

► JOCHEN KEMSA UND REINHARD A. KRAUSE

Die HOHENZOLLERN und Tirpitz – eine Strandung

1. Einleitung

Der vorliegende Aufsatz verdankt seine Entstehung einer beiläufigen Anfrage. Bei Feldstudien in der Umgebung von Alghero an der Nordwestküste Sardinien war ein Kollege wiederholt auf Gegenstände des deutschen Passagierschiffes HOHENZOLLERN gestoßen. Ob wir dazu etwas wüssten?

In Standardwerken zur deutschen Passagierschiffahrt fanden wir problemlos Fotos, Zeichnungen und Pläne und lasen, das Schiff sei am 9. April 1908 auf einer Kreuzfahrt vor Alghero, Sardinien, gestrandet und später aufgegeben worden.¹ Damit schien schon der wesentliche Teil der Anfrage beantwortet. Um jedoch etwas mehr über die Umstände der Strandung in Erfahrung zu bringen, wollten wir noch einen Blick in die Seeamtsakten werfen, von denen wir sicher annahmen, dass diese existieren würden. Das ist aber nicht der Fall. Akten zu Seeunfalluntersuchungen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg liegen nicht mehr vor.

Aber wir wurden noch weiter enttäuscht. Über diesen doch erheblichen Unglücksfall war auch in den seit 1879/1880 in gedruckter und gebundener Form erscheinenden »Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs« (EOS) nichts zu finden. Wir zweifelten an unserer Sorgfalt, aber es blieb bei dem negativen Ergebnis: Der Verlust der HOHENZOLLERN wird hier nicht berücksichtigt.² Allerdings taucht das Schiff im Laufe der Jahre mehrfach im Zusammenhang mit anderen Havarien in den EOS auf.

Zu weiteren Nachforschungen herausgefordert, stießen wir auf eine ausführliche Beschreibung des Unfallherganges und seiner Begleitumstände, die im April 1908 in der international rezipierten Londoner »Times« erschienen war. Die Lektüre dieses Artikels war für uns eine Mischung aus »Offenbarung und Erstaunen«:

1. Die HOHENZOLLERN befand sich zur Zeit der Strandung nicht auf einer Mittelmeerkreuzfahrt, sondern auf einer Linienreise von Marseille über Neapel nach Alexandria. Bei dem Anlaufen des kleinen Hafenplatzes Alghero³ im Nordwesten Sardinien handelte es sich also um eine Deviation – eine Abweichung von der Reiseroute – von über 100 sm.

2. Uns war bekannt, dass Deviationen für eine Schiffsführung vertretbar sind, wenn es sich um nautisch-technische oder medizinische Notfälle oder um Seenotrettungsmaßnahmen handelt. Von einem Notfall konnte hier aber gar nicht die Rede sein. Der Grund für die Abweichung von der Reiseroute war offensichtlich der, dass in Marseille der deutsche Großadmiral und Staatssekretär des Reichsmarineamts Alfred von Tirpitz (1849–1930) mit Frau und zwei Töchtern an Bord gekommen war. Deren Reiseziel war jedoch weder Neapel noch Alexandria, sondern besagtes Alghero auf Sardinien.

3. Die Schilderung in der »Times« über die Umstände des Auflaufens der HOHENZOLLERN und der sich daran anschließenden Bergungsversuche ist schlicht unglaublich. War es möglich, dass dem Kapitän eines bekannten deutschen Passagierschiffes derartige Fehler unterlaufen waren?

Durch diese Umstände neugierig gemacht, vertieften wir unsere Recherchen, die wir, eingebettet in das historische Umfeld, in einem größeren Aufsatz darlegten, der im Folgenden gekürzt vorgestellt wird.⁴

2. Historisch-politischer Hintergrund

Die revolutionäre Entwicklung der Verkehrs- und Kommunikationstechnik im 19. Jahrhundert ermöglichte die beschleunigte Erschließung der über die Kontinente verteilten Ressourcen, was bis zum Ersten Weltkrieg zu einem intensiven und komplexen Waren- und Personenaustausch führte, der ohne Einschränkungen mit dem Begriff Globalisierung umschrieben werden kann.⁵

Schifffahrt und Schiffbau sind einschließlich ihrer militärischen Komponenten (Marine, Marineschiffbau) bis zum Ersten Weltkrieg zentrale Themen in Wirtschaft, Wissenschaft, Technik und Politik. Für deutsche Unternehmer war zunächst der Nordamerikaverkehr von besonderer Bedeutung. Der Norddeutsche Lloyd in Bremen (NDL) und die Hamburg-Amerika Linie (HAPAG) konnten sich so zu den größten Reedereien der Welt entwickeln. Auch Australien, Ozeanien und Ostasien wurden ab den 1850er-Jahren Zielgebiet der hanseatischen bzw. deutschen Handelsflotte.

Die Beteiligung deutscher Unternehmen an internationalen Verkehrs- und Kommunikationssystemen wurde spätestens ab den 1880er-Jahren durch die Reichsregierung gefördert. U.a. wurde zu diesem Zweck im April 1885 das *Gesetz betreffend Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern* in den Reichstag eingebracht. Bereits Anfang Juli des gleichen Jahres kam es zu einem entsprechenden Vertrag, der die Linien nach Ostasien und Austra-



Abb. 1 Karte mit dem geplanten Kurs der HOHENZOLLERN: Marseille – Straße von Bonifacio – Neapel und dem tatsächlich ausgeführten Kurs: Marseille – Alghero.

lien subventionierte. Der Vertragspartner des Reiches war exklusiv der NDL. Im Rahmen der Vereinbarungen waren auch technische Auflagen zu erfüllen, wodurch die Anschaffung weiterer Schiffe notwendig wurde. Eine Vertragsbedingung besagte jedoch, dass die als Reichspostdampfer eingesetzten Schiffe auf deutschen Werften gebaut sein mussten. Das Gesetz zur *Einrichtung und Unterhaltung deutscher Postdampfschiffsverbindungen* spiegelte daher nicht nur den Willen der Regierung und des Parlaments, Deutschlands Rolle im Weltverkehr zu stützen, es hatte auch erhebliche Rückwirkungen auf die nationale Werftindustrie, die gerade dabei war, die technische Vormachtstellung der Briten durch eigene Entwicklungen herauszufordern.

3. Die KAISER WILHELM II: Anmerkungen zur Technik und zur Schiffsbiografie

Der erste Schnelldampferneubau des NDL, der auf einer deutschen Werft in Auftrag gegeben wurde, war die KAISER WILHELM II. Das Schiff wurde als Baunummer 184 auf der Stettiner Vulcanwerft im Sommer 1889 fertiggestellt. Mit 142 m Länge, 15,1 m Breite, einem Raumgehalt von fast 7000 BRT und angetrieben durch eine Dreifach-Expansionsmaschine, die eine indizierte Leistung von 6650 PS bereitstellen konnte, gehörte es zu den größten und modernsten

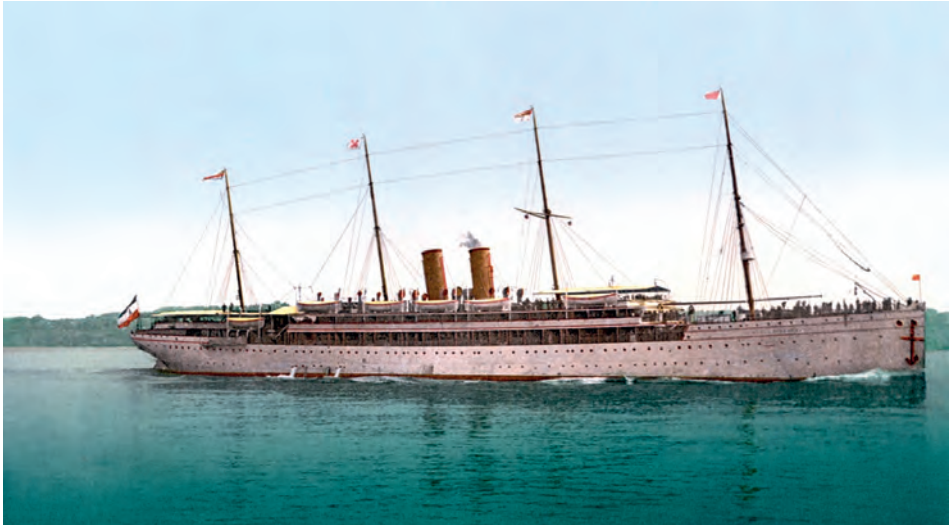


Abb. 2 Dampfer KAISER WILHELM II in der Zeit 1890–1900, mit vier Masten, kurzen Schornsteinen und offener Brücke. (Foto: Library of Congress)

