

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Auf Kreuzfahrt mit Möwe und Geier

Reddingius, Erich

Köln, 1918

2. Der erste große Fang

urn:nbn:de:bsz:31-90602

Der erste große Fang.

Als wir in jener Nacht vom 1. zum 2. Dezember hinter unserer ersten Beute herliefen, ließ das erstmalige Zusammentreffen mit einem feindlichen Schiff alle Herzen höher schlagen. Und gerade diese Begebenheit, über die ich mir ausführliche Aufzeichnungen gemacht habe, steht mir noch lebhaft vor Augen.

Um 6.30 Uhr früh am 2. Dezember wurden wir geweckt. Steife Brise und unruhige See. Es ist noch dunkel, darum erst einmal gehörig gefrühstückt. Wir fahren noch immer mit südwestlichem Kurs im Kielwasser des großen Dampfers. Seine Lichter leuchten freundlich zur Möwe herüber. Wir setzen nun auch die Lichter, lassen sie aber zunächst ganz schwach und dann mit der Erhöhung der Fahrt allmählich heller und heller leuchten, so daß jener die Möwe für einen harmlosen Kollegen halten wird, der nur ein wenig bessere Fahrt macht.

Als es zu dämmern beginnt, haben wir uns dem Dampfer soweit genähert, daß er auf Grund seiner ganzen Erscheinung festgestellt werden kann. Hurra, ein Engländer! Jeder Mann an Bord wäre enttäuscht gewesen, hätte er sich nicht als „Engelsmann“ entpuppt. Denn wir betrachten es als unsere alleinige Aufgabe, dieses verruchte Krämervolk, das soviel Leid und Jammer über die Menschheit gebracht hat, wieder einmal gründlich deutsche Kraft fühlen zu lassen.

Mit ordentlicher Lust bereiten sich alle auf das Kommende vor. Das Prisenkommando versieht sich mit

Seitengewehren und Pistolen. Die Sprengleute schaffen eine gehörige Portion Sprengmittel ins Boot. Die eigentlichen Bootsbesatzungen machen die Boote klar zum Fieren. Die Geschützbedienungen schieben die erste Granate ins Rohr. Ueberall steht die Mannschaft gefechtsbereit, blühenden Auges weiterer Befehle gewärtig.

Um 7.30 Uhr sind wir in gleicher Höhe mit dem Dampfer. Er liegt etwa 1000 Meter ab an Steuerbord. Ein feines großes Schiff! Die Möwe könnte darin wohnen. Er führt eine Radiostation und achtet ein ganz ansehnliches Geschütz. Mit dieser „Schmalzbüchse“, wie unsere Matrosen sagen, soll er gewiß deutsche U-Boote angreifen. An andere deutsche Seestreitkräfte auf dem Weltmeer ist ja bei der scharfen eigenen Nordseesperre nicht zu denken, so meint die hohe britische Admiralität, und so meint wohl auch unser Dampfer. Sorglos steuert er seinen alten Kurs weiter. Das Ruder ein wenig Steuerbord gelegt, kommt unsere Möwe ihm näher und näher. Wir ducken uns hinter die Reling, um nicht vorzeitig zu verraten, daß wir eine verhältnismäßig so zahlreiche Mannschaft haben.

„Wie ist es bloß möglich, daß der noch immer nichts merkt?“ frage ich den Kameraden S., der alle Meere befahren und auch die erste Möweweise mitgemacht hat.

„Na, die Kerls haben gestern abend zuviel Whisky getrunken,“ meinte er. „Schon voriges Jahr war auf den englischen Kasten 'ne zweifelhafte Mannschaft. Jetzt wird's wohl noch trauriger sein.“ Und er sollte, wie wir nachher sehen werden, recht haben.

Es ist 7.50 Uhr. Mit einem Blick über die Verchanzung sehe ich, daß wir noch etwa 500 Meter zwischen

der Möwe und dem Engländer liegen. Jetzt muß es soweit sein. Entschlossenheit und Kampffreudigkeit sprechen aus aller Mienen. Der Mann auf dem Signaldeck und der am Flaggenmast richten, die Aufziehleinen in der Hand, fragende Blicke zur Brücke hinüber. Und nun kurz und knapp der Befehl unseres Grafen:

„Signal: hier deutscher Kreuzer. Stoppen Sie sofort!“ Und nach achtern gewendet, ruft Graf Dohna: „Kriegsflagge setzen!“

Auffschreien hätte man mögen vor Lust und Freude, als die deutsche Flagge schwarz-weiß-rot sich entfaltet und wir sie flattern sehen über den Wellen des Ozeans! Wenn sie es doch in der Heimat wüßten in diesem Augenblick! Ob sie wohl ein wenig stolz auf uns sein würden?...

