

# Seebädderdampfer KÖNIGIN LUISE (1913/14)

Eine Schiffsbiografie: Vorgeschichte und Hintergründe,  
Helgolanddienst und Kriegsschicksal

---

*Christian Ostersehlte*

Christian Ostersehlte | Deutsches Schifffahrtmuseum/Leibniz-Institut für Maritime Geschichte, Bremerhaven, Germany | [ostersehlte@dsm.museum](mailto:ostersehlte@dsm.museum)

© Christian Ostersehlte 2024, published by transcript Verlag.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 (BY-NC-ND) license.

<https://doi.org/10.14361/9783839475409-004>

## Schlüsselwörter/Keywords

Helgoland • Seebädderdienst • Erster Weltkrieg • Minenkriegsführung • Marinemythen  
Helgoland • Short-sea passenger services • First World War • Mine warfare • Naval myths

## Zusammenfassung/Abstract: Short-Sea Steamer KÖNIGIN LUISE (1913/14) – A Ship's Biography: History and Background, Heligoland Service, and War Fate

2019 wurde im Archiv des Deutschen Schifffahrtsmuseums ein Bericht über den Verlust des Minenlegers und vorherigen Hamburger Seebädderdampfers KÖNIGIN LUISE der HAPAG gefunden und eingearbeitet (III A 04112–015). Dieses Schiff wurde am 5. August 1914 in der Themsemündung von einer überlegenen Streitmacht der Royal Navy versenkt. Der Fund veranlasste eine schiffsbiografische Studie, welche die Hochseeinsel Helgoland als Fahrtgebiet des Schiffes, die diversen Dienste dorthin, die Reederei, den Bauauftrag beim Stettiner Vulcan, den Turbinenantrieb sowie den kurzen friedensmäßigen Helgolanddienst 1913/14 behandelt.

Die erste Einsatzfahrt bei der Kaiserlichen Marine, deren Zusammenhänge ebenfalls behandelt werden, wurde dem Schiff zum Verhängnis. Da es sich um den ersten deutschen Kriegsschiffsverlust des Ersten Weltkrieges handelt, entstand ein eigener Mythos, dessen Rezeption über Jahrzehnte verfolgt werden kann. Es folgen ein Ausblick zur weiteren Entwicklung der Helgolandfahrt sowie des Minenlegers als Schiffstyp.

In 2019, a report on the loss of the HAPAG minelayer and former Hamburg short-sea steamer KÖNIGIN LUISE was discovered and added to the archive of the German Maritime Museum (III A 04112–015). The ship was sunk in the Thames Estuary on August 5, 1914, by a superior force of the Royal Navy. The discovery led to a comprehensive study of the ship's history. This study focused on the offshore island of Heligoland as the ship's sailing area. It examined the various services offered there, the shipping company involved, the construction contract for the Stettin Vulcan, the turbine drive, and the short peacetime Heligoland service in 1913/14.

The ship's first mission with the Imperial Navy, which is also discussed, was fatal. Since it was the first German warship lost during the First World War, it gave rise to its myth, the reception of which can be traced over decades. This is followed by an outlook on the further development of the Heligoland cruise and the minelayer as a ship type.

*Meinen Eltern Burkhart (1921–2008) und Inge (1926–2019) Ostersehlte*

## Ein Archivfund

Als ich im Juli 2019 wieder einmal Rückstände ins Archiv einarbeitete, stieß ich auf einen interessanten Magazinfund, dessen Provenienz leider nicht mehr festzustellen war: Ein maschinengeschriebener Bericht über die Versenkung des zum Minenleger umgerüsteten Hamburger Seebäddampfers SMS KÖNIGIN LUISE am 5. August 1914 in der Themsemündung durch überlegene britische Seestreitkräfte. Im damaligen Marineamtsdeutsch war von einem »Hilfsminenstreudampfer« die Rede. Es war die erste Gefechtshandlung zwischen der Kaiserlichen Marine und der Royal Navy im Ersten Weltkrieg und hat dadurch auf der deutschen Seite eine legendäre Bedeutung gewonnen.

Ins Allgemeine gewendet: Das Schiff als Objekt besitzt eine wissenschaftliche Relevanz, weil ihm viele Jahrhunderte Kulturgeschichte einen Individualcharakter haben zuwachsen lassen, der weiter geht als derjenige anderer Verkehrsmittel oder sonstiger beweglicher technischer Großobjekte.<sup>1</sup> Dieser Prozess einer herausgehobenen Individualisierung ist nicht zuletzt an der Praxis erkennbar, Schiffen Namen zu geben. Von Anfang an hat das Deutsche Schifffahrtsmuseum (DSM) diesem Aspekt in seiner Sammel- und Forschungstätigkeit sowie in seiner internen Systematik Rechnung getragen.<sup>2</sup>

1 Eine Lanze für den historischen Denkmalwert von Schiffen, Flugzeugen und Eisenbahnen bricht Schillig 2017. Die Erforschung des Schiffes als wissenschaftsrelevanter Gegenstand kann als eine historische Hilfswissenschaft eingestuft werden. Diese Argumentation findet sich bei Shuttleworth 2017.

2 So ist der größte Teil des Bildarchivs des DSM nach Schiffstypen in namentlicher alphabetischer Reihenfolge geordnet, freilich nicht ohne auch andere Themenbereiche außerhalb des Schiffs als Objekt zu berücksichtigen und als weitere Sammlungskategorien zu pflegen.

Daran hat sich bis heute nichts geändert<sup>3</sup>: selbstverständlich nicht als Selbstzweck, sondern als Bestandteil und in einer dienenden Funktion zur Diskussion über weitergehende, übergeordnete und abstrahierende Fragen, die sich an dem Schiff als ein historisches Objekt festmachen lassen.

Das tragische Ende der KÖNIGIN LUISE ereignete sich in den ersten Tagen der *Urkatastrophe dieses [20.] Jahrhunderts, das Ereignis, in dem stärker als in irgendeinem anderen – mit Ausnahme der Entdeckung von Kernwaffen und der Entwicklung der Bevölkerungs- und Umweltkrise – Versagen und Niedergang unserer westlichen Zivilisation begründet liegen* (so der amerikanische Diplomat und Historiker George F. Kennan 1981).<sup>4</sup> Auch deswegen verbindet sich mit dem Hamburger Seebädderdampfer KÖNIGIN LUISE eine Reihe in sich komplexer ziviler wie militärischer Bezüge, deren genauere Betrachtung lohnt.

## Der »rote Felsen«: Abriss der Geschichte Helgoland

Rund 70 Kilometer (32,4 Seemeilen) Luftlinie von Cuxhaven entfernt, auf 54°11' nördlicher Breite und 7°53' östlicher Länge, liegt als einzige deutsche Hochseeinsel Helgoland. Eine Besiedelung ist bereits für das Neolithikum (3000–1800 v. Chr.) archäologisch nachgewiesen, eine bronzezeitliche Grabkammer wurde 1845 gefunden. Schriftliche Quellen nennen die damals womöglich noch viel größere Insel erstmals um 700. Die Bevölkerung ist friesischen Ursprungs, und seit dem frühen 13. Jahrhundert gehörte die Insel zum Einflussbereich Dänemarks. Dessen Ansprüche wurden jedoch von verschiedenen Seiten immer wieder infrage gestellt. Schon seit dem Mittelalter lebte die Insel zum größten Teil vom Fischfang, der bereits 1337 in einem Gesetzeswerk erwähnt wird. 1490 bis 1523 und ab 1689 gehörte Helgoland zum gottorfischen Landesteil des Herzogtums Schleswig. Seit 1714 war die Insel im Verlauf des Nordischen Krieges wieder dänisch, danach übernahm Großbritannien 1807 die Herrschaft. Die Ursache für diesen Besitzwechsel lag in der britischen Konfrontation mit dem damals Frankreich zuneigenden Dänemark sowie in der von Napoleon 1806 verhängten Kontinentalsperre. Während ihrer Dauer bis 1813 blühte der Helgoländer Schmuggel überseeischer Waren zum Festland hin und sorgte für eine kurze und heftige Phase des Wohlstands, der danach wieder den üblichen kargen Lebensbedingungen Platz machte. Die britische Souveränität über die Insel wurde im Frieden von Kiel 1814 bestätigt. Englische Gouverneure, meist den örtlichen Verhältnissen gegenüber aufgeschlossen, vertraten die Regierung in London, doch im Rahmen der im britischen Weltreich oft angewandten »indirect rule« wurde die traditionelle Selbstverwaltung der Helgoländer respektiert.<sup>5</sup>

Aufgrund der exponierten Lage in der Deutschen Bucht, und zwar in etwa gleicher Entfernung zu den wichtigen deutschen Flussmündungsrevieren und Hafenzufahrten,

3 Im Programmbudget 2020 des DSM (Stand 19.11.2018) sind im Programmbereich II »Schiffe als Wissensspeicher« definiert.

4 Kennan 1981, S. 12.

5 Als handlicher Überblick geeignet ist nach wie vor Kuke 1974, S. 9–12, 47–50. Ausführlicher Krieger 2015, S. 11–84 (mit zahlreichen Literaturhinweisen). Eine breit angelegte, materialreiche und aus weit verstreuter Literatur sowie disparaten Quellen schöpfende Geistes- und Kulturgeschichte bietet Wallmann 2017, für diesen Zeitabschnitt S. 8–52.

bot sich Helgoland als Lotsenstandort an. Ein durch die Insulaner ausgeübtes Lotsenwesen ist seit dem 17. Jahrhundert in den Quellen nachweisbar, dürfte aber schon früher existiert haben. Da vor der Insel immer wieder Havaristen strandeten, waren die Lotsen auch als Berger und Seenotretter aktiv. Letztere Tätigkeit tritt ab dem 18. Jahrhundert vermehrt in den schriftlichen Quellen auf. Aufgrund der sich entwickelnden festländischen Konkurrenz der Elb-, Eider-, Weser- und Jadelotsen kam es im 19. und frühen 20. Jahrhundert zum Niedergang und Ende des Helgoländer Lotsenwesens.<sup>6</sup>

Der Helgoländer Schiffszimmermann, Bootsbauer, Autodidakt, Hobbyarchäologe sowie spätere Ratmann und Gemeindeschreiber (ab 1844) Jacob Andresen Siemens (1794–1849) entwickelte Pläne, die gewerblichen Grundlagen der Inselwirtschaft auszuweiten. 1826 initiierte er die Gründung des Seebades Helgoland, das in dieser Saison mit 100 Badegästen anfang. Damit lag man in einem deutschlandweiten, aber auch europäischen Trend, passende Ortschaften als Bade- und teilweise überaus mondäne Kurorte auszuweisen und auszubauen. 1794 hatte das mecklenburgische Heiligendamm den Anfang gemacht, bis Mitte des 19. Jahrhunderts folgten weitere Orte an der deutschen Nord- und Ostseeküste.<sup>7</sup>



Abb. 1: »Grün ist das Land, Rot ist die Kant, Weiss ist der Sand. Das sind die Farben von Helgoland.« Mit diesem populären Motto titelte diese 1893 verschickte kolorierte Postkarte, die volkstümliche Motive aufgriff. (Archiv DSM)

6 Spelde 1985, S. 29–52; Arnhold 2008.

7 1797 Norderney, 1800 Travemünde, 1802 Kolberg, 1804 Wangerooge, 1806 Spiekeroog, 1815 Rügenwalde, 1816 Cuxhaven, 1819 Wyk/Föhr, 1822 Zoppot, 1824 Putbus, 1824 Swinemünde, 1830 Langeoog, 1840 Juist, 1850 Borkum, 1855 Westerland/Sylt.

Diese Entwicklung besitzt einen weitgespannten kultur-, wahrnehmungs- und mentalitätsgeschichtlichen Hintergrund. Ganz allgemein wandelten sich die Küste und das Meer für die Menschen von einem als unwirtlich empfundenen zu einem erholsamen und inspirierenden Ambiente.<sup>8</sup> In den folgenden Jahrzehnten nach Eröffnung des Seebades wurde Helgoland (1848: 2.151 Einwohner) zu einem bis weit ins Binnenland anerkannten Ausflugs- und Urlaubsziel.<sup>9</sup>

Am 1. Juli 1890 schlossen London und Berlin den sogenannten Helgoland-Sansibar-Vertrag. An dessen Zustandekommen waren der konservative Premier (1886–1892) Lord Robert Salisbury (1830–1903) und der Nachfolger Bismarcks als Reichskanzler (1890–1894), Leo von Caprivi (1831–1899), maßgeblich beteiligt. Deutschland erhielt im Rahmen einer feierlichen Übergabe am 9./10. August 1890 Helgoland im Tausch gegen bisherige deutsche koloniale Ansprüche in Ostafrika. 1891 wurde die Insel Preußen zugeschlagen, die Helgoländer waren vom Wehrdienst befreit und der Zolltarif aus britischer Zeit wurde nicht angetastet.<sup>10</sup>

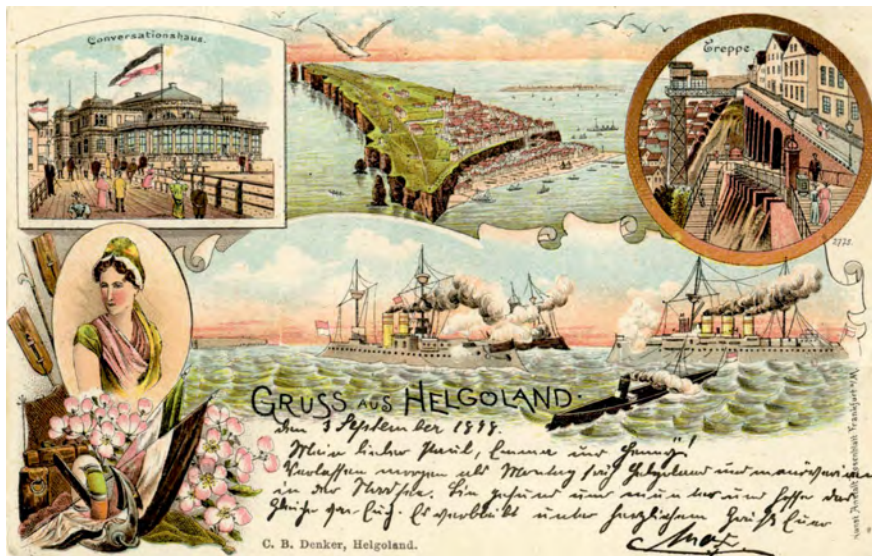


Abb. 2: Bei dieser 1898 verschickten kolorierten Postkarte (C.B. Denker, Helgoland) mischen sich traditionell-volkstümliche und touristische mit rezenten militärischen Motiven. (Archiv DSM)

Unter der neuen Herrschaft wurde die touristische Infrastruktur weiter ausgebaut. Tagesausflügler traten als weitere Einnahmequelle hinzu, so dass man, wie die einschlägigen Zahlen belegen, von einem Tourismusboom in den konjunkturrell sonst nicht ge-

8 Eine anregende Studie zu diesem übergeordneten Phänomen findet sich bei Corbin 1990.

9 Kuke 1974, S. 12–25, 45, 47–50; Krieger 2015, S. 84–95; sehr ergiebig Wallmann 2017, S. 53–491.

10 Salewski 1991; Rüger 2017, S. 1–108 (einschließlich der Vorgeschichte); Andres 2018, S. 8f.; Wallmann 2017, S. 492–497.

rade stabilen 1890er-Jahren sprechen kann. Was man noch heute auf alten Postkarten sehen kann, ist eine Einbeziehung Helgolands in die nationale Symbolik und Propaganda des Kaiserreichs. Wilhelm II. zögerte nicht, die Übernahme Helgolands für den deutschen Nationalstolz verbal auszubeuten, aber es scheint so, dass die traditionell auf ihre Selbstverwaltung und insulare Identität bedachten Helgoländer diesen Überschwang nicht unbedingt teilten. Gleichzeitig wurde die Insel ab 1891 zur Festung ausgebaut. Hier spielte wohl auch die Schnittpunktlage der Insel eine seestrategische Rolle. Marineartillerie wurde stationiert, ein Stollensystem in den Fels getrieben, 1908 bis 1918 im Süden der Inseln der durch Molen abgesicherte Kriegshafen vor allem für U- und Torpedoboote angelegt, was den Badebetrieb vorübergehend in Mitleidenschaft zog. Die Stärke der Garnison betrug zeitweise über 3.000 Mann. Während des Ersten Weltkrieges wurden sämtliche Zivilisten (rund 3.500 Personen) evakuiert und durften erst im Dezember 1918 wieder zurückkehren. Infolge des Versailler Vertrags wurden die Festungsanlagen bis 1922 unter britischer Kontrolle geschleift.<sup>11</sup>

Nach dem Krieg lebte der bewährte Tourismus wieder auf (vgl. Tabelle 1). Als bedeutendster Bildchronist jener Zeit und damit des alten Helgoland vor der Zerstörung 1945 gilt der Fotograf und Kommunalpolitiker Franz Schensky (1871–1957), sein Zeitgenosse Julius Simonsen (1876–1943) wäre ferner zu erwähnen. Nach der Machtergreifung der NSDAP wurden auch auf Helgoland vollendete Tatsachen geschaffen, und zwar in Gestalt der Usurpation der Gemeindevertretung, Bücherverbrennungen, des auch in anderen deutschen Seebädern grassierenden berüchtigten »Bäder-Antisemitismus« sowie anderer Unterdrückungsmethoden. Auch die »Kraft durch Freude«-Organisation der Deutschen Arbeitsfront (DAF) frequentierte die Insel. Im Rahmen der Aufrüstung kehrte 1934 das Militär nach Helgoland zurück. Neue Anlagen entstanden, ein U-Bootbunker ab 1939 und ein Flugplatz 1941. Ab 1937 wurden sogar noch wesentlich ehrgeizigere Pläne verfolgt, die das Erscheinungsbild der Insel radikal verändert hätten. Um die Hauptinsel und die Düne herum waren umfangreiche Landgewinnungen durch Aufschüttung geplant, abgesichert durch ein komplexes System aus Molen und Wellenbrechern. Ein gigantischer Flottenstützpunkt mit Reparaturkapazitäten, eine Art deutsches Scapa Flow, war demnach vorgesehen. Nach dem Grundriss hieß das Projekt »Hummerschere«, wurde aber 1941 unter anderweitigen Zwängen des Krieges aufgegeben. Nach dessen Ausbruch durften die Helgoländer zwar wegen inzwischen geschaffenen Luftschutzraums auf ihrer Insel bleiben, der Bäderverkehr ruhte indessen. Helgoland diente wieder als Festung.<sup>12</sup>

1941, 1943 und 1944 hatte es bereits kleinere Luftangriffe auf die Insel gegeben, doch die massiven britischen Bombenangriffe vom 18. und 19. April 1945 führten zur völligen Zerstörung der historischen Bausubstanz Helgolands. Die vergleichsweise niedrige Zahl von 120 Toten unter der angestammten Bevölkerung war auf den Schutz der übrigen

11 Kuke 1974, S. 26–31, 45; Krieger 2015, S. 97–103; Andres 2018, S. 9–18. Militärfachlich detailliert: Fröhle/Kühn 1998a; Rüger 2017, S. 109–173; Wallmann 2017, S. 498–588.

12 Kuke 1974, S. 31–33, 45; Krieger 2015, S. 104–113; Schultheiß 2001; Zielke/Backens 2023; Andres 2018, S. 22–35; Fröhle/Kühn 1998b, S. 19–88; Rüger 2017, S. 174–193; Wallmann 2017, S. 621–624. Zum Bäder-Antisemitismus allgemein Bajohr 2003.

rund 3.000 Zivilisten im Luftschutzbunker zurückzuführen, hinzu kam aber eine Dunkelziffer umgekommener russischer Zwangsarbeiter. Bemühungen einer kleinen Helgoländer Widerstandsgruppe, die Insel kampfflos den Briten zu überlassen, waren kurz zuvor von der Gestapo vereitelt worden und endeten mit der Exekution der Beteiligten in Cuxhaven. Am 20. April verließ die Zivilbevölkerung die Insel, übrig blieb die Wehrmachtsgarnison, die sich am 11. Mai den britischen Streitkräften ergab und mit einem Rest der Zivilbevölkerung abtransportiert wurde. Auf den Tag genau zwei Jahre nach dem massiven Bombardement erfolgte am 18. April 1947 die Teilsprengung der Insel durch die britische Besatzungsmacht, eine monströse Aktion unter dem bezeichnenden Codenamen »Big Bang« einer ansonsten von einer späteren Historiografie durchaus positiv beurteilten Besatzungsmacht. Die beabsichtigte Vernichtung der Insel misslang jedoch, und Helgoland diente weiterhin als Bombenübungsziel der Royal Air Force.<sup>13</sup> Der Charakter Helgolands als außergewöhnliches Naturdenkmal blieb trotz dieser am tiefsten einschneidenden Zäsur in der Inselgeschichte erhalten, ungeachtet der unbestreitbaren Tatsache, dass durch die extremen Zeitläufe des 20. Jahrhunderts keiner deutschen Inselbevölkerung so übel mitgespielt worden ist wie den Helgoländern.

Proteste aus der deutschen Öffentlichkeit aus verschiedenen politischen Lagern, aber auch Einsicht auf britischer Seite führten schließlich am 1. März 1952 zur Freigabe der zwischenzeitlich evakuierten und bis dahin gesperrten Insel. Es folgte ein Wiederaufbau, dem bis heute zwangsläufig die historische Patina abgeht, doch hat man sich architektonisch im zeitgenössischen Nachkriegsbaustil um äußerlich akzeptable oder auch ansprechende Lösungen bemüht. Die eigene Erinnerung besagt, dass in den 1960er-Jahren ein Ausflug nach Helgoland eigentlich ein »Muss« zumindest für die Küstenbevölkerung darstellte, das als Ausflugs- und Reiseziel auch noch in den 1970er-Jahren seine Bedeutung und Ausstrahlung hatte.<sup>14</sup>

Tabelle 1: Besucher Helgolands (1826–1973)

| Jahr | Dauergäste | Tagesgäste | Insgesamt |
|------|------------|------------|-----------|
| 1826 | 100        |            |           |
| 1829 | 200        |            |           |
| 1838 | 1.030      |            |           |
| 1858 | 2.218      |            |           |
| 1868 | 3.412      |            |           |

13 Kuke 1974, S. 33–35, 50f.; Krieger 2015, S. 115–126; Fröhle/Kühn 1998b, S. 89–97; Rüger 2017, S. 193–209; Wallmann 2017, S. 623; Jürgensen 1989, S. 55f.; Andres 2018, S. 35–44.

14 Kuke 1974, S. 35–43; Krieger 2015, S. 127–143; Wallmann 2017, S. 624–637; Jürgensen 1989, S. 55f.; Rüger 2017, S. 209–235; Andres 2018, S. 44–48. Charakteristisch für die damalige Zeit war eine *Gegenlegenheit zur Helgolandfahrt* am 7. Juni 1970 als letzter offizieller Programmpunkt der dreitägigen Feierlichkeiten zur Grundsteinlegung des DSM und gleichzeitigen Einholung der Museumsschiffe SEEFALKE und RAU IX (Kuratorium Deutsches Schifffahrtsmuseum 1971, S. 46).

| Jahr | Dauergäste | Tagesgäste | Insgesamt |
|------|------------|------------|-----------|
| 1874 | 2.350      |            |           |
| 1875 | 1.540      |            |           |
| 1880 | 4.000      |            |           |
| 1887 | 9.600      |            |           |
| 1888 | 8.320      |            |           |
| 1890 | 12.732     |            |           |
| 1895 | 14.270     |            |           |
| 1900 | 18.763     | 34.400     |           |
| 1905 | 26.708     | 48.999     |           |
| 1910 | 31.856     | 75.400     |           |
| 1913 | 32.345     | 101.400    |           |
| 1919 | 8.009      | 11.009     |           |
| 1923 | 38.535     | 82.623     |           |
| 1927 | 41.602     | 111.494    |           |
| 1931 | 22.447     | 107.478    |           |
| 1935 | 31.639     | 246.200    |           |
| 1939 | 12.040 (1) |            |           |
| 1952 |            | 14.500 (2) |           |
| 1956 |            | 167.438    |           |
| 1960 |            |            | 382.721   |
| 1961 |            |            | 413.900   |
| 1964 |            |            | 552.864   |
| 1969 |            |            | 708.000   |
| 1972 |            |            | 781.054   |
| 1973 |            |            | 822.770   |

(1) Nur in den ersten vier Monaten des Sommerhalbjahres bis Kriegsausbruch.

(2) Auf der Düne.

Quelle: Kuke 1974, S. 43, 47–48.

Neben der charakteristischen Hochseelage, dem Ober- und Unterland und der Düne spielten bis heute das seit Anbeginn des Tourismus im 19. Jahrhundert praktizierte Ein- und Ausschiffen mit den ortsüblichen, noch heute eingesetzten und als Kulturerbe mittlerweile anerkannten Börtebooten sowie die eindrucksvolle Fahrt vorbei an den auf der Reede ankernden Seebäderschiffen als Erlebniswert eine Rolle.<sup>15</sup> Diese Thematik war an der deutschen Küste nicht auf Helgoland beschränkt, auch wenn sie dort bis heute ein

15 Kuke 1974, S. 22; Peters 2013; Jakobeit 2016; Bünning 2018. Die Börteboote sind noch heute im Betrieb, allerdings legen die beiden moderneren Helgolandschiffe HELGOLAND (2015) und HALUN-  
DER JET (2018) direkt in Helgoland an und nehmen nicht mehr die Dienste der Börteboote in Anspruch.

herausgehobener Teil des Lokalkolorits, inzwischen sogar der Inselidentität geworden ist. Vor dem Bau von Seebrücken war das Ein- und Ausbooten im Zeichen eines aufkommenden Tourismus auch bei anderen Seebädern üblich.<sup>16</sup>

Auch wenn der Ausbau Helgolands als Festung ab 1891 der Insel erheblich den Stempel aufdrückte, kann, wie schon am Beispiel des blühenden Tourismus gezeigt wurde, die Weiterentwicklung der Insel im deutschen Kaiserreich nicht nur als einseitig forcierte Militarisierung charakterisiert werden, und das betraf auch noch andere Einrichtungen, die sich auf der Insel ansiedelten. Zum bis heute renommierten maritimen Profil Helgolands zählt die 1892 gegründete Biologische Anstalt Helgoland. Das Nordsee-Museum (1897–1945), ein Aquarium (1902) und eine nach wie vor existierende Vogelwarte (1910) ergänzten das Ensemble. Die Kontinuität in der Meeresforschung hat sich bis heute erhalten, freilich mit Unterbrechung durch die beiden Weltkriege und die Nachkriegszeit. Seit 1998 arbeitet die 1959 wiedereröffnete Anstalt als Außenstelle des Alfred-Wegener-Instituts Helmholtz-Zentrum für Polar- und Meeresforschung.<sup>17</sup>

Bevor an den deutschen und europäischen Küsten von einem organisierten Seenotrettungswesen die Rede sein konnte, hatten sich, wie bereits angedeutet, die Helgoländer Lotsen in der Rettung Schiffbrüchiger betätigt. Bereits in britischer Zeit hatte Her Majesty's Coastguard seit 1868 bei Notfällen auf die Helgoländer Lotsen zurückgegriffen. Darauf konnte ab 1890 die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) aufbauen, die 1892/93 eine Station auf der Insel einrichtete. Noch heute ist Helgoland aufgrund der exponierten Lage ein wichtiger Standort für die Seenotretter, und seit 2003 ist der größte Rettungskreuzer der DGzRS, die HERMANN MARWEDE, dort stationiert.<sup>18</sup>

Nach einem Nachkriegsboom bis in die 1970er-Jahre setzte der Niedergang des Helgolandverkehrs ein. Durch mittlerweile entstandene Defizite im touristischen Angebot der Insel, aber auch allgemein infolge zahlreicher Veränderungen im Ferienkonsum und bei den Touristenströmen, ließ die Faszination Helgolands beim Publikum erheblich nach. In der Saison 1973 konnten noch über eine Dreiviertelmillion (Tabelle 1) Badegäste begrüßt werden, doch ab 1980 gingen die Zahlen erheblich zurück. Der Tiefpunkt lag in den späten 1980er- und in den 1990er-Jahren. Aufgrund des damals attraktiven Einkaufs zollfreier Spirituosen machte das nicht gerade schmeichelhafte Wort vom »Fuselfelsen« die Runde und beschädigte das Image Helgolands. Doch seit den späten 1990er-Jahren erfolgten dringend notwendige Investitionen. Auf niedrigerem Niveau freilich als in den Jahren des bundesrepublikanischen »Wirtschaftswunders« haben sich seither die Besucherzahlen (2015: 299.960 Gäste; 2016: 357.089) eingependelt. Seit 1961 kann die Insel zusätzlich angeflogen werden, der Flugplatz befindet sich auf der Düne. Neben dem Tourismus dient Helgoland als Basis für Offshore-Windparks.<sup>19</sup>

16 So etwa auf Borkum bis zur Inbetriebnahme der dortigen Inselbahn und Seebrücke 1888, siehe Kappelhoff 2015, S. 54–56. Ein anschaulicher Bericht über das Ausbooten in Borkum vor 1888 findet sich bei Spitta 1969, S. 24.

17 Kuke 1974, S. 21, 50–52; Krieger 2015, S. 101; Wiltshire et al. 2017.

18 Spelde 1985, S. 45–49; Arnhold 2008, S. 52–66; Kaack et al. 2004.

19 1976 beförderte das Bremer Schiff ROLAND VON BREMEN 175.000, 1983 71.000 und im letzten Dienstjahr 1984 nur noch 57.000 Fahrgäste nach Helgoland (Weser-Kurier, 19.09.1984). 1983 besuchten insgesamt 481.279 Gäste Helgoland (Weser-Kurier, 21.05.1984). Kuke 1974, S. 46; Krieger

Helgoland (31. Dezember 2022: 1.253 Einwohner)<sup>20</sup> gehört heute zum Bundesland Schleswig-Holstein (Kreis Pinneberg) und zählt zu jenen klassischen Ausflugs- wie Urlaubszielen, die sich zwar während der Entstehung des frühen Tourismus im 19. Jahrhundert herauskristallisierten, nach einigen Jahrzehnten Blütezeit aber in die Krise gerieten und sich nach Jahren des Rückgangs und der Stagnation neu definieren und aufstellen mussten.<sup>21</sup>

## Nach Helgoland: Die Anfänge der Dampfschifffahrt

Der von Siemens 1826 begründete Badebetrieb konnte in den nachträglich als so beschaulich apostrophierten Biedermeierzeiten nur dann zum Erfolg werden, wenn trotz der besonders exponierten Lage Helgolands Transportmöglichkeiten für genügend Badegäste geschaffen wurden. Cuxhaven, die Elbmündung und Hamburg kamen in erster Linie als festländische Abfahrtsmöglichkeiten in Betracht. Zunächst versuchte man es, wie damals in anderen Seebädern üblich, mit Segelkuttern, die ab 1826 Badegäste in noch geringer Anzahl (Tabelle 1) von Hamburg nach Helgoland brachten. Sie kamen aus Deutschland und Kontinentaleuropa. Auch Künstler zog die Insel an, die sich vor allem von deren Felsformationen inspirieren ließen.<sup>22</sup> Wenngleich 1824 auch zwei britische Dampfer (HILTON JOLIFFE und SIR EDWARD BANKS) auf der Fahrt zwischen London und Hamburg Helgoland anliefen, fehlten die Anreize für eine regelmäßige Schiffsverbindung nach England.<sup>23</sup>

In der Literatur werden diese frühen Verhältnisse so beschrieben: *Eine Fahrt in den ersten Jahren des Seebades Helgoland war für einen Bürger aus Hamburg und Bremen in jeder Beziehung ein Wagnis und erforderte sicherlich auch oft persönlichen Mut, zumal die Fahrten ja meist in offenen, kleinen Segelbooten unternommen wurden. An einen organisierten Bäderverkehr neuzeitlicher Art war natürlich noch nicht zu denken. Es galt nun vor allem, eine zuverlässige Schiffsverbindung zu schaffen, um Badegäste von Hamburg und Cuxhaven zur Insel zu befördern.*<sup>24</sup>

Der Dampfantrieb bot sich alsbald als leistungsfähigere Alternative an. Wie allgemein bei frühindustriellen Projekten war auch die frühe Dampfschifffahrt allerorten von einem eher experimentellen Vorantasten, einer unausgereiften, nicht selten störanfälligen Antriebstechnik sowie betriebswirtschaftlich von mehr oder weniger spontanen Einzelinitiativen geprägt, denen es zumeist an Kapital und damit an unternehmerischer Kontinuität mangelte. Der Import von Technik und Knowhow aus Großbritannien, aber

---

2015, S. 142–144; Andres 2018, S. 48–51; Wallmann 2017, S. 638–648; Wehrmann 2012; Pinneberger Tageblatt, 17.01.2017. Einen anschaulichen Eindruck von der heutigen Insel in ihrem touristischen, maritimen, wirtschaftlichen, naturkundlichen und ökologischen Profil gewinnt man bei Andryszak 2018.

20 Wikipedia (Zugriff Juli 2023).

21 Ein klassisches Vergleichsbeispiel ist der Semmeringpass bei Wien, siehe Vasko-Juhász 2006, S. 141–382.

22 Kuke 1974, S. 15–17, 69.

23 Siersdorfer 1974, S. 5.

24 Ebd., S. 15.

auch anderen westeuropäischen Ländern (Frankreich, dem frühindustrialisierten Belgien und den Niederlanden) war damals in Deutschland noch unerlässlich. Das alles sollte auch bei der frühen, zunächst nur saisonal ausgeführten Helgolandfahrt nicht anders sein.

DE BEURS VAN AMSTERDAM (»Die Börse von Amsterdam«) hieß der erste Raddampfer, mit dem eine niederländische Reederei im Sommer 1829 den Dienst von Hamburg nach Helgoland aufnahm. Dabei handelte es sich aber nur um sporadische Gelegenheitsfahrten, die bis 1835 durchgeführt wurden.<sup>25</sup> Mehr Erfolg hatte eine wesentlich realere Initiative aus der Hamburger Kaufmannschaft, die vor Ort die notwendigen Kapitalien aufbringen konnte, um 1833 die Hamburger Dampfschiffahrts-Compagnie zu gründen. Im gleichen Jahr entstand im schottischen Glasgow der Raddampfer ELBE, der vom 21. Juni bis zum 13. September 1834 seine erste Sommersaison bestritt und fast drei Jahrzehnte im Dienst blieb. 1836 folgte die ähnlich große PATRIOT. Zweimal wurde die Firmenbezeichnung geändert: 1844 in Hamburger Elb-Dampfschiffahrts-Compagnie und 1853 in Elbe-Dampfschiffahrts-Compagnie. Im Zusammenhang mit der aufstrebenden Entwicklung des Seebades (Tabelle 1) wurde dieser Dienst zu einem Erfolg. 1844 kaufte man von einem Kapitän Heinrich Spliedt in Hamburg den aus England stammenden hölzernen Raddampfer HENRIETTE, der seit 1839 vom Vorbesitzer in der Helgolandfahrt verwendet worden war. Schließlich lieferte die Reiherstiegwerft in Hamburg, einer der Pionierbetriebe des deutschen Eisenschiffbaus, 1857 eine neue PATRIOT ab, die neben dem Niederelbedienst auch im Helgolandverkehr eingesetzt wurde. Bis etwa 1867, als man vermutlich der Hapag Platz machte, versah die Gesellschaft ihren Dienst zum »roten Felsen«, wobei das beliebte Seebad Norderney nicht selten miteinbezogen wurde. Dorthin war 1834 der direkte Seebäderverkehr mit Dampfschiffen begonnen worden, übrigens auch von Hamburg aus.<sup>26</sup>

Ferner gab es in Deutschlands größtem Hafen einige andere Firmen, die sich in diesem Metier versuchten, denen aber sowohl Erfahrung als auch der lange unternehmerische Atem fehlte. Nur acht Fahrten nach Helgoland unternahm der Raddampfer MANCHESTER der Hanseatischen Dampfschiffahrt-Gesellschaft in Hamburg, der ansonsten bis zum Untergang im Juni 1844 in der für Hamburg so wichtigen Frachtfahrt nach England eingesetzt war.<sup>27</sup> Immerhin acht Jahre (1854–1862) hielt die Firma des namhaften Hamburger Kaufmanns Johan César Godeffroy (1813–1885) mit dem im schottischen Greenock erbauten eisernen Raddampfer HELGOLAND durch. Godeffroy verfolgte als Plantagenbesitzer, Reeder und Industrieller weitgespannte Interessen und hatte sich vorher an der Hamburger Dampfschiffahrts-Compagnie beteiligt, so dass Helgoland geschäftlich kein unbekanntes Terrain darstellte. 1863–1869 verkehrte der 1845 in Glasgow ursprünglich für die Leith-Hull-Hamburg Steam Packet Company gebaute

25 Kuke 1974, S. 70, 98; Grobecker/Buschmann 2002, S. 27f.

26 Szymanski 1958, S. 285–290; Kuke 1974, S. 45, 70, 99f., 121f., 136f.; Grobecker/Buschmann 2002, S. 31–33, 45; Siersdorfer 1974, S. 14 (ein Reisebericht von 1854 vom Maler und Illustrator Karl Reinhardt [gest. 1877] über eine Fahrt mit der HELGOLAND – Godeffroy – 1855 zit. ebd., S. 18–21); Kresse 1969a, S. 201f. Mathies 1924 behandelt die Elbe-Dampfschiffahrts-Compagnie deswegen nicht, weil deren Schiffe nicht im Seeschiffsregister eingetragen waren (S. 85). Heinrich Spliedt war offenbar identisch mit dem Schiffsführer der ELBE (1833; Kresse 1969a, S. 201).

27 Kuke 1974, S. 71, 131; Kresse 1969b, S. 209; Grobecker/Buschmann 2002, S. 42.

eiserne Raddampfer BRITANNIA, nun ebenfalls unter dem Namen HELGOLAND, von Hamburg zum »roten Felsen« für die auch als Segelschiffsreederei tätige Hamburger Firma Rübcke & Wöllner. Die dänische Elblockade während des Krieges 1864 machte der Firma jedoch einen Strich durch die Rechnung, so dass man das Schiff in das damalige britische und damit neutrale Helgoland verkaufte, von wo aus es weiter eingesetzt wurde.<sup>28</sup>

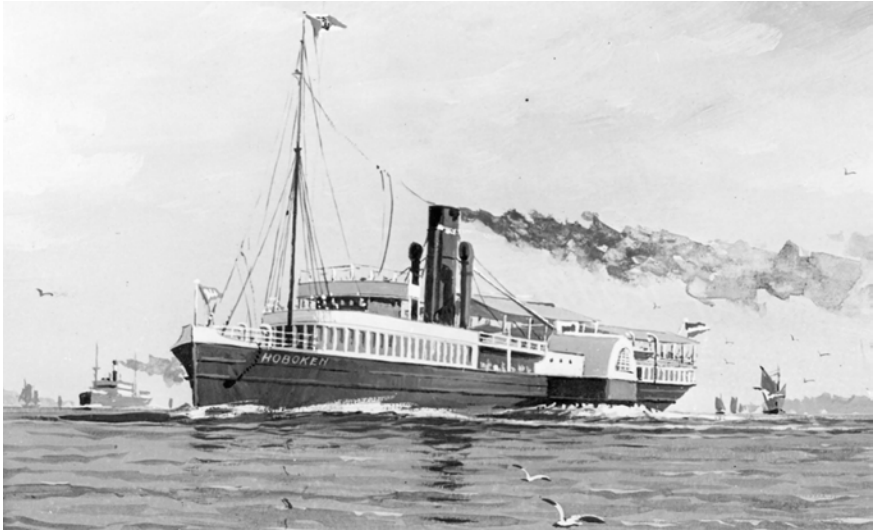


Abb. 3: Der Raddampfer HOBOKEN (1873) der Adler-Linie kam nach deren Übernahme durch die Hapag 1875 unter deren Flagge und führte die Helgolandsaison zu Ende. (Archiv DSM)

Als Nachzügler ist schließlich 1874/75 ein weiterer Raddampfer, die HOBOKEN der 1872 gegründeten Transatlantischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft – in der Öffentlichkeit unter dem Kürzel Adler-Linie gehandelt –, zu erwähnen. Diese Reederei lieferte sich mit der Hapag einen kurzen und heftigen Konkurrenzkampf in der Transatlantikfahrt, wurde aber im April 1875 von dieser übernommen, wobei der Saisonverkehr der HOBOKEN vom neuen Besitzer im gleichen Jahr noch zu Ende geführt wurde. Danach wurde der Dampfer aufgelegt und zwei Jahre später nach London verkauft.<sup>29</sup> Zu jener Zeit waren aber im Hamburger Helgolandverkehr die Karten längst neu gemischt worden. Für diese Frühzeit hat 1958 der namhafte Historiograf der frühen Dampfschiffahrt in Nordwestdeutschland, Hans Szymanski, aus einem bremischen Betrachtungswinkel heraus

28 Kuke 1974, S. 70, 113; Siersdorfer 1974, S. 16f.; Mathies 1924, S. 41, 85f.; Kresse 1969a, S. 170; Kresse 1969b, S. 158; Grobecker/Buschmann 2002, S. 42–44, 49. Zu J.C. Godeffroy siehe Gossler 2010b.

29 Kuke 1974, S. 123; Grobecker/Buschmann 2002, S. 62; Kludas 2010, S. 30f. Zur Adler-Linie siehe Mathies 1924, S. 90–92.

das klare Urteil gefällt: *Der Bäder- und Ausflugsdienst nach Helgoland gehörte von Anfang an überwiegend zu dem Verkehrsbereich von Hamburg.*<sup>30</sup>

Tabelle 2: Schiffe im Hamburg-Helgoland-Dienst 1829–1875

| Typ | Name                                | erbaut                                | Reeder                                                                                    | Tonnage/<br>Geschw. | Pass. | Im Dienst<br>nach Helgo-<br>land |
|-----|-------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-------|----------------------------------|
| RD  | DE BEURS VAN<br>AMSTERDAM           |                                       | Amsterdamsche<br>Stoomboot Mij.                                                           |                     |       | 1829–1835                        |
| RD  | ELBE                                | 1833 Glasgow                          | Hamburger<br>Dampfschiffahrts-<br>Compagnie                                               | 116 BRT             | 330   | 1834–1860/1863                   |
| RD  | PATRIOT                             | 1836 J.H. von<br>Somm, Hamburg        | Hamburger<br>Dampfschiffahrts-<br>Compagnie                                               | 172 BRT             | 380   | 1836–1854                        |
| RD  | HENRIETTE,<br>ex ESSEX OF<br>LONDON | 1829 Poplar                           | Heinrich Spliedt,<br>Hamburg, ab 1844<br>Hamburger Elb-<br>Dampfschiffahrts-<br>Compagnie | 192 BRT             | 380   | 1839–1867                        |
| RD  | MANCHESTER                          | 1841 F.W.<br>Wencke, Bre-<br>merhaven | Hanseatische<br>Dampfschiffahrts-<br>Gesellschaft, Ham-<br>burg                           | 520<br>BRT/10<br>kn |       | 1843                             |
| RD  | HELGOLAND                           | 1854 Caird & Co.<br>Greenock          | Joh. César Go-<br>deffroy & Sohn,<br>Hamburg                                              | 15 kn               |       | 1854–1862                        |
| RD  | PATRIOT                             | 1857 Reiherstieg-<br>werft, Hamburg   | Elbe-Dampfschiff-<br>fahrts-Co., Ham-<br>burg                                             |                     | 340   | 1858–1862                        |
| RD  | HELGOLAND, ex<br>BRITANNIA          | 1845 Glasgow                          | Rübcke & Woell-<br>ner, Hamburg                                                           |                     |       | 1863–1869                        |
| RD  | HOBOKEN                             | 1873 Napier &<br>Sons, Glasgow        | Adler-Linie, Ham-<br>burg (1875 an HA-<br>PAC)                                            | 420<br>BRT/13<br>kn | 500   | 1874–1875                        |

RD: Raddampfer  
Literatur: Kuke 1974, S. 98–100, 113, 121–123, 136–137; Grobecker/Buschmann 2002, S. 28, 31, 44–45, 49, 62; Kludas 2010, S. 30–31.