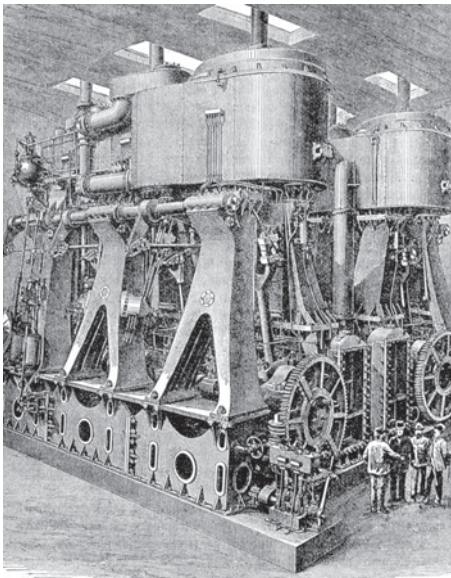


Abb. 3 Maschinenanlage der AUGUSTA VICTORIA, die Abbildung zeigt den Probeaufbau in den Werkstätten des Vulcan. Die dargestellte Backbordmaschine wurde mit geringfügigen Änderungen als Hauptmaschine für die KAISER WILHELM II nachgebaut. Man beachte die zum Größenvergleich eingefügte Personen-Gruppe. (Hapag-Lloyd Archiv)

Linern weltweit. Unter günstigen Kon-
 ditionen wurde eine Geschwindigkeit
 von 16 kn erreicht. Das Schiff war spe-
 ziell für den Verkehr nach Australien
 konzipiert. Neben großzügigen tropen-
 tauglichen Einrichtungen für 266 Passa-
 giere der ersten und zweiten Klasse
 und 644 Zwischendecksplätzen verfügte
 es auch über eine erhebliche Laderaum-
 kapazität (um 3500 t). In Anlehnung an
 den später benutzten Begriff des Kombi-
 frachters könnte man hier von einem
 Kombi(passagier)liner sprechen.

Um ein Gefühl für die allgemeine
 wirtschaftspolitische Bedeutung der
 Schifffahrt und des Schiffbaus zu be-
 kommen, ist es lehrreich, einen Blick
 auf das »schiffstechnische Umfeld«,
 z.B. die Baunummer 183 der Vulcan-
 werft, zu werfen. Dabei handelt es
 sich um die AUGUSTA VICTORIA der
 HAPAG, die keine Postdampfer-Ver-
 träge mit der Reichsregierung unter-
 hielt. Die AUGUSTA VICTORIA war bei
 einer Länge von 144,8 m nur wenig



Abb. 4 KAISER WILHELM II 1891 am Circular Quay, Sydney. (Foto: Australian National Maritime Museum)

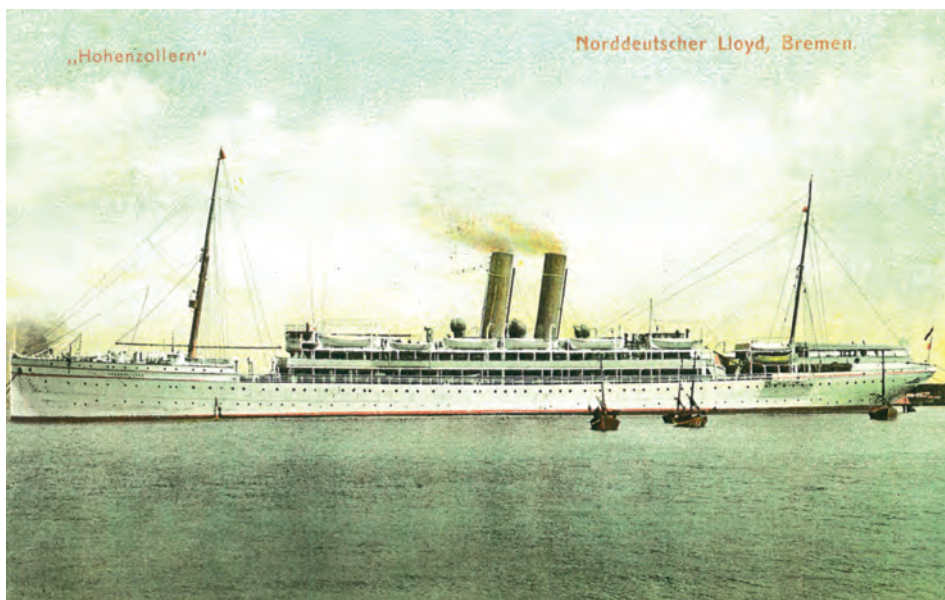


Abb. 5 Dampfer HOHENZOLLERN ex KAISER WILHELM II, 1903–1908, nach diversen Umbauten: vergrößerte Kesselanlage, verlängerte Schornsteine, geschlossene Brücke, Ausbau der beiden mittleren Masten, Renovierung der Inneneinrichtungen und der Passagerräume. (Zeitgenössische handkolorierte Postkarte)

größer als das Schiff der Bremer Konkurrenz, hatte aber zwei (!) Maschinen des auf der KAISER WILHELM II installierten Typs.

Dieser erste deutsche Doppelschrauben-Schnelldampfer erreichte Spitzengeschwindigkeiten von über 19 kn. Ziel der Hamburger Reeder war die Minimierung der Reisezeiten im Passagierverkehr zwischen Europa und den USA. Der damit verbundene exorbitante technische Aufwand und die daraus resultierenden Betriebskosten konnten durch Fracht- und Passageeinnahmen gedeckt werden. Die Reederei expandierte.

Die KAISER WILHELM II wurde in Australien enthusiastisch aufgenommen, es zeigte sich aber, dass das Schiff trotz des guten Zuspruchs und der Subventionen auf dieser Route nicht kostendeckend zu betreiben war. Nach einigen Rundreisen wurde es von dieser Linie abgezogen und anschließend jahrelang vorzugsweise im Liniendienst Mittelmeer – New York eingesetzt, bevor es ab 1906 in den Mittelmeerverkehr übergang. Das Schiff hatte bis zu dem Zeitpunkt verschiedene Havarien überstanden.⁶

Zum Jahreswechsel 1900/1901 auf den Namen HOHENZOLLERN umgetauft, wurde es 1902/1903 erheblich umgebaut und renoviert.⁷ Speziell eine neue Kesselanlage reduzierte den Kohleverbrauch und ermöglichte gleichzeitig eine höhere Spitzengeschwindigkeit.

Als das Schiff im Frühjahr 1908 auf der Route Marseille – Alexandria via Neapel verkehrte, war es bei Passagieren und Abladern beliebt. Geführt wurde es schon seit einigen Jahren von dem Bremerhavener Kapitän Andreas Gerdes (1862–1924).

4. Die Strandung

Am Mittwochnachmittag, dem 8. April 1908, liegt der Liner, der gerne auch als Salondampfer bezeichnet wird, in Marseille. Die Ladearbeiten sind termingerecht beendet worden – neben einer größeren Partie Mehl befindet sich Stückgut in den Räumen.⁸ Es sind 70 Passagiere an Bord⁹, die überwiegend in der ersten Klasse gebucht haben. Neapel soll am 10. April 1908 vormittags erreicht werden. Unmittelbar vor dem Auslaufen, der Dampfdruck in den Kesseln ist nahe dem Betriebswert, kommt noch eine augenscheinlich höchst wichtige Person an Bord: der Staatssekretär des Reichsmarineamts Admiral Alfred von Tirpitz (1849–1930) mit Frau und zwei Töchtern – die Ursache für die folgenden Kalamitäten, wie ein weiterer prominenter Passagier später schreiben wird.

Bei ruhigem, klarem Wetter kann nach dem Auslaufen von navigatorischen Schwierigkeiten keine Rede sein. Überliefert ist, dass Admiral Tirpitz und Kapitän Gerdes nach dem Abendessen im Rauchsalon des Liners gemütlich zusammensitzen und dabei, offenbar vergleichsweise lautstark, politische Themen diskutieren (Grimthorpe 1908).

