

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Auf Kreuzfahrt mit Möwe und Geier

Reddingius, Erich

Köln, 1918

12. Geiers Ende

urn:nbn:de:bsz:31-90602

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.

Der 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

Sturmoögel (Albatrosse). Leider gelingt es nicht, eines der schnellen Tiere zu fangen. Auch fliegende Fische sehen wir hin und wieder. Ungefähr so groß wie ein mittlerer Schellfisch, erheben sich diese sonderbaren Meeresbewohner mehrere Meter hoch aus dem Wasser und legen in fauender Fahrt wohl 100 Meter in der Luft zurück. Eine ganze Anzahl flog nachts gegen die Masten und das Tauwerk des Schiffes und blieb tot am Deck liegen. In Butter gebraten, schmecken sie lecker.

Am 26. Januar 1916 ist großes Schlachtfest mit allerlei verrücktem Treiben an Bord: Das Borstentier und das Schaf werden ihrer Bestimmung zugeführt. Auch der folgende Tag, Kaisers Geburtstag, bringt Abwechslung in das eintönige Bordleben. Morgens hält der Kommandant eine kurze kernige Ansprache an die fein in Weiß angetretene Mannschaft, und drei kräftige Hurras auf den Obersten Kriegsherrn hallen übers Meer. Vormittags wird Gottesdienst abgehalten. Mittags gibt es als Festessen Schweinebraten, Nudeln und für jeden — zwei Kartoffeln! Abends singen alle Mann bei einem steifen Grog und bei Plus 30 Grad Hitze zum Schifferklavier.

Der Kartoffelmangel macht sich doch recht fühlbar. Obwohl das Mittagessen sonst gut ist, schmeckt es ohne Kartoffel nicht recht.

Das bedenkt wohl auch der schöne Segler, der sich in der Frühe des 1. Februar in unseren Gesichtskreis begibt und unserem Prisenkommando mehrere große Kisten voll der beliebten Knollen verabfolgt. Es ist die norwegische Bark Staut mit 1½ Millionen Kilogramm Walfischfett und Öl nach England unterwegs. Sie hat 16 Mann Besatzung, meist Norweger, fixe Kerle. Ein Peruaner,

Mischling von Weißem und Indianer, ist darunter. Der schwätzt Spanisch, Englisch und Deutsch durcheinander, als er über die Reling klettert.

„Weiß schon deutsch. . . deutsch gut. . . Prinz Friedrich.“
Bei näherem Nachforschen erfahren wir, daß der Mann zur Besatzung eines englischen Dampfers gehört hat, der in der ersten Kriegszeit durch unseren Hilfskreuzer Prinz Eitel Friedrich aufgebracht worden ist. Später wurde er in Amerika wieder freigelassen. Nach unserer Rückkehr habe ich ihn unter anderen Neutralen eines Tages zum Bahnhof Kiel gebracht, von wo die Leute nach Dänemark reisten.

Die Staut versuchte übrigens zuerst, auszupicken. Sie segelte vor dem Wind und machte flotte Fahrt. Wir mußten die Bark mit „äußerster Kraft“ verfolgen. Dabei brach ein Kesselrohr, es ging viel Dampf verloren, und infolgedessen hatten wir unsere schwere Last, den Segler einzuholen.

Der norwegische Kapitän und der Steuermann ziehen zu ihren englischen Kollegen vom Jean in die Kammer. Die Mannschaft findet im vorderen Laderaum Platz. Auf Anraten unseres Prisenkommandos haben die Leute sich eine Menge Segeltuch mitgebracht, das sie zur Herstellung vonhängematten — „Dustrollen“ sagen die Matrosen — benutzen. Sonst hätten sie auf dem harten Deck liegen müssen. Unser Boot bringt außer Kartoffeln viel sonstigen Mundvorrat und etwas Trinkwasser mit, ferner Seife, so daß nicht nur für uns, sondern auch für Max, den Seifenfresser, wieder bessere Tage anbrachen.

