

Stille Zeugen auf dem Grund der Nordsee

In den Gewässern vor Helgoland liegen sie bis zu 45 m tief auf dem Meeresgrund: Wracks aus dem Ersten Weltkrieg. Eine Herausforderung für Archäologen im Wettlauf mit den Gezeiten, aber auch mit tauchenden Plünderern.

Von Florian Huber und Jann Witt

Am 28. August 1914 kam es zwischen der britischen Royal Navy und der deutschen Kaiserlichen Marine westlich der Insel Helgoland zu einem Gefecht, das den weiteren Verlauf des Seekriegs im Ersten Weltkrieg nachhaltig beeinflussen sollte. Es gelang den Briten, die Kaiserliche Marine vollkommen zu überraschen, nachdem sie über einen längeren Zeitraum die feste Tagesroutine der auf der Insel stationierten deutschen leichten Aufklärungsstreitkräfte beobachtet hatten. Aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse entwickelte sich das Gefecht zu einem chaotischen Durcheinander. Hinzu kamen erhebliche taktische und operative Fehler auf deutscher Seite. So wurden die als Verstärkung entsandten Kleinen Kreuzer nicht koordiniert zur Unterstützung der eigenen Torpedoboote herangeführt. Die überlegenen Briten mussten daher nur gegen einzelne Schiffe und nicht gegen einen überlegenen deutschen Verband kämpfen. Auch der Bereitschaftsgrad der Hochseeflotte erwies sich als ungenügend, da die Verstärkungen aus Wilhelmshaven aufgrund der Gezeiten zu spät ausliefen und nicht mehr in das Gefecht eingreifen konnten. Trotz erheblicher Pla-

nungs-, Koordinations- und Kommunikationsfehler auf beiden Seiten konnten die Briten mit einer gehörigen Portion Glück das Seegefecht für sich entscheiden. Die Deutschen verloren dabei die drei Kleinen Kreuzer SMS Mainz, SMS Ariadne und SMS Cöln mitsamt dem Torpedoboot V 187 sowie rund 723 Mann. Auf britischer Seite hingegen wurde lediglich der leichte Kreuzer HMS Arethusa schwer beschädigt.

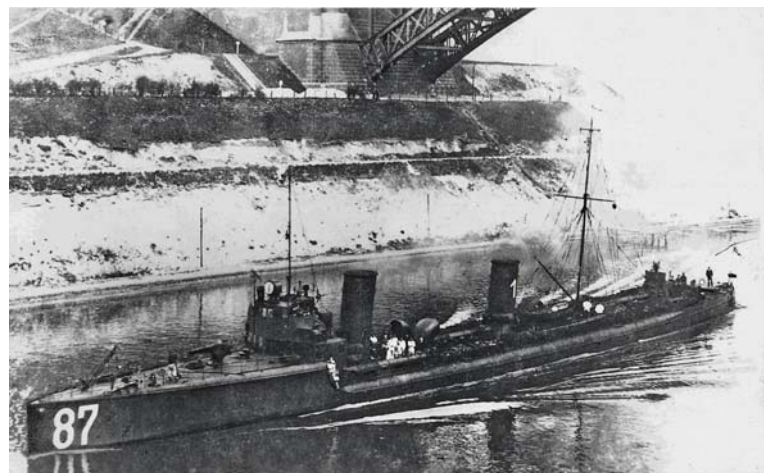
Seit 2017 werden die vier Schiffswracks unter anderem in Kooperation mit dem Deutschen Marinebund e.V. sowie dem Museum Helgoland untersucht. Dabei werden die Fundstellen mit modernen Fernerkundungsmethoden wie Sidescan- und Multibeam-Sonar lokalisiert, erfasst und identifiziert. Diese, auf Akustik basierenden Techniken, tasten den Meeresboden ab und liefern danach entsprechende Bilder. Im Anschluss dokumentieren Forschungstaucher den aktuellen Zustand der gesunkenen Schiffe. Dabei sind die Taucheinsätze im Arbeitsgebiet bedingt durch die starken Gezeiten nur zu Stauwasserzeiten möglich; es muss also der Zeitpunkt des Wechsels von auflaufendem zu ablaufendem Wasser oder umgekehrt abgepasst werden.

