

In der Mittelmeerdivision

Dieser Aufsatz wurde insbesondere durch die Auswertung der im BA MA Freiburg vorhandenen Archivalien zum Kleinen Kreuzer „Dresden“ (hier: RM3/10625/Bd. 7) und einem Bericht des Oberbootsmannsmaatens Martin Lenz (Quelle: Wehrgeschichtliche Ausstellung an der Marineschule Mürwik) zum Aufenthalt des Schiffes in der Mittelmeerdivision 1913 erarbeitet.

Das Jahr 1913 hielt für Schiff und Besatzung eine neue Aufgabe bereit. Seit mehreren Jahren war das Gebiet Süd-Ost-Europas ein Unruhegebiet erster Ordnung in der Welt. Hier prallten die Interessenslagen der Mittelmächte, zu denen Deutschland, Italien und Österreich-Ungarn zählten, auf die panslawistische Bewegung einiger, von Russland geführten Balkanstaaten. Dass England und Frankreich an den Geschehnissen im Mittelmeerraum und den angrenzenden Randmeeren, wie der Adria oder dem durch den Bosphorus abgeschnittenem Schwarzen Meer brennend interessiert waren, ist „selbstverständlich“.

Als Österreich-Ungarn mit Hilfe von Italien und dem deutschen Kaiserreich 1908 Bosnien annektierte, wäre es beinahe zum Ausbruch dessen gekommen, was dann im August 1914 eintrat. Als Serbien und die Bulgaren, später auch Griechenland und Montenegro sich sowohl gegen die Österreich - Ungarische Expansionspolitik auf dem Balkan als auch gegen das immer schwächer werdende osmanische Reich stellte, waren nun, im Jahre 1912 die Kampfhandlungen offen ausgebrochen. Dem russischen Zaren war dabei die Stoßrichtung gegen die Osmanen weitaus vorteilhafter, da er sich die Kontrolle über den Bosphorus erhoffte. Im Ergebnis des ersten Balkankrieges 1912 hatten die führenden Süd-Osteuropäischen Länder einige Gebietsgewinne zu verzeichnen. Die Osmanen waren weitestgehend vom Balkan vertrieben, wo sie seit Jahrhunderten herrschten. Bereits im Krieg gegen Italien 1911 geschwächt, haben sich die Türken von diesen Auseinandersetzungen nie wieder erholt und verschwanden als Faktor von der politischen Weltbühne. Nach langem Hin und Her legte der Londoner Vertrag vom 30. Mai 1913 die Gebietsbesitzungen auf dem Balkan fest. Die beteiligten Balkanstaaten hielten sehr wenig von diesem Papier. Plötzlich überfiel im Juni 1913 Bulgarien die Serben und die Griechen. Auf einmal schaltete sich auch das bisher nicht beteiligte Rumänien ein, sah es doch eine günstige Gelegenheit, in Sofia einzumarschieren. So geschah es dann auch und Bulgarien wandte sich an die Mittelmächte um Hilfe. Die Serben hielten gar nichts davon, dass Albanien seine Unabhängigkeit erhielt und sie nun keinen offenen Zugang zur Adria hatten. Montenegriner, mit den Serben verbündet, versuchten bei Skutari (heute: Shkodra / Albanien) diesen Zugang zu schaffen. Dies wiederum aktivierte die Flottenverbände Großbritanniens, Frankreichs und der deutschen Mittelmeerdivision, die seit November 1912 im „internationalen Seeräubernest“ Malta lagen, einzugreifen. Seitens der Deutschen wurden der Kleine Kreuzer „Breslau“ und das Kanonenboot „Geier“ an die albanische Küste gesandt.

Konteradmiral Trummler, der Chef der deutschen Mittelmeerdivision, hatte derweil seinen Befehlsstand auf dem neuen Schlachtkreuzer „Goeben“, in Malta liegend, genommen. Bei einem Vortrag vor dem Kaiser im Frühjahr 1913 verwies Trummler auf die Notwendigkeit weiterer Präsenz deutscher Flottenkräfte. Dem Kaiser kam es gelegen, dass die Briten diese Unterstützung der „internationalen Bemühungen“ im Handlungsgebiet der kriegerischen Auseinandersetzungen auf dem Balkan durch deutsche Schiffe ausdrücklich guthießen. Die Admiralität in Berlin übernahm die kaiserliche Meinung, dass im östlichen Mittelmeer keine ausreichende Präsenz deutscher Flottenkräfte vorhanden wäre und das konnte ja wohl nicht wahr sein.

