

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Auf Kreuzfahrt mit Möwe und Geier

Reddingius, Erich

Köln, 1918

7. Die fetteste Beute der ganzen Reise

urn:nbn:de:bsz:31-90602

Die fetteste Beute der ganzen Reise.

Sonntag, am 10. Dezember 1916. Wir patrouillieren auf etwa 30 Grad West und 45 Grad Nord. Von Mitternacht bis 4 Uhr früh auf Wache an Deck gewesen, liege ich noch im tiefsten Schlaf, als kurz vor 7 Uhr Alarm gepfiffen wird.

Man munkelt davon, daß ein englischer Kreuzer in der Nähe sein soll. Er habe sich durch F.=T.=Verkehr verraten. Schon vor 7 Uhr stehen wir gefechtsbereit. Nach einer halben Stunde tauchen plötzlich aus einer Regenboe, nur wenige Seemeilen entfernt, tatsächlich Lichter auf, ganz wie Kriegsschiffe sie führen. Durch das große Glas wird auch ein gewaltiger Schiffskörper mit hohen Aufbauten ausgemacht. Sollte wirklich der Engländer so schnell bei der Hand gewesen sein? Und welches Glück hätte er, uns sofort zu finden!

Allerlei Vermutungen werden laut; aber in voller Seelenruhe, scherzend und rauchend, bleiben wir auf Stationen. Das einzige, was uns nicht recht behagt, ist, daß wir noch nicht gefrühstückt haben. Die Möwe aber ist ein glückhaft Schiff: Es ist ein ganz großer viermastiger bewaffneter Handelsdampfer, auf den wir bei Hellwerden zuhalten.

Sei es nun, daß die Möwe ein besonderes Geschick in harmlosem Heranmanövrieren hat, sei es, daß die Dampferbesatzung nicht auf der Höhe ist — wahrscheinlich trifft beides zusammen — genug, wir kommen, ohne daß der Dampfer argwöhnisch wird, bis auf etwa 600 Meter

an ihn heran und sind jetzt vollkommen Herren der Lage, denn auf diese Entfernung wird trotz der ziemlich bewegten See jeder Schuß unserer überlegenen Artillerie sitzen.

Während sich die deutsche Kriegsflagge am Heck entfaltet und stolz über den Wellen des Atlantik flattert, fordern wir den ohne Flagge, ohne Neutralitätsabzeichen und ohne Namen mit östlichem Kurs dahineilenden großen Kauffahrer auf, sofort zu stoppen. Er hält das nicht für nötig, kehrt uns seinen Achtersteven zu und sucht mit äußerster Kraft zu entweichen.

„Der Dampfer gibt Funkspruch!“ ruft ein Kamerad aus der Funkerbude zur Brücke hinüber. Zweifellos gibt er S. O. S., das Notzeichen, und hofft auf Hilfe. Doch ein feiner Schuß aus einem unserer Steuerbordgeschütze fährt ihm schon in die Radiostation und nimmt ihm die Möglichkeit, weiter zu funken, befreit uns aber gleichzeitig von der immerhin störenden Aussicht, vielleicht Sonntagsbesuch von feindlichen Kreuzern zu bekommen, die am Ende gar nicht weit sind.

Doch diese Lektion hat noch nicht genügt. Der große Bruder stoppt immer noch nicht, und an seiner auf dem Achterschiff aufgestellten langrohrigen Kanone erscheinen jetzt sogar Bedienungsmannschaften. Ehe sie zum Schuß kommen, legt einer unserer Bootsmaate, die kurze Schifferpfeife im Munde, ein besseres Kaliber dicht unter das feindliche Geschütz. Ein Meisterschuß! Kanone samt Bedienung sind verschwunden.

Jetzt endlich dreht der Dampfer bei. Unsere beiden Boote mit dem Prisen- und dem Spreng-Kommando haben Mühe, bei der ziemlich hohen Dünung von der Möwe ab- und drüben anzukommen.

Das Prisenkommando signalisiert, daß wir es mit dem Liverpooler Dampfer *Georgic* zu tun haben, 10077 Br.=R.=To. Donnerwetter, einen so großen Kasten haben wir noch nicht abgefaßt! Ladung 1200 Pferde, 8600 Tonnen Stückgut, darunter Baumwolle. Jammer schade, daß diese Prise nicht in einen heimatlichen Hafen gebracht werden kann!

„Dampfer versenken!“ läßt unser Graf Dohna hinüber geben.

