

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Auf Kreuzfahrt mit Möwe und Geier

Reddingius, Erich

Köln, 1918

10. Auf dem Hilfskreuzer Geier

urn:nbn:de:bsz:31-90602

Flaggen=Abschiedsgruß, und beide S. III. Hilfskreuzer gehen am Spätnachmittag des 28. Dezember 1916 mit Doldampf auf die Pirsch, die Möwe auf den großen südamerikanischen Schiffahrtsweg, wir mit dem Geier auf den Seglerreck.

Und als nun die Rauchfahne der Möwe den südlichen Horizont bedeckt, und ich in die klar und fest blickenden Augen der Kameraden schaue, da geht es mir aus dem alten deutschen Seemannslied durch den Sinn:

Wir sind die Könige wohl auf dem Meer,
Wir sind die Fürsten wohl auf der Flut!

10

Auf dem Hilfskreuzer Geier.

Der englische Kohlenpott Saint Theodore war also am 28. Dezember durch seine Einreihung in die deutsche Kriegsflotte zu hohen Ehren gekommen, und die deutsche Kriegsflotte hatte durch den in S. III. S. Geier umgewandelten Dampfer einen unerwarteten und in der Heimat unbekanntes Zuwachs erhalten.

Zwar war die artilleristische Bewaffnung des neuen Hilfskreuzers recht schwach; unser Schiff konnte keine große Geschwindigkeit entwickeln; Kessel und Maschine ließen zu wünschen übrig, und wir waren nur eine kleine Besatzung. Aber das alles hielt uns nicht ab, guten Mutes „den Kriegspfad zu beschreiten“. Befehlsgemäß sollten wir uns darauf beschränken, Segelschiffe aufzubringen. Dampfer anzugreifen, war nach Lage der Dinge zu bedenken. Zudem bestand unsere Hauptaufgabe nach wie

vor darin, für die Möwe die notwendigen Kohlen bereit zu halten.

Wir steuerten also gen Süden, in eine Gegend des Atlantik, in der Segler ihre Strafe zu ziehen pflegen. War schon in den letzten Tagen der Theodore-Fahrt, die uns bereits ziemlich weit südlich gebracht hatte, die zunehmende Wärme recht lästig gewesen, so fing sie jetzt an, drückend zu werden. Zum Schutze gegen die ver sengenden Strahlen der Tropensonne wurden über der Brücke und an verschiedenen Stellen über Deck Sonnensegel gespannt. Aber trotzdem waren wir bald so stark verbrannt, daß unsere Gesichtsfarbe an Afrika, nicht an Norddeutschland erinnerte.

Die ersten beiden Tage gingen dahin, ohne daß Beute in Sicht kam. Das Jahr sollte sich aber nicht vollenden, ohne daß wir Geierleute unseren bescheidenen Anteil an der Verminderung des englischen Schifffraums und damit an der Bekämpfung unseres schlimmsten Feindes hätten.

Am 31. Dezember, vormittags etwa 9 Uhr, gibt es plötzlich großes Hullo. Aus meiner Kammer, der letzten an Backbord, heraustretend, wird mir von mehreren Seiten zugerufen: „Ein Segler!“ „Da kommt einer!“ Und richtig, durch das Glas sieht man am südlichen Horizont drei Masten mit Segeln heraufkommen. Viele unter uns hatten schon befürchtet, wir würden mit leeren Händen wieder bei der Möwe erscheinen müssen. Die Freude ist also groß.

Es ist ein Toppsgelschoner, ein hübsches Schiffchen mit grünem Rumpf. Es fährt raumschots und hat bei der leichten Brise die ganze Besegelung stehen. Herrlich leuchtet das weiße Leinen in der Tropensonne.

Auf etwa 300 Meter nahe, setzen wir die Kriegsflagge und Max=Manni (Signal: Stoppen Sie!), ganz wie wir es von der Möwe her kennen. Die Besatzung drüben stußt anscheinend und weiß wohl nicht sogleich, was zu tun ist. Wir geben ihr Zeit, sich zu sammeln und sich von dem Schreck zu erholen. Unterdessen rücken wir dem Schoner noch etwas mehr an seine grüne Seite. Jetzt setzt er Signal „verstanden“ und dreht bei. Seine Segel flattern im Morgenwind, sanft wiegt sich das Schiff, gleich einem lebenden Wesen, auf der langen Dünung des Ozeans.

Unser Prisen- und Sprengkommando — Leutnant zur See d. R. Köhler, Obermaat Kiesel und acht Mann — ist bald drüben und winkt herüber, daß der Schoner den einfachen Namen Jean führt, in Montreal (Kanada) zu Hause ist und mit 6000 Zentnern Zucker auf dem Wege nach Lissabon sich befindet. Der Kapitän und seine sieben Leute, die zu uns herüber rudern, sind geradezu platt, hier auf der Seglerstraße, weit abseits vom großen Verkehr, einen deutschen Hilfskreuzer anzutreffen. Doch sogleich haben sie heraus, daß sie an Bord eines früheren englischen Schiffes gekommen sind.

