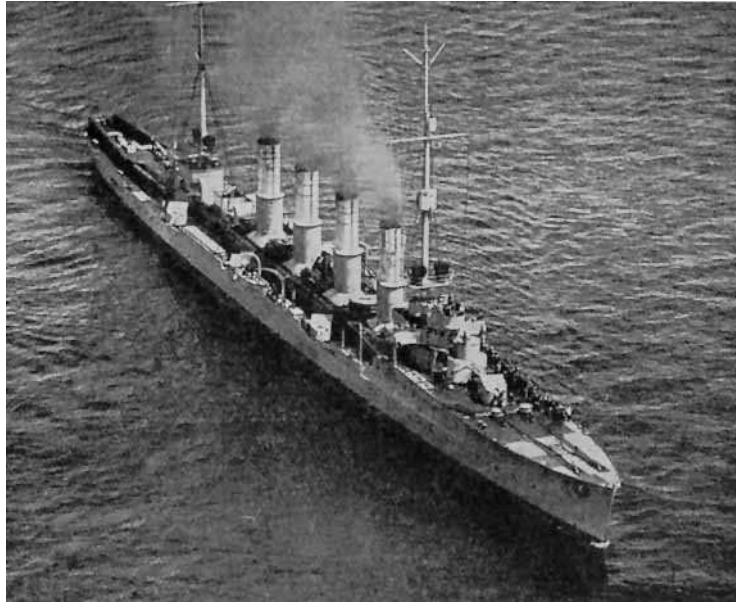


Der Untergang der BRESLAU



**Klaus-Peter Renneberg
auf der Suche nach
der Geschichte
eines Tages
aus dem Leben
seines Großvaters
Paul Renneberg**



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Vorwort zur 2. Auflage	4
Mein Großvater	5
Die BRESLAU	10
Das Schiff	10
Die BRESLAU als Schwesterschiff der GOEBEN	12
<i>Warum hatte Deutschland eine "Mittelmeerddivision"?</i>	12
<i>Der Krieg beginnt</i>	13
<i>Die YAVUZ SULTAN SELIM und die MIDILLI</i>	16
Die Militärpolitische Lage	17
Europa 1918	17
Die Lage um das Osmanische Reich Anfang des Jahres 1918	18
Der 20. Januar 1918	21
Das Operationsgebiet - die Ägäis und die Dardanellen	21
Die Idee der Handlung	22
Der Befehl	25
Analyse des Befehls	26
Der Gegner	28
Die Vorbereitungen	31
Das Auslaufen aus den Dardanellen	32
Die Eröffnung	33
Der Angriff	35
Südkurs Richtung Lemnos – Die Katastrophe	38
Die Rückfahrt, der Tod und die Rettung	43
Epilog	45
Anlagen	50
Schiffe	50
Über die Schiffsartillerie	60
Literaturverzeichnis	63

Vorwort

Am 20. Januar 1918 ging die Geschichte eines Schiffes zu Ende. Es versank in den Wellen der Ägäis und riss 331 deutsche und türkische Besatzungsmitglieder in den Tod. In Deutschland war es auf der Vulcan-Werft gebaut und ausgerüstet worden. Es wurde auf den Namen BRESLAU getauft. Im Jahre 1914, an die Türkei verkauft, erhielt es den Namen MIDDILI. Gemeinsam mit dem Schlachtkreuzer GOEBEN, der in der Türkei den Namen YAVUZ SULTAN SELIM erhielt, führte es Krieg in den Dardanellen, dem Schwarzen Meer und im Mittelmeer. Unter den 162 geretteten Besatzungsmitgliedern befand sich Obermatrose Paul Renneberg.

Diese Zeilen sollen keine fundierte Analyse und kein wissenschaftliches Werk sein. Dafür halte ich, offen gesagt, auch einige der Quellen für nicht zuverlässig genug. Es ist eher die Zusammenfassung meiner inzwischen langjährigen Recherchen zur BRESLAU und den Ereignissen des 20. Januar. Ich möchte versuchen, diesem Tag nachzuspüren. Ich möchte verstehen, was sich an diesem Tag ereignete. Vielleicht will ich auch nur der Frage nachgehen, ob man einen Tag in der Geschichte wieder hervorholen, ihn nachvollziehbar machen kann. Und nicht zuletzt möchte ich an einen Großvater denken, den ich nie haben sollte.

Für all diejenigen, die diese Zeilen denn doch lesen, möchte ich noch einige Hinweise zur Form geben. Ich habe einen Teil des Textes kursiv gesetzt. Solche Abschnitte beinhalten meine ganz persönlichen Ansichten, Wertungen, Spekulationen. Sie sind nicht oder nur zum Teil durch Quellen belegt. Der normal geschriebene Text beruft sich auf die mir zugänglichen Quellen, wobei ich keine Quellenverweise verwende. Wie bereits gesagt, ich sehe in diesen Seiten keine wissenschaftliche Arbeit. Die verwendeten Karten sind teils bearbeitet, teils im Original belassen. Ich habe nach einigen dieser Karten lange gesucht. Deshalb finden sich im bunten Mischmasch deutsche, englische und französische Karten nebeneinander. Ich denke aber, dass die Darstellungen den Text ausreichend illustrieren.

Ich möchte an dieser Stelle noch Danke sagen. Postum an meine Oma, die mit ihren Erzählungen in mir viel Wärme und auch das Interesse für Opa geweckt hat. An meine Mutter, an meine Tante Margot und an meine Tante Gerda, die mit Erinnerungen, Dokumenten und Fotos geholfen haben. An Petra, die mir mit Informationen über Malta half. An Jana, die mit ihrer Kritik sehr viel zum Gelingen der Arbeit beigetragen hat. Und an Ralf, der mir beim Scannen und Bearbeiten der Bilder eine große Hilfe war.

Klaus-Peter Renneberg
Berlin, 16. April 2005

Ich widme diese Seiten dem 111. Geburtstag meines Opas

Vorwort zur 2. Auflage

Ich hatte nicht vor, dieses Büchlein noch einmal zu überarbeiten. Aber die Welt hat sich verändert. Eine Veröffentlichung des Buches im Internet führte zu Hinweisen auf Urheberrechte bzw. Copyrights an Bildern, die ich nicht beachtet hatte. Ursprünglich waren diese Zeilen nur für die Familie und für Freunde geschrieben. Das Einstellen auf meiner Homepage änderte die Sache. Ich habe daher einige Bilder ausgetauscht.

Den Text ändere ich nicht, obwohl ich inzwischen mit einigen Passagen nicht mehr ganz einverstanden oder zufrieden bin. Aber das erscheint mir als eine normale Entwicklung. Ich kann mit dem hier veröffentlichten Inhalt in der Form auch noch weiter leben und ruhig schlafen. Ich nutze einzig die Chance, ein paar kleine Schreibfehler zu korrigieren.

Ich danke allen, die diese Zeilen gelesen und mir bereits Hinweise gegeben oder gar Inhalte daraus verwendet haben.

Klaus-Peter Renneberg
Berlin, 04. Juli 2015

Mein Großvater

Am 02. Juli 1950, 10 Jahre und 126 Tage vor meiner Geburt, starb Paul Renneberg im Alter von 56 Jahren. Was weiß ich über diesen Mann? Hier die Bruchstücke aus den Erzählungen meiner Großmutter, meiner Tanten und meiner Mutter:

- Er war der schönste Mann von Kleinzschocher.
- Er war ungeheuer kinderlieb und ließ es nicht zu, dass seine Kinder geschlagen wurden.
- Er musste hin und wieder dem Jähzorn seiner Frau entgegenwirken. ("Wärd ja nich so, wie deine Alde!" – Warnung vor Omas Mutter)
- Er war sehr geschickt, hat unter anderem die Laube im kleinzschocherschen Garten gebaut bzw. zum festen Sommerwohnsitz ausgebaut. In dieser Laube wurde auch meine Mutter geboren.
- Seine Stammkneipe war die Kantine im Gartenverein "Vergissmeinnicht". Dort spielte er auch mit am Stammtisch Skat und wurde hin und wieder wegen seiner Gutmütigkeit übers Ohr gehauen.
- Er war im Turnverein.
- Er hatte keinen Beruf gelernt, arbeitete als Eisenhobler, Eisenbieger, Richtmeister, Fahrstuhlmonteur, Hauswart und sicher noch in anderen Berufen.
- Er hätte gern einen Sohn gehabt, bekam aber "nur" drei Töchter.
- Das zweite Kind sollte ein Sohn werden und Gerd heißen – nun heißt meine Tante eben Gerda.
- "Schooon widd'r ä Schliddshase!" – Kommentar bei der Geburt meiner Mutter, der dritten Tochter.
- Über seine vier Enkeljungs hätte er sich "ein Loch in den Bauch" gefreut. ("Der wär vor Schdolz riggwärds gegang!" – Originalton Oma)

Geboren wird er am 03. Mai 1894 in Plagwitz, damals noch ein Vorort von Leipzig, heute als Stadtteil eingemeindet. Seine Mutter, Klara Renneberg, ist bei der Geburt ihres vierten Kindes 24 Jahre alt. Sie erblickte in Freiberg, der alten sächsischen Stadt des Silberbergbaus, als Ida Klara Schubert am 23. März 1870 das Licht der Welt. Und ihr Vater, Karl Eduard Schubert, war somit natürlich Bergmann, was sonst und wer ist mehr. Ihre Mutter ist Emilie Pauline und eine geborene Kretschmar. Wann Klara die Frau von Albert Renneberg wurde, genauer Friedrich Karl Albert, geboren am 29. Oktober 1865, verliert sich für mich im Nebel der Geschichte. Ihr erstes gemeinsames Kind, ein Mädchen namens Marie, die Schwester meines Großvaters, kam am 13. Juli 1888 um halb elf Uhr in einer Kleinstadt bei Dresden zur Welt. Klara ist da gerade, vier Monate vor der Entbindung, 18 Jahre alt geworden. Es könnte mit der Hochzeit unter Umständen schnell gegangen sein. Die nächsten Kinder kamen in Kleinzschocher, also bei Leipzig, zur Welt. Es waren dies Max am 19. November 1890 um fünf Uhr und Albert am 16. Februar 1892 um zwei ein viertel Uhr. Paul, mein Großvater, folgte unter Beibehaltung des Zweijahrestaktes. Das jüngste der fünf Kinder, Karl, durchbrach diesen Rhythmus, indem es schon am 19. September 1895 auf die Welt kam. Damit endete der gemeinsame Kindersegen der beiden. Klara starb am 29. August 1897, gerade mal 27 Jahre alt und hinterließ ihrem Mann Albert die fünf Kinder. Dieser heiratete wieder. Mit seiner neuen Frau, Marie Leonhardt, hatte er noch einen Sohn, aber das ist eine andere Geschichte. Zu Ostern 1900 wird Paul in der "28. Bezirksschule zu Leipzig" eingeschult. Er besucht sie acht Jahre lang und ihm werden von seinem Lehrer, einem Herrn Otto

Schütze, und seinem Direktor, einem Herrn Kunath, im Betragen ein "sehr gut" und in den Fortschritten ein "gut" attestiert. Er hat 41 Tage entschuldigt gefehlt und verlässt die Schule am 18. April 1908. Die nächsten beiden Jahre verbringt er an einem Bildungsinstitut namens "Vierte Städtische Fortbildungsschule für Knaben zu Leipzig". Am 8. März 1910 werden ihm wiederum ein "sehr gutes" Betragen und "gute" Fortschritte bescheinigt und er zieht von hinnen aus der Klasse "A 20 – ungelernte Berufe". Damit hat Paul seine gesetzliche Schulpflicht erfüllt.

Es folgen die ersten Berufsjahre. Als er am 4. Februar 1915 vom kaiserlichen Staat zum Kanonenfutter berufen wird, verlässt er das zivile Leben als "Eisenhobler". Mehr kann ich dazu nicht berichten. Aber da sind wir schon beim neuralgischen Punkt für diese Seiten. Wie kommt ein binnenländischer Sachse zur christlichen Seefahrt? Ich glaube nicht, dass die Marine irgendwelche Vorlieben für die Söhne des "gemiedlichsd'n" deutschen Volksstammes hatte, auch wenn dies zuweilen behauptet wird. Auf der einen Seite stehen die Zahlen mit den Männern, die man einberufen kann. Auf der anderen Seite stehen nüchterne Anforderungen der Waffengattungen. Und da wird einfach gestreut. Jeder Wehrbezirk hat soundsoviele Leute zum Heer, soundsoviele zur Marine und was-weiß-ich-nicht-noch-sonstwohin zu schicken. Die künftigen Rekruten werden bei der Musterung den Tauglichkeitsgruppierungen zugeordnet. Das sind die Raster, die übereinandergelegt werden. Der Rest ist Zufall. Aber Sachsen bei der Marine fallen auf.

Meine Oma erzählte mir immer wieder eine Geschichte von einem Besuch des sächsischen Thronfolgers bei den deutschen Schiffen der türkischen Flotte, auf denen auch Paul diente. Leider habe ich zu diesem Besuch noch keine Quellen gefunden. Jedenfalls soll Opa als Stewart mit serviert haben. Irgendwie muss der Thronfolger einen oder mehrere Sprachbrocken meines Großvaters ins Ohr bekommen haben. Seine prinzliche Majestät geruhten, den Domestiken in der hauseigenen Sprache und Art anzusprechen: "Saach ämal, du bisd doch ä Landsmann?!" Opa soll hier, wenig vorstellbar, aber aufgrund der Leutseligkeit der sächsischen "Geenichsfamielche" auch wieder nicht ganz unmöglich, nur mit "Ja", oder vielleicht eher mit "Joa", geantwortet haben. Hoheit geruhten immer noch: "Ach gugge. Wo bisde denne her?" "Aus Leibdzsch," antwortete Opa. Ob der Prinz dann erfreut, gelangweilt, an weiterem Gespräch interessiert oder sonst noch was war, vermag ich nicht zu sagen. Ich kann mich nicht einmal für den Wortlaut dieses Dialogs verbürgen. Solche Geschichten pflegen ja bei den Erzählungen durch die Zeit und durch die verschiedensten Mänder, Ohren und Gedächtnisse mannigfaltige Änderungen sowie Ausschmückungen zu erhalten. Sei es wie es sei. Ich denke, einen solchen Wortwechsel hat es gegeben und immerhin wusste Oma auch noch, worum es dem Thronfolger eigentlich ging. Er wollte noch etwas zu trinken haben.

Aber bevor solche Militärgeschichten entstehen und erzählbar sind, muss eine Ausbildung durchlaufen werden. Paul Renneberg erhielt diese in der I. Matrosendivision in Kiel. Die Ausbildung dauerte ein Jahr. Am 25. Februar 1916 weist der Militärpass die Versetzung auf "Seine Majestät Schiff" (S.M.S.) "BRESLAU" aus. Diese Sache ist diffizil und kurios. Diffizil ist, dass für mich nicht herauszufinden war, ob Opa am 25. Februar in Istanbul ankam oder dorthin in Marsch gesetzt wurde. Die Antwort auf diese Frage würde eindeutig klären, wann er seine Feuertaufe erhalten hätte. Und kurios ist, dass die BRESLAU zu diesem Zeitpunkt eigentlich schon unter dem Namen MIDILLI fährt als Begleitschiff des Schlachtkreuzers GOEBEN, oder auf türkisch YAVUZ SULTAN SELIM. Nun gut, gekauft werden die Schiffe offiziell erst am

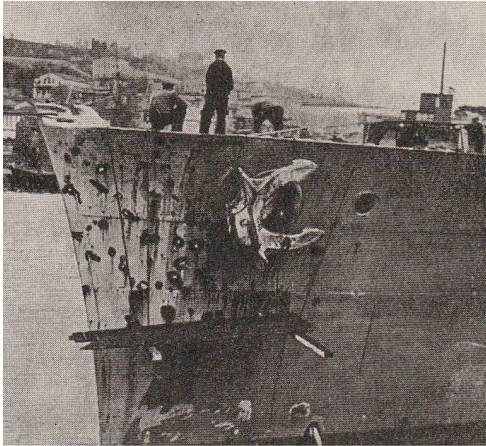
29. August 1917, aber in türkischem Dienst, unter türkischer Flagge und unter türkischem Namen laufen sie bereits seit 1914. Aber so genau man es immer bei uns Deutschen nahm und nimmt, wenn es um das Deutschsein geht, und sei es nur das von Schiffen, dann hat sich alles nach uns zu richten. Wäre die BRESLAU 1914 noch ein deutsches Schiff gewesen, hätte sie nicht in den Dardanellen bleiben dürfen, aber dazu später mehr. Ich selbst werde auch die deutschen Namen bevorzugt verwenden, da sie ja tatsächlich als deutsche Schiffe handelten, obwohl sie es diplomatisch offiziell nicht mehr waren.

Welche "Kriegsabenteuer" Paul als erste erleben musste, davon ist wenig genau zu recherchieren. Ich nehme an, dass er aber bereits an den Aktionen des Schiffes Anfang April 1916 beteiligt war. Enver Pascha, der türkische Kriegsminister, hatte die Mittelmeerdivision gebeten, ja richtig – gebeten und nicht befohlen, wiederholt Truppen- und Nachschubtransporte durch das Schwarze Meer durchzuführen. Nun ist ein Schlachtschiff nicht gerade ein idealer Transporter, aber die Lage ließ nichts anderes zu. Die Russen waren überlegen, Kohlendampfer und Transportschiffe wurden nahezu nach Belieben von ihnen versenkt. Am 01. April fährt Opa wahrscheinlich zum ersten Mal auf das Schwarze Meer hinaus, durch den sonst malerischen, zu diesem Zeitpunkt aber durch Minensperren sehr gefährlichen Bosporus. Es geht entlang des türkischen Südufers zum anderen, dem östlichen Ende des Schwarzen Meeres. Nach kaum anderthalb Tagen ist man dort in Trabzon, lädt die Truppen aus und beginnt mit einer "munteren Jagd" auf russische Schiffe. Der Kapitän möchte nach Norden, nach Novorossisk, dem großen russischen Hafen mit seinen Nachschubdepots, um dort für Unruhe und Verluste zu sorgen. Die Russen rechnen wahrscheinlich nicht mit dem Vorstoß eines einzelnen Schiffes. Am Morgen des 4. April steht das Schiff noch ein gutes Stück südöstlich dieses Hafens.

Die Backbordwache (linke Seite des Schiffes) starrt ins Dunkel. Es ist vier Uhr durch, der Horizont hebt sich nur schwach vom Schwarz des nächtlichen Schwarzen Meeres ab. Zwei Schiffe schieben sich dort entlang, es können nur russische Kriegsschiffe sein. Aber welche? Im FT-Raum (Funktechnik) lauscht man in die Nacht. Die ersten Funksprüche werden aufgefangen. Vor der BRESLAU ist das beste Schlachtschiff der russischen Schwarzmeerflotte aufgetaucht, die IMPERATIZA MARIA. Dazu noch ein sehr gutes Schlachtschiff, die KAGUL, sowie mehrere kleinere Begleitschiffe. Die BRESLAU steht im Vergleich zu diesen beiden Riesen recht verlassen zwischen ihnen und der Küste, vor der sich ihre Silhouette nicht abhebt. Der Sichtschutz funktioniert noch. Aber die russischen Schiffe kommen ihr entgegen, sie nähern sich. Irgendwann muss sie gesehen werden. Der Morgen auf dem Schwarzen Meer kommt nahezu ohne Dämmerung. Und die russischen Schiffe haben die elenden 30,5 Zentimeter-Geschütze. Die Erzählungen der Militärs berichten von einer "atemlosen Spannung" an Bord. Einer dieser Erzähler ist übrigens Karl Dönitz, ja eben jener Karl Dönitz, der später Chef der U-Boot-Flotte, dann Stellvertreter und Nachfolger Adolf Hitlers wird. Er fährt als Fähnrich auf der BRESLAU. Aber diese atemlose Spannung ist nichts als Angst. Vom Kapitän bis zum letzten Matrosen ist man sich darüber im Klaren: Erkennen die Russen die BRESLAU, ist es aus. Ein gutgezielter Treffer reicht aus. Alle haben die Gefechtsstationen eingenommen. Die BRESLAU kann nicht Dampf aufmachen, der aus den Schornsteinen dabei austretende Funkenregen würde sie sofort verraten. Mit langsamer Fahrt geht es weiter. Die Uhr zeigt 4 Uhr und 36 Minuten. Die Schiffe haben sich inzwischen mit 6 Kilometern Entfernung passiert. Der Abstand zwischen der IMPERATIZA MARIA und der BRESLAU beträgt nun schon wieder 10 Kilometer. Hoffnung keimt auf, sie kämen

vorbei. Da werden sie entdeckt. Zwei kleine Zerstörer machen Dampf auf, das Geschwader scheint in ihre Richtung einzudrehen. Auf der IMPERATIZA MARIA blitzt es auf. Die Männer der BRESLAU zucken zusammen. Sie erwarten das Heranpfeifen und Aufschlagen der ersten Granaten. Aber die Russen senden nur per Scheinwerfer einen Morsespruch. Der deutsche Kapitän weiß, er wurde gesehen, bis zum Erkennen dauert es nicht mehr lange. Noch halten die Russen das unbekannte Schiff für eines der ihren, der Vorteil der Überraschung. Er befiehlt, Volldampf aufzumachen. Die BRESLAU erreicht nach wenigen Augenblicken Höchstgeschwindigkeit. Ist das den Russen verdächtig? Nein! Sie fragen weiter per Scheinwerfer nach irgendwelchen Dingen; wahrscheinlich wer da ist und was das mit dem Volldampf soll. Der Kapitän befiehlt, irgend etwas zurückzublinken. Das wird aufgrund seiner Sinnlosigkeit auf der IMPERATIZA MARIA natürlich nicht verstanden. Also blinkt sie weiter, fragt sicher, was das Geblinkte bedeuten soll. Zehn Minuten gehen so dahin. Blinken hier, Blinken da, Volldampf hier, Ruhe da. Matrose Paul Renneberg steht an seinem Geschütz. Er würde die Kanone nicht richten, er würde sie nicht laden Das ist Aufgabe der erfahrenen Kanoniere. Er würde nur mit der Munition über Bord hetzen, wenn man schießen wollte. Aber wozu schießen? Der Gegner schießt nicht, also gibt es auch hier keine Veranlassung dazu. Und würde der Gegner schießen, hätte eine Antwort per Feuer keinen Sinn. Selbst wenn man trafe, egal wo an diesem Riesenschiff, es gäbe noch nicht mal ein Einschlagsloch, allenfalls eine Delle. Die IMPERATIZA MARIA ist eines der bestgepanzerten Schiffe ihrer Zeit. Die Schatten und Rauchwolken der russischen Schiffe werden immer kleiner. Paul kann die Entfernung nicht genau einschätzen, dazu fehlt ihm die Erfahrung. Seine Offiziere haben diese Erfahrung, so glauben sie jedenfalls. Die Entfernung ist auf 19 Kilometer angewachsen. Da befiehlt der Kapitän, sich außerhalb der Reichweite der russischen Geschütze glaubend, den letzten Lichtsignalspruch des Gegners mit dem deutschen Signal "Gute Reise" zu beantworten. Er weiß, die BRESLAU ist immer noch das schnellste Schiff im Schwarzen Meer und wird entkommen. Aber die russischen 30,5 Zentimeter-Geschütze tragen 24 Kilometer weit und die IMPERATIZA MARIA verfügt über die neuesten Feuerleitsysteme. Wieder blitzt es bei ihr an Bord auf, diesmal auf der ganzen Breitseite. Dreißig Sekunden vergehen, vierzig Sekunden, fünfzig Sekunden, da krachen die vier schweren Granaten kaum eintausend Meter hinter dem Heck der BRESLAU ins Wasser. Das ist exzellent für eine erste Salve auf diese Entfernung. Zum zweiten Mal blitzt es auf. Die Granaten liegen jetzt schon kaum fünfhundert Meter hinter dem Heck. Volle Fahrt geradeaus, vielleicht kommt man aus der Reichweite. Die dritte Salve! Den Männern auf der BRESLAU stockt der Atem. Der Puls fliegt. Der Bauch beginnt sein Eigenleben. Aber auf dem Schiff ist man gefangen. Man kann nichts tun als eine Minute warten. Und als diese längste Minute im bisherigen Leben von Paul Renneberg herum ist, kracht es. Das Schiff neigt sich nach Backbord (links). Der Bug des Schiffes scheint mitten in das Wasser stechen zu wollen. Und kurz danach stürzen Wasser und Eisensplitter auf das Deck. Vom Bug rast eine Welle über das Schiff. Paul steht plötzlich bis zur Hüfte im Wasser. Er hält sich mit aller Kraft fest. Nur nicht weggerissen werden, dann ginge es über Bord oder gegen die Rehling. Das Schiff taucht wieder auf, sein Bug schießt in die Höhe. Es fängt sich, schlingert ein wenig und nimmt den Kurs wieder auf. Alle vier Granaten waren rund 100 Meter, nicht mal eine Schiffslänge, vor dem Bug eingeschlagen und hatten ein riesiges Loch mit einem ungeheuren Sog im Wasser vor der BRESLAU erzeugt. Es war nicht groß genug, um sie zu verschlingen. Aber der Leichtsinn des Kapitäns hätte beinahe zur Vernichtung des Schiffes geführt. Paul sieht sich um. Seine Kameraden sind nass, aber alle noch da. Keiner wurde verletzt. Die Ohren dröhnen und das wird auch noch

einige Tage anhalten. Blick nach vorn, der Bug scheint unbeschädigt. Blick nach hinten, die Schrauben ziehen ihre Schaumfurchen im Wasser. Die BRESLAU hat es überstanden, sie macht weiter volle Fahrt. Inzwischen rauscht die vierte Lage der russischen Geschütze heran. Sie liegt zu kurz. Der Kapitän befiehlt Zickzack-Kurs und entkommt damit den weiteren Salven. Paul Renneberg hat seine "Feuertaufe" hinter sich.



Das Bild hier zeigt den Bug der BRESLAU nach einem Gefecht mit der russischen Schwarzmeerflotte im Jahre 1915. Eine 30,5 Zentimeter-Granate war vor ihrem Bug ins Wasser aufgeschlagen, der von den Sprengstücken regelrecht zersiebt wurde. Und im Falle der IMPERATIZA MARIA schlugen vier dieser Granaten vor dem Bug ein, allerdings nicht ganz so nahe, wie diese eine. Die hier gezeigte Beschädigung brachte dem Schiff fast ein halbes Jahr Liegezeit ein.

Aber war die Zeit an Bord nun immer geprägt von solchen "Abenteuern"? Nein. Im Jahre 1916 fuhr die BRESLAU noch einige Male auf das Schwarze Meer hinaus. Dann zwang der Kohlenmangel sie, im Hafen von Istanbul zu bleiben. Was tat die Besatzung, was tat Paul Renneberg in dieser Zeit?

So sah wohl eher der Alltag aus. Je mehr die militärische Bedeutung der Schiffe in der Türkei schwand, desto mehr wurden sie Objekte der Repräsentation. Der deutsche Kaiser, der türkische Sultan, Monarchen, Diplomaten, Generale, alle wollten die Schiffe besuchen. Somit wurde aus der "schimmernden Wehr des Kaisers am Bosphorus" immer mehr eine Putzkolonie.

