

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Auf Kreuzfahrt mit Möwe und Geier**

**Reddingius, Erich**

**Köln, 1918**

11. In spannender Erwartung

**urn:nbn:de:bsz:31-90602**

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.

**D**on 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

Heimat auch nicht annähernd kennen. Nach Sonnenaufgang, der ebenso schnell wie der Untergang vor sich geht, ist er aber rasch wieder verdampft.

Unsere vielen Mußestunden verbringen wir gewöhnlich auf dem Achterdeck. Besonders abends sitzen wir da zusammen, denken an die Heimat, singen Volkslieder und tauschen „Gedanken und Erinnerungen“ aus. Geier nähert sich allmählich der Gegend, in der wir verabredungsgemäß mit der Möwe wieder zusammentreffen sollen.

Der 10. Januar 1917 ist für das Stelldichein festgesetzt. Schon tagelang bildet es unsern Hauptgesprächsstoff. Nicht nur, daß wir eine gewisse Sehnsucht nach dem Mutterschiff haben, sondern auch Proviant und Trinkwasser bedürfen der Auffrischung.

Pessimisten gibt es bekanntlich überall. Auch auf dem Geier. Sie bezweifeln, daß die Möwe da sein wird. Und wirklich, der zehnte kommt und vergeht, und trotz schärfsten Ausgucks kommt die Möwe nicht in Sicht! Sie ist wohl durch großes Beutemachen etwas länger aufgehalten worden. Doch auch der elfte vergeht, und die Möwe kommt nicht. Wiederholt wird ein observiertes Besteck gemacht, d. h. der Schiffsort genau ermittelt. Ja, die Sache stimmt; wir sind an dem verabredeten Treffpunkt. Mit halber Fahrt kreuzen wir hin und her. Nachts wird der Ausguck verstärkt und tagsüber beteiligt sich freiwillig jeder daran, der an Deck ist.

So gehen die Tage dahin und die Nächte; aber die Möwe kommt nicht!

Was mag ihr passiert sein? Sollte sie im Kampf mit feindlichen Kreuzern ihr Ende gefunden haben? Oder sollte sie in Unwetter von schwerem Schaden betroffen

sein und vielleicht in höchster Seenot umher treiben und ebenso unsere Hilfe herbeisehnen wie wir die ihrige? Anfangs wagen sich solche und andere Befürchtungen nur schüchtern hervor; doch mit jedem neuen Tage vergeblichen Wartens werden sie öfter ausgesprochen. Und es ist nicht zu leugnen: Ein gewisser Druck liegt auf unserer Stimmung. Wir singen wohl noch hin und wieder, spielen auch wohl Karten; aber doch kann die richtige Fröhlichkeit und der derbe Seemannshumor, der sonst die schönsten Blüten auf Geier zeitigte, nicht recht mehr aufkommen. Selbst „Schalli“, dessen treffender Wit über so manche unangenehme Dinge hinweggeholfen hat, kann jetzt den richtigen Ton nicht finden.

Nicht unserer wegen sind wir besorgt. Der Proviant reicht zwar nur mehr für kurze Zeit, und das Trinkwasser ist so knapp geworden, daß die Pumpe unter Verschluss gelegt wird und nur kleine vom Kommandanten bestimmte Mengen ausgegeben werden. Auch ist die Geier trotz ihres stolzen Namens nur ein recht langsamer Kohlenpott, so daß an die Fahrt nach Deutschland nicht zu denken ist. Doch die Küste Südamerikas können wir wohl noch erreichen, wenn es denn sein muß.

Nein, nicht unserer wegen. Aber mit wehem Herzen denken wir an die Möwe und all die lieben Kameraden. Was mag ihr Schicksal sein? Und welche Angst und Sorge mag zu Hause herrschen, wenn vielleicht schon die Vernichtung der Möwe gemeldet wurde?