Drüben rennt die Besatzung unruhig hin und her und nun läßt sie zwei Boote zu Wasser. Gleich das erste, vollbesetzte, sinkt. Die Leute haben in ihrer Aufregung wohl gar nicht bemerkt, daß es von Splintern unserer Granaten getroffen worden war und mehrere Lecks hatte. Zum Glück sind die Insassen mit Schwimmwesten versehen, und da es hier in dieser Gegend nicht gibt, kann unser Prisenkommando fast die ganze Gesellschaft retten. Wir machen's eben anders, wie die englischen Baralong- und King-Stephen-Leute!

Während dieses Vorfalles ist die Aufregung unter den Engländern zur Kopflosigkeit gestiegen. An dem einzigen hinabgelassenen Seefallreep drängen und stoßen sich die Kerls hin und her, einige springen über Bord, andere lassen sich, in der Hoffnung, ein Boot zu erreichen, an den Taljen der Davits hinunter. Da kein Boot kommt, zappeln sie zwischen Himmel und Wasser, können sich bald nicht mehr halten und plumpsen mit viel Geschrei nach und nach alle in die See.

Wir sehen schleunigst weitere Boote aus und retten ungefähr 40 Mann vom Tode des Ertrinkens. Ein im Wasser treibender Offizier der *Georgic* ruft: „Nicht Baralong! Nicht Baralong!“ Das schlechte Gewissen!

Es werden wohl einige Georgic-Leute — weit über 100 kamen bei uns an Bord — die Möwe nicht erreicht haben. Aber sie verdanken ihren Tod lediglich dem Umstand, daß die Dampferbesatzung viele körperlich minderwertige Leute aufwies, die Ruhe und Ueberlegung verloren, mit der Handhabung der Rettungsmittel nicht Bescheid wußten, kurz, die Besatzung bestand nicht aus ordentlichen Seeleuten. Ähnliche Verhältnisse haben wir übrigens bei den meisten von uns erbeuteten englischen Schiffen angetroffen.

Durch alles Geschrei und alle Unordnung hat sich unser Sprengkommando drüben aber in seiner schweren Arbeit nicht stören lassen. Die Sprengmunition ist angebracht, und als alle Leute den Dampfer verlassen haben und die Boote weit genug von ihm ab sind, erfolgen die Explosionen. Gewaltige Wassersäulen schießen, begleitet von dumpfen Schlägen, an der Georgic empor. Der große Dampfer neigt sich schwer leck auf die Seite.

Baumwollballen treiben umher. Aber die Baumwolle im Innern des Schiffes quillt auf und verstopft die Lecks. Der Dampfer sinkt und sinkt nicht. Gegen Mittag befiehlt unser Graf, ihm durch einen Torpedoschuß den Rest zu geben.

Wir eilen vom Mittagstisch an Deck, das seltene Schauspiel einer Torpedierung zu genießen. Genau mittschiffs trifft der wohlgezielte Schuß. Eine Tür an der Schiffswand des großen Pferdetransporters wird aufgerissen, und ein Schimmel stürzt in die See, schwimmt lange um den Dampfer herum, ermattet endlich und versinkt.

Die Georgic aber ist ein echter Engländer. Zäh wehrt der Dampfer sich auch jetzt noch gegen den Antritt

seiner letzten Reise. Nur ganz allmählich geht er tiefer und tiefer. Nun haben die Fluten das Deck erreicht, nun die Pferdeställe. Zehn bis zwanzig Tiere reißen sich los oder werden durch die See losgerissen und über Bord geschleudert. Ein schöner Brauner schwimmt bis zu uns herüber. Durch zwei wohlgezielte Pistolenschüsse erlöst Oberleutnant z. S. Pohlmann ihn vom aussichtslosen Kampf mit den Wellen.

Endlich, gegen 3 Uhr, ist das Ende der Georgie gekommen. Zweimal bäumt sich der mächtige Kasten noch hoch auf, dann gleitet er, erst langsam, dann schneller, rücklings in die Tiefe. Und als wir nun mit voller Fahrt auf Kurs Südwest gehen, schwimmen viele schöne Pferde an der Stätte umher, wo die Wogen des Weltmeeres sich soeben gurgelnd und zischend in weißem Gischt über einen stolzen Ozeanfahrer geschlossen haben.—

Am Abend dieses mir unvergeßlichen Tages erhielten wir durch aufgefangenen Funkspruch gute Nachrichten aus Deutschland: „In Rumänien die besten Fortschritte und große Beute. Hindenburg hat als Erster das Großkreuz des Eisernen Kreuzes erhalten.“

In gehobener Stimmung beschlossen wir den 10. Dezember 1916.

8

Wie die Möwe weiter arbeitete.

Es war am Montag, den 11. Dezember 1916. Wir kreuzten bei steifer Brise und unruhiger See mit Kurs Südwest etwa in der Höhe der Azoren, mitten im Atlantik.