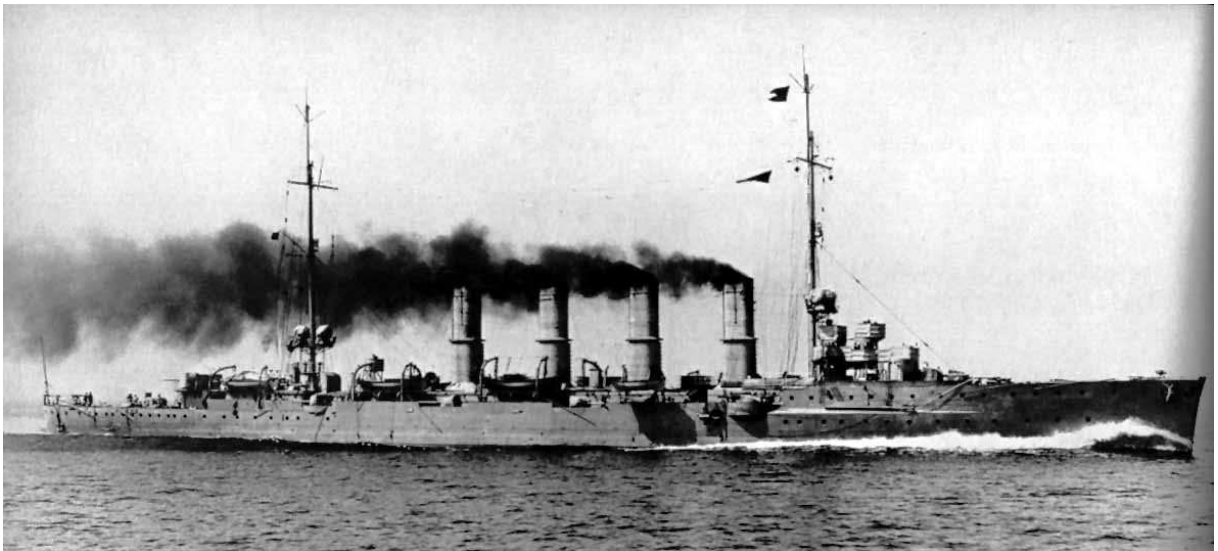
Wer schon einmal bei einer Armee war weiß, wie bei Beschäftigungslosigkeit diese Dinge ausarten können. Und da der Kohlenmangel noch nicht einmal eine geregelte Gefechtsausbildung zuließ, war viel Zeit zum "Klar Schiff machen". Leider gibt es dazu keine Bilder von Opa, aber ich denke, diese Matrosen der GOEBEN stehen recht gut für die Zeit bis zum 20. Januar 1918, dem Tag, dem diese Zeilen gelten.



Die BRESLAU

Das Schiff

Im Dezember 1909 wurde auf der "Hauswerft" der Kaiserlichen Marine, der Vulcan-Werft in Stettin, der "Ersatz-Falke" in Bau gegeben. Es sollte die moderne Form eines kleinen Kreuzers sein, lang, schlank, schnell und leicht bewaffnet. Eine neue Bauweise sollte dem Schiff eine hohe Stabilität bei relativ niedrigem Gewicht geben. Am 16. Mai 1911 erfolgte der Stapellauf. Der kleine Kreuzer gehörte mit den Schiffen MAGDEBURG, STRALSUND und STRASSBURG zu den neuen Schiffen der Magdeburg-Klasse und wurde mit dem Namen BRESLAU als erster dieser vier Schiffe am 10. Mai 1912 in Dienst gestellt.



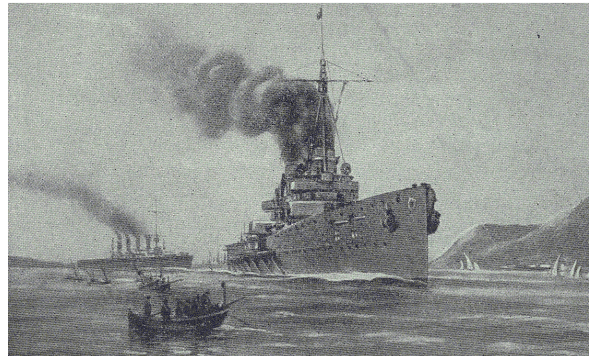
Die BRESLAU erweckte sofort das Interesse von Kaiser Wilhelm II., der sie zum Begleitschiff des kaiserlichen Schiffes HOHENZOLLERN machte. In dieser Eigenschaft erfolgte die weitere Erprobung des Schiffes, die am 26. September 1912 für beendet erklärt wurde. Am 05. November des gleichen Jahres wurde die BRESLAU der Mittelmeerdivision unterstellt und somit zum Begleitschiff des bereits im Mittelmeer befindlichen Schlachtkreuzers GOEBEN.

In den Probefahrten erreichte die BRESLAU eine mittlere Höchstgeschwindigkeit von 27,6 kn (kn = Knoten = Seemeile pro Stunde; 27,6 kn entsprechen ca. 51 km/h). Sie war damit den damaligen großen Schlachtkreuzern in der Geschwindigkeit überlegen. Erst 1916 stellten die Russen ein Großkampfschiff im Schwarzen Meer in Dienst, die IMPERATIZA MARIA, die der BRESLAU an Geschwindigkeit fast ebenbürtig und mit ihrer weit überlegenen Bewaffnung dem kleinen Kreuzer damit lebensgefährlich war. Die Bewaffnung der Breslau bestand in der Hauptartillerie aus 12 Geschützen mit dem Kaliber 10,5 cm.

Die deutsche Flottenleitung sah die Aufgaben der Kreuzer vor allem in der Aufklärung und in der Verteidigung gegen Torpedobootangriffe. Ein Gefecht mit anderen kleinen Kreuzern oder Zerstörern, die in der Regel leichter bewaffnet aber dafür schneller als die Kreuzer waren, sah man nicht als Ziel des Einsatzes an. Das

Reichsmarineamt unter Admiral Tirpitz vertrat recht früh eine andere Ansicht, konnte sich aber nicht durchsetzen. Somit kam es zu einer relativ leichten Bewaffnung. In den Handlungen im Schwarzen Meer zeigte es sich für die BRESLAU, dass die Flottenleitung einer Fehleinschätzung nachgegangen hatte. Bis zum Jahre 1917 wurde versucht, diesen Fehler wettzumachen, indem man die BRESLAU umrüstete auf 10 Geschütze mit 15 cm Kaliber. Für die Kriegsführung im Schwarzen Meer kam das allerdings zu spät. Ansonsten stimmte an dem Schiff konstruktiv einfach alles. Es war ein gelungener Kompromiss zwischen Stabilität, Geschwindigkeit und Widerstandsfähigkeit. Die Beschädigung durch eine Mine am 18. Juli 1915 zeigte die Qualität der Bauweise, das Schiff blieb stabil. Am 20. Januar 1918 waren es allerdings 5 Minen. Das wäre selbst schon für manchen Schlachtkreuzer zuviel gewesen.

In der gesamten Zeit ihres Einsatzes für die türkische Flotte ab 1914 lag aufgrund der Versorgungslage der Schatten des Mangels über dem Schiff, genau wie über der GOEBEN. Die Türkei hatte kaum eigene Kapazitäten für den Unterhalt dieser Schiffe und für Deutschland war es ein Nebenkriegsschauplatz. .



Löcher konnten nur notdürftig geflickt werden. Defekte Kessel konnten kaum repariert werden. Aus jeder Beschädigung ergaben sich lange Liegezeiten, nach denen aber kaum die volle Einsatzbereitschaft und vor allem kaum die alte Geschwindigkeit erreicht wurde. Dennoch hatten sie und die GOEBEN viel Glück. Ihnen eilte bei den Russen im Schwarzen Meer und den Engländern im Mittelmeer ein besonderer Ruf voraus. Dieser sorgte dafür, dass die Leistungskraft der Schiffe durch den jeweiligen Gegner oft stark überschätzt wurde.

(Eine umfassende Darstellung der taktisch-technischen Daten sowohl der BRESLAU als auch der GOEBEN findet sich im Anhang.)



Die BRESLAU als Schwesterschiff der GOEBEN

Warum hatte Deutschland eine "Mittelmeerdivision"?

Die GOEBEN und die BRESLAU bildeten die Mittelmeerdivision der kaiserlichen Kriegsmarine. Sie unterstanden dem Kaiser höchstpersönlich. Man könnte bei diesem Thema schon wieder für sich weit ausholen. Ich begnüge mich mit einer etwas gedrängteren Darstellung der Ereignisse.

Der Balkan war bereits vor dem ersten Weltkrieg Schauplatz blutiger Ereignisse. In den Jahren 1912 und 1913 tobten der 1. und der 2. Balkankrieg. Zur gleichen Zeit lag das Osmanische Reich auch noch mit Italien im Krieg und hatte mit inneren Unruhen und der sogenannten "Jungtürkischen Revolution" zu tun, deren führender Kopf, Enver Pascha, im ersten Weltkrieg als Kriegsminister einen harten Kriegskurs an der Seite Deutschlands steuern sollte. Dies schien für die Balkanstaaten Serbien, Montenegro, Griechenland und Bulgarien der günstigste Zeitpunkt, das noch von den Osmanen besetzte Mazedonien zu gewinnen. Die Kriegerklärungen erfolgten zwischen dem 8. und 17. Oktober 1912. Diplomatisch erhielt vor allem Bulgarien Rückendeckung durch Russland, das an einer Beherrschung der Dardanellen und des Bosphorus als Handels- und Militärroute größtes Interesse hatte. Der Balkanbund hätte durchaus die Kapazitäten gehabt, die Türkei gänzlich aus Europa zu verdrängen. Aber die europäischen Großmächte England und Frankreich hatten andere Pläne. Die Passage durch Dardanellen und Bosphorus war neben dem Suezkanal der wichtigste Seeweg nach Asien zu den dortigen Kolonialbesitzungen. Während die Serben und Griechen in Mazedonien einmarschierten und dort Saloniki eroberten, stießen die Bulgaren in Richtung Konstantinopel vor. Bereits im November 1912 begann an einer Front vor der Stadt, der sogenannten Catalka-Linie, die Belagerung und der Sturm. Die türkischen Truppen schienen kaum in der Lage zu sein, dem Druck standzuhalten. In dieser Situation entschließt sich Großbritannien, Kriegsschiffe in die Region zu entsenden, "zum Schutz der britischen Missionen und Einrichtungen sowie der europäischen Bürger vor Überfällen und Plünderungen". Frankreich und Italien springen sofort auf den Zug auf und ordnen auch die Entsendung von Kriegsschiffen an. Russland schwankt zunächst noch zwischen den eigenen Machtbestrebungen und dem Wunsch, die Briten nicht zu verprellen. Zögernd schließt es sich dann aber auch der Allianz der Westmächte an. Der deutsche Kaiser will den Bulgaren und Griechen nicht in den Arm fallen. Er erteilt der britischen Anfrage zunächst eine Abfuhr. Das soll sich aber nicht lange halten.

Der Chef der kaiserlichen Marine, Admiral Tirpitz, sieht die Lage anders. Er drängte schon seit einiger Zeit auf die Erprobung der neuen Kreuzer auf "Auslandsreise". Die Gelegenheit ist günstig. In das Mittelmeer kommt man von deutschen Häfen aus nur über Gibraltar, und das kontrollieren die Briten. Der Kaiser gibt nach und unterzeichnet die Order Tirpitz' über die Aufstellung der Mittelmeerdivision. Diese soll aus dem Schlachtkreuzer GOEBEN und dem kleinen Kreuzer BRESLAU bestehen. Am 15. November 1912 erreicht die GOEBEN den Bosphorus und darf sich als das stärkste Schiff der kleinen alliierten Flotte fühlen. Der Rest ist schnell erzählt. Die Catalka-Linie hielt. Am 3. Dezember 1912 schlossen Serbien, Montenegro und Bulgarien ein

Waffenstillstandsabkommen mit der Türkei ab. Griechenland setzte den Kampf noch fort. Am 6. Januar 1913 scheiterte die Londoner Botschafterkonferenz der kriegführenden Länder. Kurz darauf putschten sich die "Jungtürken" unter Enver Pascha an die Macht. Sie nahmen den Kampf wieder auf, der aber bereits am 16. April per allgemeinem Waffenstillstand und am 30. Mai 1913 per Friedensvertrag endete. Die Türkei verlor alle europäischen Besitzungen außer denen, die sie auch heute noch hat. Für die Deutschen war aber das wichtigste Ergebnis, dass sie eine Flottenpräsenz im Mittelmeer und am Bosphorus geschaffen hatten.

Der Krieg beginnt

Die Zeit bis zum Krieg vergeht für die Schiffe mit einigen Sicherungsaufgaben, sogar auf englische Anforderung. Vor allem aber sollen sie Flagge zeigen. Vom Eintreffen in Istanbul, am 15.11.1912, bis zum 31.07.1914 weist das Logbuch der GOEBEN 88 Hafenaufenthalte im Mittelmeer aus. Bevorzugt sind Häfen in Italien und Griechenland. Am 28. Juni 1914 – Attentat in Sarajewo; am 23. Juli 1914 – Ultimatum Wiens an Serbien; am 28. Juli 1914 – Kriegserklärung. Am 3. August 1914 liegen die GOEBEN und die BRESLAU im Hafen von Messina auf Sizilien. Seit zwei Tagen gilt für sie die deutsche Mobilmachung. Am Abend erhält der Kommandant der Mittelmeerdivision, Admiral Souchon, folgendes Telegramm aus Berlin: "Feindseligkeiten sind eröffnet gegen Russland. Kriegsausbruch sicher gegen Frankreich. Großbritannien sehr wahrscheinlich." Souchon befiehlt, in Richtung der französischen Häfen an der algerischen Küste auszulaufen. In der Nacht erhält er ein weiteres Telegramm: "Bündnis geschlossen mit der Türkei. GOEBEN und BRESLAU gehen sofort nach Konstantinopel." Souchon hält an seinem Befehl fest, die GOEBEN läuft weiter zur algerischen Küste. Die BRESLAU erhält das Telegramm um 03:15 Uhr. Da sie Funkstille zur GOEBEN halten muss, ist der Kapitän auf sich allein gestellt, aber auch er hält an der Beschießung der Häfen fest. Am 03. August 1914 ca. 18:00 Uhr hatte der deutsche Botschafter in Paris die Kriegserklärung überreicht. Am darauffolgenden Morgen, fünf Uhr, eröffnet die BRESLAU das Feuer auf den Hafen von Bône an der algerischen Küste. Es sind buchstäblich die ersten Schüsse dieses gewaltigen Krieges. Eine Stunde später beschießt die GOEBEN den Hafen von Philippeville. Ziel dieser Aktion ist, Verwirrung zu stiften und die französische Mittelmeerflotte für die Sicherung ihrer Häfen und Transporte zu binden. Das gelingt. Auf dem Rückweg begegnet die BRESLAU zwei englischen Schlachtschiffen. Das britische Ultimatum an Deutschland läuft erst an diesem 04. August um 24:00 Uhr ab. Der erste Lord der Admiralität (Marineminister), ein gewisser Winston Churchill, hatte zwar befohlen, deutsche Schiffe anzugreifen, wenn diese französische Schiffe beschießen, aber seine Regierung pfeift ihn zurück. Keine Feindseligkeiten vor Ablauf des Ultimatums. GOEBEN und BRESLAU bleiben unbehelligt, können entkommen und machen am Morgen des 5. August 1914 wieder in Messina fest. Dort trifft am Nachmittag gegen 15:00 Uhr ein peinlicher Besuch ein. Italien hat seine Neutralität erklärt und kann den deutschen Schiffen nach internationalem Recht nur 24 Stunden Aufenthalt gewähren. Souchon handelt aus, dass er zwar am Folgetag aber erst gegen 19:00 Uhr auslaufen muss. Das wird ihm bestätigt. Alle wissen, was das bedeutet und die Sizilianischen Gazetten schreien am 06. August angesichts der englischen Schlachtschiffe vor Messina und in der Adria: "Sprung vom Gipfel des Ruhmes!" "Schande oder Untergang!" "In den Rachen des Todes!" "Letzte Fahrt der GOEBEN!" BRESLAU und GOEBEN bunkern derweil Kohlen von Hugo Stinnes.

Die Ausführlichkeit des letzten und des folgenden Absatzes sollen nicht der Verherrlichung der Kriegstaten der deutschen Schiffe gelten. Ich nehme sie als Illustration für den Ruf den die beiden Schiffe beim Gegner hatten. Auch das nun Folgende trug maßgeblich zur Legendenbildung und zur Überschätzung der Leistungsfähigkeit der Schiffe bei. Als die GOEBEN und die BRESLAU am Abend des 06. August vereinbarungsgemäß auslaufen, lauern neben vielen kleineren Kriegsschiffen, zwei der GOEBEN ebenbürtige Schlachtkreuzer nördlich von Sizilien, kleinere Kreuzer südlich von Sizilien, ein Schlachtkreuzer auf Malta und an der Adriamündung eine Flotte aus vier älteren Panzerkreuzern und acht Zerstörern (schnelle, schwach bewaffnete Schiffe – vgl. LIZARD und TIGRISS) unter dem Befehl von Admiral Troubridge. Der englische Befehlshaber im Mittelmeer, Admiral Milne, rechnet fest damit, dass die deutschen Schiffe so schnell als möglich in Richtung der Adriaküste Österreich-Ungarns abdampfen. Als GOEBEN und BRESLAU auslaufen, gelingt es einem Kreuzer südlich von Sizilien, die Fühlung aufzunehmen und zu halten. Normalerweise würde jetzt "zur Jagd geblasen". Ein wichtigeres Ziel gibt es nicht im Mittelmeer. Aber Admiral Milne lässt seine Schlachtkreuzer erst einmal Kohlen aufnehmen. Sein Unterstellter, Admiral Troubridge, soll die Sache mal machen. Dieser glaubt zunächst ebenfalls an eine Fahrt der GOEBEN in die Adria. Als er seinen Fehler erkennt, wendet er in Richtung Südspitze Griechenlands. Eine Begegnung könnte in den Morgenstunden erfolgen.

"Sir, gestatten sie, dass ich sie spreche?" Es ist 03:30 Uhr. Admiral Troubridge sitzt schlaflos im Dunkel in seiner Kajüte. Der Kapitän seines Flaggschiffes DEFENCE, Captain Wray, steht vor ihm. "Ja, Captain, was gibt es?" "Sir, mit allem Respekt, ich finde die Sache sieht verdammt schlecht aus!" "Was meinen sie?" "Sir, ich meine unsere Chancen, wenn wir auf die GOEBEN treffen." "Ich weiß, dass sie nicht gut stehen, aber was soll ich tun?" "Sir, die Geschütze der GOEBEN schießen auf 15.000 Yards (13.700 m) deckend. Ihre wirkungsvollste Reichweite ist 14.000 Yards (12.800 m). Damit und mit ihrer überlegenen Geschwindigkeit hat die GOEBEN zwei Möglichkeiten." "Welche?" "Sir, entweder sie hält sich auf Sichtweite und weicht uns aus, oder kreist um uns außerhalb unserer und innerhalb ihrer eigenen Reichweite. Sir keines unserer eigenen 9,2 Zoll Geschütze (22,8 cm) und auch keins der drei anderen Panzerkreuzer hat je ein Ziel über 8.000 Yards (7.300 m) getroffen. Und die 11 Zoll Geschütze (28 cm) der GOEBEN reißen unsere Rümpfe auf, als wären sie aus Papier." "Das weiß ich alles, Captain", der Admiral wird ungehalten, "aber was soll ich ihrer Meinung nach tun?" "Sir, mit Verlaub, dieses Unternehmen ist Selbstmord. Außerdem haben wir nach meinen Berechnungen keine Chance mehr in die Reichweite unserer eigenen Geschütze zu kommen." "Sind sie absolut sicher, dass es so ist?" "Sir, nein. Aber ich lasse den Navigationsoffizier holen!"

Der Navigationsoffizier bestätigt die Berechnungen des Kapitäns. Troubridge befiehlt den Abbruch der Verfolgung und meldet dies an Admiral Milne. Churchill und Milne sorgen im September 1914 dafür, dass Troubridge sein Kommando niederlegen und sich einem Kriegsgericht stellen muss. Das Gericht befindet die Anklage als verfehlt, Troubridge wird entlastet. Die Geschichte sollte ihm recht geben. Alle vier Panzerkreuzer nahmen 2 Jahre später an der Seeschlacht im Skagerrak teil. Drei von ihnen wurden, ohne dass sie einen gezielten Schuss abfeuern konnten, von den deutschen Schlachtschiffen versenkt. Dabei fanden 1.831 Mann den Tod. Troubridge hätte die Fahrt der deutschen Schiffe allenfalls mit einem Opfer verzögern können. Solange Admiral Milne aber die Verfolgung nicht aufnahm, wäre das Opfer sinnlos.

Milne nimmt die Verfolgung erst am 8. August auf. Zu dieser Zeit hätten die deutschen Schiffe schon fast in den Dardanellen sein können. Aber auch sie haben nicht durchweg Glück. Aus Konstantinopel liegt keine Genehmigung für die Einfahrt vor. Die Türkei will noch neutral bleiben. Die Schiffe sind gezwungen, bis zum Montag, dem 10. August, in der Ägäis zu kreuzen oder sich zu verstecken. Würde Milne jetzt konsequent nachstoßen, wäre das Schicksal der Mittelmeerdivision besiegelt. Aber auch er hat kein Glück und dann kommt noch Pech hinzu. Ein älterer Offizier in der Admiralität hatte, wie es üblich war, eine Reihe von Funksprüchen vorbereitet, die dann entsprechend der Lage sofort ausgegeben werden konnten. Es sind viele Funksprüche und die Mittagspause unterbricht seine Arbeit. Ein jüngerer Zivilbeamter kommt inzwischen vom Essen zurück, sieht das Bündel der Funksprüche mit Eilvermerken und gibt diese, in der Hoffnung seinem Chef einen Gefallen zu tun, heraus. Gleich der erste Funkspruch richtet sich an das Hauptquartier der Mittelmeerflotte unter Admiral Milne und lautet: "Feindseligkeiten gegen Österreich-Ungarn sofort eröffnen!" Der junge Mann, dessen Name und weiteres Schicksal mir unbekannt blieb, ging in die Geschichte ein als "Der Mann, der Österreich-Ungarn den Krieg erklärt hat". Milne erhält den Funkspruch und gruppiert seine Kräfte sofort um. Er muss die feindlichen Häfen in der Adria sperren. Für eine Verfolgung im Inselgewirr der Ägäis ist keine Zeit mehr. Zwei Stunden später kommt per Funkspruch ein Widerruf. Milne muss misstrauisch sein. Er wartet die Bestätigung ab. Diese trifft wenig später ein. Aber ob die Admiralität ihren Fehler vertuschen, oder ob man gleich noch eine wichtige Information mitliefern wollte, bleibt ungewiss. Die Bestätigung enthält den Hinweis, dass die Beziehungen zu Österreich-Ungarn "kritisch" seien. Angesichts dieser Lage behält der Admiral seine Dispositionen für die Handlungen in der Adria bei. Erst am darauffolgenden Tag, dem 9. August, kommt die Admiralität mit der Sprache heraus und befiehlt die Wiederaufnahme der Verfolgung der GOEBEN. Spätabends an diesem Sonntag umrundet Milnes Geschwader die Südspitze Griechenlands. Die BRESLAU und die GOEBEN haben sich in der Ägäis versteckt. Milne vermutet sie in einem griechischen Hafen oder in Nordafrika, aber keinesfalls auf dem Weg zu die Dardanellen.

In Istanbul tobt inzwischen ein leiser diplomatischer Krieg. Die deutsche Militärmission empfiehlt der GOEBEN, mit Gewalt in die Dardanellen einzulaufen. Der Großwesir bittet hingegen den deutschen Botschafter, nicht auf einem Einlaufen zu bestehen, die Türkei würde sofort eine Kriegserklärung der Entente erhalten. Der deutsche Botschafter wiederum beauftragt die Militärmission, den Großwesir zu bitten, seine Bitte zurückzunehmen. Sollte er das nicht tun, war ein Ultimatum zu stellen: Entweder die GOEBEN darf einlaufen, oder Russland darf über die Türkei herfallen. Als der Leiter der Militärmission am Abend des 11. August mit dieser Botschaft ins Vorzimmer des Großwesirs geht, wird er dort vom Kriegsminister Enver Pascha abgefangen. Dieser teilt mit, dass er das Einlaufen der GOEBEN und der BRESLAU in die Dardanellen gerade genehmigt hat.

Dies waren die Ereignisse, die man in Deutschland als große Waffen- und Ruhmes-tat feierte. Die Briten glaubten zu diesem Zeitpunkt noch, sie hätten eine peinliche Niederlage kassiert. In Wahrheit war es ein absolutes Desaster. Das Eintreffen der Schiffe in den Dardanellen brachte die Türkei endgültig auf die deutsche Seite und entzog sie dem bis dahin noch recht starken Einfluss der Briten. Diese verloren dabei die strategische Verbindung in der Südflanke zu Russland und den direkten Weg zu den asiatischen Kolonialgebieten. Es bedurfte riesiger Opfer, um diesen Fehler wieder zu korrigieren.

Die YAVUZ SULTAN SELIM und die MIDILLI

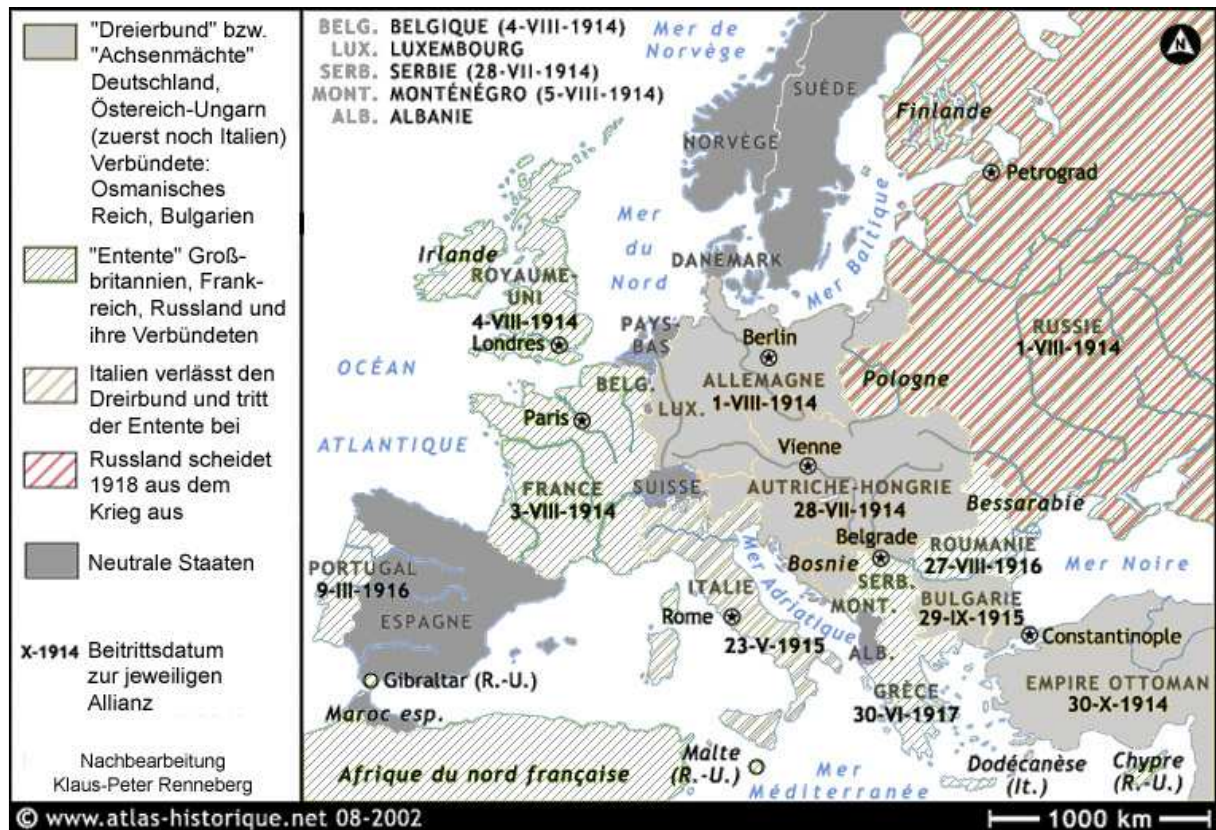
Am 14. August 1914, drei Tage nach dem Einlaufen in die Dardanellen, lief die offizielle "völkerrechtliche" Frist für den Aufenthalt von Kriegsschiffen in neutralen Gewässern ab. Zu diesem Zeitpunkt waren die Verhandlungen über einen Ankauf der Schiffe durch die Türkei weitestgehend zum Abschluss gebracht. Offiziell wurde verlautbart, dass die Schiffe für den Preis von 80 Mio. Mark an die Türkei gingen. Tatsächlich erfolgte der Ankauf erst 1917. Dennoch wurden am 15. August 1914 um 07:00 Uhr auf der GOEBEN und auf der BRESLAU die türkischen Flaggen gehisst. Die GOEBEN erhielt den klangvollen, martialischen Namen YAVUZ SULTAN SELIM, was soviel heißt wie "Der gestrenge Sultan Selim". Nach dem Krieg wurde sie nur noch YAVUZ, "Die Strenge", genannt. Unter diesem Namen diente sie der türkischen Flotte noch bis 1950 als Flaggschiff. Abgewrackt wurde sie in den Jahren 1974 bis 76. Die BRESLAU erhielt den Namen MIDILLI, das "Pony". Admiral Souchon, dem Kommandanten der Mittelmeerdivision, wurde das Kommando über die "schwimmenden Schiffe der Flotte" des osmanischen Reiches übergeben. Offiziell war er damit dem türkischen Kriegs- und Marineministerium unterstellt. Damit hätte Deutschland keine Verfügungsgewalt mehr über die Schiffe gehabt. Deshalb wurde von deutscher Seite erklärt, dass die deutschen Besatzungen weiterhin der kaiserlichen Marine unterstanden. Der sich daraus entwickelnde Schlagabtausch fand aber größtenteils auf der diplomatischen Ebene statt. Die Militärs kamen untereinander mit dieser Situation einigermaßen zurecht, zumal die größere Kompetenz der deutschen Besatzungen und Offiziere von türkischer Seite akzeptiert wurde. Damit war die Vormachtstellung Deutschlands eigentlich gesichert.