Am Morgen des 9. April, der Weckruf ist kaum verklungen, werden die

Passagiere durch heftige Erschütterungen des Schiffes in Unruhe versetzt. Wer kann, stürzt an Deck. Sofort ist klar – die HOHENZOLLERN ist aufgelaufen. Man befindet sich aber nicht, wie man hätte vermuten können, in der Straße von Bonifacio, der um 10 sm breiten Wasserstraße zwischen Korsika und Sardinien, sondern liegt vor der kleinen Stadt Alghero an der Nordwestküste Sardinien. *How on earth did we come to be there?* – Wie um Himmels willen sind wir hierhergekommen? –, fragt sich der Passagier Baron Grimthorpe (1856–1917), und seine Mitreisenden werden nicht minder erstaunt gewesen sein.

Dass hier über die Vorgänge nach der Strandung so genau berichtet werden kann, ist einem detailreichen Aufsatz aus der Feder Grimthorpes zu verdanken, der einige Tage nach der Havarie in der Londoner »Times« erschien (Grimthorpe 1908). Darin wird beschrieben, dass die Aufklärung betreffend die Ursache der Kursabweichung nicht lange auf sich warten ließ, denn von Alghero näherte sich ein mit roten Teppichen ausgelegtes Boot, um Tirpitz samt seiner Familie von Bord zu holen, die hier ihr Reiseziel erreicht hatten. Es war offensichtlich, dass die Familie Tirpitz in Alghero erwartet wurde.

Von Nordwesten kommend Alghero anzusteuern ist problemlos. Dabei hat man zunächst das Cabo Caccio (Capo della Caccia) zu runden, das sich wenige Meilen westlich der Stadt steil aus dem Meer erhebt. Die Sonne ist bereits aufgegangen, als am Morgen des 9. April diese signifikante Ansteuerung in Sicht kommt. Das Aussehen des Kaps und des darauf errichteten charakteristischen Leuchtturms ist aus den zeitgenössischen Seekarten und nautischen Publikationen zu ersehen, so dass die Ansteuerung für einen erfahrenen Nautiker, auch wenn er sie das erste Mal durchführt, keine Schwierigkeit darstellen sollte, zumal bei gutem Wetter, wie im vorliegenden Fall.



Abb. 6 Baron Grimthorpe. Karikatur aus »Vanity Fair«, 7. Januar 1904. (Zeichnung: Leslie Ward [1851–1922])

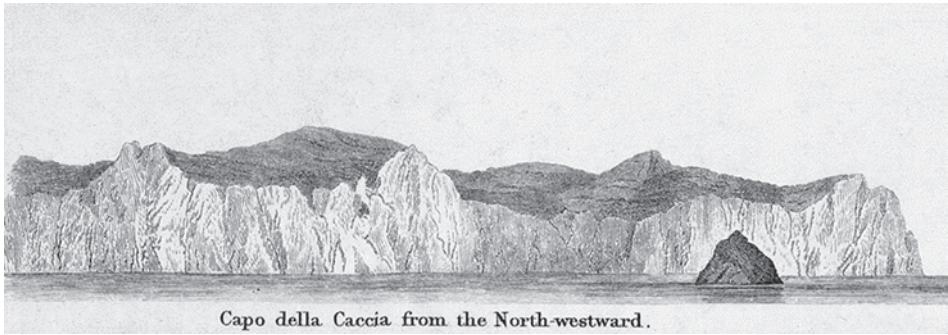


Abb. 7 Ansicht aus der britischen Seekarte HO 1128 aus dem Jahr 1838.



Leuchtturm auf Kap Caccia.

Abb. 8 Skizze aus dem deutschen Seegelandbuch für das westliche Mittelmeer.

Vom Kap beträgt die Distanz bis zur Reede von Alghero noch knapp 6 sm – bei reduzierter Fahrt eine »kleine halbe Stunde«. Dem kleinen Fischereihafen, der selbstverständlich von der HOHENZOLLERN nicht angelaufen werden kann, ist die Untiefe Le Murge vorgelagert. Das Unglaubliche passiert: Unter Missachtung seemännischer Sorgfalt wird die HOHENZOLLERN von Kapitän Gerdes so nahe an den Hafen manövriert, bis sie mit dem vorderen Drittel des Schiffsbodens auf Le Murge festkommt.

Versuche, das Schiff mit eigener Maschinenkraft rückwärts von der Sandbank abzubringen, bleiben erfolglos. Dann lässt Gerdes einen Anker achteraus bringen, um den Propellerschub durch den Zug, den das Ankerspill liefert, zu unterstützen. Alle Bemühungen bleiben erfolglos, wobei sich Grimthorpe in der Beschreibung der Arbeiten genüsslich über die seemännischen Unzulänglichkeiten der Besatzung, speziell in der Handhabung der Boote, verbreitet, aber auch echte Besorgnis anklingen lässt, wenn er sich fragt, was wohl passieren würde, wäre man angesichts einer wirklichen Gefahr auf die Benutzung derselben angewiesen.

Nicht einmal 24 Stunden später scheint sich jedoch ein kleines Wunder anzubahnen. Am frühen Morgen des 10. April trifft tatsächlich das italienische Panzerschiff SARDEGNA, begleitet von einem Torpedoboot, von seiner Station La Maddalena kommend, am Ort des Unglücks ein. Der »22 000-PS-Riese« ankert hier zunächst, um sich auf die nun folgenden Aufgaben vorzubereiten. Jetzt nehmen die italienischen Marineoffiziere die Arbeiten in die Hand, und das offensichtlich mit Elan und Professionalität.

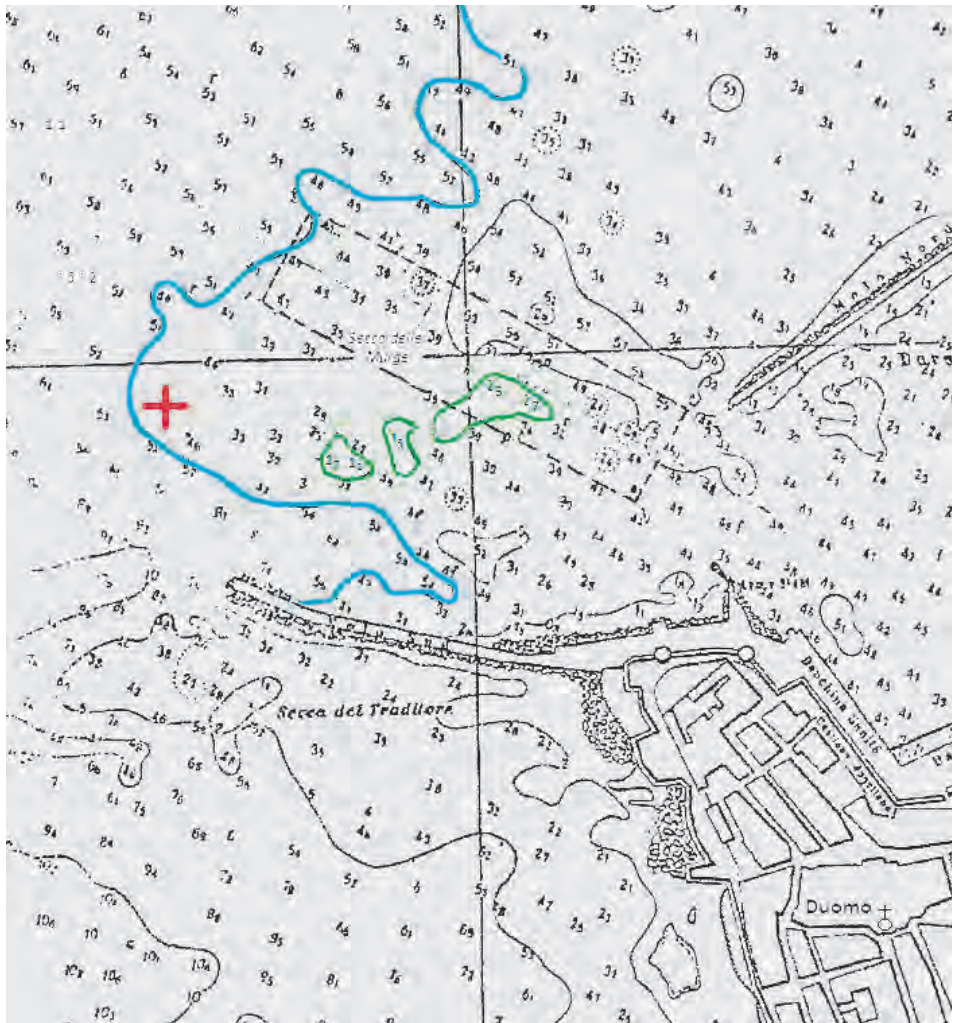


Abb. 9 Porto di Alghero, auf der Basis einer italienischen Karte aus dem Jahre 1971. 1908 gab es weder die Süd- noch die Nordmole. Eingezeichnet (grün) ist die Untiefe »Secca delle Murge« mit Wassertiefen unter 3 m. Blau die 5-m-Linie. Die Strandungsstelle (rotes Kreuz) ist angenähert wiedergegeben.

