

## DIE „SANTOS“ KEHRT HEIM

*Ein Krieg ist eine verdammt harte Sache. Kein Mensch kann verlangen, dass er mit Handschuhen angefasst wird. Auch die Seeleute auf den Handelsschiffen nicht. Diese trifft vielleicht sogar ein noch viel härteres Los als die kämpfenden Truppen an Land oder in der Luft oder die Besatzungen der Kriegsschiffe. Diese können und müssen sich wehren und haben dafür Ihre Waffen. Der Mann auf dem Handelsschiff hat nichts, aber auch rein gar nichts, sich zu verteidigen. Nicht einmal weglaufen kann er dem Feind, dessen Kriegsschiffe viel schneller sind als ein normales Handelsschiff. Das einzige, was er tun kann, den Feind zu überlisten versuchen durch eine geschickte Tarnung, auf einem Kurs zu laufen, der weit ab von den üblichen Schifffahrtswegen liegt. Im letzten Weltkrieg hatten alle deutschen Handelsschiffe den Befehl, unverzüglich in die Heimat zurückzukehren. Sollten sie dabei einem feindlichen Kriegsschiff begegnen und war ein Entkommen nicht mehr möglich, so hatten sie ihr Schiff durch Inbrandsetzen oder Versenken zu vernichten, denn es durfte unter keinen Umständen in die Hand des Gegners fallen.*

.....  
In den kritischen Tagen Ende August 1939 lagen in den Häfen an der Ostküste Südamerikas 49 deutsche Schiffe, darunter allein 27 von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Von diesen 49 Schiffen, die fast alle zurückgerufen wurden, erreichten nur 19 die Heimat. Das ist ein wahrhaft niederschmetterndes Ergebnis. Fünf Schiffe wurden drüben an Brasilien und Argentinien verkauft.

Ein weiteres Schiff ging im Norden Islands durch Seeunfall verloren, eines musste wegen einer Maschinenhavarie einen Nothafen anlaufen und konnte deshalb nicht in den deutschen Machtbereich zurückkehren und der Rest endlich hat sich selbst versenkt oder wurde vom Gegner aufgebracht. Sicher hat man sich damals in Berlin andere Vorstellungen von dem Rückruf gemacht, als man die Schiffe in die Heimat beorderte.

Bei den größeren Reedereien gelang es nur der Hamburg-Süd, von den 27 Schiffen 17 in die Heimat zu bringen. Der Norddeutsche Lloyd sah von acht Schiffen nur eines wieder und die drei Hapag-Schiffe gingen sämtlich verloren. Es war also kein Wunder, dass die Reeder immer wieder bei der Seekriegsleitung oder beim Reichsverkehrsministerium vorstellig wurden und forderten, dass die wertvollen Schiffe nicht der Gefahr einer Blockadebecherreise ausgesetzt werden sollten, sondern bis Kriegsende in überseeischen Häfen neutraler Länder liegen bleiben sollten. Aber welches Land blieb schließlich neutral?

Eines der Hamburg-Süd-Schiffe, die den Durchbruch in die Heimat wagten und diese auch glücklich erreichten, war der 5943 BRT große D. „Santos“, ex „Rapot“, unter Kapitän J. Probst. Der Dampfer lag bei Kriegsausbruch im Hafen von Santos und musste hier auf Anweisung der Deutschen Botschaft in Rio de Janeiro einige Zeit warten, bis er endlich vom deutschen Marineattaché, Kapitän zur See Niebuhr, den Befehl erhielt, nach Rio de Janeiro zu gehen, um dort die Ladung zu ergänzen und Brennstoff über zunehmen.

So verließ die „Santos“ am 29. Oktober 1939 Santos. Wenn auch innerhalb der Dreimeilengrenze gefahren werden sollte, so bestand doch immer noch die Gefahr, von dem Schwere britischen Kreuzer „Exeter“ oder den Leichten Kreuzern „Achilles“ und „Ajax“ gesichtet und aufgebracht zu werden. Diese und zwei Zerstörer kreuzten inständig vor der Küste von der Amazonas- und La Plata-Mündung bis hinunter zum La Plata. Gewiss, es war eine lange Strecke, die sie zu überwachen hatten, aber sie standen in ständiger Verbindung mit den verschiedenen englischen Konsulaten in Brasilien, Uruguay und Argentinien, deren Agenten ständig die deutschen Schiffe beobachteten und jede Proviantübernahme, jedes Bunkern und jedes Verholen sofort meldeten.

