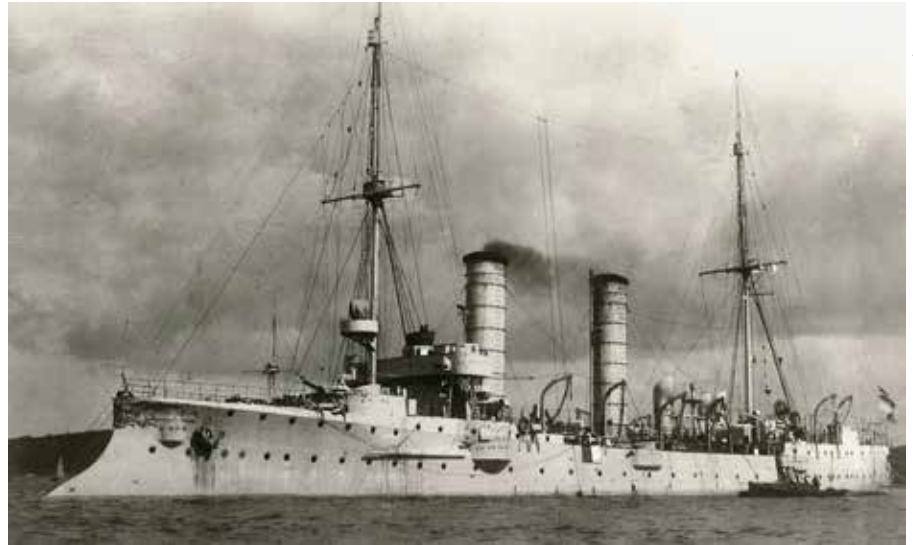


# Das Seegefecht bei Helgoland

## Schiffswracks in Gefahr

Florian Huber/Jann M. Witt

**A**m 28. August 1914 kam es zwischen der britischen Royal Navy und der deutschen Kaiserlichen Marine westlich der Insel Helgoland zum ersten Zusammentreffen von deutschen und britischen Seestreitkräften im Ersten Weltkrieg. Das „Seegefecht bei Helgoland“ endete mit einem klaren Sieg der Briten und hatte wesentliche Auswirkungen auf den weiteren Verlauf des Seekriegs in der Nordsee während des Ersten Weltkriegs. Unter anderem wurden erhebliche Mängel der Kaiserlichen Marine im Bereich der Aufklärung und Sicherung offenbar. Auch der Bereitschaftsgrad der deutschen Flotte erwies sich als ungenügend, da Verstärkungen aus Wilhelmshaven zu spät in Marsch gesetzt wurden und daher nicht mehr in den Kampf eingreifen konnten. Die Deutschen verloren die drei Kleinen Kreuzer MAINZ, ARIADNE, CÖLN, das Torpedoboot V 187 sowie 712 Mann, während auf britischer Seite lediglich der Leichte Kreuzer ARETHUSA schwer beschädigt worden war. Als Reaktion auf diesen Misserfolg befahl Kaiser Wilhelm II., die Hochseeflotte erst einzusetzen, nachdem die britische Grand Fleet durch Versenkungen geschwächt wäre. Im April 2017 konnte das Wrack der ARIADNE anhand von Daten des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) lokalisiert und durch die Jacobs University Bremen mittels Multibeam-Aufnahmen erfasst werden. Im August 2017 folgten erste wissenschaftliche Tauchgänge an der Wrackstelle durch Forschungstaucher der Firma Submaris. Dabei entstand eine umfangreiche Foto- und Videodokumentation, die in Kombination mit Multi-



S.M.S ARIADNE

beam- und Sidescan-Aufnahmen Abschluss über den derzeitigen Zustand des Wracks geben. Die historisch wertvollen Wracks des Seegefechts bei Helgoland sind durch Raubtaucher akut gefährdet. Seit mehreren Jahren wird das Wrack des Kleinen Kreuzers MAINZ regelmäßig durch niederländische Hobbytaucher angefahren und geplündert. In sozialen Medien wie YouTube und Facebook prahlen diese Taucher dann mit ihren illegal geborgenen Artefakten. Das daraufhin entstandene Projekt „Seegefecht bei Helgoland – Archäologie und Geschichte eines maritimen Schlachtfeldes von 1914“ möchte künftig durch seine Feldarbeit vor Ort und durch Öffentlichkeitsarbeit auf die Geschichte des Seekriegs im Ersten Weltkrieg sowie auf die Gefährdung der Wracks durch Plünderung aufmerksam machen. Der Deutsche Marinebund unterstützt das Projekt sowohl finanziell als auch fachlich.