Von den Kriegseignissen können die Staut-Leute uns leider nichts berichten. Sie schwimmen schon fast ebenso

lange wie wir. Sie haben wochenlang widrige Winde gehabt, und nun, da sie mit vollen Segeln dem Ziele zusteuerten, mußte ihnen dies passieren. Aber sie hätten rechtzeitig bedenken sollen: Wer sich mit John Bull einläßt, der ist des Todes.

Der Untergang der Staut war ungemein fesselnd. Auf den blendend weißen Segeln liegt goldiger Sonnenschein. Die schmucke Bark neigt sich nach Steuerbord; langsam taucht das Dorschiff unter; langsam verschwindet eine Rahe nach der anderen. Als nur noch das Heck mit dem Gaffelsegel und der wehenden norwegischen Flagge aus den Wellen hervorragt, verharret der Segler einige Augenblicke regungslos, als wenn eine unsichtbare Hand dem Trauerspiel Einhalt geboten hätte. Dann aber nimmt der Rumpf mit schnellem Entschluß seinen Weg in die Tiefe. Ibsen, sein berühmter Landsmann, würde sagen: „Er starb in Schönheit“.

Nun kommen wieder langweilige Tage. Wenn auch das Leben an Bord bei einer so kleinen Besatzung wenig militärisch, sondern zwanglos, ja gemütlich ist, und im Gefühl der Weltabgeschiedenheit alle sich eng aneinander schließen, so leidet doch schließlich die Stimmung darunter, daß nur so geringe Beute zu machen ist. hätten wir täglich einen Engländer aufspicken können, dann wären alle Mann bei guter Laune geblieben. Aber nun wünschen wir doch, auf die Möwe zurückzukehren und sind froh, als eines Tages Kurs auf den verabredeten Treffpunkt genommen wird.

Die Zusammenkunft ist für den 11. Februar geplant. Nach der neulichen unangenehmen Erfahrung sehen wir dem Tage mit Spannung entgegen. Diesmal geht die

Sache aber glatt. Frühmorgens am 11. werden wir geweckt: Eine Rauchwolke ist in Sicht. Da diese entlegene Gegend von Kauffahrern nicht berührt wird, nehmen wir ohne weiteres an, daß es die Möwe ist. Unsere Erwartung erfüllt sich auch, und in großer Freude begrüßen sich die beiden Besatzungen mit Hurrarufen und Schwenken der Mützen.

Nachdem die Jean- und Stautleute und unsere indischen Kohlenzieher auf die Möwe übergesiedelt sind, steuern beide Schiffe den Tag über und ebenso am 12. vereint westlich in Richtung auf eine kleine amerikanische Insel, an der wir in der Nacht zum 13. vor Anker gehen. Das einsame Eiland, dem Getriebe der Welt entrückt, vom Mondlicht zauberisch umflossen, erinnert mit seinen wunderbar geformten Felsenufeln und der herrlichen üppigen Tropenflora lebhaft an das Bild Böcklins Die Insel der Seligen. Das Eiland soll unbewohnt sein. Wir bemerken aber ein Licht und stellen fest, indem wir bei Hellwerden mit Geier allein weiter vordringen, daß Menschen darauf sind. Eine hochinteressante Sache! Gar zu gern gingen wir an Land. Doch weil es neutraler Boden ist, müssen wir verzichten. Viele Kameraden meinen, daß der Engländer nicht soviel Rücksicht nimmt, und daß der hohe Mast, den wir sehen, zu einer englischen Radiostation gehört. Den Namen der Insel habe ich auf Befehl des Kommandanten — vergessen.

Nach diesem kleinen Abstecher geht Geier längs der Möwe, die wieder Kohlenbedarf hat. Die Schiffe liegen ruhig, fast wie im Hafen. Aber die fürchterliche Hitze am Tage macht die Arbeit besonders schwer und den Kohlenstaub doppelt lästig. Kurz nach Mittag, am 13. Februar, zeigt das Schiffsthermometer + 49 Grad

Celsius im Schatten! Trotzdem werden in acht Stunden 600 Tonnen geschafft, eine Leistung, die nur derjenige richtig zu würdigen vermag, der mit dabei war.

