletterte, um von am Quai stehenden Leuten nicht gesehen zu werden, an der Ausserseite auf das hintere Bootsdeck. Nachdem ich mich überzeugt hatte, dass ich unentdeckt geblieben war, setzte ich mich hinter ein auf dem Bootsdeck stehendes Boot.

Jetzt konnte ich mit dem befriedigenden Gefühl, frei zu sein, die erquickende, kühle Abendluft einatmen. Nun erst wurde ich den grossen Unterschied gewahr zwischen der Luft in dem niedrig gelegenen Gefangenenlager, welche ich 5 Monate genossen hatte, und dieser reinen, herrlichen Seeluft.

Rückwärtsschauend durchlebte ich hier noch einmal in Ruhe die soweit geglückte Flucht und liess die Gedanken in die Zukunft schweifen: Was mochte mir der nächste Tag of bringen? Der Glaube an ein ferneres glückliches Gelingen meines Planes befestigte sich mehr und mehr in mir, und ich blickte froh and wohlgenut in die Zukunft.

Meine Gedanken wanderten zu meinen Kameraden im Lager zurück. Jetzt war gerade die Zeit zum Schlafengehen. Ob meine nächsten Schlafnachbarn mich wohl vermissten?

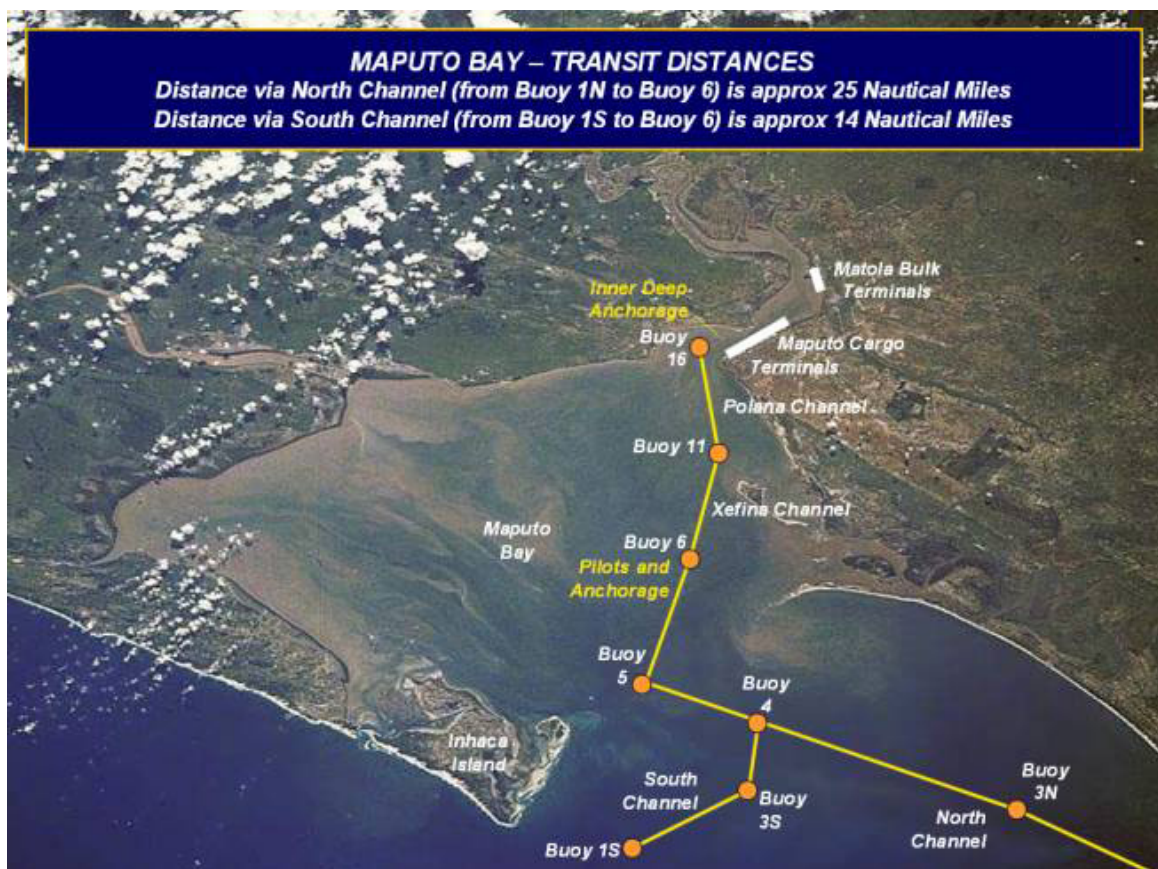
Da ich vorher sehr geschwitzt hatte, stellte sich bei mir allmählich Durst ein. Ich untersuchte sämtliche Boote nach Trinkwasser, leider ohne Erfolg, weil diese Boote lediglich bei Fahrten mit Deckspassagieren gebraucht wurden. Es begann kalt zu werden, deshalb kroch ich in eines der Boote und machte das Verdeck von innen wieder zu, damit von aussen keine Veränderung auffiel.

Die Zeit strich langsam weiter, endlos erschien mir die Nacht. Die Ratten sprangen mir oft ins Gesicht und mehr und mehr plagte mich der Durst, besonders nachdem ich etwas Schokolade gegessen hatte. Um etwas Ablenkung zu haben, zündete ich eine Pfeife an. So verging Stunde um Stunde. Endlich war es 5 Uhr morgens. Nach dem erhaltenen Bescheid sollte der Dampfer jetzt in See gehen, aber noch regte sich nichts.

Sollte meine Flucht bemerkt worden sein, und sollten die Hafenbehörde sämtliche Schiffe zurückhalten, um sie einer gründlichen Untersuchung zu unterziehen? Viele derartige Gedanken durchkreuzten fieberhaft mein Gehirn.

Endlich ertönte das mir so wohl bekannte Tuten des Hafenschleppers, ich hörte, wie die Leute die Leinen des Schiffes los warfen und die Maschinen angingen. Jetzt erst war ich gerettet, denn in 2 Stunden waren wir draußen auf See!

Beim Kap Inhaca wurde der Lotse abgesetzt. Als ich danach die Maschinen wieder angehen hörte, kletterte ich aus dem Boot und setzte mich an der Aussenseite an Deck. Es war ein herrlicher Tag, die Sonne schien warm, so dass sich bei mir mit der Zeit ein körperliches Wohlfühl wieder einstellte. Als ich sinnend da sass, hörte ich plötzlich unter mir etwas klappern.