### Unterwasserarchäologische Kampagne 2017

Im August 2017 fanden die ersten wissenschaftlichen Tauchgänge zum Wrack des Kleinen Kreuzers ARIADNE statt. Als Basis diente Helgoland, als Arbeitsboote standen der Traditionssegler GLORIANA OF FAVERSHAM sowie das Festrumpfschlauchboot KLEIN OTTO zur Verfügung. Aufgrund der schlechten Wetterlage konnte nur an drei von sieben möglichen Tagen getaucht werden. Forschungstaucheinsätze im Arbeitsgebiet rund um Helgoland sind aufgrund der starken Gezeiten nur zu Stauwasserzeiten möglich. Dabei muss der Zeitpunkt des Wechsels von auflaufendem zu ablaufendem Wasser oder umgekehrt abgepasst werden. Der Stillstand der Gezeitenströmung, das Stauwasser, lässt Tauchgänge von jeweils rund einer Stunde zu. Zur Vorbereitung der Tauchgänge wurden der Untersuchungsbericht des Bun-

Foto: Archiv Witt



Fotos: Florian Huber



Vorbereitung auf den Tauchgang

desamts für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) samt Sidescan-Aufnahmen, Videos und GPS-Position herangezogen. Bei dem dort mit der BSH.-Nr. 1046 geführten Wrack wird angenommen, dass es sich um die ARIADNE handelt. Länge und Breite des im Sonar erfassten Wracks (Länge: 105 m und Breite: 9 m) stimmen mit den historischen Fakten (Länge: 105,1 m und Breite: 12 m) überein. Die Diskrepanz in der Breite von 3 m hängt mit der Versandung des Wracks im Sediment zusammen.

### Der Kleine Kreuzer ARIADNE

Der Stapellauf des Kleinen Kreuzers ARIADNE erfolgte am 10. August 1900 bei der Bauwerft AG Weser, Bremen. Am 18. Mai 1901 wurde das Schiff unter Fregattenkapitän Karl Deubel in Dienst gestellt. Es hatte eine Besatzung von 257 Mann.

Die ARIADNE war die fünfte von zehn Einheiten der GAZELLE-Klasse. Diese Schiffe besaßen eine Bewaffnung von zehn 10,5-cm-Geschützen sowie zwei Unterwassertorpedorohren, die sich jeweils backbord und steuerbord an der Breitseite befanden, und waren die ersten modernen Kleinen Kreuzer der Kaiserlichen Marine. Sie entstanden als Vermehrungsbauten aufgrund des ersten Flottengesetzes von 1898. Die Flottengesetze stellten im Deutschen Kaiserreich die gesetzliche Grundlage für den Ausbau der Kaiserlichen Marine vor dem Ersten Weltkrieg dar.

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs 1914 waren die Schiffe der GAZELLE-Klasse technisch bereits veraltet. Die unter dem Kommando von Kapitän zur See Hans Seebohm stehende ARIADNE gehörte zusammen mit HELA, FRAUENLOB und STETTIN zu einer Gruppe Kleiner Kreuzer, die als Sicherung der deutschen Patrouillen vor Helgoland diente. Am 28. August 1914 griffen britische Verbände die Patrouil-