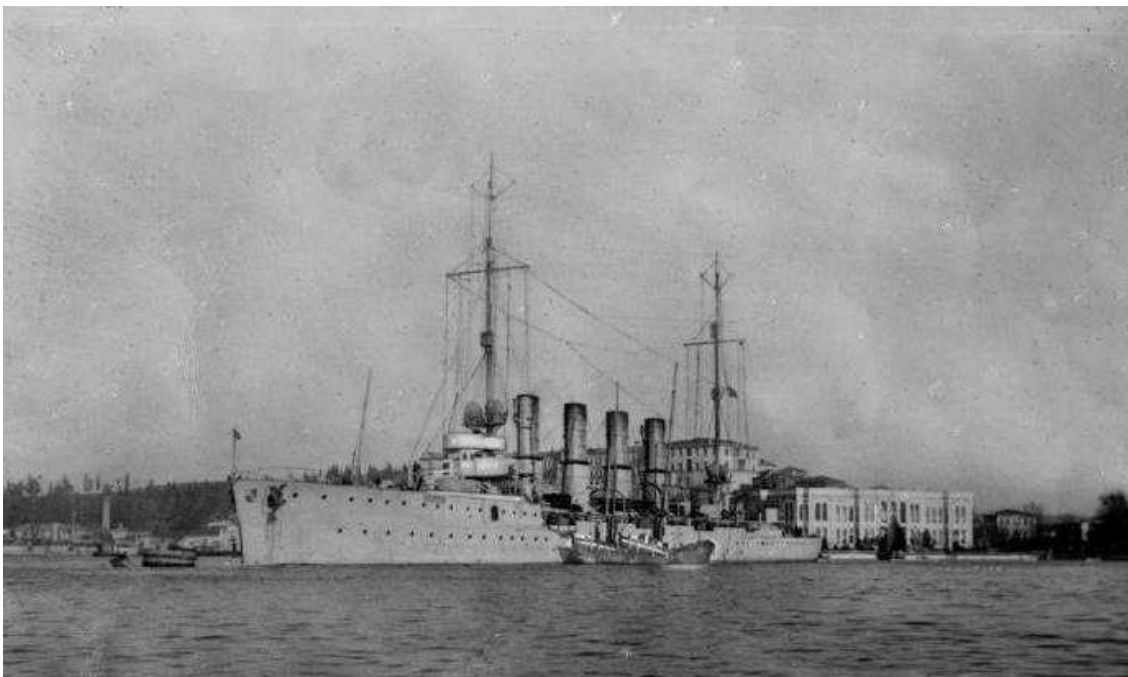


Foto: Kleiner Kreuzer „Breslau“ in Konstantinopel , die spätere türkische „Midilli“ (Quelle: Archiv Autor)

Also erhielt die „Dresden“ und der neue Kleine Kreuzer „Strassburg“ Order, beschleunigt klar zu machen und sich in Malta beim Chef der Mittelmeerdivision in Unterstellung zu melden. Am 06. April 1913 legten beide Schiffe in Kiel ab und konnten am 13. April 1913 im Hafen La Valetta in der Nähe des Führerschiffes, der „Goeben“, vor Anker gehen. Während „Strassburg“ nach Alexandretta (heute: Iskenderun / Türkei) geschickt wurde, erhielt die „Dresden“ die Weisung, sich sofort nach Konstantinopel, zum Goldenen Horn, zu begeben und die dortige Lage zu beobachten und zu melden. Am 15. April 1913 gegen 18.00 Uhr ging S.M.S. „Dresden“, frisch bebunkert, Anker auf und dampfte in Richtung Dardanellen davon. Da für diese Fahrt eine Koppeltabelle erhalten geblieben ist, können wir diese Überfahrt sehr genau nachvollziehen. Von Malta mit Generalkurs 90° und einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 12 kn hatte der Navigationsoffizier der „Dresden“, Kapitänleutnant Nieden, bis zum frühen Morgen des 17. April wenig zu tun, da nur Kurs und gefahrene Geschwindigkeit gekoppelt wurden. Natürlich wurde nach jeder Wachablösung versucht, die Sonne oder einen Fixstern „zu