Beim Untersuchen meiner nächsten Umgebung fand sich auf dem Deck ein Oberlicht von einer darunter liegenden Küche, in welcher ich den Koch, einen Chinesen, Bild: Internet

arbeiten sehen konnte. Mein Durst war kaum mehr zu bezwingen, so rief ich durch das Oberlicht nach unten und bat um etwas Wasser. Der Chinese zeigte ein sehr erstauntes Gesicht, reichte mir aber sofort ein Gefäß voll Wasser.

Nachdem ich meinen Durst gestillt hatte, sagte ich ihm, ich sei blinder Passagier, er solle noch nicht verraten. Wenn wir weit genug vom Lande wären, würde ich selbst mich dem Kapitain melden. Er versprach dies auch.

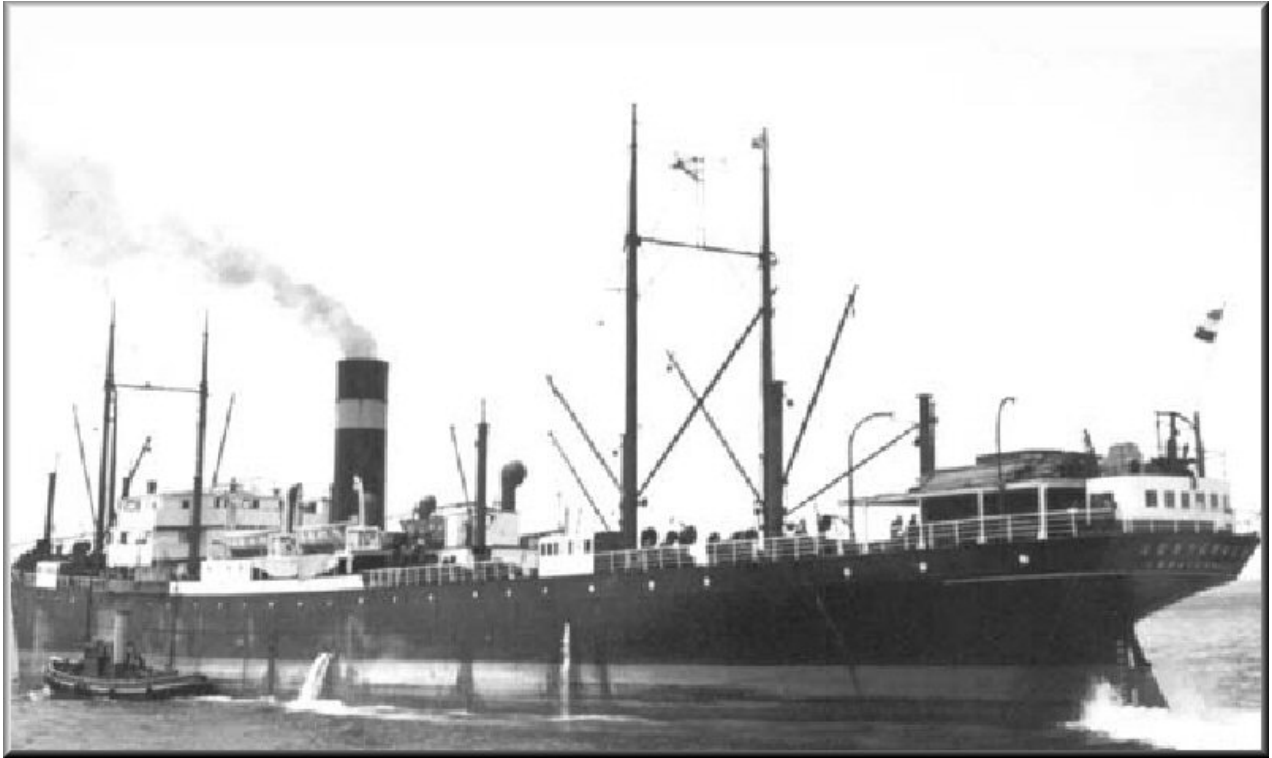


Bild: Internet

Nach ungefähr 2 Stunden stieg ich von dem Bootsdeck nach unten, um mich nach dem Vorderteil des Schiffes zu begeben.

Mittschiffs war der Bootsmann mit mehreren Leuten beim Deckwaschen beschäftigt. Er redete mich sofort in englischer Sprache an und fragte, woher ich denn käme?

Um das Kommende verständlich zu machen, muss ich folgendes zur Erläuterung einschalten:

Wie ich früher bereits erwähnt habe, sah ich es bei der Durchführung meines Planes als unbedingte Notwendigkeit an, mich unter keinen Umständen als Deutscher auszugeben sondern als neutraler Staatsangehöriger. Zu diesem Zweck hatte ich mir neutrale Papiere besorgt, die auf den Namen "Oswald Larsen" lauten.

Deshalb hatte ich mir einen kleinen Roman erdacht, damit ich auf etwaige Fragen nach meinen Vorleben jedermann Rede und Antwort stehen könne.

*Nach diesem neutralen Seefahrtbuch war ich im September 1914 von einem neutralen Dampfer in London abgemustert, dann am gleichen Platze auf der neutralen Bark "Wulf" angemustert und hatte auf diesem Schiffe die Reise nach Seattle und von dort nach Lourenco Marques mitgemacht. Ein Schiff dieses Namens*



*lag tatsächlich im Mai 1915 in diesem Hafen. Hier bin ich dann desertiert und mit der Bahn nach Johannesburg gefahren. Dort arbeitete ich bis März 1916 in den Bergwerken, um dann wegen Krankheit ins Hospital gebracht zu werden. Nachdem ich dort bis Juli gelegen hatte, wurde ich als geheilt entlassen.*

*Dies flocht ich ein, weil meine Hände, deren Aussehen kein schweres Arbeiten zeigten, mich sonst verraten haben würden.*

*Da es mir nicht gelang weitere Anstellung zu erhalten, verkaufte ich von meinen Kleidern, was entbehrlich war und fuhr nach Laurencio Marques in der Hoffnung, dass ich dort Arbeit fände oder auf einem Schiffe anmustern könnte. Die Zahl der einlaufenden Fahrzeuge war gering, so dass am Platz grosse Arbeitslosigkeit herrschte. Um mich zu ernähren, war ich gezwungen immer mehr von meinen Effecten zu verkaufen.*

*Trotz unausgesetzter Bemühungen fand sich keine Gelegenheit, auf einem Schiff anzumustern, so dass ich endlich den Entschluss fasste, die erste beste Gelegenheit wahrzunehmen und als blinder Passagier nach einem anderen Hafen zu fahren.*

*Nach reiflicher Überlegung hatte ich mir diese kleine Geschichte bereits im Gefangenenerlager zurecht gelegt, stets von Neuem durchdacht, so dass ich sie jetzt fast selbst glaubte. Sie trug den Stempel der Wahrscheinlichkeit, denn es kommt tatsächlich oft vor, dass Seeleute von Segelschiffen, angelockt von den hohen Löhnen in den Bergwerken, desertieren und leicht als Takler in den Bergwerken Anstellung fanden. Da es in Süd-Afrika im allgemeinen nicht Sitte ist, dem Arbeiter Zeugnisse zu geben, so brauchte ich Fragen hierzu auch nicht zu befürchten.*

Auf die sofort vom Bootsmann an mich gerichtete Frage, woher ich denn käme, antwortete ich also auch im Sinne der obigen Lebensgeschichte und sagte ihm, ich sei der neutrale Matrose Larsen und möchte nach Batavia. Gleichzeitig fragte ich nach dem Kapitain, um mich bei diesem an Bord zu melden.