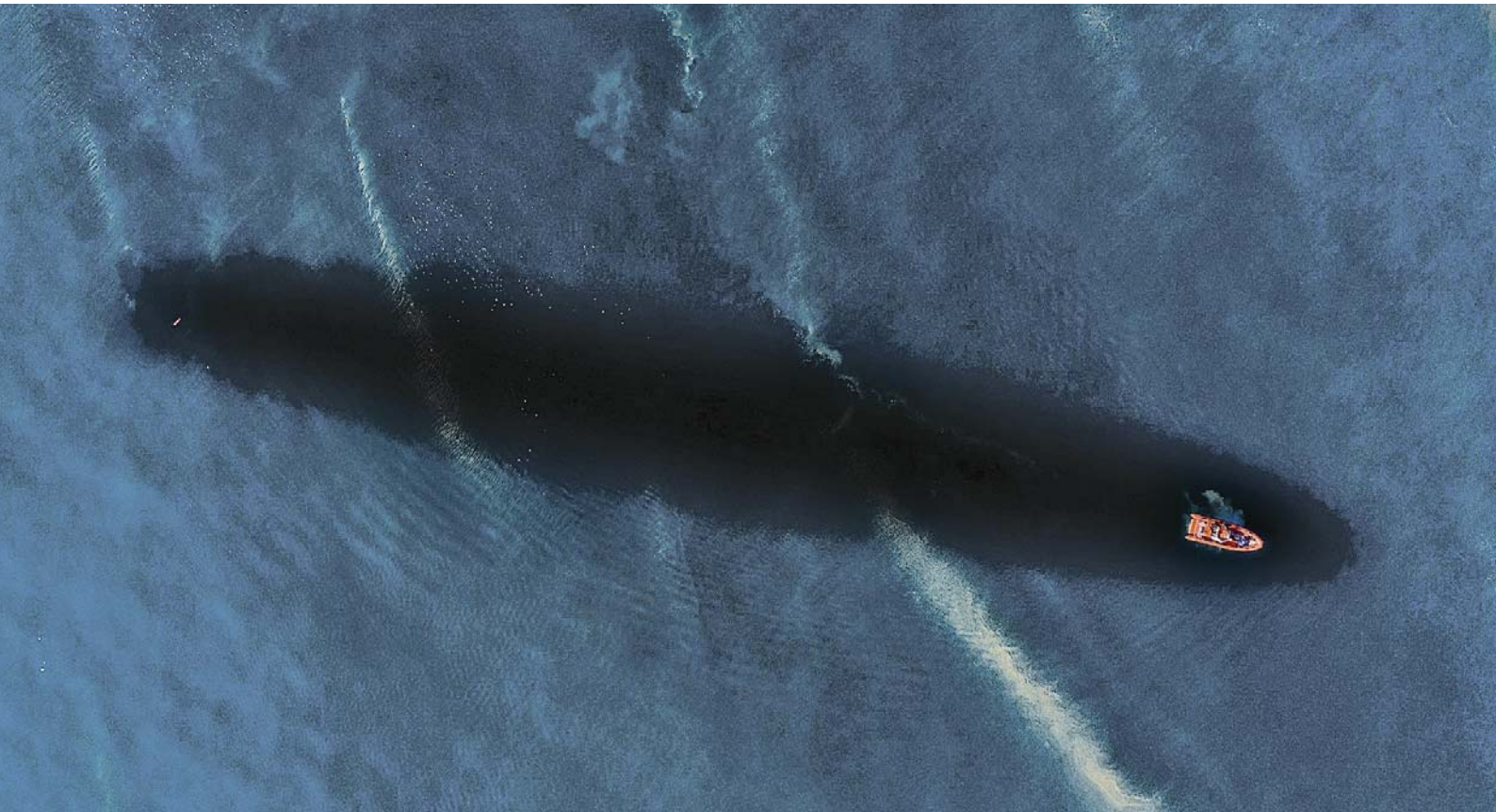


Der geborgene Porzellanteller (Geschirr aus der Messe) zeigt auf der Rückseite die Marke der aus Selb in Oberfranken stammenden Firma Hutschenreuther.

Torpedoboot V 187: Links in der Multibeam-Ansicht.

Der Stillstand der Gezeitenströmung, das Stauwasser, lässt Tauchgänge von insgesamt rund einer Stunde zu. Bei den Einsätzen verwenden die Taucher teilweise elektronische geschlossene Kreislaufsysteme (Rebreather) mit heliumangereicherter Luft, einem sogenannten Trimix. Die Wracks liegen in bis zu 45 m Tiefe. Da der Aufstieg nach einem Tauchgang an die





Oberfläche 20 bis 30 Minuten dauert, bleiben für die eigentliche Arbeit nur rund 30 Minuten. Die Sichtweite beträgt oft nur rund 2 m, was die Orientierung an den bis zu 130 m langen Wracks deutlich erschwert. Hinzu kommen Strömung, Munitionsreste, Dunkelheit und alte Fischer-netze.