Die Schiffe handelten bis 1916 ausschließlich im Schwarzen Meer gegen die russische Flotte, bis sie der Kohlenmangel zwang, im Hafen von Istanbul zu bleiben. Während des Versuchs der britischen und französischen Marine- und Heereskräfte, die Dardanellen per Seeangriff und die Halbinsel Gallipoli mit Landungstreitkräften zu erobern, waren die deutschen Schiffe eher untätig. Allerdings wurden 350 Mann der deutschen Besatzung der Mittelmeerdivision an Land eingesetzt. Die Operation der Entente begann am 25. April 1915 und endete am 19. Dezember 1915. Die Kämpfe auf Gallipoli gehören zu den blutigsten des gesamten Krieges. Von den insgesamt dort kämpfenden 800.000 Mann wurden 90.000 getötet und 300.000 verwundet.

Nach dem Ausscheiden Russlands aus dem Krieg liegen die neuen Aufgaben der türkischen Flotte im Mittelmeer und der Ägäis. Die GOEBEN und die BRESLAU werden noch einmal mitten in den Krieg geschickt. Dies geschieht am 20. Januar 1918.

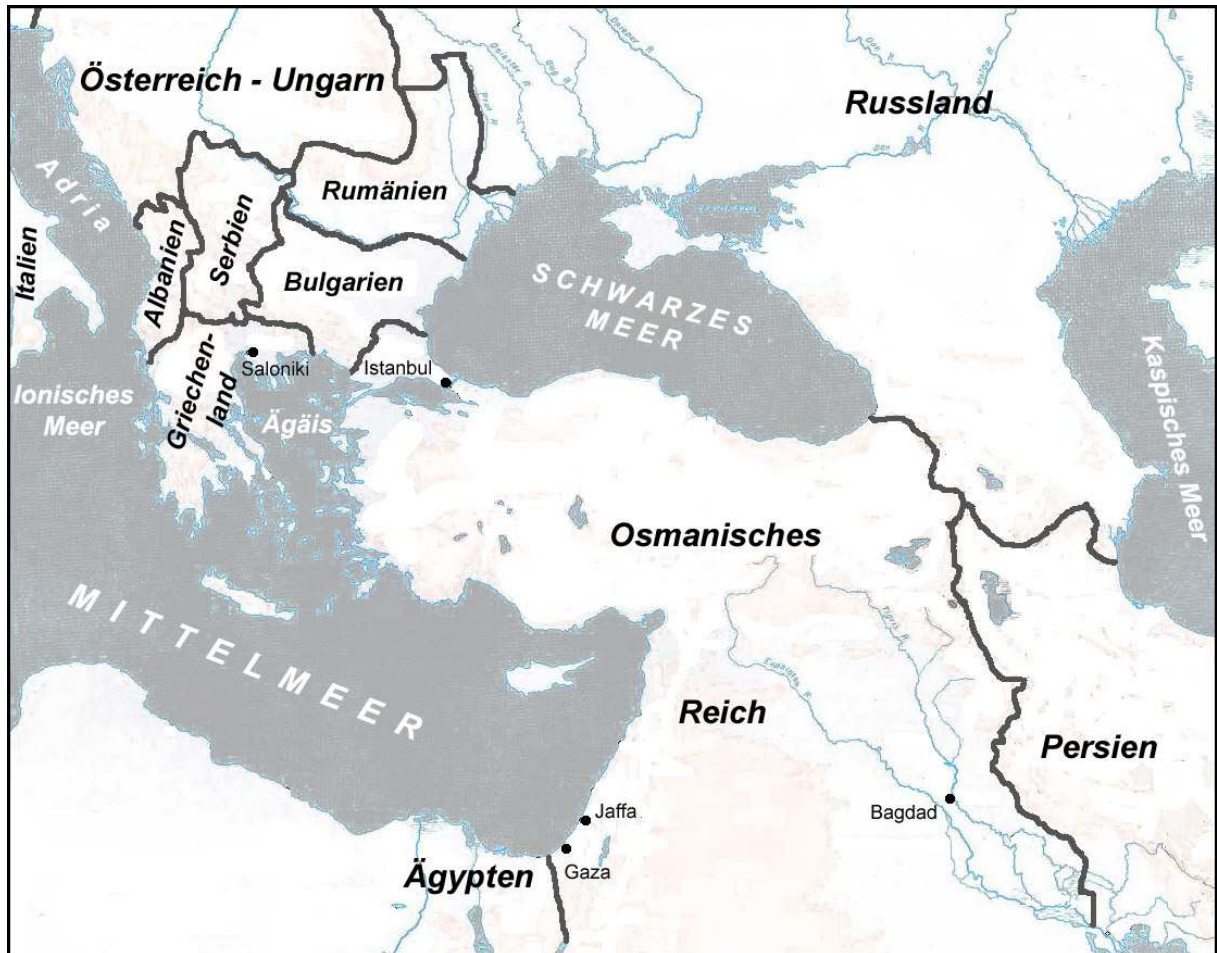
Die Militärpolitische Lage

Europa 1918



Während des Verlaufs des I. Weltkrieges veränderten und entwickelten sich die Allianzen der kriegführenden Parteien. Die oben gezeigte Karte stellt die Lage aus der Sicht des Jahres 1918 dar. Das Lager der Entente, ursprünglich Großbritannien, Frankreich und Russland, wurde durch das Ausscheiden Russlands geschwächt. Im Mittelmeerraum erfuhr die Entente allerdings eine immense Verstärkung durch den Übertritt Italiens aus dem Dreierbund (Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien), und vor allem im Jahr 1917 durch den Beitritt von Griechenland. Damit waren die Adria und die Ägäis fest in der Hand der Entente. An der Seite Deutschlands und Österreich-Ungarns kämpften noch das osmanische Reich und Bulgarien. Rumänien, auf der Seite der Entente stehend, war nicht mehr in der Lage, in den Krieg einzugreifen. Serbien und Montenegro, ebenfalls auf Seiten der Entente waren zu weiten Teilen durch die Achsenmächte (oder Mittelmächte – Bezeichnung für den "Dreierbund" nach dem Ausscheiden Italiens) besetzt. Auf der Seite der Entente kämpften aber noch andere Truppenkontingente – Französische Kontingente aus Nordafrika (u.a. Marokko, Algerien), britische Kontingente aus den Kolonien bzw. "Schutzgebieten" (u.a. Ägypten, Indien, Persien), aber auch Truppen aus ganz anderen Teilen der Welt, wie zum Beispiel japanische Seestreitkräfte, die vorwiegend die Truppentransporte der Entente im Mittelmeer absicherten.

Die Lage um das Osmanische Reich Anfang des Jahres 1918



Bulgarien steht auf der Seite der Achsenmächte. Aber es gärt im Land und in der Armee. Der Krieg hat das Land in tiefste Armut gestürzt. Die Soldaten, bis hin zu den höchsten Rängen, weigern sich zunehmend, im Interesse fremder Mächte zu kämpfen. Die gemeinsame Offensive von 1916 hat den nördlichen Rivalen Rumänien zwar aus dem Rennen geworfen, aber zugleich kam es zu Unstimmigkeiten der Bulgarischen Heeresführung mit der deutschen Obersten Heeresleitung. Von Seiten Bulgariens war somit keine Unterstützung für das Osmanische Reich, weder materiell noch personell, zu erwarten.

Ein Stück weiter westwärts aus der Sicht des Osmanischen Reiches über die Ägäis hinweg liegt Griechenland. Als dieses am 30.06.1917 die diplomatischen Beziehungen zu Deutschland abbrach und tags darauf auf die Seite der Entente trat, brachen für eine Reihe führender deutscher Diplomaten Welten zusammen. Jahrelang hatte man um Griechenland gerungen. Es wäre ein wichtiger Meilenstein zur Sicherung des Einflusses der Mittelmächte auf dem Balken gewesen, wenn Griechenland zumindest neutral geblieben wäre. Nun konnte sich die "Orientarmee" der Entente stabilisieren. Die Mazedonische Front verlief im Norden Griechenlands. Die Hauptkräfte der "Orientarmee", französische, britische und italienische Streitkräfte, konzentrierten sich bei Saloniki. Mit dem Übertritt Griechenlands auf ihre Seite konnte die Entente über die griechischen Nachschubdepots und die griechischen Häfen nahezu frei verfügen. Deutsche, österreichische und bulgarische Truppen

hatten 1917 alle Offensiven der "Orientarmee" abgewiesen. In deren Hauptquartier es nun aber zu Differenzen kam. Während Frankreich die Offensive an dieser Front wieder voll aufnehmen und die Truppen dazu verstärken wollten, klammerten sich die Briten an ihre kolonialen Bestrebungen im Nahen Osten. Sie wollten Truppen der "Orientarmee" zugunsten einer Offensive an der Palästinafront im Raum Gaza bis Jaffa abziehen.

Und damit geht unser osmanisch zentrierter Blick weiter in Richtung Süden. Nachdem 1916 die deutsch-türkischen Vorstöße in Richtung Suezkanal abgewiesen worden waren, versuchten sich die britischen Truppen in Gegenangriffen. Diese endeten Mitte 1917 im Stellungskrieg vor Gaza. Dort sorgten allerdings Versorgungsprobleme, Krankheit und nicht zuletzt Desertionen für eine enorme Schwächung der deutschen und vor allem der türkischen Kräfte. Eine Verstärkung der deutschen Truppen kam bei der Lage an der deutschen Westfront nicht in Frage. Eine Verstärkung der britischen Truppen bei Gaza musste zum Zusammenbruch der türkisch-deutschen Front führen. Diese Verstärkung war Ende Oktober 1917 soweit gediehen, dass der kommandierende britische General Allenby den Angriff befahl. Die deutsch-türkischen Kräfte wurden bis hinter Jaffa (Tel Aviv) zurückgeworfen, wo sie eine Verteidigungslinie aufbauen und ein Jahr lang halten konnten. Mehr dazu an anderer Stelle. Aber die Bedrohung war immens, vor allem wenn sich die Briten entschlossen hätten, Truppen aus Saloniki per Schiffstransport nach Jaffa zu verlegen, was ihnen, aufgrund ihrer Flottenpräsenz jederzeit ungehindert möglich aber mit Rücksichtnahme auf den Bundesgenossen Frankreich versagt war.

Und weiter geht unser Blick noch ein Stück nach Osten, ins Zweistromland an der Südostgrenze des osmanischen Reiches. Britisch-indische Kräfte (ca. 95.000 Mann) waren am 11.03.1917 in Bagdad einmarschiert. In der deutschen Obersten Heeresleitung kam man zu dem Entschluss, dass im Herbst 1917 eine Offensive mit dem Ziel der Rückeroberung Bagdads eröffnet werden könne. In Abstimmung mit dem Deutschland treu ergebenen türkischen Kriegsminister Enver Pascha wurden ein deutsches Hilfskorps in Stärke von 4.500 Mann (nicht mal ein zwanzigstel der britisch-indischen Kräfte) und zwei türkische Armeen unter dem Oberbefehl des deutschen Generals von Falkenhayn bereitgestellt. Zur Ausführung dieses unrealistischen Projekts kam es aber nie. Die türkischen Kräfte konnten nicht schnell genug konzentriert werden. Aber selbst wenn sie rechtzeitig an Ort und Stelle gewesen wären, hätte eine Offensive kaum Aussicht auf Erfolg gehabt. Hier möchte ich eine kleine Zäsur setzen, um diese Lage etwas zu illustrieren.

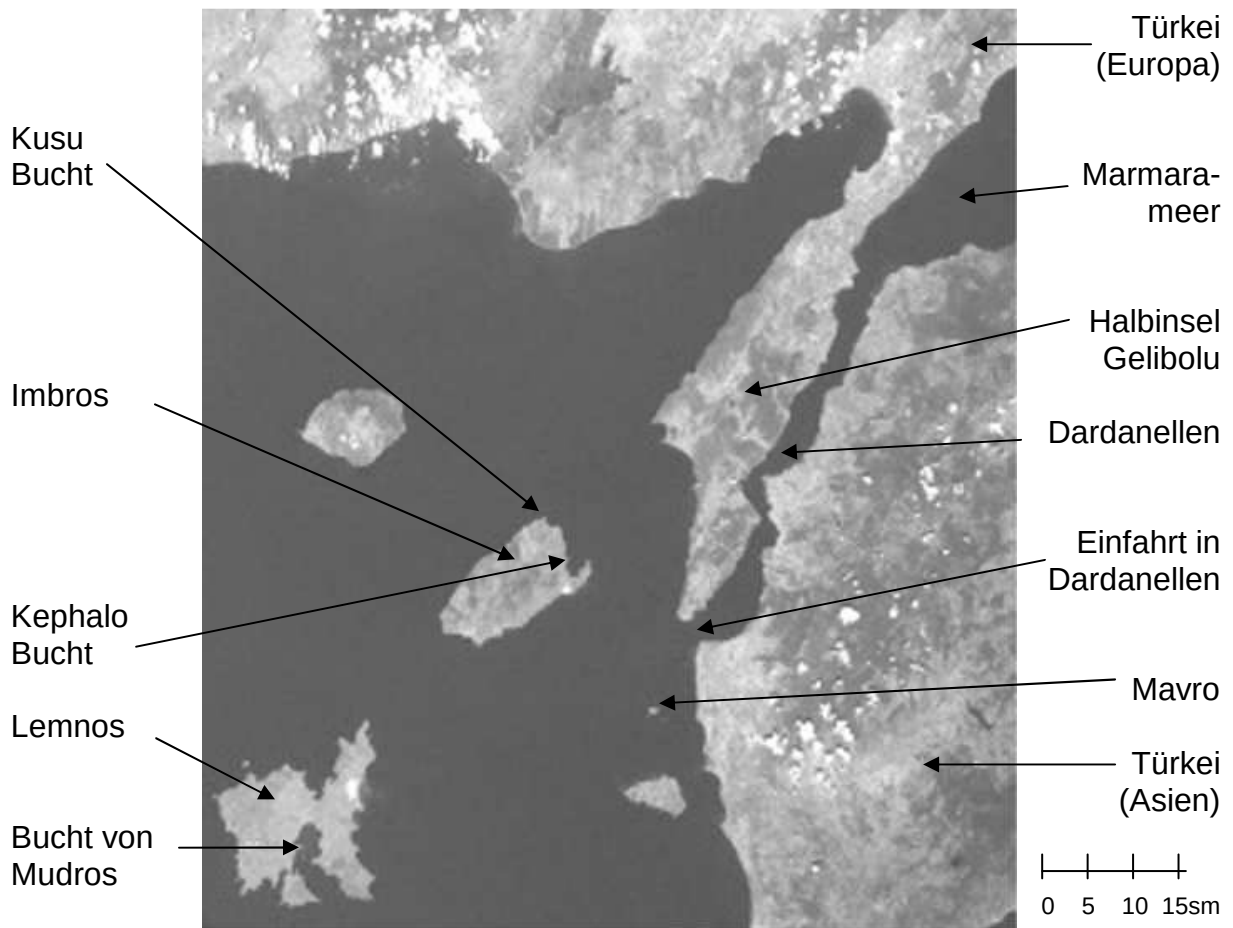
Die GOEBEN und die BRESLAU hatten seit Mitte des Jahres 1917 monatelang untätig in Istanbul gelegen. Der Grund war ein empfindlicher Mangel an Kohle. Die Türkei war inzwischen zum überwiegenden Teil auf Kohlelieferungen aus Deutschland per Bahn angewiesen. Für Deutschland war das osmanische Reich, trotz eigenen Expansionsbestrebens, aber nur ein Nebenkriegsschauplatz. Also kamen auch diese Lieferungen nur relativ spärlich. Um jedoch ein Schiff wie die GOEBEN nur einen Tag mit laufenden Maschinen liegen zu lassen, sozusagen im Leerlauf, benötigte man allein schon 100 Tonnen Kohle. Und nur bei laufender Maschine waren die Armaturen für die Versorgung des Schiffes und für die Gefechtsübungen nutzbar. Somit forderte die Mittelmeerdivision für beide Schiffe noch am 30.12.1917 gegenüber der Obersten Heeresleitung eine Zuteilung von 1.800 Tonnen Kohle monatlich um einmal alle zwei Monate eine siebentägige Übungsphase und einmal wöchentlich ein Geschützexerzieren sicherstellen zu können. Eigentlich standen ja der

Mittelmeerdivision 3.000 Tonnen Kohle monatlich zu. Aber sie musste auf Befehl der Obersten Heeresleitung monatlich 2.000 Tonnen Kohle an die Anatolische Bahn zur Sicherstellung der Offensive gegen Bagdad abgeben, die dafür aber auch nicht ausreichend waren. Unter diesen Bedingungen war eine rechtzeitige Konzentration der türkischen Kräfte nicht zu gewährleisten. Die Oberste Heeresleitung kannte die Situation der Versorgung sehr wohl. Und dennoch wurde das Projekt der Rückeroberung von Bagdad weiter verfolgt.

Schließen wir die militärpolitischen Betrachtungen noch mit einem Blick in das osmanische Reich selber ab. Die herrschende Gruppierung unter dem Einfluss des Kriegsministers Enver Pascha hielt an der Fortsetzung des Krieges fest. Das türkische Volk litt aber bereits unbeschreiblich an den Folgen des Krieges. Hunderttausende waren verhungert. Zehntausende Soldaten starben an Epidemien, u.a. Flecktyphus. Die Ausrüstung und besonders die Bekleidung der Soldaten war vollkommen unzureichend. Der Chef der deutschen Militärmission in der Türkei, Liman von Sanders, schätzte die Zahl der Deserteure der türkischen Armee vom Beginn des Krieges bis Ende 1917 auf 300.000 Mann. Viele dieser Deserteure gingen zurück in ihre Heimatregionen und schlossen sich dort Partisanentrupps an. Aus diesen Gruppierungen, aus der Unzufriedenheit mit der Not im Land und letztendlich auch aus der Haltung der Siegermächte entstand die bürgerliche nationale Unabhängigkeitsbewegung unter Führung von Mustafa Kemal (Atatürk), die am 24. Juli 1923 im Friedensvertrag von Lausanne ihren Sieg und die Fixierung der heutigen Türkei fand.

Der 20. Januar 1918

Das Operationsgebiet - die Ägäis und die Dardanellen



Diese Satellitenaufnahme zeigt die Ägäis mit der Einfahrt in die Dardanellen und die Dardanellen bis zum Marmarameer. Die langgestreckte Halbinsel Gelibolu (Gallipoli) war Schauplatz der gescheiterten Entente-Invasion im Jahr 1915.

Die Insel Imbros war das erste Ziel der Aktion vom 20. Januar 1918. Es wurden dabei Ziele in der Kephalo-Bucht und der Kusu Bucht beschossen. Die kleine Einbuchtung an der Nordostecke der Insel ist die Kusu Bucht, in der die Monitore RAGLAN und M28 versenkt wurden.

Die britischen Hauptkräfte der Ägäis-Flotte lagen in der Bucht von Mudros auf Lemnos. Doch die Aktion der deutsch-türkischen Flotte war beendet, bevor sie ausliefen. Theoretisch sollte sich der Angriff der GOEBEN und der BRESLAU auch gegen Mudros richten, aber dazu kam es nicht mehr.

Durch die Bildverzerrung der Satellitenaufnahme ist der Maßstab nur mit höchster Vorsicht zu genießen.

Die Idee der Handlung

Ich bin mir bewusst, mit diesem Kapitel das Feld wüstester Spekulation zu betreten, aber angesichts der Irrationalität der Handlung der Mittelmeerdivision und angesichts der Widersprüchlichkeit zwischen der inneren Planung und externen Darstellung gegenüber dem Verbündeten ist es schwer, so etwas wie die Wahrheit zu erkennen.

In dem Kapitel über die militärpolitische Situation habe ich bereits angedeutet, dass es um das Osmanische Reich herum nicht so gut aussah, wie übrigens an allen anderen Fronten der Mittelmächte auch. Die britische Präsenz vor den Dardanellen zeigte, trotz aller selbst zugestandener Schwächen, wer hier der Herr der Lage war. Nichts machte das deutlicher, als die Minenlage. In die Betrachtung des Umfeldes der Aktion vom 20. Januar 1918 gehört aber auch ein Blick auf die Personalwechsel an der Spitze der Mittelmeerdivision.

- 09. Juli 1917: Neuer Kapitän der BRESLAU wird Fregattenkapitän Georg von Hippel. Da das Schiff aber in dieser Zeit untätig lag, wurde er die größte Zeit seines Kommandos an die Palästina-Front beordert. Dort erkrankte er. Am 20. Januar 1918 war er alles andere als fit. Vor seinem Kommando auf der Breslau hatte er lt. Aussage von Admiral Souchon 5 Jahre im Reichsmarineamt "gesessen und sah auch entsprechend aus".
- 04. September 1917: Neuer Chef der Mittelmeerdivision und Kommandant der Verbündeten Flotte wird Vizeadmiral Hubert von Rebeur-Paschwitz. Bis Juni 1916 war er Inspektor des Bildungswesens der Marine und danach Chef des II. Geschwaders gewesen. Letzteres galt es aber aufgrund der Überalterung des Schiffsbestandes nur noch abzuwickeln. Er galt als loyal gegenüber dem Marineministerium und sollte zum Abbau der ständigen Spannungen mit dem türkischen Marineminister, Cemal Pascha, beitragen.
- 04. September 1917: Neuer 1. Admiralstabsoffizier der Mittelmeerdivision (Stellvertreter des kommandierenden Admirals, Stabschef) wird Kapitän zur See Richter vom Stab der Dardanellenverteidigung. Zu diesem Offizier liegen mir keine weiteren Informationen vor.
- 04. Januar 1918: Neuer Kapitän der GOEBEN wird Kapitän zur See Albert von Stoelzel. Auch zu diesem Offizier liegen mir keine weiteren Informationen vor.

In einem halben Jahr verschwanden also alle erfahrenen und erprobten Kommandeure, wobei in einem Krieg solch ein Personalkarussell nicht ungewöhnlich ist. Ich möchte keinem der hier oben genannten Offiziere die Kompetenz absprechen, dazu kenne ich sie zuwenig, aber der komplette Austausch eines Kommandeursbestandes bringt immer Probleme mit sich. Namentlich fehlt die "blinde Koordination" in der Beurteilung der Lage und in der Entschlussfassung, die bei der Selbständigkeit der Handlungen der Schiffe sehr von Nöten ist. Wie bedeutsam dieser Fakt am 20. Januar war, ließe sich leider auch nur noch spekulieren, soweit möchte ich hier aber nicht gehen. Auf jeden Fall schien auf den Offizieren ein großer Druck zu lasten. Sie mussten irgendwie handeln und dabei mussten sie auch noch Erfolg haben. Das beste Beispiel liefert dafür der Kommandierende Admiral von Rebeur-Paschwitz selbst bei der Führung der Unternehmung am 20. Januar. Als die GOEBEN an einer Stelle auf eine Mine fuhr, wo keine hätte sein dürfen, hielt er dennoch an der Fortsetzung der Aktion fest. Ich komme später noch einmal darauf zurück.

Betrachten wir nun die konkrete Ausgangslage für die Entschlussfassung. Im Schwarzen Meer gab es nach Abschluss des Waffenstillstandsabkommens mit Russland, am 15./16. Dezember 1917, für die türkisch-deutsche Flotte nichts mehr zu tun. Die Sperrung des Bosphorus und der Dardanellen zur Unterbindung britisch-russischer Beziehungen konnte nun nicht mehr zum Ziel der Handlungen, oder besser der Nicht-Handlungen der Schiffe erklärt werden. Ihr Gegner lag vor den Dardanellen, hatte kein Interesse anzugreifen aber jede Menge Möglichkeiten, über den Seeweg der Türkei und damit dem Verbündeten Deutschland Probleme zu bereiten. Die Flotte musste theoretisch operative Aufgaben übernehmen.

Was jetzt kommt, ist so hypothetisch, dass es mir fast peinlich erscheint, es aufzuschreiben. Dennoch möchte ich kurz darlegen, was nach meiner Auffassung die notwendigen Aufgaben für die Gewährleistung von operativer Handlungsfähigkeit gewesen wären:

- 1. Sicherstellung der Kohlenversorgung der Schiffe mit Bereitstellung von Handlungsreserven.*
- 2. Aufklärung und weitestgehende Räumung der Minensperren vor den Dardanellen.*
- 3. Zerschlagung der britischen Kräfte auf Imbros und auf Lemnos.*
- 4. Bildung eigener Stützpunkte auf diesen Inseln und Sicherung derselben.*
- 5. Umfassende Luft- und Seeaufklärung.*
- 6. Sperrung wichtiger Passagen durch eigene Minenfelder.*

Damit hätte man für "Ordnung vor der eigenen Haustür" gesorgt und wäre jederzeit imstande gewesen, in jede wichtige Richtung vorzustoßen. Und nun die Realität: Nicht eine dieser Aufgaben hätte auch nur im Ansatz erfüllt werden können. Bereits die Kohlenlage war, wie ich oben bereits beschrieb, dramatisch. Aber ohne Kohle war an die nachfolgenden Aufgaben auch nicht im entferntesten zu denken. Und was hätte man denn damit gewonnen? Zwei recht guten Schiffen und einer ansonsten eher morbiden Flotte wäre es für eine kurze Zeit möglich gewesen, in der Ägäis zu handeln. Man hätte einige vielleicht stattfindende Transporte bedrohen können. Das war's denn aber auch schon. Die Überlegenheit der britischen Flotte im Mittelmeer war zu stark. Aufwand und Nutzen hätten in keinem Verhältnis gestanden. Selbst die Erfüllung nur eines Teils der Aufgaben wäre nicht ausreichend gewesen. So wäre durch eine umfassende Minenräumung vor den Dardanellen die Bedrohung und ständige Beobachtung von Imbros und Lemnos aus nicht abgeschwächt worden. Auch die Aufklärung und Räumung nur einer bestimmten Richtung hätte sofort neue Gegenmaßnahmen heraufbeschworen. Und um in alle Richtungen zu handeln, selbst nur in mehr als eine Richtung, waren die Kräfte wahrhaftig zu schwach.

Zur operativen Aufgabenstellung kam es durch die folgend geschilderten Ereignisse. In der militärpolitischen Lage hatte ich bereits auf die Lage in Palästina und im Nahen Osten hingewiesen. Der ursprünglich nur mit der "Befreiungsaktion für Bagdad" beauftragte General von Falkenhayn war 1917 zum Befehlshaber des "Asienkorps" ernannt worden. Damit stand neben der Front im Zweistromland noch die Palästinafront unter seinem Oberbefehl. Die Truppen der Entente lagen vor Gaza. Ihr Oberbefehlshaber wurde im Juni 1917 der englische General Allenby, der sofort mit den Vorbereitungen einer Offensive zur Eroberung Gazas begann. Diese Vorbereitungen fanden Anfang November 1917 ihren Abschluss. Am 4. November traten die Truppen der Entente zu einem Scheinangriff östlich von Gaza an. Als sich dieser bereits erfolgreich entwickelte, ließ Allenby seine Truppen energisch an der

gesamten Front vorgehen. Bereits am 8. November war Gaza in ihrer Hand. Die deutsch-türkischen Truppen zogen sich nach Norden zurück. Sie wurden während ihres Rückzuges auch von britischen Schiffen beschossen. Es herrschte ein unbeschreiblicher Mangel an allen notwendigen Versorgungsgütern. Jeder Versuch, feste Verteidigungsstellungen zu errichten scheiterte. In der Nacht vom 8. zum 9. Dezember musste Jerusalem geräumt werden. Am 9. Dezember zog Allenby mit seinen Truppen dort ein. Erst am Wadi Audscha nördlich von Jaffa (Tel Aviv) kam der Angriff der Entente respektive der Rückzug der Mittelmächte zum Stehen. Um es vorweg zu nehmen, Falkenhayns Truppen konnten diese Stellungen ein Jahr lang halten.

