

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Auf Kreuzfahrt mit Möwe und Geier

Reddingius, Erich

Köln, 1918

16. Die letzten Opfer

urn:nbn:de:bsz:31-90602

Die letzten Opfer.

Nach dem Kampf mit der Otaki war es nicht weniger als gemächlich an Bord der Möwe. Keiner von uns sieht in den Nächten vom 10. zum 11. und vom 11. zum 12. März die Hängematte. Alle Mann, vom Grafen Dohna bis zum jüngsten Matrosen, arbeiten Tag und Nacht an dem Löschen des Brandes in unsern Kohlenbunkern und dem Dichten der Lecks.

Da konnten wir so recht sehen, welche Kameradschaft die Möweleute beseelt und welche Zähigkeit und Ausdauer der Mensch besitzt, wenn Gefahr im Verzuge liegt!

Das Kohlen auf hoher See bei + 50 Grad im Schatten und Bootsfahrten in Sturm und Nacht war keine Kleinigkeit, aber doch gar nichts gegen die Leistungen vom 10., 11. und 12. März. Die richtigen Worte der Anerkennung und des Dankes zu finden für alles, was an diesen Tagen an Selbstaufopferung und Hingebung an Bord der Möwe in die Erscheinung getreten ist, ich vermag es nicht.

Am Nachmittag des 12. ist unser Schiff außer Gefahr.

Nun können wir daran denken, die gefallenen Kameraden würdig zu bestatten. Es sind: Maschinistenmaat Sturm und die Oberheizer Dohmke, Pungs, Gräß und Oppermann.

Die Besatzung tritt, während die deutsche Kriegsflagge halbstocks gesetzt wird, auf dem Achterdeck an. Die Möwe stoppt.

Der Erste Offizier verliest eine Predigt, und unser Graf dankt den Gefallenen in einer Ansprache für ihre treue Pflichterfüllung und ermahnt uns, gleich ihnen

auszuharren bis zum Tode. Und während der Bootsmaat der Wache ihnen mit dem Offizierspfiß die letzte Ehre erweist, werden die fünf Kameraden der See übergeben. Mögen sie in Frieden ruhen.

Von den Verwundeten sind später noch gestorben: die Oberheizer Wessels am 15. März und Krüger am 23. März. Erstere fand ebenfalls ein Seemannsgrab, und Krüger haben wir in Kiel zur letzten Ruhe getragen. Die zum Teil sehr schwer verletzten Inder sind allmählich alle wieder auf die Beine gekommen, ein Beweis für die außerordentliche Zähigkeit dieser Menschen.

Mit den Otaki-Leuten belief sich die Zahl unserer unwilligen Gäste nun auf über 500. Fast alle Räume sind voll, und der Mundvorrat nimmt rasend ab. Darum mit Doldampf Nordkurs, der Heimat entgegen.

Doch unsere Arbeit soll noch nicht beendet sein. Beim Schneiden des nördlichsten großen Trecks kommt am 13. nachmittags an Backbord ein großer ostwärts steuernder Dampfer in Sicht. John Bull, entgegenkommend wie er nun einmal ist, will uns offenbar Gelegenheit geben, die völlige Wiederherstellung der Seetüchtigkeit und Kampfbereitschaft unseres Schiffes zu zeigen.

Die Möwe macht jetzt ein feines Manöver. Wir gehen, noch bevor man uns selbst sehen kann, schnell ebenfalls auf Ostkurs, sehen uns also vor den Dampfer und laufen nur halbe Fahrt. Der Dampfer holt mehr und mehr auf, ganz, wie wir es wünschen. Auch die Hoffnung, daß es ein Engländer sein möge, geht in Erfüllung. Eine mächtige Decklast Holz ist weithin sichtbar. Am Heck steht eine Kanone. Funkentelegraphie hat er auch. Also ein wenig Vorsicht!

Um ihn nicht vorzeitig zu beunruhigen, ducken wir uns hinter die Reling und lassen auf der Brücke und an Deck nur die bei Kauffahrern übliche Zahl von Leuten sehen.

Arglos kommt dann auch der große Kasten näher und näher. Um 3 Uhr 10 Minuten ist er bis auf etwa 900 Meter heran. Jetzt kann er uns nicht mehr entweichen.

„Hart Backbord das Ruder!“ — „Heußerste Kraft voraus!“ — „Kriegsflagge setzen!“ — „Stoppsignal!“ so folgen sich die Kommandos.

Die Möwe macht Kehrt und jagt dem Engländer entgegen.

Der aber weiß auf der Stelle, was die Glocke geschlagen hat. Er dreht nach Steuerbord ab, nimmt hohe Fahrt auf und besetzt die Kanone. Noch ist er nicht ganz klar zum Feuern, da brummt ihm Bootsmaat Rosseburg aus unserem achteren Geschütz eine Granate auf.