In seiner Schilderung kann Baron Grimthorpe den Einsatz der Italiener gar nicht genug loben. Noch am selben Tag werden zwei Abschleppversuche unter Zuhilfenahme der Maschine des Havaristen vorgenommen. Fast 30 000 Pferdestärken zerren jetzt am Rumpf des verunglückten Schiffes. Aber alle Bemühungen erweisen sich als vergeblich. Der Havarist rührt sich nicht von der Stelle. Warum die HOHENZOLLERN trotz der eingesetzten enormen Kräfte nicht freizuschleppen ist, bleibt zunächst rätselhaft. Am 11. April beginnt die Besatzung mit Umstauarbeiten, um das Schiff hecklastig zu trimmen. Gleichzeitig werden Kohlen aus den vorderen Bunkern über Bord geworfen und

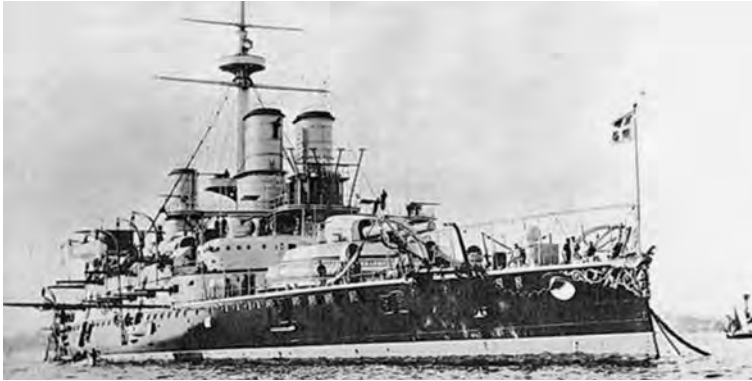


Abb. 10 Italienisches Panzerschiff SARDEGNA.
(Sammlung Jochen Kemska)

Teile der Ladung auf Leichter gelöscht. Wassereintrich wird festgestellt, der aber mit Bordpumpen noch beherrschbar ist.

Am 12. April beginnt das Wetter umzuschlagen, Wind und Seegang nehmen zu. Inzwischen ist der NDL-Dampfer THERAPIA auf Alghero Reede eingetroffen und beginnt damit, die noch an Bord befindlichen Passagiere aufzunehmen. Weitere Teile der noch nicht beschädigten Ladung werden mit Leichtern auf die THERAPIA umgeladen.

Auch ein weiterer Schleppversuch, bei der die SARDEGNA durch einen Marineschlepper unterstützt wird, bleibt vergeblich. Die Schlepptrassen brechen und verwickeln sich im Propeller des Kreuzers, der nun seinerseits zum Havaristen wird und nach Porto Conte geschleppt werden muss, um seine Schraube zu klariieren. Durch den Bruch der Trossen – sogar Poller werden aus dem Deck der HOHENZOLLERN gerissen – kommen mehrere Seeleute zu Schaden. Sie werden in das Krankenhaus von Alghero eingeliefert.

Am 13. April sorgt die durch harten Wind aus Südwest aufgeworfene See für Schiffsbewegungen. Jetzt wird klar, dass der Havarist auf Gestein festgekommen ist, das in die Sandbank eingelagert ist. Die Felsbrocken bohren sich weiter in den Boden der HOHENZOLLERN und die Wassereintriche verstärken sich. Das Wasser steht nun 2 m hoch im Laderaum. Die Steuerbord-Schlagseite verstärkt sich. Sicherheitshalber wird die Besatzung an Land geschafft. An Bord bleiben nur Kapitän Gerdes und einige Offiziere. An weitere Abbringversuche kann nicht mehr gedacht werden. Das eindringende Wasser ist durch bordeigene Pumpen nicht mehr zu bewältigen. Durch die Stampfbewegungen des Schiffes vermehren und vergrößern sich die Leckagen. Die restlichen Laderäume im Vorschiff und sowohl der Kessel- als auch der Maschinenraum laufen voll.

Hatten die »Bremer Nachrichten« noch am 11. April geschrieben, das Schiff hätte keinerlei Beschädigung davongetragen, ist nur drei Tage später, am 14. April, vom Verlust des Schiffes die Rede, und am 15. April meldet die »Weser Zeitung« kurz und bündig: *HOHENZOLLERN gestrandet und vollständig verloren*. Am 19. April steht das Wasser im Laderaum bereits 3 m hoch.

Abb. 11
 HOHENZOLLERN
 im April/Mai
 1908, gestran-
 det vor
 Alghero, Sardi-
 nien, mit
 Bergungsschif-
 fen längsseits.
 (Aus: Valsecchi
 1991)



Nur Kapitän Gerdes und *einige Getreue* sollen sich noch an Bord aufgehalten haben.

Nach mehrtägiger Verspätung wegen des schlechten Wetters befindet sich die THERAPIA mit Passagieren und einem Teil der Ladung via Neapel auf dem Weg nach Alexandria. Auch die SCHLESWIG, das zweite auf der Linie Marseille – Alexandria eingesetzte Schiff, das zwischenzeitlich auf der Reede von Alghero geankert hatte, ist wieder mit dem Ziel Marseille in See gegangen. Zur Übernahme der Besatzung und des Inventars der HOHENZOLLERN wird der NDL-Liner SACHSEN erwartet.

Dass auch das Inventar, also Möbel, Ausrüstung und alle beweglichen Gegenstände von Wert, von Bord gebracht werden, zeigt zwingend, dass es in der Direktion des Norddeutschen Lloyd schon beschlossene Sache ist, die HOHENZOLLERN nach erfolgter Bergung zum Abbruch zu verkaufen! Ein Teil der Einrichtung der HOHENZOLLERN wurde offensichtlich am Ort ihrer Strandung veräußert.¹⁰

Neben dem Ausschiffen der Passagiere und den tagelangen Anstrengungen mit dem Ziel, so viel Ladung wie möglich zu retten, gehen anschließend die Bergungsarbeiten unter der Leitung eines Inspektors des NDL weiter, der inzwischen, aus Genua kommend, eingetroffen war.¹¹

Gegen Ende April wird klar, dass an ein Abbringen des Schiffes ohne Hilfe von Bergungsexperten nicht zu denken ist. Der NDL beauftragt ein Konsortium einschlägiger im Mittelmeerraum tätiger Firmen. Die beiden Bergungsdampfer EM. Z. SVITZER und WILHELM erscheinen an der Unglücksstelle. Nach Überprüfung der Sachlage beginnen Taucher damit, die Leckagen provisorisch abzudichten. Das Schiff ist zwischenzeitlich soweit geleichtert, dass es nach

dem erneuten Aufschwimmen von der Untiefe freikommt. In Begleitung der Bergungsschiffe wird mit eigener Kraft Genua erreicht, wo eine Besichtigung des Schadens im Dock erfolgt. Von hier wird die HOHENZOLLERN Mitte Juli 1908 auf Abbruch verkauft. Auch die Summen sind bekannt: 300 000 Lire, rund 12 000 £ (240 000 Mark) wurden Erlöst. Dabei ist zu bedenken, dass der Wert der HOHENZOLLERN zur Zeit der Havarie noch 50 000 £ betrug – immerhin etwa 1 000 000 Reichsmark.¹² Das Schiff hatte neu 3 500 000 Mark gekostet. Es war nicht am Markt, sondern durch reedereiinterne Rücklagen versichert. Bei einer Bilanzierung des Schadens bzw. des Verlustes müssen selbstverständlich auch die Kosten der Bergung und der Ladungsschäden berücksichtigt werden.