Ich traf diesen auf der Kommandobrücke. Er war sehr erstaunt, als er mich fremden Menschen vor sich sah. Nachdem ich ihm meine Geschichte erzählt hatte, war er ganz freundlich und erlaubte mir für mein Essen zu arbeiten.

Ich wurde dann zu dem Bootsmann geschickt, welcher mir Arbeit geben sollte.

Dieser sowie die Matrosen kamen mir gleich kameradschaftlich entgegen, wie es bei Seeleuten üblich ist. Sie gaben mir gleich Arbeitszeug, ohne dass ich darum bat.

Fortan arbeitete ich von morgens 6 Uhr bis abends 5 Uhr und erhielt das gleiche Essen wie die Mannschaft.

Die ersten beiden Nächte schlief ich im Matrosenwohnraum unter der Back auf zwei zusammengestellten Bänken; als Kopfkissen benutzte ich eine Schwimmweste, als Decke wurden mir zwei Seejacken freiwillig zur Verfügung gestellt. Diese Schlafstelle war nicht gerade angenehm, denn es war nachts ziemlich kalt. Ausserdem arbeitete das Schiff in der See so stark, dass ich oft mit meinen beiden Bänken umfiel. Nach zwei Tagen wurde mir erlaubt, eine Kojen im Hospital aufzustellen, welches im Augenblick als Proviantraum benutzt wurde.

Hier wohnte ich nun ganz allein zwischen Kartoffeln und Kohl.

Es war mir dies eine grosse Beruhigung; jetzt brauchte ich nicht zu fürchten, dass ich mich im Schlaf durch die deutsche Sprache verriet. Im Verkehr bediente ich mich nur

der englischen, auch machte ich nie den Versuch, die holländische zu erlernen, weil die Holländer mich dann unfehlbar als Deutschen erkannt hätten.

Am Sonntag hatte ich den Tag frei. Ich wusch mein Zeug, reinigte meinen Schlafraum und richtete alles so gemütlich wie möglich ein. Da das Wetter sich inzwischen gebessert hatte, so kostete ich den ersten Sonntag als freier Mann voll und ganz aus. Ich war sogar in der Lage mir einige englische Bücher, sowie Taback zu verschaffen.

So kann ich wohl sagen: selten im Leben habe ich mich gleich wohl und befriedigt gefühlt.

Die Verpflegung war ausgezeichnet, in die anfangs rechte ungewohnte Arbeit fand ich mich allmählich ein.

Ein Tag löste den anderen ab. Es liegt ein grosser Reiz darin, ins Ungewisse hinein zu leben, nicht ahnend, was der nächste Tag einem bringt.

Am 4. September erreichten wir Padang (Sumatra); ein herrlicher Hafen. Der Ort und der Innenhafen sah aus wie ein grosser Garten. Da meine früheren Fahrten mich nie nach Niederländisch Indien geführt hatten, so waren Landschaft und Bevölkerung für mich neu und interessant. Um mich mit einigen nötigen Sachen zu versehen, erhielt ich die Erlaubnis, an Land zu gehen.

Dieser kurzer Landgang war mir ein lang entbehrter Genuss, inmitten grüner Wiesen und Palmen. Von hier aus schrieb ich auch an meine Angehörigen und an einige Kameraden, unterzeichnete aber mit den angenommenen Namen, um eine etwaige Verfolgung zu vermeiden. Noch am gleichen Tage gingen wir wieder in See und kamen am 6. September in Tanyok, dem Hafen von Batavia an.

Das Glück, welches mich so weit begleitet hatte, verliess mich auch jetzt nicht. Ich erfuhr, dass die Karimata in Padang Befehl erhalten hatte nach Amsterdeam zu fahren! Ausserdem war ein Matrose an Bord, welcher unbedingt in Batavia bleiben wollte. Mit diesem Mann ging ich zum Kapitain und bat ihn, mich doch für diesen anzumustern. Der Kapitein erklärte sich unter der Bedingung damit einverstanden, dass ich von

meinem Konsul einen Pass bekäme. Er verlangte, dass ich möglichst schnell in Batavia von Bord ginge, denn er wolle mich nicht der Behörde anmelden. Ich solle erst wiederkommen, wenn ich den Pass hätte. Dann würde er mich anmustern und ich könne die Reise als Matrose bis Amsterdam mitmachen.



Bild: Internet

Sobald das Schiff im Hafen lag, begab ich mich sofort an Land und fuhr mit der Bahn nach Batavia, um den deutschen Konsul aufzusuchen. Dieser gab mir den Rat, mich in einem Chinesenhotel einzuquartieren, hier war ich vor etwaigen Nachforschungen sicher. Auch kam ich dort mit Europäern nicht in Berührung, denn meinem Vorsatz getreu, wollte ich hauptsächlich nicht mit Landsleuten gesehen werden.

Die Unterkunft in diesem Hotel war besser als ich erwartet hatte, jedenfalls wohnte ich hier bedeutend besser als dort, wo ich die letzten 6 Monate zugebracht hatte.

Da ich mir inzwischen von einem Neutralen ein dänisches Seefahrtsbuch besorgt hatte, trat jetzt die Schwierigkeit an mich heran, von dem betreffenden Konsul auf Grund dieses Buches einen dänischen Pass zu erhalten.

Nach genauen Erkundigungen erfuhr ich, dass der in Frage Konsul ein Holländer war und außer der englischen keine fremde Sprache beherrschte. Als wirklicher Matrose, mit einem Arbeitsanzuge bekleidet, begab ich mich nach dem Geschäftshause und bat, dem Konsul vorgeführt zu werden.