Um unserer Aufforderung zum Halten mehr Nachdruck zu verleihen, lassen wir die Klappen der Reling fallen — eine Einrichtung, wie sie die alten Turmschiffe hatten — und dem offenbar völlig überraschten Engländer erscheinen drohend deutsche Kanonen- und Torpedo-Rohre. Doch er stoppt nicht. Dicker Rauch entquillt seinem Schornstein.

„Warnungsschuß!“ ruft der Kommandant dem Artillerieoffizier zu.

Dieser, Kapitänleutnant Jung, gibt dem achtern Geschütz durchs Sprachrohr Befehl und — zack, fährt dem Burschen eine 10,5er-Granate dicht vor dem Bug vorbei. Er gehorcht aber noch nicht, bildet sich wohl gar ein, auskraßen zu können. Dummheit! Im nächsten Augenblick sitzt eine volle Ladung 15er aus unseren Steuerbordgeschützen mittschiffs im Dampfer. Ein Teil seiner Aufbauten fliegt über Bord.

Nun wird es drüben lebendig. Halbnackte Menschen laufen umher. Sie scheinen bis jetzt geschlafen zu haben. Einige rennen wahrhaftig an die Schmalzbüchse auf dem Achterdeck! Das geht denn doch zu weit!

„Auf das Heck feuern!“ befiehlt der Kommandant. Darauf das Kommando des Artillerieoffiziers: „Seitenverschiebung null, auf das Heck Salve feuern!“

Mit Stolz und Genugtuung sehen wir die Granaten drüben genau da einschlagen, wohin sie sollen. Schleunigst machen die Kerls sich aus dem Staube, ohne zum Schuß zu kommen. Unsere Geschützführer — Eins A!

Jetzt endlich bleibt der Engländer liegen. Wir lassen zwei Boote zu Wasser. Bei der steifen Brise und der stark bewegten See ist das keine Kleinigkeit! Jede anlaufende See bringt die Boote in Gefahr, gegen die Bordwand geschleudert zu werden. Aber dank der Übung und körperlichen Gewandtheit unserer Matrosen geht alles gut. Die Boote kommen bald frei und rudern mit flatternder Kriegsflagge hinüber zum Engländer. Bald hoch oben auf einem Wellenkamm, bald unten im Tal halten nervige Fäuste sie in sicherer Gewalt.

Währenddem macht der Dampfer wahrhaftig noch eine weitere Dummheit: er schickt Funksprüche ab, um Hilfe zu bekommen. Unser F.=T.=Mann funkt aber tüchtig dazwischen, um zu stören, und da wir eine kräftige Stromquelle haben, wird von dem Notruf des Gegners wohl nirgends etwas zu verstehen sein. Das einzige, was er erreicht, ist eine neue Lage unserer Steuerbordgeschütze. Die ganze Radiostation und was drum und dran ist, wird ihm hinweggefegt.

Endlich kommt er zur richtigen Erkenntnis der Lage und ergibt sich in sein Schicksal. Wie ein aufgeschreckter Ameisenhaufen rennt die Besatzung drüben durcheinander. Die Unserigen kommen jetzt beim Dampfer an. Mit Spannung verfolgen wir, wie ihnen eine Jakobsleiter hinabgelassen wird, wie sie trotz des hohen Seeganges oben sind und wie sie dort empfangen werden. Sie sind nur zwölf Köpfe, und der große Ozeanfahrer wird seine 100 Mann an Bord haben! Jeder der Unserigen hat die Pistole schußbereit in der Hand. Die Engländer sind aber doch so vernünftig, keinerlei Schwierigkeiten mehr zu machen. Sie denken jetzt nur noch an die Rettung ihres Lebens und lassen Hals über Kopf ihre sämtlichen Rettungsboote zu Wasser. An der Reling entsteht ein förmlicher Kampf; jeder will zuerst in ein Boot. Zucht und Ordnung sind dahin, der Kapitän steht ratlos auf der Brücke.