Am 15., als gerade „Alle Mann Mittag“ gepfiffen ist, und wir Kurs auf Backen und Banken nehmen, heißt es plötzlich, ein Kamerad glaube, an der östlichen Kümmung seien eine Rauchwolke gesehen zu haben. Im

Nu steht alles an der Reling. Einige Matrosen entern wie der Bliß nach oben. Ein paar erwartungsvolle Minuten, — dann große Enttäuschung. Soweit das Auge blickt, nichts, was auf Menschen schließen ließe.

Die Stimmung wird hiernach nicht besser. Jetzt zweifeln fast alle daran, daß die Möwe noch kommen wird. Sieben Tage warten wir nun vergeblich.

Die Jean=Leute, denen unsere Besorgnis nicht ganz unbekannt bleiben kann, fragen täglich so und so oft, ob wir uns nun irgendwo internieren lassen oder ob wir nach „Germany“ fahren wollen. Sie würden natürlich das erstere vorziehen, da sie dann ihre Freiheit wieder bekämen. Vor der Fahrt nach Deutschland haben sie wegen des Durchbruchs durch die englische Nordseesperre eine mächtige Angst, namentlich der Kapitän, der, wie er sagt, „a good wife and a lovely girl“ (eine gute Frau und ein herziges Kind) zu Hause hat. Mehrfach empfehlen wir ihm: „Speak with our captain“ (Reden Sie mal mit unserm Kapitän), was zu tun er aber wohlweislich unterläßt.

Am 16. Januar bin ich von 9 Uhr abends bis 1 Uhr nachts Bootsmaat der Wache. Geier zieht mit halber Fahrt die gewohnte Straße. Auf dem Vorschiff an der Reling stehend, blicke ich in die unendlichen Fernen des Weltmeeres und spreche mit einem Kameraden über das vermutliche Schicksal der Möwe und über unser eigenes. Träumend wiegt sich das Schiff in der langen Dünung. Am Steven teilen sich die Wasser, gleiten vorüber und schließen sich wieder. Eine wunderbare Tropennacht zieht herauf. Wie wohl tut die Kühle nach der Hitze des Tages!

Stunde um Stunde entflieht, die Mitternacht ist nahe. Lief da nicht eben ein Mann vom Utkiek in die Kommandantenkajüte? Das hat was zu bedeuten, was ganz Besonderes! Der Kommandant eilt schon auf die Brücke.

Was? Ein Licht gesichtet? Wir können es nicht glauben. Wir sehen es auch noch nicht. Doch jetzt, jetzt blinzelt es fern im Westen! Nun ist es wieder verschwunden, nun wieder da, verschwindet und erscheint.

Das ist das verabredete Zeichen! Nur die Möwe kennt es. Wir erwidern ebenso und nehmen mit Dampfkurs auf das Licht, das sich nun schnell nähert.

Längst sind schon alle Mann aus den hängematten geslogen und an Deck geeilt, einige barfuß, andere ohne Mütze und auf Strümpfen, viele nur in Hemd und Unterhose. In höchster Spannung vergehen die nächsten Minuten.

Da — ein Signal mit der MorSELampe von drüben:

— — — — — . — — . (Möwe).

Gott sei gedankt! Nun haben wir Gewißheit. Vor Freude ist im ersten Augenblick alles stumm. Unser Signalgast, mein ostfriesischer Landsmann Ulpts aus Westrhaudefehn, macht zurück: — — . . . . . — . (Geier).