schießen“. So sagt der Nautiker zur astronomischen Standortbestimmung nach der Sonne oder den Sternen mittels Sextant. Gegen 03.00 Uhr morgens konnte der Ausguck bei leichten NNW-Winden und klarer Mondsicht Landmarken melden. An Backbord voraus lag die ziemlich große Insel Kythira, während die kleinere Insel Antikythira an Steuerbord nur zu erahnen war. Zur Mittagszeit befand sich das Schiff inmitten der vielen kleinen Kykladeninseln, um am 18. April gegen 14.00 Uhr vor dem Eingang in die Dardanellenmeerenge zu stehen. Nun waren es nur noch ca. 150 Seemeilen, bis der Anker fallen konnte. Vom 19. April, wo das Hafenbecken des Goldenen Horn von Konstantinopel erreicht wurde, bis zum 25. April 1913 fand normaler Tagesdienst auf dem Kleinen Kreuzer statt. Dass die Offiziere sich sofort die Zeit nahmen, die auch heute noch sehr interessante Metropole am Bosphorus zu besichtigen, war selbstverständlich. Gegenseitige Besuche zwischen den bereits im Hafen liegenden englischen Kriegsschiffen und den Schiffen der anderen Nationen waren an der Tagesordnung. Man pflegte gesellige Zerstreuungen, auch wenn es mitunter nur eine Partie Bridge war. Aber auch die Mannschaften konnten, meist unter Führung eines Deckoffiziers, die besonderen Schönheiten dieser alten und ehrwürdigen Stadt in divisionsweisen Gruppenlandgängen erkunden. Für den einen oder anderen Matrosen der Besatzung war die persönliche Inaugenscheinnahme der mächtigen Hagia Sophia, der vielen Paläste der verschiedenen Herrscher der Osmanen oder der Brandruine des Ciragan-Palastes am europäischen Bosphorusufer ein sein Leben lang nicht zu vergessendes Erlebnis. Weil er ein großer Bewunderer dieser Kunstwerke war, erhielt der deutsche Kaiser anlässlich eines Besuches von Konstantinopel einige Türen dieses, im Jahre 1909 durch einen Brand zerstörten Bauwerkes, geschenkt. Der Trubel auf dem lauten, knallbunten Basar dürfte für den gestandenen Ostfriesen bestimmt etwas Außerirdisches gewesen sein.