Bild: Slg. Uhde

Da ich selbst die betreffende Sprache nicht beherrschte, bediente ich mich der Englischen. Ich hoffte, mit keinem Landsmann zusammenzutreffen. Wäre ich trotzdem in meiner Sprache angesprochen worden, so war ich entschlossen, einfach hinauszulaufen.

Nachdem ich meinem Bitte vorgetragen hatte, wurde ich gleich dem Konsul vorgeführt. Ich überreichte ihm mein Seefahrtsbuch und ersuchte um einen Pass, um auf dem Dampfer anmustern zu können. Er war bereit, mir diesen auszustellen, falls er die Gewissheit hätte, dass meine Personalien stimmten.

Wie er mir sagte, musste er mich eingehend prüfen. Deshalb stellte er denn auch viele Fragen über meinen angenommenen Geburtsort.

Leider konnte ich diese nicht alle zu seiner Zufriedenheit beantworten. Er gab mir die Adresse eines dänischen Staatsangehörigen, der Nation als deren Untertan ich mich an der Hand meines Seefahrtsbuches ausgab.

Dieser Herr war Arzt und sollte meine Sprachkenntnisse einer Prüfung unterziehen. Er sollte mir dann eine Bescheinigung geben, welche ich in seiner Gegenwart zu unterschreiben hätte. Dem Konsul hatte ich ebenfalls eine Unterschrift mit meinem Namen geben müssen.



Dies war keine erfreuliche Aussicht. Ich zeigte aber trotzdem ein freudiges, zuversichtliches Gesicht und antwortete ihm, das würde ich leicht machen können. Mein Seefahrtsbuch behielt er aber dort.

Als ich nun die Treppe hinunterging, war meine soeben noch gezeigte Zuversicht bereits geschwunden. Brachten mich doch die Forderungen des Konsuls in arge Verlegenheit. In meinem Quartier angekommen überlegte ich mir erst einmal die Sache.

Es war klar: ich selbst konnte diesen Gang nach dem Arzt nicht machen. Schliesslich kam mir der Gedanke, dass ein anderer diese Bescheinigung für mich besorgen müsse.

Während meines Aufenthalts in Batavia war mir zur Kenntnis gekommen, dass der deutsche Dampfer "Marie" (\*), welcher Munition von Deutschland nach Deutsch Ost-Afrika gebracht hatte und nach Löschung der Ladung dort glücklich hier in Batavia eingetroffen sei. Auch war mir bekannt, dass ein grosser Teil der Besatzung die in Frage kommende dänische Sprache beherrschte.

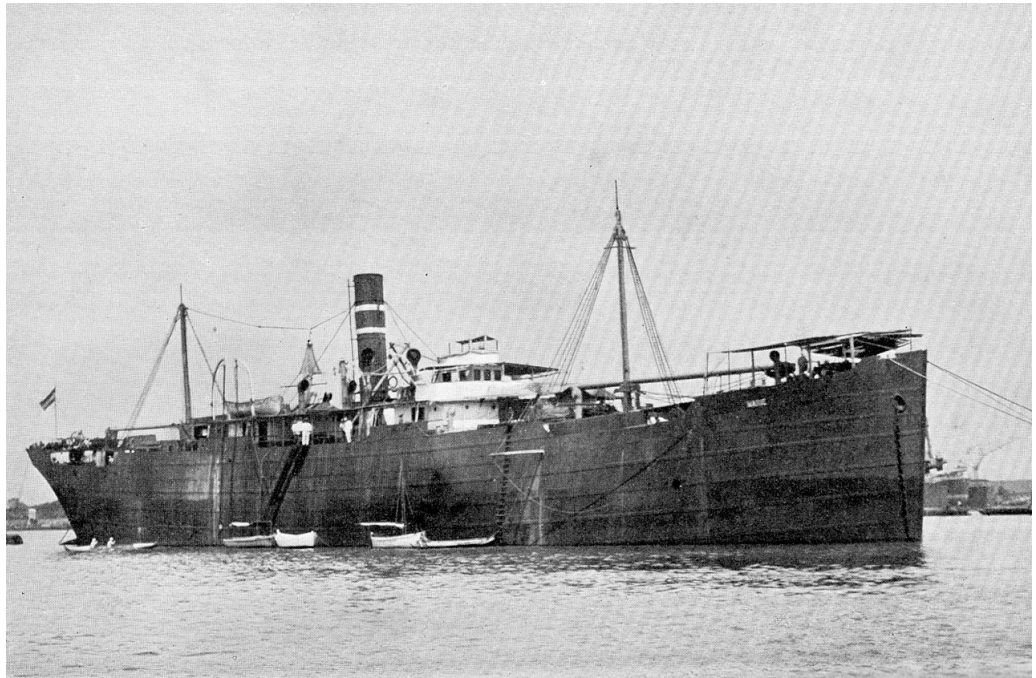


Bild: Internet

Also ging ich am nächsten Tage an Bord der "Marie" und setzte mich mit der Besatzung in Verbindung. Ich klärte sie über meine Lage auf und versprach Ihnen gute Belohnung, falls mein Plan, daß einer von ihnen den Weg zum Arzt mit Erfolg erledigte, gelänge.

Nach Musterung der Leute nahm ich den Koch, welcher mir im Aussehen am meisten ähnelte, mit in meine Wohnung.

Hier musste er nun den ganzen Nachmittag meinen Namenszug üben, damit die falsche Unterschrift nirgends auffiel.

Wir verabredeten, dass er am nächsten Tage den Arzt aufsuchen sollte.

Um dem Konsul, beim Scheitern meines Planes, keine Beweise in Händen zu lassen, ging ich vorher zu ihm und bat ihn, mir mein Seefahrtsbuch auszuhändigen, unter der Begründung, dass ich bereits 2 Mal bei dem Arzt gewesen sei, ohne diesen anzutreffen. Auch beabsichtige der Kapitain, mich ohne Pass anzumustern, wenn die Erlangung eines Passes so schwierig sei, weil das Schiff in den nächsten Tagen auslaufen sollte. Zur Anmusterung bräuchte ich deshalb das Seefahrtsbuch. Dieses wurde mit dann auch ausgehändigt.

(\*) D. Marie war ein Blockadebrecher der kaiserlichen Marine, getarnt als neutrales dänisches Schiff mit dänisch sprechender Besatzung.

Nun hatte ich den Rücken frei, ich war entschlossen alles zu wagen.  
Am folgenden Tage kam der Koch zur verabredeten Zeit zu mir. Er legte meinen Arbeitszeug an, setzte meine Mütze auf und trat, begleitet von meinen besten Wünschen, den für mich so überaus wichtigen Weg zum Arzt an.