In dieser Situation ersuchte v. Falkenhayn die Marine um Unterstützung. Es bestand der Verdacht, dass die Briten Truppen der Orientarmee bei Saloniki nach Palästina verlegen wollten. Ich hatte oben bereits darauf hingewiesen, dass dieser Verdacht nicht zu Unrecht bestand, wenngleich eine solche Verlegung auf den heftigen Widerstand der Franzosen gestoßen wäre. In dieses Bild passte auch der Bericht eines Aufklärungsflugzeuges, das am 4. Dezember 1917 im Hafen von Saloniki 28 Schiffe, darunter 5 große, ausgemacht hatte. Als Kommandierender Admiral der türkisch-deutschen Flotte entschloss sich Admiral von Rebeur-Paschwitz, offensiv vorzugehen. Für den operativen Ansatz, den er gegenüber dem türkischen Bundesgenossen vertreten wollte, wählte er die Bedrohung, die von Truppentransporten an die palästinensische Front für den Süden des Osmanischen Reiches entstehen konnte. Enver Pascha, der türkische Kriegsminister, gab eher eine halbherzige Zustimmung. Er befürwortete einen überraschenden Vorstoß gegen die Truppentransporter, bei dem man wohl kaum mit überlegenen gegnerischen Schiffen rechnen musste. Allerdings wies er eindringlich auf die Minen- und U-Boot-Gefahr hin. Der deutsche Admiralstab hatte nichts einzuwenden, tat allerdings nicht allzu viel, um der Minengefahr auf den Grund zu gehen.

In dieser Phase zeigte sich die Psychologie der Niederlage sehr deutlich. Admiral v. Rebeur-Paschwitz muss den Bundesgenossen bewusst belogen haben. Ihm war klar, dass ein Vorstoß nach Saloniki außerhalb seiner Möglichkeiten lag. Und selbst wenn er es versucht hätte, wäre die Gefahr sehr groß gewesen, dass die britischen Schiffe von Mudros auf Lemnos ihm die Rückfahrt unmöglich gemacht hätten. Mit zwei Schiffen ohne Kohlenreserve in Mittelmeer und Adria – das wäre ein Himmelfahrtskommando. Wenn er gegenüber Enver Pascha dennoch ein solches Projekt vertrat, musste er wohl wider besseren Wissens sprechen. Enver seinerseits stand unter enormem Druck. Die Verluste von Bagdad und Jerusalem waren schwere Niederlagen. Selbst in den höchsten Kreisen mehrten sich die Stimmen für ein Ende des Krieges. Enver, an der Spitze der Kriegsbefürworter stehend, muss sich hier geradezu an einen Strohhalm geklammert haben. Die GOEBEN und die BRESLAU waren der Kern der künftigen türkischen Flotte. Am 29. August 1917 waren diese beiden und einige weitere U-Boote für 95.400.000,00 Mark offiziell von der Türkei gekauft worden. Enver durfte den Verlust der Schiffe nicht riskieren, er stand aber unter dem Zwang "irgend etwas tun zu müssen". Psychologie der Niederlage!

Der Befehl

Ich gebe hier den überlieferten Originaloperationsbefehl wieder. In den darauf folgenden Abschnitten werde ich mich mit den einzelnen Punkten auseinandersetzen.

"Konstantinopel, den 17. Januar 1918

Ganz Geheim
O(perations)-Sache
Vorstoß aus den Dardanellen
O-Befehl
für den Vorstoß aus den Dardanellen am 20. Januar 1918
durch GOEBEN, BRESLAU und Torpedoboote

1. Absicht: Vernichtung englischer Bewachungstreitkräfte vor den Dardanellen.
2. Nachrichten vom Feinde: Letzthin beobachtete feindliche Bewachungstreitkräfte bei Imbros und Tenedos, bestehend aus einem Kreuzer der Junoklasse, zwei Monitoren B und D, bis zu drei Zerstörern, verschiedenen Patrouillenfahrzeugen, Fischdampfern und kleineren Transportern. Die großen Schiffe liegen meist auf den Ankerplätzen der Kuse-Bucht, Quadrat 91 Südkante Imbros, Quadrat 175, 216 und bei Tenedos an der Nordküste. Ein Wachzerstörer kreuzt zwischen Mavro und Mitte Südseite Imbros, ein zweiter nördlich Kusu-Bucht. Patrouillenfahrzeuge sind an der Netzsperr zwischen Kusu- und Suvla-Bucht beobachtet, Transporter laufen gelegentlich die Kephala-Bucht an. Letzte Fliegermeldung nach Mudros meldete am 8. Januar in der Bucht: englisch: Zwei Linienschiffe (King George- und King Edward-Klasse), ein Suffolk, ein Natal, ein Juno, zwei Zerstörer, ein Monitor; französisch: ein Gloire; ferner ein Lazarett-schiff, 11 Dampfer, 30 kleine Fahrzeuge.
3. Eigene Streitkräfte: UB 66 befindet sich im Anmarsch nach den Dardanellen und hat Befehl, zuvor Hersingstand anzulaufen. UC 23 soll vor Mudros Minen werfen und am 20. und 21. Januar Wartestellung vor der Mudros-Bucht einnehmen.
4. Ausführung:
 - a) GOEBEN und BRESLAU sollen am 20. Januar um 3 Uhr 30 bei Nagara stehen. Letzte Meldungen werden beim Passieren von Tschanak auf beide Schiffe gebracht. Fahrt durch die Dardanellen wird so eingerichtet, daß beim Tagesgrauen die Angriffsstellungen erreicht sind.
 - b) Torpedoboote folgen hinter Breslau bis Morto-Bucht und beobachten Dardanellen-Eingang auf feindliche U-Boote. Sie sollen für die rückkehrenden Schiffe U-Bootsschutz übernehmen.
 - c) Flieger sollen Schiffe gegen feindliche Flieger sichern.
 - d) Festung Dardanellen ist gefechtsklar.
5. Einlaufen aller Streitkräfte ist bis spätestens Sonnenuntergang beabsichtigt.
6. FT- (Funktechnik) und Signalverkehr ist bis zur Feuereröffnung nur im Notfall gestattet. FT-Befehl, E(rkennungs).S(ignal). in den Anlagen.
7. Bei Nebel innerhalb der Dardanellen wird Unternehmung verschoben.

gez. V. Rebeur-Paschwitz"

Analyse des Befehls

Der oben zitierte Befehl ist es wert, ein wenig näher beleuchtet zu werden. Zunächst handelte es sich um einen Operationsbefehl, der den ausführenden Admiralen und Offizieren Raum für eigene Entschlussfassung und Befehlserteilung gab.

Die Absicht: *Mit Enver Pascha war noch der Angriff auf Truppentransporter verhandelt worden. Nun zeigten sich die wahren Intentionen. Ein Vorstoß nach Saloniki mit den Bewachungstreitkräften im Rücken konnte v. Rebeur-Paschwitz natürlich nicht unternehmen. Wie ich bereits dargestellt habe, mussten die Kräfte auf Imbros und Lemnos ausgeschaltet werden, wenn man vor den Dardanellen handeln wollte. Man könnte die Absicht der Handlung an dieser Stelle wohl auch so zusammenfassen: Wir tun den Engländern weh, melden einen Sieg und sehen was sich daraus machen lässt! Es war zugegebenermaßen das Einzige, was man tun konnte. Aber das Risiko war dafür unverhältnismäßig hoch.*

Nachrichten vom Feinde: *Die Aktivitäten vor Imbros dürften an klaren Tagen gut zu beobachten gewesen sein. Die dafür dargestellte Lage entsprach auch im Wesentlichen den Ereignissen des 20. Januar. Aber die Beobachtungen bei Mudros sind schon interessanter. Die Aufklärung stammte zunächst einmal vom 8. Januar! Ein zwölf Tage alter Aufklärungsbericht, das war alles, was die Admiralität zu bieten hatte. Aus der Ferne hat man sicher gut reden, aber durch Ausbildung über die Bedeutung einer zeitnahen Aufklärung informiert sage ich mal, das war Mumpitz. Schauen wir uns in diesem Zusammenhang die wichtigsten der gemeldeten Schiffe genauer an:*

- *Die King George-Klasse ist mir nicht bekannt (es müsste eine ältere Schiffsklasse sein, als die tatsächlich bei Lemnos stationierte Lord Nelson-Klasse). Die King Edward-Klasse ist eine Baureihe vor der Lord Nelson-Klasse. Sie war ähnlich in Geschwindigkeit, Panzerung und schwerer Bewaffnung, hatte aber eine schwächere Mittelartillerie. Mein Fazit zu den englischen Schiffen: Die beiden gesichteten Linienschiffe waren tatsächlich die LORD NELSON und die AGAMEMNON (beide stehen für die Lord Nelson-Klasse). Die stärkere Mittelartillerie (jeweils 10 Geschütze 23,4 cm) konnte bei einem Feuergefecht ab 10.000 Meter Entfernung wesentlich gefährlicher sein, als die der gemeldeten Schiffsklassen. Da aber am 20. Januar die LORD NELSON sich irgendwo auf dem Weg zwischen Lemnos und Saloniki befand, war die Lage eigentlich besser, als nach der Aufklärung zu vermuten.*
- *Der angeblich gesichtete französische Kreuzer der Gloire-Klasse dürfte in Wirklichkeit die RÉPUBLIQUE gewesen sein. Die beiden sahen sich sehr ähnlich, aber in einer Sache bestand ein wesentlicher Unterschied: Während die Bewaffnung der GLOIRE aus 2 Geschützen mit 19,3 cm, 8 Geschützen mit 16,2 cm und 6 Geschützen mit 10 cm bestand, hatte die tatsächlich in Mudros ankernde RÉPUBLIQUE 4 Geschütze mit 30,4 cm, 18 Geschütze mit 16,3 cm, 25 sogenannte 3-Pfünder-Geschütze und 2 Torpedorohre. Diese Unterschiede sind durchaus als extrem anzusehen. Aber auch hier sah die Wirklichkeit besser aus, da die République am 20. Januar im Dock lag und nicht einsatzbereit war.*

- Insgesamt ließ die Aufklärung kein der Realität entsprechendes Bild der gegnerischen Feuerkraft erkennen. Wäre die GOEBEN allerdings am 20. Januar nach Mudros gekommen, hätte sie das Glück gehabt, nur eines der drei Linienschiffe vorzufinden.

Eigene Streitkräfte: Das SM U-Boot UB 66 befand sich im Anmarsch, hatte aber mit den Ereignissen des 20. Januar nichts zu tun. Das SM U-Boot UC 23 war am 20. Januar tatsächlich vor der Einfahrt in die Bucht von Mudros. Es legte seine 12 Minen und konnte im Übrigen nichts weiter tun. Die Bucht von Mudros hat übrigens eine Breite von etwa 3 Seemeilen (1 Seemeile [engl.] = 1.855,01 Meter). Vergleicht man das mit der Verminung der Dardanellen, wo die Briten, nach mir vorliegendem Material aus britischen Quellen, in den Jahren 1916 und 1917 mindestens 3.216 Minen verlegt hatten um eine Einfahrt etwa so breit wie die der Bucht von Mudros zu sperren, so sprechen die 12 Minen eine deutliche Sprache. Aber ich äußerte mich bereits zur Psychologie der Niederlage.

Ausführung: Auf die einzelnen Punkte der Ausführung komme ich in den folgenden Kapiteln noch zurück. An dieser Stelle möchte ich nur wiederholt darauf hinweisen, dass es sich hier um einen Operationsbefehl handelte, der den Schiffen nicht zwingend befahl, bestimmte Ziele anzugreifen. Somit waren die Kommandeure in der Lage, entsprechend den sich unter Umständen schnell verändernden Bedingung eigene Entschlüsse zu fassen, ohne gegen einen Befehl zu verstoßen.

Einlaufen aller Streitkräfte: Bereits um 11:30 Uhr befand sich die GOEBEN wieder am Ausgangspunkt bei Nagara, um dort auf eine Sandbank aufzulaufen. Zu diesem Zeitpunkt war wohl noch lange kein Sonnenuntergang, eher drohte der Halbmond der türkischen Flotte abzustürzen. Aber nach einigen Tagen war die GOEBEN wieder frei und diente der türkischen Flotte tatsächlich noch bis 1950 als Flaggschiff.

Der Gegner

Wer stand am 20.01.1918 den beiden Schiffen der Mittelmeerdivision gegenüber? Die Britische Flotte in der Ägäis war im Jahr 1917 stetig reduziert worden. Anfang 1918 verfügte der gerade neu eingesetzte Befehlshaber Ägäis, Rear-Admiral Hayes-Sadler, mindestens über folgende Schiffe (siehe auch Anlagen):

- HMS LORD NELSON und HMS AGAMEMNON
 - o Die beiden Schiffe der sogenannten Lord Nelson-Klasse bildeten den Kern der Flotte in der Ägäis. Es handelte sich um "Linienfahrer mit Zwischenkaliber", gebaut in den Jahren 1905 bis 1908. Ihre jeweils 4 Geschütze mit dem Kaliber 30,4 cm und die Mittelartillerie mit jeweils 10 Geschützen mit dem Kaliber 20,3 cm konnten es mit der GOEBEN (10 Geschütze mit Kaliber 28 cm und 12 Geschütze mit Kaliber 15 cm) durchaus aufnehmen. Die Geschwindigkeit der beiden Linienfahrer lag mit 18 Knoten zwar weit unter der der GOEBEN mit 25,5 Knoten, aber da die GOEBEN lange untätig gelegen hatte, dürfte sie des Geschwindigkeitsvorteils wohl weitestgehend verlustig gegangen sein. Beiden Schiffen im Verband wäre die GOEBEN wohl unterlegen gewesen. Im Anbetracht des politischen und militärischen Wertes der GOEBEN wäre sie normalerweise aber auch dem Gefecht mit nur einem dieser Schiffe sicher aus dem Weg gegangen. Am 20.01.1918 war die LORD NELSON als Flaggschiff mit dem Admiral an Bord unterwegs in Richtung Saloniki. Damit konnte sie in das Geschehen an den Dardanellen nicht eingreifen. Die AGAMEMNON lag im kleinen Hafen Mudros auf der Insel Lemnos ca. 40 Seemeilen von den Dardanellen entfernt.
- RÉPUBLIQUE
 - o Ein französisches Linienfahrer welches im Januar 1918 im Dock lag.
- HMS LOWESTOFT
 - o Ein sogenannter Kleiner Kreuzer modernerer Bauart. Mir lagen zu diesem Schiff keine weiteren Informationen vor, als dass er der Breslau durchaus ebenbürtig gewesen sei. Lag mit der Agamemnon in Mudros.
- HMS SKIRMESHER und HMS FORESIGHT
 - o Kleine Kreuzer älterer Bauart. Im Schiffsverband mit der Lowestoft dürften sie der Breslau äußerst gefährlich gewesen sein. Lagen auch in Mudros.
- HMS LIZARD und HMS TIGRESS
 - o Zwei Zerstörer (Schwesterschiffe gleicher Bauart). Sehr leicht und sehr schnell mit 27 bis 30 Knoten, und damit schneller als die BRESLAU, die aber sowieso mit der langen Ruhezeit gehandicapt war. Allerdings waren sie auch wesentlich schwächer bewaffnet als die Breslau. Patrouillierten nördlich von Imbros.
- Monitore HMS RAGLAN und HMS M 28
 - o Monitore sind Kanonenboote. Sie verfügen über ein oder zwei sehr schwere Geschütze (in der Regel über 300 mm), sind aber selbst leichte Schiffe. Die Schwere der Bewaffnung führt zu einer geringen Geschwindigkeit. Sie werden in der Regel zur Bekämpfung von Landzielen eingesetzt. Im Seegefecht taugen sie mit ihrer Verwundbarkeit nichts. Lagen in der Kusu-Bucht im Nordosten von Imbros.

Die Aufzählung dieser Schiffe ist keineswegs vollständig. Es gehörten beispielsweise noch weitere Monitore und U-Boote zur Flotte in der Ägäis. Da mir aber keine komplette Übersicht vorliegt, habe ich mich auf die wichtigsten Schiffe beschränkt. Das sind für mich diejenigen, die das Kräfteverhältnis maßgeblich beeinflussten bzw. die an den Aktionen des 20. Januar beteiligt waren.

Neben den Schiffen hatten die Briten ein weiteres wirksames Element zur Kontrolle der Dardanellen in ihrer Hand, für diesen Tag sogar das entscheidende Element. Es waren die Minensperren. Nach dem gescheiterten Gallipoli-Unternehmen der Entente hatten die Briten ab 1916 begonnen, die Einfahrt in die Dardanellen systematisch zu verminen. In den Sperren des Jahres 1917 lässt sich für mich die Grundidee erkennen, die Richtung Saloniki, Konzentrationsraum der "Orientarmee", zu sperren. Es blieb eine Ein- bzw. Ausfahrtrinne in Richtung Südwest, also in Richtung Lemnos mit dem Flottenstützpunkt Mudros offen. Nun sind Minensperren keine hundertprozentigen und unverrückbaren Sperranlagen. Sie können aufgeklärt und geräumt werden. Die BRESLAU selbst war beispielsweise Mitte März 1915 im Schwarzen Meer an der Einfahrt des Bosphorus mit hoher Wahrscheinlichkeit durch ein russisches Minenfeld gerauscht, nach Karl Dönitz' Worten "mit großer Fahrt und fröhlichem Gottvertrauen". Mit Glück geht so etwas. Am 20. Januar 1918 sollte die BRESLAU dieses Glück nicht mehr haben. Dazu war auch die Anzahl und die Dichte der britischen Minenfelder zu groß. Die britische Marineführung wusste um die Schwächen der türkisch-deutschen Schiffe, ihren Kohlenmangel. Die Minenfelder konnten nur unzureichend aufgeklärt oder gar geräumt werden (unter "geräumt" kann hier nur das Schaffen von Fahrinnen verstanden werden, eine vollständige Räumung steht unter Kriegsbedingungen fast immer außerhalb der Möglichkeiten). Somit waren die Minenfelder für die britische Marineführung im Jahr 1918 durchaus ein sicherer Faktor.

An dieser Stelle sei mir eine kleine Zäsur mit etwas Spekulation drumrum gestattet. Am 20. Dezember 1917 wurde durch Kräfte der türkischen V. Armee ein leichtes Schiff (200 t; Name: KIM) so beschossen, dass die Laderäume durchbohrt wurden. In der Ladung befand sich "eine große Anzahl dicker und dünner Draht". Na ja, denkt man, Glück für die Türken, Pech für die Briten. Dieses Schiff wird in der deutschen Geschichtsschreibung kaum hinterfragt und in der englischen fehlt es schlichtweg. Also gibt es Anlass für Spekulationen:

- *Wir haben ein englisches Schiff mit leichter Bewaffnung (ein 4,7cm-Geschütz)*
- *Es hat eine relativ wertlose Ladung an Bord.*
- *Es fährt in aller Gemütsruhe ca. 500 m unter feindlichem Land im seichten Fahrwasser.*
- *Es lässt sich in aller Gemütsruhe von den türkischen Batterien beschießen und schießt auch nicht zurück.*

Bis hierher kommt bei mir schon die Frage auf, ob der Skipper "einen an der Waffel hat"? Aber da ist noch eine Anmerkung zu machen. Es liegen keine Berichte über an Bord gefundene Tote oder Verwundete vor. Aber wie ist es dann gefahren? Legen wir diese Frage für ein paar Zeilen zur Seite. Was passierte nun mit diesem Schiff? Es lag im flachen Wasser und wurde durchsucht. Neben der wertlosen Ladung, ein paar Kisten mit Konserven und etwas Munition findet man an Bord eine Seekarte mit Punkten und Linien, die wahrscheinlich den Verlauf der britischen Minensperren dokumentieren. Na wenn das keine Freude ist! Schlimm an der Geschichte ist nur, dass diese Karte am 20. Januar 1918 zur Bestimmung des Auslaufkurses der

GOEBEN und der BRESLAU die Grundlage bildete. Zum Teil wider besseren Wissens und vor allem ungeprüft. Schaut man im Nachhinein auf die verheerende Wirkung dieser falschen Information, erscheint einem das Maß an Fahrlässigkeit der deutschen Marineführung übergroß. Als profunder Kenner militärischer Abläufe und deren Wechselwirkung mit menschlichen Schwächen muss ich hier zunächst aber folgendes einflechten:

- Die türkischen Besatzungen der Geschütz Batterien waren froh und stolz einen solch guten Abschuss zu melden (und hier zurück zur oben gestellten Frage: Ja, fuhr das Schiff überhaupt, oder lag es vielleicht schon da?!).
- Mit dem Auffinden der Karte und deren Weitergabe an die deutsche Militärmission konnte man dem deutschen Bündnispartner einen Gefallen tun und gleichzeitig die eigene Leistung herausstreichen.
- Die deutsche Militärmission, die Anfangs die künftige Bedeutung dieses Dokuments noch nicht richtig einschätzen konnte, vermied es, die zuweilen empfindlichen Beziehungen zum Bündnispartner durch Fragen nach der Authentizität des Dokuments zu stören.
- Aufgrund der Geheimhaltung der Operation wurde die Militärmission erst kurz vor deren Beginn (ich vermute am Vorabend) informiert. Erst da zog der Chef der Militärmission, Liman von Sanders, die Karte hervor und übergab sie an die Mittelmeerdivision.
- Diese Karte wich ab von den eigenen, relativ dünnen Informationen. Dennoch wurde der Auslaufkurs nach dieser Karte neu festgelegt. Für eine Überprüfung war es zu spät, außerdem konnte durch dahingehende Boots- und Flieger-einsätze die Geheimhaltung gefährdet werden.

Ich vermute hinter diesem Schiff und dieser Karte ein Täuschungsmanöver der Briten, welches eher als "Schuss ins Blaue" inszeniert wurde für den Fall, dass die Deutschen eine Ausfahrt aus den Dardanellen planten. Immerhin hatte die englische Flottenführung vor so einem "Raid" der beiden gefürchteten Schiffe großen Respekt. Im mindesten, so spekuliere ich mal weiter, konnte eine solche Fehlinformation zu Zeitverlust und teilweiser Preisgabe der "Ausflugspläne" führen. Den Erfolg, den die Karte tatsächlich hatte, konnten die Briten wohl kaum voraussehen.

Auch wenn ich später darauf noch einmal näher eingehe, möchte ich es hier schon vorab formulieren. Die Karte ist nicht der entscheidende Punkt. Sie ist lediglich ein Steinchen im Mosaik der unverantwortlich schlechten Vorbereitung dieser Operation. Eine rechtzeitige und vorbeugende Aufklärung der tatsächlichen Minenlage wäre das einzig wirksame Mittel gewesen, die Schiffe vor dieser Gefahr zu schützen. Dazu gab es aber wiederum kaum Möglichkeiten. Sagen wir es ganz deutlich: Die Mittelmeerdivision und die verbündete türkische Flotte waren am Ende. Sie hätten noch in einem Defensivkonzept vielleicht eine kleine Rolle spielen können. An eine Offensive konnte man auch und gerade im Hinblick auf die politische und militärische Bedeutung der beiden Schiffe eigentlich nicht mehr denken.

Die Vorbereitungen

Die Mittelmeerdivision hatte schon im Dezember 1917 mit den Vorbereitungen für eine mögliche Aktion begonnen. Am 21. Dezember 1917 läuft die BRESLAU aus mit Kurs Bosporus – Schwarzes Meer. Zu diesem Zeitpunkt hat sie noch 157 Tonnen Kohle an Bord. An der Südküste des Schwarzen Meeres, der türkischen Seite, liegt die sogenannte Kohlenküste. Der russischen Flotte war es jahrelang erfolgreich gelungen, die Kohlenproduktion und –lieferung zu behindern, zeitweilig sogar ganz zu unterbinden. Die BRESLAU bunkert Kohle ein. Das Bild gibt die Situation nicht ganz so wieder, wie sie sich in der Zeit vom 21. bis 23. Dezember dargestellt hat. Auf dem Bild sehen wir rechts Lastkähne mit der Kohle, die über Kräne an Bord gehievt wurden. Im Dezember 1917 kann die Breslau in einen Hafen einlaufen. Damit bekommt man die Kohle zwar leichter an Bord, aber die Plackerei der Besatzung, um sie in die Bunker zu bringen, bleibt. Am 23. Dezember kommt die Breslau mit vollen Bunkern, 1.200 Tonnen, zurück nach Istanbul.



Die GOEBEN läuft am 14. Januar 1918 zur Kohlenküste aus. Für sie ist es jedoch nicht so "bequem" wie für die BRESLAU. Sie kann nicht in einen Hafen einlaufen und muss daher, ähnlich wie im Bild dargestellt, über Lastkähne versorgt werden. Am ersten Tag können auf diese Art nur 200 Tonnen gebunkert werden. In der gleichen Zeit verbraucht die GOEBEN aber bereits wieder 100 Tonnen im Leerlauf. Und um das Maß voll zumachen wird ein großer Teil des technischen Personals dafür abgestellt, tausende Messingschilder an allen möglichen Anlagen, Ventilen, Schiebern und ähnlichem listenmäßig zu erfassen. Diese Listen sollen nach Berlin gehen, damit dort Zweitschilder in türkischer Sprache und mit arabischer Schrift angefertigt werden. Dennoch wird das Bunkern der Kohlen bis zum 18. Januar abgeschlossen. Dann kann auch die GOEBEN zurück ins Marmarameer laufen.

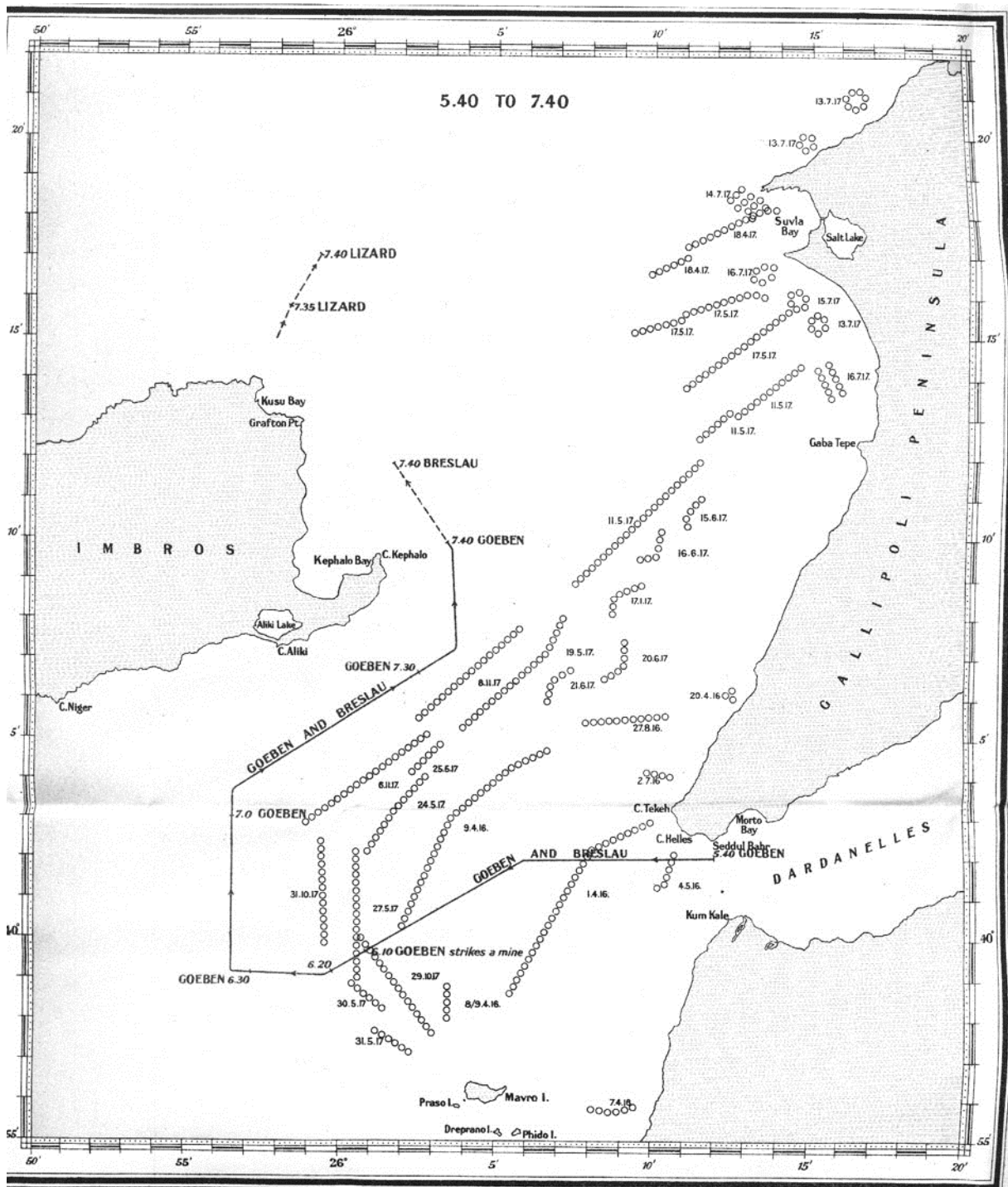
Das Auslaufen aus den Dardanellen



Am 19. Januar 1918 versammeln sich die Schiffe im Marmarameer und es findet noch eine Kommandantenbesprechung statt. Bei dieser Besprechung wird auch die ominöse Karte mit der angeblichen britischen Minenlage erstmalig erörtert. Die Aufnahme entstand von Bord der GOEBEN aus. Wir sehen im Vordergrund einen der Geschütztürme mit zwei 28 Zentimeter-Geschützen. Auf dem Geschützturm sind zwei Rettungsflöße bereitgelegt, wie sie auch auf der BRESLAU Verwendung finden. Links sehen wir die BRESLAU. In der Bildmitte befindet sich der türkische Zerstörer MUAVENET. Rechts sind die drei türkischen Zerstörer (von vorn nach hinten) SAMSUN, NÜMUNE und BASRA zu sehen. Übrigens sind rechts an der SAMSUN sehr gut die aufgemalten Bugwellen zu erkennen, die zur Täuschung bei der Artillerievermessung auf ein sich bewegendes Ziel dienen sollten.

