

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Auf Kreuzfahrt mit Möwe und Geier

Reddingius, Erich

Köln, 1918

13. Beinahe erwischt

urn:nbn:de:bsz:31-90602

Beinahe erwischt.

Welches der interessanteste Tag unserer Kreuzfahrt war? Ja, das ist schwer zu sagen. Das ist Gefühls- und Geschmacksache. Vielleicht war es der 16. Februar, denn an diesem Tage wurde die Möwe zum ersten und letzten Male von einem feindlichen Kriegsschiff gesehen und verfolgt. Trotzdem erledigte sie zwei Dampfer.

Am Nachmittag des 15. Februar, als wir uns eben anschickten, den Achttausend-Tonnen-Engländer Brecknockshire anzuhalten und dahin zu befördern, wohin er gehörte, wurde am nördlichen Horizont eine zweite Rauchfahne gesichtet. Mit aller Beschleunigung wird die Brecknockshire versenkt. Es vergehen aber doch drei Stunden, bis wir die Verfolgung des anderen aufnehmen können.

Der Tropenabend bricht schnell herein. Scharf abgeblendet, so daß auch nicht der geringste Lichtschein zu sehen ist, jagt die Möwe durch die Dunkelheit der Richtung zu, in der sich der Dampfer bei normaler Geschwindigkeit und wenn er seinen alten Kurs fortsetzt, befinden muß. Da er einen großen Vorsprung hat, kriechen alle Mann, natürlich mit Ausnahme der Wache und der Ausguckposten, vorläufig ins Bindfadenbett. Und wenn der deutsche Seemann schläft, dann schläft er ruhig und tief, zumal inmitten der Meereswogen.

Früher als erwartet haben wir den Dampfer eingeholt. Mit schrillum durchdringendem Ton reißen die in

allen Wohn- und Schlafräumen angebrachten elektrischen Alarmglocken, von der Brücke aus in Tätigkeit gesetzt, uns aus unserem Schlaf, alles fliegt aus den Hängematten. Die Pfeife des Bootsmaates der Wache tönt dazwischen. — „Schiff voraus! Das Prisenkommando sich klar machen!“ ruft er nach jedem Signal.

In wenigen Minuten steht jeder Mann der Besatzung auf seinem Posten. Aber ist nicht dieser ohne Mühe an Deck geeilt, fehlt nicht jenem ein Stiefel, und steht da drüben am Backbordgeschütz nicht einer in Unterhosen? Was tut's, kampfbereit sind wir darum nicht minder.

Es ist 11 $\frac{1}{2}$ Uhr nachts. Wir sind bald in gleicher Höhe mit dem Dampfer. Als nun der Mond neugierig aus dem Wasser hervorlugt, erkennen wir die Umrisse des neuen Freundes. Plötzlich liegt er in wunderbarer Schärfe vor unseren Blicken: Die Strahlen unseres Scheinwerfers haben ihn erfaßt.

„Stoppsignal! Kriegsflagge!“ kommt das Kommando.

Der Dampfer, die englische Flagge setzend, dreht sofort bei, und nun spielt sich alles weitere programmäßig ab. Als der Morgen graut, sagt die French Prince der Oberwelt Ade. 80000 Zentner Hafer und 1000 Zentner Mais, für Bordeaux bestimmt, nimmt er mit sich in den großen Keller. Die zu dem Hafer gehörigen Pferde haben wir schon mit der Georgic und der Mount Temple denselben Weg nehmen lassen. Ordnung muß sein!

Die French Prince, die vor dem Kriege übrigens den Namen Bulgarian Prince am Bug getragen hatte, wurde ausnahmsweise nachts versenkt. Während der Dunkelheit ist das Herüberholen der Besatzung, die gewöhnlich eine große Menge Gepäckstücke mit sich führt, sowie des

Proviantes mit besonderen Schwierigkeiten und Gefahren verbunden, zumal wenn die Leute so wenig Seefahrerkundig und so unbeholfen sind, wie diejenigen, von denen jetzt Alt-Englands Kauffahrer bevölkert werden. In diesem Falle aber war das Wetter recht günstig, die See ungewöhnlich ruhig, dazu Mondschein, und alles lief gut ab.

Während der ersten Zeit der Kreuzfahrt haben wir einige Male die Besatzungen der abgefaßten Schiffe aufgefordert, in den eigenen Booten zur Möwe hinüber zu fahren, wie es sich gehört. Das ging aber meistens nicht ohne schwere Unfälle ab — z. B. im Falle der Georgic — und dauerte auch zu lange.