Auch andernorts blieb man nicht untätig, wenngleich diese Bemühungen in jener frühen Zeit meist noch Stückwerk blieben, so im Konkurrenzhafen Bremen. Als die

30 Szymanski 1958, S. 302. Der Nachlass von Szymanski befindet sich übrigens im Archiv des DSM: III A 04118–001 bis 054.

Hamburger 1834 ihren Helgolanddienst auf eine solidere Grundlage stellten, wurde in der Bremer Presse eine Pfingstfahrt zur Insel mit dem Raddampfer BREMEN (erbaut 1833 und betrieben von Johann Lange in Grohn) angezeigt, die aber nicht zur Ausführung kam.<sup>31</sup>

Drei Jahre später versuchte der Bremer Kaufmann Louis F. Kalkmann, der Brasilien, Portugal und Uruguay konsularisch in Bremen vertrat und auch in anderen, nach hanseatischer Manier aufgefächerten Handelsgeschäften tätig war, zunächst einen Dampfer WILLIAM IV wohl aus England für den Dienst nach Norderney und Helgoland zu erwerben, doch das zerschlug sich. Stattdessen wurde mit dem aus London gecharterten Raddampfer BEN LAMOND vom 1. Juli 1837 an die Fahrt von Bremen nach Wangerooge, Norderney und Helgoland aufgenommen. Eine Strandung des Schiffes auf dem Außenriff von Norderney bereitete diesem Unterfangen aber ein rasches Ende.<sup>32</sup> Ein wenig mehr Glück hatte ein anderer bremsischer Kaufmann: Louis Ichon (1811–1890) erwarb im Sommer 1843 aus Rotterdam den eisernen Raddampfer KONING WILLEM II und ließ das Schiff am 19. August nach wie vor unter dem niederländischen Namen von Vegesack nach Helgoland abfahren, woran die bremsische Firma A.W. Gruner & Söhne beteiligt gewesen sein soll. Bis 1846 folgten sporadisch weitere Fahrten ab Bremerhaven und sogar ab Hamburg. Gelegentlich wurde Norderney mit bedient, aber hauptsächlich fuhr das Schiff in der Frachtfahrt nach Amsterdam. Hier engagierte sich Ichon, der aus Bordeaux stammte und seit 1833 in Bremen tätig war, in erster Linie. Daneben betätigte er sich in der Flussschifffahrt auf der Unterweser, der Englandfahrt und dem Auswandererwesen. Im April 1847 wurde der Dampfer nach Amsterdam veräußert.<sup>33</sup>

Nicht weit trug 1846 ein erster Versuch von der Ems aus, als die Dampfschifffahrtsgesellschaft »Concordia« aus Emden ihren Raddampfer KRONPRINZESSIN MARIE (1846) im August 1855 eine einzige Fahrt von Norderney nach Helgoland durchführen ließ. Regelmäßig verkehrte das Schiff auf der wesentlich lukrativeren Seebäderroute nach Borkum und Norderney. Zwei Jahre später wurden im Juli 1857 vom oldenburgischen Brake aus mit dem Viehdampfer BUTJADINGEN (1855) zwei Helgolandfahrten mit Fahrgästen durchgeführt. Sie blieben ebenso Episode. Bis zum Untergang im Oktober 1857 verblieb der Dampfer in der angestammten Englandfahrt.<sup>34</sup>

Wenige Jahre später wurde 1865 ab Bremerhaven ein weiterer Versuch unternommen. Der Reeder, Mitinhaber der Bremerhavener Werft F.W. Wencke und spätere Förderer der frühen deutschen Polarforschung, Albert Rosenthal (1828–1882), hatte das 1863 vor der holländischen Küste gestrandete britische Kanonenboot HMS LIVELY erworben und in den pittoresken Namen HELGOLANDERIN umgetauft. Von Juni bis September

31 Szymanski 1958, S. 56, 302.

32 Ebd. sowie S. 291f.; Kuke 1974, S. 76, 89. Über Kalkmann: Bremisches Adress-Buch für das Jahr 1843. Bremen [1843], S. 137. Der Wohnsitz an der Ostertors-Contrescarpe in einer gehobenen Wohnlage deutet auf Wohlhabenheit hin, das Kontor befand sich in der Altstadt am Weserufer (Schlachte No. 5).

33 Szymanski 1958, S. 302f.; Kuke 1974, S. 71, 76, 129f. Zu Ichon: Schwarzwälder 2003, S. 421. Die bremsische Firma A.W. Gruner & Söhne wird 1843 als *westindische Handlung* mit Kontor in der Langenstraße 78 erwähnt (Bremisches Adress-Buch für das Jahr 1843. Bremen [1843], S. 105).

34 Szymanski 1958, S. 303; Kuke 1974, S. 76, 94, 130.

1865 wurden ab Bremerhaven einige Fahrten mit insgesamt 2.352 Fahrgästen nach Helgoland unternommen, danach aber die Maschine ausgebaut und das Schiff in eine Schonerbark umgewandelt. Rosenthal plante ferner den Erwerb eines schnelleren Dampfers für Helgoland, doch dazu kam es nicht, weil der noch an anderer Stelle zu behandelnde Helgolanddienst des übermächtigen Norddeutschen Lloyd schon seine Schatten vorauswarf. Im gleichen Jahr 1865 führte der Schraubenschlepper SOLIDE (1863), an dem Rosenthal ebenfalls beteiligt war, eine einzige Helgolandfahrt durch.<sup>35</sup>

Das heutzutage niedersächsische, 1394 bis 1937 hamburgische Cuxhaven (Bezeichnung seit 1872) stand zumindest historisch mit der elbaufwärts gelegenen Metropole in einer Art Vorhafenbeziehung, die sich auch, wie noch zu zeigen sein wird, durch die Einbindung in den Helgolanddienst von Hamburg aus dokumentierte. Dies stellte beileibe nicht die einzige Komponente maritimer Hamburger Präsenz in diesem Fischerei- und Fährhafen am Schnittpunkt zwischen Unterelbe und Elbmündung dar.<sup>36</sup>

In Cuxhaven setzte ab 1869 die örtliche Cuxhavener Dampfschiffahrt AG den von der Reiherstiegwerft in Hamburg bezogenen Neubau PATRIOT in der Helgolandfahrt ab Hamburg über Cuxhaven ein. Aus der Hansestadt kamen Presseangriffe gegen diese neue Konkurrenz. Da es sich bei diesem Schiff um einen eisernen Schraubendampfer mit der damals modernen und besonders energieeffizienten Compoundmaschine (200 PSi) handelte, dürfte das der Rentabilität dieses Dienstes zugutegekommen sein, doch schließlich setzte die Eisenbahn im Niederelbrevier dieser Verbindung erheblich zu. 1889 erwarb die Hamburger Reederei W. Riechers die PATRIOT – der Name besaß mittlerweile Zugkraft – und ließ sie noch bis 1896 zum »roten Felsen« fahren.<sup>37</sup>

Insgesamt lässt sich der bereits zitierte Befund von Szymanski vollauf bestätigen, dass in der Frühzeit der Helgolandfahrt das Elbrevier eine unangefochtene Führungsposition als Ausgangsbasis hatte. Versuche von anderen Revieren, vor allem von Ems und Weser aus, waren zwar nicht sonderlich erfolgreich, wiesen aber schon in die Zukunft, ebenso wie erste Ansätze, andere Nordseebäder wie die Ostfriesischen Inseln einzubeziehen.

Technisch lag in jener Zeit die Priorität auf dem Raddampfer, der im Küsten- und Binnenverkehr noch dominant war, als Seebäderschiff aber noch bis zum Ersten Weltkrieg und in Ausläufern danach seine wichtige Bedeutung behielt. Nur zaghaft wurde der neue Schraubenantrieb eingeführt, oder besser: ausprobiert.

35 Szymanski 1958, S. 303, 330; Kuke 1974, S. 76, 120f., 151. Über Rosenthal siehe den biografischen Artikel Krause 2003.

36 Kopitzsch/Tilgner 2010, S. 155f. 1889 wurde Cuxhaven in den Liniendienst nach Amerika der Hapag einbezogen, die noch heute als Baudenkmal erhaltenen Hapag-Hallen entstanden 1900–1902. Eine weitere wichtige Hamburger Komponente war die Stationierung von Seezeichen- und Lotsenfahrzeugen des Hamburger Staates in Cuxhaven (siehe hierzu den konzisen Überblick bei Siersdorfer 1975). Die gewichtige Präsenz der heutigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und des 2003 gegründeten Havariekommandos führt diese Tradition in Cuxhaven fort.

37 Kuke 1974, S. 70f., 137; Siersdorfer 1974, S. 23–28.

*Tabelle 3: Schiffe im Helgolanddienst von anderen Häfen aus (1837–1869)*

| Typ   | Name                                 | erbaut                                    | Reeder                                                                                                                     | Tonnage/<br>Geschw.        | Pass. | Im Dienst nach<br>Helgoland                               |
|-------|--------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------|-----------------------------------------------------------|
| RD    | BEN LAMOND                           |                                           | Louis F. Kalkmann,<br>Bremen                                                                                               |                            |       | 1837 ab Bre-<br>men über Wan-<br>gerooge und<br>Norderney |
| RD    | KONING WIL-<br>LEM II                | 1841 Christian<br>Verveer, Amster-<br>dam | Eduard Ichon,<br>Bremen                                                                                                    |                            |       | 1843–1846 ab<br>Vegesack, Bre-<br>merhaven und<br>Hamburg |
| RD    | KRONPRINZES-<br>SIN MARIE            | 1846 Vlissingen<br>& Co., Amster-<br>dam  | Dampfschiff-<br>fahrts-Gesell-<br>schaft »Con-<br>cordia«, Emden                                                           | 24 Kom-<br>merz-<br>lasten |       | 1855 ab Norder-<br>ney                                    |
| D     | BUTJADINGEN                          | 1855 T.D. Mar-<br>shall, South<br>Shields | Dampfschiff-<br>fahrts-Gesell-<br>schaft der Butja-<br>dinger und Stadt-<br>länder Bauern<br>und Viehhändler,<br>Oldenburg |                            |       | 1857 ab Brake                                             |
| D     | HELGOLANDE-<br>RIN, ex HMS<br>LIVELY | 1858 Newcastle                            | Albert Rosenthal,<br>Bremerhaven                                                                                           | 254 BRT                    |       | 1865 ab Bremer-<br>haven                                  |
| D (1) | SOLIDE                               | 1863 Reiher-<br>stiegwerft,<br>Hamburg    | Rosenthal &<br>Wencke, Bre-<br>merhaven                                                                                    | 99 BRT                     |       | 1865 ab Bremer-<br>haven                                  |
| D     | PATRIOT                              | 1869 Reiher-<br>stiegwerft,<br>Hamburg    | Cuxhavener<br>Dampfschiffahrt<br>AG, Cuxhaven                                                                              | 130<br>BRT/10<br>kn        | 100   | 1869–1896 ab<br>Hamburg/<br>Cuxhaven                      |

RD: Raddampfer

D: Schraubendampfer

(1): Schlepper, gelegentlich im Fahrgastdienst verwendet.

Literatur: Szymanski 1958, S. 179, 302–303; Kuke 1974, S. 89, 94, 120–121, 129–130, 137, 151; Ostersehlte 1996, S. 88.

### **Der Einstieg der Großreedereien: Die Hapag und der Norddeutsche Lloyd in der Helgolandfahrt**

Im Zug der Zeit lag es, dass der Hamburger Helgolanddienst in kapitalkräftigere Hände geriet, die überdies mehr Kontinuität versprochen. Hier kam die größte Reederei der Hansestadt, die 1847 gegründete Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hapag), ins Spiel, die seit 1893 die für die Öffentlichkeit etwas handlichere Zusatzbezeichnung Hamburg-Amerika Linie führte. Wie der Name schon sagt, lag das Haupt-

geschäft zunächst im Transatlantikdienst nach New York, doch kamen im Laufe der Zeit weitere Fahrtgebiete, etwa nach Südamerika und Ostasien, hinzu. Ihr bremisches Gegenstück war der 1857 gegründete Norddeutsche Lloyd (NDL), Hauptkonkurrent der Hapag im Transatlantikdienst, aber auch in anderen Fahrtgebieten.<sup>38</sup>

Die Historie dieser beiden größten deutschen Reedereien in ihrem Wechselspiel zwischen heftiger Konkurrenz und gelegentlicher Kooperation mit Absprachen in Einzeldingen kann als symbiotische Parallelgeschichte interpretiert werden. Aus wissenschaftlicher Sicht erscheint ein mehr oder weniger ständiger Abgleich zwischen diesen beiden in etwa gleich großen und bedeutenden sowie strukturell ähnlichen Reedereien notwendig. Hamburger oder Bremer lokalpatriotische Scheuklappen stehen weiterführenden Erkenntnissen im Weg, denn eine solche Betrachtungsweise ist in keiner Weise angemessen für Unternehmen, die von Anfang an weltwirtschaftlich dachten, planten und handelten. Im Zuge der Einführung der Containerschifffahrt mit ihren ungeheuren Investitionen fusionierten 1970 beide Reedereien zum Konzern Hapag-Lloyd, der heutzutage im einstigen Hapag-Haus am Ballindamm an der Binnenalster in Hamburg residiert.

Die Anfänge des Helgolanddienstes der Hapag liegen in einem historischen Zwielicht und erscheinen in ihren Quellenbelegen widersprüchlich. 1862 erwarb die Reederei den Raddampfer GRODEN (1843) für Tenderdienste auf der Elbe. Für Juli und August 1863 wurden in der Presse insgesamt acht Helgolandfahrten angeboten, doch bleibt unklar, ob diese Fahrten überhaupt stattgefunden haben oder vielleicht doch abgesagt wurden.<sup>39</sup>

Spätestens 1866 nahm die Hapag faktisch ihren Helgolanddienst mit dem aus Schottland stammenden eisernen Raddampfer CUXHAVEN auf. Dieser war als Blockadebrecher für die Konföderierten im Amerikanischen Bürgerkrieg erbaut, aber nicht mehr abgenommenen worden und wurde schließlich aus britischer Privathand erworben. Das Schiff fand bei der Hapag nebenher als Tender Verwendung und wurde schließlich 1884 nach Cuxhaven veräußert.<sup>40</sup> In der älteren Literatur kursiert die Vermutung, dass dieser Helgolanddienst eher einen werblichen Charakter für die wesentlich bedeutendere Überseepassagierschifffahrt ausgeübt habe.<sup>41</sup> Da solche Usancen im Rahmen einer frühen Öffentlichkeitsarbeit auch von anderen zeitgenössischen Reedereien bekannt sind<sup>42</sup>, hat diese These einiges für sich.

38 Zur wichtigsten Literatur (chronologisch) über die Hapag: Landerer 1897; Thiess 1905; Himer 1905; Gutmann 1907; Herschel 1912; Melnik 1912; Himer 1922; Himer 1922/1927; Kaegbein 1922; Mathies 1924; Roggendorf 1924; Linde 1930; N.N. 1937; Huffmann 1960; Staehr 1960; Witthöft 1973; Kludas/Bischoff 1979–1981; Kludas 2007–2010. Zum Archivwesen der Hapag (heute Hapag-Lloyd) siehe Fähnemann/Stader 2020.

Die wichtigste Literatur zum NDL in diesem Zusammenhang: Lindeman 1892; Neubaur 1907; Kludas 1991–1992. Eine Zusammenschau und damit Parallelgeschichte beider Reedereien bieten Wiborg/Wiborg 1997.

39 Kludas 2010, S. 13, 28.

40 Kuke 1974, S. 71, 97, 114; Siersdorfer 1974, S. 22f.; Kludas 2010, S. 13, 28.

41 Mathies 1924, S. 81.

42 So etwa bei der bis 1873 ausgeübten Oberweserschifffahrt des Norddeutschen Lloyd, bei der Werbung für die England- und Amerikadienste veranstaltet wurde (Ostersehlte 2017, S. 60–63).

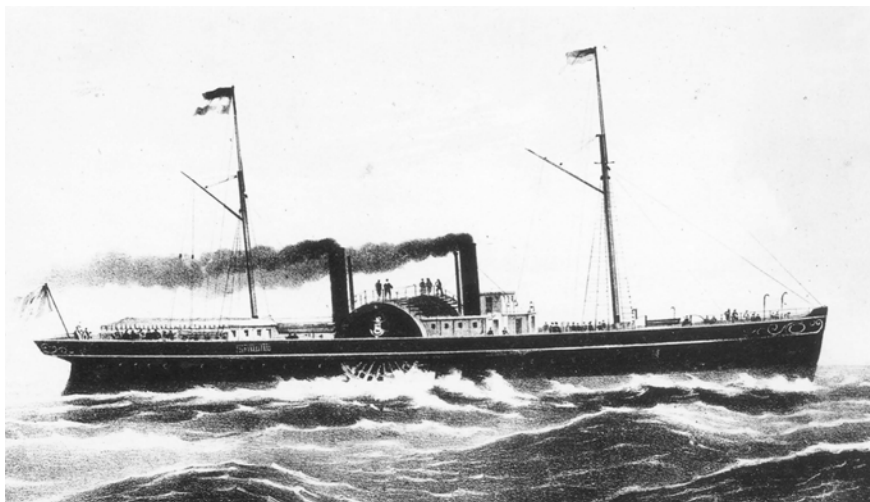


Abb. 4: Ursprünglich wurde der Raddampfer CUXHAVEN (ex HERALD, ex HATTY) 1864 in Schottland als Blockadebrecher für die Konföderierten im Amerikanischen Bürgerkrieg erbaut. (Archiv DSM)

In der Anfangszeit scheint sich dieser Dienst betriebswirtschaftlich gut angelassen zu haben, denn im Geschäftsbericht für 1866/67 der Hapag stand über die CUXHAVEN: *In den Zwischenzeiten haben wir indes dieses wirklich ausgezeichnete Fahrzeug infolge an uns gerichteter Anforderungen auch gelegentlich zur Passagierfahrt nach und von Helgoland benutzt, und da die Einnahmen dabei sich auf mehr als Banco Mark 20 000.- beliefen, so halten wir es im Interesse unserer Kompagnie, dasselbe in diesem Jahre [1868] regelmässig in dieser Fahrt zu erhalten.*<sup>43</sup>

In der Folgezeit wurden die Kapazitäten von der Hapag nur zögerlich ausgebaut. Aus zweiter Hand erworben, stießen zwei eiserne Raddampfer zur Flotte: Die aus England 1870 angekaufte HELGOLAND wurde jedoch ab 1872 als Tender BLANKENESE vorwiegend auf der Elbe eingesetzt, wohl weil sie wegen ihrer Bauart für dieses Revier besser geeignet war. Stattdessen wurde 1872 eine weitere, in Schweden erbaute HELGOLAND, erworben. Das kurze Intermezzo (1875) der von der Adler-Linie übernommenen HOBOKEN wurde bereits erwähnt.<sup>44</sup> 1881 findet sich im Geschäftsbericht nur noch einmal kurz eine lobende Erwähnung der Fahrteigenschaften der CUXHAVEN, doch mit den Einkünften scheint es in diesen Jahren nicht weit her gewesen zu sein. Nur drei Jahre später hieß es 1884: *Die Fahrten Hamburg-Helgoland, welche wir seit vielen Jahren vermitteltst unseres Dampfers CUXHAVEN aufrecht erhielten, mussten wir aufgeben, weil sie in Folge der Concurrenz der Unterelbe'schen Eisenbahn-Gesellschaft jede Rentabilität eingebüsst hatten.*<sup>45</sup> Hier haben wir es erstmals mit der Wechselbeziehung zwischen den Abfahrtschiffen Hamburg und Cux-

43 Geschäftsbericht 1866–67, S. 96 (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg).

44 Kuke 1974, S. 89, 114f.; Siersdorfer 1974, S. 29f.; Grobecker/Buschmann 2002, S. 56f., 64f.; Kludas 2010, S. 30f.

45 Zit. ebd., S. 13. Fahrpläne der CUXHAVEN von 1870, 1872 und 1874 sind abgedruckt ebd., S. 12.

haven zu tun, diesmal in Form einer Konkurrenz, an die man die CUXHAVEN verkauft hatte.

Dies alles waren nur zaghafte Ansätze, die damals Hamburgs größte Reederei im Helgolandverkehr<sup>46</sup> unternahm. Der seit 1880 amtierenden Hapag-Führung, namentlich unter Oscar Ruperti und William O'Swald, wird von der neueren Literatur zumindest in der Nordatlantikfahrt eine hilflose und konfuse Geschäftspolitik nachgesagt.<sup>47</sup> Ein ähnliches Bild ergibt sich im Helgolanddienst. Neue und anregende Impulse von außen waren deswegen nötig, damit dieses Geschäft nach der Jahrhundertwende auf eine solidere Grundlage gestellt wurde.

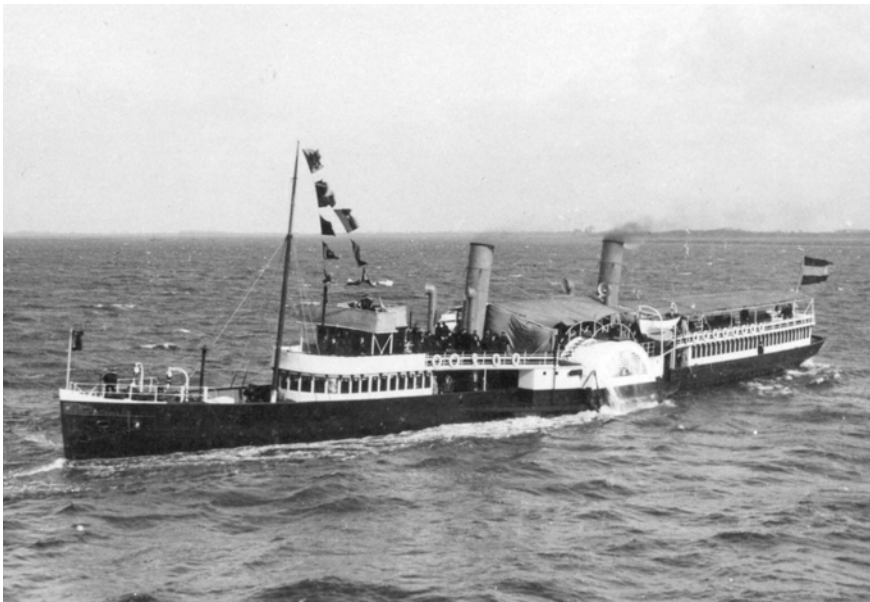


Abb. 5: Der 1870 aus England erworbene Raddampfer ALBERT VICTOR wurde zunächst als HELGOLAND im Seebäderdienst und dann ab 1872 als BLANKENESE vorwiegend auf der Unterelbe eingesetzt. (Sammlung Kludas/Archiv DSM)

46 Nur schemenhaft wird in den Quellen ein Dampfer ATLAS in den 1880er-Jahren in den Quellen erwähnt, wobei die Identität sowie die Zuordnung zu einer Reederei (Dutton & Dultz, Cuxhaven; Vereinigte Bugsir) unsicher bleibt (Kuke 1974, S. 88). Falls es dieses Schiff in der Helgolandfahrt überhaupt gegeben hat, dürfte es keine große Konkurrenz gewesen sein.

47 Beispielsweise bei Kludas/Bischoff 1979–1981. Bd. 1, S. 10; Kludas 1986, S. 99f. Ruperti und O'Swald übten ihr Amt als Nebentätigkeit aus.

Tabelle 4: Schiffe der Hapag im Helgolanddienst 1866–1883

| Typ | Name                                            | erbaut                                   | Tonnage/Geschw. | Pass. | Im Dienst nach Helgoland |
|-----|-------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------|-------|--------------------------|
| RD  | CUXHAVEN, ex HER-ALD, ex HATTY                  | 1864 Caird & Co., Greenock               | 402 BRT/10 kn   | 800   | 1866–1883                |
| RD  | HELGOLAND, ex ALBERT VICTOR, ab 1872 BLANKENESE | 1866 Aitken & Mansel, Whiteinch          | 462 BRT/12 kn   | 530   | 1870–etwa 1872           |
| RD  | HELGOLAND, ex IXION                             | 1857 Motala Mekanska Verkstad AB, Motala | 618 BRT/12 kn   | 600   | 1872–1875                |
| RD  | HOBOKEN (s. Tabelle 2)                          |                                          |                 |       | 1875 (1)                 |

RD: Raddampfer

(1): Von der Adler-Linie übernommen.

Literatur: Kuke 1974, S. 97, 114–115, 123; Grobecker/Buschmann 2002, S. 56–57; Kludas 2010, S. 28–31.

Zur gleichen Zeit wie die Hapag stieg der Norddeutsche Lloyd (NDL) als Bremischer Dauerkonkurrent in das Helgolandgeschäft ein, denn die frühen Versuche anderer Reederei von der Weser aus waren, wie erinnerlich, nicht gerade verheißungsvoll verlaufen. Neben den überseeischen Diensten unterhielt die führende bremische Reederei von Anfang an eine Schlepp-, Fluss- und Ausflugsschifffahrt auf der Unterweser, in der Wesermündung und bis 1873 sogar auf der Oberweser. Bereits im Gründungsjahr 1857 wurde Norderney angelaufen, denn dieses Fahrtziel wird in den Bilanzen erwähnt.<sup>48</sup>

Erste Versuche in Richtung Helgoland gestalteten sich nur vorantastend und sporadisch. Hierfür wurden die kleineren Fracht- und Fahrgastdampfer aus der Englandfahrt des NDL verwendet. 1858 unternahmen die MÖWE, 1861 die SCHWALBE und 1863 die ADLER jeweils eine Fahrt nach Helgoland, die SCHWAN 1865 zwei Touren.<sup>49</sup> Doch dann war die Zeit für entschiedenere Schritte gekommen.

Im April 1867 ließ der Lloyd in seinem Geschäftsbericht das vorangegangene Jahr Revue passieren und berichtete über den Beginn seines Liniendienstes zum »roten Felsen«: *Die Helgolander Fahrt eröffneten wir am 15. Juni mit dem neuerbauten Doppelschraubendampfer NORDSEE und unterhielten während der Saison, ebenso wie für Norderney, wöchentlich 3 Fahrten hin und zurück. Wenn nun die dabei erzielte Einnahme von 4105 Taler 39 Groten im Eröffnungsjahr der neuen Linie, wo dieselbe gegenüber der seit vielen Jahren von Hamburg unterhaltenen nur ungenügend bekannt sein konnte, der in der Norderneyer Fahrt erreichten schon nahezu gleichkommt, so dürfte hiermit bewiesen sein, dass dieselbe bei dem reisenden Publikum eine sehr günstige Aufnahme gefunden hat, und da auf der Route via Bremerhaven die Insel Helgoland in der Hälfte der ab Hamburg erforderlichen Zeit zu erreichen ist, so wird sich unsere Linie bald einer allgemeinen Beliebtheit und lebhaften Frequenz zu erfreuen haben.*<sup>50</sup> Trotz dieser kleinen Stichelei in Rich-

48 Norddeutscher Lloyd 1907, Bilanz 31.12.1857 (nicht durchgehend paginiert).

49 Szymanski 1958, S. 303.

50 Norddeutscher Lloyd 1907, Bericht Generalversammlung 23.4.1867 (nicht durchgehend paginiert).

tung Hamburg sollte sich zeigen, dass der Helgolanddienst indes für beide Reedereien auskömmlich war, weil jede Seite ihr eigenes Einzugsgebiet bediente.

*Tabelle 5: Schiffe des NDL im Helgolanddienst 1858–1914*

| Typ    | Name                   | erbaut                                        | Tonnage/Geschw. | Pass. | Im Dienst nach Helgoland |
|--------|------------------------|-----------------------------------------------|-----------------|-------|--------------------------|
| D      | MÖWE                   | 1857 Palmer Brothers & Co., Jarrow            | 682 BRT/9 kn    |       | 1858                     |
| D      | SCHWALBE               | 1858 Palmer Brothers & Co., Jarrow            | 660 BRT/8 kn    |       | 1861                     |
| D      | ADLER                  | 1857 Palmer Brothers & Co., Jarrow            | 664 BRT/9 kn    |       | 1863                     |
| D      | SCHWAN                 | 1858 Palmer Brothers & Co., Jarrow            | 639 BRT/9 kn    |       | 1865                     |
| D (1)  | NORDSEE                | 1865 C. Waltjen & Co., Gröpelingen bei Bremen | 223 BRT/9,5 kn  |       | 1866–1885                |
| RD (1) | SIMSON                 | 1854 Johann Lange, Grohn bei Bremen           | 187 BRT/8,5 kn  | 250   | 1866–1890                |
| RD     | ROLAND                 | 1848 C. Waltjen & Co., Gröpelingen bei Bremen | 187 BRT/9,5 kn  | 328   | 1866–1884                |
| RD     | LLOYD                  | 1870 AG »Weser«, Bremen                       | 332 BRT/9 kn    | 210   | 1872–1874                |
| RD     | BREMERHAVEN, ex BREMEN | 1847 Johann Lange, Grohn bei Bremen           | 117 BRT/10 kn   | 296   | 1872–1893                |
| D (1)  | RETTET                 | 1885 J.C. Tecklenborg, Geestemünde            | 360 BRT/13 kn   | 331   | 1885–1914                |
| RD     | FORELLE                | 1881 H.F. Ulrichs, Vegesack                   | 298 BRT/14 kn   | 432   | 1888–1913                |
| RD     | WILLKOMMEN             | 1884 J.C. Tecklenborg, Geestemünde            | 408 BRT/11 kn   | 656   | 1889                     |
| RD     | LACHS                  | 1889 J.C. Tecklenborg, Geestemünde            | 270 BRT/13,5 kn | 408   | 1890–1914                |
| RD     | KEHREWIEDER            | 1890 J.C. Tecklenborg, Geestemünde            | 499 BRT/11,5 kn | 862   | 1890–1914                |
| RD     | NAJADE                 | 1894 Schichau, Elbing                         | 724 BRT/16 kn   | 670   | 1894–1928                |
| D (1)  | SEEDLER                | 1897 Georg Seebeck, Geestemünde               | 532 BRT/13,5 kn | 600   | 1897–1914                |
| RD     | NIXE                   | 1899 Georg Seebeck, Geestemünde               | 844 BRT/16,5 kn | 573   | 1899–1925                |
| D      | GLÜCKAUF               | 1901 AG »Weser«, Bremen                       | 736 BRT/12 kn   | 878   | 1901–1914                |
| RD     | DELPHIN                | 1905 AG »Weser«, Bremen                       | 400 BRT/14 kn   | 500   | 1905–1939                |

| Typ | Name     | erbaut                     | Tonnage/Geschw. | Pass. | Im Dienst nach Helgoland |
|-----|----------|----------------------------|-----------------|-------|--------------------------|
| D   | VORWÄRTS | 1906 Bremer Vulkan, Bremen | 758 BRT/12,5 kn | 780   | 1906–1938                |

RD: Raddampfer

D: Schraubendampfer

(1) Kombinerter Schlepper/Fahrgasttender

Literatur: Szymanski 1958, S. 303, 324; Kuke 1974, S. 88–90, 98, 102, 106, 126, 130–134, 138, 147, 150–151, 156, 166; Kludas 1991, S. 153–163.

Mit der NORDSEE und ihrem damals modernen Doppelschraubenantrieb hatte sich der Lloyd auf eine in der Helgolandfahrt neuartige Antriebsform eingelassen.<sup>51</sup> Gleichzeitig aber scheute man in Bremen den Bau eines größeren Seebärdampfers, vermutlich weil die zu erwartenden Fahrtgastzahlen nicht allzu hoch eingeschätzt wurden. Vielmehr setzte der Lloyd auf einen Schleppdampfer mit zusätzlicher Personenkapazität, der neben dem gelegentlichen Helgolanddienst noch anderen Tätigkeiten nachging, denn die Mitnahme von Ausflüglern auf Schleppern war vor dem Ersten Weltkrieg nicht selten.<sup>52</sup> Auch gab es in England wie dann auch beim NDL, je nach Prioritäten in der Bauweise, die Kombination aus Schlepper mit zusätzlicher Passagiertenderfunktion oder des Fahrgasttenders mit Schleppvorrichtung. Beide Varianten dienten dem Transport von Personen und Gepäck über kürzere Distanzen zu den auf Reede liegenden Passagierdampfern.<sup>53</sup> Der Raddampfer SIMSON (1854) und der Schraubendampfer RETTER (1885) fielen in erstere Kategorie. Daneben verwendete der Lloyd Tender sowie Raddampfer des Seebärd- und Unterweserverkehrs, die lediglich nebenher zur Helgolandfahrt herangezogen wurden, diese aber ausreichend abdeckten. Möglicherweise hat der NDL kurzfristig fremde Tonnage hinzugechartert.<sup>54</sup>

51 Kuke 1974, S. 133f. Eine akribische Beschreibung der Maschinenanlage findet sich bei Haack/Busley 1893, S. 20, 23, 76, 80, 82, 92, 96, 97, Tafel XXII.

52 Ein Beispiel aus Lübeck bei Ostersehlte 1991, S. 289–295.

53 Thomas 1991, S. 105–120 (Tenders and Passenger Carrying Tugs); Robins 2010. Über den Tenderdienst des NDL, aber auch anderer Reedereien wie der Hapag, ist in den Quellen kaum Genaueres zu finden. Bildbelege sind selten, eine Ausnahme (KEHREWIEDER längsseits BREMEN) findet sich bei Kludas 1991, S. 159. Fahrtbeschreibungen, Fahrpläne oder gedruckte Werbung fehlen erfahrungsgemäß. Bei den kurzen Distanzen dürfte der Tenderverkehr als banaler und nebensächlicher Vorgang wahrgenommen worden sein, im Gegensatz zum Seebärdverkehr, der sich in einschlägigen Quellen niedergeschlagen und das touristische und damit kulturgeschichtliche Erscheinungsbild der Küste mitgeprägt hat.

54 Kuke 1974, S. 88, erwähnt die Charterung des betagten Dampfers AUGUSTE VICTORIA, ex VILLE DE BRUGES, ex TOPAZ (1847 bei Cockerill in Hoboken bei Antwerpen erbaut) der Kieler Reederei Sartori & Berger (Daten Lloyd's Register 1893/94, nicht paginiert) für die Saison 1893. Die zeitgenössischen Geschäftsberichte des NDL (Norddeutscher Lloyd 1907) liefern keinen Hinweis dafür.



*Abb. 6: Auf dieser Postkarte des NDL geben sich Bremer und Hamburger Seebäderschiffe auf der Reede von Helgoland kurz nach der Jahrhundertwende ein Stelldichein; von links: die beiden Lloydampfer GLÜCKAUF (1901) und NAJADE (1894) sowie die COBRA (1889). (Archiv DSM)*

Erst kurz vor und nach der Jahrhundertwende, nicht zuletzt vor dem Hintergrund des zunehmenden Helgolandtourismus, fand der Typ des als Neubau beschafften Seebäderdampfers als Rad- (NAJADE 1894, NIXE 1897) und Schraubendampfer (GLÜCKAUF 1901, VORWÄRTS 1906) Eingang in die Lloydflotte (Tabelle 5).<sup>55</sup>

Insgesamt lässt sich feststellen, dass beim Lloyd der Helgolandverkehr im Vergleich zu den Verbindungen etwa nach Norderney oder Wangerooge nur eine Nebenrolle spielte. In den ersten drei Jahrzehnten wurde der Seebäderverkehr von der bremischen Großreederei nur sporadisch versehen. Erst in den 1890er-Jahren erfolgte eine Intensivierung, die mit dem Aufschwung auf Helgoland, aber auch in anderen Seebädern zusammenhing, deren positive Wirkung auf Erholung und Gesundheit zunehmend ins Bewusstsein des Publikums drang und in der offiziellen Lloydliteratur thematisiert wurde. Eine größere Fahrplandichte sowie ein Ausbau an Fahrgastkapazität auch beim Lloyd waren die Folge. Im Jahre des 50-jährigen Firmenjubiläums 1907 bedienten NIXE, NAJADE und SEEADLER (Tabelle 5) Helgoland. In der Hauptsaison wurde die Insel täglich angelaufen, in der Vor- und Nachsaison viermal wöchentlich. Zwischen Juni und September führte viermal in der Woche eine Linie von Bremerhaven nach Wangerooge über Helgoland. 1906 beförderte der Seebädersdienst des NDL zu allen Destinationen insgesamt 30.736 Fahrgäste.<sup>56</sup>

55 Einen Überblick über das einschlägige Schiffsmaterial des NDL gibt Kludas 1991, hier S. 153–165 (Schlepper und Tender).

56 Neubaur 1907, Bd. 1, S. 255–260. Ein weiteres Gesamtwerk über den NDL (Lindeman 1892) gibt nur eine kurze Beschreibung des Dienstes nach Norderney (S. 484–487).

## Konkurrenz im eigenen Haus: Albert Ballin und die Hamburger Helgolandfahrt

Wie der Lloyd, so war auch die Hapag ihr Helgolandgeschäft zunächst nur halbherzig angegangen. Erst eine 1889 gegründete Seebäderreederei sorgte für notwendige Impulse. Diese besondere Entwicklung hatte mit der gewichtigsten Personalie der Firmengeschichte der Hapag vor dem Ersten Weltkrieg zu tun: Albert Ballin (1857–1918) war Sohn eines aus Jütland eingewanderten dänischen Juden, der 1852 die Auswandereragentur Morris & Co. in der Hansestadt begründet hatte. Nach dessen Tod trat Albert Ballin 1874 in die väterliche Firma ein, erhielt 1875 Prokura und wurde 1879 Mitinhaber. 1881 übernahm er die Passagevertretung der Hamburger Reederei Edward Carr, die neben ihren Frachtdiensten nun auch Zwischendeckspassagiere zu günstigen Preisen nach New York beförderte, eine höchst schmerzliche Konkurrenz für die Hapag. 1886 verständigten sich beide Seiten, und Ballin wechselte an die Spitze der Passageabteilung der führenden Hamburger Reederei. Dort wirkte er so erfolgreich, dass er 1888 in den Vorstand berufen wurde und daranging, die Hapag durchgreifend zu modernisieren und schließlich, noch vor dem bis dahin führenden NDL, zu Deutschlands größtem maritimen Unternehmen zu machen. 1899 wurde er zum Generaldirektor ernannt, und es ist nicht übertrieben, ihn als den prominentesten Schifffahrtsmanager des Wilhelminismus zu charakterisieren, und das nicht nur wegen seiner schließlich engen Beziehungen zum Kaiser.<sup>57</sup>

Zunächst aber ist die bedeutende, 1877 gegründete Hamburger Werft Blohm & Voss zu nennen, die 1885 einen Raddampfer FREIA erbaute. Mit 16 Knoten war dieses Schiff vergleichsweise schnell und hatte bereits elektrisches Licht an Bord. Rund vier Jahre betrieb die Werft in Eigenregie den Dampfer in der Helgolandfahrt, aber lediglich als eine Fußnote in der Geschichte des Unternehmens. Eine langfristige Geschäftsidee dürfte, trotz eigener für dieses eine Schiff entworfener Reedereiflagge, kaum dahintergestanden haben. Eher handelte es sich um eine auch von anderen Werften in den konjunkturrell schwierigen 1880er-Jahren verfolgte Verlegenheitslösung, aus Beschäftigungsgründen Schiffe für eigene Rechnung zu bauen, eine Zeit lang fahren zu lassen und dann bei günstiger Gelegenheit zu veräußern. Im Winter fuhr die FREIA zwischen Ostende und Dover oder auch im Mittelmeer.<sup>58</sup>

Albert Ballin als geschäftliches Multitalent nutzte Ende 1889 die Chance und erwarb das Schiff, für das er im Rahmen von Morris & Co. vorher Fahrkarten verkauft hatte. Ferner wurde aus Cuxhaven die bereits erwähnte CUXHAVEN (1864) angekauft, doch dieses Schiff ging in die Ostsee, um bis zum Totalverlust durch Strandung vor Zinnowitz 1891 in einem Gemeinschaftsdienst mit der Stettiner Reederei Braeunlich (Stettiner Seebäder-Reederei Ballin & Braeunlich) zwischen der pommerschen Hafenmetropole und Rügen eingesetzt zu werden.<sup>59</sup>

Neben seiner ohnehin fordernden Aufgabe bei der Hapag gründete Albert Ballin noch 1889 als Nebenerwerb die nach ihm benannte Ballin's Dampfschiff-Rhederei-

57 Zwei biografische Artikel: Klein 1953; Lorenz 2001.

58 Prager 1977, S. 30; Witthöft 2002, S. 20f.; Kuke 1974, S. 102; Siersdorfer 1974, S. 30; Grobecker/Buschmann 2002, S. 71, 84.

59 Mathies 1924, S. 142; Kuke 1974, S. 102; Prager 1977, S. 29f.; Kludas 2010, S. 13, 28; Siersdorfer 1974, S. 22; Braeunlich 1999, S. 9, 208f.

Gesellschaft und eröffnete den Fahrtbetrieb zum Saisonbeginn 1890.<sup>60</sup> Dies war keine vorübergehende Eingebung, sondern ein zielstrebiges und damit strategischer Einstieg in die Helgolandfahrt, denn Ballin, der ein breiter gefächertes Publikum an Ausflüglern im Blick hatte, dachte schon sehr bald an Expansion. Ob die Übergabe der Insel von Großbritannien an Deutschland dabei eine Rolle spielte, bleibt dahingestellt, doch durch den nachfolgenden Aufschwung (vgl. Tabelle 1) ging die Rechnung Ballins auf. Die inzwischen ansehnliche biografische Literatur über den später so legendären Hapag-Chef behandelt diese interessante Seitenlinie bis heute stiefmütterlich.<sup>61</sup> Nur dank der langjährigen Sammeltätigkeit von Arnold Kludas wissen wir darüber inzwischen mehr, und dasselbe gilt für den Seebäderdienst der Hapag.<sup>62</sup>

Das Engagement Ballins auf diesem Seitenfeld verwundert auf den ersten Blick, doch waren solche Nebengeschäfte zumindest im hansestädtischen Milieu damals nicht ganz selten.<sup>63</sup> Über die Vereinbarkeit mit seiner Führungstätigkeit bei der HAPAG ist einmal gemutmaß worden: *Wieweit Ballin, damals als Direktor bereits Mitglied des Vorstands, diesen Schritt mit seinen Kollegen vom Hapag-Vorstand abgesprochen hatte, ist aus der Literatur über Ballin und die Hapag nicht zu ermitteln.*<sup>64</sup> Mit Sicherheit hat es aber – allein um unnütze Missverständnisse und Scherereien im Firmenalltag zu vermeiden – einschlägige Absprachen zwischen Ballin einerseits und dem Vorstand und Aufsichtsrat andererseits gegeben. Von einer engen Verzahnung zwischen den Geschäftspolitiken beider Firmen ist auszugehen, wofür noch Einzelbeispiele zu nennen sind. Im gegenteiligen Fall wären sowohl die prosperierende Entwicklung der Seebäderreederei als auch die weiterhin erfolgreiche Karriere Ballins bei der Hapag nicht zu erklären. Mit seiner Gründung war er lediglich in eine von seinem Arbeitgeber 1883 hinterlassene Bresche gesprungen. Es sieht so aus, dass seine Reederei als ein Experimentierfeld für technische, aber ebenso betriebswirtschaftliche Neuerungen diente, wovon in späterer Zeit die Hapag profitieren

60 Mathies 1924, S. 142. Die Reedereiflagge ebd., S. 125; Kludas 2010, S. 13.

61 So die ältere Literatur: Huldermann 1922, Stubmann 1926/1960, die romanhafte Ausschmückung von Leip 1956, die knapp gefasste Broschüre von Stubmann 1957, das bis heute gültige Standardwerk von Cecil 1969, aber auch die neueren Biografien von Wiborg 2000, Straub 2001 und Gerhardt 2009. Dagegen wurde die Reederei 2007 in der Begleitschrift einer Ballin-Ausstellung im Cuxhavener Empfangsgebäude Steubenhöft erwähnt (Koperschmidt 2007, S. 10f.). Ebenso beschreibt das umfangreich bebilderte, private Aspekte einschließende Buch von Eichler 2018 das Unternehmen in seinen Grundzügen (S. 70f.). 2019 gab Hapag-Lloyd eine Broschüre heraus. Obwohl der zur Verfügung stehende Platz notgedrungen knapp war, wurde immerhin vermerkt: *Ein weiteres Geschäftsfeld übergab Albert Ballin der Hapag aus eigener Hand: die Seebäderdienste. Er hatte sie 1889 privat gegründet* (Hapag-Lloyd 2019, S. 16). Im Hapag-Lloyd-Archiv in Hamburg befinden sich Aufsichtsratsprotokolle der Nordsee-Linie von 1897 bis 1904 (SG 01-05-13/1).

62 Kludas 2010.

63 Einer der Vorgänger Ballins als Direktor der Hapag (1847–1880), Adolph Codeffroy (1814–1893, der Bruder von Johan César Codeffroy), hatte nebenbei 1845–1858 eine eigene Firma unterhalten, die im Strudel der Weltwirtschaftskrise 1858 zugrunde ging (Gossler 2010a). In Bremen führte der Gründer des NDL, der »königliche Kaufmann« Hermann Henrich (H.H.) Meier (1809–1898), seine 1805 gegründete Familienfirma neben seiner Tätigkeit beim Lloyd weiter (Hardegen/Smidt 1920).

64 Kludas 2010, S. 13.

sollte. So wurde eine zugkräftige Werbung betrieben, die sich in Gestalt von Postkarten überliefert hat.<sup>65</sup>

Da ihn seine Führungsfunktion bei Hamburgs größter Reederei ausgelastet haben dürfte, wird sich Ballin bei seinem Seebäderdienst nicht um die Einzelheiten des Tagesgeschäfts gekümmert, sondern diese, zumindest in späterer Zeit, einer vertrauenswürdigen Prokura überlassen haben. Möglicherweise wurde in den ersten Jahren der Betrieb im ursprünglichen, allerdings räumlich recht engen ersten Hapag-Haus (bis Sommer 1890 Deichstraße 7)<sup>66</sup> abgewickelt, ferner im nachfolgenden Domizil (bis Sommer 1903 Dovenfleth 18)<sup>67</sup>, entweder durch dortiges Büropersonal oder durch Angestellte der Seebäderreederei. Die Wege zu Ballin als Ansprechpartner und Entscheidungsträger waren auf jeden Fall kurz.