Diese Schiffe liefen nach der Besprechung, ca. 16:00 Uhr durch das Marmarameer in Richtung der Dardanellen aus. Am Morgen des 20. Januar 1918 gegen 03:00 Uhr liefen sie in die Dardanellen ein, passierten die Netzsperre von Nagara und das letzte Minenfeld in der Straße von Sedd el Bahr. Um 05:40 Uhr befanden sie sich am Ausgang der Dardanellen, nördlich von Num Kale. Um sie herum ist Nebel, er wird das Unternehmen begünstigen.

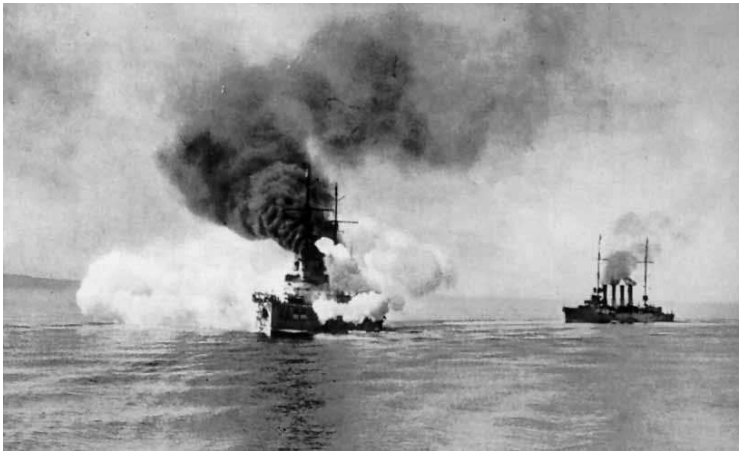
Die Eröffnung



Die ersten beiden Minenfelder die überfahren werden mussten, waren als geräumt bzw. weggeschwemmt gemeldet. Diese werden von der GOEBEN und der BRESLAU passiert. Die Zerstörer bleiben am Ausgang der Dardanellen zurück. Laut Befehl sollen sie die Dardanelleneinfahrt auf U-Boote beobachten und den zurückkehrenden Schiffen Begleitschutz geben. Um 05:55 Uhr drehen GOEBEN und BRESLAU auf Südwestkurs ein. Diese Route folgt den Informationen der englischen Karte. Aber eine Viertelstunde später, um 06:10 Uhr, wird die GOEBEN von einem harten Schlag

erschüttert. Sie ist auf eine Mine gelaufen an einer Stelle, wo keine sein dürfte. Es sagt sich so lapidar, sie wird erschüttert davon oder sie ist auf eine Mine gelaufen. Tatsächlich konnte ein Minentreffer dazu führen, dass man sich an Bord des Schiffes die Beine brach. Je größer das Schiff, umso geringer allerdings die Wahrscheinlichkeit dafür. Und die GOEBEN war ein großes und schweres Schiff. Sie "schüttelte sich nur", wie einige der Veteranen sagen.

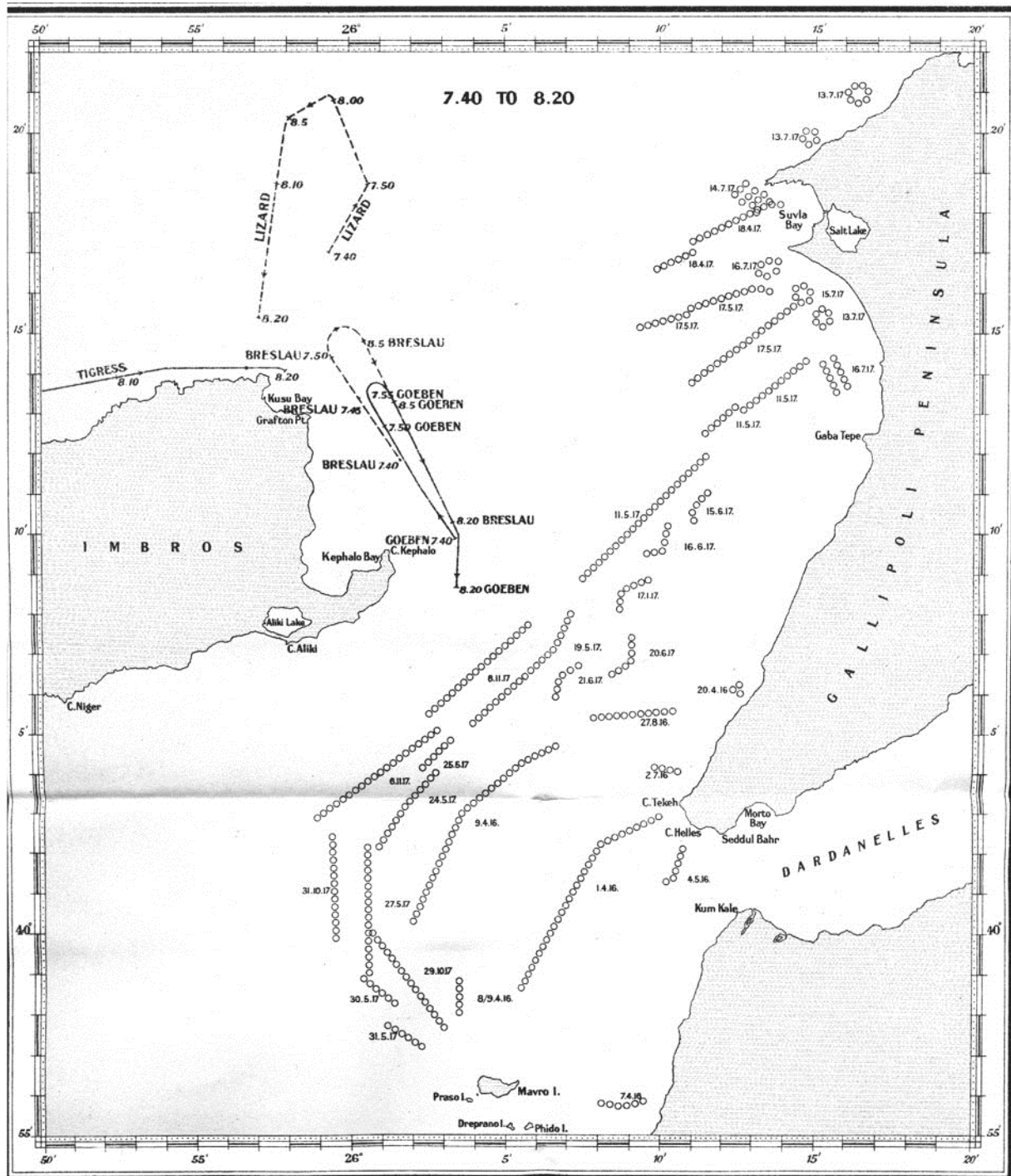
Was nun? Kapitän Stoelzel fordert die Schadensberichte. Neben ihm auf der Brücke steht Admiral Rebeur-Paschwitz. Was geht ihm durch den Kopf? Die Minenlage wurde falsch beurteilt, soviel steht fest. Aber war diese Mine vielleicht nur ein Zufall? Oder war sie nur das äußere Ende eines Minenfeldes? Englische Skipper arbeiten bei Karteneinträgen bestimmt nicht so genau, wie ein deutscher Admiralstab. Rebeur-Paschwitz steht unter einem gewaltigen Druck. Wenn die Schiffe unverrichteter Dinge zurückkehren, wird der Einfluss Deutschlands auf die Türkei und auf ihre Flotte dahinschwinden. Nach dem nahezu untätigen Jahr 1917 muss endlich wieder ein Erfolg her. Auf der anderen Seite darf er den Kern der türkischen Flotte nicht aufs Spiel setzen. Die Folgen der Vernichtung der GOEBEN wären unabsehbar. Es vergeht kaum eine Minute, da kommt die Meldung. Keine Antriebs- und Ruderschäden. Leck in der Seitenwand abgeschottet. Die GOEBEN kann nahezu mit unverminderter Geschwindigkeit weiterfahren. Der Admiral reckt sich hoch. Der Kampf in ihm ist entschieden. Sein Befehl ergeht mit ruhiger und entschlossener Stimme: "Boje abwerfen und Unternehmen fortsetzen!"



Die GOEBEN und die BRESLAU sind noch in Nebel eingehüllt. Die englischen Posten haben nichts mitbekommen, weder südlich auf der Insel Mavro noch nördlich auf der Südseite von Imbros. Um 06:20 Uhr erfolgt ein Kurswechsel in Richtung West und zehn Minuten später Richtung Nord. Es ergeht der Befehl an die BRESLAU, voranzufahren, um eventuell in der Kusu Bucht

ankernde Schiffe an der Flucht zu hindern. Die GOEBEN geht mit ihrer Geschwindigkeit herunter, um die Einnahme der neuen Gefechtsformation zu beschleunigen. Kurz nach 07:00 Uhr schwenken die Schiffe nach Nordost und kurz nach 07:30 Uhr wieder Richtung Nord. Durch dieses Manöver wird das Kap Kephala mit seinem Leuchtturm und dem darauf befindlichen Beobachtungsposten in ca. 2 Meilen Entfernung (ca. 3,7 km) umfahren. Um 07:40 Uhr hat die GOEBEN das Kap Kephala passiert. Die BRESLAU steht etwas weiter nordwestlich kurz vor der Kusu Bucht. Noch waren sie nicht entdeckt. Der Nebel beginnt sich zu lichten. Fünf Minuten zuvor hatte der diensthabende Offizier auf dem englischen Zerstörer LIZARD, der nördlich von Imbros patrouilliert, Nordwestkurs eingeschlagen.

Der Angriff



Es ist 07:40 Uhr. An der englischen Netzsperre in der Kusu Bucht liegen zwei Fischkutter. Sie sichten die BRESLAU. Gleichzeitig wird die BRESLAU auch von Bord des Monitors RAGLAN entdeckt. Und auch auf der ablaufenden LIZARD sieht man die BRESLAU. Auf der Beobachtungsstation Kephalo wird die GOEBEN ausgemacht. Für den Fall des Auslaufens der beiden gefürchteten Schiffe ist per Funk das Codewort "GOBLO" zu senden. Die LIZARD sendet dieses Codewort als erste. Die RAGLAN wiederholt es. Alle alliierten Schiffe in der Ägäis und um Mittelmeer wissen sofort, was los ist. Die entsprechenden Befehle für diesen Fall wurden lange zuvor ausgearbeitet. Transporter und ihre Begleitschiffe steuern umgehend die nächstgelegenen

Häfen an. Patrouillenschiffe nehmen Kurs auf die Dardanellen. Die Kriegsschiffe machen Dampf auf und stellen Gefechtsbereitschaft her. Die Maschinerie funktioniert, aber die Verwunderung ist groß, denn immerhin hatte man mit entsprechenden Vorwarnzeichen gerechnet. Die Geheimhaltung des deutschen und türkischen Admiralstabes hatte in diesem Fall funktioniert.

Zur gleichen Zeit, um 07:40 Uhr, eröffnet die BRESLAU das Feuer auf die LIZARD, die gezwungen wird, nach Norden abzdrehen. Die GOEBEN beschießt und zerstört nach wenigen Salven die Beobachtungsstation von Kephalo. Gleichzeitig richtet sie auch das Feuer auf Schiffe in der Kephalo Bucht. Hierbei handelte es sich nach englischen Angaben allerdings um bereits gesunkene, auf Grund aufliegende Schiffe.

Es ist 07:44 Uhr. Das Feuer der BRESLAU hat den Zerstörer LIZARD nach Norden abgedrängt. Die Backbordgeschütze (links) feuern bereits auf den Monitor RAGLAN. Dieser kann das Feuer nur aus einem 15,2 Zentimeter-Geschütz erwidern, den Richtschützen fehlen aber noch die korrekten Entfernungsdaten. Nach der Sichtung der BRESLAU wurde zwar sofort Alarm an Bord gegeben, aber dennoch musste etwas Zeit vergehen, bis alle Stationen gefechtsklar waren. Noch bevor die Richtdaten eintreffen, werden die Feuerleit- und funktechnischen Anlagen durch die Treffer der BRESLAU zerstört. Die RAGLAN ist blind und taub. Als nächstes werden Steuerung und Maschinenraum durch direkte Treffer außer Gefecht gesetzt. Damit ist das Schicksal des Schiffes besiegelt. Die BRESLAU feuert insgesamt 9 Salven (jeweils 6 Granaten) auf die RAGLAN. 07:49 Uhr – der neben der RAGLAN liegende kleinere Monitor M28 ist gefechtsbereit und eröffnet das Feuer. Aber inzwischen ist die GOEBEN heran und die BRESLAU hat die richtigen Entfernungsdaten zur M28. Die GOEBEN "übernimmt" die RAGLAN, die BRESLAU wechselt das Ziel. Nach bereits 2 Salven der BRESLAU ist die nur leichtgepanzerter M28 außer Gefecht, das Hauptmagazin war getroffen. Die Monitore haben gegen die schweren Geschütze der GOEBEN und die schnellen, genau schießenden der BRESLAU nichts in der Hand. Die Fischkutter von der Minensperre versuchen noch einen Rauchsleier zu legen, aber das kann die Monitore auch nicht mehr retten. Auf der RAGLAN gibt es eine Explosion, das Magazin der 7,6 Zentimeter-Geschütze war durch eine Granate der GOEBEN getroffen. Sie sinkt sofort auf ebenen Kiel, nur Schornstein und Dreibeinmast ragen noch aus dem Wasser heraus. Die M28 brennt, nach einer halben Stunde wird auch sie explodieren und gegen 08:27 Uhr sinken. Die Überlebenden der Besatzungen können sich schwimmend an Land retten.

Dieses Gefecht gegen die LIZARD und die beiden Monitore wird vom Artillerieoffizier der BRESLAU, v. Nordeck, wie folgt geschildert:

"... Schnell gibt die Nr. 1 der Entfernungsmesser, der Bootsmat Grünig, mir die Entfernung, dann einige kurze Kommandos für die Geschütze, und die erste Salve unserer 15 Zentimeter-Geschütze donnert über die See. Die Boote (v. Nordeck nimmt hier das spätere Eintreffen der TIGRESS voraus, die um 07:40 Uhr noch nicht am Ort war. Die Breslau schoss nur auf die LIZARD. – KPR) haben Glück, denn infolge der vorlichen Schussrichtung können leider nur zwei der vorderen Geschütze das Ziel erfassen ... Und nochmals haben die Boote Glück – ein neues, wertvolleres Ziel bietet sich unseren Geschützen. In einer Entfernung von 70-80 hm (Hektometer; also hier 7- 8 Kilometer – KPR), fast schon querab, infolge der besonderen Küstengestaltung vorher nicht sichtbar, liegen zwei feindliche Monitore dicht unter Land friedlich vor Anker. Nur wenige hundert Meter sind sie voneinander entfernt. 'Zielwechsel auf die Monitore 290 Grad!' kommt der Befehl des Kommandanten vom

Leitstand durch das Sprachrohr an mich in den Artillerieturm. 'BRESLAU geht auf halbe Fahrt!' Ich kann im ersten Augenblick das neue Ziel gar nicht entdecken, die beiden flachen Monitore heben sich in ihrem Anstrich kaum von der dicht hinter ihnen ansteigenden Küste ab. Aber der tüchtige Obermaat Abraham neben mir, der mit dem Richtungsweiser die Batterie einrichtet, hat den Feind schon im Sehrohr und schneidet den größeren der beiden Gegner an. Ein Blick ins Sehrohr und ich habe das Ziel auch. Das Schießen ist leicht. BRESLAU ist mit der Fahrt heruntergegangen, die Entfernung ist nicht groß – etwa 60-70 hm –, und der Gegner liegt still. ... Die Engländer erwidern das Feuer mit schwerer und mittlerer Artillerie (*23 Zentimeter von M28 und 15,2 Zentimeter von RAGLAN – KPR*), jedoch ohne Erfolg. Ihre Aufschläge liegen meist zu kurz und verursachen nur gewaltige, in allen Farben schillernde Wassersäulen, die uns nicht weh tun."

Nördlich von Imbros nähert sich der zweite englische Zerstörer, die TIGRESS. Die BRESLAU feuert ein paar Granaten in ihre Richtung ab, aber die Entfernung ist zu groß. Gleichzeitig nimmt sie noch eine Flugstation auf Imbros unter Feuer, wo nach wenigen Minuten eine große Detonationswolke in die Luft steigt. Der Admiral Rebeur-Paschwitz erkennt keine lohnenden Ziele mehr. Die Zerstörer laufen mit zu großer Geschwindigkeit und sind zu schwach, als das man sie jagen sollte. Also gibt er um 08:02 Uhr Befehl, zu wenden. 08:05 Uhr haben die Schiffe diese Wende vollendet. Die Gefechtsordnung hat sich wieder verkehrt, die GOEBEN fährt vor der BRESLAU. Die beiden Schiffe laufen Südsüdost ab. Gegen 08:20 Uhr nimmt die GOEBEN Südkurs.

Die TIGRESS, unter dem Befehl von Korvettenkapitän Newill, ist inzwischen an die Kusu Bucht herangekommen. Die vernichteten Monitore werden gesichtet. Die BRESLAU eröffnet im Wegfahren noch einmal das Feuer auf die TIGRESS. Die Salven liegen gut, treffen aber das Schiff nicht. Gleichzeitig kommt auch die LIZARD wieder an die Kusu Bucht heran und versucht, zur TIGRESS aufzuschließen.

Von der Besatzung der RAGLAN kommen ums Leben:

DALTON, Jack – Vollmatrose, Alter 30 Jahre, Sohn von Mercy und Thomas, wohnte in Arundel, Sussex

DIFFEY, William [George Victorian] – Vollmatrose, Alter 20 Jahre, Sohn von Elizabeth Ann und Robert, wohnte in Talbot Village, Dorset

McMURREN, William Robert – Bootsmann, Alter 27 Jahre, Sohn von Jane und William, wohnte in Diss, Norfolk

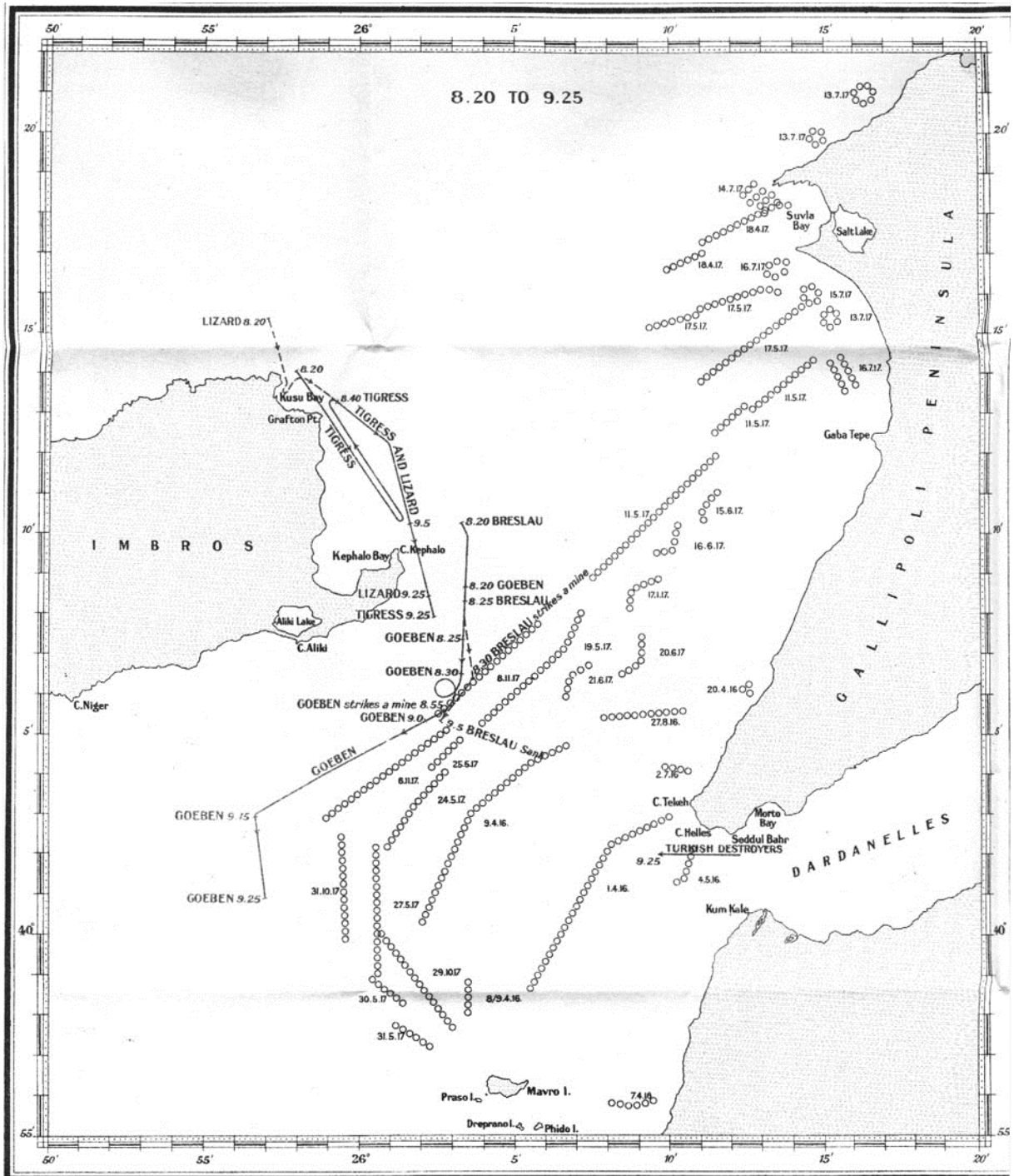
TATE, Albert George – Leichtmatrose, Alter 20 Jahre, Sohn von Marie Ann und James, wohnte in Upton, Norfolk



Charles Thomas GRANT
aus Brighton
(nur Foto, keine weiteren Angaben)

Und mit ihnen noch weitere 122 Mann

Südkurs Richtung Lemnos – Die Katastrophe



Bevor ich über die nun folgenden Geschehnisse berichte, muss ich eine Zäsur setzen. Die Ereignisse des 20.01.1918 sind nahezu minutiös auf beiden Seiten erfasst und analysiert worden. Seltsamerweise gehen aber die Angaben für den ersten Minentreffer relativ weit auseinander. Auf englischer Seite, wie auch hier in der Karte dargestellt, heißt es 08:30 Uhr. Auf der deutschen Seite wird der Zeitpunkt mit 08:45 Uhr angegeben. Die Wahrheit dürfte irgendwo dazwischen liegen. Ich werde mich bei den Zeiten in Übereinstimmung mit dem Kartenmaterial nach den englischen Angaben richten. Zitate aus dem Kriegstagebuch der BRESLAU und von Augenzeugen können dann leider Abweichungen aufweisen.

Gegen 08:20 Uhr wendet die TIGRESS unter dem Eindruck des Feuers der Breslau und strebt ein direktes Zusammenwirken mit der LIZARD an. Gegen 08:40 fahren die beiden dann von der Kusu Bucht zunächst Kurs Südost um etwas später auf Südsüdost zu gehen. Inzwischen steuert die GOEBEN weiter Richtung Süden. Das Ziel war nun, auf dem Kurs der Hinfahrt wieder zurückzufahren, denn dieser konnte als minenfrei gelten, dann aber nicht die Bosphoruseinfahrt anzusteuern, sondern weiter nach Süden in Richtung Lemnos vorzustößen, um den Hafen von Mudros, mit der britischen Hauptmacht der Ägäisflotte zu beschießen. Aber das Steuern war nicht ganz so leicht. Der Minentreffer bei der Ausfahrt um 06:10 Uhr hatte doch zu einem bösen und folgeschweren Schaden geführt. Die Kompassanlage der GOEBEN war ausgefallen. Der Navigationsoffizier bestimmte den Kurs nach Sextantpeilung. Dieses Verfahren führt schon unter normalen Umständen zu Kursabweichungen unter den Bedingungen eines Gefechts ist kaum ein ganz bestimmter Kurs zu halten. Und so kam die GOEBEN stärker nach Osten ab. Und da waren die Minenfelder.

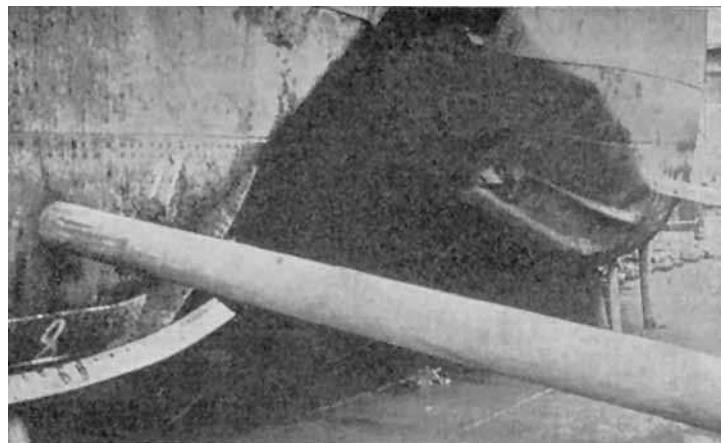
Über das nun folgende ist heiß diskutiert worden und je mehr Augenzeugen sich meldeten, desto unterschiedlicher wurden die Aussagen über Grund und genauen Wortlaut des nachfolgenden Befehls. Das Kriegstagebuch der BRESLAU beschreibt die Szenerie so: "Etwa 08:45 Uhr erhielt die BRESLAU durch Winkspruch den Befehl, zur Aufklärung an Bb-Seite (Backbord = links – KPR) SMS GOEBEN vorzulaufen und stieß einige Minuten später bei der Ausführung des Befehls, höchste Fahrt laufend, auf eine Mine, die Stb achtern (Steuerbord = rechts, achtern = hinten – KPR) detonierte. Es wurde sofort gestoppt und festgestellt, dass Dampf- und Handruder, Stb-Niederdruckturbine ausgefallen waren, ferner Abteilung I und II voll liefen."

Nach anderen Quellen erfolgte der Winkspruch 08:27 Uhr. Und wiederum andere Quellen sagen, dass die Seite für das Überholen, also Backbord (links) nicht im Befehl enthalten war. Warum der Streit um die Seite? Hätte man auf der GOEBEN die Abweichung vom Kurs gekannt, dann hätte man die andere Seite befohlen, da das Abdriften ja eindeutig Minengefahr bedeutete. Ob nun aber Backbord befohlen war oder nicht, es lässt darauf schließen, dass man auf der GOEBEN noch nicht die Richtung der Abweichung vom Kurs ausgemacht hatte. Und für die BRESLAU spielte es auch keine Rolle. Erstens wird nach den Seeregeln an Backbord überholt, zweitens standen die Geschütze der GOEBEN noch nach Steuerbord, da fährt man nicht ohne Grund in die Schusslinie, und drittens hätte der Rauch der BRESLAU die GOEBEN behindert. Also, links vorbei, um es in der Sprache der Landratten zu sagen.

