

**Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**Auf Kreuzfahrt mit Möwe und Geier**

**Reddingius, Erich**

**Köln, 1918**

15. Seekampf

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

## Seekampf!

Es war am 10. März 1917. Wir befanden uns mit nördlichem Kurs schon wieder auf der Heimreise, etwa in der Höhe von Kap Finisterre, der Nordwestspitze Spaniens. Das Wetter war miserabel: stürmische Brise, Regenböen und hohe See von vorne, und wir kamen nur langsam vorwärts.

Eben sind wir mit dem Mittagessen klar, da meldet der Posten im Krähenest: „Rauchwolke Steuerbord voraus!“

„Wird 'n schönes Stück Arbeit geben bei dem Sauwetter!“

„Man keine Bange, 's ist ja nicht 's erstmal!“

Der Dampfer steuert westlich, und wir halten nach Backbord ab. Unsere Heizer müssen wieder ordentlich heran; die Maschine macht A. K. (äußerste Kraft). Aber die jetzt halb Steuerbord heranrollende See geht so hoch, daß die Schraube jeden Augenblick leer schlägt und wir den fremden Dampfer, der gute Fahrt macht, nur langsam aufholen.

„Das Prisenkommando sich klar machen!“ pfeift der Bootsmat der Wache durch das Schiff. Jedermann eilt auf seine Station.

Gegen 3 Uhr sind wir noch etwa dreihundert Meter vom Dampfer ab. Da kommt eine schwere Regenböe, und er ist nicht mehr zu sehen. Schon denken wir, daß er uns entwischt. Doch als es heller wird, finden wir ihn vierhundert Meter ab wieder. Er hat während der Böe nach Steuerbord abgedreht und weiß offenbar schon, was wir von ihm wollen und wer wir sind. Jetzt

steuert er wieder seinen alten Kurs, und weiter geht die Jagd.

Endlich, die Uhr geht auf vier, sind wir bis zwanzig=hundert Meter heran.

„Ei, hat der 'ne große Kanone achtern!“

„Und ist wohl doppelt so groß wie wir!“

Es ist keine Zeit mehr zu verlieren, wenn wir vor Dunkelwerden mit ihm klar sein wollen. Einen Blick auf die Brücke und das Signaldeck werfend, sehe ich, wie oben das Signal „Stoppen Sie sofort!“ gehißt wird. Am Heck setzt ein Kamerad gleichzeitig die deutsche Kriegsflagge.

Der Dampfer gehorcht nicht und steuert noch mehr ab. Nun das sind wir schon so gewohnt. Wir legen ihm also zur freundlichen Warnung eine aus unserem achteren Geschütz vor den Bug. Jetzt wird er doch, wie schon so mancher vor ihm, Vernunft annehmen?

Aber nein, er sucht, mächtig Dampf aufmachend und etwas nach Steuerbord abdrehend, zu entkommen, und weiter geht die Jagd.

Unser Graf läßt die Heizerwache verstärken. Es gelingt, den großen Bruder noch etwas aufzuholen.

„Drüben sind Leute an der Kanone!“

„Was wollen die dann mit ihrem Pustrohr?“

Tätlichem Widerstande sind wir lange nicht mehr begegnet. Sollte der Kerl wirklich . . . ?

„Auf das Geschütz halten! Batterie Salve!“ schallt es von der Brücke, und — rums sausen unsere Granaten hinüber.

Doch bei der hohen, fast seitlichen See schaukelt die Möve wie eine Nußschale, und es ist schwer, das Ziel sicher zu bekommen.

Unser großer Gegner fährt weit ruhiger und richtig – er nimmt den Kampf auf. Pfeifend schlägt seine erste Granate fünfzig Meter von uns ins Wasser und krepirt! Granatsplitter fliegen an Deck. Ein ganz gehöriges Kaliber!

Wir drehen nun einige Strich nach Steuerbord, bekommen die See also mehr von vorn und liegen jetzt etwas ruhiger.

Zwei unserer Schüsse schlagen drüben ein. Der Schornstein des kampflustigen Dampfers wird getroffen, ein Stück der Kommandobrücke fortgerissen. Von unserer nächsten Salve sieht ein Teil im Achterschiff.

Die Geschützbedienung drüben fällt aus, wird aber sogleich wieder ersetzt.