Bevor wir den versäumten Schlaf auch nur halbwegs nachgeholt haben, eilt der englische Kohlendampfer Eddi herbei, gleichsam als hätte er die weite Reise in den Südatlantik eigens zu dem Zweck angetreten, „den herrn Kapitänleutnant sprechen zu dürfen“. Im Auftrage des Kommandanten nimmt sich unser Erster Offizier seiner denn auch an, und um 9 Uhr ruht die Eddi mit mehr als 3000 Tonnen Steinkohlen nach fünfundzwanzigjähriger Seefahrt auf dem Grunde des Ozeans.

Mit ihrer Besatzung, die ein recht schwächliches, fast kränkliches Aussehen hat, kommen zwei Ziegen auf die Möwe, anscheinend Mutter und Tochter. Sie werden mit Gemecker begrüßt und mit Interesse in Augenschein genommen. Ihnen zu Ehren singen wir abends das schöne Lied „Wird im Dorf ein Schwein geschlacht' . . .“ mit dem geistvollen Kehrreim „hoppsa die Ziege . . .“

Doch bevor wir an diesem Punkt der heutigen Tagesordnung angelangt sind, passiert noch etwas ganz Neues.

Gegen 10 Uhr vormittags — viele Kameraden haben sich schon wieder „lang gemacht“ — erscheinen Steuerbord voraus fast gleichzeitig zwei Rauchfahnen. Die eine nähert sich auffallend schnell. Nach dem Neußern zu urteilen handelt es sich um einen mittelgroßen Handelsdampfer. Alles ist klar, ihn mit gewohnter Herzlichkeit zu empfangen — da wird plötzlich das Ruder hart Backbord gelegt: die Möwe wendet und kehrt dem Dampfer den Achtersteven zu! Wir sind platt.

Da muß etwas nicht stimmen! Aller Augen richten sich auf die Brücke, wo unser Graf durch das große Glas beobachtet. Nicht lange bleiben wir über die Lage im unklaren: die zweite Rauchfahne, die zurückgeblieben ist, rührt von einem Schiff her, das im Krähenest und auf der Brücke als englisches Kriegsfahrzeug ausgemacht ist. Kreuzer oder Hilfskreuzer mit zwei Schornsteinen! Jeder Zweifel schwindet, als nun der Frachtdampfer ebenfalls wendet und ein Flaggen-signal gibt.

Die beiden fahnden gemeinsam auf die Möwe. Wir sollen den Dampfer anhalten, und während wir bei der Arbeit sind, will der Kreuzer sich soweit nähern, daß die Möwe in den Bereich seiner weit überlegenen Artillerie gelangt. Allerliebste Ausgedacht! Aber wir gehen nicht auf diesen britischen Leim.

„Neußerste Kraft voraus! Die Heizerwache verstärken!“

Bald geben Kessel und Maschinen her, was sie können, brausend durchschneidet unsere Möwe die Fluten. Doch der Gegner ist schneller; er nähert sich, wenn auch nur langsam. Jetzt sehen wir mit bloßem Auge seine Masten, einmal auch die Schornsteinspitzen. Den Anstrengungen unseres Maschinenpersonals, das heute unser Schicksal

in Händen hat, gelingt es, die Fahrt noch etwas zu erhöhen.

Der Kreuzer, der anscheinend öfter kleine Kursänderungen vornimmt, verschwindet vorübergehend ganz. Dann erscheint er wieder und kommt auf. Er bemüht sich, wie unsere F.=T.=Leute hören, andere feindliche Kriegsschiffe, die ja in großer Zahl den Atlantik absuchen, durch seine Funken=Telegraphie auf unsere Fährte zu rufen, bekommt auch von einigen Antwort. Die Lage wird ungemütlich. Entwischen wir diesem, laufen wir vielleicht einem anderen geradewegs in die Arme.

Dem Mittagessen, vielleicht dem letzten, lassen wir uns aber nicht abhalten. Hier unter Deck merkt man erst so recht, wie die Möwe am ganzen Körper zittert, wie sie ihr Letztes darangesetzt. Eingehend besprechen wir alle Möglichkeiten. „Unser Graf wird's schon machen“, meint schließlich ein Kamerad, und dieser Meinung sind wir alle.