5. Fazit und Reflexionen

5.1 Zur Navigation bei der Ansteuerung von Alghero

Wie oben schon erwähnt, muss man bei der Ansteuerung von Alghero, aus nördlichen Richtungen kommend, zunächst das signifikante Capo Caccia runden und erreicht dann auf Ostkurs direkt die Reede, die von hier rund 6 sm entfernt ist. Entsprechend einer guten Seemannschaft dürfte eine nahezu permanente Kontrolle von Kurs und Position erfolgt sein, die in diesem Falle besonders gut und sicher ausfallen musste, da nach dem Passieren des Kaps nicht nur die Türme von Alghero zu peilen sind, sondern auch weitere, deutlich zu erkennende Landmarken im Norden.¹³ Es war auch nie die Rede davon, dass keine Karte vorlag bzw. eine Karte vorlag, auf der die Untiefe Le Murge nicht eingetragen war. D.h. als Kapitän Gerdes auf die Brücke kam, hätte er normalerweise eine ganz dichte Folge von Positionen aufgrund terrestrischer Peilungen auf der Seekarte vorfinden müssen, wobei selbstverständlich die Untiefe Le Murge nicht nur deutlich gekennzeichnet, sondern auch weit außerhalb des geplanten Kurses bzw. deutlich von einem möglichen Ankerplatz entfernt hätte liegen müssen. Offensichtlich hatte der Erste Offizier das Schiff bereits auslaufen lassen und es lag fast gestoppt, als Kapitän Gerdes auf der Brücke erschien und das Kommando übernahm. Zu bemerken wäre noch, dass in keinem Bericht davon die Rede ist, dass Lotungen erfolgten, obwohl, wie Grimthorpe glaubwürdig berichtete, bei dem herrschenden klaren Wasser der Meeresboden zu sehen war. Aber statt zu ankern oder gestoppt liegen zu bleiben, um die Ausschiffung der Tirpitz-Familie vorzubereiten bzw. auf ein Boot von Land zu warten, befiehlt Gerdes »Halbe Voraus«, wodurch die HOHENZOLLERN nach wenigen Minuten eine Geschwindigkeit gegen 10 kn erreicht haben dürfte. Unmittelbar vor der Strandung soll die Maschine noch auf »Voll Zurück« gelaufen sein.

Als Unfallursache wird im Seeamtsspruch eine Verwechslung des Karten-

maßstabes angegeben. Offensichtlich war Kapitän Gerdes höchstpersönlich dieser peinliche Fehler unterlaufen. Er wählte sich infolgedessen viel weiter von der Küste entfernt, als es der Wirklichkeit entsprach. Dieser Einwand wirft insofern ein ganz schlechtes Bild auf Gerdes, da es zeigt, dass dieser sich nicht vorher über die Distanzen zwischen dem Kap und der Stadt informiert hatte. Seine weitere Einlassung, er hätte infolge von Dunst und durch die Blendung der tief stehenden Sonne die Entfernung bis Alghero falsch eingeschätzt, kann unter den herrschenden Bedingungen nicht als Entschuldigung für seine Fehler dienen, sondern muss als Schutzbehauptung gewertet werden. Hier stellt sich die Frage nach den Zuständen, die auf der Brücke dieses berühmten NDL-Liners herrschten. Wieso konnten die auf der Brücke anwesenden Nautiker Gerdes' offensichtlich sachlich falsche Handlungen nicht verhindern? Zu dieser Frage Vermutungen anzustellen, stellen wir der fachmännischen Leserschaft anheim.



Abb. 12 Kapitän Gerdes. (Archiv DSM)

5.2 Zu den Maßnahmen unmittelbar nach der Strandung

Betreffend die Maßnahmen unmittelbar nach der Strandung, um das Schiff wieder abzubringen, ist man auf die Angaben in Grimthorpe 1908 angewiesen. Die Versuche, das Schiff mit »Voll Zurück« wieder freizubekommen, bleiben vergeblich. Auch das Ausbringen eines Ankers nach achteraus, um das Schiff abzuheben, zeitigt keinen Erfolg. Auffallend ist, dass speziell die Ausführung dieses Manövers als seemännisch dilettantisch beschrieben wird. Die Ursache dafür könnte sein, dass die Besatzung noch unter dem Schock der Ereignisse stand. Möglich ist auch, dass die Beteiligten schlecht motiviert und geführt waren, sich hier also ein unterschwelliger Protest gegen die Schiffsführung zeigte. Dass es um die Disziplin der Besatzung nicht gut bestellt war, wird auch an ihrem auffälligen Auftreten in Alghero deutlich, das Niederschlag in der Lokalpresse fand (Valsecchi 1991).

Die Maßnahmen nach der Strandung wurden offensichtlich vergleichsweise ausführlich auf der Seeamtsverhandlung am 2. Juli 1908 in Bremerhaven behandelt und gaben Anlass zur Kritik an der Schiffsführung.

Als schlicht großartig muss die Tatsache bewertet werden, dass Tirpitz es zuwege brachte, dass innerhalb kürzester Zeit eines der stärksten italienischen

Kriegsschiffe samt Hilfsschiffen am Strandungsort erschien. Man fragt sich: Wie war das angesichts der damaligen Kommunikationsmöglichkeiten durchführbar? Und gar nicht genug zu bewundern ist die offensichtliche Motivation, mit der die italienischen Seeleute versuchen, den deutschen Havaristen aus seiner misslichen Lage zu befreien. Umso größer dürfte die Enttäuschung gewesen sein, dass auch 22 000 PS, entsprechend einem Äquivalent um 200 t Pfahlzug, nicht hinreichend waren, um das Schiff von der Bank Le Murge abzubringen. Tatsächlich war die HOHENZOLLERN »unglücklich« aufgelaufen, was aber erst im weiteren Verlauf der Bergung erkannt wurde.

Aber um noch einmal auf das Ansehen und die politische Macht von Tirpitz zurückzukommen: Diese müssen außerordentlich gewesen sein.

Wenn man von den Maßnahmen nach der Strandung spricht, muss man auch die »Informationspolitik« des Kapitäns gegenüber den Passagieren erwähnen. Und diese war, folgt man Grimthorpes Ausführungen, skandalös. Man wagt sich sicher nicht zu weit vor, wenn man die Vermutung äußert, dass dieses unangemessene Verhalten des Kapitäns die wesentliche Ursache für dessen Ärger und für die Abfassung seines kritischen Artikels war.

Eine weitere Bemerkung zur Ursache für den Tonfall des Berichts von Grimthorpe, in dem Spott, Gehässigkeit und Sarkasmus dominieren: Vielleicht war der prominente und reiseerfahrene Brite darüber enttäuscht, dass er nicht Tirpitz' Bekanntschaft machen konnte; zumindest hätten die Herren schon wegen ihrer Mittelmeerambitionen ein gemeinsames Thema gehabt. Möglicherweise wäre das aber alles weniger bedeutend gewesen, schließlich musste man Tirpitz nach langer Reise auch ein Ruhebedürfnis zugestehen, hätte dieser sich nicht so auffällig mit Kapitän Gerdes »öffentlich« exponiert, wie das nach der Schilderung Grimthorpes der Fall gewesen ist. Warum die Herren sich den allgemein zugänglichen Rauchsalon ausgesucht haben, um lautstark über die »deutsche Seegeltung« zu schwadronieren, lässt sich schwer nachvollziehen.

5.3 Zum Hintergrund der Deviation: Weiteres zu Tirpitz und Sardinien

Die zentrale Frage für die Beurteilung des ganzen Vorfalles ist die nach dem Hintergrund der Deviation. In ihr verdichtet sich die Brisanz der »Story«. Wer hat diese Deviation zu verantworten, einen Umweg von gut 100 sm, der einschließlich der notwendigen Manöver einer Verlängerung der Reise nach Neapel von mindestens 8–10 Stunden entsprach?¹⁴

Ein eigenmächtiges Handeln von Gerdes darf man ausschließen. Die Sache dürfte von langer Hand vorbereitet und von der NDLDirektion abgesegnet gewesen sein. Allein die Tatsache, dass Tirpitz in Alghero als Passagier der HOHENZOLLERN erwartet wurde, deutet in diese Richtung. Ferner sind enge Verbindungen zwischen Tirpitz und dem damaligen Direktor des NDLD, Heinrich Wiegand (1855–1909), belegt.¹⁵

Aufschlussreich ist es auch, die zunächst eher beiläufig erscheinende Frage

Abb. 13 Alfred Tirpitz mit Frau Maria auf Sardinien, ca. 1888. Man beachte, dass an der Kutsche zwei Scheinwerfer angebracht sind, was es ermöglicht, die Fahrt bis in die Abendstunden auszudehnen. (Aus: Kelly 2011)



nach Tirpitz' Engagement in Sardinien zu vertiefen. Dieses beginnt 1884, dem Jahr seiner Eheschließung mit Maria Lipke (1860–1948), die als Mitgift die umfangreichen Besitzungen auf Sardinien in die Ehe einbrachte (Tirpitz stammte aus kleinbürgerlichen Verhältnissen). Beachtlich bleibt der Umstand, dass die Zahl der Tirpitz'schen Besitzungen zunahm. Es ist also kein Wunder, dass Tirpitz im Laufe der Zeit zu verschiedenen Geschäftsleuten auf Sardinien gute Beziehungen aufbauen konnte. Er hat sich für Sardinien engagiert. Es ist daher denkbar, dass er, der sich für den Anbau und die Kultivierung von Wein und Oliven begeisterte, auch mittelfristig an die Einrichtung eines deutschen Marinestützpunktes auf Sardinien gedacht haben könnte, was taktisch plausibel gewesen wäre. Dass aber im Ersten Weltkrieg in den Gewässern bei Alghero, auf der Basis seiner Kenntnisse und seiner Beziehungen, deutsche U-Boote versorgt wurden, wie gelegentlich kolportiert wird, dürfte eher in den Bereich der Legenden gehören.