Im Hamburger Adressbuch 1895 taucht die Reederei erstmals als eigene Anschrift auf: *St. Pauli Landungsbrücke Neue Gepäckhalle*.<sup>68</sup> Das klingt nicht nach einem eigenen Büro, sondern nur nach einer Verkaufsstelle. 1897 erfolgte die Umfirmierung des bis dahin etwas umständlichen Firmennamens in die für das Seebäderpublikum wesentlich werbewirksamere Bezeichnung Nordsee-Linie GmbH.<sup>69</sup> Im Hamburger Adressbuch von 1898 wird der neue Firmenname genannt, nun aber ebenfalls eine Büroadresse (Bei der Erholung 13).<sup>70</sup> Der Bürobetrieb dürfte sich also ausgeweitet haben, denn 1900 werden ein neuer Firmensitz am Johannisbollwerk 16 sowie ein Direktor (W. Weselmann) angegeben, die St. Pauli-Landungsbrücke nach wie vor aufgeführt, was die Annahme einer Verkaufsstelle stützt.<sup>71</sup> Weselmann erhielt um 1901 Verstärkung durch einen weiteren Direktor (O. Winkler).<sup>72</sup>

Als bald schritt Ballin zum Flottenausbau. Zunächst dachte er nicht an Neubauten, sondern sein Blick richtete sich, geradezu traditionell für Hamburger Kaufleute, nach England. Dort führte bereits im 19. Jahrhundert der Aufstieg der viktorianischen Seebäder als eine frühe Tourismusform zu einer Blütezeit der küstennahen Fahrgastschiffahrt. Damals dominierte in britischen Gewässern noch der Schiffstyp des Küstenradampfers. Darin sah Ballin ein entsprechendes Reservoir an günstig zu erwerbenden Gebrauchschriffen. Während in der See- und Küstenschiffahrt der Schraubenantrieb allenthalben auf dem Vormarsch war, hielt sich der Radantrieb bei britischen Seebäderdampfern noch bis nach dem Ersten Weltkrieg, was mit den komplizierten und stark tideabhängigen Fahrwasserverhältnissen zusammenhing.<sup>73</sup>

Die Vermutung Ballins trog nicht. Eine der bedeutendsten Werften Großbritanniens, Fairfield (ehemals Elder) in Glasgow, trat um 1889 in nähere Verhandlungen mit der

65 Drei Beispiele ebd., S. 40.

66 Hamburger Adressbuch für 1890, S. 160. Bildbeleg bei Kludas/Bischoff 1979–1981, Bd. 1, S. 10.

67 Ebd., S. 13f., 17 (mit Bildbelegen); Hamburger Adressbuch für 1891, S. 168.

68 Hamburger Adressbuch für 1895, S. 18.

69 Mathies 1924, S. 142; Kludas 2010, S. 13.

70 Hamburger Adressbuch für 1898, S. 423.

71 Hamburger Adressbuch 1900, S. 493.

72 Hamburger Adressbuch 1901, S. 488.

73 Einen konzipierten und instruktiven Überblick mit einer überzeugenden zeitlichen Periodisierung und kulturgeschichtlichen Hinweisen liefert Gladwell 2013. Das Traditionsschiff WAVERLEY (1947) ist der letzte Vertreter des einst klassischen britischen Küsten-Passagierdampfers.

Hapag ein und lieferte Anfang 1890 den Dreischornsteiner NORMANNIA (8.716 BRT) für den Transatlantikdienst ab.<sup>74</sup> Es erscheint als wahrscheinlich, dass Ballin auf diesem Wege von einem zusätzlichen Engagement der schottischen Großwerft im Reedereigeschäft erfuhr. Dies wurde mit wesentlich größerer Konsequenz betrieben als etwa von Blohm & Voss an der Elbe. 1889 hatte Fairfield den Raddampfer COBRA an eine Reederei in Glasgow für den Dienst zwischen dem schottischen Gourock und dem nordirischen Belfast abgeliefert. Doch der Kunde war nicht zufrieden und gab nach einer Saison das Schiff an die Werft zurück; ein eigenartiger Gegensatz zur späteren Erfolgsgeschichte dieses Raddampfers unter deutscher Flagge. Etwa zur selben Zeit gab ein anderer Kunde einen 1875 dort erbauten Raddampfer PARIS bei Fairfield in Zahlung, ein im damaligen Schiffbau nicht seltenes Finanzierungsverfahren. Fairfield machte aus der Not eine Tugend, gründete die New North Wales Steamship Company und setzte die beiden Dampfer im Fahrgastdienst zwischen der Hafenmetropole Liverpool und dem nordwalisischen Seebad Llandudno ein. Die COBRA wurde in ST. TUDNO umbenannt. Dieser Dienst ließ sich so profitabel an, dass Fairfield alsbald einen modifizierten Nachbau der ST. TUDNO gleichen Namens baute, der 1891 zur Ablieferung kam. Das Vorgängerschiff wurde an Ballin verkauft, der dem Dampfer den alten Namen zurückgab, noch nicht ahnend, dass dieser einen eigenen Nimbus in der Helgolandfahrt entfalten sollte. Nunmehr fuhr die COBRA von Hamburg über Helgoland nach Sylt. 1892 ging auch die PARIS an Ballin und fuhr dort für wenige Jahre als FLAMINGO. Das Engagement Fairfields im Seebäderdienst setzte sich fort und führte mit anderen Geschäftspartnern und bisherigen Konkurrenten 1891 zur Gründung der Liverpool & North Wales Steamship Co. Ltd., bei der die Werft nach wie vor maßgeblichen Einfluss ausübte, vor allem aber fortan als Lieferant von Neubauten in Erscheinung trat. Einen dritten Raddampfer, die LADY GWENDOLINE (1889), erwarb Ballin 1890 von der Reederei Edwards, Robertson & Co., die von einem Unternehmer aus Cardiff geführt wurde. Der Kohlenverbrauch war den Eignern zu hoch gewesen. Das schreckte Ballin aber nicht ab, sondern er stellte den Dampfer als ARIADNE in die Helgolandfahrt ein.<sup>75</sup>

Ein 1895 abgewickelter Kauf- und Chartergeschäft mit einer niederländischen Reederei, der Stoomvaart Maatschappij »Zeeland« in Vlissingen, hatte möglicherweise mit der Verbindung zu Fairfield zu tun. Zwei Raddampfer, PRINS HENDRIK (1880) und PRINSESS ELISABETH (1877), waren bei Elder für die niederländische Firma erbaut worden. PRINS HENDRIK wurde für die Helgolandsaison 1895 von Ballin gechartert, ging nach deren Abschluss aber wieder nach Vlissingen zurück. Im gleichen Jahr wurde die PRINSESS ELISABETH dagegen erworben, in PRINZESSIN ELISABETH umbenannt, 1896 aber wieder an den Voreigner zurückverkauft. Als Ersatz diente 1896 bis 1898 ein weiteres Schiff der »Zeeland«, die PRINZES MARIE (1877), die danach an Braeunlich in Stettin ging.<sup>76</sup> Es bedarf nicht viel Phantasie anzunehmen, dass dieses Geschäft vermutlich von Ballin vermittelt wurde. Etwa zur gleichen Zeit kam im August 1895 die ARIADNE zur Hapag, die das Schiff bis zum Ersten Weltkrieg als Tender in Cherbourg

74 Kludas 1986, S. 185–188.

75 Duckworth/Langmuir 1966, S. 60, 62f., 91f., 138, 171; Kuke 1974, S. 86, 95f.; Siersdorfer 1974, S. 31–33; Grobecker/Buschmann 2002, S. 72f., 84; Kludas 2010, S. 32, 52f.

76 Kuke 1974, S. 137; Grobecker/Buschmann 2002, S. 84, 87.

unter französischer Flagge einsetzte.<sup>77</sup> Vielleicht spielte bei diesem Transfer dann doch der hohe Kohlenverbrauch des Schiffes eine Rolle.

*Tabelle 6: Schiffe der Ballin's Dampfschiff-Reederei (ab 1897 Nordsee-Linie) im Helgolanddienst 1889–1905*

| Typ | Name                                      | erbaut                                     | Tonnage/Geschw.   | Pass. | Im Dienst nach Helgoland |
|-----|-------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------|-------|--------------------------|
| RD  | FREIA                                     | 1885 Blohm & Voss, Hamburg                 | 683 BRT           |       | 1889–1894                |
| RD  | ARIADNE, ex LADY GWENDOLINE               | 1889 J. McArthur, Paisley                  | 427 BRT/14 kn     | 500   | 1890–1895                |
| RD  | COBRA, ex ST. TUDNO, ex COBRA             | 1889 Fairfield, Glasgow                    | 1.146 BRT/14,5 kn | 912   | 1891–1905 (1)            |
| RD  | FLAMINGO, ex PARIS                        | 1875 J. Elder & Co., Glasgow               | 533 BRT           |       | 1892–1895                |
| RD  | PRINS HENDRIK                             | 1880 J. Elder & Co., Glasgow               | 1.575 BRT         |       | 1895                     |
| RD  | PRINZESS ELISABETH, ex PRINCESS ELISABETH | 1877 J. Elder & Co., Glasgow               | 1.585 BRT         |       | 1896                     |
| RD  | PRNZES MARIE                              | 1877 J. Elder & Co., Glasgow               |                   |       | 1896–1898                |
| RD  | PRINZESSIN HEINRICH                       | 1896 Blohm & Voss, Hamburg                 | 930 BRT/14 kn     | 540   | 1896–1905 (1)            |
| D   | SILVANA                                   | 1897 Howaldtswerke, Dietrichsdorf bei Kiel | 804 BRT/14 kn     | 618   | 1897–1905 (1)            |
| TD  | KAISER (s. Tabelle 7)                     |                                            |                   |       | (1)                      |

RD: Raddampfer

D: Schraubendampfer

TD: Turbinendampfer

(1): 1905 an Hapag.

Literatur: Kuke 1974, S. 86, 95–96, 101–102, 124–125, 137–138, 150; Grobecker/Buschmann 2002, S. 71–73, 78, 83, 85, 87–88; Kludas 2010, S. 32, 52, 54.

Nach diesem Hin und Her in seiner Helgolandflotte entschied sich Ballin für einen modifizierten Nachbau der inzwischen wieder verkauften FREIA, der als PRINZESSIN HEINRICH von Blohm & Voss im Juni 1896, also pünktlich zum Saisonstart, abgeliefert wurde, wobei zu diesem Anlass ein prominentes Publikum geladen war. Obwohl dieser Raddampfer sich im Helgolanddienst bewährte und lange Jahre im Dienst blieb (Tabellen 6 und 7), gab es nach der Ablieferung eine lange Restpunktliste, jedenfalls sind Querelen

77 Kuke 1974, S. 86; Siersdorfer 1974, S. 31; Kludas 2010, S. 32.

zwischen Werft und Auftraggeber überliefert. Auch die Fahrgäste sollten sich in der Folgezeit über ein schlechtes Seeverhalten des Schiffes beschweren<sup>78</sup>, Bezeichnungen wie *Schaukel-Prinzessin* machten die Runde.<sup>79</sup> Diese Kalamitäten um die PRINZESSIN HEINRICH sollten den künftigen Beziehungen zwischen Blohm & Voss einerseits sowie der Hapag und ihrem bedeutenden Chef andererseits aber nicht schaden.

Nur kurze Zeit nach seinem ersten Neubau unternahm Ballin einen weiteren innovativen Schritt. Bei den Howaldtswerken in Dietrichsdorf bei Kiel wurde 1897 der Schraubendampfer *SILVANA* erbaut. Die bis dahin im Helgolanddienst nur zurückhaltend angewandte Antriebsform hatte man diesmal gewählt, um Helgoland auch im Winter anlaufen zu können. Damals war die Unterelbe noch regelmäßig vereist, und der Hamburger Staat setzte dort drei große Eisbrechdampfer und einen kombinierten Eisbrecher/Tonnenleger ein. Da Raddampfer der Hapag im Eis beschädigt worden waren, sah man den Schraubenantrieb für den Winter als robuster und geeigneter an. Technische Innovation stand auch im Zeichen von Versuchen des Physikers Dr. Jonathan Zenneck (1871–1959), der von 1897 bis 1900 im Rauchsalon der *SILVANA* Versuche mit drahtloser Telegrafie mit einer Gegenstelle bei der Cuxhavener Kugelbake unternahm.<sup>80</sup> Das konnte nur im Einvernehmen mit der Reederei geschehen. Ohne hagiografisch zu personalisieren, stellt dieses Experiment einen Beleg für die Aufgeschlossenheit Ballins für technische Neuerungen dar, die auch bei anderen Gelegenheiten später immer wieder zum Tragen kam.

Mit dem nächsten Neubau wurde abermals technisches Neuland betreten. Noch unter der Ägide der Nordsee-Linie wurde 1904 ein weiterer Schraubendampfer beim Stettiner Vulcan in Auftrag gegeben.<sup>81</sup> Dieser sollte mit dem damals noch neuartigen Turbinenantrieb ausgerüstet werden, der durch das britische, von Charles Parsons (1854–1931) entwickelte Versuchsboot *TURBINA* bei einer Flottenparade 1897 Aufsehen erregt hatte. Schon 1901 war der erste Seebäderdampfer mit dieser Antriebsform in Dienst gestellt worden. Es war die britische *KING EDWARD*, die bei Denny in Dumbarton erbaut, mit Parsons-Turbinen ausgerüstet worden war und auf dem schottischen Clyde verkehrte. Weitere Neubauten folgten in rascher Abfolge von derselben Werft, so die *QUEEN ALEXANDRA* ebenfalls für das Clyde-Revier 1902, die Kanalfähren *THE QUEEN* und *BRIGHTON* 1903, die *PRINCESS MAUD* und *LONDONDERRY* für die Irische See und die *LOONGANA* für Australien 1904, die *MAHENO* für Neuseeland sowie zwei weitere Kanalfähren, *ONWARD* und *INVICTA*, 1905. Auch im dominierenden Transatlantikdienst wurde der Turbinenantrieb eingeführt. 1905 stellte die Allan Line aus Glasgow die bei Workman, Clark & Co. in Belfast und Stephen in Glasgow erbauten Dampfer *VICTORIAN* und *VIRGINIAN* für die Verbindung zwischen Liverpool und St. John's auf Neufundland in Dienst, während im gleichen Jahr die dominierende Cunard-Line von ihrer Hauswerft John Brown & Co. in Clydebank die beiden Schwesterschiffe *CARONIA* und

78 Kuke 1974, S. 138; Grobecker/Buschmann 2002, S. 84–86; Kludas 2010, S. 52f.; Witthöft 2002, S. 44f.

79 Siersdorfer 1974, S. 31.

80 Kuke 1974, S. 150; Siersdorfer 1974, S. 38; Ostersehlte 2004, S. 151; Kludas 2010, S. 28, 54f. Zum Eisbrechdienst auf der Unterelbe siehe Buchheister/Bensberg 1901, S. 40–57. Zu den Funkversuchen siehe Hechtel 2005, S. 35. Zu Zenneck: Schmucker 1999; ein Nachruf: Pungs 1959.

81 Kludas 2010, S. 56.

CARMANIA in Empfang nahm. War Erstere vorsichtigerweise noch mit Vierfachexpansionsmaschinen ausgerüstet, so hatte man bei der CARMANIA den Turbinenantrieb gewählt.<sup>82</sup> Es war nur eine Frage der Zeit, wann die mit den Briten konkurrierende deutsche Werftindustrie, die in technischer Kompetenz in den 1890er-Jahren aufgeholt hatte, auch auf diesem Feld nachziehen würde.



Abb. 7: Die SILVANA 1897 in der Ausrüstung bei den Kieler Howaldtswerken in Dietrichsdorf bei Kiel. (Archiv Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, Kiel)

1905 hatten die Kieler Howaldtswerke ebenfalls einen Turbinendampfer für den Küstendienst im Bau, der aber nicht abgenommen wurde, zunächst bei der Werft als Versuchsschiff verblieb und nur unter seiner Baunummer (392) fuhr.<sup>83</sup> So blieb die kommerzielle Premiere für ein Turbinenschiff unter deutscher Flagge dem Hamburger Neubau aus Stettin vorbehalten, der am 8. April 1905 vom Stapel lief und im September desselben Jahres unter dem repräsentativen Namen KAISER abgeliefert wurde.<sup>84</sup>

Doch zu dem Zeitpunkt waren bereits gravierende Änderungen eingetreten. Die Nordsee-Linie hatte sich ab etwa 1895 im Lauf von zehn Jahren als überaus profitabel

82 N.N. 1907; Fletcher 1910, S. 308f.; Lyon 1975, S. 477–529; Kludas 1972, S. 112–115.

83 Kuke 1974, S. 84; Siersdorfer 1974, S. 39; Ostersehlte 2004, S. 170–173; Kludas 2010, S. 62.

84 Kuke 1974, S. 124f.; Kludas 2010, S. 56. Es gibt Bildbelege (vermutlich von 1905), welche die KAISER mit gelben Schornsteinen mit schwarzem Topp der Nordsee-Linie zeigen (Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, Bildarchiv). Hier mag eine administrative Übergangszeit eine Rolle gespielt haben.

erwiesen. Gewinne von 14 % des Aktienkapitals wurden jeweils zur Hälfte für Abschreibungen und zur Ausschüttung verwendet. 1904 wurde eine neue Landungsanlage in Cuxhaven in Betrieb genommen, die fortan von der Nordsee-Linie angelaufen wurde. Das alles bot ein wesentlich geschäftigeres Bild als der einstige Helgolanddienst der Hapag bis 1883. Der neue Dampfer befand sich noch in Stettin im Bau, als zum 1. Januar 1905 die Hamburg-Amerika Linie die Nordsee-Linie übernahm. Die Umfirmierung erfolgte am 17. März.<sup>85</sup> Die Gründe hierfür sind nicht bekannt, ob etwa dieser Schritt Ballins Idee war oder er vom Aufsichtsrat dazu gedrängt wurde. Allein wegen betriebswirtschaftlicher Synergieeffekte war diese Integration in eine ohnehin mittlerweile komplex gewordene Firmen- und Flottenstruktur sinnvoll. Außerdem war die Hapag durch ihre Kreuzfahrten seit 1891 und ihre Reisebüroorganisation in Gestalt des 1868 gegründeten und zum 1. Januar 1905 erworbenen Carl Stangens Reisebüro nicht nur Transporteur, sondern auch Tourismusanbieter geworden<sup>86</sup>, wobei die Gleichzeitigkeit dieser Erwerbung mit jener der Nordsee-Linie auffällt.

Nunmehr übte die Hamburg-Amerika Linie praktisch das Monopol für den Helgolandverkehr von der Elbe aus. Die übernommenen Schiffe wurden umgehend in den Seebäderdienst der Hapag eingegliedert und fuhren zum Teil noch sehr lange unter ihrer Flagge (Tabelle 7): SILVANA bis zum Ersten Weltkrieg, COBRA bis 1921, PRINZESSIN HEINRICH bis 1922. Vor allem die COBRA besaß ein herausragendes Image in der Öffentlichkeit, denn sie wurde für viele Bewohner und Gäste zum Symbolschiff des Seebäderdienstes [...] <sup>87</sup>, [...] an das sich Tausende von Helgoland-Touristen noch bis in die dreißiger Jahre hinein gern erinnerten.<sup>88</sup> Schließlich war die KAISER, mehrfach umgebaut, bis zum Zweiten Weltkrieg aus dem allgemeinen Erscheinungsbild des Helgolanddienstes nicht wegzudenken, wie viele Bildbelege in der Literatur und in den Archiven<sup>89</sup> zeigen.

Es sei noch erwähnt, dass neben dem Helgolanddienst auch andere Reviere bedient wurden. Das bereits 1896 beendete Stettiner Experiment wurde bereits gewürdigt. In Verlängerung des Helgolanddienstes wurde Sylt angelaufen, wo am 1. Juli 1901 mit der COBRA ein Anleger in Hörnum eingeweiht wurde. Kurze Zeit später erfolgte die Eröffnung einer von Ballin angeregten Inselbahn von Hörnum nach Westerland. Für den Dienst zwischen Munkmarsch auf Sylt und der Hoyerschleuse auf dem Festland, also außerhalb der Helgolandfahrt, wurde noch 1901 der Raddampfer SYLT (1883) angekauft. Auch in anderen Seebädern an der Nordseeküste ließen sich Dampfer der Reederei sehen, wie etwa bei den Ostfriesischen Inseln und Föhr. Zum Einsatz in der Wintersaison in entlegenen Revieren wurde die COBRA zweimal verchartert: 1895 bis 1897 an eine Reederei im rumänischen Constanta für einen Liniendienst nach Konstantinopel und 1902/03 an die Hapag für den Einsatz zwischen Nizza, Monte Carlo und Genua an der französischen und italienischen Riviera.<sup>90</sup>

85 Kuke 1974, S. 72; Kludas 2010, S. 14, 52.

86 Wiborg/Wiborg 1997, S. 134f.

87 Grobecker/Buschmann 2002, S. 73.

88 Ebd., S. 84.

89 U.a. im Archiv des DSM oder bei Kludas 2010, S. 57–59.

90 Ebd., S. 13f., 18, 52, 54; Busching 1996, S. 17 (Bildbeleg).

## Neue Impulse: Die weitere Entwicklung des Helgolanddienstes der Hapag

Während sich die Nordsee-Linie um die Jahrhundertwende dynamisch entwickelte, nahm die Hapag, sicherlich nicht ohne Billigung ihres nunmehrigen Chefs, den Faden in diesem Fahrtgebiet wieder auf. 1899 wurde aus dem englischen Plymouth der Raddampfer *PLYMOUTH BELLE* (1895) erworben und als *WILLKOMMEN* zwischen Hamburg, Helgoland und Sylt eingesetzt, daneben als Tender. Wieweit dies in Eigenregie geschah, bleibt für die frühe Zeit offen. Für 1903 wird eine Charterung durch die Nordsee-Linie erwähnt.<sup>91</sup> 1901 lieferte Seebeck in Geestemünde sogar einen Neubau ab. Der Schraubendampfer *KEHRWIEDER* wurde neben seinen Tenderdiensten auch in der Helgolandfahrt eingesetzt und war vielleicht deswegen demselben Namensgebungsschema wie der Raddampfer unterworfen worden.<sup>92</sup>

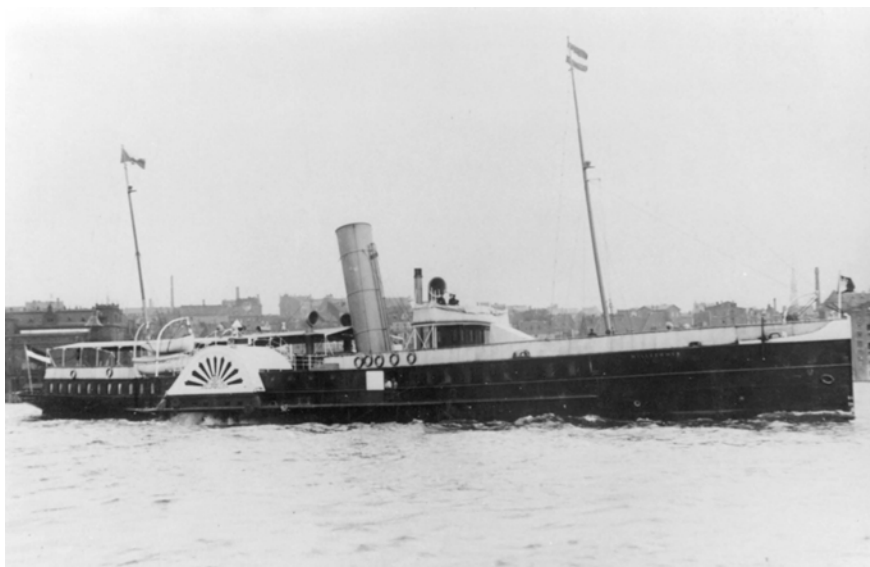


Abb. 8: 1899 erwarb die Hapag aus England den vier Jahre alten Raddampfer *PLYMOUTH BELLE* und setzte ihn als *WILLKOMMEN* im Seebäderdienst ein. (Sammlung Kludas/Archiv DSM)

91 Zur englischen Vorgeschichte siehe Thornton 1969, S. 26f., 40–43, 45, 54, 65, 70, 106, 132, 143, 145, 157, 170; Kuke 1974, S. 167; Siersdorfer 1974, S. 34f.; Kludas 2010, S. 14, 50f.

92 Kuke 1974, S. 126; Kludas 2010, S. 50f.



Abb. 9: Ein Hapag-Neubau von der Weser: Der noch werftneue Seebäderdampfer KEHRWIEDER, 1901 von Georg Seebeck in Geestemünde abgeliefert, liegt hier noch im Alten Hafen in Bremerhaven. Ungeachtet der Förderung ihrer heimischen Schiffbauindustrie bestellten gelegentlich die Hapag Neubauten an der Weser und der Lloyd in Hamburg. (Archiv DSM)

Mit der Übernahme der Nordsee-Linie konnte sich zum Saisonbeginn 1905 die Hapag unter der Bezeichnung *Seebädersdienst der Hamburg-Amerika Linie*<sup>93</sup> mit einer stolzen Flotte präsentieren, die ihre führende Stellung im Helgolanddienst geradezu zementiert hatte. Das unangefochtene Flaggschiff und werbliche Aushängeschild war zweifellos die im Spätsommer 1905 abgelieferte KAISER. Mit seiner Länge von 96,40 m über alles und einer Breite von 11,69 m bot der Dampfer ein imposantes, von zwei Schornsteinen gekröntes Erscheinungsbild, was in Übereinstimmung mit dem repräsentativen Namen stand. Zwei Turbinen (Fabrikat AEG) leisteten 6.000 wPS und wirkten auf zwei Schrauben, wobei die dabei erzielte Geschwindigkeit von 19,5 bis 20,5 kn ebenfalls einen erheblichen Fortschritt im Helgolanddienst darstellte. Nach einigen Probefahrten in Nord- und Ostsee absolvierte die KAISER noch vor ihrer offiziellen Ablieferung am 27. September schon zehn Tage vorher, am 17. September 1905, ihre Jungfernnreise von Hamburg über Cuxhaven nach Helgoland. Nach Abschluss der Saison wurde das Schiff Mitte Oktober durch den maritim stets interessierten Wilhelm II. sowie durch Marineoffiziere in Glücksburg besichtigt. Augenscheinlich im Zusammenhang damit stand eine kurze Charter im April 1906 als Turbinen-Erprobungsschiff durch die Marine, die ebenfalls diesen Antrieb in ihre Flotte einführte.<sup>94</sup> Doch traute die Hapag möglicherweise dieser

93 Ebd., S. 14.

94 Ebd., S. 17, 56–59. Ein Fahrtbericht von 1930 zit. bei Siersdorfer 1974, S. 51–54.

Neuerung noch nicht ganz über den Weg, denn auffällig ist eine eher gebremste Berichterstattung über die KAISER.<sup>95</sup>

Der schon von Ballin vor 1905 praktizierte innovative Ansatz wurde im Frühjahr 1907 von der Hapag fortgeführt, als sie die SILVANA vorübergehend mit dem sogenannten Schlickschen Schiffskeisel ausrüstete. Diese Vorrichtung reduzierte zwar die Schlingerbewegungen eines Schiffes, bewährte sich wegen ihrer Unförmigkeit und Kompliziertheit aber nicht.<sup>96</sup>

1905 hatte die Reederei geplant, in Helgoland eine Anlegebrücke für die Seebäderschiffe zu bauen. Doch da erhob sich Widerstand der Börteschiffer, und die Hapag musste klein begeben. Als Konsequenz aus diesem Rückzieher ließ das Unternehmen 1906 zwei kleine Dampfer, SEEROSE und SEESTERN, bei der auf kleine Dampfer spezialisierten Werft Holtz in Harburg für den Dienst auf der Helgoländer Reede erbauen.<sup>97</sup>

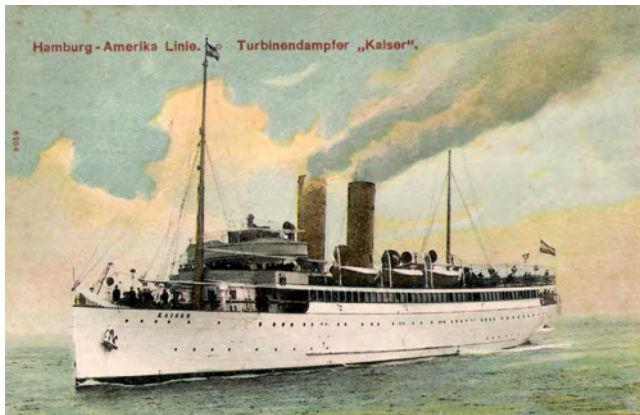


Abb. 10: Eine kolorierte Postkarte des ersten deutschen zivilen Turbinendampfers, der KAISER (1905). (Sammlung des Verfassers)

95 So schweigt sich die Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) 1904 bis 1906 über das Schiff aus, obwohl sonst Turbinenschiffe in diesen Jahren ein Thema darstellten. Ein Generalplan ist bislang in der Literatur nicht bekannt geworden. Zur sonstigen Berichterstattung: Schiffbau Nr. 14, 26.4.1905, S. 618–620; Nr. 24, 27.9.1905, S. 1049; Nr. 3, 8.11.1905, S. 123; Nr. 8, 24.1.1906, S. 356–358; Nr. 10, 28.2.1906, S. 447. Im Archiv des DSM befindet sich ein Verzeichnis der Speisen und Getränke des Restaurateurs (Adolf Lüddecke) an Bord der KAISER, um 1905. Die Vorderseite ziert eine Darstellung des Schiffes von Willy Stöwer (Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, III A 04162–014).

96 Kludas 2010, S. 16.

97 Kuke 1974, S. 148f.; Kludas 2010, S. 14, 16.



Abb. 11: Geschäftiger Betrieb auf der Reede von Helgoland: Die KAISER mit einem Ponton und der SEEROSE (1906) längsseits, im Vordergrund die SEESTERN (1906). (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg)

Diese Flotte reichte zunächst aus. Erst 1912 erfolgten zwei Ergänzungen. Den Howaldtswerken wurde ihr zum Verkauf stehender Turbinendampfer abgekauft und als ADLER in den Helgolanddienst eingestellt. Vorher war aber der Zoelly-Turbinensatz (1.200 wPS) bei Howaldt ausgebaut und auf Wunsch der Hapag durch eine gängige wie bewährte Dreifachexpansionsmaschine mit 750 PSI ersetzt worden.<sup>98</sup> Im gleichen Jahr wurde erneut ein englischer Raddampfer, die SOUTHWOLD BELLE (1900), erworben und als WESTERLAND vorübergehend im Seebäderdienst auch nach Helgoland verwendet, ehe er 1913 als Tender nach Cherbourg verlegt wurde.<sup>99</sup>

Tabelle 7: Schiffe der Hapag im Helgolanddienst ab 1900

| Typ | Name                               | erbaut                          | Tonnage/Geschw. | Pass. | Im Dienst nach Helgoland |
|-----|------------------------------------|---------------------------------|-----------------|-------|--------------------------|
| RD  | WILLKOMMEN, ex PLYMOUTH BELLE      | 1895 Scott & Co., Kingshorn     | 510 BRT/16 kn   | 605   | 1900–1924                |
| D   | KEHRWIEDER                         | 1901 Georg Seebeck, Geestemünde | 560 BRT/13 kn   | 338   | 1901–1938                |
| RD  | COBRA (s. Tabelle 6)               |                                 |                 |       | 1905–1921 (1)            |
| RD  | PRINZESSIN HEINRICH (s. Tabelle 6) |                                 |                 |       | 1905–1922 (1)            |
| D   | SILVANA (s. Tabelle 6)             |                                 |                 |       | 1905–1914 (1)            |

98 Kuke 1974, S. 85f.; Siersdorfer 1974, S. 39; Kludas 2010, S. 62f.

99 Kuke 1974, S. 162; Kludas 2010, S. 62.

| Typ | Name                           | erbaut                                     | Tonnage/Geschw.        | Pass. | Im Dienst nach Helgoland |
|-----|--------------------------------|--------------------------------------------|------------------------|-------|--------------------------|
| TD  | KAISER                         | 1905 Vulcan, Stettin                       | 1.916 BRT/19,5/20,5 kn | 2.020 | 1905–1939 (1)            |
| D   | SEEROSE                        | 1906 R. Holtz, Harburg                     | 48 BRT/9 kn            | 116   | 1906–1914 (B)            |
| D   | SEESTERN                       | 1906 R. Holtz, Harburg                     | 48 BRT/9 kn            | 116   | 1906–1914 (B)            |
| D   | VIRGO                          | 1898 Grangemouth Dockyard Co.              | 706 BRT/10 kn          | 212   | 1910–1911                |
| TD  | ADLER                          | 1905 Howaldtswerke, Dietrichsdorf bei Kiel | 594 BRT/11 kn          | 200   | 1912–1935                |
| RD  | WESTERLAND, ex SOUTHWOLD BELLE | 1900 Denny Bros. Dumbarton                 | 743 BRT/15–16,5 kn     | 9.000 | 1912                     |
| TD  | KÖNIGIN LUISE                  | 1913 Stettiner Vulcan                      | 2.163 BRT/20 kn        | 1.850 | 1913–1914                |

RD: Raddampfer

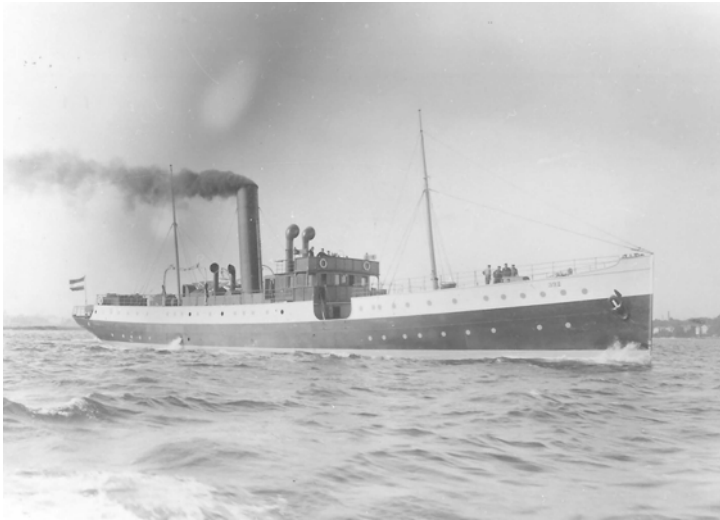
D: Schraubendampfer

TD: Turbinendampfer

(1): Von der Nordsee-Linie übernommen.

(B): Im Börtedienst in Helgoland eingesetzt.

Literatur: Kuke 1974, S. 84–85, 95–97, 114–115, 124–126, 138, 148–149, 162; Grobecker/Buschmann 2002, S. 89, 93; Kludas 2010, S. 18, 50, 56, 60, 62, 64; Kludas 2008, S. 68.



*Abb. 12: Der Dampfer ADLER (1905), 1912 von den Kieler Howaldtswerken angekauft, fährt auf diesem Bild noch unter seiner Kieler Baunummer. (Archiv Howaldtswerke-Deutsche Werft AG, Kiel)*

Nach wie vor hatte die SILVANA neben ihren Fahrten in der Hauptsaison auch den Winterdienst von Cuxhaven nach Helgoland versehen, doch im Oktober 1910 wurde sie durch das 1905 aus Finnland erworbene, sonst im Zubringerdienst zwischen Libau und Antwerpen eingesetzte Kompanieschiff VIRGO (1898) ersetzt, das allerdings bereits im darauffolgenden Januar durch eine Kollision ausfiel und durch KEHRWIEDER und PRINZESSIN HEINRICH abgelöst werden musste. Ab Oktober 1912 verkehrte wieder die SILVANA, gemeinsam mit der ADLER, in diesem Dienst, während die VIRGO zur gleichen Zeit nach Finnland zurückverkauft wurde.<sup>100</sup>

Bis 1914 befuhr die Hapag zwei Hauptlinien: Hamburg – Cuxhaven – Helgoland – Sylt und ab 1907 Hamburg – Cuxhaven – Helgoland – Norderney.<sup>101</sup> In diesem mondänen wie häufig frequentierten ostfriesischen Seebad wurden die Hamburger schon seit Langem als fühlbare Konkurrenz wahrgenommen.<sup>102</sup> Daneben fanden die Helgolanddampfer der Hapag immer wieder Verwendung im Mittelmeerdienst: PRINZESSIN HEINRICH 1905, 1907 und 1912 an der Riviera, COBRA um 1906 und KAISER 1913 im selben Fahrtgebiet.<sup>103</sup> Wie schon bei der Nordsee-Linie, so zählte auch hier eine ansprechende Werbung, vor allem durch Plakate, zum betriebswirtschaftlichen Einmaleins eines das Publikum ansprechenden Seebäderdienstes.<sup>104</sup>

## Marginale Mitspieler: Die Helgolanddienste der anderen Reedereien bis 1914

Linien nach Helgoland wurden vor 1914 auch von anderen deutschen Nordseehäfen betrieben, wenngleich sie nicht den Umfang späterer Jahrzehnte erreichten.

In Cuxhaven gab es eher glücklose Bemühungen, eigenständige, nicht an Hamburg angelehnte Dienste anzubieten. Als die Hapag 1884 ihre CUXHAVEN an die Unterelbe'sche Eisenbahn-Gesellschaft verkauft und ihr das Feld überlassen hatte, hielt diese nur sechs Jahre durch. Während dieser Zeit wurde zeitweise der Raddampfer FRIESE (1849) der Friesischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Kiel hinzugechartert. Dieses Schiff verkehrte auch nach dem Ende des Gemeinschaftsdienstes bis etwa 1892 nach Helgoland.<sup>105</sup>

Wilhelmshaven als größter deutscher Kriegshafen neben Kiel galt im Zeitalter des Navalismus dem Ausflugspublikum als besonderer Blickfang und bot sich deswegen als Ausgangsbasis für eine Verbindung nach Helgoland an. Hier kam 1891 die zehn Jahre zuvor gegründete Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft »Hansa« ins Spiel, die als eine der führenden Reedereien Bremens Frachterdienste nach Indien und in den Persischen Golf, daneben aber noch eine eigene Schlepper- und Leichterflotte unterhielt. In Zusammenarbeit mit dem Wilhelmshavener Magistrat bot die Reederei im Sommer 1891 einen

100 Ebd., S. 18. Zur VIRGO Kludas 2008, S. 68.

101 Kuke 1974, S. 72; Kludas 2010, S. 16. Ein Fahrplan von 1907 ebd., S. 24.

102 Bakker 1971, S. 10–12; Busching 1996, S. 10.

103 Kludas 2010, S. 14f., 18; Matthes/Prange 2000, S. 76.

104 Kludas 2010, S. 34f., 38, 41. Das Plakat der COBRA von Hans Bohrdt (1857–1945) fand bereits Erwähnung: Matthes/Prange 2000.

105 Kuke 1974, S. 97, 103; Kludas 2010, S. 13, 28. Immerhin betrieb man Plakatwerbung für CUXHAVEN und FRIESE. Ein Bildbeleg hierfür bei N.N. 1963 (Bildteil).

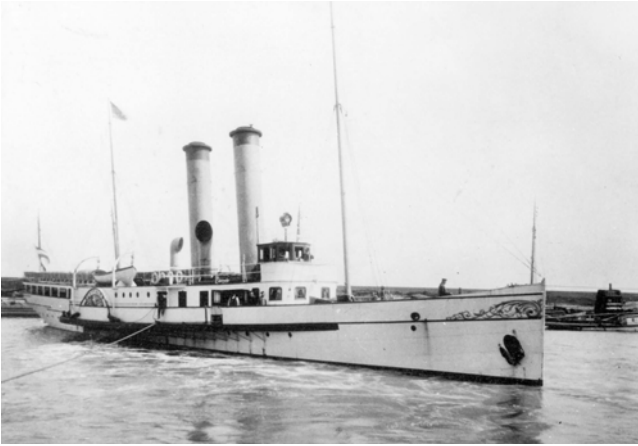
zweimal wöchentlich durchgeführten Helgolanddienst mit ihrem gerade abgelieferten Schleppdampfer HELGOLAND an, dessen Name sowie der Einbau zweier Salons in Vor- und Achterschiff eindeutige Markthoffnungen ausdrückten. Doch scheint diese Verbindung nicht von langer Dauer gewesen zu sein.<sup>106</sup>

Von Bremerhaven aus führte der Lloyd unangefochten und mit weitem Abstand beim Helgolanddienst. Zwar betätigten sich noch weitere Firmen, doch deren Fahrten zum »roten Felsen« blieben Episode. Zu ihnen zählte eine 1873 in Bremen gegründete Schlepperreederei, die Bugsirgesellschaft »Union«. Diese war in ihren ersten beiden Jahrzehnten neben dem NDL der führende Schleppbetrieb auf der Unterweser und in der Wesermündung, doch setzte in den 1890er-Jahren infolge einer kleinkarierten Geschäftspolitik ein Niedergang ein, der 1914 zur Auflösung der inzwischen unbedeutend gewordenen Firma führte. In den 1880er-Jahren wurden bei der »Union« verschiedene Diversifikationsansätze verfolgt, die neben Fährdiensten auf der Unterweser auch den Helgolanddienst einschlossen. Eine Postfahrt taucht 1881 in den Quellen auf. Von 1884 bis etwa 1890 wurden sporadisch mit dem Schleppdampfer TELL Fahrten von Geestemünde aus nach Helgoland durchgeführt. Ebenso Stückwerk blieben vereinzelte Fahrten mit der Radfähre VREDEBORCH über einen längeren Zeitraum (1892–1908). Hauptsächlich fuhr das Schiff im wesentlich engräumigeren Fährdienst zwischen Geestemünde und Nordenham, wurde aber auch hierfür schon als unzureichend angesehen. Die kurzzeitige Vercharterung der TELL 1896 an eine Hamburger Reederei für den Dienst zwischen Cuxhaven und Helgoland fiel schon in die Abstiegsphase, als infolge aufkommender Konkurrenz die Schlepper der »Union« immer weniger zu tun bekamen und Alternativen gesucht werden mussten.<sup>107</sup> Einen ähnlich sporadischen Charakter trugen Fahrten ab Geestemünde und Bremerhaven des bereits erwähnten Schleppdampfers HELGOLAND der DDG »Hansa«, die 1891 und 1893 in den Quellen erscheinen.<sup>108</sup>

106 Patzer 2009, S. 11, 28. Die bei Kuke 1974, S. 78 aufgestellte Behauptung, auch die »Union« wäre an dem Dienst von Wilhelmshaven aus beteiligt gewesen, findet in den Quellen zur Geschichte dieser Reederei keine Bestätigung.

107 Ostersehlte 1996, S. 20, 30, 42f., 55.

108 Patzer 2009, S. 11, 13. Möglicherweise verkehrte die HELGOLAND um 1900 noch nach Helgoland (Kuke 1974, S. 115).



*Abb. 13: In anderer Weise als die Hamburger und Bremer Seebädderdampfer bot der gelegentlich Helgoland anlaufende Raddampfer WESTFALEN (1907) aus Emden wegen seiner überhohen Schornsteine ein ebenfalls eindrucksvolles Erscheinungsbild. (Archiv DSM)*

Zu den Seebädern und Revieren, von denen aus schon vor 1914 gelegentlich Dienste nach Helgoland angeboten wurden, zählten schließlich auch Borkum und Emden. Diese Fahrten wurden zunächst durch die Leerer Dampfschiffahrts-Gesellschaft durchgeführt, die 1900 in der AG »Ems« aufging. Diese Fusion zweier ehemaliger Wettbewerber geschah nicht zuletzt aus Furcht vor einer potenziellen Konkurrenz durch Hapag und NDL, bei denen ein Ausgreifen in Richtung Dollart befürchtet wurde. Selbst der Bau des Raddampfers WESTFALEN 1907 wird von der Historiografie als Reaktion der AG »Ems« auf die Indienstellung der KAISER gedeutet. Allzu häufig sind die Helgolandfahrten (Tabelle 8) von dieser Reederei vor 1914 nicht durchgeführt worden. Es handelte sich nur um ein seltenes Gelegenheitsgeschäft. Erst Mitte der 1920er-Jahre erlangte dieses eine größere Intensität und Systematik.<sup>109</sup> Alle diese Verbindungen nach Helgoland befanden sich also vor 1914 noch in einem experimentellen Frühstadium. Doch die spätere Komplexität des Liniennetzes<sup>110</sup> deutete sich in den ersten Anfängen bereits an.

109 Kuke 1974, S. 156, 164; Kappelhoff 2015, S. 71, 80, 91f., 111.

110 Dargestellt im Buchdeckel bei Kuke 1974. Dort sind Linien nach Helgoland eingezeichnet, die von Emden und Borkum im Westen bis Hörnum auf Sylt im Nordosten reichten und in die Zeit vor dem Niedergang des Helgolandtourismus einzuordnen sind.