Für den Rest der Kreuzfahrt hat die Möwe jetzt Kohlen genug, und die Geier hat ihre Schuldigkeit getan. Sie kann gehen. Wir legen ab und fahren im Kielwasser der Möwe seewärts. Im Laufe des folgenden Vormittags packt jeder seine Siebensachen zusammen. Dann wird Geier auf sein Ende vorbereitet. Zwischen 11 und 12 Uhr verlassen wir in den eigenen Booten das Schiff und rudern zur Möwe hinüber. Eben ist das letzte Boot längsseits der Möwe, da explodieren drüben die Sprengpatronen, und während wir uns im alten Quartier neu einrichten, kämpft unsere Geier den letzten Kampf mit den Wellen. Sie sträubt sich mächtig, Kurs in den großen Keller zu nehmen. Erst als Kamerad Kiesel noch einmal hinüberfährt und ihm noch eine Sprengpatrone verabreicht, muß sie kapitulieren. Ohne weitere Pose vierkant wegsackend, sagte sie dieser schönen Welt Lebewohl. Und ward nicht mehr gesehen.

Beim Anblick des sinkenden Schiffes ist uns Geierleuten doch etwas sonderbar zu Mute. Gerade neun Wochen haben wir auf St. Theodore-Geier den Ozean gepflügt. Sie hat zwar keine weltbewegenden Taten vollbracht, leistete aber, was sie konnte. Und wenn sie auch nur ein simpler englischer Kohlenpott war, so hat sie uns doch große Dienste getan. Möge ihr darum in der Geschichte der deutschen Seekriegführung ein bescheidenes Plätzchen gewährt werden! . . .

Auf der Möwe ist noch alles wie früher. Sie hat seit unserem letzten Zusammensein auch nicht ein einziges

Schiff aufgebracht. Ein schnellfahrender Passagierdampfer wurde zwar gesichtet, konnte aber nicht eingeholt werden, und ein angehaltener Norweger hatte nur Ladung für sein Heimatland. Sonst wurde in der ganzen Zeit nichts als Himmel und Wasser gesehen, obgleich die Möwe auf der in normalen Zeiten so belebten Kapstadtroute war. Diese Vereinsamung läßt tief blicken!

Ueber die Kriegsereignisse haben die Kameraden mehrfach durch aufgefangene Reutersche Funksprüche, die von Sierra Leone (Westafrika) kamen, Kenntnis erhalten. Es steht noch immer gut ums Deutsche Reich. Als große und erfreuliche Neuigkeit erfahren wir, daß die Fesseln, die unseren U=Booten angelegt waren, Anfang Februar gefallen sind. „Nu geh't de Engelsmann slecht,“ ist die allgemeine Meinung. Aus Anlaß unserer Wiedervereinigung spielt nachmittags bei herrlichem Wetter die Bordskapelle auf dem Achterdeck. Die Möwe strebt mit Vollampf der südamerikanisch=europäischen Dampferstraße zu. Alles freut sich auf die zu erwartende Beute. Und das Glück ist uns hold.

Obwohl wir die Verkehrsgegend noch nicht erreicht haben, wird schon am folgenden Tage, dem 15. Februar, nachmittags eine Rauchfahne gemeldet. Bald sind durch das große Glas vier Masten zu sehen. Also auf jeden Fall ein dicker Kasten! Er will wohl besonders vorsichtig sein und meidet den eigentlichen Dampfertreck. Nun muß ihn sein Schicksal gerade deswegen ereilen! Es kann aber auch ein feindlicher Kreuzer oder Hilfskreuzer sein, der auf der Suche nach der ††† Möwe ist, die, so denkt John Bull, schon lange nichts von sich hat hören lassen und sich vielleicht irgendwo in entlegener Gegend versteckt hält.