Ich erwartete seine Rückkehr in meiner Wohnung. Nach annähernd zwei Stunden kam er wieder. Das Erste, was er mir schon von Weitem zurief war: "na, da habe ich nochmal Glück gehabt, denn bei dem Arzt bin ich schon in Behandlung gewesen. Er kennt mich ganz genau".

Als er in das Wartezimmer eintrat, waren viele Patienten dort. Bei einem gelegentlichen Öffnen der Tür zum Sprechzimmer sah er den Arzt. Weil eine Reihe Wartender vor ihm dort waren, konnte er sich unauffällig entfernen.  
Für mich war dies eine neue Enttäuschung.

Es hieß also einen anderen geeigneten Mann zu finden.  
Wiederum ging ich an Bord der "Marie" und musterte von neuem die Mannschaft.  
Meine Wahl fiel diesmal auf einen jungen Heizer, der die selben dänischen Sprachkenntnisse und eine ähnliche Erscheinung hatte.

Bild: Slg. Uhde

**Det danske Konsulat**

Signalement: anmoder alle og enhver om uhindret at lade passere  
Fødselsdato og Aar ..... med sin Bagage dansk Undersaat .....  
Fødested .....  
Sprog .....  
Vækst ..... som agter at rejse herfra til .....  
Bygning .....  
Haar ..... og om fornødent yde den paagældende Hjælp og  
Øjne ..... Beskyttelse.  
Særkende .....  
Den ..... 19 .....

Ich nahm ihn, wie den vorigen, mit in meine Wohnung.

Abermals ging es an das Einüben meines Namenszuges.

Am nächsten Tage begab er sich, wie der erste Vertreter, in meinen Kleidern zum Arzt. Vorher hatte ich ihn noch dahin instruiert, daß er mit der Unterschrift so lange warten solle, bis der Arzt die Bescheinigung in den Umschlag tat und diesen schliessen wolle.

Falls er ihm den Umschlag unverschlossen reichte, möge er von der Unterschrift nichts erwähnen. Denn für diesen Fall hatte ich mir vorgenommen, die Unterschrift persönlich auszuführen.

Nachdem drei für mich sehr unruhige Stunden verflossen waren, kehrte der Heizer zurück, die Bescheinigung im offenen Umschlag. Leider hatte er sie in der Aufregung doch unterschrieben. Bei genauer Prüfung konnte man

die Verschiedenheit der Unterschrift wohl erkennen. So blieb mir nichts weiter übrig, als weiter auf mein Glück zu bauen. Nachdem mir bis hierher alles gelungen war, wollte ich den Plan nicht an dieser Unterschrift scheitern lassen.

Ich begab mich dann auch klopfenden Herzens aber mit vollkommen gleichgültiger Mine zum Konsul. Einem jungen Manne, welcher anscheinend die Konsulatsgeschäfte ausführte, reichte ich die Bescheinigung mit dem Bemerken, dass ich den Arzt mehrere Male vergeblich aufgesucht hätte.

Erst heute sei es mir geglückt, ihn zu treffen. "Ja", erwiderte er, "wir haben auch niemals an ihren Aussagen gezweifelt. Den Pass habe ich schon so weit fertig, Sie brauchen nur zu unterschreiben".

Ich dankte ihm und verliess das Konsulat ungleich leichteren Herzens, als ich es betreten hatte.

Den Abend nach diesem glücklichen Gelingen verbrachte ich mit meinem Vertreter in recht vergnügter Stimmung.

Selbstverständlich hatte ich von meinem Vertreter unbedingte Verschwiegenheit gefordert.

Am nächsten Morgen ging ich an Bord der "Karimata" und meldete mich mit meinem Pass bei dem Kapitän. Dieser musterte mich dann regelrecht als Matrose an.

Das Schiff blieb noch drei Tage im Hafen liegen. Während dieser Zeit starben zwei Mann der Besatzung an Cholera; vier Mann lagen mit Fieber in der Koje. Da sich niemand um die Kranken kümmerte, leistete ich ihnen kleine Dienste, wodurch ich mir deren Dankbarkeit erwarb und mir so bei der übrigen Mannschaft für die Dauer der Reise ein kameradschaftliches Verhältnis sicherte.

Wir verließen Batavia am 15. September. Kaum hatten wir die Hoheitsgrenzen verlassen, wurden wir von einem englischen Hilfskreuzer angehalten.

Ein Offizier kam an Bord. Da ich in der Nähe des Fallreeps arbeitete, musste ich dieses fieren. Als der Offizier an Bord war, hörte ich ihn unseren 2. Offizier fragen: "Any Germans on board?". Diese Frage wurde von dem 2. Offizier verneint. Dem englischen Offizier folgten einige Matrosen, die sofort eine Unterhaltung mit mir angingen.

Wie sie mir sagten, waren sie auf der Suche nach dem Kapitän Sörensen des Dampfers "Marie", welcher seit mehreren Tagen verschwunden sei. Aus dieser Tatsache kann man ersehen, wie genau die Engländer über die Deutschen am dortigen Platze unterrichtet waren. Es wimmelte in Batavia von Spionen. Wie richtig war es gewesen, daß ich während meines Aufenthaltes jeglichen Verkehr mit Landsleuten vermieden hatte und dadurch unerkannt geblieben war. Da der englische Offizier nichts verdächtiges an Bord fand, setzten wir unsere Reise fort. Wir liefen viele Häfen der Javaküste an, unter anderen auch den zweitgrössten Hafen Surabaya. Hier herrschte reger Schiffsverkehr.

Fast überall lagen auch deutsche Dampfer.

Wo sich mir eine Gelegenheit bot ins Land zu kommen, nutzte ich sie aus. Das mir so neue, ungemein interessante Leben und Treiben fesselte mich stets.

Von Java aus fuhren wir nach Celebes und Borneo, die Ladung wurde gelöscht und rückkehrend nach Batavia besuchten wir fast alle Häfen wieder.



An Bord hatte ich mich schon gut eingelebt. Ich kam oft mit Deutschen zusammen, wenn ich mit meinen holländischen Schiffskameraden an Land ging. Da ich aber nie deutsch sprach, selbst wenn ich von meinen Landsleuten in der Muttersprache angesprochen wurde, so verschwand mit der Zeit das von meinen Kameraden anfangs gegen mich gehegte Misstrauen. Ich hörte sie oft untereinander sagen: "er spricht nicht deutsch, nur englisch".