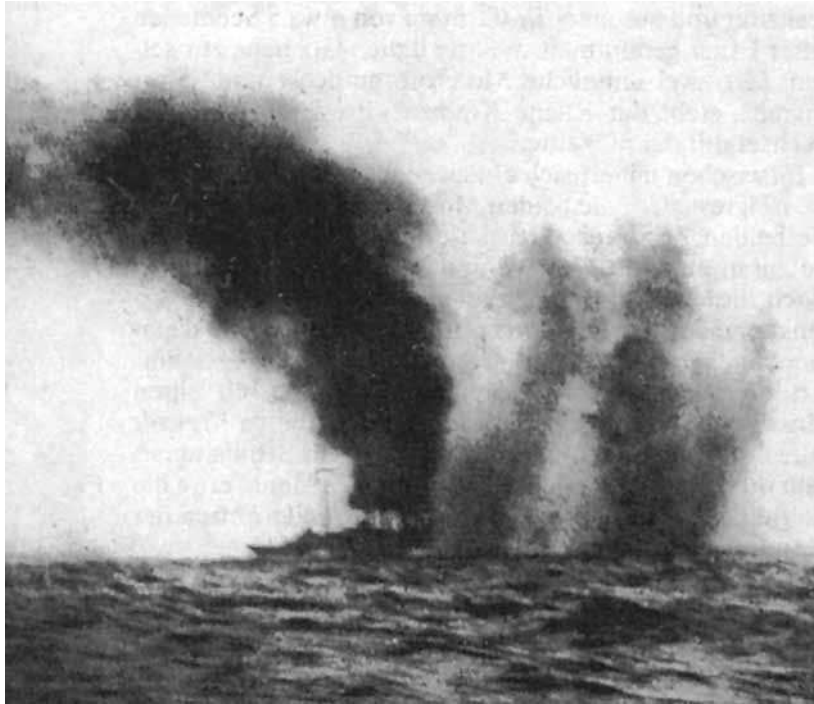
Der Minentreffer ist äußerst ungewöhnlich. Das Schiff ist über die Mine komplett drüber gefahren und erst die Steuerbordschraube muss sie erwischt haben. Die BRESLAU fuhr mit voller Kraft. Läge eine Mine zu flach im Wasser, würde sie von der Bugwelle zur Seite gedrückt und ehe sie wieder in ihre ursprüngliche Lage käme, wäre das Schiff vorbei. In diesem Fall muss der von der Fahrtgeschwindigkeit hochstehende Bug genau über die Mine hinweggefahren sein, die etwas tiefer gelegen haben könnte. Das durch die Geschwindigkeit tiefer ins Wasser gedrückte Heck bot mit den drei Schiffsschrauben (Backbord, Mitte, Steuerbord) noch ein letztes Ziel. Der Treffer ist nahezu tödlich. Es läuft nur noch die Backbordturbine. Die Ruderanlage ist komplett ausgefallen. Die BRESLAU treibt steuerlos durch ein Minenfeld. Und die Minen sind bei der langsamen Fahrt oder auch dem jetzigen Driften der BRESLAU im Wasser gut zu sehen. Unter normalen Umständen hätte man das Schiff bereits aufgeben und die Besatzung von Bord gehen lassen. Der Schlusspunkt wäre die Versenkung des Schiffes.

Admiral Rebeur-Paschwitz konnte nun das Unternehmen zu den Akten legen. Aber die BRESLAU durfte nicht einfach so aufgegeben werden. Auf der GOEBEN hat man den Minentreffer gesehen. Kurz darauf kommt die Meldung von der BRESLAU, dass sie steuer- und manövrierunfähig ist. Der Admiral befiehlt, die BRESLAU in Schlepp zu nehmen. Das ist kein leichtes Stück Arbeit. Die britischen Zerstörer tauchen wieder auf, bleiben aber in respektvoller Entfernung, zumal die BRESLAU das Feuer auf sie wieder aufnimmt. Von Imbros her sind Flugzeuge aufgestiegen, denen die Schiffe damals relativ wehrlos gegenüberstanden. Auf der BRESLAU gibt es einen Schützenzug, der mit einfachen Karabinern ein zusammengefasstes Feuer auf die Flugzeuge richtet. Zusammengefasstes Feuer heißt dabei, dass man einfach in die Richtung des Zieles hält. Der Zufall sorgt erfahrungsgemäß eher für einen Treffer, als gezieltes Schießen. Kapitän Stoelzel auf der GOEBEN hat inzwischen hervorragend manövriert. In einem engen Bogen hat er nach Steuerbord (rechts) gewendet und versucht sich vor die BRESLAU zu setzen, von der eine Warnung per Megafon kommt. "Achtung! Minen!" Es wird per Megafon zurückgefragt: "Wo sind Minen?" Die Antwort: "Überall zwischen GOEBEN und BRESLAU." Admiral und Kapitän auf der GOEBEN machen weiter. Ein Tau wird ausgeworfen, es kann auf der BRESLAU gefangen werden. Da läuft die GOEBEN, um 08:55 Uhr, ebenfalls auf eine Mine auf. An Backbord (links) schießt eine Wassersäule über die Masthöhe hoch. Das Wasser ist vom Sprengstoff der Mine und von den Kohlen der GOEBEN schwarz gefärbt. Einige Abteilungen laufen voll, der Schlachtkreuzer bekommt Schlagseite. Damit ist ein Abschleppmanöver nicht mehr möglich. Weitere Minentreffer könnten das Schiff in eine ernste Gefahr bringen. Rebeur-Paschwitz entschließt sich, die BRESLAU aufzugeben und mit der GOEBEN so schnell wie möglich wieder in die Dardanellen einzulaufen. Die türkischen Zerstörer erhalten Order, der Besatzung der BRESLAU zu Hilfe zu kommen.

Auf der BRESLAU wird immer noch zäh gekämpft. Der Schützenzug feuert auf die Flugzeuge, die nun auch Bomben abwerfen. Die englischen Fliegerkräfte in der Ägäis verfügen über 116 Pfund-Bomben (ca. 52 kg) und eines ihrer Flugzeuge kann gerade mal eine Bombe tragen. Einem Schiff wie der GOEBEN konnten diese Bomben kaum lebensgefährlich werden. Sie würden allerdings an Deck zu Mannschaftsverlusten führen, Brände auslösen, funk- und signaltechnische Anlagen oder gar Geschütze zerstören. Die abgeworfenen Bomben sind für die BRESLAU wesentlich gefährlicher, treffen jedoch nicht. Der Schützenzug trifft zwar auch nicht, aber sein Feuer nimmt den Piloten durchaus die Muße zum ordentlichen Zielen. Die achtern Geschütze feuern immer noch auf die beiden Zerstörer. Und unten im Schiff kämpft der Lecksicherungsdienst unter Leitung des Ersten Offiziers, Kapitänleutnant Homeyer, um die Analyse und Abschottung der Schäden. Aber was will man da machen? Auf dem Bild rechts sehen wir einen Minentreffer an der Breslau aus dem Jahre 1915. Als Maßstab kann der Stützbalken im Vordergrund dienen. Er hat einen Durchmesser von rund 40 Zentimetern.



Vom Bug des Schiffes kommen wieder Warnungen vor Minen. Der Kapitän lässt die verbliebene Backbordmaschine Fahrt zurück aufnehmen. Es klappt. Sehr langsam laufend entwischt man den Minen vor dem Bug. Dafür läuft das Schiff auf andere Minen. Es sind zwei Detonationen an Backbord (links) um 09:02 Uhr. Beide im Bereich des Mittelschiffs. Die noch verbliebene Backbordmaschine fällt aus, der Maschinenraum ist ein Trümmerhaufen. Wasser dringt ein. Wer das Bisherige überlebt hat, wird nun vom heißen Dampf aus den Kesseln bedroht. Wer sich noch bewegen kann, verlässt den Maschinenraum. Die BRESLAU kann nur noch treiben. Das Schiff legt sich langsam nach Backbord über.



Das Bild scheint den 2. und 3. Minentreffer an der BRESLAU zu zeigen. Als Schiff müsste es die BRESLAU sein. Wir erkennen links das Heck, die Fahrtrichtung. Die beiden Explosionen sind gut auszumachen. Rechts die zweite Mine und direkt am Schiff die Wassersäule der dritten Mine. Die Aufnahme müsste von Bord der GOEBEN stammen. Entfernung und Richtung stimmen. Ganz links ist Land zu sehen, Imbros. Ich bin mir sicher: Dies ist das letzte Bild der BRESLAU.

Ich denke, an Bord der GOEBEN war klar, dass die BRESLAU verloren ist. Jemand holte einen Fotoapparat, um ein Abschiedsbild zu machen. Als die zweite Mine dieses Tages die BRESLAU traf, wurde die Kamera schnell draufgehalten und somit kam diese Aufnahme genau beim dritten Minentreffer zustande.

Der bereits zitierte Artillerieoffizier der BRESLAU, v. Nordeck, erinnert sich: "Ich stehe beim Kommandanten auf der Brücke. Er spricht über den Zeitpunkt der Versenkung. Sollen wir sofort versenken? Weitere Minentreffer können weitere Menschenverluste verursachen. Nicht nur unten im Schiff, sondern auch oben an Deck forderte der heimtückische Feind seine Opfer. Auch hier sind mehrere Leute schwer verletzt, meist Beinbrüche, andere bis zur Unkenntlichkeit auseinandergerissen, wieder andere von der Gewalt der Detonationen über Bord geschleudert. Unsere beiden Ärzte, Dr. Müller und Dr. Aschenbrenner, haben mit ihrem Sanitätspersonal alle Hände voll zu tun. Eine Rettung des Schiffes kommt nicht mehr in Frage, auch werden die englischen Großkampfschiffe aus Mudros nun wohl bald erscheinen. Aber der Kommandant will noch warten mit der Versenkung. Er hofft, dass unsere Torpedoboote (die vier türkischen Zerstörer – KPR) früher als der Feind zur Stelle sein werden. Sie müssen ja nun bald kommen, und die Besatzung braucht dann nur überzusteigen."

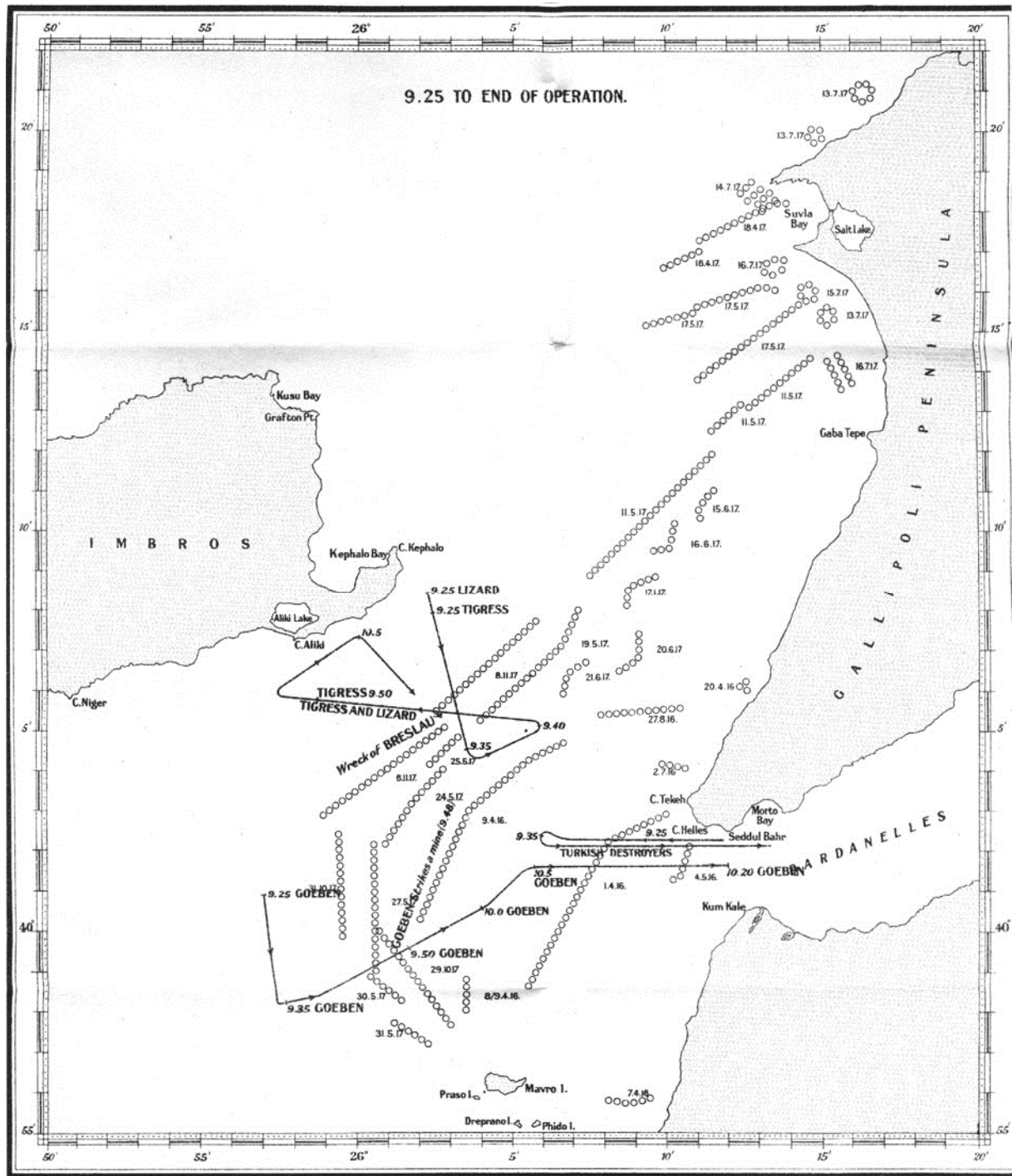
Nein, dazu soll es nicht kommen. Um 09:05 Uhr detoniert die vierte Mine unter dem großen Heizraum. Das Volllaufen dieses Raumes besiegelt das Schicksal der BRESLAU endgültig. Aber es ist noch nicht genug. Zwei Minuten später explodiert noch eine Mine unterhalb der Brücke. Von da an dauert es ganze vier Minuten, bis die BRESLAU um 09:11 Uhr untergeht.

Ein letztes Mal möchte ich unseren Zeitzeugen zu Wort kommen lassen: "Immerhin sollen die Flöße und alles, was sonst noch der Besatzung im Wasser von Nutzen sein kann, jetzt über Bord geworfen werden. Unser wackerer verdienstvoller Bootsmann de Crignis, den auch in dieser schweren Stunde sein steter Humor nicht verlässt, leitet dieses letzte Manöver und teilt gleichzeitig an Deck die großen Korkschwimmwesten aus. Er hat sie gestern fürsorglicherweise an verschiedenen Stellen des Schiffes bereitlegen lassen. Aber es war auch die höchste Zeit, denn neue Detonationen erschütterten das schwerverletzte Schiff. Stark legt sich der Kreuzer nach backbord (links) über. Kein Zweifel mehr, es geht zu Ende. Der letzte Befehl schallt über Deck. Alle Mann aus dem Schiff! Die BRESLAU wird von ihrer Besatzung verlassen. ... Fast senkrecht hat sich der Kreuzer gestellt, der Bug ist steil in die Höhe gerichtet, die Ankerketten rauschen aus, sekundenlang steht er wie still. Drei Hurra's für unser deutsches Volk und Vaterland, halt in diesem Augenblick die Stimme unseres Kommandanten über das Wasser und unter den brausenden Hurra's der Besatzung geht das Schiff langsam und majestätisch in die Tiefe."

Soviel zunächst dieser "Heldenbericht", ich komme gleich auf ihn zurück. Werfen wir noch einen Blick auf die anderen Schiffe. Die GOEBEN, mit den britischen Schiffen von Mudros, den Flugzeugen und eventuellen U-Booten rechnend, ist sie inzwischen mit höchster Fahrt auf Südkurs. In Mudros hatte der Kapitän der AGAMEMNON seinem Schiff und den begleitenden Kreuzern nach Eintreffen der Meldungen über den Ausbruch der deutschen Schiffe um 07:55 Uhr befohlen, gefechtsklar zu machen. Dann nahm er zunächst sein Frühstück ein. Als er endlich den Befehl zum Auslaufen geben will, kommt zum einen die Nachricht, dass die BRESLAU gesunken ist und zugleich ein Befehl seines Admirals, der irgendwo zwischen Saloniki und Lemnos schippert, die AGAMEMNON und die Begleitschiffe sollen sich mit der LORD NELSON vereinigen. Der Kapitän hält den Befehl zum Auslaufen zurück. Zunächst muss er wissen, wo sich sein Admiral mit dem Flaggschiff befindet. Inzwischen kommen immer wieder Anfragen zur Lage vom Flottenstab aus Malta. Als der Kapitän sich zum zweiten Mal entschließen will, den Auslaufbefehl zu geben, kommt die Meldung, die GOEBEN sei wieder in den Dardanellen. Mehr brachten die britischen Flottenkräfte an diesem Tag nicht zustande. Damit aber wieder zurück zum chronologischen Ablauf.

Die GOEBEN fährt auf Südkurs davon. Die Türkischen Zerstörer, 09:01 Uhr per Funkspruch zur BRESLAU beordert, passieren gerade den Ausgang der Dardanellen. Die LIZARD und die TIGRESS fahren nun an die Untergangsstelle heran. Die BRESLAU ist bereits gesunken. Es ist 09:25 Uhr.

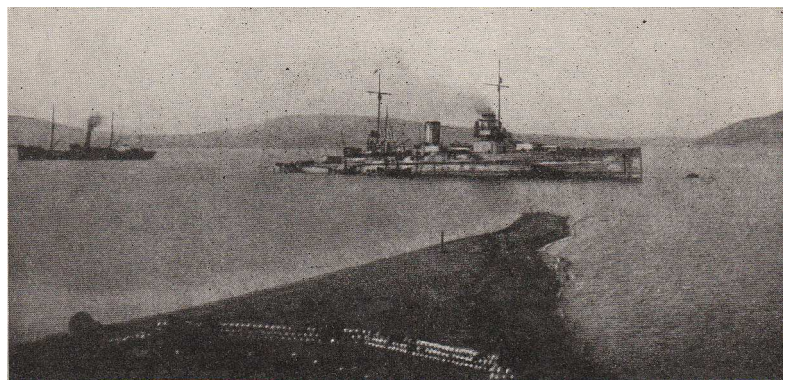
Die Rückfahrt, der Tod und die Rettung



Die Szenen, die sich während und nach dem Untergang der BRESLAU abgespielt haben, und die mir in einigen Bruchstücken durch meine Großmutter und meine Tante Margot übermittelt worden sind, dürften sich sehr von der heroischen Schilderung des Artillerieoffiziers unterscheiden haben: Paul war mit seiner Geschützbedienung bis zuletzt im Gefecht. Sie schossen auf die Zerstörer. Wie sollten sie denn auch wissen, dass diese Zerstörer ihnen das Leben retten werden. Mit jedem Schuss verlängern sie selbst ihren Aufenthalt im 8 Grad kalten Wasser. Paul ist unter den Letzten, die von Bord gehen. Er hat sich noch eine Schwimmweste

übergeworfen und dann geht es ab ins kalte Wasser. Nur nicht umsehen, nur nicht umhören. Überall an Bord liegen noch verletzte Kameraden. Aber selbst mit einer Schwimmweste hätten sie keine Überlebenschance. Sie schreien, wimmern und betteln. Sie wissen, was ihnen droht. Der Sog des Schiffes wird sie mit in die Tiefe ziehen. Das Schiff richtet seinen Bug auf. Stahl verbiegt sich, Ankerketten rasseln. In diesen Geräuschen hört man kaum das Schreien derjenigen, die jetzt über Bord rutschen und ins Wasser fallen. Gnade ist da ein Anstoßen des Kopfes, das zu einer Ohnmacht führt. Aber die wenigsten haben das Glück. Der Kapitän ruft etwas. Keine Zeit. Man muss schwimmen, damit man aus dem Sog des Schiffes herauskommt. Plötzlich wird Paul unter Wasser gezogen. Zwei Hände haben sich in seiner Schwimmweste verkrallt. Der daran hängende Mensch strampelt in Panik. Kann er nicht schwimmen? Ist es ein Freund, dem man helfen muss? Das kalte Wasser lähmt. Nur kein Wasser schlucken. Sich jetzt zu verschlucken, vielleicht sogar Wasser in die Lungen zu bekommen, ist ein Todesurteil. Paul hat keine Zeit. Er streift die Schwimmweste ab. Hinter ihm ertrinkt jemand, einer von vielen. Ohne Schwimmweste gibt es noch eine Hoffnung: Die Rettungsflöße. Eines ist in der Nähe. Darum hängt bereits ein ganzes verzweifelt schreiendes, zuckendes, strampelndes Bündel Menschen. An einer Seite gelingt es einigen, auf den Rand des Floßes zu klettern. Sie drücken damit den Rand nach unten und die gegenüberliegende Seite des Floß kommt aus dem Wasser heraus. Wer auf das Floß will, muss von der einen Seite, die im Wasser ist, darauf klettern. Immer mehr Körper werfen sich auf den Floßrand. Plötzlich schlägt das Floß um. Es begräbt viele unter sich. Und der Kampf geht trotzdem weiter. Paul erkennt darin die Gefahr. Lieber schwimmt er. Er hält dadurch seinen Kreislauf in Gang. Die Kälte lässt die Muskeln erstarren. Ihn überfällt Müdigkeit. Ein Stück vor ihm ist eine Gruppe, die fangen an, Heimatlieder zu singen. Die Heldensaga wird aus ihnen gute Patrioten machen. In Wirklichkeit soll sie das Singen munter halten. Wer der Müdigkeit nachgibt, wird ohnmächtig. Wer ohnmächtig wird, ertrinkt. Paul schwimmt mit allen Kräften. Ihm ist nicht nach Singen. Es wird weit über eine Stunde dauern, bis er gerettet wird. Über eine Stunde bei 8 Grad kaltem Wasser.

Die GOEBEN ist auf der Flucht. Sie versucht wieder auf dem Auslaufkurs zurückzufahren. An Bord hält man Ausschau nach der Boje vom ersten Minentreffer. Aber sie ist nicht zu finden. Folgerichtig kracht es um 09:48 Uhr an Steuerbord (rechts), die dritte Mine dieses Tages. Das Kriegstagebuch der GOEBEN gibt dazu an, das Schiff wäre um 10:15 Uhr auf eine kleinere Mine gelaufen. Augenzeugenberichte widersprechen dieser Darstellung insofern, als dass die Schäden unter Deck beträchtlich waren, so dass das Heck tiefer ins Wasser sackte. Trotz der drei Minentreffer ist die GOEBEN nach wie vor seetüchtig. Gegen 10:30 Uhr passiert sie die Einfahrt in die Dardanellen. Kurz darauf wird sie durch einen Navigationsfehler auf eine Sandbank laufen (Bild) und mehrere Tage auf ihre Rettung warten müssen. Aber das ist eine andere Geschichte.



Inzwischen sind die türkischen Zerstörer in Richtung BRESLAU unterwegs. Aber sie kommen nicht bis zur Untergangsstelle, um die Besatzung zu retten. Die britischen Zerstörer, in der Bewaffnung den türkischen Schiffen überlegen, laufen ihnen entgegen. Kapitän Newill auf der TIGRESS lässt gegen 09:30 Uhr das Feuer eröffnen. Die türkischen Zerstörer ziehen sich sofort zurück. TIGRESS und LIZARD versuchen, sie ein Stück zu verfolgen. Aber sie geraten nach kurzer Zeit, gegen 09:35 Uhr unter das Feuer der Küstenbatterien und so dicht an die nahe der Oberfläche liegenden Minenfelder, dass sie wieder kehrtmachen. Sie fahren zurück, kreuzen die Untergangsstelle der Breslau und beginnen, LIZARD gegen 09:50 Uhr, TIGRESS gegen 10:10 Uhr, mit der Bergung der Schiffbrüchigen. Sie nehmen 14 Offiziere und 148 Matrosen und Maate auf.

Paul wird an Bord des Zerstörers gehoben. Zwei Mann haben ihn unter den Arme gepackt. Die Beine versagen den Dienst. Er wird über Deck geradezu gezerzt und geschleift. Kurz vor dem Untergang hatte er noch daran gedacht was wäre, wenn die Engländer sie aus dem Wasser fischen. Er würde ein Kriegsgefangener. Und er hatte, wie viele andere, auf die türkischen Zerstörer gehofft. Nun ist es ihm egal. Er kommt aus dem Wasser. Er lebt. Fast behutsam lehnen ihn die beiden englischen Matrosen gegen den Schornstein. Der Deutsche ist ihnen in diesem Augenblick kein Feind sondern ein hilfloser Seemann. Paul spürt, wie ihm etwas in den Mund gesteckt wird. Eine Zigarette. Die Lippen zittern noch vor Kälte, kaum will der Glimmstängel im Mund halten. Aber der Rauch geht durch und durch. Er belebt. Paul unterdrückt den Hustenreiz. Neben ihm sitzen seine Kameraden um den Schornstein. Sie ziehen wie er an englischen Zigaretten. Kaum einer wendet den Blick zur Seite. Sie starren vor sich hin. Was es bedeutet, dass sie nun gerettet sind, welche Verluste sie gerade erhalten haben, wie viele Freunde und Kameraden umgekommen sind, und welches Grauen dieser Untergang war, werden sie erst in den nächsten Tagen und Wochen spüren. Paul wird auch zu Hause immer wieder von der Schwimmweste erzählen, die er abstreifte um sich zu retten, und von dem, den er nicht kannte, vielleicht aber doch gekannt hat, der die Schwimmweste umkrallend ertrank.

Von der Besatzung der BRESLAU kommen ums Leben:

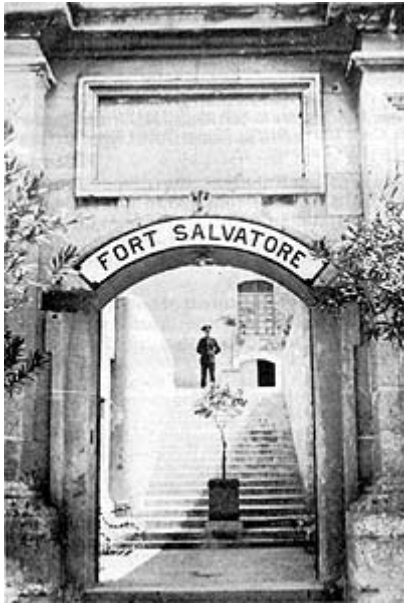
Hippel, Georg von – Fregattenkapitän, Kommandant des Schiffes

Homeyer, Otto – Kapitänleutnant, Erster Offizier

Bormann, Ernst August Berthold Louis – Deckoffizier bzw. Maschinist, geboren am 10.01.1882 in Wetzlar, wohnte in Wetzlar

***Und mit ihnen
120 türkische sowie
208 deutsche Seeleute***

Epilog



Südlich von Valetta, der Hauptstadt Maltas, liegt der Ort Vittoriosa, eine Halbinsel, die in das große Hafenbecken von Valetta hineinragt. Schaut man ohne eine Karte von oben auf diese Gegend, dann wirken Valetta und die umliegenden Ortschaften wie eine einzige große Stadt. Von Vittoriosa, in der Landessprache heißt der Ort Birgu, hat man einen imposanten Blick über den Hafen auf Valetta mit seinen alten Häusern, Kirchen und Forts. Geht man heute in Vittoriosa aus dem Ortskern in Richtung des Friedhofs der Parish-Kirche von St. Lorenzo, der mitten auf der Halbinsel liegt und als eine der Sehenswürdigkeiten dort gilt, dann muss man die Triq San Dwardu, die frühere St. Edwards Street, hinunter laufen. Linker Hand auf diesem Weg, kurz vor dem Friedhof, liegt ein altes verfallenes Fort – Fort Salvatore. Man sucht es vergeblich in den Tourismusführern, Stadtplänen und den

Geschichtswerken Maltas. Dieses Fort steht im Schatten anderer, berühmterer Forts, wie zum Beispiel dem Fort St. Angelo, ebenfalls in Vittoriosa, welches während des ersten Weltkrieges ein Stützpunkt vom Hauptquartier des britischen Flottenoberkommandos war. Hatte dagegen Fort Salvatore nichts zu bieten? Es ist eines der typischen Forts auf Malta, erbaut 1724. Und es hat seine Geschichte, aber eine, die in der Geschichtsschreibung eher den Mantel des Schweigens ausbreitet. Es war ein Kriegsgefangenenlager der britischen Marine. Seit wann es diese Funktion hatte, ist mir nicht bekannt. Als frühestes Zeugnis lag mir eine Postkarte vor, die ein Besatzungsmitglied des kleinen Kreuzers EMDEN 1916 von dort nach Hause geschickt hatte. Die EMDEN war durch ihren Einsatz im indischen Kolonialgebiet der Briten zu großer Berühmtheit gekommen. Jedoch am 9. November 1914 erwischte sie der englische Kreuzer SYDNEY bei den Cocos-Inseln. Die Überlebenden der Besatzung gingen in die Gefangenschaft. Ich vermute, dass sie 1914 bereits nach Malta gebracht wurden. Nach dem 20. Januar 1918 erhielt die Schar der Gefangenen im Fort Salvatore Verstärkung. Einer der neuen "Prisoner Of War" war der deutsche Obermatrose und nun englische "POW" Paul Renneberg.