Um Gewißheit zu bekommen, halten wir uns zurück, steuern „klar zum Gefecht“ mit dem Viermaster gleichen Kurs und beobachten. Die verschiedensten Vermutungen werden laut. Den meisten Kameraden, namentlich den Geschütz- und Torpedemannschaften, wäre nichts lieber, als einmal mit dem Engländer richtig anzubinden. Gegen 4 Uhr aber geht die allgemeine Ansicht dahin, daß es ein Kauffahrer ist; denn er macht nicht erheblich höhere Fahrt als ein guter Frachtdampfer, und dann glaubt der Posten im Krähennäst auch, daß er nur einen Schornstein hat.

Mit äußerster Kraft wird alsbald Kurs auf ihn genommen. Er riecht aber Lunte, kehrt uns den Achtersteven zu, dampft mächtig auf und macht nun fast ebenso gute Fahrt wie die Möwe. Glücklicherweise ist er noch eben im Bereiche unserer Artillerie. Die erste Warnungsalve der 15er wird so gelegt, daß sie kurz vor dem Dampfer einschlägt. Als sie ihren Zweck nicht erreicht, wird über ihn hinweggefeuert. Die dritte aber soll sitzen. Und sie wird auch sitzen, daran zweifelt keiner. Doch bevor sie die Rohre verläßt, kommt der große Bruder drüben zur Einsicht. Er stoppt, ohne von seinem am Heck aufgestellten Geschütz Gebrauch zu machen. Also ist es wieder nichts mit dem „Kanonschwoof“, auf den sich viele schon ordentlich gefreut hatten.

Während wir uns an den Dampfer heranmachen, wird fern am nördlichen Horizont eine andere Rauchwolke gesichtet. Drum fix an die Arbeit. Es werden gleich mehrere Boote hinüberschickt, um die Besatzung zu holen. Wir erfahren, daß wir die Brecknockshire aus Glasgow, 8400 Tons, erwischt haben. Ladung:

Kohlen für Rio de Janeiro, Besatzung 82 Mann. Schiff macht seine erste Reise. In den Orkus mit ihm.

Unter der Mannschaft des Engländers ist wieder eine große Anzahl halbwüchsiger Burschen, die von Seefahrt ungefähr soviel verstehen wie Kälber von einer Beet-hovenschen Symphonie. Etwa ein Duzend Angehöriger neutraler Staaten kommt zum Vorschein, das Rückgrat der Besatzung! Ein Holländer, mit dem ich Ostfriesisch-Platt spreche, hat schon zum zweitenmal das Vergnügen, auf der Möwe Quartier zu nehmen. Im vorigen Jahr ist er nämlich von dem belgischen Dampfer Luxembourg heruntergeholt und später mit der Westburn unter Badewiß nach Teneriffa abgeschoben worden. Er erkennt natürlich das Schiff, unseren Grafen Dohna und andere sofort wieder und wird nicht unterlassen, die anderen Gefangenen darüber aufzuklären, daß sie an Bord des „schrecklichsten Seeräubers aller Zeiten“ geraten sind. Diesen schönen Titel verdankt die Möwe einem englischen Blatte. Der Kapitän des Dampfers, der gut Deutsch spricht, erzählt, daß er und andere auf der Kommandobrücke durch den Luftdruck der zweiten Salve umgeworfen worden wären, und daß darauf die Mannschaft ihn bestürmt habe, zu stoppen.

Gegen 7 Uhr sackt die nagelneue Brecknockshire mit dem Bug voran schnell weg. Werte von etwa zehn Millionen Mark sind vernichtet. Das Schiff, mit allen Einrichtungen der Neuzeit ausgestattet, fuhr im Dienst der britischen Regierung.

Während über dem Engländer die Wellen zusammen-schlagen, gehen wir mit höchster Fahrt auf die Jagd nach dem anderen.