Der einzige Mann, der mich gleich richtig erkannt hatte, war der zweite Bootsmann, ein guter Seemann. Wir waren zusammen auf einer Wache. Da er fließend englisch sprach, unterhielten wir uns stets lebhaft während der Nachtwachen. Gelegentlich einer solchen sagte er mir: "Larsen, als ich dich zuerst sah, dachte ich sofort, du seist ein deutscher Offizier von den internierten Schiffen. Du brauchst nichts zuzugeben, in Amsterdam werde ich dich fragen, ob ich Recht hatte". Natürlich bestritt ich alles.

Durch Erzählen von meinem bisherigen Leben war es mir gelungen ihn allmählich von seinem Glauben abzubringen, denn in Amsterdam fragte er mich, ob ich denn nun nach meiner Heimat wolle? Als ich ihm darauf antwortete, daß ich nach Deutschland wolle, sagte er: "Donnerwetter, dann hab ich doch Recht gehabt!"

Von diesem Mann hatte ich nichts zu befürchten, denn er war ein anständig denkender Seemann, wie man sie durchweg auf Segelschiffen findet. Einzelnen von den übrigen Matrosen durfte man nicht trauen; glücklicherweise waren sie zu unerfahren, um meine richtige Nationalität zu erraten. Erfahreneren Seeleuten gegenüber wäre es mir schwerlich gelungen, während voller vier Monate im engen Zusammenleben auf der Reise unerkannt zu bleiben.

Die Matrosenarbeit konnte ich, nachdem ich mich eingelebt hatte, gut bewältigen, da ich früher ja fünf Jahre auf Segelschiffen als Schiffsjunge, Leichtmatrose und Matrose gefahren hatte. Trotzdem empfand ich den Dienst an der Javaküste als sehr anstrengend, denn in der tropischen Hitze körperlich zu arbeiten ist für einen Europäer nicht leicht.

Am 21. Oktober kamen wir wieder in Batavia an, verliessen aber noch am selben Tag den Hafen zur Heimreise nach Amsterdam. Sabang auf Sumatra wurde am 28. Oktober angelaufen, um noch Tabak als Ladung zu nehmen. Hier lagen 12 deutsche Dampfer, sie boten für einen Deutschen einen überaus traurigen Anblick. Dies war der letzte holländische Hafen, den die "Karimata" aufsuchte.

Jetzt begann der gefährlichere Teil der Reise für mich, da wir durch den Suez Kanal und das Mittelmeer fahren sollten. Als erster englischer Hafen war Colombo vorgesehen, wo wir am 1. November eintrafen. Hier wurde unserer Kohlenvorrat ergänzt.



Trotzdem ich nach allem Erlebten beinahe fest an mein Glück glaubte, beschlich mich doch eine gewisse Unruhe, als die ersten englischen Beamten an Bord kamen. An diesem Tage ereignete sich jedoch nichts, so daß ich anfang, mich sicher zu wähnen und geneigt war, anzunehmen, daß, da wir durch den Suez Kanal fuhren, die Untersuchung erst dort erfolge.

Ich sollte mich getäuscht haben, denn als ich am nächsten Nachmittag an Deck arbeitete, wurde ich gerufen und mir befohlen, mich mit meinen Papieren sofort beim Kapitain zu melden. Die Nachricht jagte mir einen Schreck durch die Glieder. Äusserlich ruhig ging ich ins Logis, meinen Pass zu holen und begab mich zum Kapitain, bei dem ich einen englischen Offizier antraf. Nachdem derselbe Einsicht in die Papiere genommen hatte, stellte er einige Fragen in englischer Sprache an mich, die ich ruhig beantwortete. Darauf wurde ich entlassen und war wieder der Gefahr entronnen.

Unser nächster Hafen war Suez.

Bis dahin hatten wir aber eine 14 tägige Reise vor uns. Man kann sich das Gefühl der Erleichterung vorstellen, welches ich empfand, als das Schiff die Anker lichtete und in die See ging. Während dieser Fahrt fühlte ich eine Zufriedenheit und ein Wohlbehagen wie kaum je im Leben. Der Dienst war auf See nicht schwer. Das Schiff wurde im Ganzen gereinigt und gemalt. Das Wetter war herrlich. Der Druck, welcher auf meinem Gemüt lastete, war nach dem Erfolg in Colombo gewichen. Ich fand neuen Mut. Voll und ganz kostete ich die schöne ruhige Zeit aus und liess sie mir nicht durch Gedanken an das, was die nächsten Wochen bringen würden, bekümmern. Abends, nach Feierabend, lag ich oft bei den herrlichen Nächten auf der Back allein und träume von zu hause. In Gedanken malte ich mir

meine Ankunft in der Heimat aus. Je mehr wir uns aber Suez näherten, desto unruhiger wurde ich. Musste ich doch stets mit der Möglichkeit rechnen, einem Landsmann gegenüber gestellt zu werden. In diesem Fall wäre meine Reise schnell beendet gewesen. Im Roten Meer sah man auffällig viele Schiffe in Ballast fahren, ein Zeichen, daß in Europa Frachtmangel bestand.

Auf der Reede von Suez ankerten wir am 15. November 1916. Es fand die übliche ärztliche Untersuchung statt aber die Besatzung wurde nicht geprüft. Hier lagen mehrere ältere englische Kriegsschiffe. Am Abend desselben Tages liefen wir in den Kanal ein. An Bord erhielten wir eine Bewachung von 16 englischen Soldaten. Am Kanal und seinen Ufern konnte ich seit meiner letzten Durchfahrt im Mai 1914 eine ganze Reihe Veränderungen feststellen.



Bild: Slg. Uhde

Auf dem östlichen Ufer waren umfangreiche Befestigungen angelegt, ausserdem eine Eisenbahn. Die Unterstände waren von Bord aus sichtbar. Im Kanal selbst lagen Pontonbrücken, klar zum Überholen von Truppentransporten.

Im Gespräch mit den englischen Soldaten erfuhr ich bald, dass deutsche Flugzeuge oft Portsaid und Kairo aufsuchten. Die Bewachungssoldaten waren nicht frontdienstfähige ältere Leute. Um ihre Familien ernähren zu können, hatten sie sich wegen Mangel an Arbeit zum Dienst gemeldet. Der führende Unteroffizier, welcher seit zwei Jahren diente, haßte die Deutschen tief. Er hatte die Schlachten auf Gallipoli mitgemacht und erzählte, dass sie beim Abtransport von Gefangenen auf Gallipoli die deutschen Offiziere herausgegriffen hätten, um diese kurzerhand zu erschiessen. Auf seine Heeresleitung war er nicht gut zu sprechen, denn er hatte als verheirateter Mann seit zwei Jahren keinen Urlaub erhalten.