Drei Stunden verfolgt der Kreuzer uns nun. Bald kommt er näher, bald sackt er wieder etwas zurück. Das Wetter, morgens klar und ruhig, wird nach Tisch mehr und mehr diesig. Es kommt uns nun sehr zu statten, daß wir rauchlos fahren können.

„Der Kerl ist nicht auf der Höhe,“ sagt ein Kamerad, der bis Kriegsausbruch Schiffsoffizier einer Bremer Linie war und mit einem guten Kieker bewaffnet ist. „Rendert beständig den Kurs. Scheint uns alle Augenblicke zu verlieren.“

„Oder er ist bange, daß wir 'n U=Boot bei uns haben. Da stand doch so was in dem englischen Blatt neulich,“ meint ein anderer. So gewöhnen wir uns schon an die Jagd. Viele setzen die kurze Pfeife in Brand.

Eben kommt der Kreuzer wieder mehr auf, da meldet der Posten im Krähenest: „Rauchwolke Steuerbord voraus!“

Im Nu ist die Nachricht durch das ganze Schiff. Die neue Rauchfahne kündigt doch sicher das Eintreffen der von unserem Verfolger herbeigerufenen Hilfe an. Dann heißt es Kampf auf Leben und Tod! Denn daß die Möwe nicht in Feindeshand fallen darf, wissen wir alle. „Hein, 't geht los, holl di gaut!“ höre ich rufen.

In trotziger Entschlossenheit verharret die Möwe=Mannschaft. Erwartungsvoll blicken wir wieder zur Brücke. Ein Läufer kommt von da. Was bringt er?

„Das Schiff voraus ist ein Frachtdampfer.“ Bald erkennen wir das auch selber. Der große Dampfer, der drei Masten hat, fährt in etwa vier Seemeilen Entfernung an uns vorbei. Hergerlich, daß wir ihn laufen lassen müssen! Aber er ist von einem gütigen Geschick gesandt worden. Denn als wir aus einer kleinen Regenböe auftauchen, spielt sich folgendes vor unseren Augen ab.

Der feindliche Kreuzer nimmt Kurs auf den Dampfer. Offenbar glaubt er, die Möwe, die ja nach Mitteilungen der englischen Admiralität in der Verwandlungskunst Fabelhaftes leisten und überaus frech auftreten soll, habe sich fix einen dritten Mast zugelegt und wolle ihn in dieser Umänderung überlisten, indem sie ganz harmlos an ihm vorbei steuere.

Der Dreimastdampfer aber, den Kreuzer wohl für einen „deutschen Piraten“ haltend, nimmt Reißaus. Der andere jagt feuernd hinter ihm drein! Deutlich sehen wir die Wassergarben der am Dampfer einschlagenden Granaten.

Eine ganz famose Sache! Alle Gesichter strahlen vor Vergnügen. Einige Kameraden behaupten, der Dampfer habe mehrere Treffer bekommen. Bald verlieren wir die beiden streitenden Brüder aus Sicht, nehmen eine Kursänderung vor und sind mal wieder fein heraus.

Sehr wohl möglich, daß der Kreuzer die vermeintliche Möwe in den Grund gebohrt hat. Ist doch, wie ich aus den erhaltenen Zeitungen ersehe, während unserer Reise zweimal englischerseits berichtet worden, wir seien „mit Mann und Maus vernichtet worden“.

14

Weitere Beute.

Dem aufregenden 16. Februar folgten wieder ruhige Tage. Denn wir haben uns nach der Verfolgung durch den feindlichen Kreuzer schleunigst seitwärts geschlagen, wo kein Schiff anzutreffen ist.

Von dem am 15. versenkten Dampfer Brecknockshire ist eine Anzahl englischer Zeitungen, drei Wochen alt, mit herübergekommen, die wir nun in behaglicher Ruhe durchlesen können. Ganze Spalten sind mit Nachrichten über den „deutschen Korsaren im Atlantik“ gefüllt. Einiges habe ich mir aufgeschrieben. Es heißt z. B., daß „der Pirat“ kein umgebautes Handelschiff ist, wie die Möwe war, sondern ein leichter Kreuzer von ungefähr 4000 Tonnen; als Proviantsschiff diene ihm die deutsche Bark Tinto, die vor einigen Wochen Chile mit Lebensmitteln heimlich verlassen habe; wir wären von Kiel unter dänischer Flagge ausgefahren und hätten eine