Könnte man nur von herrlichem Klima und einem schönen Ausblick leben, wäre die Unterbringung im Fort Salvatore eine beneidenswerte Sache. Aber es war Kriegsgefangenschaft. Die Beschränkungen, das nicht allzu gute Essen und die Zensurvorschriften dürften Klima und Ausblick recht eindeutig Paroli geboten haben. Zugleich erreichte meinen Großvater dort die Nachricht, dass sein Vater am 18. Januar 1918, zwei Tage vor dem Untergang der Breslau, gestorben war. Die Bilder von ihm aus dieser Zeit auf Malta zeigen einen sehr schlanken und fast immer etwas finster dreinblickenden jungen Mann (siehe Titelbild vom 25. November 1918). Ich gucke übrigens auch so in die Welt, wenn ich nachdenklich bin, dass selbst mir sehr nahestehende Menschen oft nicht sicher sind, ob ich gerade grimmig, auf sie böse oder etwas anderes in der Art sein könnte. Nein, wir Rennebergs sehen so aus, wenn uns etwas im Kopf herumgeht. Was Opa da beschäftigte, weiß ich nicht. Dafür hörte ich aber von meiner Großmutter von zwei Freizeitangeboten: Fußball spielen oder Englisch lernen. Und was machte Paulchen mit seinen unbekümmerten

vierundzwanzig Lenzen? Er spielte natürlich Fußball! Später, meinte Oma, hätte er sich dafür "in d'n Hindern beiß'n gön'n'." Aber die Chance war vertan. Opa sollte keine "auswärtschen" Sprachen mehr lernen.

Die Gefangenschaft endet offiziell am 14. Dezember 1919 mit Pauls Eintreffen im Dulag, Durchgangslager, Lechfeld. Er bleibt dort aber nur kurze Zeit. Bereits am 17. Dezember 1919 wird er behelfsmäßig aus dem Heeresdienst entlassen. Sein Militärpass wird ihm am 22. Januar 1920 in Kiel ausgestellt und am 08. Mai 1920 werden ihm von der Versorgungsstelle II Leipzig die Kriegsgefangenschaft und die Entlassung aus dem Heeresdienst bestätigt. Diese Bestätigung weist handschriftlich in einem Stempelfeld die Adresse Leipzig-Kleinzschocher, Miltizer Straße 9 aus. Meine Mutter, die heute auch wieder in Kleinzschocher lebt, zeigte mir vor einigen Jahren dieses Haus, in dem sie einen Teil ihrer Kindheit verbracht hatte.

Sucht man heute die Miltizer Straße, wird man sie nicht mehr finden, sie heißt jetzt Pörstener Straße. Die Eingemeindungen der neunziger Jahre zwangen zu einem neuen Konzept der Straßennamen. Das Haus Nummer 9 steht aber noch. Paul heiratet. Sie heißt Klara Küchenmeister. Die Ehe steht unter keinem guten Stern. Die beiden haben keine Kinder und trennen sich relativ schnell wieder. Die Scheidung wird aber erst in den dreißiger Jahren rechtskräftig. Da ist Paul schon mit Martha zusammen, meiner Großmutter. Martha ist Mitte zwanzig und das, was man ein hübsches Mädchen nennt, schlank und zart gebaut. Ihre Stiefmutter hatte ihr immer wieder prophezeit, dass sie mit ihren dünnen Beinen nie einen Mann bekommen würde. Und nun war es gleich der "schönste Mann von Kleinzschocher". Aber das Zierliche an ihr täuscht. Sie ist resolut, bisweilen jähzornig und kann arbeiten wie ein Tier. Das wird sie auch ihr ganzes Leben lang tun, für sehr sehr wenig Geld. Noch mit achtzig Jahren sollte sie für Rentnerinnen aus der Nachbarschaft einkaufen gehen. Oma erzählte mir einmal, wie sie sich kennen gelernt haben. Mir ist nur noch in Erinnerung, sie waren irgendwie plötzlich zu zweit in einem Zimmer und er hielt sie fest. "So Gleene, nu lass'ch dich nie widder los." Er hat sein Versprechen gehalten.

Sie sind noch nicht verheiratet, Paul ist noch nicht mal geschieden, da kommt schon die erste Tochter zur Welt, Margot am 09. Juli 1927. Pauls Zimmer in der Miltizer Straße wird enger. Noch enger wird es, als am 05. Februar 1929 Gerda das Licht der Welt erblickt. Die beiden Töchter dürfen aber noch erleben, dass ihre Eltern heiraten. Mitte der dreißiger Jahre werden sie richtig eheliche Kinder. In der Wohnung leben neben diesen vieren noch Pauls Stiefmutter, Marie, und deren Sohn Walther. Dieser Walther ist verheiratet. Seine Frau wird in Pauls Familie nur "Die Dicke" oder, wenn es richtig hart auf hart kommt, "De Fedde" genannt. Es gibt oft Streit. Es ist "unheimlich". Und das ist jedem und am meisten noch dem Leipziger zuwider. Paul war in den Kleingartenverein "Vergissmeinnicht" eingetreten. Auf seinem Gartengrundstück baut er nun die Laube zu einem festen Sommerwohnsitz aus. Die Familie verbringt den Sommer dort und lebt von dem, was der Garten bietet. Und in dieser Laube kommt am 01. Juli 1937 Ingrid zur Welt, meine Mutter.

Ingrid ist gerade ein paar Wochen alt. Eines Nachts schreit sie. Ihre Mutter will, dass Paul schlafen kann. Sie holt das Kind aus dem Stubenwagen und nimmt es mit zu sich ins Bett. Als Beleuchtung dienen in der Laube nur Petroleumlampe und Kerzen. Eine dieser Kerzen auf dem Tisch brennt noch. Ein Luftzug durch das geöffnete Fenster bläst die Gardine auf den Tisch. Die Gardine streift die Kerze. Die Kerze fällt in den Stubenwagen. Der Stubenwagen fängt an zu brennen. Paul merkt, dass etwas

in seiner Laube nicht stimmt. Er sieht den brennenden Stubenwagen und wähnt seine jüngste Tochter darin. Er will den brennenden Wagen aus der Laube bringen. Sein Fahrrad steht im Weg. Er muss es erst zur Seite schieben. Er ist hektisch und fahrig. Es geht alles nicht so schnell wie es müsste. Als seine Frau aus der Laube kommt, um ihn zu beruhigen, liegt er auf dem Weg. Ein Herzanfall hatte ihn ohnmächtig gemacht und umgeworfen. Neben vielen anderen Krankheiten in den nächsten Jahren werden ihn Herzprobleme immer wieder plagen. Dies war "nur" die Overtüre.

Im Jahre 1943 ist es soweit, Paul und seine Familie ziehen aus der Enge der Miltizer Straße aus. Er hat das Angebot, in einem Haus in der Thomasiusstraße als Hauswart zu arbeiten. Von 45 Mark Miete werden ihm dazu 15 Mark erlassen. Aber es fällt ihm vieles schon schwerer. Zu den Herzproblemen hat sich Asthma gesellt. Die Hauswartswohnung liegt im vierten Stock des gutbürgerlichen Hauses. Es sind insgesamt 92 Stufen zu bewältigen. Er wird immer häufiger verschnaufen müssen. Fast auf jedem Absatz muss Halt gemacht werden. Vielleicht hätte er auch mit dem Rauchen aufhören sollen. Das tat er aber nicht. 1945 muss er ins Krankenhaus. Der Grund ist ein Nierenversagen. Sind das Spätfolgen des Aufenthalts im kalten Wasser der Ägäis am 20. Januar 1918? Es ließe sich darüber nur spekulieren, aber die Wahrscheinlichkeit dürfte recht groß sein.

Zu Weihnachten 1945 kommt seine Stiefmutter ein letztes Mal auf Besuch. Wenige Tage später stirbt sie. In Pauls Familie wird der Vorwurf laut, ihr Sohn Walther und "Die Dicke" hätten sie verhungern lassen. Die Beziehungen zur Miltizer Straße brechen damit ab. Was bleibt, ist der Weg zwischen Thomasiusstraße und dem Garten in Kleinzschocher, den auch meine Mutter immer wieder geht, mal mit Handwagen, mal ohne. Und Paul geht es immer schlechter. Seine Frau wäscht und macht Aufwartung. Für einen ganzen Tag im Waschhaus bekommt sie 10 Mark. Dieses Waschhaus ist ein Raum im Keller der Thomasiusstraße, den man über eine separate Treppe vom Hof aus erreicht. Acht gemauerte Stufen führen in einen Raum mit einem großen Kessel, unter dem Feuer gemacht werden muss. Bettwäsche und Tischtücher werden nach dem Trocknen "zur Rolle" gebracht, einem großen elektrischen Ungetüm am anderen Ende der Straße. Tagaus, tagein waschen, um die Familie und einen kranken Mann zu ernähren. Eines Tages geht Martha und kauft für Paul auf dem Schwarzmarkt ein Stück Butter. Es kostet zweihundertfünfzig Mark.

Im Jahre 1950 hat sich Pauls Gesundheitszustand dramatisch verschlechtert. Er ist zu allem Unglück auch noch an TBC erkrankt. Es ist zwar keine offene TBC, aber schlimm genug für den Asthmatiker. Im Sommer dieses Jahres muss er ins Krankenhaus. Er wird auf die TBC-Station eingeliefert. Vielleicht war das falsch, denn eigentlich hatte er wieder Herzbeschwerden. Aber wie wollte man das noch unterscheiden? Am 01. Juli 1950 feiert seine Tochter Ingrid, meine Mutter, ihren dreizehnten Geburtstag. Es sind ein paar Freundinnen eingeladen und es wird am Abend etwas später als üblich. Ihre Mutter kommt noch einmal in ihr Zimmer. Sie sagt, dass sie morgen waschen geht. Sagt sie zu wem? Ingrid wird es nicht mehr wissen. Sie feiert mit ihren Freundinnen und schläft sich am nächsten Morgen aus. Es klingelt an der Tür. Verschlafen öffnet das Mädchen. Ein Mann steht da, sagt, er käme vom Krankenhaus. Der Vater läge im Sterben und jemand von der Familie solle doch kommen. Da steht nun ein Mädchen von dreizehn Jahren, hat diese furchtbare Nachricht und weiß nicht, wo sie die Mutter finden kann. Sie zieht sich an und rennt

los. Rennt zunächst nach Kleinzschocher zum Garten. Das sind knapp 6 Kilometer. Dort findet sie niemanden vor, wie denn auch, ihre Mutter ist bei Leuten waschen. In ihrer Panik kommt Ingrid auf den Gedanken, zu ihrer großen Schwester zu laufen. Diese war, nach ihrer Heirat, in die Könneritzstraße in Schleußig gezogen. Das sind drei Kilometer. Ingrid läuft, rennt los. Margot ist daheim. Sie erinnert sich, dass die Mutter bei Familie Zorn wäscht. Ingrid soll zu Zorns laufen, sie selbst fährt sofort ins Krankenhaus, damit jemand beim Vater ist. Ingrid ist schon stark erschöpft. Die Zorns wohnen in der Schwägerichenstraße. Das sind noch einmal 2 Kilometer. Völlig abgejagt findet sie dort ihre Mutter. Diese macht sich sofort auf den Weg. Als sie im Krankenhaus ankommt findet sie Margot am Bett ihres Mannes.

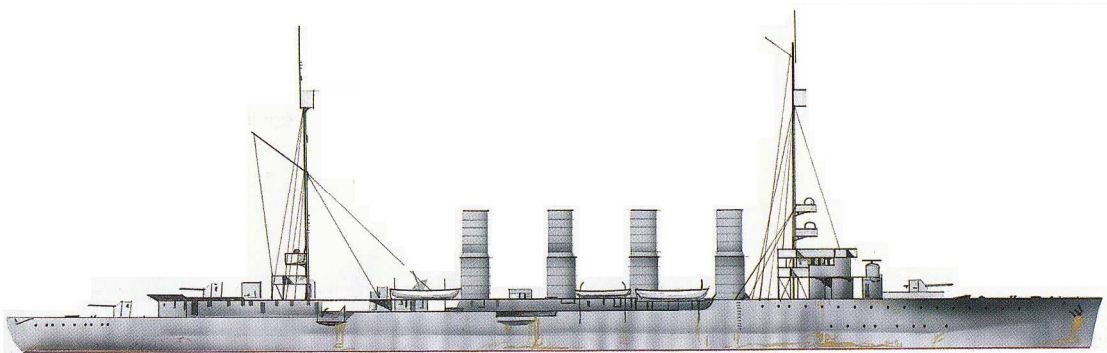
In ihrer Erinnerung spielte sich die Szene so ab, dass sie gerade beim Betreten des Raumes noch seinen letzten Seufzer, sein letztes Ausatmen gehört hat. Sie war bei ihm im Moment, da er starb. Die Erinnerungen meiner Tante Margot sagen etwas anderes, aber lassen wir es so stehen, wie es mir meine Großmutter erzählte ...

Anlagen

Schiffe

SMS BRESLAU

Deutscher Kleiner Kreuzer



Verdrängung:	5.261	Tonnen
Länge:	138,7	Meter
Breite:	13,5	Meter
Tiefgang:	5,3	Meter
Geschwindigkeit:	27	Knoten
bei Leistung:	25.000	Wellenpferdestärken = 18.637 kW

Bewaffnung:

12 Geschütze	10,5	Zentimeter
ab 1917 – 10 Geschütze	15	Zentimeter
2 Torpedorohre	50	Zentimeter
120 Minen		

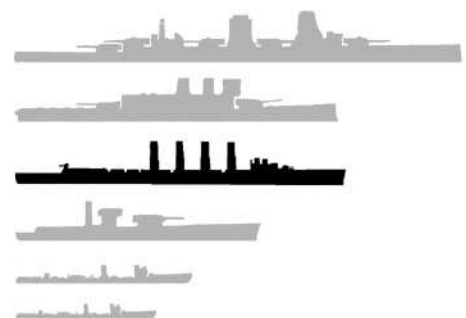
Panzerung:

Gürtel:	25 bis 62	Millimeter
---------	-----------	------------

Besatzung:

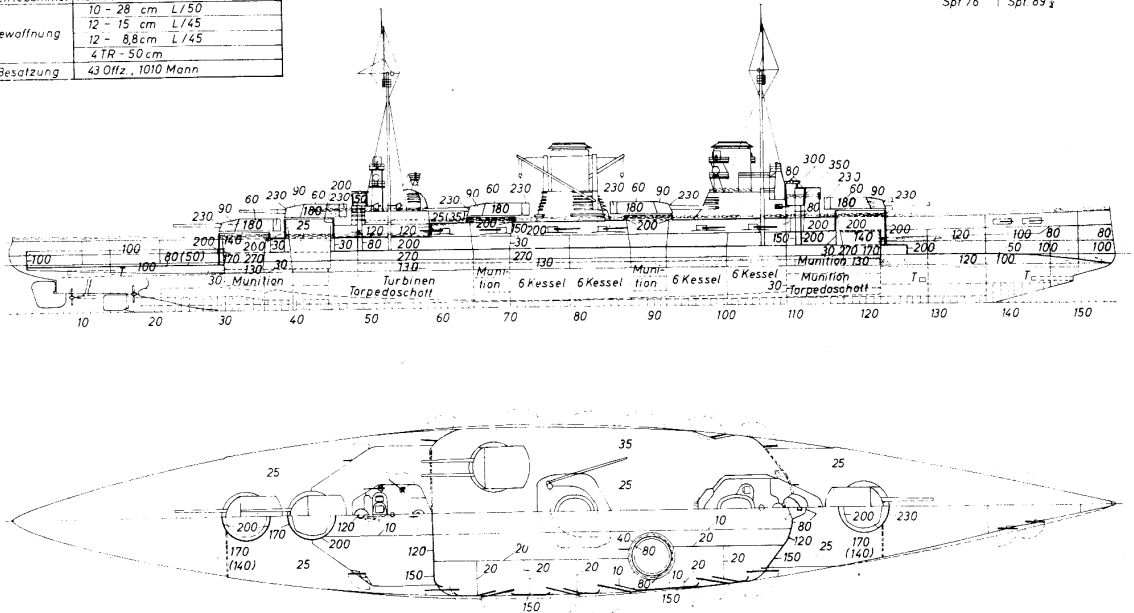
mind.	19	Offiziere
mind.	354	Mann

Baubeginn:	Dez. 1909
Stapellauf:	16.05.1911
In Dienst gestellt:	10.05.1912



SMS GOEBEN
Deutscher Schlachtkreuzer

Bauzeit	auf Stapel	von Stapel	in Dienst
Moltke	23.1.09	7.4.10	30.9.11
Goeben	12.8.09	28.3.11	2.7.12
Bauwerft	Blohm u Voss, Hamburg		
Verdrängung	25.400t max. bei Tg = 8,98 m		
	22979t norm. bei Tg = 8,20 m		
Hauptabmessungen	L u A 186,5 m		
	L 186,0 m		
	Bgr 29,5 m		
Antriebsanlage	24 Marinekessel		
	4 Satz Turbinen auf 4 Wellen		
	85.000 PSw max. für 28-28,4 Kn.		
	52.000 PSw norm. für 25,5 Kn.		
Betriebsmittel	Kohlen max. 3100t, norm. 1000t		
	10 - 28 cm L/50		
	12 - 15 cm L/45		
Bewaffnung	12 - 8,8 cm L/45		
	4 TR - 50 cm		
Besatzung	43 Offz., 1010 Mann		



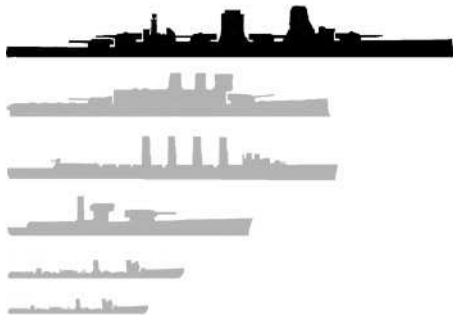
Verdrängung: 25.400 Tonnen
Länge: 186,6 Meter
Breite: 29,4 Meter
Tiefgang: 9 Meter
Geschwindigkeit: 25,5 Knoten
bei Leistung: 52.000 Wellenpferdestärken = 38.766 kW

Bewaffnung:
10 Geschütze 28 Zentimeter
12 Geschütze 15 Zentimeter
12 Geschütze 8,8 Zentimeter
4 Torpedorohre 50 Zentimeter

Panzerung:
Gürtel: 102 bis 269 Millimeter
Schotten: bis zu 25 Millimeter
Decks: bis zu 51 Millimeter
Türme: 60 bis 249 Millimeter
Aufbauten: bis zu 249 Millimeter

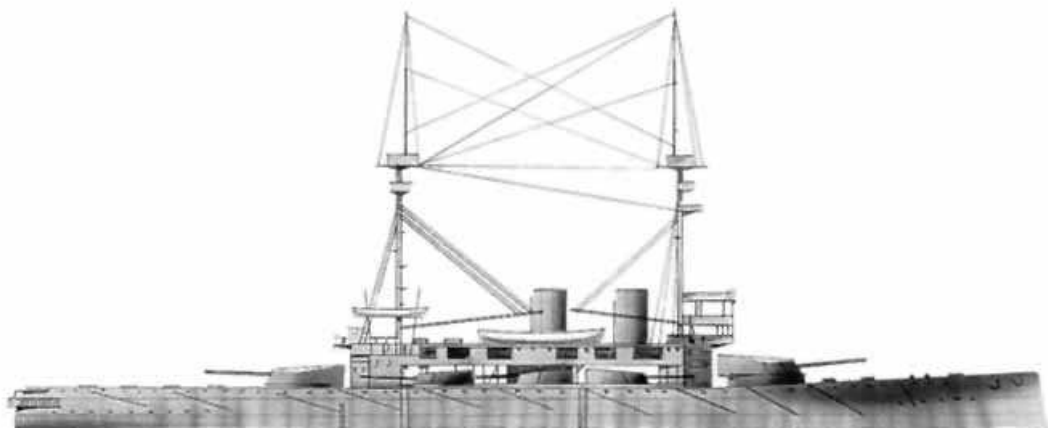
Besatzung: 40 Offiziere
ca. 1.000 Mann

Baubeginn: 12.08.1909
Stapellauf: 28.03.1911
In Dienst gestellt: 02.07.1912



HMS LORD NELSON

Britisches Linienschiff mit Zwischenkaliber



Verdrängung:	17.945	Tonnen
Länge:	136	Meter
Breite:	24	Meter
Tiefgang:	7,9	Meter
Geschwindigkeit:	18,7	Knoten

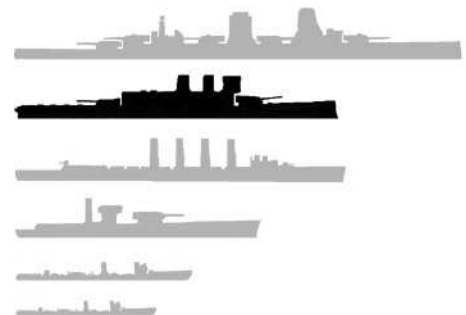
Bewaffnung:

4 Geschütze	30,5	Zentimeter
10 Geschütze	23,3	Zentimeter

Panzerung:

Gürtel:	203	bis 305	Millimeter
Türme:	178	bis 203	Millimeter

In Dienst gestellt: 1908

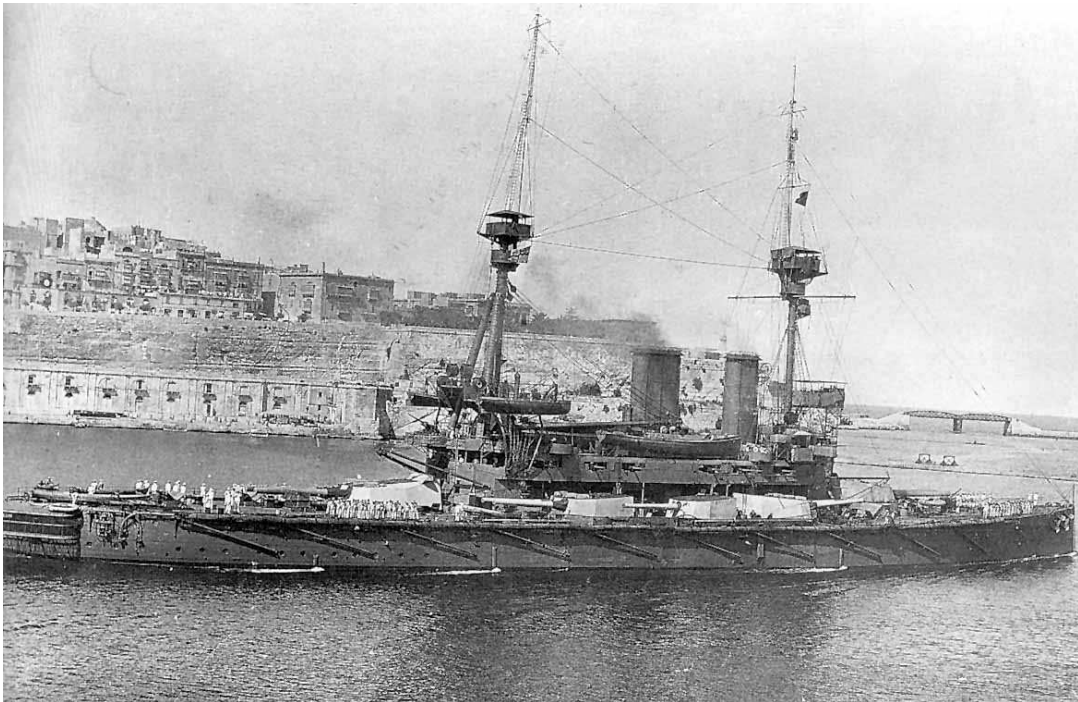


Laut Aufklärungsmeldung eine King-Edward-Klasse (hier zum Vergleich die HMS DOMINION als ein Schiff dieser Klasse)



HMS AGAMEMNON

Britisches Linienschiff mit Zwischenkaliber



Verdrängung:	17.820	Tonnen
Länge:	135,2	Meter
Breite:	24,2	Meter
Tiefgang:	8	Meter
Geschwindigkeit:	18	Knoten
bei Leistung:	16.750	Wellenpferdestärken = 12.750 kW

Bewaffnung:

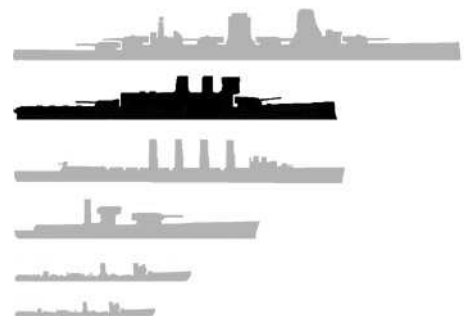
4 Geschütze	30,5	Zentimeter
10 Geschütze	23,3	Zentimeter
5 Torpedorohre	46	Zentimeter

Panzerung:

Gürtel:	bis zu	304	Millimeter
Schotten:	bis zu	203	Millimeter
Decks:	bis zu	102	Millimeter
Türme:	bis zu	304	Millimeter
Aufbauten:	bis zu	304	Millimeter

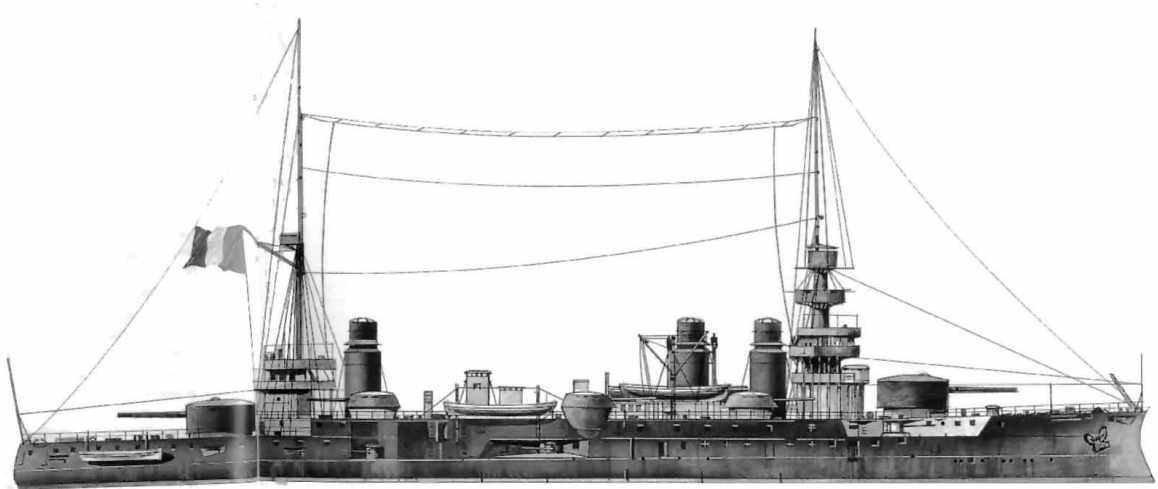
Besatzung:

	809	Mann
In Dienst gestellt:	1908	



RÉPUBLIQUE

Französisches Linienschiff mit Zwischenkaliber



Verdrängung:	14.605	Tonnen
Länge:	133,8	Meter
Breite:	24,3	Meter
Tiefgang:	8,4	Meter
Geschwindigkeit:	19	Knoten

Bewaffnung:

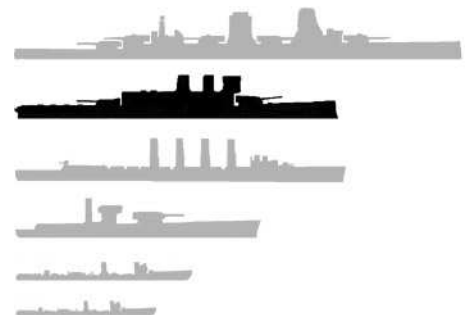
4 Geschütze	30,5	Zentimeter
10 Geschütze	16,3	Zentimeter
25 Geschütze	3	"Pfund" (ca. 5 Zentimeter)
2 Torpedorohre	46	Zentimeter