Die „Santos“ hatte sich gleich in der ersten Nacht getarnt, doch nur die Steuerbordseite. Hier war der weiße Hamburg-Süd-Schornstein über gemalt, so dass das Schiff aussah wie eines von der brasilianischen Matarazzo-Linie. Eine strahlend helle Mondnacht und ruhige See empfingen das Schiff draußen. Das Kap Punta da Boi zwischen Santos und Rio stößt weit nach Süden vor. Hier vorbeizukommen, war eine etwas kitzlige Sache. Die Durchfahrt durch die Straße von Sao Sebastiano war durch Nebel behindert, Also musste die „Santos“ außen herum.

Die Positionslampen wurden gelöscht in der Hoffnung, dass man das Schiff mit dem hohen dunklen Berg im Hintergrund von See aus nicht so leicht entdecken würde. Aber da kam in ein paar Seemeilen Entfernung ein großes Fahrzeug mit stark leuchtender Bugwelle direkt von vorn entgegen. Bald waren auch Langrohrgeschütze zu erkennen. Nach der Silhouette zu urteilen, musste es ein englischer Hilfskreuzer, ehemaliger Castle-Liner, sein.

Bevor jedoch der Ruf heraus war „Das fängt ja gut an“, verdunkelte sich irgendwie die Sicht. Mit Backbordruder kam die „Santos“ in den Inselschatten, ein schneller Blick nach achtern: totale Mondfinsternis,

Durch den Erdschatten auf dem Mond und durch das dunkle Land gedeckt, lief das Schiff wegen der Bugwelle kleinste Fahrt. Der dicke Brocken entdeckte den Hamburg-Süd-Dampfer nicht. Er schob sich in etwa zwei Seemeilen Abstand an Steuerbord vorbei.

*Die Blockadebrecher-Reise des D „Santos“ der H.S.D.G. „Kapitän J. Probst, von Rio de Janeiro nach Narvik vom 13. Januar bis zum 27. Februar 1940,*

*Die „Santos“, erbaut 1923 in Bremen, ging am 10. August 1944 in Emden durch Bombentreffer verloren.*

Alle Buchten wurden nun ausgefahren. Bei Tage sah das Schiff nach Land deutsch, nach See aber brasilianisch aus. Um 10 Uhr wurde dann auf der Reede von Rio de Janeiro geankert in der Nähe der Isla das Cobras. Und hell wie immer leuchteten die Perlenketten Rios, die Praias, schien Christus Redemptor vom Corcovado herab und pendelten die Fährdampfer zwischen Rio und Nictheroy hin und her. Außer der „Santos“ lagen nun hier noch die Kompanieschiffe „La Coruna“ und „Bahia Blanca“. Kurz zuvor war die „Santa Fe“ ausgelaufen. Ein deutscher Woermann-Dampfer, die „Wakama“, bildete den Schluss. Alle fünf Schiffe gingen in See, doch nur die „Santos“ kam heil durch. Ein brasilianischer Offizier hatte dem Kapitän prophezeit, dass, wenn Santos (die Heiligen) von einem Probst gefahren werden, kann dem Schiff eigentlich gar nichts passieren.

Die Tage in Rio vergingen wie im Fluge. Draußen auf Reede lag immer noch die „Santos“ und wartete auf eine gute Gelegenheit, unbemerkt in See gehen zu können. Der Kapitän wusste, dass man ihn und das Schiff bei Tag und Nacht beschattete. Abends um 23 und morgens um 3 Uhr kam regelmäßig eine Barkasse der englischen Kohlenfirma Wilson vorbei, um nachzusehen, ob die „Santos“ noch da war. Auch die Streifenfahrten der Hafenz Polizei waren nicht gerade gegen England gerichtet. Wie also herauskommen? Das war die große Frage.