Im persönlichen Gespräch mit dem sardischen Journalisten Enrico A. Valsecchi, der sich mit der Rolle Tirpitz' in Sardinien auseinandergesetzt hat, zeigte sich dieser davon überzeugt, dass Tirpitz im Zusammenhang mit der Kultivierung seiner Besitzungen auch Kreditverpflichtungen eingegangen sei. In diesem Kontext sei es nicht unwahrscheinlich, so seine Meinung, dass bereits im Jahr nach dem Kriegsausbruch, 1915, Teile des Besitzes unter den Hammer gekommen seien. Gesichert ist, dass auf der Basis damals neu erlassener italienischer Gesetze Tirpitz' Liegenschaften auf Sardinien 1918 enteignet wurden. Ob in jüngerer Zeit geprüft wurde, ob dieser Vorgang mit damaligen Rechtsgrundsätzen kompatibel war oder Restitutionsansprüche geltend gemacht wurden, ist nicht bekannt. Die Enteignung von Deutschen während und nach dem Ersten Weltkrieg ist ja ein weltweites Phänomen.

5.4 Anmerkungen zu den juristischen und finanziellen Folgen der Strandung

Ein besonderer Punkt ist die juristische Aufarbeitung des Falles, der mindestens zivil- und öffentlich-rechtliche Komponenten aufweist, wobei wir uns nur für die Letzteren interessierten. Tatsächlich ist ja nicht nur das Schiff als Verlust zu verzeichnen, sondern es gab, neben den Transport- und Ladungsschäden, auch Personenschäden, da Seeleute während der Bergungsversuche verletzt wurden. Über diesen Punkt konnten wir keine genauen Daten ermitteln. Wären nicht die Hinweise in italienischen Quellen gewesen, aus den uns bekannten deutschen Dokumenten hätten wir diesen Sachverhalt nicht entnehmen können.

Aufgrund der Umstände und Ereignisse war die Durchführung einer Seeunfalluntersuchung unumgänglich. Die Rechtsgrundlagen und die Form des entsprechenden Verfahrens sind im Seeunfall-Untersuchungsgesetz von 1878 (SUUG) festgelegt. Allerdings gibt es in diesem Gesetz keine Bestimmung, aus der sich die Pflicht ableiten ließe, die Seeunfalluntersuchungsberichte in gedruckter Form zu publizieren.

Als wir zu dem Fall zunächst keinen gedruckten Untersuchungsbericht ermitteln konnten, vermuteten wir eine »interne« Übereinkunft zur Verhinderung der Untersuchung, gestützt durch eine juristische Verharmlosung des Falles – in der Art einer verschwörerischen Rechtsbeugung. Grundlage: Es kamen keine Personen zu Schaden (dass es bei den Abschleppversuchen Verletzte gegeben hatte, lernten wir erst später) und das Schiff wurde nicht als Totalverlust eingestuft, sondern war einfach zum Abbruch verkauft worden. Mit dieser Einschätzung lagen wir grundsätzlich richtig. Die Argumente waren allerdings nicht dazu benutzt worden, eine Seeamtsuntersuchung zu verhindern.

Weitere Nachforschungen lieferten eine überraschende Spur. Aus Akten des Bremer Staatsarchivs war zu entnehmen, dass im Zusammenhang mit der Strandung der HOHENZOLLERN eine Abschrift des Seeunfalluntersuchungsberichtes auf Anforderung (!) an das Reichskanzleramt (RKA) nach Berlin geschickt worden war. Zwar war es enttäuschend, dass dieses Schreiben an das RKA im Bundesarchiv nicht mehr aufgefunden werden konnte, aber durch eine Datumsangabe, die sich aus dem Anschreiben an das RKA ergab, war es ein Leichtes, gezielt die einschlägige Presse durchzusehen. Wir konnten drei Artikel zu der Verhandlung ermitteln, die am Vormittag des 2. Juli 1908 zusammen mit dem Fall der Strandung des Hansadampfers WARTBURG stattgefunden hatte. Zwar sind die Darstellungen der Unfallursache hier auf die nötigsten Fakten reduziert und in nahezu gleichlautenden Formulierungen wiedergegeben, aber abgesetzt gegen die Schilderung der Verhandlung findet man den Text, der eindeutig als Spruch des Seeamtes zu identifizieren ist – ein für die vorliegende Darstellung wichtiges »Dokument«.

Man beachte, dass die Zeitungsartikel keine Hinweise auf Zeugen, Gutachter

oder Ähnliches geben. Der Name Tirpitz taucht in einem einzigen Satz auf, der dem unbedarften Leser suggeriert, es sei das Natürlichste der Welt gewesen, Admiral Tirpitz in Alghero abzusetzen. Dass auch dessen Familie an Bord war, wird nicht erwähnt.

Angesicht der Größe des Verlustes und der sonstigen Schäden ist die Verhandlung, die bestenfalls in der Größenordnung 2–3 Stunden gedauert haben kann, auch ohne dass man Details kennt, als Farce zu bezeichnen.

Es ist nicht bekannt, ob Tirpitz die Exklusivreise nach Alghero aus eigener Tasche bezahlt hat. Angesicht der Komplikationen, eine derartige »Extratour« abzurechnen, scheint es eher unwahrscheinlich, dass eine entsprechende Abmachung vorlag.

In den Reichspostdampferverträgen ist die Beförderung von Regierungsvertretern und Angestellten deutscher Behörden im Rahmen von Dienstreisen geregelt. Im vorliegenden Fall handelt es sich aber unstrittig um eine Privatreise. Auch ist nicht darzustellen, dass die HOHENZOLLERN seinerzeit auf einer Reichspostdampferlinie verkehrte. Das heißt im Klartext: Dieser Deviation lag eine Absprache zwischen einem Regierungsmitglied und einer Privatfirma zugrunde. Nach heutiger Rechtsauffassung könnte sich Tirpitz der Vorteilsnahme schuldig gemacht haben, der NDL-Direktor Wiegand der Vorteilsgewährung, also einer Straftat, die gegen Bestechung oft nur schwer abzugrenzen ist. Man darf annehmen, dass die Sache auch damals, wie immer sie juristisch eingeordnet worden wäre, mindestens einen schalen Beigeschmack hervorgerufen hätte.

Aber nicht nur das dürfte der Grund gewesen sein, weshalb sowohl die Reichsregierung als auch der NDL kein Interesse daran hatten, die Presse über den Unfall zu informieren: Im Frühjahr 1908 stand der NDL mit der Reichsregierung in intensiven Verhandlungen über eine Erhöhung der Subventionen für seine Reichspostdampferlinien. »Störungen« zweifelhafter Art wären sicher nicht willkommen gewesen.

In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass der NDL unter Wiegand eine sehr strikte Abschreibungspolitik verfolgte. D.h., Schiffverkäufe bedeuteten in der Regel eine Steigerung des liquiden Betriebskapitals.¹⁶ Die hätte man 1908 in Bremen gut gebrauchen können, denn das Geschäftsjahr schloss mit erheblichen Verlusten ab. Die HOHENZOLLERN hatte als gepflegtes und modernisiertes Schiff noch einen erheblichen Marktwert, wie oben dargelegt (Kapitel 4).

Ein Blick auf die Versicherungspraxis betreffend die NDL-Flotte: Als »Selbstversicherer« zog der NDL regelmäßig »Gewinne« aus diesem »Geschäftszweig«, der zunächst als Verpflichtung zur Bildung von Rücklagen für P&I-Ansprüche angesehen werden muss. Falls auch Kaskoschäden berücksichtigt werden konnten, wäre dieses de facto nichts anderes gewesen als ein Zugriff auf Rücklagen.

