

MARINE

PASSAGIERDAMPFER ALS HILFSKREUZER

Kurze Geschichte der Entwicklung einer Schiffsgattung

VON ARNOLD KLUDAS

Als ich von der Redaktion des DSA gebeten wurde, als Einleitung zu Kapitän G.R. Meyers Bericht (siehe S. 163ff.) über die einzige Fahrt des Hilfskreuzers KAISER WILHELM DER GROSSE eine kurze, allgemeine Einführung in die internationale Geschichte der Schiffsgattung Hilfskreuzer beizusteuern, glaubte ich diese Aufgabe in wenigen Stunden lösen zu können. Das war ein Irrtum. Wer in der Marine-Literatur nach einer solchen kurzen, zusammenfassenden Information sucht, wird recht schnell resignieren. Selbst in der umfangreichen, speziellen Hilfskreuzer-Literatur findet man hierüber nur ausgesprochen unzulängliche Angaben.

Mir wurde bewußt, daß es Hilfskreuzer, deren Abenteuer mich als Kind begeistert hatten, die ich noch selber gesehen hatte, die doch jedermann kannte, und die deswegen – dachte ich – doch auch heute noch jedermann ein Begriff sein müßten, daß es diese Hilfskreuzer ja seit 50 Jahren überhaupt nicht mehr gibt! Sie waren von der maritimen Bühne abgetreten, und über die Geschichte ihres Ursprungs und ihre Entwicklung hatte auch 50 Jahre danach noch niemand etwas Zusammenfassendes geschrieben! Die Ursache dieses angesichts der Flut maritimer Literatur bemerkenswerten Mankos liegt möglicherweise einfach darin, daß Hilfskreuzer eigentlich Handelsschiffe waren, über die Bescheid zu wissen bei der Marine nicht unbedingt zur Allgemeinbildung gehörte. Wie auch immer – für diese »Einleitung« mußte ich also die Mosaiksteinchen selbst suchen und zusammenstellen, wobei mir allerdings der Passagierschiffsursprung der Hilfskreuzer sehr entgegenkam.

✱

Die Idee des Hilfskreuzers geht auf kriegerische Ereignisse in der Balkanregion zurück, jener Schnittstelle zwischen dem Christlichen Abendland, dem Islam und dem Panslawismus, deren Krisen seit Jahrhunderten bis in unsere Gegenwart den Kontinent erschüttern. Rußland, das schon seit 1875 mit Freiwilligenverbänden slawische Aufstände gegen die türkische Herrschaft unterstützt hatte, marschierte 1877 in den Russisch-türkischen Krieg und stand 1878 vor den Toren Konstantinopels, das nur wegen der mißbilligenden Haltung Englands und Österreich-Ungarns nicht eingenommen wurde.¹ Diese europäischen Großmächte wollten die im Frieden von San Stefano (3. März 1878) festgelegten – für Rußland günstigen – Ergebnisse nicht akzeptieren. Die Briten griffen zum Mittel der »Kano-

nenboot-Diplomatie« und entsandten ein Geschwader in die Marmarasee, dem die russische Marine nichts entgegensetzen hatte.²

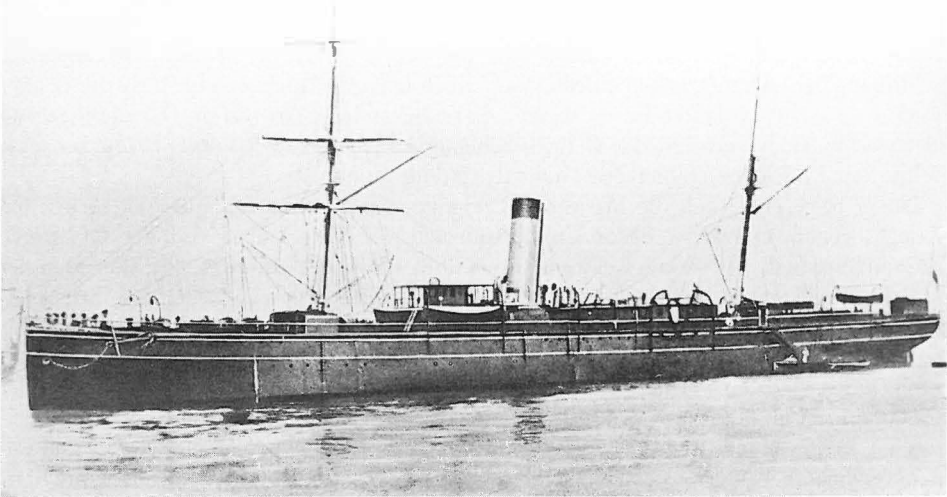
Die Öffentlichkeit in Rußland reagierte mit Empörung auf diesen Schritt der Briten, und ein Krieg zwischen beiden Mächten lag drohend in der Luft. Der russische Marineminister, Admiral Lissovsky, bereitete sich jedenfalls darauf vor. Er kaufte in den USA drei Handelsschiffe, die er auf der Werft von Cramp in Philadelphia zu Kreuzern umbauen ließ. Gleichzeitig forderte Lissovsky die »Kaiserliche Gesellschaft zur Förderung der Handelsschifffahrt« auf, die Gunst der patriotischen Empörung zu nutzen und die Bürger zur Zeichnung einer Anleihe für den Aufbau einer »Freiwilligen Flotte« aufzufordern, die dann innerhalb von zwei Monaten bis Ende Mai 1878 drei Millionen Rubel erbrachte! Das reichte für den Ankauf von drei großen Dampfern und ihren Umbau zu Hilfskreuzern nach den Spezifikationen des Marineministeriums. Admiral Lissovskys Absicht war es, im Falle eines Krieges diese Hilfskreuzer gegen den weltweiten britischen Seehandel einzusetzen, um wenigstens *einen* maritimen Trumpf gegen die größte Seemacht der Welt zu haben.