Der Steuermann, eine richtige Seemannsfigur, erleichtert sich, seinen Kleidersack an Deck schmeißend, das Herz mit einem seufzenden „Goddam“, wischt sich den Schweiß von der Stirne und — wird in demselben Augenblick von unserem Hündlein Max ins Bein gefaßt, stolpert über den Kleidersack und fliegt an Deck so lang er ist. Brüllendes Gelächter der Umstehenden!

Im Gepäck des Steuermanns finden wir eine amerikanische Zeitung. Sie enthält einen für uns bemerkenswerten Drahtbericht, wonach infolge der Mitteilung der

englischen Admiralität, es befände sich „eine zweite Möwe“ im Atlantischen Ozean, die Schiffsversicherungs-Prämien auf dem englischen Markt stark in die Höhe gegangen sind. Die Times hätten berichtet, daß für eine einfache Fahrt über den Atlantik Prämien von acht bis zehn Prozent auf die Ladung bezahlt würden! Den „lieben Dettern“ ist also der Schreck schon ganz gehörig in die Glieder gefahren. Daß wir sie an den Geldbeutel fassen, ist sicher das Schlimmste, was ihnen passieren kann.

In einem die Kriegslage behandelnden Artikel des Blattes heißt es ungefähr so: „Den Handelsmarinen der Kriegführenden und Neutralen drohen neue Gefahren, da die deutsche Piraterie wieder auflebt. Im Atlantik ist nämlich ein deutsches Kaperschiff aufgetaucht, das aus irgend einem Hafen entwichen und mit Hilfe noch unbekannter Mitschuldiger (!!) bewaffnet worden ist. Es ist Englands Pflicht, entscheidende Maßnahmen zu ergreifen.“

Man hält es also für ausgeschlossen, daß wir die englische Nordseesperre durchbrochen haben. Und was die „entscheidenden Maßnahmen“ anlangt, so wissen wir aus dem funkentelegraphischen Verkehr schon längst, daß eine ganze Anzahl feindlicher Kreuzer Jagd auf die Möwe macht, halten es aber mit jenem Hauptmann:

Laß dich durch einen Funkspruch
nicht aus der Ruhe bringen.
Denk' immer an den Kernspruch
des Göt' von Berliningen.

Die Jean-Leute werden vorn im Laderaum untergebracht. Kapitän und Steuermann erhalten eine unbenutzte Kammer angewiesen.

Es kostete uns eine gewisse Ueberwindung, dem schmucken Segler den Garaus zu machen. Aber es hilft

nichts, er muß dran glauben, bekommt vom Obermaat Kiesel zwei Sprengpatronen verabreicht und geht mit einer tiefen Verbeugung vor der Geier hin des Weges, den er nicht wieder kommen wird.

Unser Prisenboot bringt außer dem vorgefundenen Proviant einen Sack Zucker mit. Neptun aber werden 5998 Zentner überwiesen. Er soll sich einen besonders süßen Sylvesterpunsch geleistet und in seinem nassen Reiche unten die Zuckermarken wieder abgeschafft haben.

Einen Sylvesterpunsch mit Jean-Zucker trinken aber auch wir selbst abends und singen dazu. Dabei eilen immer wieder einige Gedanken zur fernen, fernen Heimat. Und als es acht Glas glast, also das neue Jahr anbricht, bringen die Mannschaften unter Leitung des Obermatrosen und Oberhumoristen „Schalli“ dem Kommandanten ein Ständchen, der Kommandant wünscht uns ein gesegnetes neues Jahr und glückliche Heimkehr und bringt in fester Zuversicht auf den Sieg der deutschen Waffen ein hurra auf Kaiser und Vaterland aus, das brausend zum nächtlichen Tropenhimmel emporsteigt.

Also beschlossen wir auf S. M. S. Geier das Jahr 1916.

Am 1. Januar vormittags wird Gottesdienst abgehalten. Der Kommandant verliest ein Gebet und eine kurze Predigt, und wir singen: Großer Gott, wir loben dich. Ein solcher Gottesdienst auf See hat etwas ganz besonders Feierliches, ja Ergreifendes an sich.

Leider ist der Proviant recht knapp, so daß wir uns keinen Extrabissen erlauben dürfen. Trotzdem und trotz der Bärenhitze ist richtige Neujahrstimmung an Bord. Man gewöhnte sich eben an alles, wenn man muß.

Die Jean=Leute sind mit ein paar Ausnahmen fixe anständige Kerls. Sie dürfen sich frei an Deck bewegen. Da das Schiff erst zwölf Tage unterwegs war, können sie uns manches aus der Welt erzählen, was uns neu ist. Der Kapitän spricht oft über das Elend, das der Krieg über die Menschheit gebracht habe, ist dankbar, daß wir ihn und seine Mannschaft die verschiedenen von englischer Seite an deutschen Seeleuten begangenen Grausamkeiten nicht entgelten lassen und gibt wiederholt seinem Abscheu über die englische Verleumdung der deutschen Kriegführung in den kräftigsten Worten Ausdruck.