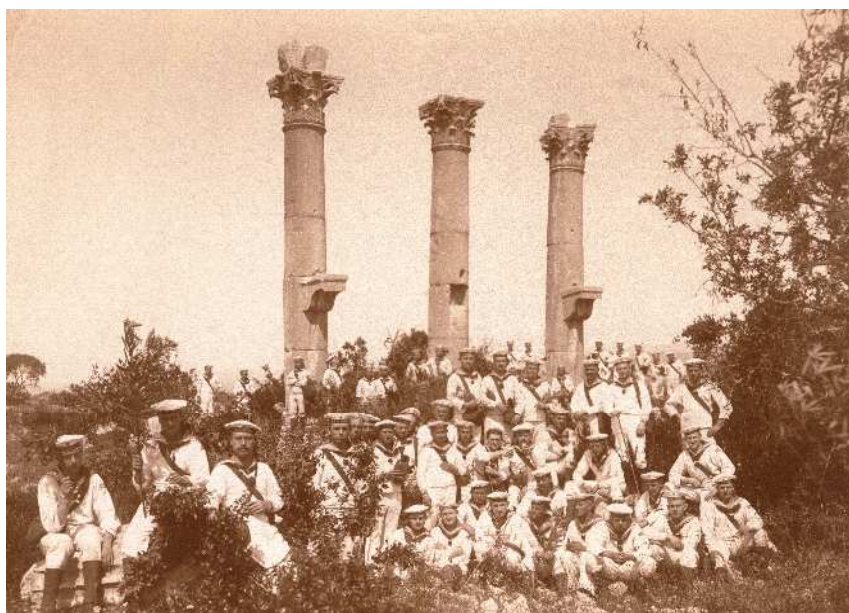


Foto: Ausflug der Dresden-Besatzung zu den Ruinen von Pompeiopolis im Mai 1913 (Quelle: Fotoalbum des Oberbootsmannsmaaten Martin Lenz – WGA Marineschule Mürwik)

Am 26. April führte die gesamte Besatzung, außer einer notwendigen Sicherheitswache, die an Bord verbleiben musste, einen Tagesausflug in das Marmarameer durch. Die Schiffsführung hatte einheimische Ausflugsdampfer dafür gemietet. Die Besichtigungen der imposanten Küstenbefestigungen vergangener Kriege, die teilweise nur noch als Ruinen zum Wasser blickten, interessierte sicher alle. Oberbootsmannsmaat Martin Lenz, ein gebürtiger Fürstenwalder, berichtete in seinen Aufzeichnungen mit Stolz darüber. Für viele Besatzungsmitglieder wurde dieser befristete Einsatz in der Mittelmeerdivision im Jahre 1913 eine ungeahnt anschauliche Bildungsreise.

Im Mai lief dann die „Dresden“ erstmals selbst ins östliche Mittelmeer aus. Alexandretta und Mersin wurden besucht. Besonders bestaunte die Besatzung die Ruinen von Pompeiopolis. Nun war jeder ein kleiner „Schliemann“ geworden.

Die Ausfahrt im Juni startete wieder über Mersin, ging nach Haifa und weiter nach Port Said, der Stadt am Zugang zum Suezkanal. Spuren alter Kulturen der Byzantiner, Araber und weiterer Kulturvölker des Altertums standen auf dem Lehrplan, natürlich auch der Ausflug zum See Genezareth. Der Juli wurde durch ein tragisches Ereignis auf der „Dresden“ getrübt. Oberheizer Paul Schygulla verstarb am 02. Juli und wurde auf dem Friedhof von Konstantinopel beerdigt. Woran Paul starb, ist nirgends verzeichnet. Ungewohnte, extreme klimatische Verhältnisse, Unfälle auf den Schiffen aber auch Unachtsamkeiten bei Besuchen von einschlägig bekannten Etablissements in den Hafenstädten brachten bei den Auslandseinsätzen Erkrankungen der Männer hervor, deren Verlauf ab und an auch tödlich verlief. Ein derartiges Ereignis war deshalb in dieser Zeit nicht angetan, den Inhalt und die Stimmung der militärischen Abläufe zu stören. Neben der notwendigerweise ständig durchzuführenden militärischen und seemännischen Ausbildung an Bord gab es ausreichend Zeit für Beschäftigungen in der Freizeit. Die Divisionsoffiziere konnten davon ausgehen, dass alle „wussten“, wo es lang geht, da erst im Oktober die Neuen als Ersatz für den Jahrgang 1910 – 1913 von den Matrosen- und Werftdivisionen an Bord versetzt werden sollten. Besonders erfolgreich waren die Dresden-Männer bei sportlichen Wettkämpfen. Zwischen den Nationen, die in dem großen Hafengebiet von Konstantinopel vor Anker lagen, fanden regelmäßig derartige Kräftevergleiche statt. Obwohl nicht weit entfernt die bewaffneten Kämpfe auf dem Balkan tobten, eiferten Engländer, Österreicher, Russen, Italiener, Holländer und unsere Dresden-Besatzung friedlich nebeneinander, wer in den verschiedensten Disziplinen der Beste ist. Besonders erfolgreich war die Besatzung des Dresdner Ruderkutters. Es ist überliefert, dass die Dresdner beim 3000m-Kutterrees mit 30 Bootslängen Vorsprung als Sieger die Linie überquerten, das sind immerhin ca. 150 m.