Angesichts der akuten Kriegsgefahr war Eile geboten, und die Russen handelten jetzt schnell. Eine mit allen Vollmachten ausgestattete Delegation, darunter die künftigen Kommandanten der Schiffe, reiste am 24. Mai 1878 nach Deutschland. Schon am 2. Juni kaufte man bei Krupp in Essen die nötigen Geschütze für die Hilfskreuzer – einschließlich der Munition –, und vier Tage später unterzeichnete man bei der Hapag (Hamburg-Amerika Linie) in Hamburg den Kaufvertrag für die drei Passagierdampfer HOLSATIA, HAMMONIA und THURINGIA von je 3100 BRT³, die von den Russen unter allen international angebotenen Schiffen als am besten geeignet angesehen wurden. Die Hapag erklärte sich bereit, die voll ausgerüsteten Hilfskreuzer innerhalb von zehn Tagen nach Kronstadt zu überführen. Hier wurden sie im Juni 1878 unter den Namen ROSSIJA, MOSKVA und PETERBURG als erste Hilfskreuzer⁴ der Welt in Dienst gestellt.

Ihre ihnen von Admiral Lissovsky zugedachte Aufgabe brauchten die Schiffe aber nicht mehr wahrzunehmen. Der deutsche Reichskanzler Otto von Bismarck hatte auf Bitten Zar Alexanders II. zum 13. Juni 1878 den Berliner Kongreß einberufen, auf dem die interessierten Staaten bis zum 13. Juli die Ergebnisse des Russisch-türkischen Krieges in einem Kompromiß revidierten. Damit war die Kriegsgefahr (vorerst) gebannt, die drei Dampfer kamen deshalb am 1. August 1878 unter die zivile Flagge der Kaiserlichen Förderer-Gesellschaft, die sich ab Mai 1879 »Russische Freiwillige Flotte« nannte und danach ihrem Gründungszweck diente: Einen Liniendienst zwischen Odessa und Wladiwostok mit erstklassigen Passagier- und Frachtschiffen zu unterhalten, die in Kriegszeiten der russischen Marine als Hilfskreuzer und Transporter zur Verfügung stehen sollten. Die drei ehemaligen Hapag-Schiffe waren die ersten Schiffe dieser neuen Reederei.

Die vorstehende Schilderung steht teilweise im Widerspruch zu den Ausführungen, die Paul Schmalenbach am Anfang seiner verdienstvollen Gesamtschau über die deutschen Hilfskreuzer⁵ machte, so daß hier eine korrigierende Klarstellung angebracht scheint. Schmalenbach verwechselt offensichtlich die drei von Lissovsky angekauften und in den USA umzubauenden Dampfer mit den drei ehemaligen Hapag-Schiffen, deren Existenz ihm offenbar unbekannt ist. Jedenfalls läßt er die drei »Amerikaner« in der geschilderten Krisenzeit als Hilfskreuzer in Dienst stellen und sie dann anschließend zum Grundstock der Russischen Freiwilligen Flotte werden. Schmalenbach nennt keine Schiffsnamen, dafür aber Schiffsdaten, die er den betreffenden Schiffen zuordnet, während sie aber tatsächlich nur die damaligen Spezifikationsdaten der Russischen Marine für Hilfskreuzer sind⁶; diese Daten werden zudem teilweise falsch wiedergegeben, indem von 6000 BRT statt von 6000 t Verdrängung die Rede ist.

Bleibt noch zu klären, welche Rolle die drei in Philadelphia umgebauten Dampfer in die-



Die ROSSJA der Russischen Freiwilligen Flotte und zwei Schwesterschiffe wurden im Juni 1878 in Kronstadt als erste Hilfskreuzer der Welt in Dienst gestellt. (Sammlung Arnold Kludas)

sem Puzzle spielten. In den herangezogenen Arbeiten über die Russische Freiwillige Flotte⁷ ist stets von den drei in Amerika gekauften Dampfern die Rede, Namen werden nicht genannt; zur Russischen Freiwilligen Flotte konnten sie mithin nicht gehört haben. Unter dem Namen JAROSLAVL fand sich dann aber in Warnecks Schiffsliste der Freiwilligen Flotte ein 1885 in Dienst gestellter Dampfer, gebaut 1878 bei Cramp in Philadelphia, den die russische Regierung im Juli 1878 angekauft hatte und zum Hilfskreuzer EUROPA umbauen ließ. Ein Blick in die Werftchronik von Cramp⁸ gab dann auch die beiden anderen Namen preis: ASIA und AFRICA. Die Schiffe werden als russische Kreuzer bezeichnet, »altered from merchant ships«. Als Ablieferungsjahr ist 1879 angegeben.

Dieser kleine Exkurs belegt also, daß tatsächlich die drei Ex-Hapag-Schiffe die ersten Hilfskreuzer der Welt waren. Sie wurden von einer zivilen Reederei als Handelsschiffe angekauft und in Fahrt gebracht zu dem erklärten weiteren Zweck, im Kriegsfall der Marine als Hilfskreuzer zu dienen, wozu sie von vornherein entsprechende Einbauten erhalten hatten. Die »drei Amerikaner« kamen erst später in Fahrt, und sie gehören offensichtlich auch insofern nicht in das hier behandelte Thema, als sie zwar ursprünglich Handelsschiffe waren, dann aber als Eigentum der Marine zu Kreuzern umgebaut und permanent als Kriegsschiffe in Dienst gehalten wurden.