len in der Deutschen Bucht an. Daraufhin wurden mehrere Kleine Kreuzer, darunter auch die ARIADNE, zur Unterstützung entsandt. Gegen 13 Uhr stieß die ARIADNE auf ein britisches Schlachtkreuzer-Geschwader unter dem Kommando von Vizeadmiral David Beatty. Die Schlachtkreuzer nahmen ARIADNE auf kurze Distanz unter Feuer und verwandelten sie innerhalb kürzester Zeit in ein brennendes Wrack. 64 Besatzungsmitglieder verloren dabei ihr Leben. Die Kleinen Kreuzer DANZIG und STRALSUND fanden die treibende ARIADNE und konnten 170 Männer auf die DANZIG und 59 auf die STRALSUND übernehmen. Ein Versuch, das manövrierunfähige Schiff abzuschleppen, scheiterte. Gegen 16.25 Uhr versank der Kleine Kreuzer in der Nordsee.

### Das Wrack der ARIADNE

Das Wrack der ARIADNE liegt heute rund 37 km westlich von Helgoland in der Nähe der Tiefwasserreede in der deutschen Bucht in etwa 40 m Wassertiefe mit dem Kiel nach oben auf sandig-schlammigem Grund. Der Fundort befindet sich bereits in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) und somit außerhalb der Zwölfmeilenzone, in der die deutschen Denkmalschutzgesetze greifen würden. Der Bug zeigt Richtung Osten, das Heck Richtung Westen. Das gesamte Wrack ist mit Metridien (Seenelken) und Actinien (Seeanemonen) bewachsen und mehrere Grad nach backbord geneigt, so dass der Backbord-Schlingerkiel im Sand steckt und nicht mehr sichtbar ist. Der Steuerbord-Schlingerkiel hingegen steht fast senkrecht nach oben und ist über seine gesamte Länge ersichtlich. Im Bereich des Vorschiffs, einige Meter vom Ende des Schlingerkiels und auf dessen Höhe befindet sich eine ca. ein Meter große Unterwasserluke mit einer geöffneten Klappe. Dabei handelt es sich um die



Hummer verstecken sich in den Torpedoklappen



Am Loskiel wird eine Probe entnommen

Mündung des Steuerbord-Unterwassertorpedorohres. Ebenfalls im vorderen Bereich befindet sich ein großes Loch von mehreren Metern Durchmesser, das von verbogenem Stahl umgeben ist. Möglicherweise kann dieses Leck mit einem Geschosstreffer in Verbindung gebracht werden, der im Gefechtsbericht des Kommandanten, Kapitän zur See Seebohm, erwähnt wird: „ARIADNE erhielt sehr bald einen Treffer im vorderen Kesselraum, der einen Bunkerbrand verursachte, so dass der Kesselraum wegen Rauchgefahr verlassen werden musste. Damit fielen fünf Kessel aus, und ARIADNE wurde auf 15 Seemeilen Geschwindigkeit herabgesetzt.“

Insgesamt ist der Rumpf jedoch gut erhalten, allerdings an einigen Stellen mit bis zu einem Meter großen Löchern durchgerostet. Fast über die gesamte Länge des Wracks konnte eine hölzerne Planke beobachtet werden. Dabei handelt es sich um einen Loskiel oder Scheuerkiel. Die Planke hat eine Breite von 36 cm und ist etwa 8 cm hoch. Wie sie am Rumpf befestigt wurde und aus wie vielen Teilen sie besteht, war nicht festzustellen. Eine mittschiffs genommene Probe wurde am Institut für Ur- und Frühgeschichte der CAU Kiel untersucht und als Eiche bestimmt. Der Loskiel ist eine traditionell vor allem im Holzschiffbau unter dem eigentlichen Kiel eines Schiffes angebrachte starke Holzplanke, die sich bei Grundberührungen lösen kann, ohne dass Lecks entstehen. Sein Hauptzweck ist

fördern können. Im Heckbereich wurden beide Antriebswellen dokumentiert. Beide Schrauben sind vermutlich aufgrund ihres Metallwerts bereits abmontiert. Dies geschah wahrscheinlich bereits in den 1970er-Jahren als beispielsweise auch das Wrack des Kleinen Kreuzers CÖLN gesprengt wurde, um die Schifffahrtswege nicht zu behindern.