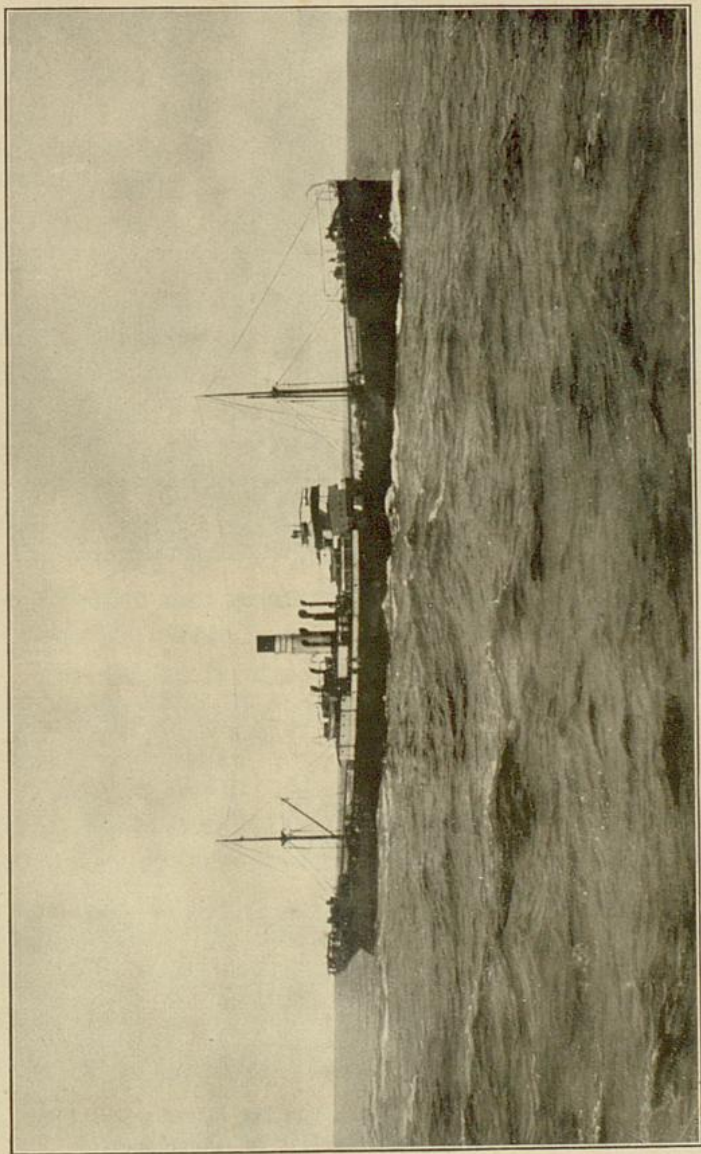
Ein lebhafter Signalwechsel setzt sofort ein. Wir erfahren, daß auf der Möwe „alles wohl“ ist. Das ist zunächst die Hauptsache. Dann kommt der hocherfreuliche Bescheid, die Yarrowdale sei am 31. Dezember glücklich in Swinemünde angekommen. Und nun macht auf dem Achterdeck irgendeiner seiner Freude Luft und ruft hurra! Der Ruf pflanzt sich fort, und alle Mann schreien aus Leibeskräften jubelnd hurra! Unser Max bellt freudig darein, und von der Möwe klingt es zurück, stark und dröhnend: hurra, hurra, hurra . . . !

Die freudige Erregung ist groß. Man versucht zwar, zu schlafen, es will aber so recht nicht gehen damit. Früh sind wir wieder hoch.

Bei ruhiger See geht die Möwe am Morgen des 17. Januar längsseit vom Geier zur Kohlenübernahme. Auf die Entfernung werden die Kameraden begrüßt. Ulkige Zurufe fliegen hinüber und herüber. Um den Aufstoß von Schiff auf Schiff zu mildern und Beschädigungen der Bordswände zu vermeiden, werden schwere Fender (Tauwerkrollen) außerbords gebracht, und mit dicken Trossen machen Möwe und Geier aneinander fest.

Während die technischen Einrichtungen zum Kohlen getroffen werden, statte ich auf der Möwe einen Besuch ab. Die Schiffe schlingern ziemlich und scheeren bis zwei Meter auseinander. Eine Stelling (Laufbrücke) kann deshalb nicht gelegt werden. Ich muß hinüberspringen, eine nicht ganz einfache Sache, die auf ein Haar schief gegangen wäre. Die Möwekameraden sind ebenso verbrannt wie wir selbst. Vom Stande der Dinge in der Welt wissen auch sie nichts. Bei der gewaltigen Entfernung ist der deutsche Heeresbericht kein einziges Mal angekommen. Nur den Funkspruch über die Ankunft der Yarrowdale haben sie in der Sylvesternacht aufgefangen! Eine wunderbare Fügung.