Zu ihm begibt sich mit vier Mann unser Erster Prisenoffizier, Oberleutnant d. R. Pohlmann, selbst Handelskapitän von Beruf, der fließend Englisch spricht. Er unterhält sich mit dem Engländer, läßt sich die Schiffs-papiere geben und gibt nach deren Durchsicht den ihm beigegebenen Signalgasten Befehl, folgendes durch Winkflaggen zur Möwe hinüber zu machen: „Doltaire aus Liverpool, 8618 Br.=Reg.=Tons, 91 Mann, keine Toten oder Verwundeten (ein wahres Wunder!), Ballast Liverpool=Buenos Aires, zum Fleischtransport eingerichtet.“

Also ein großartiger Fang! Das größte auf der ersten Möwefahrt erbeutete Schiff war fast 1000 Tonnen kleiner, als diese unsere erste Beute. Befriedigendes Schmunzeln zieht über alle Gesichter, als unser Graf sofort hinüberwinken läßt: „Versenken!“ Während nun das eigentliche

Prisenkommando den Dampfer nach Zeitungen, Briefen, Proviant und allem absucht, was uns nützen kann, machen sich unsere Sprengleute, meine Spezialkameraden, daran, die Vernichtung des Schiffes vorzubereiten. Die Ladeluken, Türen und Fenster werden, wo nötig gewaltsam geöffnet, um den Eintritt des Wassers in die Schiffsräume zu erleichtern. Wenn möglich, werden unten im Schiff einige Sprengpatronen gelegt. Die Hauptmasse des Sprengstoffes aber wird außerbords in Kisten angebracht, die an Fierleinen ins Wasser gelassen werden. Der starke Gegen- druck des Wassers erhöht die zerstörende Wirkung des Sprengstoffes auf die Schiffswand. Je schneller der Kasten wegsackt, je eher ist die Möwe zum freundlichen Empfang eines etwa ankommenden neuen Gastes bereit.

Aber was ist denn nur mit den Voltaire=Booten los? Einige sind noch nicht mal frei vom Dampfer, andere treiben immer weiter ab, anstatt sich zu nähern. Die Kerls haben ja keine Ahnung! Eine Zeitlang lassen wir sie zappeln. Dann wird, um der Sache ein Ende zu machen, ein drittes Boot zu Wasser gelassen, und acht deutsche Matrosen bringen ein englisches Boot nach dem andern im Schlepptau zur Möwe. Eines war schon fast aus Sicht getrieben, und die Insassen hätten ohne unser Dazwischentreten einen qualvollen Tod gefunden. Denn einen Hafen zu erreichen, war ausgeschlossen, und von einem Schiff gesichtet zu werden hier im Atlantik höchst unwahrscheinlich.

Eine sonderbare Gesellschaft entsteigt aber diesen Voltaire=Booten, 30, 40 Kerle gehören fremden Zonen an: Neger, Inder, Australier. Etwa ebenso viel weiße Engländer sind da; aber was für welche! Halbwüchsige

Jungens und schwächliche Männer mit grauen Haaren! Alle diese Leute sind vollkommen durchnäßt und erschöpft und können kaum noch das Seefallreep heraufklettern. Man sieht es ihnen auf den ersten Blick an, daß sie keine Seeleute sind. Sie zittern am ganzen Körper, gehorchen uns wie Hunde und fragen unausgesetzt, ob sie nun erschossen würden. Sehr bezeichnend für die englische Auffassung vom Kriegsführen! Eine ganz kleine Anzahl nur besteht aus wirklichen Seeleuten, und das sind Norweger, Holländer. Diese benehmen sich würdig, erkundigen sich nach dem Namen unseres Schiffes, wollen wissen, wie lange wir schon unterwegs sind und was wir weiter vorhaben. Sie sind im höchsten Grade verwundert, daß wir überhaupt hier im Atlantik sind. Wir geben ihnen nichts sagende oder gar keine Antworten. Wie auf der *Doltaire*, so waren die Zustände auf fast allen abgefaßten englischen Dampfern.

O, Britannia, wohin bist du gekommen!? Wie deine Divisionen in Flandern, so sind auch die Bemannungen deiner einst so stolzen Kauffahrer ein jämmerliches Völkergemisch! Aber wie lange werden sich noch Seeleute neutraler Völker herbeilassen, das Rückgrat deiner Schiffsbesatzungen zu bilden, und wie lange noch werden unerfahrene Menschen, die vielleicht noch nie eine Schiffsplanke unter den Füßen gehabt haben, sich durch deine gewissenlosen Agenten verführen lassen, für dich zur See zu gehen, deren Gefahren sie nicht kennen und die ihnen so oft ein frühes Grab bereitet? Wie lange noch? ..