Als Fazit ist zu registrieren, dass die Strandung der HOHENZOLLERN mit rund 1 Million Mark zu dem Geschäftsverlust des NDL von 1908 beigetragen

hat. Dabei sind wir von der Annahme ausgegangen, dass die Kosten der wochenlangen Bergung und sonstiger Schäden den Schrottwert des Schiffes (250 000 Mark) nicht überstiegen.

Der Eindruck, der sich uns vom Beginn unserer Recherchen an aufdrängte, dass seinerzeit versucht wurde, das Ereignis der Strandung der HOHENZOLLERN möglichst zu verschweigen, d.h. eine entsprechende Berichterstattung zu unterdrücken bzw. den Fall zu vertuschen, hat sich bestätigt. Es sei nochmals hervorgehoben, dass zwar eine Seeamtsverhandlung stattfand, die Entscheidung aber nicht, wie sonst üblich, publiziert wurde. Diese Unterlassung war zwar gesetzeskonform, entsprach aber nicht den Usancen, da selbst unbedeutende Fälle z.T. in epischer Breite in der amtlichen Berichterstattung dargelegt wurden.

5.5 Weiteres zur Berichterstattung in der Presse

Wir mussten feststellen, dass im zeitlichen Umfeld der Strandung in der Presse lediglich kleinere Notizen auftauchten, die in keinem Verhältnis zu den Dimensionen und Begleitumständen des Unglücks standen.¹⁷ Lediglich im Zusammenhang mit der Verhandlung des Falles am 2. Juli 1908 vor dem Seeamt in Bremerhaven sind drei etwas ausführlichere Artikel in Zeitungen in Bremerhaven und Bremen erschienen, die sich inhaltlich auf technisch-nautische Angaben beschränken.

An einer Unterdrückung der Berichterstattung waren mit Sicherheit sowohl der NDJ als auch das Reichsmarineamt interessiert, eine Folgerung, die sich unmittelbar aus den schon vorgestellten Fakten ableiten lässt. Massiv drängt sich daher die Frage auf, welche Mittel die beiden Institutionen hatten, um ihr Ziel zu erreichen?

Hier kann nicht über Pressefreiheit im Deutschen Reich im Allgemeinen reflektiert werden. Diese war in der Verfassung garantiert, aber in der Praxis gab es eine Reihe von Möglichkeiten, diese zu bändigen bzw. zu kanalisieren.¹⁸ Allerdings: Im Jahre 1908 war die »Daily-Telegraph-Affäre« in ziemlicher Breite in der Presse behandelt worden – von der Presseschlacht um den Fall Eulenburg ganz abgesehen. Und man beachte: In beiden Fällen gab es tatsächlich einen für Journalisten heiklen Punkt, der eine Berichterstattung erschwerte und gefährlich machte, nämlich den Straftatbestand der Majestätsbeleidigung. Kurios genug: Eine Initiative der sozialdemokratischen Fraktion, diesen – zurückhaltend ausgedrückt – antidemokratischen, zur Denunziation und Verleumdung einladenden Paragraphen abzuschaffen, war im Frühjahr 1908 nicht gelungen.

Im vorliegenden Fall war der politische Hintergrund vergleichsweise harmlos, jedenfalls kaum dazu geeignet, Journalisten in strafrechtliche Verstrickungen zu führen. Die Geschichte der Strandung der HOHENZOLLERN hätte das Potential für eine große Pressekampagne gehabt. Aus heutiger Sicht drängt

sich daher der Eindruck einer »Verschwörung« zur Unterdrückung der Berichterstattung auf. Dass die Lokalblätter in Bremerhaven und Bremen im Zusammenhang mit dem Vorfall zurückhaltend bzw. rücksichtsvoll waren, lässt sich noch nachvollziehen. Kritische Kommentare hätten in diesen »NDL-Hochburgen« vermutlich als Nestbeschmutzung gegolten. Aber auch in anderen Zeitungen und Fachzeitschriften, z.B. in der in Hamburg erscheinenden »Hansa«, fanden sich bei Stichproben keine umfassenden oder gar kritischen Artikel. Letztlich muss man einfach annehmen, dass hier eine journalistische Selbstbeschränkung griff, wodurch auch immer diese motiviert war.

Ein weiterer Punkt betrifft die Beurteilung der Fehlleistung von Kapitän Gerdes. Sein Verhalten wird mit einem kleinen Tadel gerügt – eine unangemessen rücksichtsvolle Behandlung. Es sind Fälle bekannt, wo es nach schuldhafter Strandung zu Patenteinschränkungen oder Patententzug kam. Offensichtlich ist: Auch der Seeamtsspruch, von der unzureichenden Behandlung des Falles einmal abgesehen, weist in eine Richtung – nur kein Aufsehen erregen! Der Entzug des Patentes eines bekannten Kapitäns des NDL hätte mit Sicherheit weitere Pressemeldungen zur Folge gehabt, und der eine oder andere Journalist oder Zeitungsverleger wäre vielleicht doch auf die Idee gekommen, den Fall kritischer zu beleuchten.

Charakteristisch für die Behandlung der Angelegenheit durch den NDL ist der Text aus dem Geschäftsbericht für das Jahr 1908 – nicht einmal der Strandungsort ist richtig angegeben¹⁹: *Schiffsverluste hatten wir im vorigen Jahre nicht zu beklagen. Von ernsteren Havarien ist diejenige Havarie des Dampfers »Hohenzollern« zu erwähnen, welcher bei Corsica auf Grund geriet, später aber wieder abgebracht und von uns in Italien auf Abbruch verkauft wurde ...*

Quellen und Literatur:

- Baedeker 1906: Karl Baedeker: Unteritalien, Sizilien, Sardinien, Malta, Tunis, Corfu. Handbuch für Reisende. Leipzig 1906.
- Bark 2005: Axel Bark: Sportbootführerschein See. 5. Aufl. Bielefeld 2005.
- Britannica 1875/1889/1902/1903: Encyclopedia Britannica, 9. und 10. Edition. 35 Bände plus Atlas und Index. Edinburgh und London 1875–1903. Bei größeren Beiträgen sind die Verfasser angegeben.
- EOS: Entscheidungen des Oberseeamtes und der Seeämter des Deutschen Reiches. Herausgegeben vom Reichsamt des Innern. Diverse Jahrgänge.
- Grimthorpe 1908: Ernest Beckett, 2nd Baron Grimthorpe: To the Editor of The Times [Umstände der Strandung der HOHENZOLLERN]. In: The Times, London, 27. April 1908. Der Artikel ist in Auszügen auch von anderen englischsprachigen Zeitungen übernommen worden.
- Hassell 1920: Ulrich von Hassell: Tirpitz. Sein Leben und Wirken mit Berücksichtigung seiner Beziehungen zu Albrecht v. Stosch. Stuttgart 1920.
- Kelly 2011: Patrik J. Kelly: Tirpitz and the Imperial German Navy. Bloomington u.a. 2011.
- Kludas 1980: Arnold Kludas: Die deutschen Schnelldampfer. In: DSA 3, 1980, S. 145–170.
- Kludas 1983: Arnold Kludas: Deutsche Ozean-Passagierschiffe 1850–1895. Moers 1983.
- Kludas 1994: Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. 5 Bde. Augsburg 1994. Reprint der Ausgabe Hamburg 1986–1990 (= Schriften des DSM, Bde. 18–22).

- Kludas 2001: Arnold Kludas: Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt. Bd. 1: 1898–1939. (= Schriften des DSM, Bd. 55). Hamburg 2001.
- Meyer 1902/1905/1909: Meyers Großes Konversations-Lexikon. 6. Aufl. Leipzig, Wien 1902/1905–1909. Eine Liste der Verfasser ist vorhanden, die Artikel beinhalten z.T. umfassende Literaturangaben.
- Petzet 1932: Arnold Petzet (Hrsg.): Heinrich Wiegand. Ein Lebensbild. Bremen 1932.
- Valsecchi 1991: Enrico A. Valsecchi: L'ultimo viaggio dell'Hohenzollern e l'oro di von Tirpitz. Alghero 1991. Dieser schwer zu beschaffende Artikel – wir erhielten unser Exemplar vom Verfasser persönlich – erschien in leicht modifizierter Form auch in Valsecchi 2002, S. 97–114.
- Valsecchi 2002: Enrico A. Valsecchi: Mar di Sardegna. Tempeste, bastimenti, riviere. Genova 2002.
- Wiegand 1908: Heinrich Wiegand, Lebenserinnerungen, Staatsarchiv Bremen No.: 7.2010-13. Von dieser Handschrift existiert eine vollständige Transliteration von Jochen Kemska, die durch zahlreiche Anmerkungen zu den in dem Dokument aufgeführten Personen ergänzt wird. Eine Druckfassung soll 2016 erfolgen.