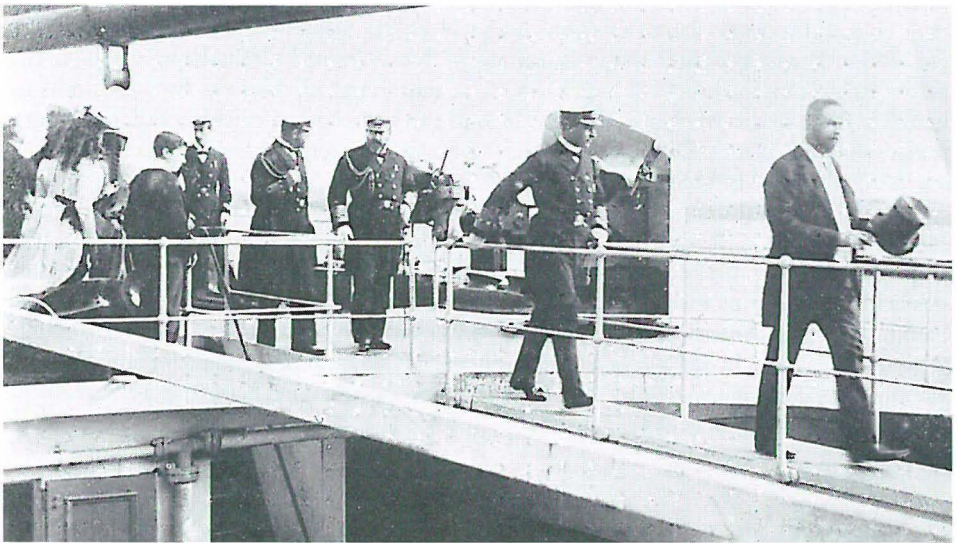
✱

Das nächste Kapitel in der Geschichte der Hilfskreuzer wurde in England geschrieben, hängt aber eng mit den geschilderten Ereignissen auf dem Balkan zusammen und hat ebenfalls einen interessanten Bezug zur deutschen Schifffahrtsgeschichte. Im Herbst 1885 gaben die Aktionäre der White Star Line an Bord des Dampfers ADRIATIC in Liverpool der Geschäftsleitung ihrer Reederei ein festliches Dinner, mit dem sie ihre Dankbarkeit für deren erfolgreiche Arbeit ausdrücken wollten. Unter den 100 geladenen Gästen war auch

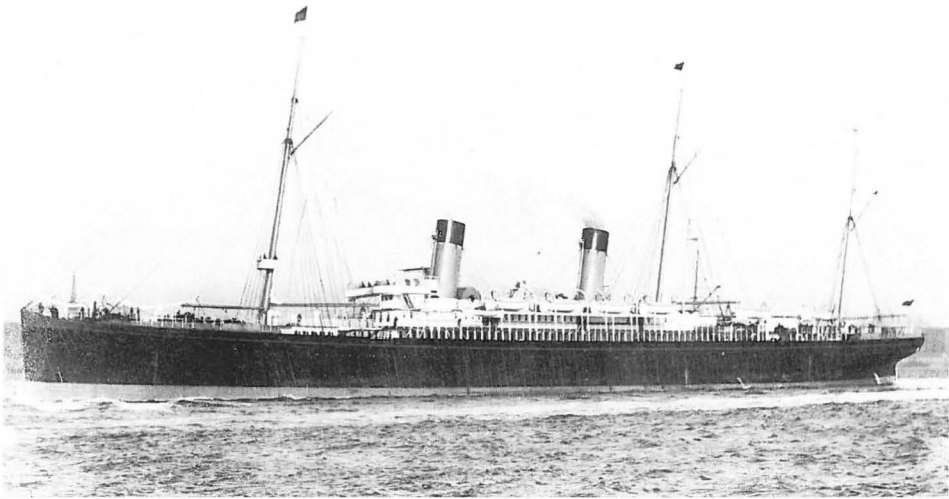
Sir Edward Harland von der Hauswerft der White Star Line, Harland & Wolff in Belfast, der in seiner Tischrede mit dem Zaunpfahl winkte und darauf hinwies, daß die Reederei in einer Zeit des schnellen technischen Fortschritts schon seit zehn Jahren keinen Nordatlantik-Schnelldampfer mehr bestellt hatte. Auch die meisten anderen Gäste hatten wohl erwartet, daß Thomas Henry Ismay, Chef der White Star Line, bei dem Bankett neue Schiffbaupläne bekannt geben würde. Tatsächlich hatte der auch welche, über die er aber 1885 noch nichts verlauten lassen konnte, da sie besonderer Art waren. Der tüchtige und ideenreiche Ismay verfolgte das Weltgeschehen mit wachen Augen, immer bereit, für seine White Star Line jede sich bietende Gunst der Stunde zu nutzen.

Ismay hatte sicherlich die maritimen Ereignisse im Gefolge des Russisch-türkischen Krieges genau analysiert. Besonders beeindruckt war er offenbar von der neuartigen Zusammenarbeit, wie sie die Russische Freiwillige Flotte und die russische Marine in der Hilfskreuzerfrage praktizierten. Es war bekannt, daß die russische Regierung ihrer Freiwilligen Flotte seit 1883 jährliche Subventionen von bis zu 600000 Rubel zahlte.⁹ So etwas mußte doch auch in Großbritannien möglich sein. Sicher auch unter dem Eindruck des weiterhin schlechten Verhältnisses zwischen England und Rußland, das sich auch in der 1880er Jahren oft am Rande kriegerischer Auseinandersetzungen bewegte, trug er der britischen Admiralität seine neuen Ideen vor: Gegen eine je nach Größe des Schiffes und seinem militärischen Wert unterschiedliche jährliche Subvention sollten die Reeder ihre Spitzenschiffe unter Aufsicht der Admiralität von vornherein »hilfskreuzergerecht« bauen lassen und sie im Krisenfall der Marine zur Verfügung stellen.¹⁰

Bei der Admiralty fand Ismay offene Ohren, zumal diese inzwischen erfahren hatte, daß man die Russische Freiwillige Flotte 1886 als halb-militärische staatliche Organisation reorganisiert hatte. Man erinnerte sich in London auch an die Probleme, Kosten und Schwierigkeiten, die bei der Charterung von Hilfsschiffen für die Navy immer für Ärger sorgten.