Identifiziert: Suppenteller aus Bayern
Bislang bekannt war, dass V 187, im Dienst seit 1911, als Führerschiff der deutschen Torpedoboote in den frühen Morgenstun-

den des 28. August von den beiden britischen Kreuzern HMS Nottingham und HMS Lowestoft dank überlegener Feuerkraft gegen 9.10 Uhr versenkt wurde.

Heute liegt das Wrack stark zertrümmert und in zwei Teile zerbrochen in 40 bis 45 m Wassertiefe. Eindeutig identifiziert werden konnte es bis dato allerdings nicht, weshalb ein einfacher Suppenteller sowie eine Signalpatronenhülse zur weiteren Untersuchung geborgen wurden. Der Porzellanteller zeigt auf der Rückseite die Marke der aus Selb in Oberfranken stam-

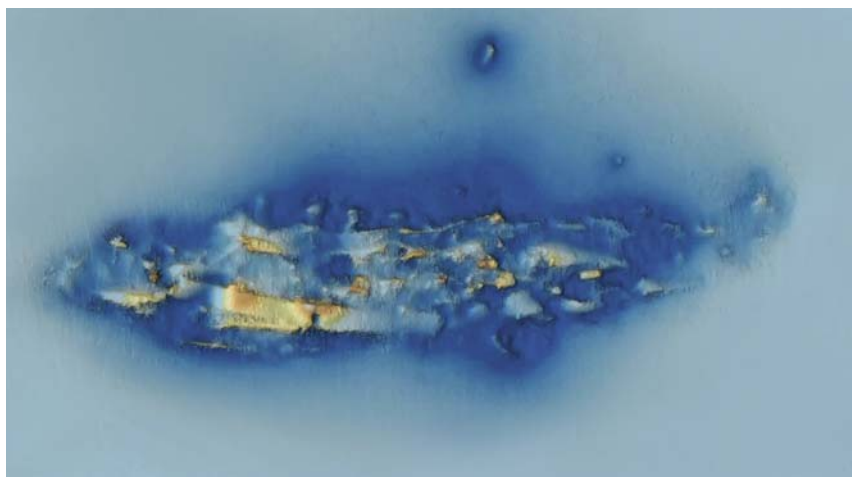
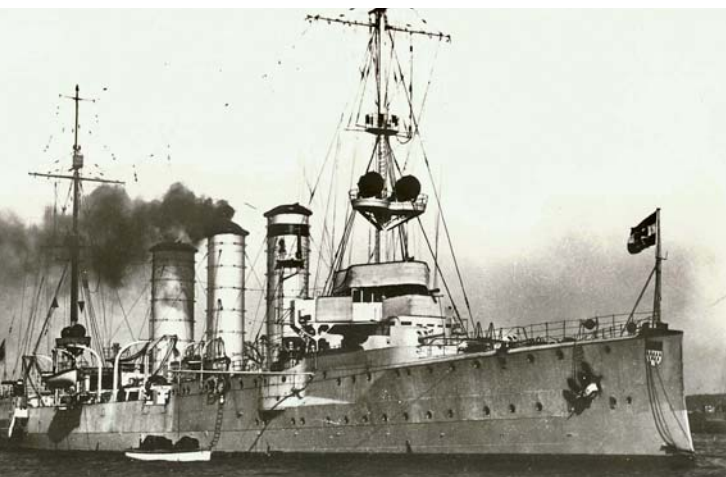
Arbeitsboot »Klein Otto« über dem schattenhaft eingeleiteten Wrack der SMS Cöln. Taucher können in etwa so weit sehen wie das Arbeitsboot breit ist – rund 2 m.

menden Firma Hutschenreuther. Der Produktionszeitraum des Tellers kann aufgrund dieser Marke zwischen 1887 und 1920 eingegrenzt werden. Bei der Hülse handelt es sich um eine Patronenhülse für Signalmunition der Signalfarbe Rot aus Messing vom Kaliber 4 mit zirkulär geriffeltem Bodenrand, wie sie bei der Kaiserlichen Marine zum Einsatz kam. Zusammen mit den ungefähren Koordinaten des überlieferten Orts des Untergangs, der heutigen Lage des Wracks, den Maßen und der Bauart sowie den geborgenen und in situ beobachteten Funden wie einem Torpedorohr, konnten die Überreste mit Sicherheit als das versenkte Torpedoboot V 187 identifiziert werden.

