

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Auf Kreuzfahrt mit Möwe und Geier

Reddingius, Erich

Köln, 1918

17. Der Durchbruch zur Heimat

urn:nbn:de:bsz:31-90602

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

besondere Wache vor den Gefangenenräumen eingerichtet. Am 16. bin ich deren Wachhabender. Diese Gelegenheit ist passend, sich die fremden Herrschaften noch einmal näher anzusehen.

Wer zählt die Völker, nennt die Namen, die gastlich hier zusammen kamen? In dieser Ecke hocken Neger, Inder, Malaien und andere schwarze und braune Söhne fremder Zonen am Boden, allesamt farbige Engländer, dicht aneinander geschmiegt, sich gegenseitig wärmend. Denn in diesen nördlichen Breiten weht ein anderer Wind als in der fernen tropischen Heimat, an die sie denken mögen, wenn sie, wie jetzt, vor sich hinstarren und nur selten ein Wort in gebrochenem Englisch an die nächsten Nachbarn richten. Drüben haben sich Angehörige neutraler Staaten zusammengetan. Zum Teil beschäftigen sie sich mit Kartenspiel. Einige schlafen trotz der Unruhe und des elektrischen Lichts, das den großen Raum taghell erleuchtet. Die meisten unterhalten sich mit Landsleuten, ich höre holländisch, Skandinavisch, Spanisch sprechen.

Als ein Mijnheer auf mich zukommt und gern wissen möchte, ob wir bald te huis sind, horcht die Gesellschaft gespannt auf. Doch ich gehe mit einem „kann niet verstaan“ zu den weißen Engländern, die etwa die Hälfte unserer Gäste ausmachen. Als ich hereintrat, sangen sie ihr geliebtes „'t is a long way to Germany“. Jetzt ziehen einige die Mütze und fragen, ob keine englischen Kreuzer in der Nähe seien und ob wir uns auf ein Gefecht einlassen würden. Ohne zu antworten entferne ich mich, um noch den Kapitänen und Schiffsoffizieren nebenan einen Besuch zu machen.

Auch diese möchten alles mögliche wissen. Keiner von ihnen glaubt daran, daß es uns gelingen wird, die englischen Sperren nochmals wieder zu durchbrechen. Der Kapitän der Jean, mit dem ich von der Geier her gut bekannt bin, meint: „It is impossible at all, mister Redding!“ Nun, wir werden ja sehen.

Nachdem schon morgens der Ausguck verstärkt ist, zieht am 16. bei Dunkelwerden Kriegswache auf. Wind und See sind günstig. Auch der Golfstrom hilft ein bißchen mit, und so macht die Möwe außerordentlich gute Fahrt.

Wir sind begierig, zu erfahren, ob wir, wie einige Kameraden glauben, durch das deutsche Sperrgebiet steuern und uns so gewissermaßen in den Schutz unserer U-Boote begeben werden. Aber nein, es geht „drum herum“. Es wäre auch zu gefährlich gewesen. Denn bevor wir uns einem U-Boot hätten zu erkennen geben können, würde die Möwe wohl schon Kurs in Richtung des Erdmittelpunktes genommen haben.

Bei klarem Frostwetter und Sonnenschein ist am 17. März gute Fernsicht. Lieber hätten wir Sturm und Regen. See und Wind kommen aber immer von achtern. Von jetzt ab gehen wir verschärfte Kriegswache, d. h. alle Mann müssen Tag und Nacht jeden Augenblick bereit sein, auf Gefechtsstationen zu eilen.

Um 3 Uhr nachmittags begegnet uns vier Strich an Backbord ein einsamer Segler.

Als die Sonne blutig rot ins Meer versinkt, geht die Möwe auf „äußerste Kraft“, Kurs Nordost, dann Ost. Der Westwind und die achterliche See kommen uns sehr zu statten.

Wie bei der Ausfahrt werden alle nur denkbaren Vorsichtsmaßregeln getroffen. Von Mitternacht bis 4 Uhr gehe ich mit Obermaat Rosseburg, unserem Meisterschützen, auf dem Achterdeck Wache. Wir sprechen natürlich von der Heimat, wo niemand eine Ahnung davon hat, daß uns nur noch ein paar Tagereisen trennen.