Spithead, 4. August 1889: Thomas Henry Ismay, Chef der White Star Line, führt Kaiserliche und Königliche Hoheiten über den Hilfskreuzer TEUTONIC. Links von Ismay Kaiser Wilhelm II., der Prince of Wales, Prinz Heinrich von Preußen und Prince Albert Victor. (Aus: Anderson, White Star. Prescott 1964)



1889 stellte die Royal Navy anlässlich der Naval Review in Spithead den Hilfskreuzer TEUTONIC in Dienst, der als Schnelldampfer der White Star Line von vornherein für eine Hilfskreuzer-Verwendung konstruiert worden war. (Sammlung Arnold Kludas)

Ismays Idee war geeignet, dieses Problem im Interesse des Landes in optimaler Weise zu lösen, und entsprechend schnell wurden die gesetzlichen und vertraglichen Regelungen getroffen.

Im Frühjahr 1887 begann Harland & Wolff mit dem Bau der fast 10000 BRT großen und mehr als 20 Knoten schnellen TEUTONIC, einem der ersten Zweischraubenschnelldampfer der Welt. Am 25. Juli 1889 in Dienst gestellt, nahm das neue Schiff am 1. August als Hilfskreuzer an der großen Naval Review vor Spithead teil. Die internationalen Gäste der Flottenparade, unter ihnen der junge deutsche Kaiser Wilhelm II., waren ebenso beeindruckt wie die Beobachter der anderen großen Seemächte. Thomas Henry Ismay ließ es sich nicht nehmen, am 4. August 1889 den deutschen Kaiser in der illustren Gesellschaft seines Bruders, Prinz Heinrich, und der englischen Hoheiten Prince Albert Victor und des Prinzen von Wales, nachmals King Edward VII., persönlich über das Schiff zu führen. Der marinebegeisterte Kaiser sah sich alles sehr interessiert an und zeigte sich tief beeindruckt.

Dieses englische Modell fand schnell Eingang in die großen Marinen der Welt. Frankreich, Italien, Japan, Österreich-Ungarn, Spanien und die USA schlossen bis Anfang der 1890er Jahre mit ihren führenden Reedereien ähnliche Subventionsverträge für die Bereithaltung von Hilfskreuzern ab.¹¹ Auch für die Kaiserliche Marine begann unter dem Eindruck der TEUTONIC das Zeitalter der Hilfskreuzer, zumal die Hamburg-Amerika Linie zeitgleich mit der White Star Line ebenfalls große Zweischrauben-Schnelldampfer in Dienst stellte, auch diese waren bereits mit verstärkten Decks für die Aufstellung von Geschützen versehen. Diese von der Hapag auf eigene Rechnung durchgeführte Maßnahme war möglicherweise auf die Erfahrungen mit den Russen 1878 beim Verkauf der drei Dampfer zurückzuführen. Offenbar betrachtete die Hapag diese Vorsorge als sozusagen wertsteigernde Investition für den Krisenfall.

Eine Subventionierung der Bereithaltung von Hilfskreuzern hat es in Deutschland offenbar nicht gegeben, jedenfalls sind Hinweise darauf nicht bekannt geworden. Selbst-

verständlich stellte aber auch die Kaiserliche Marine bestimmte Anforderungen an die potentiellen Hilfskreuzer und traf mit den Reedereien entsprechende Abmachungen. Da die meisten dieser Anforderungen von modernen Schnelldampfern ohnehin erfüllt wurden – z.B. Fahrtstrecke, Geschwindigkeit, wasserdichte Unterteilung, Anordnung der Kohlenbunker als Schutz für Kessel- und Maschinenräume –, waren im wesentlichen nur die Fundamente für die Bewaffnung sowie Lagerungsvorrichtungen für die Munition extra vorzusehen, was aber kaum größere Kosten verursachte, da es ja schon beim Neubau des Schiffes berücksichtigt werden konnte. Allerdings stiegen die anfallenden Kosten im Laufe der Jahre doch immer weiter an, da gerade in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg die Entwicklung neuer technischer Möglichkeiten im Schiff- und Maschinenbau schnell voranschritt und die Marine diese Fortschritte auch auf ihren Hilfskreuzern sehen wollte. Eine weitere Forderung der Marine betraf die Zusammensetzung der Besatzung, die ja im Ernstfall als Marinesoldaten auf dem Schiff bleiben würden; eine Mindestanzahl von gedientem Marinepersonal mußte sich also stets an Bord befinden. Auch hiermit werden Hapag und Lloyd sowie später die Hamburg-Süd sicher keine Probleme gehabt haben.

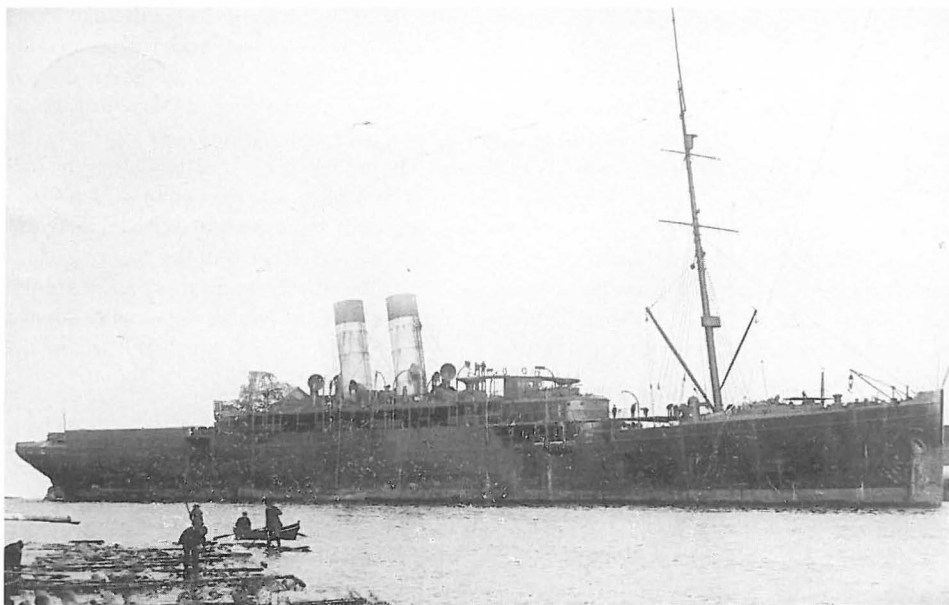
Am 21. Oktober 1895 stellte die Kaiserliche Marine in Kiel versuchsweise ihren ersten Hilfskreuzer in Dienst, den 8716 BRT großen und 19 Knoten schnellen Schnelldampfer *NORMANNIA* der Hamburg-Amerika Linie. Nicht weniger als acht 15-cm-, vier 12,5-cm- und zwei 9-cm-Geschütze, sechs 3,7-cm-Revolverkanonen sowie zwei 22-t-Torpedoboote mit je vier 45-cm-Torpedos wurden auf dem Hilfskreuzer installiert.¹² Weitere Hilfskreuzerprobungen hat es in der Kaiserlichen Marine vor dem Krieg nicht wieder gegeben.