Kapitän Probst hatte folgenden Plan: vor allen Dingen erfährt niemand etwas über die Abfahrtszeit. Das Schiff wird ein paar Tage lang in Zweistundenbereitschaft gehalten, so dass es in kurzer Zeit seeklar ist. Die Leichter, die Ladung angebracht haben, bleiben bis zum Augenblick der Abfahrt längsseits. Eine Tarnung des Schiffes findet erst draußen auf See statt. Als Abfahrtstag war der 13. Januar 1940 vorgesehen. Es war ein Sonnabend und da wird auch in Rio mehr gefeiert als sonst und demnach war auch die Beobachtung nicht so scharf. Schiffspapiere wurden nicht angefordert. Allein das Abmelden würde in derselben Minute den Engländern bekannt sein. Weiter sollte sich nach dem Wegschleichen der „Santos“ das Kompanieschiff, der D. „La Coruna“, an ihren Platz legen, da anzunehmen war, dass die Leute von der Wilson-Barkasse auch irgendwo feiern würden und zufrieden waren, wenn sie an der alten Stelle die Ankerlampen eines Schiffes sahen. Der Plan gelang vollkommen. Erst drei Tage später hatte man bemerkt, dass da ein anderer Dampfer lag und am vierten Tag endlich stand es in der Zeitung. Aber da war die „Santos“ schon über alle Berge. W. Bahr, der I. Offizier der „Santos“, hatte sich die Tarnung ausgedacht. Als Vorbild diente ihm der norwegische D. „Rygja“, der ebenfalls in Rio gelegen hatte. Außer der Bemalung mussten die hinteren Ladeposten abgebrannt werden und ebenso mussten die achteren Boots Davits mit den Booten verschwinden.

Nachdem die Tarnung beendet war, konnte es an Bord etwas ruhiger zugehen. Viel Schlaf gab es allerdings nicht. Alle Ausguckposten waren doppelt besetzt. Nach jeder Rauchwolke wurde ausgespäht. Jeden Augenblick musste man bereit sein auszusteigen, aber vorher das Schiff versenken. Später wurde man etwas dickfelliger an Bord. Bis es anders kam. Am 26. Januar stand die „Santos“ nördlich der St. Paul Rocks. Schönstes Tropenwetter! Der Kapitän stand auf der

Brücke. „An Backbord weißer Gischtreifen. Scheinbar Bugwelle. Lläuft auf uns zu!“ meldete der Ausguck in der Vormars, „Her mit dem langen Kieker!“ Da kam etwas, das wie ein Kriegsschiff aussah. Schnell überlegt: hier geht der Kurs Kapstadt-New York. Langsam drehte die „Santos“ auf diesen Kurs ein. Der Gegner musste dieses Manöver an dem durcheinanderlaufenden Mastenbild erkennen und würde es sicher als ein Zudrehen auf ihn deuten. Das würde nichts schaden. Mit der langsamen Biene konnte man sowieso nicht dem schnellen Schiff aus kneifen.

Nun waren auch schon Geschütze zu erkennen.

„Alles klar machen zum Versenken! Mannschaften Schwimmwesten umlegen! Unter Deck bleiben. Niemand mehr auf die Brücke oder an Deck wie sonst auch!“

Es klappte, war es doch oft genug exerziert.

Die Flagge war noch nicht auszumachen. Jetzt sah man die Trikolore. Am Bug des Schiffes war noch der Name zu erkennen: „Charles Plumier“,

„Versenken?“ fragte der I. Offizier.

Erstmal noch einen Augenblick abwarten und sehen, was würde. Zum Versenken und Inbrandsetzen blieb immer noch Zeit.

„Zeigen Sie Ihre Nationalflagge?“ kam ein Signal von drüben.

Um Zeit zu gewinnen, war die norwegische Flagge nicht gesetzt worden. Dem Flötentörn wurde gepfiffen, und nach einiger Zeit stieg achtern eine völlig verdreckte norwegische Flagge hoch, „Zeigen Sie Ihr Unterscheidungssignal!“ Auch das war fertig zusammengesteckt, die Flaggen LCDA der „Rygja“.