*Tabelle 8: Schiffe anderer Reedereien im Helgolanddienst bis 1914*

| Typ    | Name                                         | erbaut                                     | Reeder                                                   | Tonnage/Geschw. | Im Dienst nach Helgoland                                                              |
|--------|----------------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| RD     | FRIESE, ex VILLE D'OST-ENDE                  | 1849 John Cockerill, Hoboken bei Antwerpen | Friesische D.G., Kiel                                    | 219 BRT         | Um 1880 ab Wittdün, Cuxhaven; 1891/92 ab Norderney                                    |
| D (1)  | ASSECURA-DEUR                                | 1871 Reiherstiegwerft, Hamburg             | Bugsirgesellschaft »Union«, Bremen                       | 172 BRT         | 1881 Postdienst ab Bremerhaven/Geestemünde                                            |
| D (1)  | TELL                                         | 1871 Reiherstiegwerft, Hamburg             | Bugsirgesellschaft »Union«, Bremen                       | 182 BRT         | 1884–~1890 ab Geestemünde; 1896 ab Cuxhaven                                           |
| RD     | CUXHAVEN, ex HATTY, ex HERALD (s. Tabelle 4) |                                            | Cuxhavener Unterelbe Eisenbahn Gesellschaft              |                 | 1884–1890 ab Cuxhaven                                                                 |
| RD     | VICTORIA                                     | 1891 Vulcan, Stettin                       | Leerer D.G., Leer; AG »Ems«, Leer                        | 284 BRT         | 1891–1914 ab Borkum                                                                   |
| D (1)  | HELGOLAND                                    | 1891 J.C. Tecklenborg, Geestemünde         | Deutsche Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft »Hansa«, Bremen | 188 BRT         | 1891–? ab Wilhelmshaven; 1891, 1893, eventuell um 1900 ab Bremerhaven und Geestemünde |
| RD (F) | VREDEBORCH                                   | 1892 J.C. Tecklenborg, Geestemünde         | Bugsirgesellschaft »Union«, Bremen                       | 212 BRT         | 1892–1908 ab Geestemünde                                                              |
| RD     | WESTFALEN                                    | 1907 Jos. L. Meyer, Papenburg              | AG »Ems«, Emden                                          | 385 BRT/11 kn   | 1907–1939 ab Borkum                                                                   |

RD: Raddampfer

D: Schraubendampfer

(F): Fähre

(1): Schlepper, gelegentlich im Fahrgastdienst verwendet.

Literatur: Kuke 1974, S. 97, 103, 115, 154, 156–157, 164; Ostersehlte 1996, S. 20, 30, 42–43, 55, 86–87;

Patzer 2009, S. 11–13, 28; Kludas 2010, S. 28; Kappelhoff 2015, S. 71.

## Ein neuer Seebäderdampfer: Die KÖNIGIN LUISE (1913)

Die achteinhalb Jahrzehnte Dampfschiffahrt nach Helgoland bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges waren technikgeschichtlich durch die Entwicklung vom experimentellen Raddampfer hin zum modernen und komfortableren Seebäderdampfer geprägt. Hier spiegelte sich im Kleinforma die beeindruckende schiffbautechnische Entwicklung mit ihren illustren Pendants und öffentlichkeitswirksamen Aushängeschildern in Gestalt der publikumswirksamen Transatlantikliner. Ein weiteres Charakteristikum dieses substanziellen Stücks Tourismusgeschichte ist die bereits umrissene sowie bis zum Ersten Weltkrieg unangefochtene Dominanz Hamburgs in der Helgolandfahrt. Ohne dass gegenwärtig vergleichende Transportzahlen greifbar wären, muss in der Zeit bis 1914 vom Elbrevier aus der Löwenanteil der Helgolandtouristen transportiert worden sein, seien es die immer weiter zunehmende Zahl von Tagesgästen oder Mehrtagesurlauber. Die anderen Reviere an der deutschen Nordseeküste kamen an diese Bedeutung nicht heran. Der vergleichende Blick auf das Schiffsmaterial und dessen Struktur (vgl. Tabellen 2–8) spricht eine eindeutige Sprache.

Alles in allem überrascht es nicht, dass in einer wirtschaftlich prosperierenden Phase die Hapag vor Kriegsausbruch ein neues Seebäderschiff bauen ließ, das sich technisch auf der Höhe der Zeit befand. Den Zuschlag erhielt der Stettiner Vulcan (Bau-Nr. 344). Über eine Ausschreibung und damit Konkurrenzwerften war nichts in Erfahrung zu bringen, doch der Auftrag nach Stettin dürfte nicht nur mit der vorangegangenen KAISER in Verbindung gestanden haben, sondern auch mit einer ohnehin intensiven Geschäftsverbindung zwischen der Werft und der Hamburg-Amerika Linie.

Als Fruchtenicht & Brock war die Werft von zwei gebürtigen Hamburgern im späteren Stettiner Stadtteil Bredow gegründet und 1857 in eine Aktiengesellschaft unter dem später so legendären Namen Vulcan umgebaut worden. Neben dem dominierenden Schiff- und Maschinenbau wurden Lokomotiven gefertigt. In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg mauserte sich die Firma zu einer der sowohl im Bau von Handels- als auch Kriegs- und Spezialschiffen technisch führenden und bemerkenswert rentablen Großwerften des kaiserlichen Deutschlands. Eine kollektive Firmenleitung ohne dominante oder gar charismatische Unternehmerpersönlichkeit zeichnete für diese erfolgreiche Geschäftspolitik verantwortlich. Die Hapag hatte um 1882 ihre Verbindung nach Stettin aufgenommen. Neben anderen Großwerften wie Reiherstieg in Hamburg, Schichau in Danzig und schließlich Blohm & Voss in Hamburg zählte der Vulcan zu den wichtigen Lieferanten der Hapag und löste in den 1890er-Jahren die bis dahin dominierende britische Werftindustrie ab. Der Vulcan war mit anderen Werften in den Bau verschiedener Schiffsklassen für Hamburger Rechnung eingebunden, lieferte aber auch Einzelbauten ab wie den Schnelldampfer DEUTSCHLAND (1900) für den dominierenden wie prestigeträchtigen Nordatlantikdienst oder die konzeptionell (Größe und Komfort statt Geschwindigkeit) genau entgegengesetzte KAISERIN AUGUSTE VICTORIA (1906).

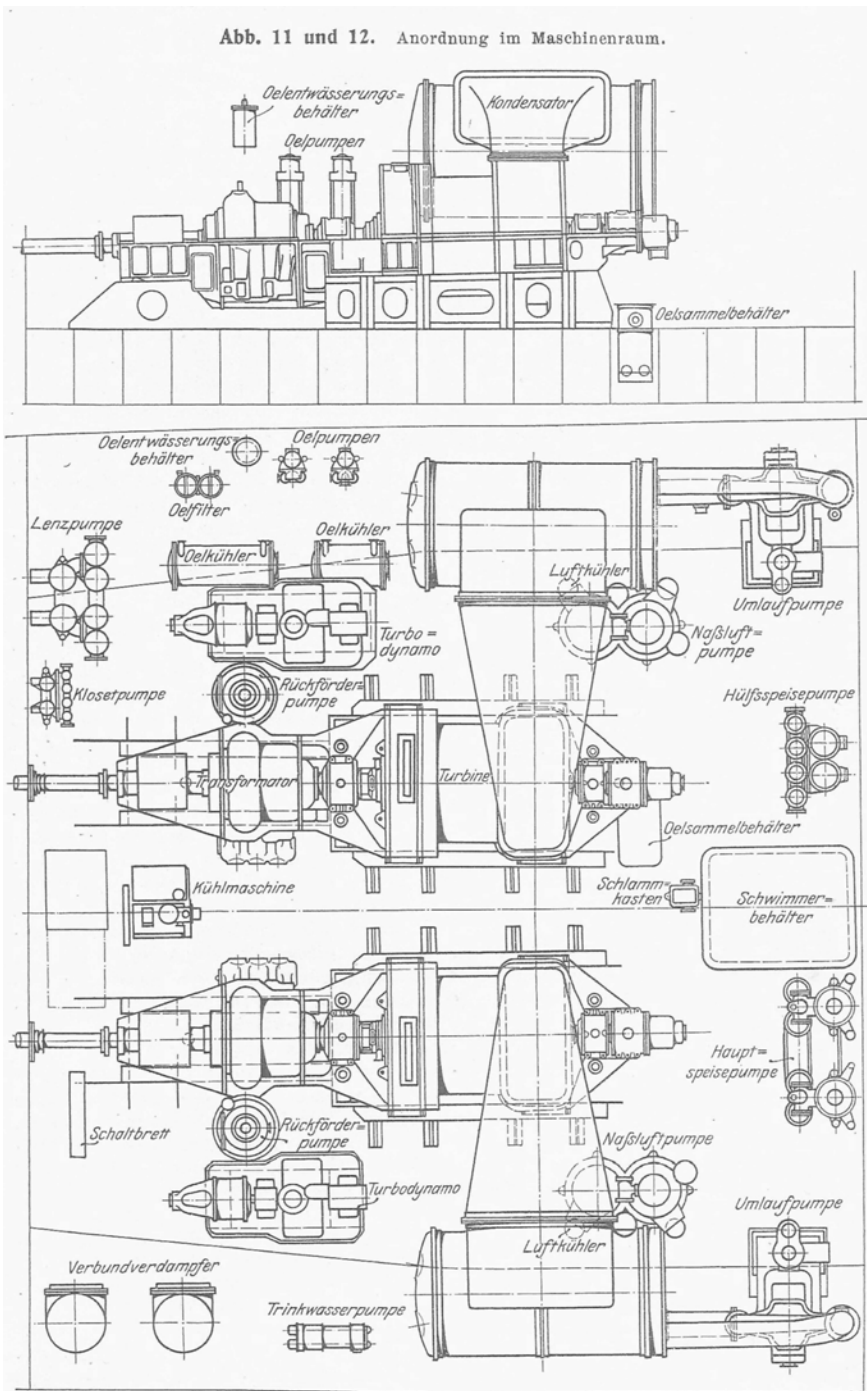


Abb. 14: Die Antriebsanlage der KÖNIGIN LUISE mit dem Föttinger-Transformator. (Aus: Spannake 1914, S. 534)

Diese beiden Schiffe sind als erste Höhepunkte der Geschäftsverbindung zwischen dem Vulcan und der Hapag anzusehen. Da die Oder für solche Neubauten allmählich zu eng wurde, überredete Ballin 1905 die Werftleitung, einen Zweigbetrieb in Hamburg auf der Elbinsel Ross anzulegen, der 1909 eröffnet wurde und wo für die HAPAG der bis dahin größte Transatlantikdampfer IMPERATOR (1913) gebaut wurde.<sup>111</sup>

Der Geschäftsbericht der Hapag für 1912 erwähnte im März 1913 einen Seebädderdampfer von geschätzten 1.900 BRT als im Bau befindlich.<sup>112</sup> In der Hamburger Presse wurde im August 1912 über diesen Auftrag berichtet.<sup>113</sup> Am 8. Mai 1913 lief der Neubau (Bau-Nr. 344) vom Stapel und wurde am 28. September desselben Jahres zunächst abgeliefert. Die technischen Daten: 2.163 BRT, 948 NRT, Verdrängung bei normalem Tiefgang 1.725 t, Länge über alles 88,20 m, größte Breite auf Spanten 11,78 m, Seitenhöhe bis Hauptdeck 4,56 m und bis Promenadendeck 7,15 m, Tiefgang normal etwa 3 m. Eine Funkstation befand sich auch an Bord. Bis Brunshausen an der Unterelbe konnten 2.171, bis Cuxhaven und im Helgolandverkehr 1.850 Passagiere eingeschifft werden, um die sich eine 96-köpfige Besatzung kümmerte. Die Antriebsanlage bestand aus drei kohlegefeuerten Wasserrohrkesseln (16 atü) mit Überhitzern und künstlichem Zug, die stündlich etwa 80 t Kohle verbrauchten. Sie speisten zwei Turbinensätze des Fabrikats Curtis/AEG, die wie bei der KAISER auf zwei Schrauben wirkten. Die Maschinenleistung wird mit 6.100 WPS, die Geschwindigkeit mit 20 kn angegeben.<sup>114</sup>

Der Neubau hatte anlässlich des Stapellaufs in Stettin den Namen KÖNIGIN LUISE erhalten, wobei die Tochter des Hapag-Direktors und Vorstandsmitglieds Julius Thomann als Taufpatin fungierte.<sup>115</sup>

Die Rettungsmittel an Bord dürften den Verbesserungen im Gefolge der TITANIC-Katastrophe entsprochen haben. Auf Bildquellen sind an Steuerbord vier, an Backbord drei, also insgesamt sieben Rettungsboote auszumachen. Aufschlussreich ist ein internes Schreiben vom 29. September 1913: *Bei einer heutigen Sitzung wegen der KÖNIGIN LUISE habe ich Herrn Ballin beklagt, dass durch die Titanicpanik das vorher schöne freie Promenadendeck der KÖNIGIN LUISE fast verschwunden ist durch Anbringung der vielen Boote und dass dieses nicht blos an der Nordsee, sondern auch an der Riviera sehr nachteilig wirken werde.*

*Herr Ballin gibt das vollständig zu und hat die Meinung ausgesprochen, dass wir für die Riviera sehr wohl 2 Boote beseitigen können, wenn wir die Passagierzahl (1850) für dort reduzieren, was gar kein Bedenken hat, da wir ja gewöhnlich nur 300 haben und höchstens bei den Sonntagsfahrten 6–700 [...] Ich fürchte nur, dass unsere KÖNIGIN LUISE sehr bald unbeliebt sein wird, denn sie hat beinahe kein freies Deck.*<sup>116</sup>

111 Wulle 1989; Ostersehlte 2004, S. 286–290. Zu den Anfängen der Geschäftsverbindung mit der Hapag siehe Ostersehlte 2009a, S. 53f.

112 Hapag: Jahresbericht für die am 31. März 1913 stattfindende ordentliche Generalversammlung der Aktionäre. 66stes Geschäftsjahr 1912 (nicht paginiert, Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg).

113 Höft 2015, S. 134.

114 Staatsarchiv Hamburg (StAH) 621–1/95 4501; Kuke 1974, S. 128; Siersdorfer 1974, S. 43. Technische Daten bei Kludas 2010, S. 64; Wulle 1989, S. 135; N.N. 1934, S. 312; Höft 2015, S. 134f.; Schiffbau Nr. 5, 10.12.1913, S. 200. Der Stapellauf wird ferner erwähnt in Schiffbau Nr. 16, 28.5.1913, S. 701.

115 Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie 1913, S. 70.

116 StAH 621–1/95 4501.

Neuartig war die Untersetzung von den Turbinen zu den beiden Schraubenwellen durch einen sogenannten Föttinger-Transformator. Während die Dampfmaschinen in ihrer Drehzahl direkt auf die Schiffsschraube wirken konnten, war das bei den Dampfturbinen infolge ihrer viel schnelleren Rotation nicht ohne Weiteres möglich, denn dann entstanden Kavitationsschäden an den Schrauben. In damaliger Ermangelung leistungsfähiger Zahnradgetriebe hatte der Elektrotechniker und Maschinenbauer Dr. Hermann Föttinger (1877–1945) einen hydrodynamischen Drehzahlwandler zwischen Turbine und Schraubenwelle mit wirbelringartigem Kreislauf und Kombination Turbinenrad/Pumpe entwickelt sowie 1903 ein Grundschemata vorgelegt. 1908 wurde ein stationäres Modell gebaut, ein auf der Werft gefertigtes Versuchsschiff FÖTTINGER TRANSFORMATOR folgte im Jahr darauf. Auch Wilhelm II. nahm bei einem Werftbesuch diese Neuerung zur Kenntnis. Bis Föttinger 1910 zur TH Danzig überwechselte, war er beim Stettiner Vulcan tätig, weswegen vorrangig sein Arbeitgeber vom Transformator Gebrauch machte. Neben der KÖNIGIN LUISE wurden weitere Neubauten des Vulcan damit ausgerüstet: der Hapag-Dampfer TIRPITZ (Tabelle 9), die durch den Krieg nie fertiggestellte neue Kaiseryacht HOHENZOLLERN, der kleine Kreuzer SMS WIESBADEN (1915) sowie ein in Hamburg nicht fertig gewordener Schlachtkreuzer (Ersatz YORK, 1916). Zur Entfaltung und langfristigen Bewährung konnte diese komplizierte, aber energieeffiziente Form der Untersetzung schon wegen des Krieges nicht mehr kommen. Da sich die Getriebeentwicklung fortsetzte, blieb der Föttinger-Transformator trotz großer Verheißungen vor 1914 nur eine vorübergehende technische Lösung.<sup>117</sup>

Im Dezember 1912 wurde der für den neuen Seebädderdampfer vorgesehene Föttinger-Transformator im Prüffeld des Werks Hamburg des Vulcan einem 14-tägigen Belastungstest unterworfen, ehe er in Stettin zum Einbau gelangte.<sup>118</sup> Das Untersetzungsverhältnis war 4:1, die Drehzahl der Turbine auf 1.800, die der Schraube auf 450 U/min ausgelegt. Auf einer Probefahrt am 26. September 1913 wurden eine Turbinendrehzahl von 1.827 und eine Schraubendrehzahl von 453 U/min erzielt.<sup>119</sup>

*Tabelle 9: Neubauten des Stettiner Vulcan für die Hapag (1882–1914)*

| Baunr. | Typ                          | Name             | BRT   | Jahr |
|--------|------------------------------|------------------|-------|------|
| 114    | Fracht- und Passagierdampfer | RUGIA            | 3.467 | 1882 |
| 183    | Passagierdampfer             | AUGUSTA VICTORIA | 7.661 | 1889 |
| 189    | Fracht- und Passagierdampfer | SCANDIA          | 4.375 | 1889 |
| 190    | Fracht- und Passagierdampfer | DANIA            | 4.390 | 1889 |
| 197    | Passagierdampfer             | FÜRST BISMARCK   | 8.430 | 1891 |
| 216    | Fracht- und Passagierdampfer | PATRIA           | 7.118 | 1894 |

117 Föttinger 1910; Spannhake 1914; Lehmann 1999, S. 141–143; Wulle 1989, S. 61, 204–207; Gröner 1989, S. 86f.

118 Höft 2015, S. 79.

119 Spannhake 1914, S. 482, 532.

| Baunr. | Typ                          | Name                      | BRT    | Jahr |
|--------|------------------------------|---------------------------|--------|------|
| 217    | Fracht- und Passagierdampfer | PALATIA                   | 7.118  | 1894 |
| 241    | Fracht- und Passagierdampfer | PATRICIA                  | 13.293 | 1899 |
| 243    | Passagier- und Frachtdampfer | HAMBURG                   | 10.599 | 1900 |
| 244    | Passagierdampfer             | DEUTSCHLAND               | 16.502 | 1900 |
| 246    | Passagier- und Frachtdampfer | KIAUTSCHOU                | 10.910 | 1900 |
| 263    | Seebäderdampfer              | KAISER                    | 1.916  | 1905 |
| 264    | Passagier- und Frachtdampfer | KAISERIN AUGUSTE VICTORIA | 24.581 | 1906 |
| 266    | Fracht- und Passagierdampfer | NAVARRA                   | 5.779  | 1907 |
| 271    | Passagier- und Frachtdampfer | KÖNIG WILHELM II.         | 9.332  | 1907 |
| 314*   | Passagierdampfer             | IMPERATOR                 | 51.680 | 1913 |
| 316    | Frachtdampfer                | STEIERMARK                | 4.569  | 1911 |
| 333    | Passagier- und Frachtdampfer | TIRPITZ                   | 21.477 | 1914 |
| 344    | Seebäderdampfer              | KÖNIGIN LUISE             | 2.163  | 1913 |

\* Bau im Werk Hamburg

Quelle: Wulle 1989, S. 200–205.

Als weitere bauliche und Ausrüstungsmerkmale sind wegen der winterlichen Verhältnisse auf der Unterelbe ein bedingt eisverstärkter Rumpf, sieben wasserdichte Querschotten, zwei Schlingertanks (System Frahm) sowie die Ausrüstung mit Funktelegrafie und einem Unterwasserschallsignalapparat zu nennen. Die Fahrgasteinrichtungen werden wie folgt beschrieben: *Unter den Gesellschaftsräumen verdient zunächst der behaglich eingerichtete Hauptspeisesaal Erwähnung. Er bietet etwa 120 Personen Raum. Ihm schließt sich ein kleinerer Speisesalon, ein Rauchzimmer, ein Damensalon und ein Schreibzimmer an. Geräumige, langgestreckte, mit Schiebefenstern versehene Promenadendecks bieten auch bei schlechtem Wetter einen völlig geschützten und angenehmen Aufenthalt. Mehrere hübsch eingerichtete Kabinen sind vorhanden.*<sup>120</sup>

120 Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie 1913, S. 70f. (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg). Vgl. die Angaben bei Höft 2015, S. 134, wo auch die Kabinenausstattung erwähnt wird. Ferner eine Erwähnung in Schiffbau Nr. 23, 10.9.1913, S. 1019.

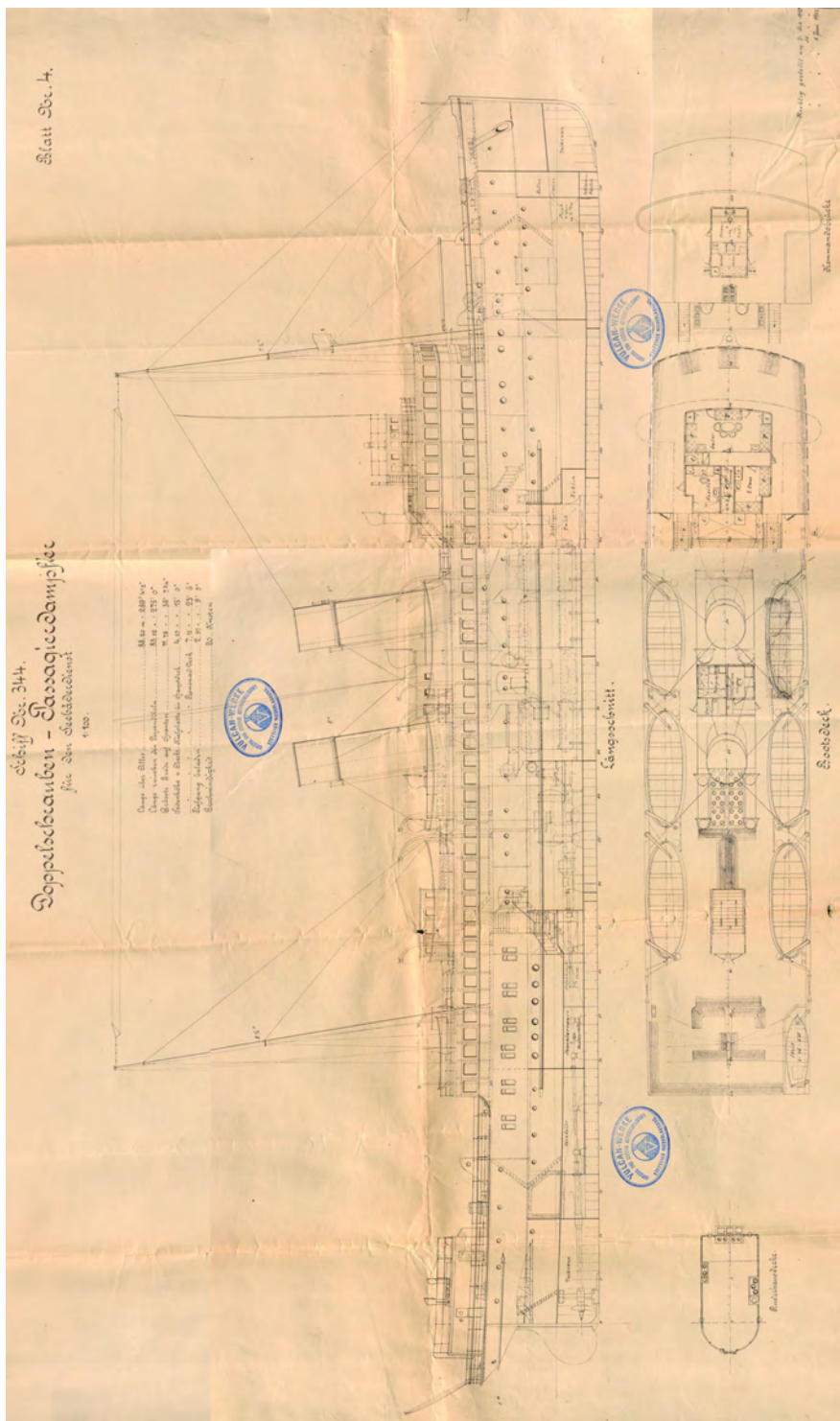


Abb. 15: Generalplan der KÖNIGIN LUISE, Blatt Nr. 4. (Staatsarchiv Hamburg)

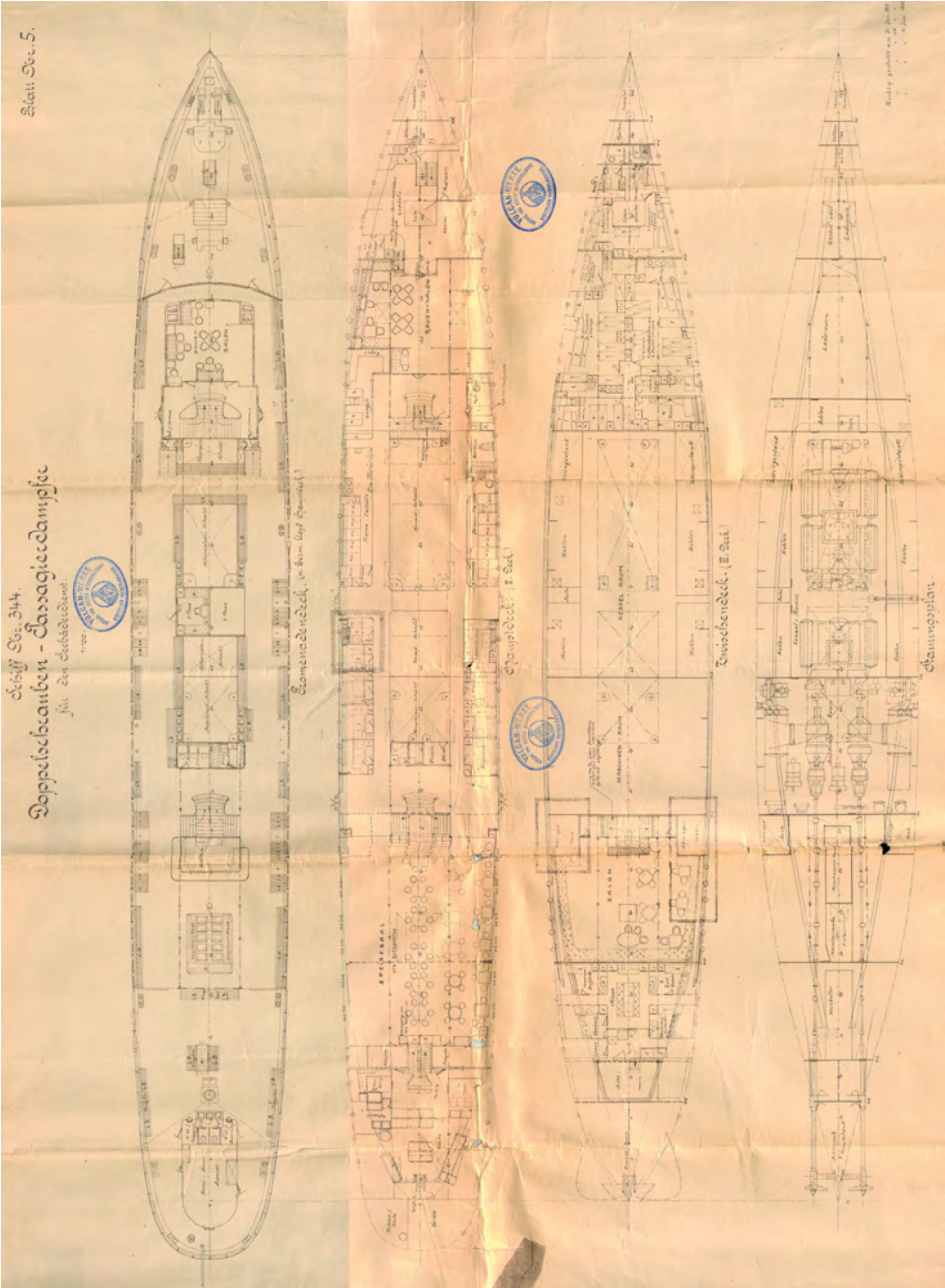


Abb. 16: Generalplan der KÖNIGIN LUISE, Blatt Nr. 5. (Staatsarchiv Hamburg)

Der Generalplan des Schiffes weist auf dem Bootsdeck eine und auf dem Promenadendeck zwei weitere Zweibettkabinen aus.<sup>121</sup> Dies ist bemerkenswert, da es sich beim Helgolanddienst um Tages- und in der Regel nicht um Nachttouren handelte. Dieser zusätzliche Service scheint 1905 bei der KAISER eingeführt worden zu sein, die zu ihren 2.000 Deckspassagieren noch weitere 20 Fahrgäste, auf zehn Kabinen verteilt, aufnehmen konnte.<sup>122</sup> Auch nach dem Ersten Weltkrieg wurde dies noch praktiziert.<sup>123</sup> Es gab unter den Helgolandreisenden offenbar eine kleine und wohlhabendere Klientel, die auch tagsüber ein Schlaf-, zumindest ein Ruhebedürfnis verspürte, dem oftmals lauten Deckstrubel entfliehen wollte und bereit war, beim Fahrpreis zuzuzahlen.<sup>124</sup> Die erwähnten Schiebefenster gaben in ihrer Großflächigkeit dem äußeren Gepräge der KÖNIGIN LUISE eine besondere Note. Der neue Seebädderdampfer aus Stettin war der vorangegangenen KAISER als Flaggschiff im Helgolanddienst ebenbürtig, wenn auch das Schiff äußerlich eine etwas mehr gedrungene Form aufwies.

Spätestens mit KAISER und KÖNIGIN LUISE hatte sich der Typ des großen deutschen Seebädderdampfers herauskristallisiert. Derselbe innovative Geist, der schon bei der Nordsee-Linie gewirkt hatte, fand sich in der Konzeption der KÖNIGIN LUISE wieder. Vergleichbare Schiffe fuhren aber auch seit Längerem in der Ostsee, so die drei »Prinzendampfer« (PRINZ WALDEMAR, 685 BRT, 1893; PRINZ ADALBERT, 702 BRT, 1895; PRINZ SIGISMUND, 697 BRT, 1899) der Kieler Reederei Sartori & Berger zwischen der Fördestadt und dem dänischen Korsør sowie die Stettiner Seebädderschiffe der Reederei Braeunlich (IMPERATOR, 1.079 BRT, 1897; ODIN, 1.177 BRT, 1902; HERTHA, 1.257 BRT, 1905; RÜGEN, 2.170 BRT, 1914) für den Dienst nach Rügen und anderen Ostseehäfen, die neben einer großen Anzahl an Deckspassagieren teilweise auch Kabinenplätze vorhielten.<sup>125</sup>

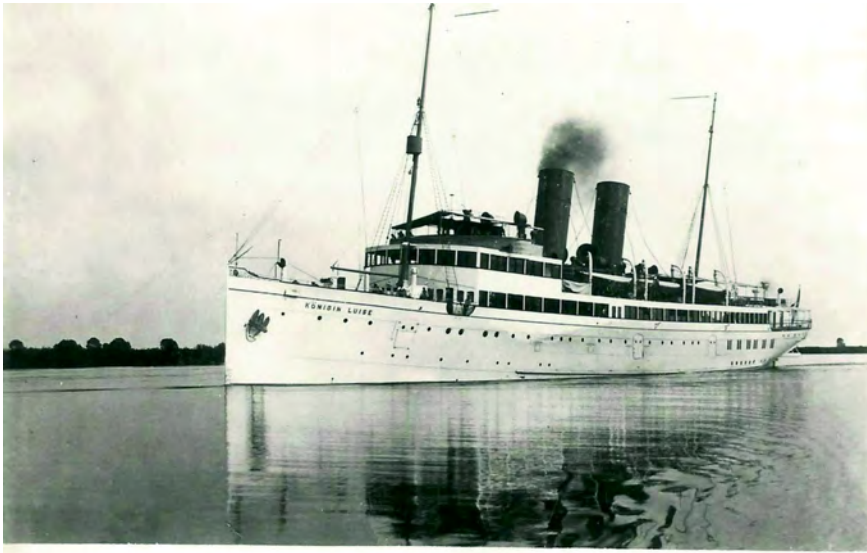
121 Vgl. Abb. 15–16 (StAH 621–1/95 3966; größere Darstellungen unter [https://urn.dsm.museum/DSA/DSA41\\_2024\\_KoeniginLuise4.pdf](https://urn.dsm.museum/DSA/DSA41_2024_KoeniginLuise4.pdf) [Abb. 15] und [https://urn.dsm.museum/DSA/DSA41\\_2024\\_KoeniginLuise5.pdf](https://urn.dsm.museum/DSA/DSA41_2024_KoeniginLuise5.pdf) [Abb. 16]).

122 Kludas 2010, S. 56. Bei KÖNIGIN LUISE werden nur die 1.850 Deckspassagiere erwähnt (S. 64).

123 Die KÖNIGIN LUISE (1935) besaß elf Kabinen für 22 Passagiere, die HELGOLAND (1939) immerhin 41 Kabinen für 115 Fahrgäste (ebd., S. 72, 76). Auf der ROLAND des NDL (1927) hielt der NDL Ruhe-räume mit insgesamt 70 Schlafsofas vor, siehe Ostersehlte 2009b, S. 80.

124 Ein Fahrtbericht von der KAISER (1930) liefert in einer Momentaufnahme ein anschauliches Beispiel: *Eine schlesische Familie, seit 24 Stunden unterwegs, möchte gerne einige Stunden ungestört schlafen. Dankbar und erstaunt erfahren sie, daß es unten 20 Schlafkabinen gibt* (Zit. bei Siersdorfer 1974, S. 51). Bei diesen Angaben handelt es sich jedoch um eine Verwechslung der Passagier- mit der Kabinenkapazität.

125 Ostersehlte 2008, S. 226, 257; Braeunlich 1999, S. 204–206.



Der neue hochelegante Turbinen-Schnelldampfer

**„Königin Luise“**

(1850 Personen fassend)

der Hamburg-Amerika Linie, Seebäder- und Rivieradienst  
verkehrt zwischen Hamburg u. Cuxhaven — Helgoland und den übrigen Nordseebädern

Sonntags Sonderfahrten zu ermäßigten Preisen. Abfahrtsstelle St. Pauli Landungsbrücken, Brücke 2

Abb. 17: Die KÖNIGIN LUISE noch auf der Oder oder schon auf der Unterelbe. (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg)

## Nimbus und Mythos als Namensgeber: Zum »Luisenkult«

Die Namenswahl KÖNIGIN LUISE entsprach einem von Ballin und der Hapag flexibel angewandten Namengebungsschema, das auch preussisch-deutsche Elemente mit aufnahm und alles in allem einer nach außen aussagekräftigen und damit werbewirksamen »Corporate Identity« der Reederei zu dienen hatte. Hier nun fiel die Namenswahl auf eine historische Legende aus der für die Nachwelt und das deutsche Selbstverständnis außerordentlich prägenden Zeit der napoleonischen Besetzung und der nachfolgenden Befreiungskriege. Die preussische Königin Luise (1776–1810), Gemahlin Friedrich Wilhelms III. (reg. 1797–1840), Mutter u.a. des tragischen Königs Friedrich Wilhelm IV. sowie seines Bruders, des ersten deutschen Kaisers Wilhelm I., stammte aus dem Hause Mecklenburg-Strelitz. Die Hochzeit mit dem preussischen Kronprinzen Weihnachten 1793 in Berlin fiel in eine bewegte Zeit europäischer Geschichte, die wiederum dem kurzen Leben der Kronprinzessin und späteren Königin ihren Stempel aufdrücken sollte. Als Königin erlangte sie durch einen eher bürgerlichen Lebensstil und ihr unprätentiöses Auftreten rasch Popularität. Auf dieser Grundlage konnte sie nach der als Katastrophe empfundenen preussischen Niederlage von Jena und Auerstedt gegen Frankreich im Oktober 1806

aufbauen. Zunächst floh das Königspaar ins Exil nach Memel, später nach Königsberg. Aus dieser Position der Ohnmacht heraus kam es am 6. Juli 1807 in Tilsit zu einer Audienz der Königin bei Napoleon, bei der sie ihn um milde Friedensbedingungen bat. Atmosphärisch verlief dieses Treffen überraschend angenehm, doch der politische Ertrag blieb aus. Der drei Tage später ebenfalls in Tilsit abgeschlossene Frieden zwischen Frankreich und Preußen sah umfangreiche Gebietsabtretungen, eine französische Besatzung und drückende Kriegskontributionen vor, wenigstens blieb Preußen als Staat erhalten. 1809 kehrte das Königspaar nach Berlin zurück, ohne dass sich die Bedingungen grundsätzlich geändert hatten. Möglichkeiten und Grenzen ihrer politischen Einflussnahme bleiben bis heute Diskussionsthema in der einschlägigen Literatur. Auf einer Sommerreise starb die durch das besonders raue ostpreußische Klima gesundheitlich ausgezeherte Königin im Juli 1810 bei Neustrelitz im Alter von nur 34 Jahren. Das Ende der napoleonischen Herrschaft hat sie somit nicht mehr erleben können.



Abb. 18: Luise von Mecklenburg-Strelitz (1776–1810), Königin von Preußen 1797–1810. Ölgemälde von Josef Maria Grassi, 1802. (Stiftung Preußische Schlösser und Gärten)

Schon bald nach ihrem Tod wurde die so früh verstorbene Königin zur Trägerin eines idealisierten Frauen- sowie Mutterbildes und damit zum Mythos erhoben. Ihr Lebensstil, aber auch ihr Auftritt bei Napoleon bildeten die Grundlagen für eine Luisen-

verehrung, die noch tief in das 20. Jahrhundert hineinreichte, befeuert von Unmengen seriöser, aber auch Trivilliteratur und bildlichen Darstellungen aller Art. An Missbrauch fehlte es auch nicht, denn während der Weimarer Zeit wurde das Andenken der Königin von rechts stehenden, antidemokratischen Kräften ausgebeutet. Die NS-Zeit mit andersgearteten Leitbildern, die Katastrophe des Zweiten Weltkriegs und schlussendlich die Nachkriegszeit mit ihren mannigfaltigen Umwälzungen führten zum Niedergang und Erliegen des »Luisenkults« in Deutschland.<sup>126</sup> Doch hat es in der späten DDR, als man in den 1980er-Jahren das preußische Erbe etwas gelassener betrachtete als zuvor, in Gestalt eines Romans nochmals eine Luisenrezeption gegeben.<sup>127</sup>

Der neue Seebäderdampfer war nicht das einzige Schiff unter deutscher Flagge, das nach der legendären preußischen Königin benannt wurde. Im Gegensatz zu anderen Nationen, wo diese Praxis bis heute strenger gehandhabt wird, ist es in Deutschland möglich, dass gleichzeitig Schiffe unterschiedlichen Typs, aber gleichen Namens zur selben Zeit in die Schiffsregister eingetragen werden können.

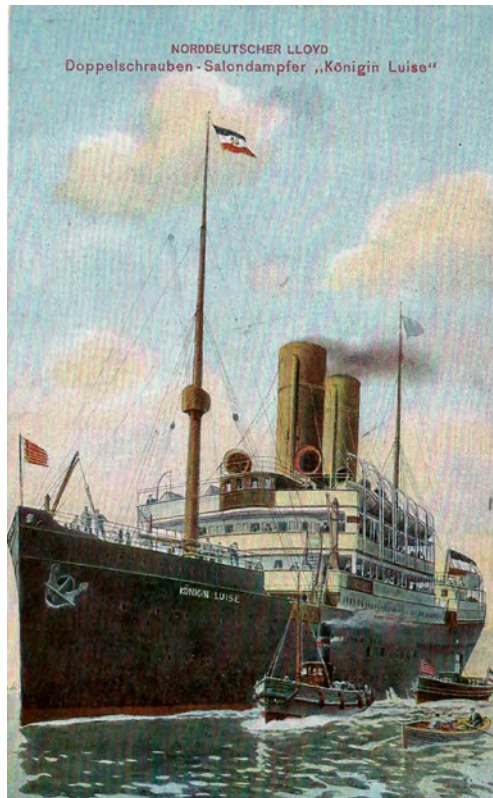
Ein Passagier- und Frachtdampfer KÖNIGIN LUISE (10.785 BRT), 1896–1897 ebenfalls beim Stettiner Vulcan erbaut, fuhr beim Norddeutschen Lloyd und zählte zu der nicht gerade glamourösen, aber überaus wirtschaftlichen BARBAROSSA-Klasse, die ab Bremerhaven sowohl in der Transatlantikfahrt als auch im Reichspostdampferdienst nach Ostasien und Australien einsetzbar war. Eine wesentlich kleinere KÖNIGIN LUISE, ein Seitenraddampfer (206 BRT), war 1911 von der Schiffswerft Gustav Fechter (später Union-Gießerei) in Königsberg an den Tilsiter Dampfer-Verein abgeliefert worden und verkehrte über das Kurische Haff bis hin nach Tilsit.<sup>128</sup> Die spezifisch ostpreußischen Komponenten in der Biografie der Königin dürften hier eine Rolle gespielt haben. Die Fahrtgebiete aller drei Schiffe (also einschließlich des Seebäderdampfers) berührten sich nicht, so dass es nicht zu Verwirrungen kommen konnte, schon gar nicht im Zeitalter vor Einführung des Sprechfunks (UKW/VHF). Die Kaiserliche Marine dagegen hatte in den langen Friedensjahren des Aufbaus und der Flottenexpansion unter Tirpitz nicht, was sich eigentlich angeboten hätte, ein Kampfschiff<sup>129</sup> nach der legendären Königin benannt. So sollte 1914 der eingezogene Hamburger Bäderdampfer diesbezüglich eine marinegeschichtliche Premiere sein.

126 Zunächst zu den Quelleneditionen: Meisner 1916; Griewank 1943; Rothkirch 1985. Zwei Beispiele für ältere Arbeiten: Bailleu 1980; ferner ein Vortrag des bremischen Pädagogen und Regionalhistorikers Alwin Lonke (1911). Weitere neuere Literatur zur Königin und ihrem Nachruhm (Auswahl): Arnim 1969; Gersdorff 1996; Bruyn 2001; Schorn-Schütte 2003; Schöck-Quinteros 2007; Thiele 2010; Schönplflug 2010; Förster 2011.

127 Richter 1990.

128 Register Germanischer Lloyd 1914 (nicht paginiert); Kludas 1991, S. 60–65; Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, III A 04007–015 (Archiv Siegfried Fornacon, Ostpreußische Schifffahrt, Bd. 15). Nur am Rande zu erwähnen ist ein Frachtdampfer KÖNIGIN LUISE (820 BRT), der 1882 von Howaldt in Dietrichsdorf bei Kiel an den Memeler Dampfschiffs-Aktienverein abgeliefert und bereits Anfang 1884 in Nordjütland strandete, siehe Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, III A 4007–08 (Archiv Siegfried Fornacon, Ostpreußische Schifffahrt, Bd. 8).

129 Gröner 1989.



*Abb. 19: Der Passagier- und Frachtdampfer KÖNIGIN LUISE (10.785 BRT, 1897) des Norddeutschen Lloyd gehörte zur BARBAROSSA-Klasse (acht Schiffe, 1896–1900), die im Transatlantik- und Reichspostdampferdienst eingesetzt wurde. (Postkarte im Archiv DSM)*

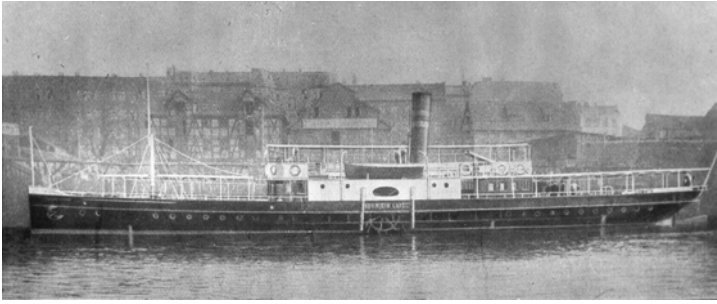


Abb. 20: Der Seitenraddampfer KÖNIGIN LUISE (206 BRT, 1911) des Tilsiter Dampfer-Vereins. (Archiv DSM, 4007-15/Sammlung Fornacon)

## Nicht einmal ein Jahr Seebädderdienst: Die KÖNIGIN LUISE 1913/14

Neben dem Helgolanddienst war die KÖNIGIN LUISE, wie bereits aus einer Quelle zitiert, für den Einsatz im Mittelmeer an der Riviera und sogar Nordlandfahrten gedacht. Letzteres, falls überhaupt ernsthaft geplant, sollte jedoch eine Fiktion bleiben. Der Ab-lieferungstermin war für den 1. Juli 1913 vorgesehen, konnte wegen Streiks auf der Werft aber nicht gehalten werden.<sup>130</sup> Ende Mai war noch mit der Indienststellung für Anfang Juli gerechnet worden; als dieser herannahte, hoffte man noch auf den 1. August. Mitte Juli wurde die Vermessung des Schiffes in Angriff genommen, doch erst am 8. August konnte das eingedockte Schiff besichtigt werden.<sup>131</sup>

Um den 20. August 1913 verließ der Dampfer seine Bauwerft und unternahm im Seegebiet nördlich von Swinemünde bis hin nach Bornholm seine Probefahrten. Bei den Kesseln gab es zunächst Probleme mit den Feuern, die aus den Feuerlöchern heraus-schlugen und den Aufenthalt im Heizraum unmöglich machten.<sup>132</sup> In der Fachpresse hieß es kritisch: *Der Dampfer hat auf seiner Probefahrt eben seine kontraktlich abgemachte Geschwindigkeit von 20 sm per Stunde erreicht. Die Abnahme des Schiffes durch die Hamburg-Amerika Linie ist daher nicht ohne weiteres erfolgt. Die für den 1. Oktober angekündigte Fahrt der KÖNIGIN LUISE nach Cuxhaven, Helgoland und Sylt mußte verschoben werden. Von einer zweiten Probefahrt am 4. Oktober kehrte das Schiff ebenfalls mit der Reichsflagge zurück.*<sup>133</sup>

Am 1. Oktober morgens um 8:05 Uhr legte die KÖNIGIN LUISE ab und traf nach einer schönen Reise (Windstärke 3–4, Durchschnittsgeschwindigkeit 18,3 kn) am selben Abend um 18:30 Uhr vor Holtenau am Ausgang des Kaiser-Wilhelm-Kanals ein. Nach nächtlicher Kanaldurchfahrt vertäute das Schiff am Morgen des 2. Oktober gegen 7 Uhr am Kaiser-Wilhelm-Höft in Hamburg.<sup>134</sup>

<sup>130</sup> Höft 2015, S. 135.