Die Strecke der Möwe besteht, wie ich erfahre, aus drei Dampfern und einem Segler mit zusammen 15 600 Br.=R.=T. Ein Dampfer habe 13 Millionen Pfund Kaffee, ein anderer 10 Millionen Pfund Reis geladen gehabt, und der dritte sei Kohlentransporter für ein englisches Kreuzergeschwader gewesen, das Jagd machte auf die Möwe! Welcher war nun der schönste Fang von diesen dreien?

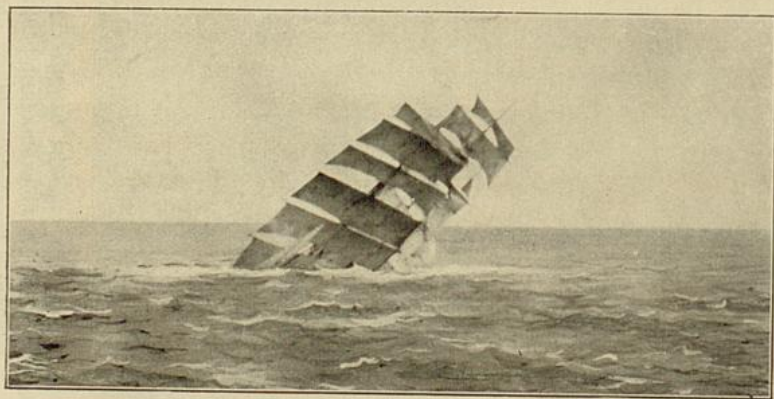


Der 4900 Tons große englische Dampfer St. Theodore, der von der Möwe während der zweiten Kreuzfahrt aufgebracht, zunächst als Kohlenmagazin benutzt, dann unter deutscher Besatzung und dem Namen S. M. S. Geier selbständig Kreuzerkrteg führte und wegen Maschinenschadens schließlich versenkt wurde.





Französische Dreimaßbark Plantes.



Der französische Segler Plantes (3100 Tons), von der Möwe während der zweiten Kreuzfahrt versenkt, im Augenblick des Unterganges.

Außer einer Anzahl Inder, die fast in Adams Kostüm Kohlen schaufeln, sind keine Gefangenen an Bord. Eine große Gesellschaft sei vor einigen Tagen auf einen kleinen japanischen Dampfer verladen worden, und der Japaner habe Befehl bekommen, nach Pernambuco, dem nächsten Hafen, zu steuern. Wie wir später erfuhren, hat er das ja auch getan, obwohl er eigentlich nach New York wollte! Welche Achtung vor der deutschen Möwe!

„Warum habt ihr uns denn so lange warten lassen?“ frage ich. Daran sei wohl hauptsächlich dieser kleine Japaner schuld, meinen die Kameraden. Die Möwe habe ihn unter dem Kommando des Steuermannsmaaten fünf eine Woche hindurch bei sich behalten und nicht schneller fahren dürfen, als er fahren konnte. Er habe aber nur recht geringe Fahrt gemacht. Nachdem ich noch meinen Warenbestand für die Kantine ergänzt habe — das Hinüberschaffen war ein höchst schwieriges Stück Arbeit! — springe ich wieder zum Geier hinüber.