Scharf Ausguck haltend, gewahren wir gegen 1 Uhr etwa 800 Meter an Steuerbord einen Segler, der uns jedenfalls auch sieht, denn er setzt Lichter. Wir kümmern uns nicht darum, sondern jagen weiter, auf das schärfste abgeblendet. Es ist eisig kalt. Ein starkes Nordlicht, ganz wunderbar anzuschauen, macht die Nacht zeitweise fast taghell. Das ist nicht günstig für uns. Zehn englische Kreuzer sollen hier den Weg versperren! Doch frei nach Goethe, denke ich:

Unter allen Wassern ist U,
 Von Englands Flotte spürest du
 Kaum einen hauch.

Am Sonntag, den 18., früh stehen wir ganz oben in der Nordsee. Die Stimmung an Bord ist ausgezeichnet. Kein Wunder nach der so glücklich verlaufenen letzten Nacht.

Immer „klar zum Gefecht“, schlägt die Möwe im Laufe des Tages Südostkurs ein. Und es ist, als wenn eine höhere Hand mit uns wäre: eine steife Nordwestbrise setzt ein. Vor Wind und See macht unser Schiff famose Fahrt. Soweit das Auge blickt keine Rauchwolke, kein Segel.

Abends erfahren wir durch einen heimatlichen Funkpruch, daß in Rußland Revolution ausgebrochen und der Zar verhaftet worden ist. Große Freude!

Die Nacht zum Montag kommt trübes, regnerisches Wetter auf. Das ist uns sehr lieb. Bei Hellwerden am

19. wird Kurs SSO genommen. Mit jeder Umdrehung der Schiffschraube kommen wir der Heimat näher. Außer einem nach Norden steuernden neutralen Handelsdampfer kommt kein Schiff in Sicht.

Wir sind aber früher aufgestanden als die hohen Herren an der Themse. Als es dunkel wird, gehen wir auf „äußerste Kraft“, um während der Nacht zum Dienstag die durch schnellfahrende englische Schiffe unterhaltene Sperre zwischen der norwegischen Küste und den Shetlands-Inseln zu nehmen. Noch einmal müssen Kessel und Maschinen hergeben, was sie können. Zitternd fliegt die Möwe südwärts.

Mehr als ein Dutzend Dampfer begegnet uns in dieser Nacht: Holländer, Dänen, Norweger. Alle haben Lichter gesetzt. Es ist uns eine große Freude, zu sehen, wie sie das Sperrgebiet vermeiden und nach Amerika fahren, ohne einen englischen Hafen anzulaufen, wie das sonst die Regel war.

Auch wir halten uns hübsch außerhalb des weiten Gebiets, in dem deutsche U-Boote die Herren sind. Um nicht aufzufallen, setzen wir nun ebenfalls Lichter. Es könnte sonst wohl einer von den Dampfern auf den dummen Einfall kommen, in die Nacht hinaus zu funken, daß ein abgeblendetes südwärts fahrendes Schiff seinen Verdacht erregt habe.

Am 20. früh erblicken wir die norwegische Küste, das erste Festland seit unserer Ausfahrt! Die schneebedeckten Berge glitzern im Sonnenschein. Ein herrlicher Anblick! Wir sind jetzt nahe an dem östlichsten Punkt des Speergebiets und halten scharfen Ausguck nach U-Booten, sichten aber keines. Mehrfach sehen wir aber auch

tagsüber nach Norden steuernde große neutrale Dampfer. Alle halten sich dicht an der norwegischen Küste in der für die neutrale Schifffahrt deutscherseits freigelassenen Fahrstraße.

Mit hoher Fahrt und noch immer „klar zum Gefecht“ geht es um die Südspitze Norwegens herum in das Skagerrak hinein. Nichts Außergewöhnliches ereignet sich. Norwegische Torpedoboote lassen die Möwe ruhig passieren. Warum sollten sie sich auch um einen ganz gewöhnlichen Frachtdampfer kümmern?

Am 21. morgens im Kattegatt angelangt, dürfen wir uns als außer Gefahr betrachten.

Unser Graf meldet durch Funkspruch den höheren Vorgesetzten die Rückkehr der Möwe. Es ist das erste Radiotelegramm, das wir ausfenden.