Ohne das geringste in Sicht zu bekommen, kreuzten wir mit halber Fahrt weiter. Jeder Tag bringt uns südlicher. Mit jedem Tage wird die Hitze drückender. Die Sonne steigt immer höher, die Schattenbilder werden immer kürzer. Die mystische Linie, der Aequator, ist nicht mehr weit. Ein seltsames Tun zeigt sich an Bord: Kameraden, die den dicken Strich schon früher passierten, fertigen bunte Gewänder, Perücken, Bärte; der Zimmermann macht hölzerne Schwerter, Kämme und Rasiermesser, alles möglichst grotesk; ja, der Sanitätsobermaat und der Leiter der Funkenstation besteigen heimlich den Pegasus und dichten. Es sind die Vorbereitungen zur Linientaufe. Sie wird von einem alten Seemannischen Gesetz verlangt, und es steht geschrieben: „Eher werden die Wanzen und Kakerlaken des Geiers Gefieder zerfressen, zerhacken, ehe einer ungetaufet die Linie passieret.“

Am 4. Januar 1917 sollen wir auf die südliche Halbkugel übertreten. Am Abend vorher, als wir uns dem Zauber eines herrlichen Sonnenunterganges hingeben,

ertönt plötzlich von vorn der Anruf: „Schiff ahoi!“ Der Geier stoppt. In weitem Gewande mit langem Bart steigt Triton, der Diener Neptuns, am Seefallreep empor, läßt die Mannschaft antreten, sieht das Logbuch ein und verkündet die morgige Ankunft Seiner nassen Majestät Neptun. Auf demselben Wege, auf dem er gekommen, verläßt er scheinbar das Schiff und sitzt als Obermaat Rick bald nachher achtern bei uns vergnügt in der Messe.

Um 2 Uhr nachmittags desselben Tages stehen wir Täuflinge vor dem aus Segeltuch aufgebauten und mit Äquatorwasser gefüllten riesigen Taufbecken angetreten. Die Geier ist klar zur Linientaufe und stoppt, als außensbords wieder der Ruf erschallt: „Schiff ahoi!“

Neptun (Obermaat Gehlhaar), eine „goldene“ Krone auf dem ehrwürdigen Haupt und in der Hand den Dreizack, erscheint mit Thetis, seiner Gemahlin, Triton und großem Gefolge: dem Hofbarbier, der uns vom „nordischen Dreck“ zu reinigen hat, denn „wer voll Dreck ist, der bleibt kleben“ (nämlich an der Linie); dem Doktor, dem Hofprediger, dem Astronomen, dem Polizeigewaltigen u. a. m., alle in phantastischen Kostümen.

„Ich heiße Euch willkommen, Ihr deutsches Wikingerblut, ich, Neptun, König der wogenden blauen Flut“, beginnt Neptun seine Rede, in der er uns an der Linie begrüßt. Dann sprechen in mehr oder weniger gelungenen Versen der Hofbarbier, der Doktor usw. über den Zweck ihrer Anwesenheit, worauf wieder der Meer-gott selbst das Wort nimmt und an die Offiziere Orden verleiht, dabei nach alter Sitte dienstliche und persönliche Anspielungen vorbringend. Der Kommandant, Kapitänleutnant Wolf, bekommt den Orden der goldenen

Geierklaue, und der Leutnant z. S. Köhler den Briten=schreck=Orden am gelben Band.

Darauf Neptun: „Nun sage mir, mein Astronom, passieren wir die Linie schon?“

Astronom: „Soeben durch mein Glas ich schau, wir sind am nullten Grad genau.“

Neptun mit Donnerstimme: „Wasser! Wasser!“

Nun wird die Taufe an uns vollzogen und dabei nichts von den alten nassen Zeremonien vergessen. Der Koch wird ganz besonders vorgenommen und nach jedesmaligem Untertauchen gefragt: „Gibt es zum Abendbrot Zulage?“ Das geht so lange, bis er „ja“ sagt.

Bei einigen Pullen deutschen Bieres und einem steifen Grog wurde die Feier erst spät abends beschlossen. Sie brachte eine lustige Abwechslung in die Einförmigkeit des Dienstes auf der Geier, und zeitlebens werden wir uns mit Vergnügen daran erinnern.

11

In spannender Erwartung.

Don den „Anstrengungen“ der Linientaufe auf S. M. S. Geier konnten wir uns gründlich erholen. Ruhig und friedlich flossen die nächsten Tage dahin. Nichts als Himmel und Wasser, keine Rauchwolke, kein Segel ringsum. Das Wetter ist durchweg gut. Die Tropennächte sind herrlich. Uebergang vom Tage zur Nacht gibt es nicht. Dem grellen heißen Sonnentag folgt fast auf der Stelle tiefe Finsternis. Die Luft ist sehr feucht. Ein dicker Tau legt sich nachts auf das Schiff, so dick, wie wir ihn in der