1897 lieferte die Werft der A.G. Vulcan in Stettin den ersten von fünf gleichartigen Vierschornstein-Schnelldampfern für den Nordatlantik-Dienst, die sich sämtlich in den Mobilmachungslisten der Kaiserlichen Marine als Hilfskreuzer wiederfinden sollten. *KAISER WILHELM DER GROSSE*, so hieß der Neubau des Norddeutschen Lloyd in Bremen, war damals mit 14349 BRT das größte Schiff der Welt, und das war nicht der einzige Superlativ. Mit diesem Schiff hatte zum ersten Mal eine deutsche Werft für eine deutsche Reederei das größte, schnellste und luxuriöseste Schiff der Welt erbaut, eine Leistung, mit der die deutschen Schiff- und Maschinenbauer zum ersten Mal ihre bisher unangefochten führenden britischen Kollegen übertroffen hatten!¹³ Damit waren diese Vierschornsteindampfer damals auch die schnellsten Hilfskreuzer der Welt.

✱

Im April 1898 wurde dann ein weiteres Kapitel in der Geschichte der Hilfskreuzer eingeleitet. Spanien und die USA hatten es wegen ihres Kuba-Konfliktes zum offenen Krieg kommen lassen, und zum ersten Mal wurden Hilfskreuzer für den kriegerischen Einsatz aktiviert. Die Amerikaner stellten ihre Schnelldampfer *ST. LOUIS* und *ST. PAUL* in Dienst, während die materialmäßig ohnehin unterlegene spanische Marine für diesen Zweck gar keine geeigneten Schiffe besaß. Die Spanier fragten in Hamburg an, und die Hamburg-Amerika Linie verkaufte ihnen die Schnelldampfer *NORMANNIA* und *COLUMBIA*, die jetzt als *PATRIOTA* und *RAPIDO* die spanische Kriegsflagge hißten. Auf den Gegner hatten die Hilfskreuzer in diesem Krieg noch nicht schießen müssen, da er vorbei war, ehe die Hilfskreuzer ihr Einsatzgebiet erreichen konnten.

Dieser nächste Schritt ließ aber nur wenige Jahre auf sich warten. Im Februar 1904 entschlossen sich die Russen und die Japaner zur »Fortsetzung der Politik mit anderen Mitteln«. Das führte zum ersten Mal auch zu kriegerischen Handlungen von Hilfskreuzern. Interessant ist, daß von den sieben eingesetzten russischen Hilfskreuzern die Russische Freiwillige Flotte nur zwei Schiffe stellte, während die fünf anderen zu Beginn des Krieges



Der russische Hilfs- und Spätkreuzer Russ, ehemals der Lloyd Schnelldampfer LAHN. Auf dem Foto nach Außerdienststellung 1906. (Sammlung Arnold Kludas)

– einmal mehr – in Deutschland gekauft wurden. Das waren drei der uns schon bekannten ersten Zweischrauben-Schnelldampfer der Hapag, die als KUBAN, TEREK und DON in Fahrt kamen, sowie zwei Lloyd-Schnelldampfer der Flüsse-Klasse, die als Hilfskreuzer die Namen URAL und RUSS erhielten.¹⁴

Dieser Russisch-japanische Krieg war der erste große Seekrieg des technischen Zeitalters, weswegen ihn alle großen Marinen akribisch analysierten; er war – was man natürlich damals nicht wissen konnte – der große Testlauf für die Seeschlachten des Ersten Weltkriegs. Auch für die Kriegführung mit Hilfskreuzern bot der Russisch-japanische Krieg viel Diskussionsstoff, der sich besonders an umstrittenen Aktionen der Russen entzündete. Z.B. hatten im Juli 1904 die Dampfer PETERBURG und SMOLENSK der Russischen Freiwilligen Flotte unter Handelsflagge Odessa verlassen, dann im Roten Meer ihre unter Deck mitgeführten Geschütze montiert und mit dem Handelskrieg begonnen, wobei sie den mit Munition nach Japan bestimmten britischen Dampfer MALACCA sowie die deutschen Dampfer SCANDIA und PRINZ HEINRICH aufbrachten. Großbritannien und Deutschland protestierten erfolgreich, obwohl ja die Schiffe tatsächlich Ladung für den Kriegsgegner Rußlands an Bord gehabt hatten, was einem Kriegsschiff das Recht auf Kaperung gibt. Der Protest wurde damit begründet, daß ja PETERBURG und SMOLENSK eigentlich schon beim Auslaufen Kriegsschiffe gewesen seien, solchen aber laut Pariser Seerechtsdeklaration von 1856 das Durchfahren des Bosphorus verboten sei.¹⁵ Offenbar sahen die Russen das ein, denn sie zogen die beiden Hilfskreuzer in die Ostsee zurück und stellten sie erst im Oktober unter den neuen Namen DNEPR und RION wieder in Dienst.

