

Heimkehr des Grafen Carnowski.

Unterredung mit dem Botschafter.

Gestern gegen 5 Uhr nachmittags traf hier im Nordwestbahnhof der Separatzug ein, der den bisherigen österreichisch-ungarischen Botschafter in Washington Grafen Carnowski, die Mitglieder des österreichisch-ungarischen diplomatischen Korps in den Vereinigten Staaten, das Personal der Botschaft und der Konsulate sowie eine Reihe von österreichischen und ungarischen Staatsangehörigen aus Amerika nach Wien brachte.

In der Ankunftshalle des Nordwestbahnhofs bemerkte man unter anderen den Ersten Obersthofmeister des Kaisers Prinzen Konrad zu Hohenlohe, der seinen Sohn und dessen Gemahlin aus Amerika zurück erwartete, die Gemahlin des Botschafters Gräfin Carnowska, ferner Hofrat Freiherrn von Schlehta und Generalkonsul Freiherrn v. Sonnleithner vom Ministerium des Neußern sowie den Vorstand des Bahnbetriebsamtes Oberinspektor Kaij. Rat Diets.

Der langgestreckte Separatzug fuhr bald nach 3/4 5 Uhr in die Bahnhofshalle ein. Gleich nach der Ankunft hatte Botschafter Graf Carnowski die Liebenswürdigkeit, sich einem unserer Mitarbeiter gegenüber folgendermaßen über seine Reiseindrücke zu äußern:

„Wir verließen New-York am 4. Mai mit dem holländischen Dampfer „Nyndam“. In Halifax trafen wir am 6. Mai ein. Wir wurden von den englischen Behörden sehr freundlich behandelt. Die seinerzeitigen Unzukömmlichkeiten anlässlich der Abreise des deutschen Botschafters Grafen Bernstorff aus Halifax waren übrigens nur darauf zurückzuführen, daß der Untersuchungsdienst damals noch von rasch zusammengewürfelten Hilfskräften durchgeführt wurde, die sich Uebergriffe zuschulden kommen ließen. Wir hatten fast durchweg eine sehr gute Ueberfahrt, die ohne Zwischenfälle verlief. Nur einmal wurden wir durch einen englischen Kreuzer aufgehalten, doch konnten wir unsere Reise bald wieder fortsetzen. Anlässlich unserer Abreise fanden keinerlei Kundgebungen in New-York statt.“

Unterredung mit Konsul Dr. Schwegel.

Der österreichisch-ungarische Konsul in St. Louis Dr. Johann Schwegel erzählte einem unserer Mitarbeiter folgendes:

„Der holländische Dampfer „Nyndam“, auf dem wir die Reise in die Heimat antraten, nahm jene Route, die Rücksicht auf das von der deutschen Regierung etablierte Sperrgebiet nimmt. In Halifax mußten alle Passagiere ihre Dokumente vorweisen; das Gebäud wurde seitens der englischen Matrosen einer sehr kulantem Durchsichtigung unterzogen. Staatssekretär Lanjing soll den englischen Behörden nahegelegt haben, uns mit der größten Rücksicht zu behandeln. Wir waren bereits nach zwei Tagen zur Abfahrt bereit.“

Die Abreise aus New-York erfolgte vollständig unauffällig; nur wenige Personen hatten Zutritt zu dem Pier, an dem unser Dampfer zur Abfahrt bereit lag. Die Ueberfahrt ging glatt vonstatten. Nur am 17. d. wurden wir durch einen englischen Hilfskreuzer angehalten, der uns umkreiste und zwei Offiziere mit einigen Matrosen an Bord schickte. Es erfolgte nun eine drahtlose Korrespondenz nach verschiedenen Richtungen wegen der Frage, welche Route unser Dampfer einzuschlagen habe. Nach etwa zwölf Stunden Aufenthalt konnten wir sodann unsere Reise nach Rotterdam fortsetzen. Den Holländern scheint es diesmal besonders daran gelegen zu sein, zu dokumentieren, daß ihre Schifflinien die Verbindung zwischen Nordamerika und Holland durch die Nordsee im freien Kanal zwischen der englischen Blockadefläche östlich und dem deutschen Sperrgebiet westlich nehmen.

Die Stimmung war in Amerika während der drei Kriegsjahre jedenfalls in St. Louis und im mittleren Westen, wo ich lebte, durchaus österreichfreundlich, so daß, ausgenommen von Frankreich, mit dem seit den Tagen Lafayettes schon Bande der Sympathie bestanden, für kein anderes europäisches Land die Sympathien größer sein könnten. Niemand wollte den Bruch mit Oesterreich und alle, einschließlich des Präsidenten, taten, wie auch hier bekannt sein dürfte, ihr möglichstes, um den Bruch zu verhindern.