Während die Gefangenen, denen selbstverständlich nichts geschah, den Inhalt ihrer Säcke, Kisten und Kästen an Deck ausbreiten, damit alles untersucht werde, sehen

wir der Rückkunft unseres Bootes mit dem Prisenkommando zu. Es bringt auch den Kapitän der *Voltaire* mit, einen richtigen John Bull mit seinem Unterkiefer à la Wilson. Eine wenig angenehme Erscheinung.

Unser Graf läßt ihn zu sich auf die Brücke kommen, reicht ihm die Hand und sagt ihm, als Seemann tue es ihm leid, daß er sein schönes Schiff habe versenken müssen. Dieser Vorgang wirkt augenscheinlich beruhigend auf die *Voltaire*-Leute.

Der Kapitän wird noch auf der Brücke als der erste gefangene Schiffsführer vom Assistenzarzt geknippst. Dann stellt er sich, allerlei Grimassen schneidend, an die Reling und blickt unverwandt zu seinem Schiff hinüber.

Unser Sprengkommando hat während all der Zeit drüben fleißig gearbeitet. Nun ist alles klar. Wir hören soeben den leisen Knall des „Anschlagens“ und sehen mit Befriedigung, wie die Kameraden, obwohl die See hohe Wellen schmeißt, in flotter Fahrt wieder der Möwe zustreben. Noch sind sie nicht längsseits, als an der *Voltaire* dicke Rauch- und Wassersäulen emporsteigen: die Explosionen sind erfolgt.

Doch in diesem Augenblick wird unsere Aufmerksamkeit plötzlich von anderer Seite gefesselt. „Rauchwolke voraus!“ meldet der Mann oben im Utkiek. Schnell werden die Boote eingesetzt, die Klappen hochgezogen, die Gefangenen unter Deck geschickt. Die Möwe sieht wieder so harmlos aus wie vorher. Während die *Voltaire* zu sinken beginnt, fahren wir langsam dem Neuen entgegen. Leider trägt er die holländischen Farben am Rumpf und wird er auch sonst noch als „Mynheer“ erkannt. Unser Kommandant beschließt, ihn nicht anzuhalten.

Die Matrosen machen ihre Bemerkungen darüber. Sie trauen diesem holländer nicht, wie es ihnen auch in späteren Fällen ganz und gar nicht nach der Mühe war, wenn wir ein neutrales Schiff laufen ließen. Dann hörte man Aeußerungen wie: „Ik lat mi hangen, wenn de Keerl nich Granaten unner in 't Liew het,“ oder „Dat de fjallunke falske Papieren het, dar will 'k um wedden!“ Der Untergebene weiß eben immer alles besser; aber der Vorgesetzte hat immer recht.

Als der holländer die Voltaire sieht, von der er vielleicht glaubt, sie sei durch ein deutsches U-Boot torpediert worden, fragt er durch Funkspruch ganz arglos bei uns an: „haben Sie die Besatzung des sinkenden Dampfers aufgenommen?“ Wir stellen uns dumm und schweigen und fahren, als der holländer aus Sicht, ein Stück zurück, um zu sehen, wie die Voltaire sich weiter verhält.

Der lange Vormittag hat uns einen mächtigen Appetit beschert. Die Speckerbsen schmecken vorzüglich. Während wir mitten drin sind im Futtern, kommt der Bootsmaat der Wache gelaufen. „Der Dampfer sinkt!“ Schnell sind wir an Deck. Das Heck ist schon verschwunden. Doch nun hebt es sich wieder, und das Vorschiff taucht unter. Immer höher geht das Heck, bis der Kolos fast senkrecht steht. Dann fährt er schnell in die Tiefe, hochauf fliegen die zusammenschlagenden Wasser. Kisten und Kästen, Bretter und Balken treiben in weißschäumendem Gischt umher, wo das gierige, unersättliche Meer sein Opfer erbarmungslos verschlungen hat. Der Eindruck ist überwältigend, ich bin nicht imstande, ihn zu beschreiben. Ein Matrose neben mir aber meint trocken, indem er wieder Kurs auf die Speckerbsen nimmt: „De erste is fein affsoopen...“