Die 130 m lange und 14 m breite SMS Mainz wurde bei der AG Vulcan in Stettin gebaut und 1909 in Dienst gestellt. Wie auch die SMS Cöln gehörte sie zur Kolberg-Klasse, einer Reihe von Kleinen Kreuzern der Kaiserlichen Marine, die 1906/07 als Nachfolger der Dresden-Klasse entworfen wurde. Die Kolberg-Klasse war die erste, in der alle Schiffe Turbinenantrieb erhielten. Am 28. August verließ die SMS Mainz gegen 9.20 Uhr die Reede von Borkum, sichtete zur Mittagszeit mehrere britische



Die Seegefechte am 28. August 1914 erstreckten sich über ein 4500 km² großes Gebiet in der Deutschen Bucht. Drei der vier versenkten deutschen Schiffe liegen außerhalb der Zwölf-Meilen-Zone.



Zerstörer und eröffnete das Feuer. Während des folgenden Gefechts trafen Granaten und ein Torpedo das Schiff und richteten verheerenden Schaden an. Um die SMS Mainz nicht in die Hände der Briten fallen zu lassen, befahl der Kommandant hieraufhin die Versenkung. Etwa 40 Minuten später, gegen 14. 10 Uhr, sank das Schiff.

Das Wrack der SMS Mainz konnte bislang noch nicht untersucht werden. Es wurde allerdings bereits mehrfach durch niederländische Taucher geplündert, die mit ihren Errungenschaften anschließend auf Facebook und YouTube prahlten. Für ihre Taten wurden sie angezeigt und mussten sich wegen Diebstahls und Störung der Totenruhe verantworten. Bei einer späteren Hausdurchsuchung wurden diverse Artefakte der SMS Mainz sichergestellt und an das Militärhistorische Museum der Bundeswehr in Dresden übergeben. Anschließend wurde das Verfahren jedoch eingestellt: die Fundstellen der SMS Mainz, SMS Cöln und SMS Ariadne liegen zwar in der »Deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone«, doch außerhalb der Zwölf-

Oben: Die SMS Cöln damals und heute in der Multibeam-Ansicht (rechts). Darunter die SMS Mainz in der Multibeam-Darstellung von heute und einst im Einsatz (rechts). Multibeam-Sonare können den Meeresboden mittels Schallimpulsen scannen und Objekte in der Wassersäule oder auf dem Boden erfassen und bildlich darstellen.

Meilen-Zone. Somit greift kein länderspezifisches Denkmalschutzgesetz.

Die 130 m lange und 14 m breite SMS Cöln wurde bei der Germaniawerft in Kiel gebaut und 1911 in Dienst gestellt. Als britische Verbände am 28. August 1914 die deutschen Patrouillen in der Deutschen Bucht angriffen, wurden mehrere Kleine Kreuzer, darunter auch SMS Cöln, zur Unterstützung dorthin befohlen. Die bei Wilhelmshaven liegenden Schlachtkreuzer konnten zu dieser Zeit nicht mit auslaufen, da der Wasserstand der Innenjade zu niedrig war. Dies sollte gravierende Folgen haben. Zunächst stieß die SMS Cöln auf den britischen Kreuzer HMS Arethusa sowie acht Zerstörer, die sich im Gefecht mit der SMS Mainz befanden. Zusammen mit der SMS Straßburg griff die SMS Cöln in den Kampf ein, stieß dann aber überraschend auf sechs britische Schlachtkreuzer. Angesichts dieser Überlegenheit versuchten die beiden deutschen Schiffe zu entkommen. Gegen 14. 35 Uhr versank die mittlerweile stark beschädigte und in Brand geschossene SMS Cöln trotz massiver Gegenwehr.

Bei dem Untergang kamen etwa 500 Mann ums Leben. Nur ein Besatzungsmitglied überlebte, der Oberheizer Adolf Neumann. Er trieb unvorstellbare drei Tage in der Nordsee, bis er gerettet und nach Helgoland gebracht wurde. Das Wrack der SMS Cöln liegt heute in etwa 40 m Tiefe, wurde 1979 zufällig gefunden und im Anschluss gesprengt, um die Schifffahrtswege nicht zu behindern. Es ist dementsprechend stark zerstört; eine durchgehende schiffbauliche Struktur ist nicht mehr erkennbar. Insgesamt lassen sich nur noch wenige Bauteile sicher bestimmen.

Kleiner Kreuzer, was nun?