<sup>131</sup> StAH 621–1/95 4501.

<sup>132</sup> Höft 2015, S. 135.

<sup>133</sup> Schiffbau Nr. 2, 22.10.1913, S. 79. Damals führte aber ein deutsches Handelsschiff unter Werft- wie Reedereiflagge dieselbe schwarz-weiß-rote Flagge.

<sup>134</sup> StAH 621–1/95 4501.

Zwei Tage später fand eine Gästefahrt von Cuxhaven in See statt, bevor der reguläre Hamburg-Cuxhaven-Helgolanddienst am 5. Oktober aufgenommen wurde. Auf dieser ersten Fahrt mit zahlendem Publikum herrschte schwere See mit Regenböen, doch legte man die Entfernung von Cuxhaven nach Helgoland in zwei Stunden und zehn Minuten zurück.<sup>135</sup> Die Interimsphase zwischen Bauwerft und Auftraggeber hielt aber noch an. So schrieb die Hapag am 6. Oktober an die Seeberufsgenossenschaft (SBG), dass *wir den Dampfer KÖNIGIN LUISE noch nicht übernommen haben*.<sup>136</sup> Am 12. November präzisierte man in einem Schreiben an dieselbe Adresse: *Der Dampfer KÖNIGIN LUISE ist im hiesigen Schiffsregister unter dem 12. August als der Hamburg-Amerika Linie gehörend eingetragen worden. Die Mannschaft war angemustert vom 16. bis 25. August und nachmals vom 2. bis 20. Oktober. Wir haben das Schiff alsdann der Werft wieder zur Verfügung gestellt und glauben annehmen zu dürfen, dass nur für die beiden vorerwähnten Termine das Schiff als unser Eigentum zu betrachten war, soweit die Bestimmungen der See-Berufsgenossenschaft bezüglich der Mannschaft in Betracht kommen*.<sup>137</sup>



Abb. 21: Eine kolorierte Postkarte der KÖNIGIN LUISE. (Sammlung des Verfassers)

Doch erst gegen Jahresende wurde das Schiff vom Auftraggeber abgenommen: *Der Turbinendampfer KÖNIGIN LUISE des Seebäddienstes der Hamburg-Amerika Linie hat am 19. Dezember von Cuxhaven aus seine endgültige Abnahmeprobefahrt angetreten. Obgleich*

135 Zeitschrift der Hamburg-Amerika Linie 1913, S. 143 (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg); Höft 2015, S. 135.

136 StAH 621–1/95 4501.

137 Ebd.

*der Dampfer schon einige Fahrten für den Seebädderdienst gemacht hat, war er bisher noch nicht abgenommen worden. Die Abnahmefahrt hat ein allgemein befriedigendes Ergebnis gezeitigt.*<sup>138</sup>

Nur wenige Monate Dienst unter friedensmäßigen Bedingungen waren der KÖNIGIN LUISE, ihrer Besatzung und ihren Fahrgästen vergönnt. Ab Ende Januar 1914 fuhr sie zwischen Nizza und Genua. Im Gegensatz zu früher traf die Hapag diesmal auf Konkurrenz einer französischen Reederei, mit der aber der Fahrplan abgestimmt wurde. Das Mittelmeer zeigte sich im Winter zeitweise von einer ruppigen Seite. Auf Fahrten zwischen Nizza und Genua wurden Windstärken zwischen 9 und 11 gemessen. Einmal schlug die See Fensterscheiben auf dem Boots- und Promenadendeck ein, Verletzte gab es zum Glück nicht. Das Seeverhalten der KÖNIGIN LUISE wurde von der Schiffsführung unter Kapitän Fölser positiv beurteilt. Mitunter konnten Zielhäfen wie Menton und San Remo nicht angelaufen werden. In Nizza geriet am 25. Februar die Ankerkette eines Schoners in die Steuerbordschraube, so dass Taucherhilfe in Anspruch genommen werden musste. Am Mittag des 11. Mai 1914 lief nach Abschluss der Saison die KÖNIGIN LUISE aus Genua mit Zielhafen Hamburg aus.<sup>139</sup> *Die in dem italienischen Hafen ansässige örtliche Inspektion der Hapag resümierte: Wir gestatten uns zu bemerken, daß das Schiff, welches sich seiner ganzen Einrichtung nach für den Riviera-Dienst sehr gut eignet, seine Fahrten mit einer Präzision ausgeführt hat, die keiner der früher hier eingesetzten Dampfer erreicht hat.*

*Das Manöver beim Anlegen und Abfahren war stets tadellos und wurde oftmals von sachverständigen Beobachtern beifällig bemerkt. – Klagen von Seiten der Passagiere sind uns nicht zu Ohren gekommen. –*

*Leider ließ auch in diesem Jahr der Gesundheitszustand unter der Mannschaft viel zu wünschen, es waren während der kurzen Zeit 19 Personen im Hospital, meistens wegen Geschlechtskrankheiten, außerdem waren fast beständig mehrere Leute an Bord in Behandlung unseres hiesigen Compagnie-Arzttes.*<sup>140</sup>

Auf dem Weg zurück in den Heimathafen war eine nicht gerade alltägliche Präsentation zu bestreiten: KÖNIGIN LUISE [...], *auf der Heimreise vom Mittelmeer begriffen, machte am 20. und 21. Mai ab Southampton Besichtigungsfahrten für die englische Admiralität und sonstige Gäste, die sich für die in diesem Dampfer eingebauten Föttinger-Transformatoren interessierten. Diese technische Neuerung hat sich vorzüglich bewährt und ergab neben einer bedeutenden Kohlenersparnis, die gegenüber dem Dampfer KAISER zirka 50 % beträgt, eine schnelle und präzise Fahrt und eine große Manövrierfähigkeit.*<sup>141</sup> Noch vor Kriegsausbruch konnten Lizenzverträge mit Frankreich und Großbritannien abgeschlossen werden.<sup>142</sup> An anderer Stelle hieß es noch im Juni in einer auf Unternehmensangaben des Vulcan beruhenden Notiz: *Die Inbetriebnahme des für die Hamburg-Amerika Linie erbauten Passagierküstendampfers KÖNIGIN LUISE*

138 Schiffbau Nr. 7, 14.1.1914, S. 291. Das Übernahmedatum (19.12.1913) wird bestätigt in: StAH 621–1/95 4501. Routinemäßig meldete der Geschäftsbericht für 1913 die Indienststellung (Hapag: Jahresbericht für die am 27. März 1914 stattfindende ordentliche Generalversammlung der Aktionäre. 67stes Geschäftsjahr 1913, S. 4 [Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg]).

139 StAH 621–1/95 4501; Kludas 2010, S. 18, 64.

140 StAH 621–1/95 4501.

141 Schiffbau Nr. 17, 10.6.1914, S. 728. Wohl im Zusammenhang damit wurde von einem Professor Biles in der britischen Zeitschrift »Engineering« (12.12.1913) über die KÖNIGIN LUISE und den Föttinger-Transformator berichtet (Notiz in Schiffbau Nr. 7, 14.1.1914, S. 300).

142 Schiffbau Nr. 5, 9.12.1914, S. 112.

*hat Gelegenheit geboten, zu zeigen, welch große Vorteile die Verwendung dieser Erfindung dem Reeder bringt. Die Vorzüge des Föttinger-Transformators haben neuerdings die Aufmerksamkeit aller Kriegsmarinern auf den Transformator gelenkt. Diese Verhältnisse haben zum Abschluß von Lizenzverträgen in fast allen Großstaaten geführt. Die aus der Verwertung erzielten Einnahmen sind nicht unwesentlich; der Vorstand hat die Absicht, sie ausschließlich zur Auffüllung der herangezogenen Reserven zu verwenden.*<sup>143</sup>

Zurück in Hamburg wurde Anfang Juni der Föttinger-Transformator der KÖNIGIN LUISE eingehend untersucht und in Gutachten der Hamburger Baupolizeibehörde und des Germanischen Lloyd in einem guten Zustand befunden.<sup>144</sup> Während des Einsatzes im Mittelmeer hatte es sich nach einer hafenärztlichen Begutachtung herausgestellt, dass das Mannschafts- und Heizerlogis unzureichend belüftet war und in der Ausstattung nicht den Vorschriften entsprach. In Absprache mit der hamburgischen Marineverwaltung als Aufsichtsbehörde mussten nach der Rückkehr des Schiffes die Gravamina beseitigt werden. Schließlich wurde der Dampfer wieder in den Helgolanddienst eingestellt.<sup>145</sup>

Am 23. Juni fuhr die KÖNIGIN LUISE als Begleitschiff des Norddeutschen Regattaver eins auf der Unterelbe, stieß mit dem ebenfalls die Regatta begleitenden Kompanieschiff COBRA zusammen und drückte sich den Steven ein. Ballin erfuhr unverzüglich von diesem Vorfall und entsandte einen Inspektor zur COBRA, der herausfand, dass ein Warnsignal mit der Dampfpeife der KÖNIGIN LUISE missverstanden worden war. Ein Mitglied des Norddeutschen Regattaver eins richtete zwei Tage nach dem Unfall ein geharnischtes Protestschreiben an die Hapag und bezichtigte beide Schiffsführungen eines unverantwortlichen Verhaltens, doch diese Vorwürfe wurden von der Reederei tags darauf zurückgewiesen. Vielmehr übernahm das Seeamt Hamburg am 1. Juli die Angelegenheit und setzte zum 27. Juli eine Verhandlung an. Deren Ergebnis stellte zwar Fehleinschätzungen beider Schiffsleitungen, allerdings auch ein Zusammentreffen zahlreicher unglücklicher Umstände fest. Die Maßnahmen nach der Kollision wurden nicht beanstandet. Beide Seebärdampfer mussten beim Vulcan und bei Blohm & Voss eingedockt werden, doch scheint das nur eine vorübergehende Störung gewesen zu sein. Am 14. Juli ereignete sich abermals eine Kollision mit dem stählernen Ewer CITO (49 BRT, Kapitän Joh. Brütt, Hamburg, 1905 bei Kremer in Elmshorn erbaut) bei den St. Pauli-Landungsbrücken, wobei der Ewer leichte, die KÖNIGIN LUISE keine Schäden davontrug.<sup>146</sup>

Der Sommer 1914 ist vielfach in der Literatur als ein europäisches Idyll vor der Katastrophe beschrieben worden. Auf der Unterelbe und vor Helgoland und Sylt bildete die KÖNIGIN LUISE einen Bestandteil dieser arg- wie ahnungslosen Kulisse.

143 Schiffbau Nr. 17, 10.6.1914, S. 741.

144 Schiffbau Nr. 19, 8.7.1914, S. 831f.

145 StAH 621–1/95 4501; Kludas 2010, S. 64. Ein Werbeplakat mit der KÖNIGIN LUISE ebd., S. 34.

146 StAH 621–1/95 4501. Erwähnt wird der Zwischenfall auch bei Höft 2015, S. 144; Langensiepen/Nottelmann 2016; Reichsamt des Innern 1920, S. 263–268. Die Daten der CITO finden sich im Register des Germanischen Lloyd 1914 (nicht paginiert).

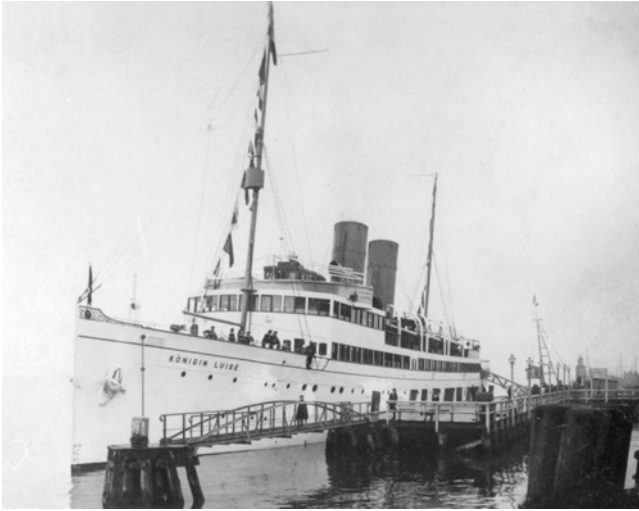


Abb. 22: Die KÖNIGIN LUISE 1913/14 an einem Anleger, vermutlich in Cuxhaven. (Sammlung Kludas/Archiv DSM)

## Neue Schiffstypen für den Minenkrieg

Seeminen gehen in ihrer Entwicklung auf das späte 18. Jahrhundert zurück, als im Unabhängigkeitskrieg der USA (1775–1783) damit begonnen wurde, Explosivkörper im Wasser zunächst experimentell zu erproben. Der amerikanische Ingenieur Robert Fulton (1765–1815), der auch durch seine frühen Dampfschiffe und U-Bootentwürfe bekannt ist, entwickelte im Britisch-Amerikanischen Krieg 1812–1814 Ankertauminen. 1848 verlegte der damalige preußische Ingenieuroffizier Werner von Siemens (1816–1892) eine funktionierende Minensperre im Kieler Hafen, welche die dänische Flotte wirksam abschreckte. Auch in folgenden Konflikten wie dem Krimkrieg (1854–1856), dem Amerikanischen Bürgerkrieg (1861–1865), dem Krieg zwischen Österreich und Italien im Zusammenhang mit dem Deutschen Krieg (1866), dem Deutsch-Französischen Krieg (1870–1871), dem Russisch-Türkischen Krieg (1877–1878) und Russisch-Japanischen Krieg (1904–1905) kam es zu Mineneinsätzen, wobei es in technischen Einzelheiten wie etwa den Zündern zu einer internationalen Vielfalt kann, auf die im Detail hier nicht einzugehen ist. In den 1860er/1870er-Jahren gabelte sich die Minen- und Torpedoentwicklung. Letztere entwickelten sich zu Sprengladungen, die anfangs durch eine Spiere, sodann durch den extra konstruierten Fischtorpedo (Robert Whitehead in Fiume 1866) ins Ziel gebracht wurde, während die Mine nach heutigem Verständnis stationär bleibt.<sup>147</sup> Dieses Seekriegsmittel ist einmal wie folgt definiert worden: *Die Seemine ist ein Sprengkörper, der unter Wasser ausgelegt wird und dort längere Zeit zündbereit verbleibt, bis sich ihm ein Ziel nähert, das ohne sonstiges Zutun von außen die Zündung veranlaßt. Er soll*

147 Zu dieser Entwicklung historisch und technisch materialreich Ledebuhr 1977, S. 1–64.

*Schiffe versenken oder beschädigen, oder durch seine Anwesenheit vom Befahren des Seegebietes abhalten.*<sup>148</sup> Ferner wird zwischen unabhängigen und abhängigen Minen entschieden. Die unabhängigen sind selbsttätig und werden nur durch die Berührung mit dem zu treffenden Schiff oder beim Räumen gezündet, die abhängigen Minen können meist von Land aus an- und abgeschaltet werden.<sup>149</sup> Der Einsatz von Minen ist in drei Kategorien eingeteilt: Das offensive Minenlegen erfolgt vor der gegnerischen Küste, das defensive Minenlegen in eigenen Gewässern, um diese zu schützen. Das taktische Minenlegen dient, offensiv oder defensiv, zur Erringung eines kurzfristig angelegten taktischen Erfolgs.<sup>150</sup>

1914 verfügte die Kaiserliche Marine mit dem gängigen Muster C/77 über einen ausgereiften Typ einer Ankertaumine, deren Konstruktion auf das Jahr 1877 zurückging, seither aber immer wieder überarbeitet worden war und später die Bezeichnung Einheitsmine (EM) trug. Das Gewicht der Sprengladung aus Schießbaumwolle betrug anfangs 40, später bis zu 80 kg.<sup>151</sup>

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts reifte die Erkenntnis, dass Minen nicht nur durch gängige Kriegsschiffstypen ins Einsatzgebiet gebracht und dann geworfen werden können, sondern dass spezielle Fahrzeuge die Effizienz des Seekriegs auf diesem Gebiet zu steigern in der Lage sind.

Die russische Marine ließ als erste Seestreitmacht den Schiffstyp des Minenlegers entwickeln und bauen. Der im Russisch-Japanischen Krieg vor Port Arthur gefallene Vizeadmiral Stepan Osipovič Makarov (1849–1904) gilt als eine der herausragenden Persönlichkeiten des russischen Marineoffizierskorps im Spätzarismus und als eine seiner innovativsten Persönlichkeiten. 1886 bis 1889 führte er die Korvette VITJAZ' auf einer ozeanografischen Expedition rund um die Welt und ließ 1899 in Newcastle nach eigenen Vorgaben den ersten Polareisbrecher, die ERMAK, erbauen. Ab 1898 wurden, ebenfalls auf seine Initiative hin, zwei Minenleger in Dienst gestellt, die bei der Baltischen Werft in St. Petersburg erbaut worden waren: AMUR und ENISEJ (3.010 tons). Mit einer Länge zwischen den Loten von 91,44 m, einer größten Breite von 14,90 m, einem größten Tiefgang von 5,50 m und einem Antrieb aus zwei Dampfmaschinen (4.700 PSI) liefen sie 17,5 kn. Bewaffnet waren sie mit fünf 7,5-cm- und sieben 4,7-cm-Geschützen und konnten 450 Minen an Bord nehmen. Beide Minenleger gingen im Russisch-Japanischen Krieg verloren, wurden aber 1908/09 durch zwei gleichnamige Neubauten ersetzt, die von derselben Werft kamen und in Größe und Leistungsfähigkeit ihren beiden Namensvorgängern sehr ähnelten.<sup>152</sup>

Damit war ein neuer Schiffstyp erschaffen worden. Aufgrund einer relativ schwachen artilleristischen Bewaffnung und des Stauraums für die Minen besaßen diese frühen Minenleger auf den ersten Blick gewisse äußere Ähnlichkeiten mit zivilen Dampf-

148 Ebd., S. 51.

149 Ebd., S. 51f.

150 Ledebuhr 1983, S. 299.

151 Ledebuhr 1977, S. 77–79.

152 Mitchell 1974, S. 200f.; Gomm 1995, S. 17f., 23f.

fern: *Minenleger werden also häufig das gewöhnlichste Aussehen haben und oft gar nicht dem Bild entsprechen, das man sich von einem Kriegsschiff macht.*<sup>153</sup>

Die Kaiserliche Marine zog mit der Anschaffung dieses neuen Schiffstyps alsbald nach. Doch zunächst muss auf die frühen Vorläufer eingegangen werden. Seit dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 konnten Minen in den Hafenzufahrten mit speziellen Prähmen, die über Eigenantrieb verfügten, verlegt werden. Daneben wurden von 1871 bis 1915 36 sogenannte »Fortifikations-Minenleger« für Defensivzwecke gebaut. Diese kleineren Fahrzeuge waren aber nur für Sperrmaßnahmen im Hafenbereich geeignet. Ferner diente der Transportdampfer RHEIN (1867) seit 1883 als Streuminen-dampfer, ab 1888 als Minenschulschiff und dann nach 1896 als Minenversuchsschiff. Das Wachtschiff PELIKAN (1891) fuhr ab 1895 ebenfalls in dieser Funktion.<sup>154</sup>

Das alles waren nur erste Ansätze, denn der Schritt hin zu einer offensiven Minenkriegsführung auf See wurde erst nach den Erfahrungen des Russisch-Japanischen Krieges getan. 1907 und 1908 lieferte eine der bewährten Hauswerften der Marine, die AG »Weser« in Bremen, die beiden Minenleger SMS NAUTILUS und SMS ALBATROSS ab. Sie unterschieden sich geringfügig in ihren Abmessungen und in Äußerlichkeiten.<sup>155</sup> Die Werft war aber, wie bei allen größeren Kampfschiffen, nur ausführendes Organ, denn die 1904 und 1905 erstellten Entwürfe kamen vom Reichsmarineamt. Mit einer Tonnage von 2.345/2.508 t Wasserverdrängung, einer Länge über alles/größten Breite/Tiefgang vorn von 98,2/100,9 m x 11,2/11,5 m x 4,42/4,40 m und einem Antrieb aus jeweils zwei Dampfmaschinen (6.600 PSi) liefen sie 20 Knoten. Bewaffnet waren sie mit acht 8,8-cm-Kanonen und konnten nach unterschiedlichen Angaben 391 bzw. 288 Minen an Bord nehmen.<sup>156</sup> Zufällig oder nicht, ähnelten sie in ihrer Größe und Leistungsfähigkeit den beiden erwähnten russischen Minenlegern.

Einen Größensprung sowie beträchtliche Kampfwertsteigerung bedeuteten im Ersten Weltkrieg die beiden Minenleger SMS BRUMMER und SMS BREMSE (5.856 t Wasserverdrängung, Länge über alles/größte Breite/Tiefgang vorn 140,4 m x 13,2 m x 6,00 m), die 1916 vom Stettiner Vulcan abgeliefert wurden, deren Entwurf ebenfalls vom Reichsmarineamt stammte und deren äußeres Erscheinungsbild dem Kleiner Kreuzer ähnelte. Ein leistungsstarker Turbinenantrieb (42.797/47.748 wPS) sorgte für eine Geschwindigkeit von 28 Knoten. Bei einer Bewaffnung von vier 15-cm- und zwei 8,8-cm-Geschützen sowie zwei Torpedorohren konnten 400 Minen an Bord genommen werden.<sup>157</sup> NAUTILUS überstand den Krieg und wurde 1928 abgewrackt. ALBATROSS wurde nach wechselvollem Kriegsschicksal 1921 abgebrochen<sup>158</sup>, während BRUMMER und BREMSE am 21. Juni 1919 in Scapa Flow der Selbstversenkung der deutschen Flotte unter Admiral von Reuter anheimfielen.<sup>159</sup>

153 Ledebuhr 1977, S. 161. Allgemein zum Schiffstyp des Minenlegers ebd., S. 161–163.

154 Gröner 1985, S. 168–174.

155 ALBATROSS besaß einen Rammbug, NAUTILUS dagegen einen damals schon sehr konventionellen Klipperstegen.

156 Gröner 1985, S. 175; Hildebrand et al. 1979, S. 84f.; Hildebrand et al. 1982a, S. 13f.

157 Gröner 1989, S. 140f. Trotz ihrer Funktion als Offensiv-Minenleger hat man die beiden Schiffe in diesem Band den Kreuzern zugeordnet. Ferner: Hildebrand et al. 1979, S. 167, 174.

158 Gröner 1985, S. 175; Ledebuhr 1977, S. 161.

159 Gröner 1989 Bd. 1, S. 141.



Abb. 23: Der Minenleger SMS NAUTILUS (1908). (Foto: M.L. Carstens, Hamburg/Archiv DSM)

Das U-Boot stand im Zeichen der Entwicklung von einer marginalen Spezialwaffe zum für Deutschland strategisch wichtigsten Seekriegsmittel während des Ersten Weltkrieges. Die kontroverse innenpolitische Diskussion in Deutschland über Sinn oder Unsinn des uneingeschränkten U-Bootkrieges und schließlich dessen Durchführung spätestens ab 1917 steht in fataler Weise für diese Bedeutung. Alles in allem überrascht es nicht, dass die Kaiserliche Marine schon bald nach Kriegsausbruch über das U-Boot als Minenleger nachzudenken begann. Nach dem Einmarsch in das neutrale Belgien im August 1914 und der Inbesitznahme der flandrischen Küste im September wurde ein kleinerer U-Boottyp zur dortigen Küstenverteidigung in Planung genommen, und Großadmiral Tirpitz (1849–1930) als Staatssekretär des Reichsmarineamts forderte eine Minenlegetätigkeit dieser Boote. Dem konnte bei der zuerst realisierten Bootsklasse (UB I+II, 1916, 47 Boote) zwar noch nicht entsprochen werden, denn in diesem Fall gab man einer Torpedobewaffnung den Vorzug. Doch noch im Spätherbst 1914 begannen die Arbeiten am Typ UC I (getaucht: 183 t Wasserverdrängung, 5,2 kn), der zwölf Minen in Schrägschächten im Vorschiff mitnehmen konnte und in 15 Einheiten im Sommer 1915 an die Front ging. Es folgten die größeren Typen: UC II-III (1916 bis 1918, 79 Einheiten fertig geworden, getaucht 493–625 t Wasserverdrängung und 7 kn, drei Torpedorohre, 14–18 Minen) sowie UE I (1916, zehn Einheiten, getaucht 832–980 t Wasserverdrängung und 7,9 kn, je ein Bug- und Hecktorpedorohr, 38 Minen). In der Spätphase des Krieges trat noch der Typ UE II zur Flotte (1918, zehn Einheiten, getaucht: 1.512/1.468 t Wasserverdrängung und 7 kn; vier Bugtorpedorohre, 42 Minen + 30 Minen in Decks-lagerkästen).<sup>160</sup> Die nachfolgende Entwicklung der deutschen Minenleger im Zweiten Weltkrieg soll am Schluss dieses Aufsatzes referiert werden.

160 Rössler 1997, S. 39–45, 49f., 156f., 159f.; Gröner 1985, S. 36–63; Ledebuhr 1977, S. 79–82.

Minen sind aber nicht nur zu verlegen, sondern auch zu räumen. Die historischen Wurzeln der heutigen Minenabwehr mit ihren Minensuch-, Minenräum- und Minenjagdbooten liegen ebenfalls in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, was sich anhand des deutschen Beispiels trefflich illustrieren lässt. 1905 erfolgte in Cuxhaven die Aufstellung der Inspektion der Küstenartillerie und des Minenwesens, die Keimzelle der Minensucher der Kaiserlichen Marine. Zunächst wurden ältere Torpedoboote eingesetzt, die ihr Räumgerät – Trossen und Ketten – hinter sich herschleppten. Mit dieser Ausrüstung ging man 1914 in den Krieg. 1915 kam es zur Entwicklung eines hochseefähigen Minensuchbootes (M-Boote) mit Dampfantrieb und dem charakteristischen achterlichen Arbeitsdeck. Im Laufe des Krieges wurden insgesamt 176 dieser im Marinejargon »M-Böcke« genannten Boote geordert und zum größten Teil in Dienst gestellt. Eine flachgehende Version (FM-Boote) umfasste rund 60 Einheiten.<sup>161</sup> Für den küstennahen Einsatz wurden die kleineren F-Boote mit Holzrumpf und Motorantrieb entwickelt, die ab 1916 zur Verfügung standen (rund 70 Einheiten).<sup>162</sup>

Auch die Reichsmarine setzte auf die verbliebenen Restbestände der M-Boote, in einzelnen Fällen wurden Fahrzeuge dieses Typs auch anderweitig verwendet, so als Peilboot oder Fischereischutzboot (ZIETEN), was nur für die Vielseitigkeit und Robustheit dieses Schiffstyps spricht. Einzelne Einheiten fanden ihren Weg in fremde Marinen oder sogar in zivile Verwendungen.<sup>163</sup>

Als Nachfolger der F-Boote liefen ab 1931 die R-Boote, ebenfalls Holzboote mit Motorantrieb, der Flotte zu. Sie wurden bis 1945 in zahlreichen Einheiten gebaut. Ebenso wurden die bewährten M-Boote aus dem Ersten Weltkrieg weiterentwickelt und in einer vergrößerten wie äußerlich modernisierten Version ab 1936 in Dienst gestellt und ebenfalls in großer Stückzahl bis 1945 gefertigt, so dass im Zweiten Weltkrieg derselbe Dualismus aus seegehendem Minensuchboot mit Dampfantrieb und Minenräumboot für das Küstenvorfeld praktiziert wurde wie im Ersten Weltkrieg. Einzelne »M-Böcke« und Räumboote fanden nach 1956 noch Verwendung bei der neu aufgestellten Bundesmarine.<sup>164</sup>

## Zur Marinegeschichtsschreibung im Ersten Weltkrieg

Zunächst soll der Untergang der SMS KÖNIGIN LUISE aus dem Blickwinkel der deutschen und britischen Darstellungen sowie weiterer Literatur beschrieben werden. Dabei fällt der Blick auf die deutschen und britischen Seekriegswerke.

In Deutschland wählte man für die offiziöse Seekriegsschreibung nach dem Ersten Weltkrieg einen zur Disposition gestellten Flaggoffizier aus. Eberhard von Mantey (1869–1940) war 1887 in die Kaiserliche Marine eingetreten und durchlief eine erfolgreiche wie typische Marineoffizierskarriere im steten Wechsel zwischen Bord- und

161 Gröner 1999.

162 Ostertag 1986, S. 12–44; Gröner 1999, S. 198–204, 221–224.

163 Ostertag 1986, S. 51–56; Gröner 1985, S. 193–204. Allgemein zur Minenräumung und -jagd: Ledebuhr 1977, S. 111–160.

164 Ostertag 1986, S. 54–141; Gröner 1999, S. 205–218, 225–239.

Stabsfunktionen, die ihn im Ersten Weltkrieg (1916) in den Admiralstab führte und 1918 den Dienstgrad eines Konteradmirals und, nach seinem Ausscheiden 1919, im Jahr darauf die Charakterisierung als Vizeadmiral eintrug. Zur Disposition gestellt, war er 1919–1933 im Reichsmarineamt bzw. der späteren Marineleitung als Vorstand des Marine-Archivs und Leiter des Instituts für Marinegeschichte. 1923 erfolgte die Ernennung zum Dr. phil. h.c. durch die Christian-Albrechts-Universität in Kiel.<sup>165</sup>

Der erste Band »Krieg zur See« wurde von Korvettenkapitän Otto Groos (1882–1970) bearbeitet. 1900 war er in die Kaiserliche Marine eingetreten. Seine Karriere bestand vorwiegend aus Bordkommandos auf Torpedobooten, dem Vermessungsschiff SMS HYÄNE und im Ersten Weltkrieg auf Kreuzern. Bei Kriegsende war er in der Marine-Nachrichtenabteilung des Admiralstabs tätig und wurde zum Jahresende 1918 in die Kriegswissenschaftliche Abteilung versetzt, damit in die Historiografie des gerade beendeten Krieges, die ihm 1925 einen Dr. phil. h.c. der Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn eintrug. 1926 wechselte er wieder in den regulären Dienst, wurde 1934 als Vizeadmiral verabschiedet und 1940–1945 in Stabsfunktionen beim Oberkommando der Wehrmacht noch einmal reaktiviert.<sup>166</sup>

Aus Sicht der heutigen Geschichtswissenschaft ist das deutsche Admiralstabswerk so beurteilt worden: *Bei der amtlichen Darstellung des Seekrieges in dem vom Marine-Archiv herausgegebenen Reihenwerk »Der Krieg zur See 1914–1918« wurden zwar die Einsätze der Seestreitkräfte auf taktischer und operativer Ebene umfassend untersucht, um Erfahrungen für künftige Führungsgrundsätze herauszuarbeiten, doch andererseits blieb dabei – von wenigen Ausnahmen abgesehen – die Analyse der grundsätzlichen strategischen Probleme des Seekrieges unzureichend.*<sup>167</sup> Die Wahrung der Geschlossenheit des Marineoffizierskorps auch nach dem Krieg und die Scheu vor Kritik an den strategischen Konzeptionen etwa von Tirpitz standen einer raschen Bearbeitungszeit gegenüber, die bereits 1923 sechs Bände hervorbracht hatte. Tirpitz selbst übte einen maßgeblichen Einfluss aus, der so bestimmend war, dass selbst Manthey 1932 gegenüber Admiral Raeder diesen Umstand einräumte und Groos sogar Subjektivität bescheinigte, ein Vorwurf, der diesem bereits 1927 bei seiner Darstellung der Skagerrakschlacht in der nicht gerade militärfeindlichen »Marine-Rundschau« seitens eines jüngeren Marineoffiziers (Oberleutnant zur See) gemacht worden war.<sup>168</sup> Dass Manthey neben seiner Aufarbeitung des Seekrieges den damals populären Revanchegedanken nachhing, ist als ein zeittypisches Bild nebenbei noch zu erwähnen.<sup>169</sup>

In Großbritannien wählte man einen anderen Ansatz. Die offizielle, zumindest aber offiziöse Berichterstattung über den Seekrieg im »Great War« wurde nicht, wie in Deutschland, dem Marineoffiziersestablishment, sondern einem externen Chronisten anvertraut. Doch nur augenscheinlich handelte es sich um einen Außenseiter, der aus Sicht der Royal Navy als anerkannter und etablierter ziviler Fachmann galt. Sir Julian Stafford Corbett (1854–1922) war ursprünglich als Jurist ausgebildet worden, fand aber

165 Hildebrand/Henriot 1989, S. 432f.

166 Hildebrand/Henriot 1988, S. 460f.

167 Rahn 2010, S. 48.

168 Ebd., S. 48f.; Epkenhans 2003, S. 475–477.

169 Ebd., S. 478; Salewski 2010, S. 22.

an einer Anwaltstätigkeit keinen Gefallen und konnte sich – eine nicht ganz seltene gesellschaftliche Zeiterscheinung im wohlhabenden Oberschichtigen viktorianischen England – als vermögnder Privatier einer weltumspannenden Reisetätigkeit und der Schriftstellerei hingeben. Nach einigen belletristischen Veröffentlichungen arbeitete er ab 1898 auf dem Gebiet der Marinegeschichte zunächst des elisabethanischen England. 1902 wurde er als Geschichtsdozent zum 1873 eingerichteten Royal Naval War College in Greenwich berufen, wo er seine marinehistorischen Studien bis in die Ära des Russisch-Japanischen Krieges 1904/05 fortsetzte und in dieser Ausbildungseinrichtung zu hohem Ansehen gelangte. Daneben etablierte er sich als seestrategischer Denker. Das britische Establishment in Militär und Politik folgte seinen Ansichten einer spezifisch maritimen Strategie nicht immer, wenngleich Corbett intensive Kontakte zur Admiralität unterhielt. Eine seestrategische Arbeit (*Some Principles of Maritime Strategy*) erschien 1911. Auf diese Weise hatte sich Corbett auch ohne eigene militärische Erfahrung und damit ohne den »Stallgeruch« als Marineoffizier etabliert, so dass er gleich nach Kriegsausbruch mit der Sammlung von Material über die Einsätze der Royal Navy beginnen konnte. Als Ergebnis dieser Tätigkeit erschienen von 1920 bis 1923 drei Bände der »Naval Operations«, des britischen Seekriegswerks aus dem Ersten Weltkrieg.<sup>170</sup> Der bandwurmartige Titelanteil »based on official documents by direction of the Historical Section of the Committee of Imperial Defence« beweist den amtlichen Hintergrund.<sup>171</sup>

Thema der späteren Historiografie über Corbett war vor allem die Interpretation der Zielrichtung seiner Arbeit und wieweit sie didaktischen Intentionen in Verbindung mit eigenen strategischen Auffassungen folgte.<sup>172</sup> *Naval Operations was written to support post-war naval education and doctrine development, connect the World War with past practice, and above all rescue national strategy from the lazy assumption that the only way to defeat Germany had been to copy the German approach to war – mass armies and "decisive battle."*<sup>173</sup>

Ungeachtet aller zeitbedingten Bindungen und der wissenschaftlichen Weiterentwicklungen ist das Renommee Corbetts als marinehistoriografischer Pionier erhalten geblieben: *As an historian Corbett brought forward a conception of military history a part and parcel of the general history of the state and of international politics. [...] Since his time, of course, parts of his work have been superceded by history that is more detailed. But even allowing for the*

170 Callender 1953. Ausführlicher und nicht nur chronologisch, sondern systematisierend: Schurman 1981. Zum Wirken Corbetts am Royal Naval War College siehe Dickinson 2012, S. 78, 91f., 107–109, 139, 141. Zu Corbett als Seestrategie zwei Darstellungen aus deutscher Sicht: Dirks 1985; Rödel 2003, S. 131–156.

171 Der britische Premier Henry Asquith (1852–1928) hatte in einer Parlamentsrede am 28.6.1916 bereits die Richtung angezeigt: *In view of the demand which is likely to arise and the desirability of providing the public with an authentic account, it has been decided to prepare for publication, as soon as possible after the close of the war, an Official History dealing with its various aspects* (Zit. bei Corbett 1920, S. V). Nach dem Zweiten Weltkrieg wählte die Royal Navy mit Kapitän zur See a.D. Stephen Roskill (1903–1982), der nach dem Ausscheiden aus dem aktiven Marinedienst 1949–1960 als offizieller Historiker der Marine wirkte und danach noch zu weiteren akademischen Ehren gelangte, einen etwas anderen personellen Ansatz in der offiziellen Seekriegshistoriografie. Das Hauptwerk: Roskill 1954–1961. Eindrücke über Roskill finden sich bei Salewski 2011, S. 91.

172 Diskussionen zu Corbett finden sich etwa bei Goldrick/Hattendorf 1993 (Ergebnisse einer Konferenz im US Naval War College in Newport, R.I., 28.–29.9.1992); Lambert 2017.

173 Ebd., S. 194.

*inevitable fact that he has lost some matches to newer historians, it must be recognized that [...] he invented the game.*<sup>174</sup>

In Anbetracht der inzwischen aufgelaufenen fachhistorischen Diskussion zu den deutschen und britischen Admiralstabswerken können sie dennoch für den vorliegenden Aufsatz herangezogen werden, weil dieser eine weiter gespannte Thematik verfolgt. Da sowohl der deutsche als auch der britische Band jeweils die KÖNIGIN LUISE 1920 erwähnten, erscheint bei dieser Gleichzeitigkeit die Gegenüberstellung der beiden Versionen besonders reizvoll.

Weiterhin verwendet wurden zwei neuere Artikel des Arbeitskreises Krieg zur See 1914–1918 e.V. in dessen Organ »Marine-Nachrichtenblatt« 2015–2016, die u.a. auf Forschungen im Bundesarchiv/Militärarchiv in Freiburg i.Br. beruhen.<sup>175</sup>

Ungeachtet dieser Überlieferungen gibt es bei diesem Vorgang noch schier unzählige operative Detailfragen, die nach wie vor unterschiedlichen Bewertungen und detaillierten Analysen unterliegen.<sup>176</sup> Das liegt primär daran, dass bei solch filigranen operativen Details die Angaben beider Kriegsparteien in den Quellen keineswegs immer harmonisieren können. Unterschiedliche Bordzeiten, aber auch die stets schwierigen Anforderungen der Koppel- und astronomischen Navigation vor Einführung elektronischer Hilfsmittel, dazu noch der mehr als verständliche Extremstress und die schiere Todesangst in einer Gefechtssituation, schließlich eine eintretende zeitliche Distanz zum Geschehenen öffnen Tür und Tor für Unstimmigkeiten und zumindest interpretierbare Ungenauigkeiten in Gefechtsberichten und stetig wiederkehrende Divergenzen in den unterschiedlichen Quellen. Auch einer der erwähnten Aufsätze, der diese widersprüchlichen Sachverhalte diskutiert, schließt mit der Feststellung: *Die »Wahrheit« liegt weiterhin im Dunkel der Geschichte und wird dort auch bleiben.*<sup>177</sup> So kann auch diese Arbeit eine endgültige Klärung in diesen operativen Detailfragen nicht leisten.

## Auftakt zum Seekrieg in der Nordsee: Der erste und der letzte Kriegseinsatz der SMS KÖNIGIN LUISE

Aufgrund eines langen Entfremdungsprozesses – Einzelheiten würden hier ebenso zu weit führen wie die an vielen anderen Orten bis heute hitzig und kontrovers geführte Diskussion der Kriegsschuldfrage – waren seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert Großbritannien und Deutschland völkerpsychologisch auseinandergedriftet.<sup>178</sup> Als sich im Juni 1914 die europäische Krise bedrohlich und fatal zuspitzte, stand London innerhalb der europäischen Mächtekonstellation durch die Entente (1904) und Tripleentente (1907) auf Seiten Frankreichs und Russlands. Durch den in seinem politischen Kalkül naiven wie unverfrorenen deutschen Einmarsch in Belgien richtete Großbritannien ein Ultimatum

174 Schurman 1981, S. VIII.

175 Langensiepen/Nottelmann 2015; Langensiepen/Nottelmann 2016.

176 Verwiesen sei auf eine abschließende Diskussion über operative Einzelheiten bei ebd., S. 32–37. Von britischer Seite ist eine ähnliche Detailanalyse vorgenommen worden von Barnett 2003.

177 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 37.

178 Das wichtigste Standardwerk hierzu stammt von Kennedy 1980.

nach Berlin, das den sofortigen Rückzug forderte und dessen Nichtbeachtung noch am Abend des 4. August den Kriegszustand zwischen Deutschland und Großbritannien bedeutete.<sup>179</sup>

Admiral Jellicoe (1859–1935) hatte bei Kriegsausbruch den Oberbefehl über die Grand Fleet inne, welche das britische Kernland zu schützen hatte. Am 4. August 1914 erhielt er um 17 Uhr Kenntnis vom Ultimatum seiner Regierung. Zunächst hatte er die Aufgabe, die Nordsee aufzuklären, das zu erwartende Hauptkampfgebiet gegen den deutschen Gegner. Der südliche Teil war der Southern Force anvertraut, die in Harwich ihr Hauptquartier unterhielt und zumindest nominell Jellicoe unterstellt war. Die Literatur spricht denn auch von der Harwich Force. Die Einsatzkräfte bestanden aus der 1. und 3. Zerstörerflottille unter Kommodore Reginald Yorke Tyrwhitt (1870–1951), einem U-Boot-Verband unter Kommodore Roger Keyes, weitere Unterstützung kam vom 7. Kreuzergeschwader unter Konteradmiral Henry H. Campbell. Tyrwhitt lief am Morgen des 5. August mit vier Kreuzern und einem U-Boot zu einem Erkundungsvorstoß in Richtung Helgoland aus, bei dem nur deutsche Sicherungen erkundet wurden und es nicht zu Kampfhandlungen kam. Währenddessen klärte die 1. Flottille vor der niederländischen Küste auf, und die 3. Flottille, geführt von Kapitän zur See C.H. Fox und vom Spähkreuzer HMS AMPHION, lief am 5. August 1914 gegen 6 Uhr ebenfalls aus. Bald kam die erste Gefechtsberührung zwischen der Royal Navy und der Kaiserlichen Marine, was Tyrwhitt übrigens erwartet hatte.<sup>180</sup> Seine Führungsqualitäten wurden aus der Rückschau so charakterisiert: *It was as a war leader that Tyrwhitt really blossomed. He had in abundance the four "aces" which make a great commander: a gift of leadership, a fertile imagination and a creative brain, an eagerness to make full use of the brains and ideas of juniors, and an offensive spirit.*<sup>181</sup>

Doch nicht er, sondern Fox sollte die erste Gefechtsberührung erleben, was Corbett aus der Rückschau noch nach sechs Jahren melodramatisch so ausdrückte: *He had not gone far before he encountered the first sign of the ruthlessness with which Germany was to conduct the war.*<sup>182</sup>

Auf der deutschen Seite war zunächst keine große Entscheidungsschlacht geplant, sondern man dachte zunächst an Nadelstiche, etwa an offensive Minenunternehmungen gegen die englische Küste. Dabei spielte womöglich die britische Fernblockade eine Rolle.<sup>183</sup>

Hierfür war die KÖNIGIN LUISE vorgesehen, doch der moderne Hamburger Helgolanddampfer war nur eines von einer Reihe von Handelsschiffen, die von der Kaiserlichen Marine für den Minenkrieg eingezogen wurden. Offenbar wurden schon gleich am Anfang Seebädderdampfer und Fähren als besonders zweckmäßige Schiffstypen eingestuft.

179 Neitzel 2002, S. 192.

180 Corbett 1920, S. 37f. Leicht differierenden Angaben nach deutschen Unterlagen bei Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 21f. Zur Ausgangsposition vgl. Jentzsch/Witt 2016, S. 38–42. Ein biografischer Artikel über Tyrwhitt stammt von Kemp 1971.