Das Kohlen ist inzwischen in Gang gekommen. Jedem Seemann graut vor dem Kohlen. Schon im schützenden Hafen ist es eine böse Sache. Aber erst recht auf hoher See und unter den sengenden Strahlen der Tropen Sonne! Doch die Kameraden arbeiten musterhaft, zeitweise von den Offizieren, namentlich vom Leutnant z. S. von Helmolt, tatkräftig unterstützt. Sie verlieren auch nicht einen Augenblick die gute Laune. Schwarz wie Negler und gebadet in Schweiß, der sich mit dem Kohlenstaub zu einer klebrigen Masse verbindet, so stehen sie, viele mit entblößtem Oberkörper, Stunde um Stunde in den Laderräumen und schaufeln die schonen amerikanischen Kohlen, ursprünglich für Genua bestimmt, ohne Unterlaß auf

große Segeltuchschlingen. Diese, jede etwa 20 Zentner fassend, werden von der Dampfwinde hochgehieft, vom Renner (Drahtseil) der Möwe herübergezogen, dort in die Bunker und Laderäume gefiert und mit großen Schippen weiter gemannt. So wird mit einer kleinen Mittagspause den ganzen Tag an drei Stellen gearbeitet. Am Abend sind 700 Tonnen oder 14 000 Zentner hinübergeschafft!

Zu unserm großen Schmerz wird der Minenheizer Gerner nachmittags von einer vollen Schlinge so schwer gegen die achtere Kammerwand gedrückt, daß er trotz sofortiger ärztlicher Hilfe abends an innerer Verblutung stirbt.

Die Nacht fahren Möwe und Geier langsam südlich, um am 18. bei Hellwerden wieder längsseit zu gehen und mit dem Kohlen fortzufahren. An diesem Tage werden sogar 800 Tonnen bewegt! Das sind 80 Eisenbahnwagen voll! Zahlen beweisen.

Am anderen Morgen ist die See nicht mehr so ruhig. Namentlich unsere Geier, die um 30 000 Zentner leichter geworden ist, rollt in der Dünung. Sie stößt wiederholt heftig gegen die Möwe, so daß es Beulen gibt. Deshalb wird, als 300 Tonnen geschafft sind, das Kohlen eingestellt und abgelegt. Die Möwe hat jetzt 1800 Tonnen amerikanische schwarze Diamanten im Leibe und kann davon schon eine Zeitlang zehren. Sie gibt uns dafür Trinkwasser und neuen Proviant, darunter zwei lebende Tiere, ein fettes Schwein und ein Schaf. Nun können wir auch einmal einen saftigen Braten haben. Leider bekommen wir nur wenig Kartoffeln. Aber ein Dutzend Inder siedelt zu uns über. Sie sollen unsern Heizern den schweren Dienst erleichtern.

Um diese Zeit hätte einer die beiden Schiffe sehen müssen! Von oben bis unten, außen und innen, überall dicker Kohlenstaub. Durch alle Ritzen ist er gedrungen. Kein Raum ist verschont geblieben. Auch unser dünner weiß= (jetzt schwarz=) leinener Tropenanzug hat den feinen Staub durchgelassen. Am ganzen Körper sind wir damit bedeckt. Bald hebt großes Waschen an, und es ist ein Glück, daß im Atlantik die Seife noch nicht auf Karten geht. Später wird „Großes Rein=Schiff“ gemacht.

Es würde nun alles wieder gut sein, wenn nicht das Unglück mit Geier passiert wäre. Dieser Kamerad stand mir besonders nahe. Als Angehöriger des Sprengpersonals war er mir auf der Möwe zugeteilt. Er war ein lieber Mensch, der einzige Sohn einer Witwe. Gegen Abend wird er bestattet. Die beiden Besatzungen treten dazu an, die Offiziere salutieren und die Kriegsflaggen wehen halbstocks. Wir alle sind ergriffen . . .

Geier soll nun weiter Kohlen für die Möwe bereit halten und nebenbei den Kreuzerkrieg auf eigene Faust fortsetzen. Wir trennen uns deshalb am Spätabend des 19. Januar zum dritten Male von der Möwe. Wir steuern wieder der Gegend zu, die in südamerikanisch-europäischer Fahrt von Segelschiffen berührt wird.

## 12

## Geiers Ende.

**D**er zweite Teil der Kreuzfahrt auf S. M. S. Geier führte uns noch immer weiter nach Süden. Zunächst verfloß der eine Tag wie der andere: keine Rauchwolke, kein Segel wird erblickt. Oft begleiten uns riesige