Die Neutralen unter den Gefangenen dürfen wieder in Gruppen an Deck. Sie sind geradezu platt, als sie Land sehen und erfahren, wo wir sind. „Niet mogelijk, mijn heer, niet mogelijk!“ meint ein Holländer einmal über das andere. Fortgesetzt kommen Handelschiffe und Fischerfahrzeuge in unsere Nähe, doch keines von ihnen ahnt, wer wir sind.

Gegen Mittag geht es an Kopenhagen vorbei. Viel Treibeis verzögert die Fahrt. Am Südausgang des Sundes kommt uns ein kleiner Fischdampfer entgegen. Dorn hat er ein Geschütz, an dem Bedienungsmannschaften stehen. Während alle Mann an Deck eilen und sich in Mutmaßungen über das Schiff ergehen, setzt dieses, etwa noch 500 Meter entfernt, ein Signal, das uns nicht ganz unbekannt vorkommt, nämlich Max=Manni. Gleichzeitig geht am Heck die — deutsche Kriegsflagge hoch?

Welche Gefühle und Gedanken auf uns einströmen in diesem Augenblick, läßt sich nicht beschreiben.

Die Möwe setzt sofort ebenfalls die Kriegsflagge und gleich darauf ihr besonderes Erkennungszeichen, das von dem Dampfer alsbald verstanden ist. Mehrfache Hurras seiner Besatzung dringen an unser Ohr. Der erste Gruß der Heimat!

Wir erwidern ebenso aus freudigbewegtem Herzen und fragen dann durch das Megaphon, wie es im lieben Deutschland aussehe.

„An allen Fronten und im Innern steht es gut. Unsere U-Boote haben großen Erfolg.“ Voll Stolz und Freude hören wir es.

Eben hat die Möwe sich von diesem äußersten deutschen Vorposten verabschiedet, da kommt durch Funkspruch ein Willkommensgruß des Flottenchefs. Er wird an mehreren Stellen angeschlagen.

Nun völlig in Sicherheit, geben wir unserem braven Schiff wieder sein ursprüngliches Fleußere. So wie wir ausgefahren sind, wollen wir wieder binnen kommen. Deutsche Seestreitkräfte, die wir mehrfach antreffen, mag unser sonderbares Tun wohl in Erstaunen setzen. Aber sobald wir uns zu erkennen geben, werden wir mit brausenden Hurrarufen begrüßt, gerade so, wie wir es uns so oft ausgemalt hatten in der weiten Ferne des Ozeans.

Heute steht zwar Frühlingsanfang im Kalender, doch zu unserer Ueberraschung ist es noch völlig Winter in den heimischen Gewässern. In der Ostsee schwimmen große Eisfelder. Vielfach müssen wir ihnen ausbiegen und laufen infolgedessen erst nach Mitternacht in die Kieler Förhde

ein. Alle Mann stehen an Deck. Etwa um 2 Uhr früh am 22. März macht S. M. S. Möwe im Hafen an einer Boje fest. Die zweite Kreuzfahrt ist beendet.

Gerade als wir uns zur Ruhe legen wollen, kommt das Boot des Prinzen Heinrich von Preußen längsseit. Der Prinz selbst entsteigt ihm und begrüßt uns trotz der nächtlichen Stunde.

Dormittags erneuert Seine Königl. Hoheit, dem sich die Prinzessin angeschlossen hat, den Besuch, um das Schiff und die Gefangenen zu besichtigen. Viele hohe Offiziere kommen ebenfalls an Bord, darunter der Stationschef und der Flottenchef, die uns in herzlichen Ansprachen willkommen heißen, unsere Leistungen anerkennen und gute Erholung im Heimatsurlaub wünschen.

Nur strahlende glückliche sonnenverbrannte Gesichter sehen die Besucher. Jedem von uns schaut die Freude aus den Augen, wieder im lieben deutschen Vaterlande angelangt zu sein. Und in unserer Freude hinein tönt von der kaiserlichen Werft das rastlose hämmern von Tausenden deutscher Arbeiter. Deutschland, werde groß, werde hart, so klingt es heraus aus diesen gewaltigen Tonmassen. Das Glück wird mit dir sein wie mit deinen Söhnen, die hinausziehen in den Kampf wider den Dampyr der Welt!