181 Ebd., S. 1002.

182 Corbett 1920, S. 38.

183 Marine-Archiv 1920, S. 63f. Vgl. Güth 1979; Jentzsch/Witt 2016, S. 38–42.

Neben einigen kleineren Einheiten, welche die Marinebehörden zum Teil als ungeeignet ausmusterten, wurden zwischen August und November 1914 für die Ostsee, einem klassischen Minenkriegsrevier, die Eisenbahnfähre (Sassnitz – Trelleborg) DEUTSCHLAND (1909), die drei Seebädderdampfer HERTHA, RÜGEN und ODIN aus Stettin sowie die beiden Postdampfer PRINZ ADALBERT und PRINZ SIGISMUND aus Kiel als Hilfsminenstredampfer aufgeboden. Sie konnten zwischen 80 und 420 Minen an Bord nehmen und liefen zwischen 13 und 16 kn. Der Kieler Dampfer PRINZ WALDEMAR sowie die SILVANA wurden entgegen der ursprünglichen Absicht dann doch nicht zu diesem Zweck verwendet.<sup>184</sup>

In der Nordsee traf es im August 1914 die KAISER (180 Minen, 12 kn) sowie die Eisenbahnfähre PREUSSEN. Während ersteres Schiff in den Einsatz kam, wurde die Fähre als ungeeignet für die Nordsee angesehen und noch Mitte August wieder in den angestammten Trajektdienst nach Schweden eingestellt. Zu diesem ersten Aufgebot zählte auch die KÖNIGIN LUISE, die am 3. August 1914 als »Hilfsstreuminendampfer B« eingezogen wurde. Ihre bescheidene Bewaffnung umfasste hauptsächlich zwei Revolverkanonen, während die KAISER von Anfang an mit zwei 8,8-cm-Geschützen ausgerüstet war.

Die Minenkapazität wird bei KÖNIGIN LUISE mit 200 Stück angegeben, und mit ihrer Geschwindigkeit von 20 kn lag sie sogar deutlich über dem Durchschnitt der übrigen zu diesem Zweck eingezogenen Hilfsminenleger.<sup>185</sup> Über die Lagerung der Minen schweigen die Quellen, doch von den Minenschiffen des Zweiten Weltkrieges, nicht selten ebenfalls ursprünglich Seebädderdampfer und somit sehr ähnlicher Konstruktion, ist bekannt, dass sich die Minen auf eigens installierten Schienen auf den Promenaden-decks befanden.<sup>186</sup> Das dürfte bei KÖNIGIN LUISE und den anderen Minenschiffen des Ersten Weltkrieges nicht viel anders gewesen sein.

Der von 1913 bis 1915 amtierende Flottenchef Admiral Friedrich von Ingenohl (1857–1933)<sup>187</sup> notierte in seinem Kriegstagebuch: *Außer den beiden Minenfahrzeugen ALBATROSS und NAUTILUS, deren Geschwindigkeit einigermaßen für eine Minenunternehmung an feindlicher Küste ausreichen würde, verfüge ich nur über Hilfsstreuminendampfer von 14 Seemeilen und erheblich geringerer Geschwindigkeit.*<sup>188</sup> Der Einsatz von ALBATROSS und NAUTILUS war jedoch in etwas dunklerer Jahreszeit vorgesehen, ferner erst dann, wenn genauere Einzelheiten über das sofort installierte britische Beobachtungssystem aus U-Booten und Fischdampfern in der Deutschen Bucht aufgeklärt werden konnten.<sup>189</sup>

Für einen überraschenden Offensiv-Minenangriff auf die Themsemündung war die KÖNIGIN LUISE ausersehen, der damit die ehrenvolle Aufgabe der Eröffnung der Feindselig-

184 Gröner 1985, S. 176–180.

185 Ebd.; Marine-Archiv 1920, S. 64.

186 Kutzleben et al. 1974, S. 21.

187 Hildebrand/Henriot 1989, S. 160–162.

188 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 64.

189 Ebd. ALBATROSS und NAUTILUS unternahmen eine Minenlegeoperation gegen Tyne und Humber vom 23.–26.8.1914 (ebd., S. 118–125).

keiten gegen England zuflie<sup>190</sup>, wie sich das deutsche Admiralstabswerk sechs Jahre später ausdrückte.

Ein internes Schreiben der Hapag an die Direktion des Seebädderdienstes vom 31. Juli beschrieb anschaulich die sich zuspitzende Lage in ihrer Dramatik: *Wir machen Ihnen hierdurch bekannt, dass heute der KAISER von der Marinebehörde bei Ankunft in Cuxhaven mit Beschlag belegt worden ist und die Passagiere heruntergewiesen wurden. Dieselben werden, wenn möglich, alle per Bahn weitergefahren sein.*

*Ferner haben wir eine Order erhalten, der KÖNIGIN LUISE drahtlos die Weisung zu geben, wo sie auch sei, ob mit oder ohne Passagiere, sofort nach Cuxhaven umzukehren. Dieses Schiff ist auf der Fahrt von Hamburg nach Hörnum und wir wissen nicht, wieviel Passagiere darauf waren, da jede telefonische Verbindung unmöglich gemacht wurde.*

*Die COBRA und die PRINZESSIN HEINRICH haben wir drahtlos zurückgerufen, weil ja Fahrten keinen Sinn mehr haben und wir diese beiden Schiffe bei notwendig werdender Räumung Helgolands zur Verfügung haben müssen. Ob es noch erforderlich ist, eine Postverbindung laut Vertrag zwischen Cuxhaven und Helgoland, vielleicht mit ADLER aufrecht zu erhalten, werden die nächsten Stunden entscheiden [...] Soeben erreicht uns die Order, dass sich auch die SILVANA sofort in Cuxhaven zu stellen hat.*<sup>191</sup>

An jenem Tag befanden sich an Bord der KÖNIGIN LUISE auf der Fahrt von Helgoland nach Sylt 150 Passagiere. Gegen 4:30 Uhr nachmittags kam das Telegramm, das die Rückkehr des Dampfers nach Helgoland anordnete. Dort wurden die Fahrgäste ausgebootet und auf die COBRA zum Rücktransport nach Hamburg gebracht. Zunächst verblieb die KÖNIGIN LUISE in Bereitschaft auf Reede. Am nächsten Morgen, dem 1. August, kam die Order nach Cuxhaven, und um 9 Uhr lief der Dampfer aus. Währenddessen begann die Besatzung, das friedensmäßige Inventar zur Abgabe von Bord vorzubereiten.<sup>192</sup>

Nach der Ankunft in Cuxhaven gegen 13:30 Uhr begann die militärische Umrüstung. Sie ging bis tief in die Nacht, dauerte etwa zwölf Stunden und vollzog sich in großer Hektik. Während das zivile Inventar teilweise von Bord gegeben wurde, wurden bereits Kohlen, Minen und Munition übernommen und das Schiff schwarz angestrichen. Wie bei der KAISER, so war auch bei KÖNIGIN LUISE die Ausrüstung mit zwei 8,8-cm-Geschützen vorgesehen, die Munition befand sich bereits an Bord, doch das Fehlen eines Unterbaus, zeitliche Engpässe aufgrund der Unsicherheit der allgemeinen Lage und wohl auch die damit zusammenhängende Nervosität verhinderten den Einbau. So musste man sich auf die zwei Revolverkanonen (3,7 cm), die achtern hinter dem Decksaufbau aufgestellt waren, sowie auf Handfeuerwaffen – Gewehre und Pistolen – verlassen. Am 2. August fuhr das Schiff elbaufwärts nach Hamburg, wo es gegen 14 Uhr an den Landungsbrücken festmachte. Dort wurde der Kohlenvorrat ergänzt, restliches ziviles Inventar von Bord gegeben, und die an Bord gebliebenen Hapag-Offiziere nutzten noch die Gelegenheit, sich von ihren Angehörigen zu verabschieden. Eine große Menschenmenge, von der

190 Marine-Archiv 1920, S. 65. Die entsprechenden Sperrbefehle des Admiralstabs (*Kriegsaufgabe 3 und Kriegsaufgabe 4*) bei Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 26.

191 StAH 621–1/95 4501.

192 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 6f. (Bericht Bothmann).

Hafenpolizei aber auf Abstand gehalten, nahm die nunmehr als Hilfskriegsschiff äußerlich erkennbare KÖNIGIN LUISE in Augenschein. Schließlich legte der Dampfer um 21 Uhr wieder ab.<sup>193</sup>

Am folgenden Tag, dem 3. August, erreichte das Schiff in der Mittagsstunde Wilhelmshaven. Dort fand eine Besprechung des Kommandanten, Korvettenkapitän Karl Biermann, mit Flottenchef Admiral Ingenohl statt, bei der die Einsatzentscheidung fiel, während an Bord Restarbeiten bei der Versorgung und Ausrüstung vorgenommen wurden.<sup>194</sup> Am 4. August verlegte das Schiff zur Ems in Höhe Borkum, wo man nachmittags Schießübungen abhielt und letzte Post an Land gegeben wurde.<sup>195</sup>

Neben der militärischen Besatzung unter Korvettenkapitän Biermann waren bereits in Cuxhaven von der Hapag zehn Mann der Friedensbesatzung an Bord geblieben. Zunächst ist Kapitän Hermann Heinrich Fölscher (1880–1914) aus Hamburg zu nennen. Er fuhr seit 1905 im Seebädderdienst der Hapag, diente 1905 bis 1907 als I. Offizier der SILVANA und anschließend als deren Kapitän. Von 1910 bis 1913 hatte er das Kommando über die KAISER inne, ehe er zum 1. Oktober die Führung der KÖNIGIN LUISE übernommen hatte. Der I. Offizier und spätere Elblotse Albert Bothmann (1883–1952), dem wir eine genaue Schilderung der Ereignisse verdanken, sowie der I. Ingenieur Christian Tappe (geb. 1873), beide ebenfalls aus Hamburg stammend, zählten zum zivilen Führungspersonal, dessen Rat für die nunmehr eingeschiffte Marine-Crew nicht unwichtig gewesen sein dürfte. Für das praktische Bordleben galt dies auch für die beiden Steuerer Rudolf Wursthorn (geb. 1886) aus Altona und Friedrich Simon (geb. 1891) aus Salzwedel, die Matrosen Richard Toussaint (1889–1914) aus Leba, Heinrich Weitendorf (geb. 1886) aus Rostock, Oskar Lehmann (1890–1914) aus Leipzig sowie die Heizer Ferdinand Reitberger (geb. 1881) aus dem bayerischen Kreis Deggendorf und Wilhelm Sander (geb. 1887) aus Ottensen. Fölscher hatte 1900 bei der I. Matrosen-Division, Bothmann 1906 bei der Marine-Division gedient.<sup>196</sup> Von Bothmann ist eine Schilderung überliefert, dass einige Besatzungsmitglieder – vermutlich Offiziere – die Erfolgsaussichten nicht gerade rosig sahen: *Nach der Übung erfahre ich, dass die meisten Herren ihr Testament gemacht hatten, weil mit einer Rückkehr des Schiffes nicht zu rechnen sei. Na, nun schlägt's ja wohl 13, da habe ich ja noch gar nicht an [sic!] gedacht. Ich wollte eigentlich ja noch recht lange leben, und war mir dieser Gedanke noch gar nicht gekommen. Ich dachte mir auch gar nichts dabei, eben mal nach der englischen Küste und zurück zu fahren, es wäre doch eigentlich ein Katzensprung, den man so häufig machte, und würde es so gefährlich auch wohl nicht sein, wie es gemacht wurde.*<sup>197</sup>

Unmittelbar nach Bekanntwerden des Kriegszustands mit Großbritannien gab die Flottenleitung am 4. August nach 19:30 Uhr – nach anderen Angaben gegen 21:30 Uhr – an die SMS<sup>198</sup> KÖNIGIN LUISE folgenden Operationsbefehl: *Sofort mit höchster Fahrt auslaufen in Richtung auf Themse. Minen möglichst nahe an englische Küste bringen. Minen nicht in*

193 Marine-Archiv 1920, S. 65; Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 7–11 (Bericht Bothmann).

194 Marine-Archiv 1920, S. 65, 67; Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 7–12 (Bericht Bothmann), 26.

195 Marine-Archiv 1920, S. 65, Karte 8; Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 13 (Bericht Bothmann).

196 Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg 01–06–01#33; StAH 621–1/95 4501. Bei den Ortsangaben handelt es sich um die Geburtsorte. Zu Bothmann auch Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 4, 8. Leider fehlen Angaben über den Fundort der Aufzeichnungen Bothmanns.

197 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 13 (Bericht Bothmann).

198 Seine Majestät Schiff.

der Nähe neutraler Küste werfen und nicht nördlicher als 53 Grad Nord-Breite.<sup>199</sup> Man war sich aber klar darüber, dass die bisherigen Sperrbefehle nur in eingeschränktem Umfang umgesetzt werden konnten.<sup>200</sup> Gegen 21:30 Uhr lichtete die KÖNIGIN LUISE ihre Anker und fuhr durch die Westerems ihrer Mission entgegen.<sup>201</sup>

Auf der deutschen Seite gab es bereits jetzt die Befürchtung, dass das Unternehmen vom Gegner erkannt werden könnte. Auf der Fahrt elbaufwärts nach Hamburg war die KÖNIGIN LUISE bei Brokdorf mit ihrem auffälligen schwarzen Anstrich von festgehaltenen feindlichen Handelsschiffen gesichtet worden, die nach ihrer Freilassung anscheinend noch vor der britischen Kriegserklärung ihre Beobachtung möglicherweise hatten melden können. Auf der Ems bestand das Risiko darin, auf holländischer Seite von Agenten wahrgenommen zu werden.<sup>202</sup> Letztere Befürchtung sollte sich als real erweisen, denn die britische Seite hatte schon während des Anmarsches der SMS KÖNIGIN LUISE Kenntnis darüber, dass das Schiff mit Minen an Bord aus der Ems gelaufen war, und erwartete es deshalb.<sup>203</sup>

Während des Marsches war bei Nacht mit Vollmond zu rechnen. Aufgrund dessen entschied sich Biermann dafür, die belebten Schifffahrtsstraßen zu meiden, zunächst dicht unter der niederländischen Küste zu laufen und dann zwischen den britischen Feuerschiffen Outer Gabbard und Galloper hindurch zu fahren, um den Kings Channel im nördlichen Bereich der Themsemündung zu verminen. Hier vermutete man eine geringere Bewachung als im südlichen Teil, weil dort ein größerer Schiffsverkehr herrschte.<sup>204</sup>

Auf dem Marsch wurde anscheinend der Anstrich der Schornsteine noch geändert. Nunmehr war mit dem schwarzen Rumpf und dem gelben Schornstein mit schwarzem Topp<sup>205</sup> ganz bewusst aus Tarnungsgründen eine Ähnlichkeit mit dem Erscheinungsbild der Schiffe der Great Eastern Railway beabsichtigt.<sup>206</sup> Diese Gesellschaft betrieb eine Flotte von ähnlich großen Fährdampfern mit zwei Schornsteinen, benannt nach englischen und kontinentaleuropäischen Städten, seit 1893 zwischen Harwich und Hoek van Holland.<sup>207</sup> Die Tarnung scheint zunächst gewirkt zu haben. Die Mineneinrichtung war gegen Sicht von außen geschützt. Die am meisten achtern gelagerten 40 Minen besaßen als sogenannte Zeitminen Defensivcharakter, die sich nach ihrem Wurf nach einem bestimmten Zeitraum wieder unschädlich machten. Die Marschgeschwindigkeit betrug

199 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 65; Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 26.

200 Ebd.

201 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 13 (Bericht Bothmann).

202 Marine-Archiv 1920, S. 67. Die Sichtung bei Brokdorf wird bestätigt bei Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 10 (Bericht Bothmann).

203 Marine-Archiv 1920, S. 72. Eine Andeutung auch bei Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 19 (Bericht Bothmann).

204 Marine-Archiv 1920, S. 67.

205 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 14 (Bericht Bothmann).

206 Explizite Feststellung ebd., S. 67f. Der Verfasser besitzt ein Modell 1:1.250 der KÖNIGIN LUISE im Kriegsanzstrich. Die Decks sind jedoch gelblich gehalten, was zwar möglich erscheint, wofür es in den Quellen aber keinen Beleg gibt.

207 Cowsill et al. 1993, S. 6–38. Bei überseeischen und europäischen Passagierliniendiensten war es im ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhundert nicht ganz selten, den Schiffen Ortsnamen zu geben, die als potenzielle Reiseziele im Einzugsbereich des jeweiligen Zielhafens lagen und damit werblichen Charakter ausübten.

16 kn. Von der Begegnung mit niederländischen Kriegsschiffen, die nicht abgeblendet fuhren, berichtet auch das deutsche Admiralstabswerk. Es ist sich sicher, dass die niederländische Marine die SMS KÖNIGIN LUISE und ihre Mission nicht erkannte<sup>208</sup>, doch existieren andere Informationen, wonach ein niederländisches Torpedoboot die Verfolgung aufnahm, dann aber zurückfiel, während die KÖNIGIN LUISE abließ und dabei auch den Weg dicht unter Land durch niederländische Hoheitsgewässer nicht scheute.<sup>209</sup> Im Laufe des Krieges scheuten sich beide Seiten nicht, aus operativen Gründen neutrale Hoheitsgewässer anzuschneiden.<sup>210</sup>

Laut Einzeichnung auf einer deutschen Karte waren zwei britische Kriegsschiffe in Höhe der Westfriesischen Inseln für zwei Stunden in der Nähe vermutlich von der britischen 3. Zerstörerflottille, doch beide Seiten bemerkten sich nicht. Erst beim Nahen der Themsemündung wurde ein englischer Dampfer gesichtet, der friedensmäßig im Liniendienst nach Hamburg eingesetzt worden war, dessen Schiffsführung die KÖNIGIN LUISE kannte und einen Funkspruch absetzte. Dieser wurde zwar von deutscher Seite sogleich gestört, dürfte aber trotzdem seinen Empfänger in Kenntnis gesetzt haben.<sup>211</sup> Nach britischen Angaben wurde der Kommandant der HMS AMPHION am Morgen des 5. August von dem hölzernen Segeltrawler LITTLE BOYS informiert, dass ein verdächtiges Schiff in der Nähe *throwing things overboard twenty miles north-east of the Outer Gabbard*.<sup>212</sup> Die Tarnung als britischer Fährdampfer wirkte zunächst, denn auch ein anderer in die Aufklärung eingebundener englischer Trawlerkapitän gab später zu Protokoll, das Schiff in der Weise identifiziert zu haben.<sup>213</sup>

208 Marine-Archiv 1920, S. 68. Dieser Vorgang wäre in niederländischen Marineakten noch einmal zu prüfen.

209 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 13.

210 Ein entsprechender Fall ereignete sich nur kurze Zeit später. Ab dem 17. 8. lag der zum Hilfskreuzer umgerüstete Lloyd-Schnelldampfer KAISER WILHELM DER GROSSE (1897) vor Dunford Point in der Provinz Rio de Oro der spanischen Saharakolonie und bunkerte aus drei Dampfern. Am 26. 8. wurde das Schiff durch den britischen Kreuzer HMS HIGHFLYER versenkt. Die britische Seite warf dem Gegner vor, durch den längeren Aufenthalt in spanischen Gewässern die Neutralität über Gebühr ausgenutzt und damit verletzt zu haben, und gab gleichzeitig ein Eindringen in spanische Gewässer zu. Spanien protestierte anschließend bei beiden Seiten, siehe Marine-Archiv 1937, S. 11–25; Corbett 1920, S. 133–136.

211 Marine-Archiv 1920, S. 68, Karte 8. Zu der Begegnung mit dem englischen Dampfer siehe auch Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 14.

212 Zit. bei Corbett 1920, S. 38. Vgl. Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 22. Bei Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 35, wird diese Geschichte wiederum angezweifelt.

213 Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 22.

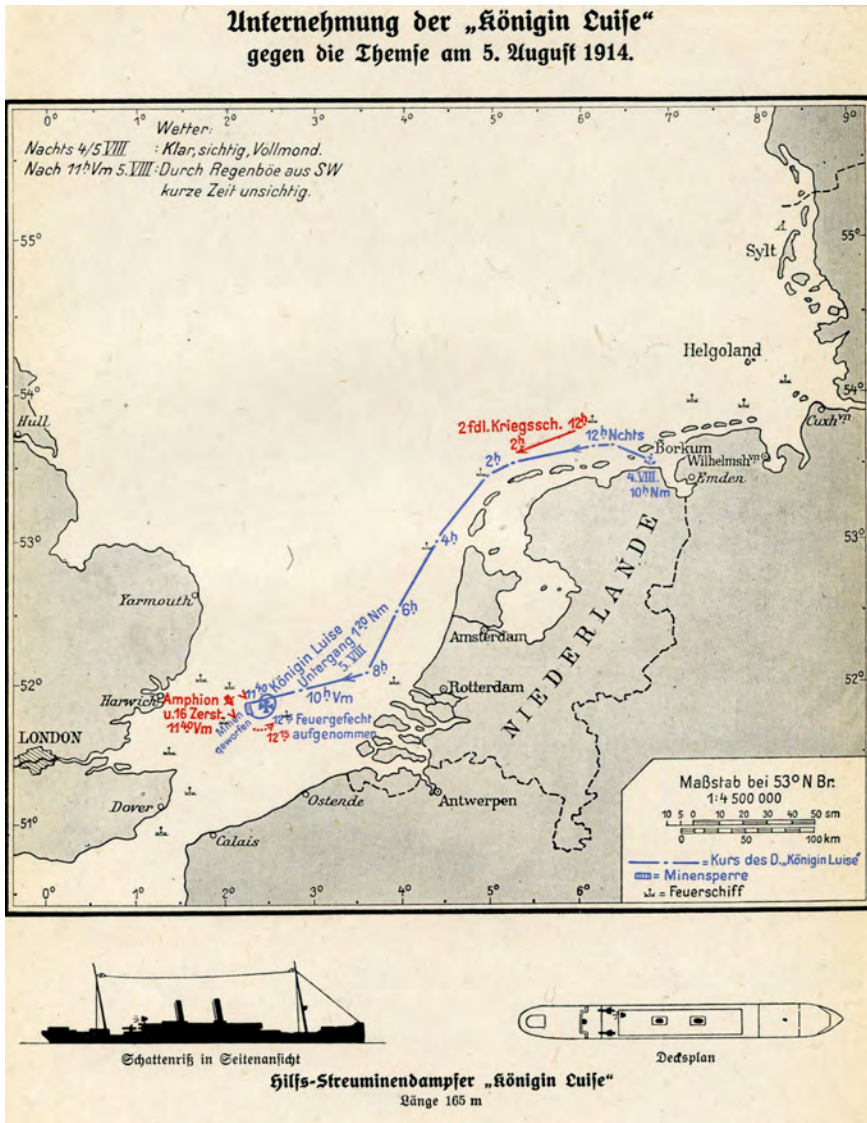


Abb. 24: Karte der Einsatzfahrt der SMS KÖNIGIN LUISE am 5. August 1914. (Aus: Marine-Archiv 1920, Anlagen, Karte 8)

Inzwischen war auf dem Hilfsminenleger volle Gefechtsbereitschaft hergestellt worden, das Schiff fuhr volle Fahrt, zunächst durch eine Regenböe verborgen, die jedoch nur kurz Sichtschutz gewährte. Um nach deutschen Angaben 11:40 Uhr (nach britischen um 11 Uhr) kam der britische Verband in Sicht. Er bestand aus einer Zerstörerflottille von 16

Booten der L-Klasse<sup>214</sup>, angeführt von dem Spähkreuzer HMS AMPHION<sup>215</sup> auf südlichem Kurs.<sup>216</sup>

Die taktische und waffentechnische Übermacht dieses Verbands war auf deutscher Seite nicht anzuzweifeln, weswegen die folgenden Handlungen, über die Biermann später berichtete, bereits defensiven Charakter besaßen und die SMS KÖNIGIN LUISE, wenngleich unter Wahrung ihres Kampfauftrags, die Flucht antrat: *Ich gab darauf sofort Befehl, die Minen bei höchster Fahrt auf Südkurs zu werfen. Die Boote hielten mit hoher Geschwindigkeit auf KÖNIGIN LUISE zu, zwei Boote – LANCE und LANDRAIL – jagten uns, die übrigen umfaßten uns östlich und westlich.*<sup>217</sup> Derartig in die Zange genommen, ließ man sich auf dem deutschen Schiff nicht vom Minenlegen abbringen: *Das Minenwerfen ging ohne Störung vonstatten. Alle Offiziere und verfügbaren Mannschaften halfen beim Fördern. Oberflächenstände<sup>218</sup> waren nicht zu beobachten. Das Minenlegen blieb dem Feinde verborgen.*<sup>219</sup> Das muss allerdings offen bleiben. An anderer Stelle wird deutscherseits eingeräumt, dass man die Minen nicht an vorgesehener Position, sondern infolge des überraschenden Erscheinens des britischen Verbands vorzeitig werfen musste.<sup>220</sup> Folglich kann von einem Notabwurf gesprochen werden. In einem anderen Bericht von 1920 spricht Biermann von insgesamt 184 verlegten Minen.<sup>221</sup>

Der Kommandant kalkulierte: *Da ich die Art und Geschwindigkeit der Boote zunächst noch nicht ausmachen konnte, hoffte ich, neutrales Gebiet erreichen zu können.*<sup>222</sup> Schon gegen Ende der Sperre drehte ich deshalb allmählich auf südöstlichen Kurs. Dieser Kurs bot gleichzeitig die Aussicht, die verfolgenden Boote auf die Sperre zu ziehen, die allerdings zur Kursrichtung der Boote ungünstig lag. Nach meiner Schätzung müssen die verfolgenden Zerstörer die Sperre dicht passiert haben, wenn sie nicht geschützt durch ihre hohe Fahrt darüber hinweggelaufen sind. Trotz der guten Fahrt der KÖNIGIN LUISE, Umdrehungen für 21 Seemeilen, nahm die Entfernung schnell ab.<sup>223</sup>

Biermann resümierte: *Bei dem hohen Geschwindigkeitsüberschuß und der großen Überlegenheit des Gegners an Kampfkraft war an ein Entkommen nicht mehr zu denken. Es konnte sich also nur noch darum handeln, der KÖNIGIN LUISE einen ehrenvollen Untergang zu sichern und damit gleichzeitig dem Feinde die Sperre geheim zu halten.*<sup>224</sup>

214 Insgesamt 20 Torpedobootszerstörer, 1913/14, 950 t Wasserverdrängung, Turbinenantrieb, 32 kn, 100 Mann Besatzung (Marine-Archiv 1937, S. 68; Weyer 1914, S. 44; Dittmar/Colledge 1972, S. 63f.). Zu den biografischen Angaben der Klasse: Colledge 1969, siehe unter Buchstabe L.

215 Stapellauf 1911, 3.440 t Wasserverdrängung, Turbinenantrieb, 25,4 kn, 290 Mann Besatzung, 6 Schwesterschiffe (Weyer 1914, S. 38, 203, 370; Dittmar/Colledge 1972, S. 45; Colledge 1969, S. 40).

216 Marine-Archiv 1937, S. 68; Corbett 1920, S. 38.

217 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 68. Die beiden Zerstörer werden namentlich bestätigt bei Corbett 1920, S. 38.

218 Aufschwimmen einer Mine bei fehlerhafter Tiefeneinstellung.

219 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 68.

220 Ebd., S. 71.

221 Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 27.

222 Ein solcher Fall sollte sich später ereignen: So strandete SMS ALBATROSS im Juli 1915 vor Gotland nach einem Gefecht mit einem russischen Kreuzer. Die Besatzung wurde in Schweden interniert, das Schiff 1919 schließlich zurückgegeben. Zum Fall ALBATROSS aus schwedischer Sicht informiert Arnshav 2017, S. 76–95.

223 Zit. Marine-Archiv 1920, S. 68f.

224 Zit. ebd., S. 69.

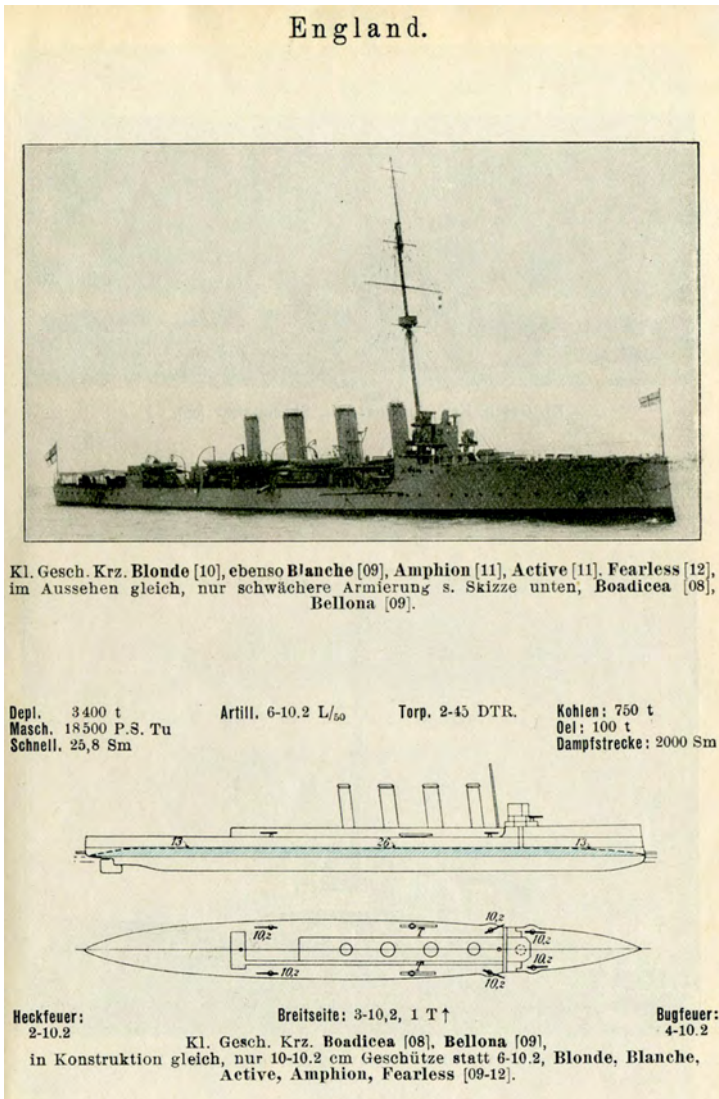


Abb. 25: Der Kleine Kreuzer HMS AMPHION (1911) zählte zu einer Klasse von sieben Einheiten. (Aus: Weyer 1914, S. 203)

Die waffentechnische Überlegenheit des Gegners betrug ein Vielfaches der KÖNIGIN LUISE: HMS AMPHION verfügte über zehn Geschütze von 10,2 cm, vier weitere von 4,7 cm und zwei Torpedorohre. Die L-Klasse war mit den 10,2-cm-Geschützen und ebenfalls zwei Torpedorohren ausgerüstet.<sup>225</sup> Es fällt auf, dass die britische Seite keine Torpedos einsetzte. Womöglich waren keine an Bord oder man wollte sie für bessere Ge-

225 Weyer 1914, S. 38, 44; Dittmar/Colledge 1972, S. 45, 63f.

legenheiten aufsparen, weil man sich sicher war, den Gegner artilleristisch in kurzer Zeit niederkämpfen zu können, was nachfolgend auch geschah.

Der Beginn des Gefechts wird wie folgt geschildert: *Gegen 12.15 Uhr mittags betrug die Entfernung nur noch etwa 4000 Meter. Die Boote feuerten einen blinden Schuß, auf KÖNIGIN LUISE gingen darauf die Toppflaggen hoch, das Gefecht wurde angenommen. Gleich darauf ließ ich folgende Meldung an die Hochseeflotte mehrere Male hintereinander abgeben: »Aufgabe gelöst, 125 Alpha<sup>226</sup>, bin im Gefecht.«<sup>227</sup> Wie Biermann einräumte, gewann die Royal Navy alsbald die Oberhand: Nach etwa acht Schuß war der Feind eingeschossen, die Boote LANCE und LANDRAIL hielten sich an Steuerbord gestaffelt achteraus, so daß sechs 10,2 cm-Geschütze ins Gefecht kamen. Dieser Armierung konnte KÖNIGIN LUISE nur die beiden am Heck aufgestellten 3,7 cm-Revolver-Kanonen und die Handwaffen gegenüberstellen.<sup>228</sup>*

Der Waffeneinsatz erfolgte auf KÖNIGIN LUISE in aussichtsloser Lage: *Der Erste Offizier, Kapitänleutnant Gadow, leitete das Schießen. Da die Boote nicht näher als 3000 Meter herankamen, gab ich Erlaubnis, das Feuer auf diese Entfernung zu eröffnen, trotzdem der Aufsatz der 3,7 cm-Revolver-Kanonen nur bis 2400 Meter reicht und Seitenverschiebung fehlt.<sup>229</sup> Der Aufschlag ließ sich bei der bewegten See nicht beobachten. Die Gewehrschützen waren dicht am Heck auf dem Ruderhaus und dem achternen Promenadendeck aufgestellt. Die Gewehre wurden mit 2000 Meter Visier auf Oberkante Schornstein gerichtet. Auch mit Pistolen wurde gefeuert, um die Leute zu beschäftigen.<sup>230</sup>*

Die Kampfmoral seiner Besatzung wurde von Biermann im Nachhinein günstig beurteilt, wobei sein militärisch-nüchterner Bericht über die Verluste die grausige Realität nur andeutete: *Die Bedienungsmannschaften der Revolver-Kanonen und die Gewehrschützen hielten sich ausgezeichnet. Die Verluste unter diesem Personal waren wie beim Brückenpersonal außerordentlich hoch; von den Gewehrschützen am Heck kam, wie ich hörte, keiner mit dem Leben davon. Ersatzmannschaften waren aber stets zur Stelle und kamen ungerufen an die Kanonen und die freigewordenen Gewehre heran.<sup>231</sup>*

All das nützte nicht viel, denn: *Die ersten feindlichen Treffer schlugen am Heck ein und setzten den als Lazarett eingerichteten Hilfsspeisesalon unter Wasser. Während der Abgabe der Mel-*

226 Verschlüsselter Standort des Schiffes.

227 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 69.

228 Zit. ebd.

229 Hierzu eine Erklärung: Es geht also im Endeffekt um den Seitenversatz, welcher für den unten beschriebenen Fall nicht vorlag. Weil die Geschütze auf die maximale Kampferfernung 2400 m eingeschossen waren und die Schusstafeln dies repräsentiert haben. Also der Vorhalt, der notwendig war auf die Entfernung, um im Ziel wirken zu können.

*In der Batterieleitung bekommt man von seinen Beobachtern Rückmeldung über den Versatz (bspw. als zu kurz, rechts, links) und kann dies dann in der Einweisung korrigieren, bis der Geschützführer im Ziel ist und dann eigenständig auf erkanntes Ziel feuern kann/dies dann so befohlen bekommt (bspw. »auf erkanntes Ziel Dauerfeuer Feuer«).*

*Das wusste anscheinend der Gegner (oder hat es vermutet) und hat sich aus der Reichweite gehalten. Auch durch ballistisches Schießen zur Steigerung der Reichweite, was aber nun mal nicht der effektiven Kampferfernung entspricht, wird es also schwierig mit dem Versatz der dort weit streut umzugehen. Aber es hält den Gegner trotzdem auf Trab, da er damit rechnen muss, das doch mal ein Geschoss gut liegt (E-Mail Kapitänleutnant d.R. Jens Rummier, Fr. Lürssen Werft, an den Verfasser, 5.2.2020).*

230 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 69.

231 Zit. ebd., S. 69f.

*dung an die Flotte wurde die F.T.-Stänge zerschossen und dabei die Groß-Toppflagge fortgerissen. Nach mehreren schweren Treffern gab ich, um unnötige Verluste zu vermeiden und das Schiff keinesfalls bei ausgehender Munition in feindliche Hände geraten zu lassen, Befehl zum Versenken des Schiffes.*<sup>232</sup>

*Denn: Nach über einstündigem Gefecht war das Schiff kampfunfähig geworden. Das Ruder ließ sich nicht mehr legen, die Munition war verfeuert, Maschine und Kessel blieben bis auf einen Bruch der Rohrleitung der Dampfpeife unbeschädigt, das Schiff brannte an verschiedenen Stellen und lag mit Backbordschlagseite klar zum Kentern. Die verfolgenden Boote LANCE und LANDRAIL stellten bald nach uns ihr Feuer ein. Zu der Zeit waren die Zerstörer, die uns umstellt hatten, mit AMPHION herangekommen. Trotzdem KÖNIGIN LUISE wehrlos da lag, feuerten sie noch mehrere Granaten und veranlaßten dadurch weitere unnötige Verluste. Nachdem auch sie ihr Feuer eingestellt hatten, gab ich Erlaubnis zum Verlassen des Schiffes.*<sup>233</sup> *Das konnte nicht mehr in geordneten Formationen vor sich gehen: Ein Sammeln der Besatzung war bei dem unmittelbar bevorstehenden Kentern, bei dem brennenden Schiff und dem unterbrochenen Verbindungsdienst nicht mehr möglich. Als ich aber gegen 1.20 Nm. mit dem Rest der Besatzung das Schiff verlassen hatte und gleich darauf KÖNIGIN LUISE mit im Vortopp wehender Flagge unterging, brachten die schwimmenden Gruppen Hurrarufe aus.*<sup>234</sup>

Nach britischen Angaben, die mit den deutschen Quellen zeitlich erheblich (es gab auch unterschiedliche Bordzeiten) differieren, wurde die SMS KÖNIGIN LUISE gegen 10:30 Uhr gesichtet, gegen 10:45 Uhr das Feuer eröffnet und das Schiff bereits um 11 Uhr versenkt.<sup>235</sup> Eine spätere britische Behauptung, deutsche Offiziere hätten eigenen Mannschaften in den Rücken geschossen<sup>236</sup>, klingt dagegen kaum glaubhaft und kann nicht erhärtet werden.

Seit der spektakulären Wiederentdeckung des TITANIC-Wracks durch den amerikanischen Ozeanografen Robert Ballard 1985 hat sich die historische Wrackdokumentation etabliert. Dabei geht es nicht, wie in der Schiffsarchäologie, um bauhistorische Forschung – da es genügend Quellen zu diesen neueren Schiffen gibt –, sondern um die Zustandsbeschreibung des Wracks in situ.<sup>237</sup> Soweit bekannt, ist die SMS KÖNIGIN LUISE noch nicht in dieser Weise untersucht worden. Aufgrund der Morphologie in der Themsemündung erscheint es nicht ausgeschlossen, dass das Wrack inzwischen mit Treibsand zugedeckt ist.<sup>238</sup> Laut britischen Angaben war die Versenkungsposition 52°5' N und 2°32' O.<sup>239</sup>

In der Literatur und in dem Bericht Bothmanns finden sich vage und widersprüchliche Angaben über einen Zwischenfall nach der Versenkung, bei dem ein britischer Fährdampfer mit dem heimkehrenden deutschen Botschafter an Bord versehentlich

232 Zit. ebd., S. 69.

233 Zit. ebd., S. 70.

234 Zit. ebd., S. 70. Bothmann hat ebenso einen anschaulichen Bericht über das Kampfgeschehen verfasst, siehe Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 14–18 (Bericht Bothmann).

235 Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 22.

236 Corbett 1920, S. 119.

237 Eine exemplarische Zusammenschau schiffsarchäologischer Forschungen und neuerer Wrackdokumentation bietet Bass 2006. Ähnlich, wenngleich räumlich begrenzt, bei Roio 2013.

238 Gespräch des Verfassers mit Dr. Philipp Grassel (DSM), 20.1.2020.

239 Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 22.

unter »Friendly Fire« der Zerstörer geraten sein soll, dieser Beschuss aber durch die dazwischentretende HMS AMPHION alsbald gestoppt wurde.<sup>240</sup> Die deutschen und britischen Admiralstabswerke schweigen sich aus<sup>241</sup>, zeitgenössische Presseberichte sind sehr widersprüchlich und tragen zur Aufhellung nicht unbedingt bei.<sup>242</sup>

Die deutschen Überlebenden wurden von den Zerstörern aufgenommen und, wie das deutsche Admiralstabswerk noch 1920 befand, *ritterlich* behandelt.<sup>243</sup> Biermann soll von dem Kommandanten des ihn rettenden Zerstörers Anerkennung für seinen Durchhaltewillen gezollt bekommen haben.<sup>244</sup> Auch Bothmann berichtet von einer korrekten Aufnahme und medizinischen Versorgung der Verwundeten auf dem Zerstörer HMS LINNETT.<sup>245</sup>

Nach der Versenkung des deutschen Minenschiffes unternahm die Flottile, mit den deutschen Gefangenen an Bord, einen Vorstoß in Richtung Deutsche Bucht und befand sich am frühen Morgen des 6. August auf dem Rückmarsch nach Harwich, als die HMS AMPHION auf die von der KÖNIGIN LUISE gelegte Minensperre (nach britischen Angaben um 6:30 Uhr) fuhr und nach zwei Minentreffern in kurzer Zeit unterging.<sup>246</sup> Der

240 Demnach sollen die Zerstörer ein Schiff gesichtet haben, das sie aufgrund eines ähnlichen Erscheinungsbildes für ein Schwesterschiff der KÖNIGIN LUISE hielten und zunächst unter Feuer nahmen. Erwähnt wird der Fährdampfer ST. PATRICK der Great Eastern Railway Co., pikanterweise mit dem heimreisenden deutschen Botschafter Fürst Karl Max Lichnowsky (1860–1928) an Bord. Dieser galt nicht gerade als Scharfmacher im deutsch-britischen Verhältnis, sondern profilierte sich später als entschiedener und verfeimter Kritiker einer seiner Ansicht nach verfehlten deutschen Politik im Verhältnis Berlin-London und während der Julikrise 1914. Während des Zerstörerangriffs soll man auf der AMPHION schnell den Irrtum bemerkt und sich zwischen den Verband und den Dampfer geschoben haben, worauf die Waffen dann schwiegen (Kludas 2010, S. 64). Cowsill et al. 1993, S. 31, gibt dagegen an, dass der deutsche Botschafter mit dem Kompanieschiff ST. PETERSBURG fuhr, das nach der Ankunft in Hoek van Holland den heimreisenden britischen Botschafter aus Berlin an Bord nahm. Bothmann schrieb: *Innerhalb von Outer Gabbard wurde nochmal wieder Jagd auf einen Dampfer gemacht; ich erfuhr nachher, dass es auf diesem Schiffe der deutsche Botschafter gewesen wäre* (Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 19f. [Bericht Bothmann]). In der dazugehörigen Fußnote wird die ST. PETERSBURG erwähnt mit dem Zusatz: *Angesichts der Ereignisse um die KÖNIGIN LUISE ist eine gewisse Nervosität der Briten beim Sichten eines weiteren Schiffes in den Farben der CER durchaus verständlich, zumal die ST. PETERSBURG als Schutz gegen deutsche U-Boote die deutsche Flagge gesetzt haben soll* (S. 20).

Zu Lichnowsky siehe den biografischen Artikel von Röhl 1985. Lichnowsky erwähnt in einem späteren Rechenschaftsbericht mit freilich politischen Schwerpunkten kein Gefecht, sondern nur seine Einschiffung in Harwich, wo er sogar von einer Ehrenkompanie verabschiedet wurde (Lichnowsky 1919, S. 31).

241 Das deutsche Admiralstabswerk war gar nicht zuständig, bei Corbett findet sich auch kein Beleg. Der Grund dafür kann nur vermutet werden.

242 Die Bremer Bürgerzeitung (8.8.1914) nennt die ST. PETERSBURG, die Weser-Zeitung vom selben Tag (2. Morgenausgabe) spricht vom Kompanieschiff AMSTERDAM und schreibt: *Unterwegs hatten die Reisenden eine maritime Begegnung, die nicht ungefährlich schien.*

243 Marine-Archiv 1920, S. 70.

244 Ebd.

245 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 18 (Bericht Bothmann).

246 Marine-Archiv 1920, S. 70; Corbett 1920, S. 39; Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 19 (Bericht Bothmann). Eine zeitgenössische Skizze mit Kommentar ebd., S. 20.