Der August 1913 sah wieder eine Rundreise zur Präsenzdarstellung entlang der Küste Palästinas vor. Ende August erreichte der Befehl des Admiralstabes in Berlin die „Dresden“, dass sie zur geplanten Werftliegezeit nach Deutschland

zurückzukehren hatte. Vorgesehen war, den Kleinen Kreuzer nach der Werftüberholung wieder in den Levante - Raum zu kommandieren. Es sollte anders kommen.

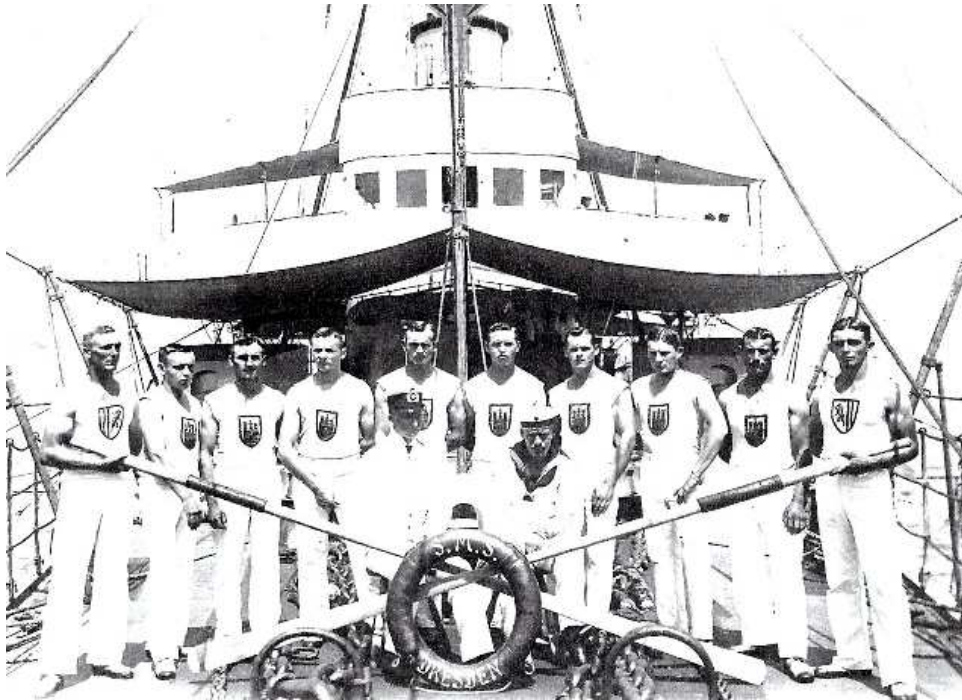


Foto: Die siegreiche Dresdner Kutterbesatzung an Bord von S.M.S. „Dresden“ im August 1913 in Konstantinopel (Quelle: Fotoalbum des Oberbootsmannsmaatens Martin Lenz – WGA Marineschule Mürwik)

Anfang September meldete sich das Schiff beim zuständigen Kommandeur der deutschen Mittelmeerdivision in Malta ab. Am 12. September besuchte das Schiff noch den sizilianischen Hafen Syrakus um nach weiteren 4 Seetagen im spanischen Cadix zur Bekohlung und Proviantübernahme Station zu machen. Gegen 09.20 Uhr am Vormittag des 17. September 1913 lief die „Dresden“ mit „vollem Magen“ aus der über 3000 Jahre alten, sehenswerten spanischen Hafenstadt am Atlantik ab. Um Kap Faro, die portugiesische Westküste entlang in die Biskaya, weiter nach Norden in Richtung Heimat ging die Fahrt. Das Wetter während der Überfahrt durch Biskaya, Ärmelkanal und Nordsee war äußerst gnädig. Es herrschten durchschnittlich NW-Winde der Stärke 4 bei einer See von 2 – 3. Am 22. September abends wurde die Schleuse bei Brunsbüttel erreicht. Der nächste Tag sah die Passage des Schiffes durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal (heute: Nord-Ostsee-Kanal) und das Festmachen in der Kaiserlichen Werft zu Kiel gegen 16.30 Uhr.

Autor: Matthias Strauß
Dresden 2010