Die 105 m lange und 12 m breite SMS Ariadne wurde bei der AG Weser in Bremen gebaut und 1901 in Dienst gestellt. Es war das fünfte Schiff der Gazelle-Klasse: Das waren die ersten modernen Kleinen Kreuzer der Kaiserlichen Marine und entstanden aufgrund des ersten Flottengesetzes von 1898. Letzteres bildete in Deutschland die gesetzliche Grundlage für den Ausbau der Kaiserlichen Marine vor dem Ersten

Weltkrieg. Das Gesetz führte zum deutsch-britischen Wettrennen auf See, was zu den Auslösern des Ersten Weltkriegs gezählt wird. Am 28. August stieß die SMS Ariadne auf ein britisches Schlachtkreuzer-Geschwader unter dem Kommando von Admiral David Beatty. Diese nahmen die SMS Ariadne auf kurze Distanz unter Feuer. Gegen 16.25 Uhr versank der Kleine Kreuzer.

Das Wrack der SMS Ariadne liegt heute in etwa über 40 m Wassertiefe mit dem Kiel nach oben auf sandig-schlammigem Grund. Insgesamt ist der Rumpf gut erhalten, allerdings an einigen Stellen durchgerostet mit bis zu 1 m großen Löchern. Fast über die gesamte Länge des Wracks zieht sich ein sogenannter »Loskiel« aus Eichenholz: ein nicht erwartetes Baudetail für ein Kriegsschiff dieser Zeit. Der Loskiel wurde traditionell vor allem im Holzschiffbau unter dem eigentlichen Kiel angebracht, um diesen bei Grundberührung zu schützen. Die beiden massiven dreiflügeligen Schrauben mit einem Durchmesser von je 3,5 m wurden abmontiert, möglicherweise in den 1970er-Jahren, als die SMS Cöln gesprengt wurde.

Um das strategische Patt in der Nordsee zu durchbrechen, entschloss sich die deutsche Marineführung im Herbst 1914

zu einer offensiveren Strategie. Anstatt weitere britische Vorstöße auf die deutschen Küsten abzuwarten, wollte man durch gezielte Aktionen Teile der britischen Flotte aus dem Hafen herauslocken, um sie dann mit überlegenen eigenen Verbänden anzugreifen und auf diese Weise einen Ausgleich der Kräfte zu erreichen.

Doch nach der Niederlage im Gefecht auf der Doggerbank am 24. Januar 1915 wurde der Handlungsspielraum der Hochseeflotte noch weiter eingeschränkt. Mit Ausnahme der Skagerrakschlacht im Mai 1916 entwickelte sich der Kampf um die Seeherrschaft in der Nordsee immer mehr zu einem erbitterten Kleinkrieg im Küstenvorfeld. Neben den U-Booten ruhte die Hauptlast im Seekrieg fortan Überwasser auf den leichten Streitkräften wie Kleinen Kreuzern, Zerstörern, Torpedobooten und Minenlegern.

Wracks – Kriegsgräber am Meeresgrund

Unser Bild des Ersten Weltkrieges ist überwiegend vom erbarmungslosen Stellungskrieg an der Westfront geprägt. Doch wurde nicht nur an Land gekämpft, sondern ebenso auf See. Erstmals in der Geschichte kamen dabei nicht nur Schiffe, sondern

auch U-Boote sowie Luftstreitkräfte der Marine zum Einsatz. Über 10 000 Schiffe sind laut UN-Kulturorganisation UNESCO während des Ersten Weltkriegs gesunken. Sie liegen nun verteilt in der ganzen Welt auf dem Meeresgrund. Bei diesen Wracks – auch denen des Zweiten Weltkriegs – handelt es sich um sehr komplexe archäologische Fundstellen. Sie stammen von unterschiedlichen Nationen, liegen in verschiedenen Wassertiefen und repräsentieren eine Vielzahl an Schiffstypen und Bauarten. So finden sich unter den Wracks aus der Zeit des Ersten Weltkriegs neben zahlreichen Handelsschiffen auch Kriegsschiffe aller Größen vom Schlachtschiff bis zum kleinen Küsten-U-Boot.

Wracks des Ersten Weltkriegs sind eine bedeutende historische Quelle; viele von ihnen zeigen den hohen Stand der Technik des 20. Jh. auf. Sie sind Zeugen eines der größten Konflikte der jüngeren Geschichte. Die meisten Schiffe auf dem Meeresgrund sind darüber hinaus Kriegsgräber, in denen noch immer menschliche Überreste ruhen. Neben der Bewahrung und wissenschaftlichen Erforschung dieser Fundstellen ist es deshalb wichtig, ein öffentliches Bewusstsein für das sensible Thema zu schaffen. ■

Rad mit Speichen und umlaufender Nut von V 187 vor Helgoland, vermutlich Teil der Dampfkesselanlage: Seanelken und Seeanemonen bilden ein natürliches Grabkett.