Durch wirtschaftlichen Druck werden die Leute in England gezwungen, sich freiwillig der Armee zu stellen. Das ist dann das bekannte Freiwilligen-System Alt-Englands.



Am nächsten Tage erreichten wir Port Said. Vor der Einfahrt von Port Said kreuzten mehrere Fischdampfer. Hier herrschte rege Tätigkeit; im Hafen lagen unzählige englische, französische und japanische Kriegsfahrzeuge. Die Stadt war voller Truppen. Sofort nach unserer Ankunft kam eine Kommission an Bord und die ganze Besatzung musste die Pässe vorzeigen.

Da aber nur englisch gesprochen wurde, überwand ich diese Untersuchung mit Hilfe meines echten Passes. Es wurde kein Verdacht geschöpft. Das Schiff nahm Kohlen ein und am 17. November gingen wir in See nach Neapel.

In der Strasse von Messina wurden wir angehalten; die Schiffspapiere prüfte ein italienischer Marineoffizier. Nachts war die Durchfahrt gesperrt.

Am 22. November ankerten wir in Hafen von Neapel. Eine zahlreiche Kommission kam an Bord; die gesamte Besatzung musste antreten und einzeln wurde man den Beamten vorgeführt. Bei den Holländern ging die Prüfung sehr schnell vonstatten, nur mir wurden Fragen gestellt. Glücklicherweise in englischer Sprache. Der Dolmetscher versuchte die Unterhaltung mit mir anfangs in holländischer Sprache zu führen, als ich jedoch nichts verstand, sprach er doch englisch. So verlief auch diese Sache gut.

Nachdem die Post gelöscht war, dampften wir weiter nach Gibraltar, wo wir am 27. November ankamen. Hier sollte das Schiff Kohlen nehmen. Da die Vorräte infolge der Knappheit an Schiffsraum dort nicht genügend hatte ergänzt werden können, waren keinen Kohlen zu haben. Im Hafen lagen viele kleine Torpedoboote, welche die Bewachung der Strasse von Gibraltar ausführten.

Die in jedem Hafen übliche Untersuchung vollzog sich hier ähnlich wie in Neapel. Da wir von hier aus nach Falmouth fahren sollten, hielt man es scheinbar nicht für nötig, diese streng durchzuführen.

Wenn ich auch mit meinen bisherigen Erfolgen sehr zufrieden sein konnte, so stiegen jetzt Zweifel in mir auf, ob ich meinen Plan auch beim Anlaufen von Häfen in England glücklich weiter führen könne.

Je näher wir der englischen Küste kamen, desto mehr verdichteten sich die Bedenken, desto unruhigert wurde ich.

Wie scharf die Beamten in ihrem Mutterlande vorgingen, war mir zur Genüge bekannt.

Von Gibraltar ab war Tag und Nacht ein Mann oben im Mast, um nach Minen und U-booten auszusehen. Hinten am Mast wurde ein grosses Namensschild angebracht, welches den deutschen U-Booten die Nationalität des Schiffes anzeigen sollte.

Nachts wurde es beleuchtet.

In den letzten Nächten vor dem Anlaufen von Falmouth konnte ich kaum Schlaf finden. Es verliess mich der Gedanke nicht mehr, daß ich in England doch wohl von Bord geholt werden würde.

Für die Untersuchung der Schiffsmannschaften pflegte man in England fast immer Leute zu verwenden, welche sämtliche neutralen Sprachen beherrschten. Ich konnte also nur auf den glücklichen Zufall hoffen, dass der mich prüfende Beamte ausnahmsweise die skandinavischen nicht sprach. Die Wahrscheinlichkeit war gering.

Aus englischen Zeitungen hatte ich erfahren, dass in gleichen Fällen, wo es sich um Neutrale handelte, welche vom Untersuchungsbeamten als Deutsche entdeckt worden waren, diese mit 1 Jahr Zuchthaus bestraft worden waren. Meine Aufregung war demnach erklärlich.

Als wir uns Falmouth näherten wurden wir von Wachfahrzeugen angehalten und von diesen bis zu unserem Ankerplatz begleitet.

Am 3. Dezember ankertent wir dort, zwecks Untersuchung für freie Fahrt nach Amsterdam. Beamten kamen an Bord, öffneten alle Luken, untersuchten sämtliche Räume und nahmen die Schiffspapiere mit sich an Land. Da sie sich bis jetzt nicht um die Mannschaft gekümmert hatten, hielt ich es für möglich, dass keine Untersuchung mehr stattfinden würde, weil bereits in so zahlreichen englischen Häfen Prüfungen gehalten worden waren.

Meine Hoffnung erfüllte sich nicht, denn am nächsten Tage kam eine Kommission an Bord. Vollzählig hatte die Besatzung anzutreten und ihre Pässe vorzuzeigen. Zur weiteren Prüfung rief der Beamte sie einzeln in den Salon. Ich hörte, wie ein Beamter fließend holländisch sprach. Eine wenig erfreuliche Entdeckung für mich; musste ich hiernach doch annehmen, dass derselbe noch andere Sprachen beherrschte.

Als Letzten rief man mich. Ich erschien im Salon mit meinen Pass in der Hand, überreichte diesen ohne weiteres dem Beamten.

Der erste Offizier der "Karimata", welcher zugegen war, sagte ihm dann: " he is a.....".

Ein Beamter untersuchte meinen Pass mit einer Lupe, während die übrigen mich beobachteten, ohne zu sprechen.

Als der erste mit der Untersuchung meines Passes fertig war, reichte er ihn den anderen, die ihn ebenfalls zu prüfen hatten. Auch dies geschah, ohne daß ein Wort fiel.

Mir erschienen diese Minuten endlos wie eine Ewigkeit. Jede Sekunde entschied für mich über Gefangenschaft oder Freiheit. Durch nichts durfte ich meine Aufregung verraten, denn unausgesetzt hielt man mich in Auge. Ich muss meine Rolle wohl gut gespielt haben, denn endlich kam das erlösende Wort: "Sprechen Sie englisch?". Eine jauchende Freude stieg in mir auf, als ich es vernahm. Im Augenblick hatte ich meine Ruhe wieder erlangt und antwortete mit ruhiger Stimme: "Yes, Sir". Jetzt kam es darauf an, sich keine Blöße zu geben; mein ganzer Roman schoss mir blitzschnell durch den Kopf.