Verlust betrug nach deutschen Angaben insgesamt rund 150 Mann, darunter 18 Überlebende der vorherigen Versenkung<sup>247</sup>, die britische Seite spricht von einem Offizier und 150 Mann, die deutschen Schiffbrüchigen eingeschlossen.<sup>248</sup> Einer der britischen Überlebenden schrieb später Marinegeschichte: Der damalige Kapitänleutnant und Erste Offizier John Tovey (1885–1971) sollte 1941 als Admiral die Jagd auf das deutsche Schlachtschiff BISMARCK im Nordatlantik und schließlich dessen Versenkung leiten.<sup>249</sup> Von den Beobachtungstrawlern wurde noch Treibgut festgestellt und aufgesammelt, darunter je ein Rettungsring der AMPHION und der KÖNIGIN LUISE.<sup>250</sup>

Die von der HMS AMPHION geretteten deutschen Marineangehörigen hatten Stillschweigen über die Lage der Minensperre bewahrt. Von dem zivilen I. Offizier Bothmann versuchte die britische Seite mit Drohungen Aussagen zu erzwingen, doch auch dieser weigerte sich.<sup>251</sup>

Die Verluste der KÖNIGIN LUISE werden von deutscher Seite mit 77 Toten (darunter vier Offizieren) und 20 Verwundeten angegeben.<sup>252</sup> Von der Hapag-Besatzung starben Kapitän Fölser sowie die beiden Matrosen Toussaint und Lehmann.<sup>253</sup> Ein ausführlicher Bericht Bothmanns, der im November 1917 in die Schweiz entlassen wurde und im April 1918 nach Deutschland gelangte, beschreibt akzeptable und weitgehend korrekte Haftbedingungen.<sup>254</sup> Insgesamt gerieten von der SMS KÖNIGIN LUISE 74 Mann, die Hapag-Crew eingeschlossen, in englische Kriegsgefangenschaft bzw. Zivilinternierung.<sup>255</sup>

Zunächst aber herrschte bei der Hapag und damit bei den Angehörigen wochenlange Ungewissheit zwischen Hoffen und Bangen über das Schicksal der Besatzungsmitglieder, weswegen die Reederei an ihren Berliner Vertreter am 22. September ein Schreiben richtete: *Nach Mitteilung aus privaten Kreisen erfahren wir, dass Herr Kapitän Fölser des verlorenen Seebädderdampfers KÖNIGIN LUISE noch am Leben ist und zur Zeit als Kriegsgefangener in Harwich weilt. Um vielen an uns ergangenen Nachfragen über den Verbleib der übrigen Besatzung gerecht werden zu können, erlauben wir uns die höfliche Anfrage, ob es Ihnen möglich ist, uns irgendwelche Nachrichten hierüber geben zu können.*<sup>256</sup> Zwei Tage später wurde die Antwort nach Hamburg gegeben: ... *teile ich Ihnen mit, daß ich mich an zuständiger Stelle betr. der Besatzung des Hilfsfahrzeuges KÖNIGIN LUISE erkundigt habe, leider mit negativem Resultat.*

*Es ist nichts im Reichs-Marine-Amt noch im Central-Nachweissbüro bekannt. Voraussichtlich wird aber zum 1. Oktober die Abmachung mit England perfekt, wonach die Namen der Kriegsgefangenen gegenseitig ausgetauscht werden sollen.*

*Dann wird man auch natürlich etwas über die gerettete Besatzung der KÖNIGIN LUISE erfahren.*

247 Marine-Archiv 1920, S. 70.

248 Corbett 1920, S. 39. Vgl. Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 23.

249 Ein biografisches Porträt über Tovey bei Witt 2014, S. 166–173.

250 Vgl. Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 24.

251 Marine-Archiv 1920, S. 70f. Das Verhör in direkter Rede bei Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 22–24 (Bericht Bothmann).

252 Marine-Archiv 1920, S. 72.

253 Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg 01–06–01#33.

254 Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 21–28 (Bericht Bothmann).

255 Eine Liste befindet sich bei Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 29f.

256 StAH 621–1/95 4501.

*Ich werde nicht verfehlen, nochmals nachzufragen, sobald ich höre, dass das Abkommen zwischen England und uns perfekt ist.*<sup>257</sup> Ende September erhielt die Ehefrau des Ersten Offiziers Bothmann Nachricht von ihrem Ehemann, und gleichzeitig teilte dieser offenbar über einen Mittelsmann den Tod Fölsers mit.<sup>258</sup>

Hierzu schrieb er am 12. Oktober 1914 an seine Ehefrau: *Am Tage nach unserer verhängnisvollen Fahrt habt Ihr wohl einen schönen Schreck bekommen, nicht wahr? Wurden wir auch alle für tot erklärt oder war es bekannt, dass einige der Mannschaft gerettet wurden? Wir hatten einen heissen Tag, kein Platz auf dem Schiff war sicher; einer Macht von ca. 20 Torpedoboote war unser Schiff nicht gewachsen. Von vielen Granaten durchbohrt, brachten wir nach einstündigem Gefecht das Schiff, welches schon im Sinken war, durch Oeffnen der Bodenventile und Kondensator zum Untergang, aber dieses Mal ging es langsamer als 1908.*<sup>259</sup> *Ich war ca. 200 Meter vom brennenden Schiff entfernt, als es verschwand. Es tat mir außerordentlich weh, als ich unseren Elitedampfer, auf den wir die besten Hoffnungen setzten, verschwinden sah. Wir hatten viele Schwimmwesten an Bord, zirka 2000 und lag es daran, dass auch alle Verwundeten gerettet wurden.*

*Kapitän Fölser band ich selber noch eine Schwimmweste um und wurde auch er noch aufgefischt; er starb aber leider 10 Stunden später an dem Bauchschiuss eines Granatsplitters. Seine goldene Uhr habe ich noch; dieselbe ist aber ganz demoliert. Ich habe unserem Kommandanten gesagt, dass Frau Fölser noch nichts über den Tod ihres Mannes weiß. Auch kam vorgestern ein Brief von ihr an Kapitän Fölser und hat der Kommandant an sie geschrieben.*<sup>260</sup> Dieser Brief Biermanns vom 10. Oktober soll zitiert werden, weil neben der Erledigung einer Vorgesetztenpflicht im Krieg auch die »condition humaine« zum Tragen kommt: *Es wird mir ausserordentlich schwer, Ihnen mitteilen zu müssen, dass Ihr Gatte im Gefecht der KÖNIGIN LUISE am 5. Aug. gefallen ist. Gott möge Sie in Ihrem schweren Leid trösten, das ist der Wunsch aller Kameraden von der KÖNIGIN LUISE. Suchen Sie auch darin Trost zu finden, dass Ihr Mann auf der Brücke des schönen Schiffes, auf das er so stolz war, von einer Granate getroffen, den Heldentod fand.*

*Ich persönlich möchte Ihnen ausdrücken, dass wir alle und ich besonders die hervorragenden Charaktereigenschaften Ihres Gatten in der kurzen Zeit schätzen gelernt haben. Wir haben in ihm einen uns allen hochgestellten Kameraden verloren, den wir nie vergessen werden. [...] Ihren Brief mit Karte füge ich wieder bei.*<sup>261</sup>

Legt man die bereits an anderer Stelle zitierte Zahl von 127 Mann insgesamt zugrunde, so blieben nur 30 Mann unverletzt und kamen mit dem Schrecken davon. Insgesamt beurteilte das deutsche Admiralstabswerk den Einsatz der Besatzung in aussichtsloser Lage als *Heldenmut*<sup>262</sup>, Grund genug, das wenn auch verlustreiche Gefecht ausführlich zu schildern und Biermann ausreichend zu Wort kommen zu lassen. Dass er und sein I. Offizier Kapitänleutnant Gadow sich als Kriegsgefangene im gegnerischen Gewahrsam befanden, wurde vom deutschen Admiralstabswerk auch noch aus

257 Ebd.

258 Ebd.

259 Wegen der nur vagen Angaben ist darauf verzichtet worden, nach einer Zuordnung zu einem Schiffsverlust zu suchen.

260 StAH 621–1/95 4501. In einem Schreiben auszugsweise zitiert in: Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg 01–06–01#33. Zum Tod Fölsers auch Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 21, 26 (Bericht Bothmann).

261 StAH 621–1/95 4501.

262 Zit. bei Marine-Archiv 1920, S. 71.

der Rückschau als Verlust zweier qualifizierter Minenspezialisten angesehen.<sup>263</sup> Karl Biermann (1876–1948) war als aktiver Stabsoffizier auf dem Gebiet des Minenwesens kein unbeschriebenes Blatt, denn er hatte 1906–1907 das Minenschulschiff RHEIN kommandiert. Dasselbe galt für Reinhold Gadow (1882–1946), der 1907/08 als Wachoffizier auf NAUTILUS und ALBATROSS gedient hatte und 1911/12 Erster Offizier auf der NAUTILUS war. Im Januar 1918 wurde er in die Niederlande entlassen und kehrte nach einer dortigen Internierung im September desselben Jahres nach Deutschland zurück. Auch in der Reichsmarine war er neben anderen Verwendungen im Minenwesen tätig und wurde bei seiner Entlassung 1930 als Konteradmiral charakterisiert, nach 1939 als solcher wiederverwendet. Er starb in sowjetischer Gefangenschaft im Lager Sachsenhausen.<sup>264</sup>

Auf britischer Seite, wo man aufgrund der massiven Übermacht ein so leichtes Spiel gehabt hatte, wurde die ganze Aktion in aller Kürze so zusammengefasst: *A hot chase ensued in which the AMPHION joined; by noon they had sunk her [SMS KÖNIGIN LUISE] by gunfire, and so we drew first blood.*<sup>265</sup> Von eigenen Verlusten während des Gefechts war also nicht die Rede. Nur in einer Fußnote wurde etwas nebulös auf einen Brief eines deutschen Besatzungsmitglieds verwiesen, den man angeblich gefunden hatte.<sup>266</sup>

Dieser Vorfall hatte noch ein Nachspiel. Zunächst wurden die Flottillen nach Harwich zurückbeordert. Die Royal Navy optimierte in der Folgezeit ihr Patrouillensystem<sup>267</sup>, auch wenn das eigentliche Minenfeld zunächst noch nicht geortet werden konnte.<sup>268</sup> Darüber hinaus wurde dem deutschen Gegner noch Jahre später bei Corbett völkerrechtswidriges Verhalten vorgeworfen: *Such was the immediate success of the policy of mining in international waters which Germany had chosen to adopt. The indications were that the minefield had been laid between 3° E. long. and the Suffolk coast – that is, right in the fairway – regardless of neutrals and of all the time-honoured customs of the sea. It was the first opening of our eyes to the kind of enemy we had to deal with, and yet so inhuman did the practice appear in the eyes of our seamen that as yet there was no thought of retaliation in mind.*<sup>269</sup> Der gefechtsbedingte Notabwurf der Minensperre zählte offenbar als Argument nicht. Die britische Seite benutzte zur Untermauerung ihrer Argumentation zwei dänische Schiffsverluste: Am 21. und 22. August erlitten rund 35 Seemeilen nordöstlich Galloper-Feuerschiff die beiden Dampfer MARYLAND und die zu Hilfe gekommene CHR. BROBERG der Det Forende D/S (DFDS) aus Kopenhagen Minentreffer und sanken, wobei ein dänischer Seemann ums Leben kam.<sup>270</sup>

So richtete die britische Regierung bald nach dem Gefecht eine Note an die neutralen Mächte und behauptete darin, die Minen seien in völkerrechtswidriger Weise an unzulässigen Stellen gelegt, nicht hinreichend verankert und überwacht und den Neutralen

263 Ebd., S. 72.

264 Biografische Angaben zu Biermann bei Schultz 2007; zu Gadow bei Hildebrand/Henriot 1988, S. 398f.

265 Corbett 1920, S. 38.

266 *The movements of the KÖNIGIN LUISE are detailed in a letter of one of her crew found in a bottle on the scene of action* (zit. bei Corbett 1920, S. 38).

267 Ebd., S. 39.

268 Vgl. Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 24.

269 Corbett 1920, S. 39.

270 Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 24.

nicht vorschriftsmäßig gemeldet worden. Die deutsche Erwiderung kam am 7. November 1914 und verwies auf eine Mitteilung an alle neutralen Mächte vom 7. August 1914, dass man die Zufahrten zu den britischen Häfen zu verminen beabsichtige.<sup>271</sup> Das allerdings geschah erst zwei Tage nach der Versenkung der SMS KÖNIGIN LUISE.

Die damalige Rechtslage stellt sich so dar: Unbestritten war als reine Defensivmaßnahme die Verlegung von Minen in eigenen Gewässern. Umstritten war dagegen der Mineneinsatz auf offener See, wobei hier das Postulat der Freiheit der Meere, vor allem durch Großbritannien und die USA, eine tragende Rolle spielte. Doch blieb es den gewohnheitsrechtlichen Verteidigungsinteressen vorbehalten, ob man einen Mineneinsatz auf See durchführte, dann aber nur im eigentlichen Kriegsgebiet. Auf der 2. Haager Friedenskonferenz 1907 wurden einige Präzisierungen vorgenommen. Deren VIII. Abkommen sah vor, dass sich abgetriebene Minen unscharf schalten sollten, unkontrollierte Treibminen wurden verboten. Ferner war die internationale Schifffahrt, nicht zuletzt die der Neutralen, zu warnen. Dabei ging es nicht um die exakte Position einzelner Minen, sondern nur um generelle Angaben eines verminten Gebiets, was für den Abschreckungseffekt der Minenkriegsführung sogar Vorteile bot. Die Kriegführenden hatten nach Möglichkeit dafür zu sorgen, dass die Minen nach Ablauf eines begrenzten Zeitraums (etwa maximal drei Jahre) unschädlich wurden. Zu den Signatarstaaten zählten auch Großbritannien und Deutschland.<sup>272</sup>

Bei der Kontroverse zwischen London und Berlin nach dem Einsatz der SMS KÖNIGIN LUISE handelte es sich um einen für den Ersten Weltkrieg nicht ganz untypischen Schlagabtausch, wie er etwa in der wesentlich gewichtigeren Auseinandersetzung um die englische Fernblockade versus deutsche U-Bootkriegsführung aus politischem Kalkül, aber auch auf beiden Seiten mit einer gehörigen Portion Selbstgerechtigkeit praktiziert wurde.

Doch danach hatte die Sache ein Nachspiel. Biermann wurde Ende 1917 in die Schweiz entlassen und schickte schon von dort aus ausführliche Berichte nach Berlin. Doch bald durfte er nach Deutschland zurückkehren, diente während der letzten Kriegsmonate in der Presseabteilung des Admiralstabs in Berlin und danach auf der Marinewerft in Wilhelmshaven. Dort wurde er im Februar 1919 verabschiedet, nachträglich im August desselben Jahres zum Fregattenkapitän chargiert und zog sich nach Teistungen im Eichsfeld zurück. Dort erreichte ihn im Januar 1920 ein Schreiben eines noch aktiven Crewkameraden. Dieser informierte ihn darüber, dass die britische Seite ihn auf ihrer Auslieferungsliste habe. Die deutsche Seite folgte dem nicht, von einer Eröffnung eines Verfahrens vor dem Reichsgericht wurde im November 1924 abgesehen.<sup>273</sup>

Rein militärisch gehörten die deutschen Minenoperationen vor der englischen Ostküste in den ersten Kriegswochen zu den Operationen der Kaiserlichen Marine, die den

271 Marine-Archiv 1920, S. 71. Vgl. Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 24.

272 Ledebuhr 1977, S. 196–198.

273 Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 21, 25, 28. Der Versailler Vertrag sah die Auslieferung und Bestrafung von Kriegsverbrechern vor. Die deutsche Seite kam diesem Anliegen nur sehr unwillig und schleppend nach, 1933 wurden die Verfahren eingestellt. Zunächst warf die Entente insgesamt 46 Angeschuldigten schwere Kriegsverbrechen vor. Anfang der 1920er-Jahre verhandelte das Reichsgericht in Leipzig gegen zehn Angeklagte und gelangte zu vier Straferkenntnissen und sechs Freisprüchen (Schwengler 1988).

britischen Gegner unter Vermeidung einer großen Seeschlacht dezimieren sollte. Begonnen wurde mit den Mündungen von Themse, Tyne und Humber. Bis Ende 1914 waren insgesamt 1.220 Minen vor dem Firth of Forth, der Nordwestküste Irlands und vor den englischen Nordseehäfen Scarborough und Yarmouth gelegt worden. Weitere Verminungen folgten in den kommenden Jahren.<sup>274</sup> Insgesamt verlegte die Kaiserliche Marine im Ersten Weltkrieg 45.000 Seeminen von insgesamt rund 310.000 aller Parteien.<sup>275</sup>

Das Seekriegsgeschehen in der Nordsee in den Wochen nach dem Untergang von SMS KÖNIGIN LUISE war von beiden Seiten weiterhin nicht unbedingt durch spektakuläre Aktionen geprägt. Deutsche U-Boote, Torpedoboote und Kleine Kreuzer unternahmen mehrere Vorstöße gegen die britische Ostküste mit kurzen, aber ergebnislosen Gefechten mit der Royal Navy, die ihrerseits den deutschen Außenposten Helgoland mit U-Booten aufklärte.<sup>276</sup> Doch am 28. August unternahm ein britischer Verband, darunter die Harwich Force unter Tyrwhitt, einen Vorstoß nach Helgoland, wo es zum Gefecht mit der Kaiserlichen Marine kam. Diese verlor die drei Kleinen Kreuzer SMS ARIADNE, SMS MAINZ und SMS CÖLN sowie ein Torpedoboot, der britische Kreuzer HMS ARETHUSA und drei Zerstörer wurden schwer beschädigt. Nebel im Kampfgebiet erschwerte den Befehlshabern beider Seiten die Orientierung und verhinderte überdies ein Eingreifen der schweren Artillerie auf der Insel. Die deutschen Verluste betrugen 1.240 Mann an Toten, Verwundeten und in gegnerische Gefangenschaft geratenen, auf der britischen Seite waren 35 Tote und 40 Verwundete zu beklagen. Deutsche Großkampfschiffe, als Entsatz gedacht, trafen vor Helgoland am Nachmittag des Tages erst ein, als alles schon vorüber war.

Das war der Auftakt des Seekrieges in der Nordsee im ersten Kriegsmonat 1914.<sup>277</sup> Am Schluss dieses Kapitels sollen die Gefallenen der KÖNIGIN LUISE aufgelistet werden, wie sie im Gedenkbuch der Gefallenen der Kaiserlichen Marine im Marine-Ehrenmal in Laboe festgehalten sind<sup>278</sup>:

|                               |                     |
|-------------------------------|---------------------|
| Adler, Robert                 | Kloppmann, Heinrich |
| Bach, Gallus                  | Kölling, Friedrich  |
| Balczus, Alfred               | Krause, Wilhelm     |
| Bank, Ernst                   | Kunis, Friedrich    |
| Bauer, Johann                 | Lehmann, Oskar      |
| Brentrop, Hermann             | Leibbrand, Ludwig   |
| Claussen, Richard, Oblt. z.S. | Linke, Hermann      |
| Drewes, Wilhelm               | Lohrmann, Karl      |

274 Ledebuhr 1977, S. 175.  
275 Ebd., S. 185.  
276 Röhr 1974, S. 120f.; Jenztsch/Witt 2016, S. 42f.  
277 Marine-Archiv 1920, S. 131–224; Corbett 1920, S. 99–120; Kemp 1971, S. 1003; Röhr 1974, S. 121; Jenztsch/Witt 2016, S. 43f.  
278 Hierfür danke ich dem beratenden Historiker des Deutschen Marinebundes, Dr. Jann Markus Witt, für die Übermittlung (E-Mail vom 30.1.2020).

|                     |                                            |
|---------------------|--------------------------------------------|
| Even, Joseph        | Lüders, Albert                             |
| Fölser, Hermann     | Meißner, Rudolf                            |
| Ganser, Paul        | Menacher, Albert                           |
| Goll, Wladislaus    | Oltmann, Dr., Wilhelm, M.O. Ass. Arzt d.R. |
| Gruber, Hugo        | Rieß, Friedrich                            |
| Haase, Friedrich    | Ruckdeschel, Johann                        |
| Haase, Ludwig       | Sagel, Fritz                               |
| Haase, Paul         | Schneider, Karl                            |
| Hartmann, Friedrich | Schultz, Hermann                           |
| Heertsch, Wilhelm   | Sevecke, Wilhelm                           |
| Heinemann, Emil     | Steingräber, Walter                        |
| Heitmann, Heinrich  | Thome, Jacob, M. Zahlmstr.                 |
| Hoffmann, Georg     | Tiedemann, Klaus                           |
| Ivens, Max          | Toussaint, Richard                         |
| John, Paul          | Vogt, Friedrich                            |
| Jörke, Wilhelm      | Wagner, Alfred                             |
| Kehlmeier, Michael  | Weikert, Gustav                            |
| Keil, Georg         | Weltzien, Hans                             |
| Kirchner, Karl      | Wigand, Heinrich                           |
| Kliewe, Friedrich   | Zwaenen, van, Johann                       |

## Zum Dokument

Zunächst soll der Bericht<sup>279</sup> in voller Länge zitiert werden:

*Der Untergang der KÖNIGIN LOUISE<sup>280</sup> am 5. August 1914*

*Kurz nach 7 Uhr<sup>281</sup> erhielten wir die Kriegserklärung Englands.<sup>282</sup> Der I. Offizier machte der Besatzung bekannt, daß wir uns von nun ab im Kriegszustande mit England befänden uns<sup>283</sup> daß uns ein schwerer Auftrag zufallen würde. Wir wurden ermahnt alles herzugeben und Gut und Blut einzusetzen für Kaiser und Reich. Jeder von uns nahm seine Worte mit Begeisterung auf. Das Schiff wurde seeklar gemacht und abgeblendet. Gegen 9,30 Uhr abends gingen wir in See. Es war die letzte Fahrt der KÖNIGIN LOUISE.<sup>284</sup> Wir blieben über Nacht an Deck, nur das Maschinenpersonal*

279 Archiv DSM, III A 04112–015.

280 Falsche Schreibweise.

281 Am 4. August.

282 Damit ist das Ultimatum gemeint, das aber von der deutschen Seite praktisch als Kriegserklärung aufgefasst wurde.

283 Muss eigentlich heißen: *und*.

284 Falsche Schreibweise, s.o.

arbeitete mit Kräften für die äußerste Fahrt. Die Gewehre lagen auf dem Bootsdeck geladen. Während der Nacht wurden wir an die Gewehre gerufen, Holländische Torpedoboote<sup>285</sup> verfolgten uns, wir beachteten sie nicht und fuhren was das Zeug halten wollte.

Am 5. August, der<sup>286</sup> Tag unseres Unterganges steuerten wir gegen Morgen auf die Themse-Mündung zu. Wir sollten das erste Schiff sein, welches mit den Engländern einen Kampfaufnahme. Um 11 Uhr vormittags kam der Befehl, »Minen über Bord«/sie waren während der Nacht vom Minenoffizier klargemacht./Das Überbordwerfen der Minen ging glatt von Statten, alles beteiligte sich daran./Unser Schiff war in Cuxhaven schwarz gestrichen, später färbten wir noch die Schornsteine gelb/Wir waren unsere Minen glücklich los geworden, als am Horizont mehrere Rauchsäulen aufstiegen. Es waren englische Zerstörer. Vorher hatten wir den Funkspruch aufgegeben, daß unsere Aufgabe erfüllt sei. Die Verfolger liefen ca. 30 Meilen und kamen daher schnell vor, es waren moderne Fahrzeuge. Das Gros blieb allmählich zurück und zwei Zerstörer nahmen nun unsere Verfolgung allein auf. Wir hatten Matrosen zur Unterstützung in den Heizraum geschickt. Wir fuhren ohne Flagge. Bald fiel ein blinder Schuß von den Engländern, worauf wir in beiden Toppen Kriegsflaggen setzten. Gleich darauf ging der erste scharfe Schuß über unsere Masten hinweg. Es folgten jetzt mindestens 10 Schuß, bevor der erste Treffer einschlug. Wenn uns die Verfolger von der Seite beikommen wollten, drehten wir stets so, daß wir ihnen das Heck zeigten, um weniger Zielhöhe zu bilden. Wir feuerten infolge der großen Entfernung noch nicht. Auf 4000 m eröffneten unsere Revolverkanonen das Feuer, aber gegen diese Übermacht der modernen Hochseeboote vergebens. Der erste Treffer tötete uns 8 Mann mit einem Schlage. Ich befand mich mit dem I. Offizier bei den Gewehrmannschaften, diese waren ca. 40 Mann. Es folgten bald Treffer auf Treffer und immer mehr von unseren Leuten wälzten sich in ihrem Blute. Bald jedoch eröffneten auch wir mit den Gewehren das Feuer, leider waren von den Gewehrmannschaften nicht viele mehr vorhanden. Nachdem unsere Ruderleitung zerschossen war, konnten wir nicht mehr drehen und die Engländer nahmen uns von der Breitseite, wo natürlich jeder Schuß saß. Die Revolverkanonen waren mittlerweile ausgefallen, trotzdem die Leute daran mehrmals ersetzt wurden. Der erste Treffer, welcher unser Heck traf, brachte uns ein kleines Leck bei im Wellentunnel, wo allerdings nur wenig Wasser eindrang. Wir hätten die Maschinen lenz halten können, wenn wir fortgekommen wären, das Schiff wäre von dem Leck nicht gesunken. Zu Anfang des Gefechtes hatten wir noch den Funkspruch abgegeben, daß wir beschossen würden. Das Schiff fing jetzt langsam an, sich nach B.B. überzulegen. Viele Tote und Verwundete lagen um uns her, das Aufrechtstehen auf dem blutigen und glatten Oberdeck wurde immer schwerer, auch hatte ich persönlich einige Granatsplitter in den Kopf bekommen, später noch eine Fleischwunde im Arm, aber wir schafften noch, so gut wir konnten, auch der I. Offizier war noch auf den Beinen und feuerte den Rest der Mannschaften mit mutigen Worten an. Ungeheuer war die Splitterwirkung bei uns beim Aufschlagen der Granaten an unsere hölzernen Boote und Aufbauten, es war ein wüstes Durcheinander. Oberleutnant/Clausen?/lag bereits wie tot auf dem Bauche, er muß eine schwere Verletzung erlitten haben, zwar rief er noch mehrere Male nach mir,

285 Die niederländische Marine besaß 1914 acht Torpedobootszerstörer der PANTER-Klasse (britischer Typ Yarrow, 1911–1913), 18 Hochseetorpedoboote der JOHAN VAN BRAKEL-Klasse (britischer Typ Yarrow, 1901–1908), 13 Torpedoboote I. Klasse (zum Teil in den Kolonien stationiert), drei Torpedoboote II. Klasse (1905), siehe Weyer 1914, S. 72f., 249. Bothmann erwähnt dagegen ein verfolgendes Torpedoboot (s.o.) und einen Küstenpanzer (Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 13 [Bericht Bothmann]). 1914 verfügte die niederländische Flotte über vier ältere (1891–1894) Schiffe letzteren Typs (Weyer 1914, S. 70f.).

286 Muss eigentlich heißen: dem.

konnte ihm aber nicht mehr helfen. Er hat sein Grab in den Wellen gefunden.<sup>287</sup> Bald lagen die Toten haufenweise um uns her, es wurde von uns nur noch wenig geschossen. Der I. Offizier, ich und der F.T. Maat feuerten zuletzt nur noch einige Salven, weil jetzt die Engländer ziemlich nahe waren, aber der nächste Treffer brachte uns zum Schweigen. Inzwischen hatte unser Schiff Feuer gefangen, es brannte lichterloh in Höhe der Brücke. Der Kommandant befahl jetzt: »Schiff versenken!« Darauf wurden die Kondensatordeckel geöffnet und Maschinen und Heizraum liefen jetzt schnell voll Wasser. Ein großer Teil unserer Leute schwamm schon außenbords, nun suchte auch ich mir eine Schwimmweste, und da kein Halten mehr an Deck war, und das Schiff dem Kentern nahe, sprang auch ich über Bord. Bald legte sich unser Schiff Kiel oben. Der I. Offizier brachte im Wasser 3 Hurras auf unsern obersten Kriegsherrn aus. Treffer im Heizraum und Maschine haben wir nicht bekommen. Wir wurden jetzt von den englischen Zerstörern aufgenommen, verbunden und gut gepflegt. Während des Gefechtes waren auch die übrigen Boote der Zerstörer Flotte zu uns gestoßen und feuerten noch einige Schuß auf uns. Tat aber nicht mehr nötig. Alle beteiligten sich an den Rettungsarbeiten. Das ganze Gefecht hat  $\frac{3}{4}$  Stunden gedauert.<sup>288</sup> Unsere Offiziere waren Offiziere, auf die wir stolz sein können. Auch unsere Leute standen, wie es deutschen Männern zukommt. mutig und unerschrocken. Am 6. also am nächsten Morgen lief das Führer-Schiff<sup>289</sup> der Flotte auf unsere Minen. Das Schiff hatte 23 Mann von uns geborgen, welche alle bis auf einen in die Tiefe sanken. Das Schiff sank in 20 Minuten. Von unseren 127 Mann hatten wir 55 verloren. Sie starben den Helden-tod! Wir sind bisher durch 5 Gefangenenlager gekommen, überall wurden wir gut behandelt. Wenn auch unser Schiff verloren, und ein Teil unserer Leute ihr Leben lassen mußten, so haben wir doch einen großen Teil der Themse-Mündung mit Minen gesperrt und mancher Dampfer ist schon seitdem in die Luft gepflogen.<sup>290</sup>

287 Der Todesfall wird bestätigt bei Marine-Archiv 1920, S. 72.

288 Das deutsche Admiralstabswerk spricht von einem über einstündigen Gefecht, siehe Marine-Archiv 1920, S. 70.

289 Der Spähkreuzer HMS AMPHION.

290 Schreibfehler: Muss *geflogen* heißen.

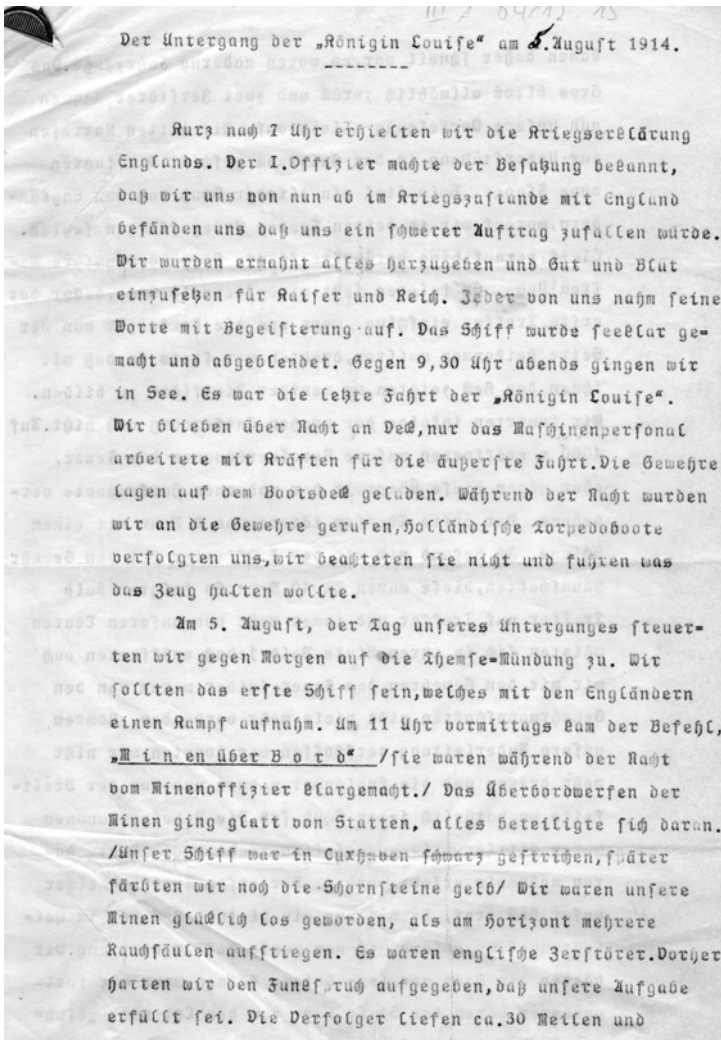


Abb. 26: Die erste Seite des Berichts. (Archiv DSM, III A 04112–015)

Dieser anonyme Bericht eines Unteroftiziers- oder Mannschaftsdienstgrades ist mit einer altertümlichen Schreibmaschinentype in Frakturschrift geschrieben worden, die Blätter werden durch eine ebenso antiquierte Messingklammer zusammengehalten. Dies deutet auf die Zwischenkriegszeit hin. Vermutlich handelt es sich um eine Abschrift einer älteren handschriftlichen Aufzeichnung.

Die umfangreich in der historiografischen wie schöngestigten Literatur der vergangenen Jahrzehnte behandelte, wenngleich durch die neuere Forschung etwas relativierte<sup>291</sup> allgemeine Euphorie vor allem im urbanen Bürgertum des »August 1914« schlägt sich auch in diesem Schriftstück nieder. Anscheinend mit einer intakten Kampfmoral,

291 So etwa bei Berghahn 2003, S. 65f.

vermutlich aber auch mit einem tradierten sowie unrealistischen Kriegsbild zog man in den Ernstfall, und das dürfte auch für die britische Gegenseite gegolten haben. Wie schon gezeigt wurde, hat es auch bei dem einen oder anderen Furcht und Nachdenklichkeit gegeben. Allein die hoffnungslose Unterbewaffnung der KÖNIGIN LUISE gegenüber einem zunächst anzunehmenden, dann aber höchst realen Gegner hätte ausreichend Anlass hierzu geliefert. Doch schlägt sich dies zumindest in diesem Bericht nicht nieder.

Was wir hier vor uns haben, ist eine – trotz späterer Niederschrift – offenbar zeitnahe Umsetzung des Erlebten, die zumindest eine Annäherung an die Schrecken des Gefechtserlebnisses versucht. Dieses ist in der älteren Literatur als »Feuertaufe«, militärisch sachlicher als erste Gefechtsberührung zu charakterisieren.<sup>292</sup>

Die für Millionen so einschneidende Kriegserfahrung 1914–1918, vor allem (aber nicht nur) an der Westfront mit ihrem monströsen Material- und Stellungskrieg, ist durch Publizistik, Literatur und Kunst im Nachhinein langandauernd und umfangreich thematisiert worden. Dieser Versuch der Bewältigung des eigentlich Unbeschreiblichen stellt ein hochkomplexes Thema dar, das hier ebenfalls nur anzudeuten ist. Das Spektrum rangiert zwischen mythisierender Ästhetik (Ernst Jünger) und Abschreckung (Erich Maria Remarque) in der Schilderung. Spätere Memoirenliteratur neigte nicht selten dazu, das ohnehin Unaussprechliche der Gefechtssituationen, vor allem an der Westfront, zu sublimieren und kursorisch zu behandeln.<sup>293</sup> Diese Haltung mag man kritisieren, doch gehört Verdrängung zu den notwendigen Schutzmechanismen, um ein Kriegserlebnis überhaupt psychologisch bewältigen zu können. Das schließt gleichzeitig nicht aus, dass von einstigen Frontsoldaten aus der Rückschau viele Jahre später in ihren Memoiren bemerkenswerte Reflexionen über den Menschen in einer solchen Extremsituation angestellt worden sind.<sup>294</sup> Der Krieg zur See bietet zu Metaphern des Landkrieges wie Langemarck, Isonzo, Verdun und der Somme das maritime Ergänzungsbeispiel, wobei zeichenhaft hier allen voran die Seeschlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai 1916 steht.<sup>295</sup> Ein Buch über die deutschen Kriegsschiffe bis 1945 reflektierte 1977 nachdenklich: *Das Ende der vielen mit deutschen Kriegsschiffen dahingegangenen Seeleute war meist ganz unheroisch. Falls man nicht ohnehin im sinkenden Schiff steckengeblieben war, bedeutete es verzweifelter Blasen in die an den Schwimmwesten befestigten Seenotpfiffe, in der*

292 Das reichhaltige Tableau der Kriegsbriefe, hier als eine vielfältige und aufschlussreiche Quellen-Gruppe nur anzudeuten, wäre in anderen Zusammenhängen auf eine solche Fragestellung hin ebenso zu befragen, nicht zuletzt wegen des in der Regel geringen zeitlichen Abstands des Briefschreibers zu seinen Erlebnissen. Literatur (Auswahl): Witkop 1916; N.N. 1961; Schilling 2012.

293 Nur zwei Beispiele: Die Erinnerungen des späteren Oberbefehlshabers der Kriegsmarine Erich Raeder (1876–1960; Raeder 1956) über die Schlacht auf der Doggerbank am 24.1.1915, S. 95–103, über die Skagerrakschlacht am 31.5.1916, S. 112–124 (ausnahmsweise wird auf S. 123f. ein Geschwaderpfarrer mit seinen Verwundungen erwähnt); sowie des späteren Wehrmachts- und Bundeswehrgenerals Hans Speidel (1897–1984; Speidel 1977), über den Ersten Weltkrieg, S. 22–30.

294 So vom späteren bremischen Bürgermeister Wilhelm Kaisen (1887–1979; Kaisen 1967), S. 60f.; sowie vom späteren SPD-Politiker Carlo Schmid (1896–1979; Schmid 1979), S. 62–66, 70f. Beide dienten im Ersten Weltkrieg an der Westfront.

295 Ein m.E. diskutabler Versuch der Annäherung, bei dem auch Einzelschicksale präsentiert werden: Huck 2016.

*Hoffnung, daß es gehört wurde, solange man noch Atem hatte – dann Hoffnungslosigkeit, langsame Unterkühlung und endlich Bewußtlosigkeit. War das Wasser kalt, so war in einer halben Stunde alles vorbei. Und dann kamen die Möwen, die Aasgeier des Meeres.*

*Ja, so war der Heldentod zu Wasser.*<sup>296</sup>

In dem Bericht über den Untergang der KÖNIGIN LUISE fällt das Fehlen bewusst herabsetzender chauvinistischer oder hasserfüllter Äußerungen über den Gegner auf, obwohl es so etwas schon in der Anfangsphase des Krieges auf allen Seiten gab. Durch viele Bilddokumente bekannt geworden sind die meist von einem naiven Chauvinismus geleiteten Kreidesprüche, die auf die Waggon geschrieben wurden, welche die Soldaten an die Front brachten.<sup>297</sup>

Die positiven Bemerkungen in dem Bericht über die Behandlung nach der Gefangennahme dürften stimmen, sind auch vom deutschen Admiralstabswerk bestätigt worden und werden mit der schieren Erleichterung darüber zusammengehangen haben, überlebt zu haben und (halbwegs) anständig behandelt worden zu sein. Doch die nicht selten an niedere Instinkte und die schlichte Ignoranz appellierende Kriegspropaganda beider Seiten<sup>298</sup> schlug sich in dem Schriftstück so noch nicht nieder.

## Nachruhm und Nachwehen: Die KÖNIGIN LUISE in Presse, Literatur und Erinnerungskultur

Das tragische Schicksal der SMS KÖNIGIN LUISE war nicht zuletzt aufgrund seines Ausganges dazu mehr als angetan, fortan einen besonderen Erinnerungswert oder auch Mythos zu begründen. Eine Sammlung rezeptionsgeschichtlicher Belege, schon gar das zeitgenössischen oder auch späteren Pressebilds, kann ohnehin nie eine Vollständigkeit erreichen, doch die hier präsentierte Auswahl besitzt Aussagekraft.

Bereits am 5. August gab die Royal Navy in ihrem »Official Naval Dispatch by the Admiralty« die Versenkung des deutschen Minenlegers bekannt: *The Commander of the Torpedo Flotilla reports that HMS AMPHION and the Third Torpedo Flotilla sank the German mine-layer KÖNIGIN LUISE at noon yesterday. The KÖNIGIN LUISE is a passenger vessel of the Hamburg-Amerika Line of 2163 gross tonnage, speed 20 knots, specially fitted as a mine-layer.*<sup>299</sup> Tags darauf hielt dasselbe Organ mit dem Verlust der HMS AMPHION nicht hinter dem Berg: *In the course of the reconnoitring after the mine-layer KÖNIGIN LUISE was sunk, this morning the AMPHION struck a mine and foundered. The forepart of the ship was shattered by the explosion, and practically all the loss to the crew ensued from this case. All not killed by the explosion were taken off by the destroyer's boats before she sank. Paymaster Gedge and over 100 men were killed. The captain, 16 officers, and 135 men were saved. Twenty German prisoners of war who were confined in the forepart were killed in addition.*<sup>300</sup>

296 Hansen 1977, S. 7.

297 Solche Inschriften fanden sogar den Weg in die Tagespresse, so etwa Weser-Zeitung, 11.8.1914, Beilage zur 2. Morgenausgabe; Bremer Tageblatt, 15.8.1914, 2. Blatt.

298 Eine Übersicht bei Bremm 2013.

299 Zit. bei Langensiepen/Nottelmann 2016, S. 31.

300 Zit. ebd.

Als Auftakt von deutscher Seite soll eine Zeitungsmeldung aus dem »Hamburger Echo« vom 9. August 1914 dienen: *Ein verwegener Handstreich in der Themsemündung. Der allen Hamburgern wohlbekannte neue Dampfer KÖNIGIN LUISE, der den Sommer über den Passagierdienst zwischen Hamburg und den friesischen Inseln<sup>301</sup> versehen hat, aber mit Eintritt der Mobilisierung schnell in einen Hilfskreuzer umgewandelt wurde, hat ein kühnes Wagestück vollbracht, indem er die Themse mit Minen belegte und so unmittelbar vor Englands Hauptstadt eine Gefahr für die britische Flotte schuf.*<sup>302</sup>

Als ein Beispiel, das Rückschlüsse auf die Berichterstattung an der deutschen Küste jenseits von Hamburg, möglicherweise sogar reichsweit zulassen könnte, soll die Presse in der hanseatischen Schwesterstadt Bremen herangezogen werden. Vier örtliche Zeitungen aus dem so schicksalhaften August 1914 sind im Staatsarchiv Bremen noch erhalten. Die 1844 gegründete »Weser-Zeitung« besaß eine bürgerlich-liberale Ausrichtung, erschien in kleiner Auflage und wurde vor allem in bremischen Wirtschaftskreisen häufig gelesen. Für die heutige Forschung ist dieses Blatt eine Fundgrube an wirtschafts- und schifffahrtsgeschichtlichen Informationen. Es erschien im 1817 gegründeten Schünemann-Verlag, ebenso wie inzwischen die »Bremer Nachrichten«. Diese Zeitung besaß die ältesten historischen Wurzeln, denn ein Vorgängerblatt kam bereits 1741 heraus. Seit 1860 trug die Zeitung ihren noch heute existierenden Namen. Sie lag auf einer ähnlichen Linie wie die »Weser-Zeitung«, wurde aber als ein ausgesprochenes Lokalblatt für die breitere Bevölkerung in einer wesentlich höheren Auflage gedruckt, die um 1914 rund 50.000 Exemplare umfasste und damit die Zeitung zum am meisten verbreiteten Presseorgan der Hansestadt avancieren ließ. Als ausgesprochenes Konkurrenzorgan erschien seit den 1890er-Jahren das »Bremer Tageblatt«, das sich parteiunabhängig gab, zum in Deutschland neuen und erfolgreichen Zeitungstypus des Generalanzeigers zählte, neben einem ausgeprägten Lokalteil viel Unterhaltung und Werbung bot und deswegen zu einem günstigeren Preis als die Konkurrenz angeboten wurde. Schließlich ist die sozialdemokratische, nach dem Ende der Sozialistengesetze 1890 aus der Taufe gehobene »Bremer Bürger-Zeitung« zu erwähnen, die von dem in Bremen starken linken Partei-Flügel redigiert wurde und um 1914 eine Auflage von über 20.000 Stück erreichte.<sup>303</sup> Bei der Lektüre dieses Blattes aus den ersten Augusttagen entsteht aber der Eindruck, dass man sich zunächst loyal hinter die Kriegsanstrengungen stellte, wobei Stichworte wie Burgfrieden und Zustimmung der Reichstagsfraktion der SPD zu den Kriegskrediten an dieser Stelle als Hinweis genügen mögen.

Wie in Hamburg, so erschienen auch in Bremen die ersten Nachrichten von der KÖNIGIN LUISE am 9. August. *Ein kühner Handstreich zur See! Deutsche Minen in der Themse*<sup>304</sup>, so titelten übereinstimmend die »Weser-Zeitung« und die »Bremer Nachrichten«. Tags darauf legte die »Bremer Bürger-Zeitung« nach: *Kühner Streich eines deutschen Schiffes.*<sup>305</sup> Der Inhalt der Meldungen in allen drei weltanschaulich unterschiedlichen Zeitungen war

301 Damit war wohl Sylt gemeint.

302 Zit. bei Höft 2017, S. 151. Eine Berliner Zeitungsmeldung vom selben Tag bei Langensiepen/ Nottelmann 2016, S. 31.

303 Gebhardt 1979; Schwarzwälder 2002, S. 87, 104, 109, 646–648, 805f.

304 Weser-Zeitung, 9.8.1914, Beilage zur 2. Morgenausgabe; Bremer Nachrichten, 9.8.1914.

305 Bremer Bürger-Zeitung, 10.8.1914.

fast gleich. Gemeldet wurden der Untergang der KÖNIGIN LUISE und der AMPHION, die Anzahl der deutschen Besatzung (sechs Offiziere, 114 Mann) deckte sich in allen drei Blättern. Während die beiden bürgerlichen Blätter von über 30 Toten und 150 Geretteten des britischen Kreuzers berichteten, die deutsche Zahl der Geretteten offenließen, korrigierte tags darauf das sozialdemokratische Blatt die Zahl zu realistischeren 130 Todesopfern auf der AMPHION. Auf derselben Linie wie die drei vorangegangenen Zeitungsmeldungen lag am 11. August die Erstmeldung des »Bremer Tageblatts« mit etwas nüchterner Überschrift (*Ein Bädderdampfer eröffnet den Seekrieg gegen England*), die auch von 130 britischen Opfern berichtete. Die Redakteure der drei bürgerlichen Blätter hatten zusätzlich einen Blick in ein Flottenhandbuch geworfen, denn man fügte der Meldung noch Angaben über das britische Schiff bei, beim »Tageblatt« sogar noch über KÖNIGIN LUISE als zivilem Seebädderdampfer.<sup>306</sup> Die »Weser-Zeitung« korrigierte sich am 11. August: *Nicht 30, sondern 130 Mann mit dem englischen Kreuzer ertrunken. Von der englischen Besatzung sind dem Vernehmen nach 130 Mann ertrunken, 150 gerettet. Von der 6 Offiziere und 114 Mann zählenden Besatzung der KÖNIGIN LUISE ist ebenfalls ein Teil gerettet. So lautete das amtliche Telegramm über den kühnen Handstreich des deutschen Dampfers KÖNIGIN LUISE, durch den der englische Kreuzer AMPHION vernichtet wurde. Die hiesige Vertretung von Wolffs Bureau hatte uns 30 gemeldet.*<sup>307</sup> Am selben Tag korrigierten sich diesbezüglich auch die »Bremer Nachrichten«.<sup>308</sup>

Hier haben wir einen deutlichen Hinweis auf die Ursache eines zunächst überraschenden Gleichklangs der Artikel in den weltanschaulich sonst so differierenden Blättern. Die Meldungen stammten alle von einer Nachrichtenagentur. Diese Übereinstimmungen sollten sich aus dem gleichen Grund in den nächsten Tagen wiederholen.