Schleunigst suchen die feindlichen Kanoniere ihr Heil in der Flucht, und wir können beobachten, wie Leute der Besatzung zur Kommandobrücke laufen, jedenfalls um den Kapitän zu veranlassen, sich in sein Schicksal zu ergeben. Gleich darauf stoppt denn auch der Dampfer. Das ist sein Glück, unsere anderen Geschütze nahmen ihn schon aufs Korn.

Die übliche weitere Behandlung geht flott und ohne besondere Zwischenfälle vorstatten. Merkwürdigerweise besteht diesmal die Besatzung aus lauter weißen Engländern. Unter ihnen sind aber nur wenige ordentliche Seeleute. Zu vier Fünftel sind es halbe Kinder und Männer in vorgerückten Jahren, die, wie sie sagen, zu dieser Art von vaterländischem Hilfsdienst gesetzlich verpflichtet sind. Sie haben keine Ahnung davon, wie die Boote zu Wasser gelassen werden müssen und wissen

noch viel weniger mit deren Handhabung auf hoher See Bescheid.

„Wie lange fahren sie schon zur See?“ frage ich einen bereits ergrauten Mann. „It is my first voyage, Mister. (Es ist meine erste Reise).“

„Was sind Sie denn von Beruf?“ „I am a bookbinder, Mister.“ Also mit dem im übrigen gewiß sehr ehrenwerten Stand der Buchbinder bemannt Oldengland jetzt seine einst bei jeder Gelegenheit auf ihre Seefahrtskunst pochenden Kauffahrer! Und dabei Leute, die überhaupt ihre erste Seereise machen!

Was diesen englischen Schiffsbesatzungen an Erfahrung und Uebung fehlt, das leihen unsere Bootsbesatzungen ihnen. Schon bald nach vier Uhr haben sie alles, was herüber soll, bei uns an Bord gebracht, darunter auch zwei Katzen, die noch heute auf S. M. S. Möwe herumklettern.

Um 4 1/2 Uhr explodieren am Dampfer — Demeterton heißt er — die Sprengladungen. Das Schiff, 6040 R.=T. groß, heimathafen London, kam von Halifax (Neuschottland), um Holz zum Bau von Unterständen nach dem französischen Kriegshafen Cherbourg zu bringen. Infolge der Holzladung will es durchaus nicht hinunter, weshalb noch eine weitere kräftige Sprengung vorgenommen werden muß. Dann kentert der Koloss und sackt kieloben langsam weg. Viele hundert Bretter und Balken schwimmen auf der See.

Die Demeterton hatte, wie das Prisenkommando sagt, ein großes Bild der Möwe an Bord, das aber nicht oder nicht mehr richtig war und deshalb seinen Zweck verfehlte, als der Dampfer, in unserem Kielwasser fahrend, es zu Rate zog.

Die hohe britische Admiralität sollte doch wissen, daß einer, der steckbrieflich verfolgt wird, sein Fleußeres zu verändern sucht. Will sie ihren Schiffen Bilder deutscher Hilfskreuzer mitgeben, so muß sie auch für deren dauernde Uebereinstimmung mit dem Original sorgen. Sonst richtet sie, wie im vorliegenden Fall, nur Unheil für die eigene Flotte an.

Von einem Offizier der Demeter ton erfahre ich bei der Untersuchung seines Gepäcks, daß alle englische Handelschiffe strengen Befehl haben, falls sie von dem deutschen Prißenjäger angehalten würden, mit äußerster Kraft abzudrehen und sofort von ihrem Geschütz Gebrauch zu machen. Nichtbeachtung dieser Anordnung der Regierung sei für den Kapitän mit dem Verlust des Schifferpatents bedroht. Weigere sich ein Schiffsführer, unter dieser Bedingung auszufahren, werde er unter Anklage des Landesverrats gestellt. So wird aus dem ollen ehrlichen englischen Káp von früher zwangsweise ein Franktireur zur See gemacht!

Die Unterbringung der 36 Mann starken Besatzung ist recht schwierig. Glücklicherweise sind viele schwächliche Leute darunter, die wenig Platz einnehmen. „Man immer rin in 'n Deutschen Bund!“ ermuntern unsere Matrosen die herrschaffen, die zögernd in die großen Gefangenenräume hinabsteigen und von ihren Leidensgenossen mit hiallo empfangen und sofort mit allerlei Fragen bestürmt werden.

Die Gefangenenräume sind jetzt proppenvoll, und wenn uns im Atlantik noch ein Schiff begegnen sollte, werden wir es wohl laufen lassen müssen.

Am 14. März früh stehen wir auf ungefähr 52° N und 33° W, haben also die heimatlichen Breiten wieder erreicht und die eigentlichen europäisch-amerikanischen Schiffsfahrtswege hinter uns. Im Laufe des Tages sollen die letzten Vorbereitungen für den Durchbruch durch die englischen Nordseesperren getroffen werden. Tausend Gedanken fliegen dem Schiff voraus in die Heimat.