So langsam wurde es ein bisschen ungemütlich.

Da sah Kapitän Probst, dass drüben die Leute wieder aus dem Boot stiegen und sich an Deck verteilten. Herüberkommen wollten sie also nicht mehr.

„Woher kommen Sie?“ war das nächste Signal, „Von Kapstadt!“

„Wohin?“

„Nach New York!“ Immer noch fuhr die „Santos“ volle Fahrt und der Franzose immer noch um sie herum.

Lange Pause! Da musste so ein Unglückswurm von Matrose mit umgelegter Schwimmweste in der Tür des Logis stehen und raus gucken. Ein grässlicher chinesischer Fluch und eine drohende Faust verscheuchte endlich den Burschen.

„Was für Ladung haben Sie?“

„Stückgut!“

Wieder lange Pause,

„Setzen Sie Ihre Reise fort!“

Unten an Deck sah Kapitän Probst den Bäcker stehen, wie er seelenruhig den abdrehenden Kreuzer fotografierte. Gerade wollte man aufatmen, da drehte der Hilfskreuzer wieder bei und kam mit äußerster Kraft zurückgelaufen. Unwillkürlich fiel der Blick des Kapitäns auf ein kleines Schild am Ruderhaus. „Ruderhaus, Abgezogen für den Suezkanal“ stand darauf und dicht daneben

„Funkoffizier“. Da hatte man übersehen, es abzunehmen. Ob der Franzose das bemerkt hatte?

Drüben ging ein Zweiflaggensignal hoch. Ein wenig bekam man auf der Brücke das Zittern beim Nachblättern im Signalebuch, „Dippen Sie Ihre Flagge!“ bedeutete das Signal.

Der Franzose war also beleidigt. Ganz kurz dippte er wieder.

.....

Mit allen Lichtern stampfte die „Santos“ weiter in Richtung New York, bis die „Charles Plumier“ aus Sicht kam.

Die Reise ging weiter nach Norden. Eines Morgens wurden über einer grauen Dunstschicht hohe Gebirgsspitzen gesichtet, die im Sonnenschein weiß aufleuchteten. Es war die Ostküste Grönlands. Das erste Land wieder seit Rio! In der Dänemarkstraße zwischen Island und Grönland erschienen bald die ersten Eisschollen, denen größere folgten, dann Felder und zuletzt ganze Gebirge. Zwei Tage und Nächte saß die „Santos“ im Eis fest. Am dritten Morgen erst konnte das Schiff herausmanövriert werden.

Hier war kein Durchkommen. Es musste der Weg südlich von Island gewählt werden.

Die „Santos“ stand bereits südlich der Insel, da polterte Fritz Gruben, der Bootsmann, in die Messe: „Herr Kapitän, da hält einer auf uns zu!“ und raus war er schon wieder. Nahebei ist das Schiff schon, ein Schwesterschiff der „Rygja“, auch von der Reederei Mowinckel aus Bergen. Beide begrüßen sich durch Dippen der Flagge, und vorbei ist die Begegnung. Spät abends fängt der Funkoffizier Zuckschwerdt einen Funkspruch auf: „Rygja“, Standort melden!“ Am nächsten Abend erst meldete sich die richtige „Rygja“. Sie lag im Eis fest vor Kopenhagen.

Am 27. Februar 1940 fiel endlich der Anker auf der Reede von Narvik, wo der Freiraum noch mit Erz beladen wurde, Innerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer ging dann die Reise südwärts und schließlich über die Nordsee zur Elbe. Der gefahrlosere Weg durch die Ostsee war durch Eis versperrt. Am Abend des 16. März machte die „Santos“ endlich im Hamburger Hafen fest. Die gesamte Besatzung erhielt für diese hervorragende Leistung das Blockadebrecher-Abzeichen, von Ludwig Dinklage

Februar 1964 Aus „Kehrwieder“, Zeitschrift der Reeder für ihre Schiffsbesetzungen. '