Anmerkungen:

- 1 Die Information, das Schiff sei während einer Kreuzfahrt gestrandet, entnahmen wir Kludas 1983, S. 87. In späteren Arbeiten des zitierten Autors wird lediglich von einer Strandung vor Alghero gesprochen. Trotz der ganz erstaunlichen »linientechnischen« Qualität von Kludas 1988/1994 – die Einzelheiten, die dort z.B. zu der Linie Marseille – Alexandria in Bd. III, S. 114–121, gegeben werden, sind frappierend – ist dem verdienstvollen, international renommierten Autor entgangen, dass eine Strandung der HOHENZOLLERN vor Alghero im Rahmen des Fahrtgebietes gar nicht möglich war. Dass die HOHENZOLLERN ex KAISER WILHELM II im Zusammenhang mit einer Kreuzfahrt gestrandet sei, kolportiert auch der Wikipedia-Artikel zu dem Schiff unter [https://de.wikipedia.org/wiki/Kaiser_Wilhelm_II._\(Schiff,_1889\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Kaiser_Wilhelm_II._(Schiff,_1889)). Zum Begriff »Kreuzfahrt« siehe Kludas 2001, S. 10, zur Definition »Schnelldampfer« Kludas 1980. Zu den Aktivitäten des Norddeutschen Lloyd (speziell im Mittelmeerraum) ist hilfreich Petzet 1932. Zu dem vorliegenden Artikel existiert eine über 100 Seiten lange Fassung mit ausführlichen Anmerkungen und Literaturverweisen.
- 2 Der Unfall ist allerdings in der Statistik des Deutschen Reichs, Band 225.I (herausgegeben 1910) unter der Überschrift *Die im Jahre 1908 gemeldeten Unfälle deutscher Seeschiffe außerhalb der deutschen Küstengewässer* erwähnt.
- 3 *Alghero, Kreishauptstadt in der italienischen Provinz Sassari ... mit kleinem Hafen, alter Kathedrale, Gymnasium, nautischer Schule, Zuchthaus. Bischofssitz. 9700 Einwohner (1901) die Weinbau und Korallenfischerei betreiben* (aus: Meyer 1902/1905/1909). Im Jahr 1908 soll die Einwohnerzahl bei 11 000 gelegen haben. Viele Einzelheiten zum Reisen und Leben auf Sardinien in Baedeker 1906.
- 4 Die ausführlich abgebildete über 100-seitige Langfassung ist in Druckvorbereitung.
- 5 Um diese Aussage zu illustrieren, siehe die damaligen Weltverkehrskarten (z.B. Meyer 1902/1905/1909, Bd. 4, S. 468). Zu dem Themenkomplex Weltverkehr bis zum Ersten Weltkrieg gibt es auf verschiedenen Skalen eine Fülle von (Fach-)Literatur. Zur Information über spezielle Entwicklungen sind grundsätzlich nützlich: Britannica 1875/1989/1902/1903 und Meyer 1902/1905/1909.
Die Globalisierung war durch den Austausch von Waren/Produkten gekennzeichnet, welche zum Teil durch Frachtraten erheblich belastet waren. Durch die Containerisierung der Ladung spielen die Kosten des Seetransports bezogen auf die Ladungseinheit heutzutage nur noch eine untergeordnete Rolle. Daraus ergibt sich, dass die Globalisierung durch einen Austausch von Dienstleistungen gekennzeichnet ist.
- 6 Der Text stützt sich auf Quellen, die in der zur Publikation anstehenden Langfassung des vorliegenden Aufsatzes im Rahmen einer detaillierten Schiffsbiografie aufgeführt sind.
- 7 Diese Umbenennung war nötig geworden, um den Namen »Kaiser Wilhelm II« für einen neuen, in Planung befindlichen Zwei-Schrauben-Schnelldampfer benutzen zu können. Der Umfang der Erneuerungsarbeiten dürfte mindestens dem entsprochen haben, was man

- heute als »Midlife Conversion« bezeichnen würde. Die Kosten des Umbaus wurden nicht ermittelt.
- 8 Die Gesamtmasse der Ladung betrug 700 t (Nordwestdeutsche Zeitung vom 4. Juli 1908: Bericht zur Seeamtsverhandlung vom 2. Juli 1908).
 - 9 Die Zahl stammt aus Zeitungsberichten zu der Seeamtsverhandlung, die am 2. Juli 1908 in Bremerhaven stattfand.
 - 10 Es sei daran erinnert, dass der Auslöser für den vorliegenden Aufsatz der Hinweis eines auf Sardinien forschenden Wissenschaftlers war, der sich darüber wunderte, dass er in Alghero und Umgebung wiederholt auf Gegenstände eines deutschen Schiffes stieß. Beide Verfasser haben Alghero unabhängig voneinander aufgesucht, wurden bei Forschungen nach Relikten des Havaristen aber nicht fündig.
 - 11 Die Quellen für die obigen Angaben sind – neben Grimthorpe 1908 und Valsecchi 1991/2002 – Zeitungsartikel, die im Zusammenhang mit der Seeamtsverhandlung standen, die am 2. Juli 1908 in Bremerhaven stattfand.
 - 12 Diese Zahl entnahmen wir einem Artikel der australischen Zeitung »Examiner« (Launceton, Tasmanien) vom 28. Juli 1908, S. 4.
 - 13 In Bark 2005 wird die Ansteuerung von Alghero im Rahmen der Vermittlung der terrestrischen Navigation als Lehrbeispiel angeführt!
 - 14 Die Folgen wären für die Passagiere, die bis Neapel gebucht hatten, mit Sicherheit ärgerlich gewesen. Auch für die bis Alexandrien weiterreisenden einschließlich der hinzukommenden Passagiere hätte diese Verzögerung nur Nachteile gebracht.
 - 15 In seinen Erinnerungen thematisiert Wiegand sein Verhältnis zu Tirpitz, aber noch viel eindeutiger sind »Durchschreibenotizen«, in denen gar von einer gemeinsamen privaten Reise die Rede ist (beide Dokumente im Nachlass Wiegand, Staatsarchiv Bremen).
 - 16 Der Marktwert der Schiffe war in der Regel bedeutend höher als ihr Buchwert.
 - 17 Das Schiff HOHENZOLLERN taucht in Zeitungsmeldungen im April/Mai 1908 geradezu täglich auf. Aber Achtung: Bei diesen Meldungen handelt es sich um Berichte zur Kaiserjacht (Staatsjacht)! Dieses 1893 in Fahrt gekommene Schiff war in seinen Dimensionen seiner Namensvetterin nicht unähnlich und befand sich zum Zeitpunkt des Unfalls ebenfalls im Mittelmeer nahe der Insel Korfu – mit Kaiser Wilhelm II. an Bord!
 - 18 In Wiegand 1908 existiert dazu eine geradezu klassische Schilderung im Zusammenhang mit der »Hunnenrede« des Kaisers am 27. Juli 1900 in Bremerhaven.
 - 19 Der Verdacht lässt sich nicht ausräumen, dass diese falsche Angabe vorsätzlich verbreitet wurde, nicht zuletzt, um von der Deviation abzulenken.

Danksagung:

Substantielle Hilfe erhielten wir durch Frau Rita Rodekuhr, Dr. Manfred Ernst, Enrico Alessandro Valsecchi und den Buchhändler in Alghero, der so freundlich war, die Verbindung zu verschiedenen Personen und Institutionen in Alghero herzustellen, außerdem von Frau Dr. Maddalena Bayer, AWI, für Übersetzungen aus dem Italienischen. Ferner danken wir Prof. Dr. Rolf Schröder, Senckenberg, der uns auf die Fährte setzte.

The HOHENZOLLERN and Tirpitz – A Shipwreck

Summary

In 1908, the “marine minister” of the German Reich, Alfred von Tirpitz, had the Norddeutsche Lloyd’s passenger steamer HOHENZOLLERN ex KAISER WILHELM II take him from Marseille to his estates on Sardinia. This meant a deviation from the usual route that represented a fundamental violation of maritime-legal usages and laws to the disadvantage of the passengers and shipping agents; what is worse, however, the ship ran aground in the process and became a “total loss.”

Both the shipping company and the Reich played down the case, but no plausible explanation was found for the laconic role of the press. The article embeds the core event in technical, political and maritime-historical elucidations.