*

Diese internationalen Querelen ließen den Ruf nach einer für alle Nationen verbindlichen Regelung der Hilfskreuzerfrage laut werden. Die gegensätzlichen Interessen der Seemäch-

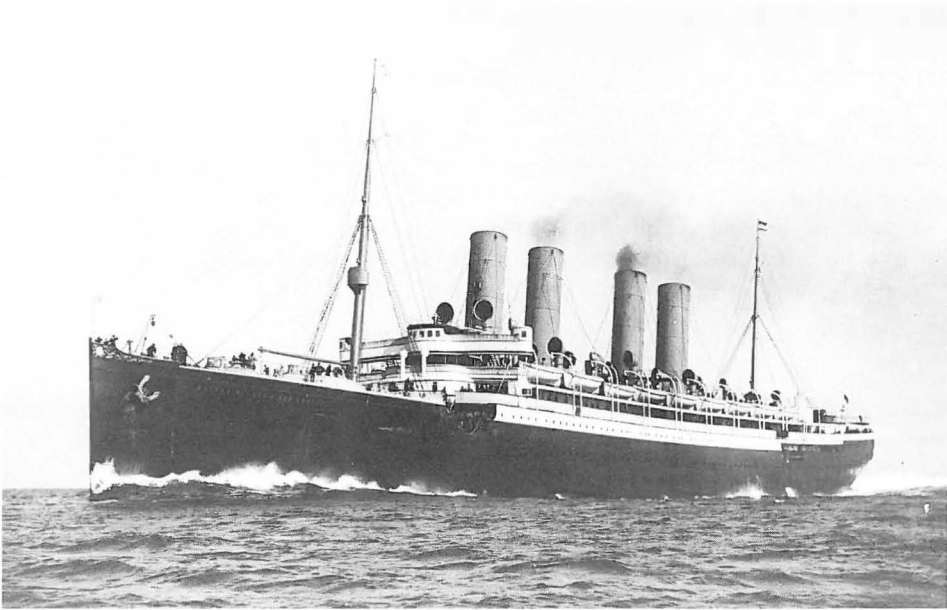
te waren aber gar nicht so leicht zu harmonisieren. Die britische Forderung z.B., daß Handelsschiffe nur in eigenen Hoheitsgewässern zu Hilfskreuzern umgewandelt werden sollten, war für alle anderen Staaten unannehmbar, denn ihre Realisierung hätte für das damals noch die Weltmeere beherrschende Albion mit seinem Commonwealth of Nations Riesenvorteile zu Lasten der anderen bedeutet. Auf der Haager Friedenskonferenz 1907 und der Londoner Seekriegskonferenz 1908/09 wurde das Thema ausführlich behandelt, ohne daß eine umfassende Einigung erzielt werden konnte.¹⁶ Immerhin war man sich in Den Haag soweit einig geworden, daß ein bewaffnetes Handelsschiff mit einem in der Rangliste der Marine aufgeführten Kommandanten nach Setzen der Kriegsflagge und des Kommandantenwimpels als Kriegsschiff anzuerkennen war, daß aber eine Umwandlung in neutralen Gewässern nicht zulässig sein sollte.¹⁷ Weitere internationale Vereinbarungen zum Thema Hilfskreuzer wurden nie mehr getroffen.

*

Dann begann 1914 der Erste Weltkrieg, der sehr bald Möglichkeiten und Grenzen des Einsatzes von Hilfskreuzern deutlich machte und viele vorher kontrovers diskutierte Probleme mit der normativen Kraft des Faktischen löste. So zum Beispiel die Frage, welchen Zwecken Hilfskreuzer dienen sollten oder durften. Nach Ansicht der Briten sollten Hilfskreuzer sich auf Küsten- und Handelsschutzaufgaben sowie Patrouillen- und Erkundungsfahrten beschränken, wozu die Royal Navy sie in beiden Weltkriegen dann hauptsächlich einsetzte. Die Deutschen sahen in der Störung des gegnerischen Handels die Hauptaufgabe, wenn nicht sogar den einzigen Zweck des Hilfskreuzereinsatzes, und auch sie verfuhrten in beiden Weltkriegen nach dieser Maxime. Alles andere wäre für beide Seiten angesichts der geopolitischen Gegebenheiten auch völlig unsinnig gewesen. Deutschland und Großbritannien waren übrigens in beiden Weltkriegen die einzigen Seemächte mit nennenswerten Hilfskreuzeraktivitäten.

Während aber die Briten 1914 – und auch 1939 wieder – ihr Konzept mit den vorgesehenen Schiffen ohne weiteres in die Tat umsetzen konnten, mußten die Deutschen schon nach wenigen Wochen erkennen, daß sie die falschen Schiffe bereitgehalten hatten. Alle als Hilfskreuzer vorgesehen Einheiten waren große Passagierdampfer mit auffälligen Silhouetten und großem – auf See kaum zu deckendem – Kohlenbedarf. Unter den für die Mobilmachung an erster Stelle aufgeführten sechs Hilfskreuzer-Favoriten der Kaiserlichen Marine waren die fünf schon erwähnten großen Vierschornstein-Schnelldampfer vom Typ KAISER WILHELM DER GROSSE, bei denen jede Tarnung absolut unmöglich war, weil ihre Silhouette mit den paarweise aufgestellten Schornsteinen bei jedem potentiellen Gegner die Assoziation »deutscher Hilfskreuzer« auslösen mußte. Daß der Vierschornsteiner KRONPRINZ WILHELM sich acht Monate in See halten und dabei auch noch erstaunliche Erfolge erzielen konnte, ist sicher mehr auf die Tüchtigkeit und die Fortüne des Kommandanten zurückzuführen als auf die Eignung des Schiffstyps für diese Aufgabe.