Die österreichischen und ungarischen Staatsangehörigen, die zu Hunderttausenden in den Vereinigten Staaten zurückgelassen sind, werden in keiner Weise behelligt. Im Gegenteil, denn man benötigt sie angesichts der großen Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt und verlangt nur, daß sie sich den Gesetzen des Landes fügen und sich gegenüber der nun einmal eingeschlagenen Politik der Regierung in ihrer Kritik Rücksicht auferlegen, was seitens unserer Landsleute auch zu erwarten ist. Viele unserer Leute, die drüben sonst Oesterreicher geliebt wären, haben allerdings in den auf den Abbruch der Beziehungen folgenden Wochen ihre Naturalisationspapiere bei den Bundesbehörden herausgenommen, weil sie hinsichtlich ihrer Zukunft besorgt waren, notwendig war dies jedoch keineswegs. Die Tätigkeit der Naturalisierungsbureaus vervielfachte sich nach dem Eintritt des Kriegszustandes mit Deutschland.“

Mitteilungen eines Passagiers.

Herr S. Betteheim, der die Ueberfahrt gleichfalls mit der „Nyndam“ mitmachte, sagte unserem Mitarbeiter folgendes:

„Nachdem wir New-York am 4. d. mit dem Dampfer „Nyndam“ verlassen hatten, trafen wir am 6. d. mittags in Halifax ein. Um unserem Schiffe die Einfahrt in den Hafen zu ermöglichen, wurde das Stahlseil auseinandergezogen, das den Hafen von Halifax gegen Angriffe von

Unterseebooten sperrt. Man muß anerkennen, daß die Untersuchung, der wir seitens der englischen Behörden unterworfen wurden, in recht loyaler Weise durchgeführt wurde. Außer dem Goldgeld wurde den Reisenden der „Nyndam“ nichts beschlagnahmt.

Nach der Abreise aus Halifax, die am Mittags des 9. d. erfolgte, hatten wir eine sehr stürmische Nacht, so daß die meisten Passagiere unter der Seekrankheit zu leiden hatten. Auf dem Schiffe waren die Diplomatie, Kunst und Wissenschaft vertreten; es wurde konzertiert und auch wissenschaftliche Vorträge wurden während der Ueberfahrt gehalten. Am 14. d. wurde an Bord der „Nyndam“ ein großes Konzert veranstaltet, an dem die bekannten Liedersängerinnen Julia Culy (Begleiter Konrad B. Boss) und Elena Gerhardt (Begleiter Egon Bolla) und ferner die Pianistin Marguerite Melville-Liszyniewska, eine Schülerin Leschetizkys, mitwirkten. Prof. Kühnemann aus Breslau und Prof. Runo Mahler, ein intimer Freund Cossmens, hielten Vorträge. Unter dem Namen: „Der freisinnige Golfstrom“ erschien ein deutsches Tageblatt an Bord des Dampfers.

Es bestand ursprünglich die Absicht, in Bergen anzulegen, wo die Oesterreicher und Ungarn ans Land gehen sollten. Am 17. d. um 2 Uhr nachmittags wurden wir indessen durch einen englischen Kreuzer angehalten. Dieser gab das Signal: „Stop immediately!“ („Sofort stoppen!“), worauf eine Abteilung Matrosen an Bord kam, die Schiffspapiere untersuchte und mit dem Kreuzer Signale wechselte. Wir mußten nun zwölf Stunden hindurch ankern; während dieser Zeit stand der Kreuzer in funktentelegraphischer Korrespondenz mit England. Endlich kam von dort die Order, daß der Dampfer nicht in Bergen anzuhafen, sondern direkt nach Rotterdam zu fahren habe.

Am letzten Tage unserer Reise ging es durch die Gefahrenzone. Wir sahen eine große Menge von Holztrümmern auf dem Meer schwimmen. In der Nacht herrschte eine ziemlich starke Aufregung an Bord unseres Dampfers, denn es wurden die Rettungsboote ausgeschänkt, die Rettungsgürtel bereitgehalten, Flöße, vorbereitet und die Verfügungen betreffend die Benützung der Rettungsboote plakatiert. Viele der Passagiere verbrachten die Nacht auf Deck oder schliefen in ihren Kleidern. Montag um 5 Uhr nachmittags landeten wir in Rotterdam. Um 6 Uhr 20 Minuten wurde sodann die Reise mittelst Separatzuges fortgesetzt. Die deutschen Passagiere zweigten in Hannover nach Berlin ab.“