Da meldet um 10 Uhr vormittags der Posten im Krähenest: „Rauchwolke am Steuerbord voraus!“

Also doch noch einer! Und allem Anscheine nach sogar ein dicker englischer Kasten. Wir sind gespannt, was der Kommandant tun wird. Nach kurzem Besinnen befiehlt er den Angriff. Wo wir mit der Dampferbesatzung bleiben werden, weiß vorläufig niemand; aber einen Engländer nicht unschädlich machen, wenn er es kann — welcher deutsche Seemann und Soldat brächte das in diesen Zeiten klar?

Wir rufen also den Dampfer mit Max-Manni an. Er hört aber auf dem Backbordohr nicht gut, dreht ab und besetzt sein langrohriges Geschütz, ganz wie ihm vorgeschrieben. Zum Schuß aber kommt er ebensowenig wie sein unmittelbarer Vorgänger. Denn gleich die erste Salve unserer Geschütze sitzt im Achterschiff und jagt die Bedienung auf Nimmerwiedersehen davon.

Da der Dampfer trotzdem noch nicht stoppt und sehr gute Fahrt macht, das Wetter obendrein recht diesig ist, so daß er leicht aus Sicht kommen könnte, wird ihm eine neue Lage verabreicht, die auch wieder günstig einschlägt. Ein großer Teil der Kommandobrücke fliegt über Bord. Schon haben unsere Geschützführer Feuererlaubnis bekommen, d. h. sie können schießen, so oft sie wollen, da stoppt der Gegner.

Unser Prisenkommando stellt fest, daß es der englische Dampfer Governor aus Glasgow ist, dem die Ehre zu Teil werden soll, von dem „schlimmsten Seeräuber aller Zeiten“ auf den Meeresgrund befördert zu werden. Das 5600 Register-Tonnen große Schiff fährt in Ballast von Liverpool nach Montreal in Kanada. Es ist von der englischen Regierung gechartert, um kanadische Truppen zu holen. Vier Mann der aus 46 Köpfen bestehenden Besatzung sind durch unsere Granaten getötet worden. Sie finden, vom Prisenkommando an Deck des Dampfers festgebunden, mit ihrem Schiff ein feuchtes Grab in den Fluten des Atlantik.

Sechs Verwundete kommen zu uns herüber. Trotz eifriger Bemühungen unseres Arztes sterben von ihnen nachmittags drei Mann, so daß der Versuch des Dampferkapitäns, den Befehl seiner Regierung auszuführen, sieben Engländern das Leben gekostet hat. Zwei der Verstorbenen sind ältere Leute. Der dritte ist ein 15- bis 16-jähriger hübscher blonder Junge. Ein Granatsplitter ist ihm in die Seite gefahren. Friedlich liegt er da, die Hände gefaltet. Ich muß an seine Mutter denken, die irgendwo im fernen Inselreich um ihn weinen wird . . .

Im Beisein der Dampferbesatzung werden die Leichen abends über Bord gegeben. Der Kapitän hält eine Ansprache. Er bemüht sich, sein Verhalten zu rechtfertigen. „I could not act otherwise“ (ich konnte nicht anders handeln), meint er. So ganz unrecht hat er nicht.

Wir haben nun rund 600 Gefangene auf unserem kleinen Schiff! Was wir nicht für möglich hielten, es wird doch erreicht: jeder Mann vom Governor hat

schließlich ein Plätzchen, an dem er sich zum Schlafen niederlegen kann.

Nun aber wird endgültig Schluß gemacht, und bei achterlicher See eilt die Möwe mit hoher Fahrt heimwärts. heimwärts!

17

Der Durchbruch zur Heimat.

Es geht heimwärts! Das Gerücht, das wiederholt an Bord umging, die Möwe würde solange wie möglich draußen bleiben und dann in einem neutralen Hafen das Ende des Krieges abwarten — es war eben nur ein Gerücht gewesen.

heimwärts! Welchen Zauberklang hat das Wort für den Seemann und Soldaten! Alle überstandenen Gefahren und Mühseligkeiten sind vergessen. Mit wahrer Lust und Freude tut jeder Mann seinen Dienst, und überall an Bord wird gescherzt und gelacht. Oft durchlebt man in Gedanken die Heimkehr. Das Erblicken der deutschen Küste, das Einlaufen in den Hafen, die Begrüßung durch die Kameraden, der Heimatsurlaub und insbesondere das Wiedersehen zu Hause — alles das erscheint täglich vor dem geistigen Auge.

Am 15. März — es ist ein Donnerstag, und am nächsten Donnerstag können wir zu Hause sein! — werden gewisse Veränderungen des Schiffsäußeren vorgenommen. Das geht die Gefangenen nichts an. Deshalb und weil wir in die Nähe Englands kommen und auf Ueberraschungen gefaßt sein müssen, bleiben sie von heute ab schön unter Deck. Damit sie Ruhe und Ordnung bewahren, wird eine