Die Frage drängt sich auf, warum die Verantwortlichen dieses vorhersehbare Problem nicht lange vor dem Krieg erkannt hatten. Ein Grund war sicherlich, daß man in den 1890er Jahren, als die Schnelldampfer-Hilfskreuzer aufkamen, nicht mit einem Kriegsgegner namens Großbritannien rechnete. Gegen alle anderen Gegner wären aber schnelle Hilfskreuzer als Handelsstörer durchaus sinnvoll gewesen. Sie kamen auch dem Kreuzerkriegs-Konzept der Kaiserlichen Marine entgegen, indem sie praktisch die Flotte der schnellen Kleinen Kreuzer verstärkte, die im Ersten Weltkrieg ebenfalls – man denke an die EMDEN – im Handelskrieg eingesetzt waren und dadurch zahlreiche britische Kriegsschiffe in überseeischen Gewässern banden. Dieser letzte Umstand war wohl ausschlaggebend für



Der Schnelldampfer KAISER WILHELM DER GROSSE war der erste Hilfskreuzer der Kaiserlichen Marine im Ersten Weltkrieg. (Sammlung Arnold Kludas)

das deutsche Festhalten am schnellen Passagierdampfer als Hilfskreuzer – auch als später mit einem Kriegsgegner Großbritannien gerechnet werden mußte. Da es der Kaiserlichen Marine an überseeischen Stützpunkten fehlte, hatte man abgelegene Buchten erkundet, die als Etappenstationen dienen sollten, z.B. bei der Kohlenversorgung aus bereitgestellten deutschen Nachschubdampfern.

Die kriegerische Wirklichkeit erteilte der Kaiserlichen Marine dann eine gründliche Lektion. Von den fünf zu Beginn des Krieges als Hilfskreuzer zum Einsatz gekommenen Passagierdampfern gingen KAISER WILHELM DER GROSSE noch im August und CAP TRAFALGAR (18805 BRT, Hamburg-Süd) im September 1914 verloren; beide wurden während der Kohlenübernahme überrascht. Der Vierschornsteiner hatte vorher nur drei Frachter versenkt und die CAP TRAFALGAR noch gar keinen. Der Hilfskreuzer BERLIN (17324 BRT, Norddeutscher Lloyd) legte im Oktober 1914 nördlich Irland eine Minensperre (auf der ein britisches Schlachtschiff und ein Postdampfer sanken), mußte dann wegen zu geringer Geschwindigkeit infolge schlechter Kohle in stürmischem Wetter das Unternehmen abbrechen und, da eine Rückkehr nach Deutschland aus diesen Gründen nicht durchführbar schien, Dröntheim anlaufen und sich internieren lassen. Erfolgreicher waren PRINZ EITEL FRIEDRICH (8797 BRT, Norddeutscher Lloyd) und KRONPRINZ WILHELM (14908 BRT, Norddeutscher Lloyd), die beide in Übersee zu Hilfskreuzern ausgerüstet worden waren und die zusammen 26 Schiffe mit fast 100000 BRT versenkten. Im März bzw. April 1915 mußten sich beide Schiffe nach achtmonatigem Kreuzerkrieg im amerikanischen Newport News internieren lassen, weil sie 1. kaum noch Kohle, Wasser und Proviant an Bord hatten, weil 2. Schiffe und Maschinen dringend reparaturbedürftig waren, weil 3. viele Besatzungsangehörige an Mangelkrankheiten litten (allein auf KRONPRINZ WILHELM waren 86 Mann an Beriberi erkrankt) und weil 4. deswegen und wegen des britischen Blockaderings um Deutschland die Erfolgchance für einen Durchbruch in die Heimat gleich Null war.

Nach der Internierung der KRONPRINZ WILHELM stellte die Kaiserliche Marine vorerst

keine Hilfskreuzer mehr in Dienst, sondern setzte für den Handelskrieg ganz auf die U-Boote. Unter dem Eindruck der verlorenen Schiffe schenkte man auch einer im August 1915 verfaßten Denkschrift des Oberleutnants zur See Theodor Wolff zunächst keine Beachtung, der den Einsatz unauffälliger Frachter als Hilfskreuzer vorgeschlagen hatte.¹⁸ Erst als der zum Minenleger umgerüstete Frachtdampfer METEOR (ein beschlagnahmtes britisches Schiff von 1912 BRT) sich als erfolgreiches Kaperschiff erwiesen hatte, griff man Wolffs Idee auf und schickte ab Dezember 1915 leicht zu tarnende Frachter mit rationellerem Kohlenverbrauch als Hilfskreuzer in See, mit großem Erfolg. – An diese Erfahrungen knüpfte die Kriegsmarine im Zweiten Weltkrieg an, als man die Hilfskreuzer amtlich und treffend als Handelsstörkreuzer bezeichnete.

✧

KAISER WILHELM DER GROSSE, um abschließend zum Ausgangspunkt zurückzukehren, war am 4. August 1914 der erste im Krieg für den Kampfeinsatz in Dienst gestellte deutsche Hilfskreuzer, er war am 7. August der erste, der ein gegnerisches Schiff versenkte, und am 26. August 1914 ging er als erster Hilfskreuzer der Kaiserlichen Marine verloren.

Hier die technischen Hauptdaten des Schiffes als Hilfskreuzer:

24300 t Wasserverdrängung

199,5 m Länge über alles, 20,13 m Breite, 8,5 m Tiefgang

Zwei 3-Zyl. Dreifach-Expansions-Dampfmaschinen

14 Zylinderkessel mit 12,5 atü Dampfdruck

Zwei Schrauben

Maximal 31000 PSi Maschinenleistung

22,5 Knoten Geschwindigkeit

Seeausdauer: 5000 sm bei 18 Knoten (4420 t Kohle)

Bewaffnung: Sechs 10,5-cm-Geschütze, zwei Revolverkanonen

Besatzung: 24 Offiziere, 560 Mann

Bauwerft: A.G. »Vulcan«, Stettin

Baujahr: 1897

Umrüstung zum Hilfskreuzer: Vom 2. bis 4. August 1914

beim Technischen Betrieb des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven.