„Die Engländer wollen ausbrechen!“ Wir haben etwa vierhundert dieser „Hüter der Menschenrechte“, Besatzungen von versenkten Schiffen, an Bord. Doch schnell bringen wir ihnen den nötigen Respekt bei.

Auf achtzehnhundert bis neunzehnhundert Meter geben wir jetzt Einzelfeuer auf den Dampfer. Viele unserer Granaten treffen ihr Ziel.

Der Fremde brennt achtern, feuert aber immer schneller.

„Sollte der zwei Kanonen haben?“

„Mag wohl sein. Ein verwünscht zäher Kunde!“

Fortwährend blüht es drüben auf. Pfeifend fährt eine Granate dicht über unsere Kommandobrücke hinweg und beschädigt das Signaldeck. Ein wenig tiefer, und . . . doch in gewohnter wunderbarer Ruhe steht unser Graf auf der Brücke.

Aber was ist das? Dicker Rauch steigt aus unsern Kohlenbunkern hoch.

„Die Kohle brennt!“

„Wir haben einen in die Bunker bekommen!“

Eine nette Bescherung! Mehrere Kameraden und eine ganze Anzahl als Kohlentrimmer tätige Inder haben schwere Verwundungen bekommen.

Wir Minenleute rennen ins Hjellegatt, wo die schwere Sprengmunition lagert. Sie liegt direkt an der schon heiß werdenden Wand des brennenden Bunkers! Explodiert sie, sind wir verloren!

Scharfer, erstickender Rauch dringt in das Hjellegatt.

Wir müssen öfter an Deck frische Luft schnappen. Aber mit Ausbietung aller Kräfte gelingt es uns, die ganze Sprengmunition in Sicherheit zu bringen.

An Deck geht das Gefecht unterdessen weiter. Mit eiserner Ruhe richten die Kameraden die Rohre.

Drüben brennt das Achterschiff mehr und mehr. Die Geschützbedienung ist zum zweitenmal ausgefallen und zum zweitenmal ersetzt worden. Alle Achtung! Die Kerls feuern wie wild. Halten aber fast immer zu hoch, und jeden Augenblick zischt es über uns hinweg.

Der Gegner bekommt Treffer auf Treffer. Starker Rauch steigt von seinem Achterschiff zum abendlichen Himmel empor. Er muß furchtbar mitgenommen sein. Nun endlich verzichtet er auf weiteren Widerstand.

Der Dampfer sackt achtern weg, und seine Besatzung geht in die Boote. Auch wir stellen das Feuer ein.

Bei Eintritt der Dunkelheit kommen die Leute des Dampfers in drei Booten heran. Sie heben die Hände hoch, rufen „We beg your pardon!“ und flehen um Aufnahme. Wir nehmen sie natürlich an Bord. Es sind, glaube ich, 65 Mann, unter ihnen viele Verwundete. Der

Kapitän fehlt. Er und zehn seiner Leute haben ihre Kampfeslust mit dem Tode bezahlen müssen.

Ein Boot der Otaki — so heißt der Dampfer — soll in der schweren See gekentert sein. Das 7400 Tons große Schiff, ein Engländer, ein schnellfahrender Turbinendampfer, war ohne Ladung auf dem Wege nach Amerika, um Kriegsmaterial zu holen.

Nach dem Zusammentreffen mit der Otaki versenkten wir in den nächsten Tagen noch zwei ebenfalls bewaffnete und sich ebenfalls wehrende Engländer. Dann ging es weiter der lieben Heimat entgegen.

Die Zeit, welche die Schiffe sich nahmen, um von dieser Welt zu scheiden, war sehr verschieden lang. Am eiligsten hatte es der britische Dampfer Cambrian Range, 4200 Tons, den wir bei schönem Wetter am 9. Dezember 1916 antrafen. Unser letztes Boot war eben wieder zurück, und seit der Explosion der Sprengmunition waren nur 5—6 Minuten verflossen, da richtete der Dampfer, wie ein sich bäumendes Pferd, das Vorderende hoch auf und sauste so in die Tiefe, eine wertvolle Ladung Stückgut und Weizen mit sich nehmend.

Der große Pferdetransporter Georgic dagegen begann sich von vormittags 10 bis nachmittags gegen 3 Uhr, und wir mußten ihm ganz besonders nachdrücklich auf den Leib rücken.