Panzerung:

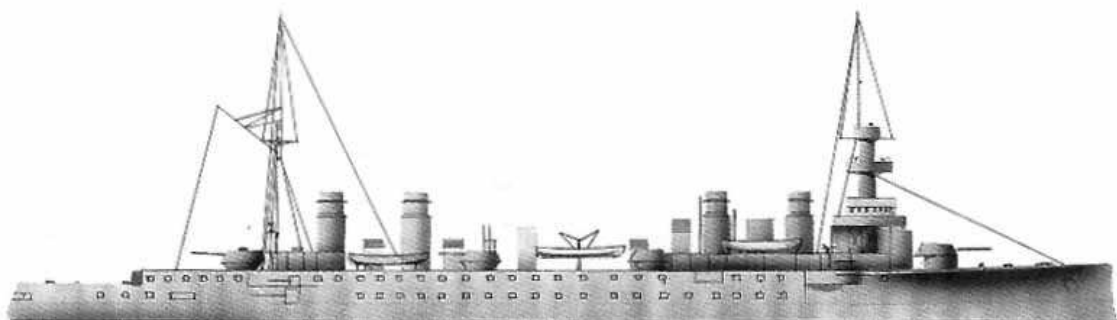
Gürtel:	bis zu	280	Millimeter
Decks:	bis zu	70	Millimeter
Nebentürme:	bis zu	150	Millimeter
Kommandoturm:	bis zu	305	Millimeter

Besatzung: 766 Mann

In Dienst gestellt: 1905

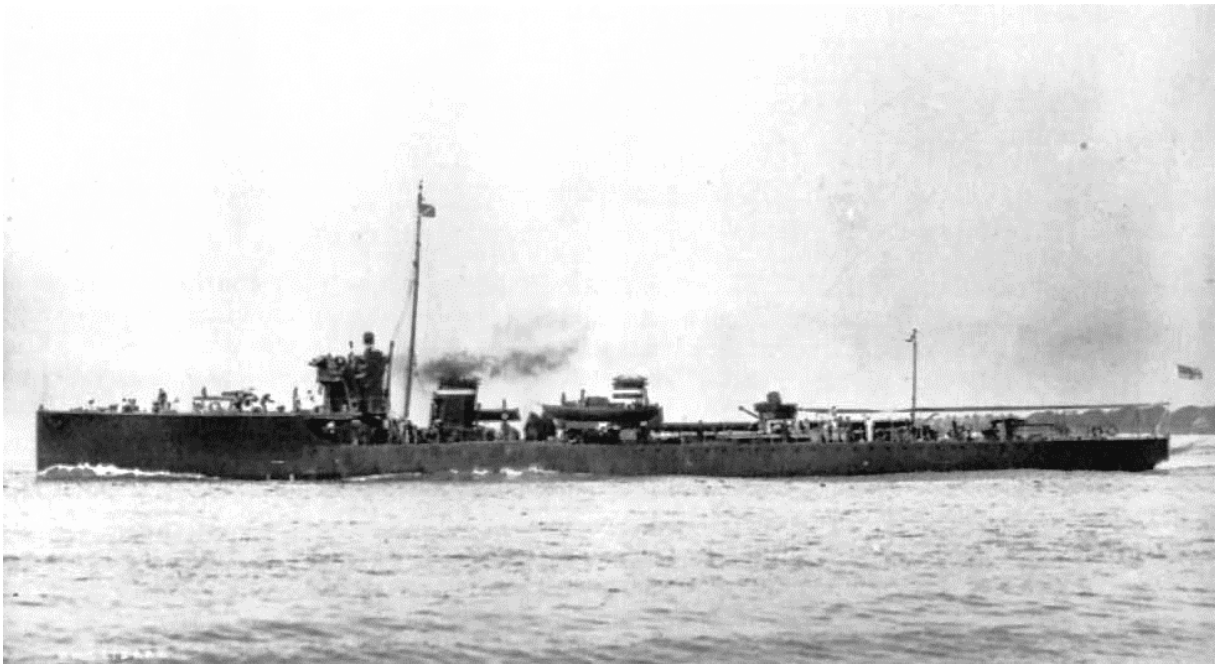


Laut Aufklärungsmeldung eine Gloire-Klasse (hier zum Vergleich die GLOIRE selbst)



HMS LIZARD

Britischer Zerstörer

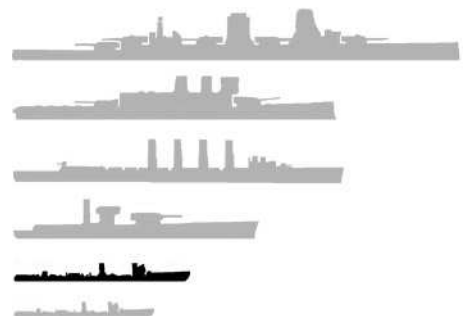


Verdrängung: 770 Tonnen
Geschwindigkeit: 30 Knoten

Bewaffnung:

2 Geschütze 10,2 Zentimeter
2 Geschütze 7,6 Zentimeter
2 Torpedorohre 46 Zentimeter

In Dienst gestellt: 1912

**Schwesterschiff:****HMS TIGRESS** – Zerstörer (Baugleich)

HMS RAGLAN

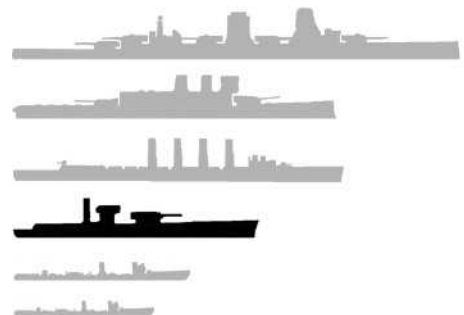
Britischer Monitor (Kanonenboot)



Verdrängung:	6.150	Tonnen
Länge:	102	Meter
Breite:	27,5	Meter
Tiefgang:	3,1	Meter
Geschwindigkeit:	6,5	Knoten
bei Leistung:	2.310	Wellenpferdestärken = 1.722 kW

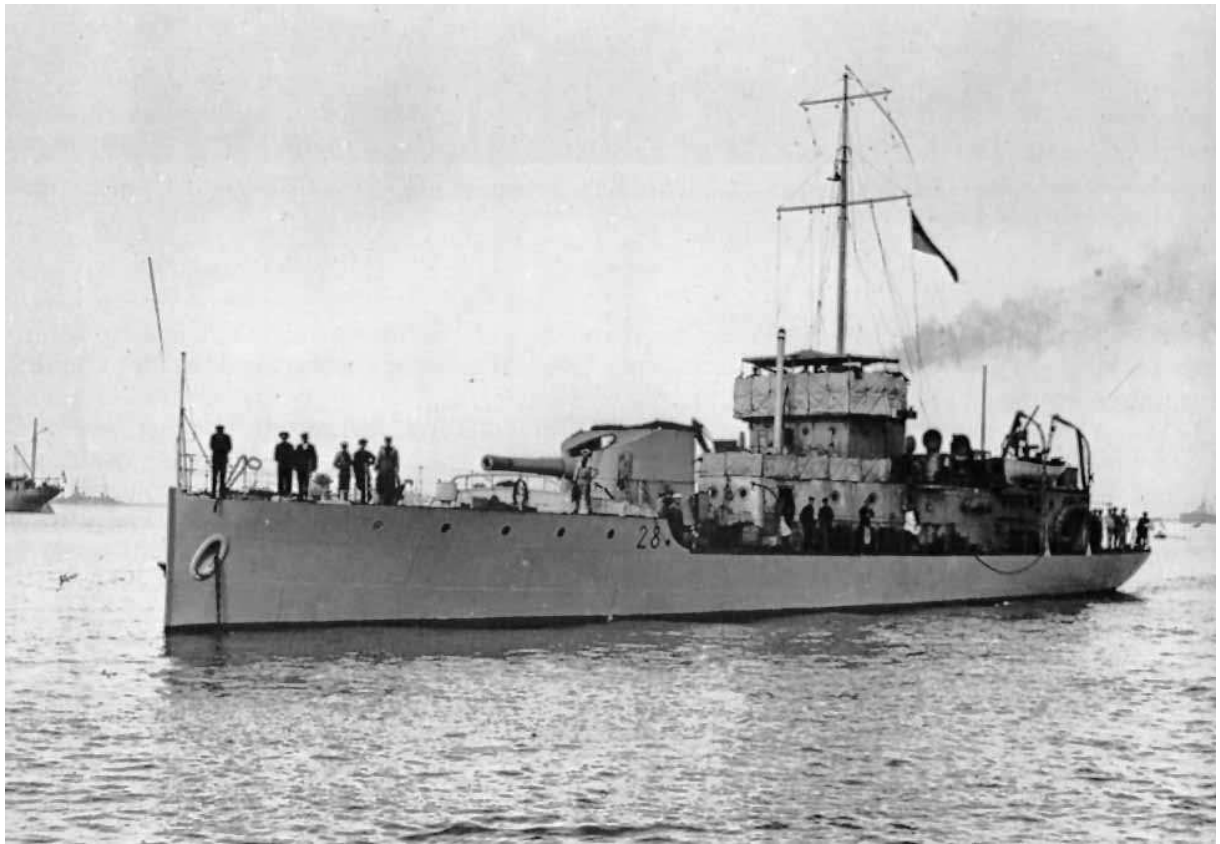
Bewaffnung:

2 Geschütze	35,6	Zentimeter
1 Geschütz	15,2	Zentimeter
2 Geschütze	7,6	Zentimeter



HMS M 28

Britischer Monitor (Kanonenboot)



Verdrängung: 540 Tonnen
Geschwindigkeit: 12 Knoten

Bewaffnung:

1 Geschütz 23 Zentimeter
1 Geschütze 7,2 Zentimeter



MUAVENET-I MILLYE

Türkischer Zerstörer



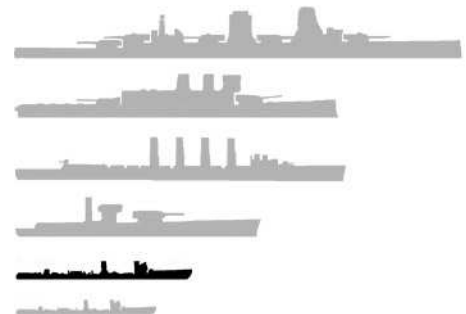
Verdrängung:	765	Tonnen
Länge:	74	Meter
Breite:	7,9	Meter
Tiefgang:	3	Meter
Geschwindigkeit:	26	Knoten
bei Leistung:	17.700	Wellenpferdestärken = 13.195 kW

Bewaffnung:

2 Geschütze	7,5	Zentimeter
2 Geschütze	5,7	Zentimeter
3 Torpedorohre	45	Zentimeter

Besatzung: 90 Mann

In Dienst gestellt: Aug. 1910



Schwesternschiff:

NÜMUNE-I HAMİYET

Türkischer Zerstörer (Baugleich – ohne Abbildung)

SAMSUN

Türkischer Zerstörer

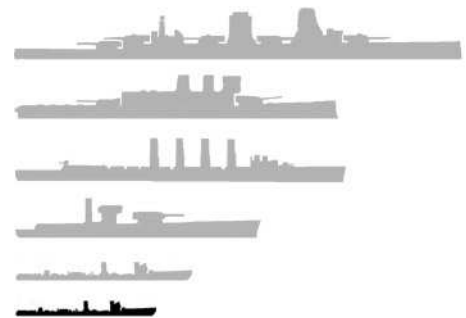


Verdrängung: 284 Tonnen

Bewaffnung:

1 Geschütz	6,5 Zentimeter
6 Geschütze	4,7 Zentimeter
2 Torpedorohre	45 Zentimeter

In Dienst gestellt: Sept. 1907

**Schwesternschiff:****BASRA**

Türkischer Zerstörer (Baugleich – ohne Abbildung)

Aufgrund ihrer geringen Größe und ebenso geringen Feuerkraft wurden diese beiden Schiffe oft auch nur als Torpedoboote bezeichnet. In den offiziellen Registern der türkischen Flotte werden sie aber als "Muhrip" (Zerstörer) bezeichnet.

Über die Schiffsartillerie

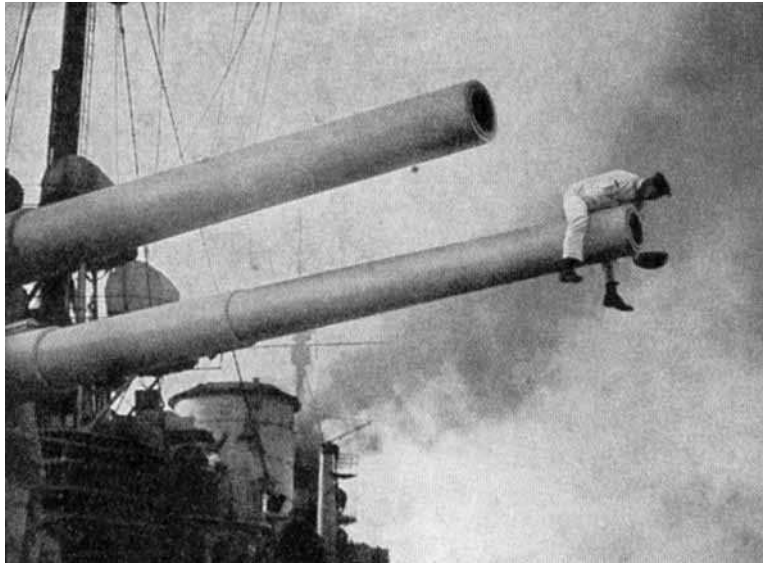
Wenn man sich der Thematik des Seekrieges annähert, wird man relativ schnell mit dem wichtigen Thema der Schiffsartillerie konfrontiert und ebenso schnell davon verwirrt. Auch ich musste in meinen Darstellungen immer wieder Kaliber von Geschützen erwähnen, ohne dass sich damit automatisch eine Vorstellung der Wirkung oder der Reichweite dieser Waffen ergibt. Aus diesem Grund reiche ich hier ein paar Notizen und Bilder gesondert nach.

Die Schiffsartillerie war die Hauptbewaffnung der Kriegsschiffe seit dem Mittelalter und wurde erst nach dem Zweiten Weltkrieg zunehmend von Raketen- und Torpedobewaffnung aus dieser Rolle verdrängt. Der Erste Weltkrieg stellt die "Blütezeit" der Entwicklung der Schiffsartillerie dar. Es kam zur Entwicklung immer größerer Geschütze mit immer höherer Reichweite. Nach dem Ersten Weltkrieg stellten die Großmächte, vor allem Amerika und Großbritannien, fest, dass ein weiteres Hochrücken der Flotten über die ökonomischen und finanziellen Grenzen des Erträglichen gehen würden. Das Beste, was man noch erreichen konnte, war die Parität der Flotten. In den Jahren 1920 – 1921 fand in Washington eine Konferenz zu diesem Thema statt, an deren Abschluss die Washingtoner Verträge zur Flottenrüstung standen. Mit diesen Verträgen, die durch alle Großmächte ratifiziert wurden, begrenzte man die Tonnage und die Schwere der Geschütze von Großkampfschiffen. Menschen sind schon drollige Wesen. Sie sind in der Lage, die gewaltigsten Maschinen zu bauen, um sich gegenseitig zu zerfleischen. Sie sind vernünftig genug, natürlich nur so lange es um Geld geht, Regelungen für ein zivilisiertes Abschachten zu finden. Sie sind aber nicht in der Lage, Kriege nicht zu führen.

Auf dem Bild rechts sehen wir eine der schwersten Granaten, die von Schiffsartillerie abgefeuert wurden. Das Kaliber ist 38,8 cm. Ein Geschoss des britischen Großkampfschiffes QUEEN ELIZABETH, das über acht Geschütze dieses Kalibers verfügte. Stellt man sich vor, dass eine solche Granaten zum Teil über 20 km weit geschossen wird, erahnt man vielleicht, welche Anforderungen an die Konstruktion der Geschütze und Schiffe gestellt wurden. Die Schiffe mussten in der Lage sein, das Salvenfeuer aller Geschütze notfalls über Stunden auszuhalten. Das schwerste Kaliber der englischen Schiffe im Zusammenhang mit dem 20. Januar 1918 war etwas kleiner als das hier gezeigte: 30,5 cm.



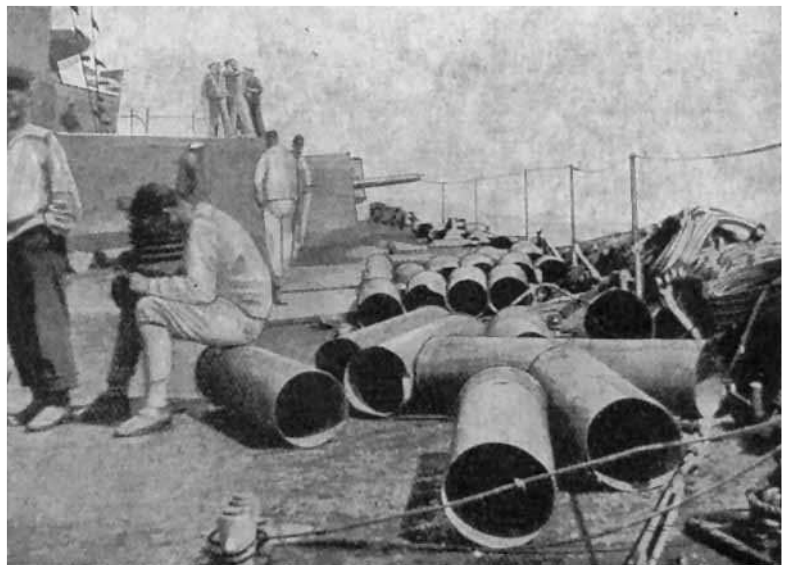
Um ein Bild von der Konstruktion und von den Größenverhältnissen zu geben, wende ich den Blick der GOEBEN zu. Das Kaliber der Geschütze dieses Schlachtkreuzers war mit 28 cm etwas kleiner als das der englischen Linienschiffe. Aber dennoch kann man die nun folgenden Bilder als Vergleich heranziehen.



Der Matrose auf diesem Bild ölt das Mundstück eines der 10 Geschütze vom Kaliber 28 cm der GOEBEN. Das Bild spricht wohl für sich selbst. Ich möchte an dieser Stelle noch auf die Rohrlänge hinweisen, die entscheidend ist für die Reichweite der Geschütze. Allerdings hatte die Flottenleitung eine Begrenzung des Erhöhungswinkels der Geschütze angeordnet, wodurch sie "nur" maximal 18 km weit schießen konnten.

Den Grund für die Begrenzung der Rohrerhöhung konnte ich der Literatur nicht entnehmen. Es könnten Überlegungen zur Stabilität der Schiffe oder zur Begrenzung der Reichweite durch die optischen Feuerleiteinrichtungen eine Rolle gespielt haben. In der berühmt-berüchtigten Seeschlacht im Skagerrak eröffneten die britischen Schiffe das Feuer bereits auf 19,5 km. Auf diese Entfernungen ist eine Granate bis zu 60 Sekunden in der Luft. Sie ist vor allem unterschiedlichen, kaum berechenbaren Luftströmungen ausgesetzt. Ein Treffer wäre zunächst Zufall, zumal die Schiffe nur über optische Feuerleitung verfügten. Nach jeder Salve wurde aufgrund der beobachteten Wirkung das Feuer korrigiert.

Zurück zur GOEBEN. Da ich keine Bilder der Granaten finden konnte, habe dieses interessante Bild aus einer Gefechtspause eingefügt. Dies sind die Hülsen für die Treibladung der 28 cm Geschütze (siehe Bild oben). Aus der Größe der Hülsen würde ich schließen, dass die Granaten dazu eine Länge von ca. 75 – 90 cm und einen Durchmesser eben von 28 cm hatten.

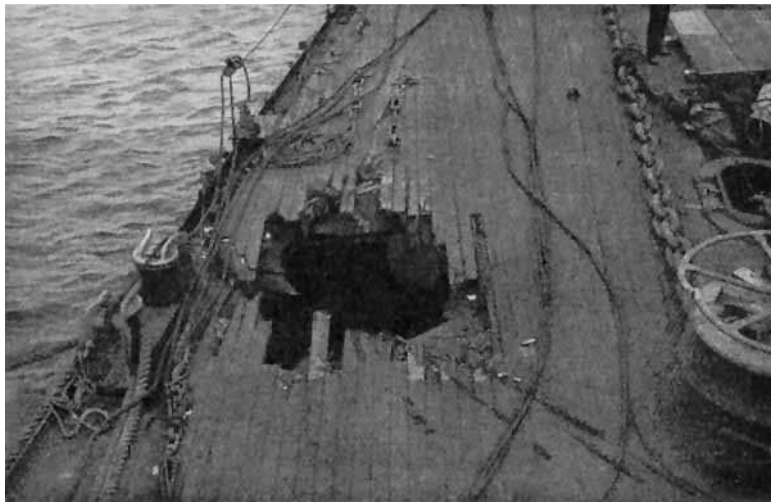


Im mittleren Bildhintergrund erkennen wir übrigens noch eines der 12 Geschütze vom Kaliber 8,8 cm, die ebenso zur Bewaffnung der GOEBEN gehörten, wie 12 Geschütze vom Kaliber 15 cm. Diese "kleinen" Geschütze waren für die Bekämpfung kleinerer bzw. ungepanzelter Schiffe (Segler, Lastkähne, einfache Handelsschiffe, Tanker, Torpedoboote, U-Boote usw. usf.) vorgesehen. Das "Klein" muss man so verstehen, dass 8,8 cm dem Kaliber der Kanone eines mittleren Panzers und 15 cm der mittleren Artillerie der Landstreitkräfte entsprechen.

Die BRESLAU verfügte bis 1916 über 12 Geschütze mit einem Kaliber von nur 10,5 cm. In den Gefechten im Schwarzen Meer mit der russischen Flotte erwies sich dieses Kaliber als zu schwach. Auf dem Bild rechts sehen wir die Matrosen auf Deck der BRESLAU im Feuerkampf. Auf See war die Wirkung des Geschützfeuers des Kleinen Kreuzers begrenzt. Ein russischer Zerstörer, von vier dieser Granaten getroffen, kam noch gut aus dem Gefecht mit der BRESLAU heraus. Im Jahre 1917 erfolgte eine Umrüstung auf 10 Geschütze mit dem Kaliber 15 cm. Diese Artillerie wurde am 20. Januar 1918 zum ersten und letzten Mal durch das Schiff eingesetzt.

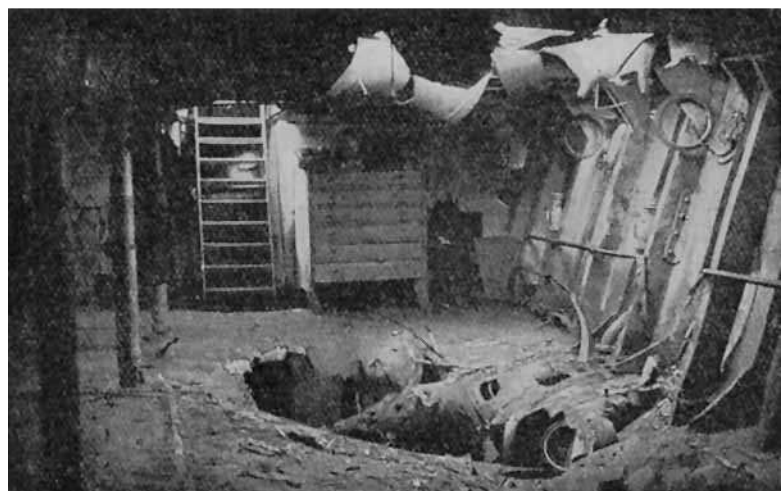


Betrachten wir uns nun die Wirkung der Schiffsartillerie. Ich habe mir als Beispiel wieder die GOEBEN vorgenommen. Am 10. Mai 1915 kam es zu einem Gefecht mit der russischen Schwarzmeerflotte. Die GOEBEN wurde in diesem Gefecht von 2 Granaten des Kalibers 30,5 cm getroffen. Eine dieser Granaten schlug auf dem Deck backbord (links) vor dem vorderen Geschützturm im steilen Winkel ein und detonierte sofort. Diese sofortige Detonation der Granate hatte zur Folge, dass sich die Schädigen in Grenzen hielten. Ein erstaunlicher Satz angesichts der Bilder von diesem Einschlag:



Das Loch im Schiffsboden aus Holz wirkt gar nicht so groß. Deshalb gestatte ich mir darauf hinzuweisen, dass das Deck unter dem Holz mit ca. 50 mm Stahlplatten gepanzert war. Immerhin brach kein Brand aus. Das Bild über die Beschädigungen unter Deck gehört zu den am meisten verwendeten bei der Darstellung von Schäden durch Schiffsartillerie im Ersten Weltkrieg.

Die Größe des Loches hat hier mit der Treppe im Hintergrund einen guten Maßstab. Angesichts der Art, wie der Stahl verbogen wurde, lässt sich Wucht der Explosion erahnen. Dennoch zeigt die Bordwand keine Schäden. Auch die Einrichtung scheint noch halbwegs fit. Wie gesagt: "Die Schäden hielten sich in Grenzen".



Literaturverzeichnis

Bernd Langensiepen, Dirk Nottelmann, Jochen Krüssmann
Halbmond und Kaiseradler (GOEBEN und BRESLAU am Bosphorus 1914 – 1918)
Verlag E.S. Mittler & Sohn GmbH, Hamburg - 1999

Matti E. Mäkelä
Auf den Spuren der Goeben
Bernhard & Graefe Verlag München – 1979

Georg Kopp
Das Teufelsschiff und seine kleine Schwester (Die Abenteuer der Kreuzer >Goeben<
und >Breslau< im Weltkrieg)
Verlag von K.F. Koehler in Leipzig – 1930

Th. Kraus, K. Dönitz
Die Kreuzerfahrten der Goeben und Breslau
Verlag Ullstein, Berlin – 1933

Chris Marshall
Die grosse Enzyklopädie der Schiffe (Technische Daten und Geschichte von über
1.200 Schiffen)
Karl Müller Verlag, Erlangen (ohne Jahr – dt. Ausgabe nach 1990)

Bernhard Ireland, Tony Gibbons
Jane's Kriegsschiffe des 20. Jahrhunderts
Bechtermünz Verlag im Weltbild Verlag GmbH, Augsburg – 1997

Janusz Piekalkiewicz
Der erste Weltkrieg
ECON Verlag GmbH, Düsseldorf – 1988

Helmut Otto, Karl Schmiedel
Der erste Weltkrieg (Militärhistorischer Abriß)
Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin – 4. ber. Auflage 1983

Zentralinstitut für Geschichte der Akademie der Wissenschaften der DDR
Atlas zur Geschichte Band 1 (Von den Anfängen der menschlichen Gesellschaft bis
zum Vorabend der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution 1917)
VEB Hermann Haack, Geografisch-Kartografische Anstalt Gotha/Leipzig – 1973

Autorenkollektiv
Weltgeschichte in 10 Bänden – Band 8
VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften Berlin – 1966

Richard Lakowski

U-Boote (Zur Geschichte einer Waffengattung der Seestreitkräfte)

Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin – 1. Auflage 1985

Henry Newbolt

History of the great War – Based on official documents

Naval Operations – Vol. 5

Longmans, Green and Co. – London 1931

Emil Ludwig

Die Fahrten der Goeben und der Breslau

Fischer, Berlin – 1. Auflage 1916

Internetrecherchen:

(Auszug – nur die Seiten, von denen Inhalte im Text genutzt wurden)

<http://www.firstworldwar.com> – Historische Daten und Hintergründe

<http://www.worldwar1.com> – Historische Daten und Hintergründe

<http://www.battleships-cruisers.co.uk> – Britische Schiffe

<http://www.naval-art.com> – Bilder von Schiffen

<http://warships.web4u.cz> – Türkische Zerstörer

<http://www.birgu.gov.mt> – Homepage Birgu/Vittoriosa auf Malta

<http://www.leo.org> – Englisch-Deutsches Wörterbuch

<http://www.roll-of-honour.com> – Britische Gefallene des Weltkrieges

<http://home.foni.net> – Institut Adelsforschung – Deutschland

<http://www.steffen-sobe.de> – Ahnensuche