### Bedeutung von Weltkriegswracks für die Historische Archäologie

Wracks des Ersten Weltkriegs sind eine bedeutende historische Quelle; viele von ihnen zeigen den hohen Stand der Technik des 20. Jahrhunderts auf. Sie sind Zeugen einer der größten Konflikte der jüngeren Geschichte. Die meisten von ihnen

des Zweiten Weltkriegs – handelt es sich um sehr komplexe archäologische Fundstellen. Sie stammen aus unterschiedlichen Nationen, liegen in verschiedenen Wassertiefen und repräsentieren eine Vielzahl an Schiffstypen und Bauarten. So finden sich unter den Wracks große Flugzeugträger genauso wie japanische Mini-U-Boote, in denen nur zwei Mann Mini-Platz hatten. Einige dieser archäologischen Fundstücke – etwa UC 71, ein deutsches U-Boot, das ebenfalls vor Helgoland liegt und seit 2012 unter Denkmalschutz steht – sind gut erhalten, allerdings wurde die Mehrzahl der Schiffe durch kommerzielle Bergung, Plünderung, Verschrottung oder Grundschleppnetzscherei schwer beschädigt oder zerstört.

### Ausblick

Die Kampagne 2017 war ein erster wichtiger und erfolgreicher Schritt, um auf die Geschichte des Seekriegs im Ersten Weltkrieg sowie auf die akute Gefährdung der Wracks durch Plünderung aufmerksam zu machen. Rund ein Dutzend Tageszeitungen sowie drei NDR-Beiträge berichteten über die Taucharbeiten und die Ereignisse, die sich am 28.8.1914 in der Nordsee ereigneten. Diverse Vorträge, darunter auf dem DMB-Abgeordnetentag 2017 in Heilbronn, ergänzten die Öffentlichkeitsarbeit. Es wurden die Museen Windstärke 10 in Cuxhaven, das Deutsche Marinemuseum in Wilhelmshaven sowie das Seawar Museum in Dänemark besucht, die über vereinzelte Artefakte der Wracks des Seegefechts verfügen. Zusammen mit dem Internationalen Maritimen Museum in Hamburg sowie dem Museum Helgoland werden sie künftig das Projekt unterstützen. Das Museum Helgoland plant darüber hinaus bereits ab April 2018 eine Ausstellung über die Ereignisse, die sich vor 100 Jahren in der Nordsee ereigneten. Im Sommer 2018 sollen zudem die weiteren Wracks des Gefechts betaut und untersucht werden. Die renommierte ZDF-Dokumentationsreihe Terra X plant einen Beitrag über das Seegefecht. Letztendlich sind auch der Helgoländer Bürgermeister sowie der Tourismusmanager von der Wichtigkeit des Projekts überzeugt und sagten Unterstützung zu. Auf der eigens eingerichteten Projektseite finden sich künftig aktuelle Informationen, Bilder und Filmbeiträge. ▲



### Die Welle ist fast vollständig bewachsen

es also, den eigentlichen Kiel und damit den stählernen Schiffsrumpf vor Beschädigung zu schützen. Es stellt sich die Frage, ob alle Schiffe der Kaiserlichen Marine einen Loskiel hatten oder nur Schiffe bestimmter Klassen. Möglicherweise hängt der Loskiel auch mit dem Querstapellauf bei der Bauwerft AG Weser in Bremen zusammen oder ist mit der GAZELLE-Klasse in Verbindung zu bringen. Jedenfalls ist der hölzerne Loskiel an ARIADNE eine unerwartete Besonderheit, die einmal mehr zeigt, dass unterwasserarchäologische Untersuchungen auch an Schiffswracks des 20. Jahrhunderts wichtige Details zu Tage

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 dieses sensible Thema zu schaffen. Der Schutz dieser Fundplätze unter Wasser ist zudem wesentlich, um an die Schrecken des Krieges und dessen Geschichte zu erinnern.

Über 10.000 Schiffe sind laut der UN-Kulturorganisation Unesco während des Ersten Weltkriegs gesunken. Sie liegen nun weltweit verteilt auf dem Meeresgrund. Bei diesen Wracks – wie auch bei denen