✧

Folgendes bleibt nachzutragen: Der Norddeutsche Lloyd hatte seinen alternden Schnelldampfer KAISER WILHELM DER GROSSE im Winter 1913/14 zum 13952 BRT großen Auswandererschiff umgebaut, das dann ausschließlich Passagiere III. Klasse beförderte. Denen standen also jetzt alle Decks sowie die eleganten Gesellschaftsräume der ehemaligen I. Klasse zur Verfügung. Deren kostbare Einrichtungen schienen dem Lloyd aber zu schade für die Auswanderer, weshalb er sie beim Umbau teilweise herausnehmen ließ. Diesem Umstand ist es zu verdanken, daß noch heute Teile der Wandtäfelungen und des Mobiliars erhalten sind. In Bederkesa hat das Hotel Waldschlößchen ganze Räume mit diesen Möbeln und Täfelungen eingerichtet. Als Anfang der 1970er Jahre das Deutsche Schifffahrtsmuseum entstand, stellten die Inhaber des Waldschlößchens ihm Wandtäfelungen mit kunstvollen Ledertapeten sowie originale Sitzmöbel aus dem Rauchsalon der I. Klasse des Schnelldampfers KAISER WILHELM DER GROSSE zur Verfügung. So kann man also in Bremerhaven und in Bederkesa noch heute Teile jenes berühmten Dampfers besichtigen,

der 1897 als größtes Schiff der Welt in Dienst gestellt worden war und der 1914 als erster deutscher Hilfskreuzer in den Krieg zog und vernichtet wurde.

Anmerkungen:

- 1 Die Schilderung der politischen Ereignisse stützt sich auf: Ploetz Verlag (Hrsg.): Auszug aus der Geschichte. Würzburg 1960.
- 2 Warneck, Paul: The Russian Volunteer Fleet Association 1878-1924. In: The Belgian Shiplover, Nr. 117, Brüssel 1967, S. 213ff.
- 3 Kludas, Arnold: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Bd. I. (= Schriften des DSM Bd. 18). Hamburg 1986, Kap. 7 und S. 99.
- 4 Die oft als Vorläufer der Hilfskreuzer bezeichneten staatlich konzessionierten Kapersegler früherer Jahrhunderte oder die kriegerischen »Segeldampfer« des amerikanischen Bürgerkrieges sind – wie ganz richtig gesagt – eben Vorläufer und damit nicht Thema dieser Arbeit.
- 5 Schmalenbach, Paul: Die deutschen Hilfskreuzer 1895-1914. Oldenburg und Hamburg 1977, S. 11.
- 6 Vergl. Warneck (wie Anm. 2), S. 213.
- 7 Warneck (wie Anm. 2). Den zweiten Überblick gibt Herbert Rowell: The Russian Volunteer Fleet. In: Transactions of the Institution of Naval Architects, 1905, S. 63-79. Howell ergänzt Warnecks Arbeit durch viele schiffbautechnische und wirtschaftliche Details dieser für die Geschichte der Hilfskreuzer so wichtigen Schiffahrts-Gesellschaft. Kurioserweise erwähnt er die Ex-Hapag-Schiffe als vom Nord-deutschen Lloyd stammend.
- 8 Cramp's Shipyard founded by William Cramp 1830. Philadelphia 1902, S. 18.
- 9 Warneck (wie Anm. 2), S. 117.
- 10 Anderson, Roy: White Star. Prescott 1964, S. 77ff.
- 11 Schmalenbach (wie Anm. 5), S. 11.
- 12 Kludas, Arnold: Die deutschen Schnelldampfer, Teil II. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv, Bd. 4, 1981, S. 105.
- 13 Die Bedeutung dieses Schiffstyps in der internationalen Geschichte der Schnelldampfer kann im Rahmen dieser Arbeit nicht behandelt werden. Detailliert werden KAISER WILHELM DER GROSSE und seine vier Nachfolger beschrieben in: Kludas, Arnold: Die deutschen Schnelldampfer, Teil III. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv, Bd. 6, 1983, S. 91-108.
- 14 Vergleiche hierzu Kludas, Arnold: Die deutschen Schnelldampfer, Teil I und Teil II. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 3, 1980, S. 106ff., und 4, 1981, S. 168.
- 15 Vergl. Warneck (wie Anm. 2), S. 216.
- 16 Witthöft, Hans Jürgen: Lexikon zur deutschen Marinegeschichte. Bd. I. Herford 1977, S. 131f.
- 17 Schmalenbach (wie Anm. 5), S. 12.
- 18 Hildebrand, Hans H., Albert Röhr und Hans Otto Steinmetz: Die deutschen Kriegsschiffe. Bd. 6. Herford 1982, S. 99.
- 19 Gröner, Erich, Dieter Jung und Martin Maass: Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945. Bd. 3. Koblenz 1985, S. 152.

Passenger ships as auxiliary cruisers – Short history of a ship category

Summary

To date there is no cohesive historical account of the international development of the auxiliary cruiser, and the scattered investigations of various single aspects of this ship category do not add up to a comprehensive survey. These were the circumstances discovered by the author as, upon request of the editor of this publication, he undertook to provide an introduction to the report by Captain Meyer of the only

voyage of the KAISER WILHELM DER GROSSE as an auxiliary cruiser (see the following article). The first task was thus to gain an overall impression of this history.

"Auxiliary cruisers", as defined here, were passenger steamships kept ready for battle by large shipping companies in countries with significant naval power. These ships were technically equipped for the installation of weapons, and their conversion could be carried out within a few days. The auxiliary cruiser was first to put into service by the Russians, who felt threatened by the British Royal Navy after the Russian-Turkish Balkan War. At that time a newly established shipping company, later called the "Russian Voluntary Fleet", bought three steamships from the Hamburg-America Line and had them converted for combat purposes. By the turn of the century, this originally Russian idea had been adopted by all of the world's large navies.

This brief study also touches on the various attempt worldwide to incorporate the legal status of the ship type "auxiliary cruiser" into international public and military law. Because of geopolitically based conflicts of interest between the naval powers, these endeavours were only partially successful.

In conclusion the author examines the auxiliary cruiser concept of the Imperial German Navy, whose goal it was to interfere with and impair the enemy's overseas commerce. The express liners originally designated for this purpose, however, were for various reasons inconceivably ill-suited to it. As early as 1915 the German Navy proceeded to commission cargo vessels as auxiliary cruisers, as they were inconspicuous and easier to supply. This was then the mode of operation employed by the navy during World War II.