Nun begann einer der Beamten zu fragen, während die anderen mich beobachteten. " Wo sind sie an Bord gekommen? wie kamen sie nach Batavia? Wie sind sie nach Laurencio Marques gekommen?". Als ich ihm antwortete, mit der norwegischen Bark "Wulf", überzeugte ein anderer sich von der Richtigkeit meiner Aussage. Auch wünschte man zu wissen, wann ich zuletzt in England gewesen war. Ich antwortete: " im September 1914, abgemustert von dem Dampfer ..... in London." Endlich schien man befriedigt zu sein, denn mein Pass wurde mir überreicht, und endlich konnte ich mich entfernen. Mit gleichgültigem Gesicht aber glücklichem Herzen ging ich langsam nach meiner Wohnung, verschloss meinen Pass und nahm ruhig die Arbeit wieder auf. Da mir nicht wie so oft, deutsche Worte nachgerufen wurden, die so manchem Landsmann schon zum Verhängnis geworden waren, musste ich annehmen, daß gegen mich nicht der geringste Verdacht vorlag. Danach hatte ich meine Rolle gut gespielt.

Erst nach Verlauf einer Woche gaben die Behörden die Schiffspapiere zurück. Nun hatte das Schiff freie Fahrt nach Amsterdam. Wir mussten aber den Weg um Schottland herum nehmen.

Für diese längere Reise reichte unser Kohlenvorrat nicht aus, so daß die "Karimata" genötigt war, den Hafen von Dartmouth anzulaufen. Hier nahmen wir noch drei Tage Kohlen ein.

Dieser Ort wäre mir beinahe zum Verhängnis geworden.

Trotzdem wir in Falmouth so genau geprüft worden waren, erschienen zwei Beamte an Bord, welche die Weisung hatten, die beiden Ausländer der Besatzung von neuem zu untersuchen. Außer mir befand sich noch ein Schwede an Bord.

Glücklicherweise nahmen sie es mit ihren Pflichten nicht so genau wie diejenigen im vorigen Hafen, denn sie ließen nur den Schweden zu sich kommen.

Nachträglich erfuhr von diesem, dass sie sich mit ihm in seiner Landessprache unterhalten hatten. Wäre ich zu ihnen befohlen worden, so hätte mich das Schicksal noch in diesem letzten Hafen vor Holland ereilt.

Am 10. Dezember endlich verliessen wir Dartmouth. Keiner war an Bord so wohlgenut, so leichten Herzens wie ich. Wort und Miene musste ich straffe Zügel anlegen, um mich nicht jetzt noch durch meine Zufriedenheit und Erleichterung zu verraten.

Wir fuhren westwärts aus dem Kanal, änderten dann den Kurs nach Norden, umfuhren die Shetland Inseln, und südwärts ging es hierauf durch die Nordsee nach Holland. Im Laufe dieser Fahrt wurden wir oft von englischen Streitkräften angehalten, konnten jedoch nach Austausch von Signalen die Reise fortsetzen. Deutsche Seestreitkräfte wurden nicht gesichtet, trafen aber einige schwedische Fischdampfer an.

Am 17. Dezember morgens sichtete ich von meinem Ausguckposten zuerst die flach gelegene holländische Küste. Gegen 3 Uhr nachmittags machten wir das Schiff an der Schleuse von Ijmuiden fest. Nachdem das Schiff durchgeschleust war, dampften wir stromaufwärts nach Amsterdam. Dort trafen wir 6 Uhr abends ein.

Sobald das Schiff festgemacht war, wurde uns vom ersten Offizier der Dienst gekündigt. Da man an einem Sonntag nichts mehr unternehmen konnte, zog ich mich um und ging mit einem holländischen Schiffskameraden an Land. Wir mieteten uns im Seemannshaus ein.

Am Abend ergingen wir uns in den hell erleuchteten Strassen der Stadt, was für mich einen lang entbehrten Genuss bedeutete.

Endlich, nach zweieinhalb Jahren konnte ich mich wieder als freier Mann fühlen.

Da ich über die Verhältnisse in Holland nicht orientiert war, gab ich mich noch nicht als Deutscher aus, sondern war immer "Oswald Larsen".

Am Montag, den 18. Dezember begab ich mich zum deutschen Konsul, um diesen um einen Reisepass in der Heimat zu bitten.

Nach vorherigem strengen Verhör wurde mir dieser vorläufig nur bis zur Grenzstation ausgestellt, da ich keinerlei deutsche Ausweispapier besaß.



Kaiserlich  
Deutsches General-Konsulat  
für die Niederlande.

Amsterdam, den 18. Dezember 1916.

I. No. I. 2.

Es wird ersucht, obige Nummer bei  
Beantwortung des Schreibens anzuführen

Anlage

Nr. 3.



~~Ehemann interniert:~~

Jahre im Ausland: 2  $\frac{1}{2}$ .

Beruf: *Vipiff-Offizier*

~~Ausgewiesen.~~ Freiwillig ge-  
reist:

*Otto Burfeind.*

Vorzeiger dieses, angeblich deutscher Reichsan-  
gehörigkeit. *Herr Otto Jakob Heinrich Burfeind*  
geboren. *9. Januar 1885 in Himmelppforten Kr. Stade.*  
ist ohne genügende Ausweispapiere (~~hier~~ Blatt 7 series  
*Seefahrtsbuches Nr. 4957, Hamburg, 10.6.09*) von England.  
aus *Lourenco Marques* heute hier angekommen, wünscht über Goch  
nach *Geestemünde*

zu fahren und wird hiermit gemäss Artikel 5 der Bekanntmachung des  
Stellvertr. Generalkommandos VII. Armeekorps in M ü n s t e r vom  
31. Dezember 1914 der Grenzüberwachungsstelle in G o c h überwie-  
sen.

Der Kaiserliche Generalkonsul.

*F. W.*

Unterschrift des Inhabers:

*Otto Burfeind.*



*Hausen*

*Meister von Geestemünde.*  
*Goch, 20. 12. 1916*  
*Gravel*  
*M. F. W. ...*

Bild: Slg. Uhde

Meine Abmusterung von der "Karimata" erfolgte am nächsten Tage.

Der zuerst erreichbare Zug führte mich der Heimat entgegen.

Abends traf ich in Goch ein, wo ich von unseren "Feldgrauen" empfangen wurde.

Die Nacht musste ich dort Aufenthalt nehmen, da über meine Person erst Informationen eingeholt werden mußten.

Am 20. Dezember trat ich die Weiterreise nach der Heimat zu meinen Lieben an.

Am 2. Januar 1917 trat ich in die Kaiserliche Marine als Leutnant z.S.d.R. (zur See der Reserve) ein.

Gezeichnet:

Otto Burfeind, L.z.S.d.R.  
SMH "Glatz"



Bild: Slg. Uhde