Dass in jenen Tagen die Gerüchteküche brodelte und auch vor dem Seekrieg nicht Halt machte, zeigte eine Meldung über *Falsche Gerüchte über Flottenkämpfe in der Nordsee*.<sup>309</sup> Am gleichen Tag, dem 10. August, meldeten die »Bremer Nachrichten«: *Die Engländer feiern den Untergang der KÖNIGIN LUISE als ersten Seesieg. Berlin, 10. August. Wie wir aus englischen Blättern ersehen, wurde die Nachricht vom Untergang der KÖNIGIN LUISE von der englischen Admiralität am 6. August bekannt gemacht, jedoch keinerlei Nachricht darüber verbreitet, daß der kleine Kreuzer AMPHION, den die KÖNIGIN LUISE an der Themsemündung zum Sinken brachte, auf eine von ihr ausgelegte Mine gelaufen und gesunken ist. Die Zerstörung der KÖNIGIN LUISE wurde als erster Sieg gefeiert.*<sup>310</sup> Wie bereits erwähnt, entsprach diese Vermutung nicht der tatsächlichen Informationspolitik der Royal Navy. Jenseits der waffenstarrten Fronten, die inzwischen Europäer von Europäern schieden, konnte oder wollte vielleicht man das in Berlin nicht wissen.

Am 11. August überraschte nun das »Bremer Tageblatt« seine Leserschaft mit einem Gedicht über das versenkte Schiff:

306 Weser-Zeitung, 9.8.1914, Beilage zur 2. Morgenausgabe; Bremer Nachrichten, 9.8.1914; Bremer Bürger-Zeitung, 10.8.1914; Bremer Tageblatt, 11.8.1914.

307 Weser-Zeitung, 11.8.1914, 1. Morgenausgabe.

308 Bremer Nachrichten, 11.8.1914.

309 Weser-Zeitung, 10.8.1914, Mittagsausgabe.

310 Bremer Nachrichten, 10.8.1914.

## Die KÖNIGIN LUISE

Weit glänzt in unendlichem Zauber das Meer,  
 Da zieht durch die Wogen ein Lustdampfer her.  
 Viel glückliche Menschen, zum Sonntag geschmückt,  
 Froh, daß sie dem Staube der Großstadt entrückt,  
 Entführet, geschaukelt von heiterer Brise,  
 nach Helgolands Felsen die KÖNIGIN LUISE.

Acht Tage nur später – In dunkeler Nacht  
 Die Britenstadt London voll Schrecken erwacht.  
 Germaniens Faust an die Tore ihr pocht  
 zum Kampfesgetöse die Themseflut kocht –  
 Der AMPHION sinkt, der gepanzerte Riese,  
 Im Sterben bezwang ihn die KÖNIGIN LUISE.<sup>311</sup>

Der Verfasser war Gottfried Karl August Menge-Plump. Im Bremer Adressbuch 1914 ist er ausgewiesen als Kaufmann, Teilhaber der bremischen Mineralölimportfirma C.F. Plump, als *Honorar-Korrespondent des königl. ungar. Handelsmuseums* sowie ansässig im gut situierten bremischen Bürgerparkviertel.<sup>312</sup>

Die erste Strophe enthält ein zeitgenössisches Element der Stadtflucht und Meeresromantik, während in der zweiten das Kriegsgeschehen vor der Themsemündung, in seinen realen Auswirkungen völlig überzeichnet, die AMPHION, die tatsächlich zu den kleineren Einheiten der Royal Navy zählte, zum Großkampfschiff hochstilisiert wurde. Man kann sich darüber streiten, ob es sich hierbei um das literarische Stilmittel der Übertreibung oder um den typisch nationalistischen Überschwang jener Tage und Wochen handelte. Insgesamt kommt in dem Amateurgedicht ein Von-dem-Frieden-in-den-Krieg-Motiv zum Tragen, das sich auch in Bildquellen äußert und von dem es gerade im schicksalhaften August 1914 anderweitige kultur- und geistesgeschichtliche Belege in Hülle und Fülle geben dürfte. Die Annahme erscheint berechtigt, dass das nicht das einzige KÖNIGIN LUISE-Gedicht gewesen ist, das damals im Deutschen Reich verfasst wurde.

Tags darauf stellte die »Weser-Zeitung« das Geschehen in einen größeren strategischen Zusammenhang: *In einem Leitartikel stellen die Times fest, daß die KÖNIGIN LUISE es abgelehnt hatte, sich zu ergeben. Solche Episoden würden sich noch mehrere ereignen; aber die erste größere Seeschlacht könne Monate auf sich warten lassen.*<sup>313</sup> In der Tat war die große Entscheidungsschlacht, wie sie vor dem Skagerrak 1916 Wirklichkeit wurde, in der Strategiediskussion vor 1914 und noch während des Weltkrieges ein wichtiges Thema.<sup>314</sup>

311 Bremer Tageblatt, 11.8.1914.

312 N.N. 1914, S. 372, 443. Die Privatadresse lautete Bulthauptstraße 27, die Firmenadresse Altenwall 22/23.

313 Weser-Zeitung, 12.8.1914, 1. Morgenausgabe. Diese Meldung erschien auch in den Bremer Nachrichten, 12.8.1914.

314 Rahn 2010, S. 37–40.

Mehr eine Arabeske am Rande war ein Bericht über einen Deutsch-Amerikaner, der 1910 über den Deutschen Flottenverein seinem sächsischen Herkunftsort eine Stiftung von 6.000 Mark vermacht hatte. Deren jährlicher Zinsertrag sollte an bedürftige Einwohner der Stadt gehen. Hinzu kam die Bedingung, dass, falls bis 1925 ein Krieg zwischen Großbritannien und Deutschland ausbrechen sollte, das Kapital an das Reichsmarineamt gehen solle, um an die Besatzung jenes deutschen Kriegsschiffes verteilt zu werden, welches das erste britische Kriegsschiff versenken würde, was die Presse mutmaßen ließ, dass die Besatzung und die Hinterbliebenen der Gefallenen der KÖNIGIN LUISE Anwärter auf diese Zahlung seien.<sup>315</sup> Was aus dieser makabren, dem kriegerischen Zeitgeist entsprungene Wette geworden ist, ist nicht überliefert.

Auf eine Agenturmeldung dürfte auch ein Bericht zurückzuführen sein, der die ersten Seekriegshandlungen der Kaiserlichen Marine in Nord- und Ostsee, Mittelmeer und Atlantik beschrieb, die KÖNIGIN LUISE mit einschloss, erneut das Thema der großen Seeschlacht in der Nordsee aufgriff und in gleichlautender Form am selben Tag in der »Weser-Zeitung«, den »Bremer Nachrichten« und der »Bremer Bürger-Zeitung« erschien und am folgenden Tag, dem 13. August, im »Bremer Tageblatt«.<sup>316</sup>

Noch am 12. August griff die »Weser-Zeitung« erneut das Thema auf und titelte: *Der kühne deutsche Handstreich vor der Themse*, und fuhr fort: *In einer belgischen Zeitung vom 8. August lesen wir in einem Telegramm aus London, daß am 7. August der Marineminister Churchill den Verlust des Kreuzers AMPHION durch eine deutsche Mine bestätigt und hinzugefügt hat, weiter habe bis dahin kein Kampf stattgefunden. Das ist zugleich ein Beweis, daß die Berichte belgischer und französischer Blätter über Seeschlachten in der Nordsee erfunden sind. Dasselbe belgische Blatt sagt nach einem Telegramm aus Harwich, nach der großen Zahl der Minen zu schließen, die der deutsche Bäderdampfer KÖNIGIN LUISE gelegt habe, sollte man annehmen, daß er damit schon ein oder zwei Tage vor der Kriegserklärung begonnen habe. Das ist natürlich heller Unsinn, bestätigt aber, wie vortrefflich unsere Blaujacken auf der KÖNIGIN LUISE gearbeitet haben.*<sup>317</sup> Hier haben wir eine klassische Methode der kriegsbedingten Berichterstattung vor Augen: Aus gegnerischen Quellen zum eigenen Vorteil zitieren und sich an den Irrtümern der anderen Seite delectieren. Doch war man in der gleichen Ausgabe selbst nicht frei von solcherart Makel: So nahm man an, dass Korvettenkapitän Biermann gefallen sei, und widmete ihm einen Nachruf. Außerdem war auf Umwegen ein Exemplar der englischen Zeitung »Daily Mail« zur Kenntnis der Redaktion gelangt, die über die Versenkung der AMPHION und die Ankunft der deutschen Überlebenden in Harwich berichtete.<sup>318</sup>

Doch allmählich zogen sich die Kreise in der Betrachtung zum Fall KÖNIGIN LUISE weiter. Ebenfalls am 13. August veröffentlichte das »Bremer Tageblatt« einen Artikel *Die Bedeutung der Minenlegung vor der Themse*, verfasst mit Genehmigung des Reichsmarineamts von einem Geheimen Admiralitätsrat P. Koch, der deswegen in voller Länge zitiert werden soll, weil sich hier sehr anschaulich und aufschlussreich zeitgenössische Mythen, Ideologien und Klischees (wie etwa das damals populäre »Händler und Helden«-Motiv)

315 Weser-Zeitung, 12.8.1914, 1. Morgenausgabe; Bremer Nachrichten, 12.8.1914.

316 Weser-Zeitung, 12.8.1914, Beilage 2. Morgenausgabe; Bremer Nachrichten, 12.8.1914; Bremer Bürger-Zeitung, 12.8.1914; Bremer Tageblatt, 13.8.1914.

317 Weser-Zeitung, 12.8.1914, Mittags-Ausgabe.

318 Ebd.

ausbreiten, die sich nunmehr um den Fall KÖNIGIN LUISE herumrankten. Daneben formte sich das auch später immer wieder bemühte Opferungsmotiv:

*Dem kühnen Vorgehen unseres Minendampfers KÖNIGIN LUISE und der ruhmvollen Leistung seiner Besatzung kommt unseres Erachtens eine weit über den Erfolg hinausreichende Bedeutung zu. England hat alle seine Kriege nur aus engherzigsten wirtschaftlichen Interessen geführt. Die Vernichtung der deutschen Welthandelsstellung war den Briten wohl einen Krieg gegen Deutschland wert. Noch immer aber bemannt dieses Volk seine Schiffe mit Söldnern<sup>319</sup>, noch immer kennt es die allgemeine Wehrpflicht nicht<sup>320</sup>, und noch niemals hat es Krieg geführt gegen ein Volk, das, gesetzliche Heeresfolge leistend, für seine heiligsten Güter kämpft.<sup>321</sup> Seit den Tagen de Ruyters, der zu Grunde gehen mußte, weil ihn sein Land im Stich ließ<sup>322</sup>, hat England keine feindlichen Kriegsschiffe vor der Themse gesehen, jetzt zum ersten Mal blicken sie auf die todesverachtende Entschlossenheit eines von ihnen bisher unterschätzten Volkes<sup>323</sup>, das ihnen militärisch zuvorkommen strebt, und nicht anzuerkennen willens ist, daß den Briten die »überragende und erdrückende Vormachtstellung auf der See« von rechtswegen zusteht.*

*Ein heilsamer Schrecken wird durch die Gassen der City gegangen sein, wenn man auch in London alles versuchen wird, das zu bestreiten. Und schon darum haben die Braven von der KÖNIGIN LUISE dem Vaterlande einen unendlich wichtigen Dienst geleistet und sind keineswegs umsonst gestorben.*

*Daß die KÖNIGIN LUISE ihre Absichten erreicht hat, geht schon aus dem Untergang des modernen englischen Kreuzers AMPHION hervor, der im englischen Unterhaus verkündet werden mußte. Die deutsche Besatzung – das wußte sie von vornherein<sup>324</sup> – ging den gleichen Weg bei ihrer Ausfahrt, wie Leonidas auf dem Marsch nach den Thermopylen.<sup>325</sup> Daß es ihr aber gelungen ist, vor der Themse-Mündung an englischer Küste der englischen Flotte den ersten Verlust beizubringen, bedeutet für ganz England eine ernste Beunruhigung und zugleich eine Störung des englischen Aufmarsches.*

319 Eine interessante Parallele: Die DDR-Propaganda pflegte NATO-Soldaten nicht selten als »Söldner« zu bezeichnen. Abgesehen davon könnte diese Argumentation auf die deutsche Seite zurückfallen, weil sie auch als Verdammungsurteil über die Zeit- und Berufssoldaten der Kaiserlichen Marine interpretiert werden kann, was sicherlich nicht beabsichtigt war.

320 Diese wurde 1916 in Großbritannien eingeführt, nachdem bis dahin das Empire als großes Personalreservoir genutzt worden war, wie etwa beim verlustreichen Einsatz australischer und neuseeländischer (ANZAC) Truppen vor den Dardanellen 1915 bis 1916.

321 Je nach Parteinarbeit könnte man auch alle möglichen anderen Kriegsgegner Großbritanniens vor 1914 dieser Kategorie zuordnen.

322 Während des Zweiten Englisch-Niederländischen Seekrieges (1665–1667) drang der niederländische Admiral Michiel de Ruyter (1607–1676) mit einem Geschwader in einem mehrtägigen Vorstoß die Themse und den Medway aufwärts bis Sheerness und Chatham vor und kaperte dabei das englische Linienschiff ROYAL CHARLES. Die Deutung, de Ruyter sei von seinem Land im Stich gelassen worden, ist nicht haltbar, denn zu diesem Zeitpunkt führten beide Seiten bereits in Breda Friedensverhandlungen (Potter et al. 1982, S. 38; North 1997, S. 41f.).

323 Diese deutschen Inferioritätskomplexe sind ebenfalls ein weites Feld der völkerpsychologischen Vorgeschichte des Ersten Weltkrieges, die hier nicht weiter ausgeführt werden kann.

324 Die in diesem Aufsatz zitierten Quellen zeichnen indes ein differenzierteres Bild.

325 Leonidas war ein spartanischer König, der 480 v. Chr. in einer Schlacht gegen ein übermächtiges persisches Heer am Thermopylen-Pass im heutigen Mittelgriechenland fiel, als er den Rückzug seiner Truppen deckte. Diese Aufopferung wurde nachfolgend in Kunst und Literatur immer wieder thematisiert und popularisiert.

*Für uns aber liegt darin die herzerfreuende und unsere Zuversicht stählende Bestätigung, daß der Geist vom METEOR und vom ILTIS, der Geist der Männer im Turm von U III<sup>326</sup> in unserer Marine lebendig geblieben ist!*<sup>327</sup>

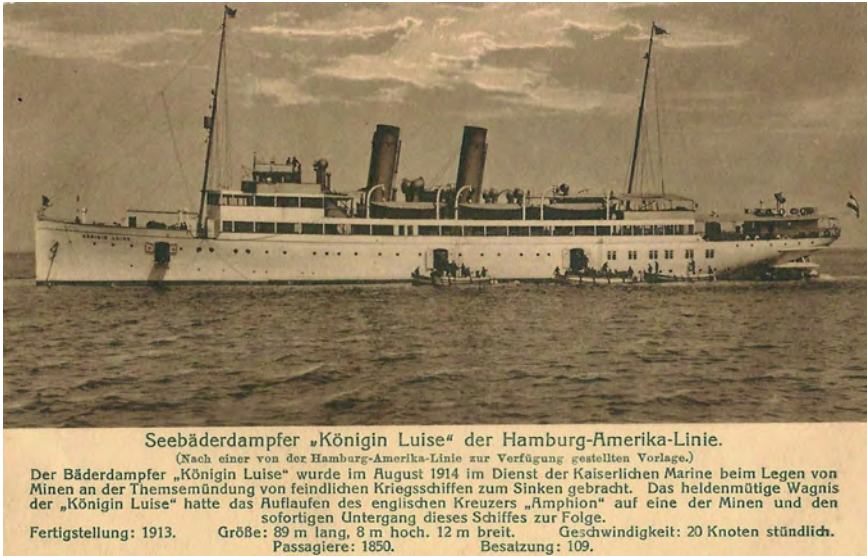


Abb. 27: Vom Frieden in den Krieg: Dieses idyllisch anmutende Motiv des Seebäderdampfers mit längsseits liegenden Börtebooten wurde von der Hapag für eine Kriegspostkarte zur Verfügung gestellt, welche die letzte Fahrt der SMS KÖNIGIN LUISE thematisierte. (Sammlung des Verfassers)

Was dann noch in der bremischen Presse folgte, trug den Charakter einer Nachlese.<sup>328</sup> Bei der »Bremer Bürgerzeitung« hatte man sich inzwischen auch mit der Identifikation von Schiffen beschäftigt und korrigierte am 13. August einen zitierten Artikel aus der »Kölnischen Zeitung«, der aus der KÖNIGIN LUISE fälschlicherweise einen Lloyd-dampfer gemacht hatte, und nannte anschließend einige Daten zur AMPHION. Auch der große Lloyd-dampfer KÖNIGIN LUISE (1896) wurde noch erwähnt.<sup>329</sup> Zwei Tage später wurde im gleichen Blatt ein Artikel immerhin der Gegenseite (»Daily Mail« vom 8. August 1914) unkommentiert und übersetzt zitiert.<sup>330</sup> Die »Bremer Nachrichten« meldeten

326 Hier wurden Fälle aus der Zeit vor 1914 herangezogen. Am 9. November 1870 kämpfte vor dem kubanischen Havanna das norddeutsche (preußische) Kanonenboot METEOR gegen den französischen Aviso BOUVET. Das Kanonenboot SMS ILTIS wurde während des chinesischen Boxeraufstands am 17. Juni 1900 vor dem Taku-Fort schwer beschädigt. Das U-Boot U 3 sank am 17. Januar 1911 bei einem Unfall im Kieler Hafen (Röhr 1974, S. 70, 102, 113).

327 Bremer Tageblatt, 13.8.1914.

328 Die Grenze der Durchsicht wurde mit dem 15.8.1914 gezogen.

329 Bremer Bürger-Zeitung, 13.8.1914.

330 Bremer Bürger-Zeitung, 15.8.1914.

am 14. August: *Verschiedene Meldungen zeigen, daß die Helden auf der KÖNIGIN LUISE vor der Themsemündung den gewollten Zweck erreicht haben. Einem holländischen Schiffe wurde wegen der Minengefahr die Einfahrt in die Themse verboten. Telegraphisch wird berichtet: U. Kopenhagen, 13. August. Die dänische Ausfuhr nach England wurde wegen der Minengefahr in der Nordsee eingestellt.*<sup>331</sup>

Das »Bremer Tageblatt« leitete vom Fall KÖNIGIN LUISE in das allgemeine Seekriegsgeschehen über. Am 14. August erschien unter der reißerischen Überschrift *Der Wagemut unserer »blauen Jungens«*. *Gegenüber Englands Bedächtigkeit!*<sup>332</sup> ein Artikel über das allgemeine Seekriegsgeschehen, in dem es u.a. hieß: *Kein Tag vergeht jetzt, ohne uns neue Proben von dem kühnen Wagemut unserer Marine zu bringen! Unsere »blauen Jungens« sind ja schon immer die Lieblinge und der Stolz des deutschen Volks gewesen, jetzt sind sie drauf und dran, diesen Stolz durch die Tat zu rechtfertigen.*

*Kaum hat sich England ein Bißchen erholt von dem Schrecken über die todesmutige Fahrt der KÖNIGIN LUISE in die Themse hinein: da kommt schon eine neue Nachricht von einer waghalsigen Fahrt deutscher Unterseeboote an der Ostküste Englands und Schottlands entlang!*<sup>333</sup>

Im gleichen Blatt griff tags darauf ein Artikel, eingeleitet mit einer Meldung des Wolff'schen Telegraphen-Büros, unter der Überschrift *Minen einzig und allein in unmittelbarer Nähe der englischen Küste* die völkerrechtliche Problematik mit Blick auf die Neutralen auf: *Berlin, 13. August. (W.T.B.) Gegenüber anderslautenden englischen Berichten des Foreign Office sind wir von maßgebender Stelle ermächtigt, zu erklären, daß keinesfalls in der Nordsee deutsche Kontaktminen gelegt sind, die den neutralen Handel gefährden, sondern einzig und allein in unmittelbarer Nähe der englischen Küste.*

*Diese offizielle Erklärung wird den Engländern grell in den Ohren klingen! Sie ist ein geschichtliches Dokument für den Geist, in dem Deutschland den Seekrieg gegen England eröffnet hat: Wie im Landkrieg die deutsche Heeresleitung mit überraschendem Erfolg bestrebt war, von vorne herein den Krieg in Feindesland zu tragen*<sup>334</sup>, *so hat auch unsere Marine von vorne herein nach dem Grundsatz gehandelt: die beste Verteidigung ist der Angriff. Und mit einer Kühnheit ohne Gleichen haben unsere blauen Jungens es fertig gebracht, Minen »in unmittelbarer Nähe der englischen Küste« zu legen! Man kann es der deutschen »maßgebenden Stelle« nachfühlen, mit welchem berechtigten Hochgefühl sie diese Tatsache jetzt nach Vollendung der Aktion offiziell festlegt!*

*Dieser Tatbestand ist umso bedeutsamer, da England darauf schwor, daß seine Küsten bei seiner großen Ueberlegenheit seiner Flotte unantastbar seien für feindliche Angriffe. Und jetzt hat es schon einen schönen Kreuzer unmittelbar vor den Toren Londons verloren durch die Minen, die die todesmutige Schar der KÖNIGIN LUISE gelegt hat. Die Themse ist nicht mehr sicher für den Verkehr der Kriegs- und Handelsflotte. Man kann sich denken, mit welchem Eifer jetzt größere Teile der englischen Flotte daran arbeiten müssen, die Themse und die englische Küste nach Minen ab-*

331 Bremer Nachrichten, 14.8.1914, 2. Blatt.

332 Es wurde bereits deutlich, dass beide Seiten von der von den Strategen avisierten großen Seeschlacht zunächst Abstand nahmen.

333 Bremer Tageblatt, 14.8.1914.

334 Hier wird die Verletzung der belgischen Neutralität verschwiegen.

zusuchen! Und dazu kommt auch noch die Nachricht, daß deutsche Unterseeboote an der ganzen englischen und schottischen Küste bis hoch hinaus zu den Shetlandinseln gefahren sind!<sup>335</sup>

Der englische Handelsverkehr hat schon die Wirkungen der deutschen Heldenstreichs empfinden müssen! Vorläufig liegen darüber natürlich nur dürftige Nachrichten vor: ein holländischer Dampfer, der nach London wollte, mußte vorläufig vor der Themse liegen bleiben wegen der Minengefahr, und der Schiffsverkehr mit Dänemark kann nur in beschränktem Maßstabe und nur auf Umwegen aufrecht erhalten werden. Diese beiden Nachrichten sind nur kleine Stichproben von der sehr empfindlichen Beeinträchtigung des englischen Handelsverkehrs durch die kecke Offensive unserer blauen Jungens!

Und die »übermächtige« englische Flotte? Man hört nichts von ihr! Oder doch: fern in Afrika hat sie den wehrlosen Hafen von Daressalam beschossen und den Funkenturm zerstört<sup>336</sup>, das deutsche Ueberseekabel hat sie zerschnitten; und einmal hat sie auch mit ueberlegenen Kräften zwei deutsche Kreuzer, GOEBEN und BRESLAU, festzuhalten versucht im neutralen Hafen von Messina, aber das ist ihr gründlich vorbeigelungen!<sup>337</sup> Der weitere Kriegsverlauf sollte zeigen, dass die Auswirkungen des Einsatzes und die eigene geostrategische Position in dem Artikel überschätzt wurden.

Am 26. August 1914 berichtete auch die Fachzeitschrift »Schiffbau« über die KÖNIGIN LUISE und die AMPHION und kommentierte: *Dieser heldenmütigen und verwegenen Tat der deutschen Besatzung, sowie dem selbstbewußten Auftreten unserer geretteten und nunmehr gefangenen Mannschaft gegenüber, haben selbst englische Tageszeitungen ihrer Anerkennung und Bewunderung deutscher Tapferkeit Ausdruck gegeben.*<sup>338</sup>

Für die Hapag besaß der erste Kriegsverlust ihrer Flotte eine herausgehobene Bedeutung, wie sich gut ein halbes Jahr nach dem Untergang zeigte, als am 10. März 1915 in der Kriegszeitschrift des Unternehmens ein plattdeutsches Gedicht des Schriftstellers Johann Kinau (1880–1916) alias Gorch Fock erschien. Hier wurde die Fahrt des Minenlegers als Opfergang dargestellt und heroisiert, wobei das Vom-Frieden-in-den-Krieg-Motiv erneut auftaucht. Der plattdeutschen Form mit niederdeutschen Einsprengseln mag eine eigene Authentizität in Gestalt einer Praxis in der Umgangssprache zugrunde gelegen haben. Es ist auch nicht ausgeschlossen und bereits angesprochen worden, dass die Aussichtslosigkeit des Unternehmens dem einen oder anderen Besatzungsmitglied bewusst gewesen ist. Der Kriegsanstrich des Schiffes bildet ein weiteres authentisches Element in diesem ansonsten als Kriegssaga aufgezogenen Gedicht.

335 Vom 6.8. bis zum 21.8. unternahmen insgesamt 17 deutsche U-Boote drei Vorstöße in die mittlere Nordsee, in die Hoofden und an die schottische Ostküste und in die Humbermündung. Zwei Boote gingen verloren (Röhr 1974, S. 120).

336 Der deutsche Kreuzer SMS EMDEN übte zur gleichen Zeit eine ähnliche »Hit-and-run«-Kriegsführung im Indischen Ozean aus (Röhr 1974, S. 177–180).

337 Bremer Tageblatt, 15.8.1914.

338 Schiffbau Nr. 22, 26.6.1914, S. 923f.

KÖNIGIN LUISE  
 Von Gorch Fock<sup>339</sup>

De scheune witte Keunigin  
 weur Hamborg grod so no den Sinn;  
 wies se ehr Helgolanner Flagg,  
 denn schien se as een Sommerdag,  
 hier sleug een Klock,  
 dor klung een Leed....  
 so as een Brut int Hochtiedskleed,  
 as wull se Elw und Nordsee freen,  
 so weur se ümmer antosehn,  
 uns Keunigin Luise.

De Tied weur week – nu is se hart,  
 se molt den witten Damper swart,  
 teert Brügg un Schoosteen, Heck und Snut:  
 De Fohrt no Helgoland is ut!  
 De fiene Krom mutt all von Bord,  
 de Krieg is dor und hett dat Woord!  
 Mit dusend Scheep draut Engelland,  
 un op en mut de Woterkant,  
 ok Keunigin Luise.

Dat witte Schipp weur for den Dag.  
 Dat swarte is een anner Slag,  
 dat sust de Elw hendol bi Nacht  
 un kriegt bi Nacht sein beuse Fracht;  
 tweehunnert Minen waard verstaut,  
 de ganz gewiß keen Minsch verdaut.  
 Denn weur bi Nacht und Nebel frogt:  
 »Freewillig vor, wer sik dat wogt  
 Mit Keunigin Luise!«

Mariners, weet: Dat deiht nich god.  
 Koptein un Stürmann is de Dod,  
 he steiht all boben op de Brügg,  
 de mitgoht deit, de kummt nich trügg.  
 Kiekt: In den Oln sien Ogen steiht:  
 De Reis geht in de Ewigkeit....  
 Dat weet se all und meldt sik doch  
 Findt sik Matrosen woll genoeg  
 for Keunigin Luise.

Dat regent un dat diest de Nacht.  
 De swarte Damper löscht sien Fracht,

---

339 Kriegs-Zeitung der Hamburg-Amerika Linie, 10.3.1915, S. 23.

so sinnig un so gau dat will  
 Dat tut dor leewarts: holl mol still!  
 De Minen plumpst int Woter rin.  
 Jung, blitz dor eben nich een Schien,  
 dor buten voor de Thems? Wat dor!  
 Mok gau, mok gau, denn ward wi klor  
 un seht de Sünn noch no de Nacht,  
 no düsse Nacht – wer harr dat dacht  
 op Keunigin Luise?

Son hunnert Minen sind von Bord.  
 Halloh, dor blitzt wat in de Noord!  
 De Morgen bringt uns schlechten Wind,  
 Torpedojogers, Krüzers sündt!  
 Fier weg den Rest! Dor scheet se all:  
 Herrgott, wi sünd in leege Wall!  
 Nu sackt wi doch mit Mann un Muus,  
 nu kommt se doch nich weer no Hus  
 de Keunigin Luise.

John Bull: uns Arbeit is grod don,  
 wi sünd all klor und könt nu gohn.  
 Scheet to: Uns fahrt is god betohlt:  
 hier waard do noch veel Scheep wegholt....  
 Uns Breuders komt von Helgoland  
 un scheet dien Kasten in den Brand,  
 uns Breuders, de wi greuten dot  
 in Damp un Dot un Für un Not  
 op Keunigin Luise!

Mariners von de Keunigin,  
 ji harrn den fasten dütschen Sinn  
 und harrn de rechte sture Oort:  
 ganz Dütschland dankt jo for de Fohrt,  
 dankt Gott in'n Heben for jon Mot,  
 vergitt jo nich in Glück un Not!  
 In dusend Johren snackt wi doch  
 un singt wi noch un weet wi noch  
 von Keunigin Luise.

Die Publikation des Gedichts in der Hauszeitschrift der Hapag besaß einen handfesten biografischen Hintergrund, denn Kinau war, neben seiner schriftstellerischen Tätigkeit, seit 1907 zwecks Broterwerbs bei der Reederei als Buchhalter angestellt. 1912 erschien sein Roman »Seefahrt ist not!« über die Finkenwerder Fischer. Hatte er bislang seine berufliche und schriftstellerische Tätigkeit bis dahin strikt auseinandergehalten, so konnte im Hapag-Haus nicht länger verborgen bleiben, dass sich unter den Angestellten ein Erfolgsautor befand. Das fand seine Aufmerksamkeit bei der Geschäftsleitung, nicht zuletzt bei Ballin, und führte im Juni 1913 zur Teilnahme an einer Norwegenkreuzfahrt des

Hapag-Dampfers METEOR, die Fock als Anerkennung erhalten hatte. Die nationalistische Welle nach Kriegsausbruch hatte auch ihn erfasst, und so trug er zu der Inflation von Kriegsgedichten bei, die in den Monaten nach dem August 1914 allenthalben entstanden. Als Kriegsfreiwilliger wurde der als einfacher Soldat mit 34 Jahren nicht mehr ganz junge Kinau im Dezember 1914 gemustert, danach vertrieb er sich zunächst die Zeit mit dem Schreiben von Gedichten. Schließlich wurde er im April 1915 zur Infanterie einberufen und kämpfte nach seiner Grundausbildung an der Ost- und Westfront. Nach einem Jahr in feldgrauer Uniform wechselte er, unter Fürsprache seines zivilen Arbeitgebers, die Teilstreitkraft und musterte auf dem Kleinen Kreuzer SMS WIESBADEN als Matrose an. Dieses Schiff ging bei der Skagerrakschlacht am 31. Mai 1916 unter und mit ihm Johann Kinau. Dieses tragische Ende wurde von der Nachwelt als Melodram mit dem allgemeinen Mythos Gorch Fock schließlich verwoben.<sup>340</sup>

Dass in der Bevölkerung das Schicksal der KÖNIGIN LUISE auch seine Wirkung entfaltet hatte, kam in einem Brief eines Kölners an die Nautische Abteilung der Hapag vom 20. Februar 1916 zum Ausdruck: *Ich bitte Sie höflichst um Angabe der Maasse sowie der GröÙe an Tonnengehalt Ihres Dampfers KÖNIGIN LUISE, da ich mich sehr für das so heldenmütig untergegangene Schiffchen interessiere.*<sup>341</sup>

Das blieb nicht das einzige Mal, dass die Reederei den Untergang der KÖNIGIN LUISE herausstrich. Anlässlich des Todes des 67-jährigen, 1911 pensionierten Schiffsführers der Hapag-Tender WILLKOMMEN und BLANKENESE Hein Heinrich Fölser am 12. Juli 1916 erinnerte die Kriegszeitschrift der Hamburg-Amerika Linie auch an seine beiden Söhne, die Opfer des Krieges geworden waren: *Sein Sohn Hermann Fölser, der Führer unseres Dampfers KÖNIGIN LUISE, hat in der Nacht zum 9. August<sup>342</sup> 1914 bei dem ruhmreichen Untergang des Schiffes vor der Themsemündung den Tod fürs Vaterland gefunden und ein zweiter Sohn, John Fölser, I. Offizier, wird seit der Seeschlacht am Skagerrak vermisst.*<sup>343</sup> Dem war bereits am 9. November 1914 eine interne Anregung des Seebäderdienstes der Hapag an die Nautische Abteilung vorausgegangen, die Persönlichkeit des gefallenen Kapitäns in der Presse öffentlich zu würdigen.<sup>344</sup>

In einem zusammenfassenden Geschäftsbericht für die Kriegs- und frühe Nachkriegszeit (1914–1920) rekapitulierte die Reederei ihre Kriegsverluste in der Flotte und fügte hinzu: *Als Minenleger ging bald nach Kriegsausbruch vor der Themsemündung der Dampfer KÖNIGIN LUISE verloren.*

*Auch hierbei hatten wir, neben den materiellen, schmerzliche persönliche Verluste zu beklagen.*

*So ging mit der heldenmütigen Besatzung der Führer des Schiffes in der Friedenszeit, Kapitän Fölser, unter, ein hochverdienter tüchtiger Seemann.*<sup>345</sup> Diese Bemerkungen gingen über eine bloÙe Verlustangabe hinaus, sondern betonten eine herausgehobene Bedeutung des Untergangs der KÖNIGIN LUISE.

340 Schütt 2016, S. 76–146, 200–203. Vgl. Schütt 2017, S. 131–133.

341 StAH 621–1/95 4501.

342 Falsches Datum.

343 Kriegszeitschrift der Hamburg-Amerika Linie 18.7.1916, S. 318 (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg).

344 StAH 621–1/95 4501.

345 Hapag: Bericht und Rechnungslegung für die am 29. April 1921 stattfindende ordentliche Generalversammlung der Aktionäre. 68stes–74stes Geschäftsjahr 1914–1918, 1919, 1920, S. 9 (Archiv Hapag-Lloyd AG, Hamburg).

Es stellt sich die Frage, inwieweit während des Krieges und danach der Fall KÖNIGIN LUISE anderweitig publiziert und auch heroisiert wurde. Literatur in Gestalt herausragender Monografien scheint es aber nicht gegeben zu haben, wie der Katalog der Deutschen Nationalbibliothek in Frankfurt a.M. und Leipzig ausweist.<sup>346</sup> Flugblätter und sonstige Pamphlete, Broschüren und die sogenannte »graue Literatur« sind ein anderes Thema, aber hier ist ein Überblick kaum herzustellen.

Neben seiner Arbeit am Admiralstabswerk veröffentlichte Mantey 1922 ein zweibändiges populäres Werk unter dem trotzigen Titel »Auf See unbesiegt« mit ausgewählten Gefechtsberichten der Kaiserlichen Marine aus der Feder von Beteiligten. Darunter befand sich auch ein Bericht über die SMS KÖNIGIN LUISE, verfasst von dem damaligen I. Offizier Gadow.<sup>347</sup> Dieser veröffentlichte vier Jahre später wieder einen Erlebnisbericht »Mit Minen an den Feind« in einem auch von dem renommierten deutschen Marinemaler Willy Stöwer (1864–1931) herausgegebenen populären wie voluminösen Gedenkband über die Kaiserliche Marine im Ersten Weltkrieg.<sup>348</sup> Zuletzt kam Gadow auf die britischen Schiffsverluste zu sprechen. Am Ende hieß es fanfarenhaft und heroisierend: *Das Opfer, freudig gegeben, hatte seine Früchte getragen!*<sup>349</sup>

1934 erschien von Carl Herbert, der bereits im Weltkrieg ein für das militärische Marschgepäck gedachtes Taschenbuch über Handelsschiffahrt verfasst hatte<sup>350</sup>, ein zusammenfassendes Buch »Kriegsfahrten Deutscher Handelsschiffe«. Das Eingangskapitel *Der erste Schuß auf England* handelte von der KÖNIGIN LUISE.<sup>351</sup> Schon in der Einleitung hieß es: *Einem deutschen Handelsschiff, dem Hilfsstreuminendampfer KÖNIGIN LUISE, war es vergönnt, als erstes deutsches Schiff unsere Kriegsflagge vor der Themse zu zeigen und den ersten Schuß des Seekrieges auf englische Zerstörer abzugeben.*<sup>352</sup> Der Untergang des Schiffes wurde schließlich, gesperrt gedruckt, in einen größeren Zusammenhang heroisierend eingeordnet: *Das war der erste Schiffsuntergang während des Weltkrieges und symbolisch für die ganze Kriegsdauer. Mit wehender Flagge sanken alle deutschen Schiffe, begrüßt von den Ertrinkenden. Kein einziges Mal hat ein deutsches Schiff die schimpfliche Flagge der Kapitulation, der Übergabe aufgezo-gen.*<sup>353</sup> Hier stößt man auf einen ähnlichen Topos wie im Titel des populären Werkes von Mantey zwölf Jahre zuvor. Der Eindruck drängt sich auf, dass man dem ohnehin marineaffinen Lesepublikum das schmachliche Ende der Kaiserlichen Marine im Angesicht der Niederlage 1918 und Scapa Flow 1919 überspielen wollte. Dem kritischen Betrachter von heute kommt die unselige Dolchstoßlegende in den Sinn.

346 Zugriff im Januar 2020.

347 Gadow 1922.

348 Scheer/Stöwer 1926, S. 9–12.

349 Ebd., S. 12.

350 Herbert 1918. In einer sehr summarischen Betrachtung *Das Handelsschiff im Weltkriege* (S. 37–40) wird die KÖNIGIN LUISE nicht erwähnt.

351 Herbert 1934, S. 10–13.

352 Ebd., S. 9.

353 Ebd., S. 11.

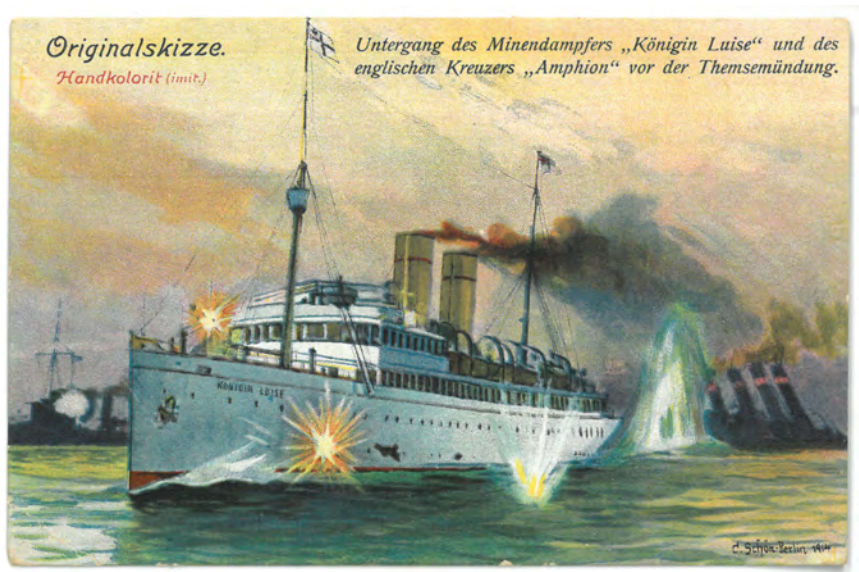


Abb. 28: Diese Postkarte (C. Schön, Berlin 1914) wurde in Unkenntnis der tatsächlichen äußeren Umstände des Gefechts der SMS KÖNIGIN LUISE nachgestaltet und zeigt das Schiff fälschlicherweise im friedensmäßigen Anstrich. (Sammlung Dr. Uwe Jens Wandel, Süßen)

Es blieb auch nicht aus, dass diese erste wie tragisch geendete Gefechtshandlung der Kaiserlichen Marine bildlich nachgestaltet wurde. Zunächst machten im Krieg populäre Postkartenmotive die Runde. Geradezu sensationell ist ein Bildbeleg in Gestalt einer kolorierten Postkarte<sup>354</sup>, die kurz nach dem Untergang entstand. Signiert C. Schön Berlin 1914 zeigt sie die KÖNIGIN LUISE zwar im Gefecht, aber unzutreffend verfremdet im weißen Friedensanstrich. Hier dürfte Eile aus Aktualität vor Authentizität gegangen sein, ähnlich wie die Verwendung eines Friedensmotivs mit einem Text, der auf den Untergang hinweist.<sup>355</sup> 1925, also mit einigem zeitlichen Abstand zu den Geschehnissen 1914, malte Willy Stöwer für den bereits erwähnten Gedenkband eine Gouache des Gefechts, wobei die KÖNIGIN LUISE mit ihrem authentischen Anstrich dargestellt wurde.<sup>356</sup>

Ein weiterer maritim bekannter Künstler, Walter Zeeden (1891–1961), gestaltete 1934 das 5. Heft der Deutschen Marine-Zeitung, dem Organ des Bundes Deutscher Marine-Vereine, mit dem Untergang des Schiffes als Motiv.<sup>357</sup>

Zur KÖNIGIN LUISE wurden auch Devotionalien gefertigt, die schließlich ihren Weg in das Wehrgeschichtliche Ausbildungszentrum der Marineschule Mürwik

354 Sammlung Dr. Uwe Jens Wandel, Süßen.

355 Sammlung des Verfassers.

356 Publiziert zunächst bei Scheer/Stöwer 1926, gegenüber S. 12, später etwa bei Hildebrand et al. 1982b, S. 129; Langensiepen/Nottelmann 2015, S. 29; Siersdorfer 1974, S. 44 (dort fälschlicherweise Zeeden angegeben). Allgemein zu Stöwer: Jenak 2001; Hormann 2001.

357 Ancken/Scholl 2016, S. 168.

gefunden haben. Zwar fehlt eine genaue Datierung, aber alles deutet auf die Zwischenkriegszeit hin. Ein nachträglich als Symbol angefertigter Rettungsring – also nicht das von der Royal Navy 1914 gefundene Exemplar – hing lange Jahre in der Garnisonskirche in Wilhelmshaven, bevor er nach Mürwik gegeben wurde.<sup>358</sup>



*Abb. 29: Der nachträglich als Symbol angefertigter Rettungsring mit dem Schriftzug S.M.H. KÖNIGIN LUISE aus der Garnisonskirche in Wilhelmshaven. (Marineschule Mürwik)*

Im 1935 bis 1938 erbauten Minensucherhafen Cuxhaven wurden die größte Landebrücke nach der KÖNIGIN LUISE benannt und bereits etwa 1935/36 zwei Erinnerungstafeln an das Schiff angebracht. Sie kamen 1972 bei der Räumung des Hafens durch die Bundeswehr auch nach Mürwik.<sup>359</sup>

Doch ebenso im schifftechnischen Metier war nach dem Krieg der Mythos der KÖNIGIN LUISE spürbar. Anlässlich des noch zu behandelnden Nachfolgebaus COBRA hieß

358 E-Mail Joachim Scherneck-Czech, Wehrgeschichtliches Ausbildungszentrum, an den Verfasser, 19.2.2020. Diese Information basiert nicht auf schriftlichen Quellenbelegen in der Inventarisierung, sondern auf einer mündlichen Information des Amtsvorgängers. Die Aufschrift S.M.H. [Hilfskreuzer?] KÖNIGIN LUISE dürfte nicht korrekt sein.

359 Ebd. Brief Adolf Graef, Jever (Stabsoffizier a.D.), an Korvettenkapitän Dr. Jörg Duppler, Mürwik, 21.5.1986, im Archiv Wehrgeschichtliches Ausbildungszentrum, Marineschule Mürwik. Vgl. Mittelstedt 2005, S. 47–49.

es 1926 über das Vorgängerschiff: *Dieses beim Publikum damals sehr beliebte Schiff hatte leider eine nur kurze Lebensdauer; es wurde gleich nach Ausbruch des Weltkrieges von der Marine mit Beschlag belegt und fand im August 1914 bei einer militärischen Unternehmung ein ehrenvolles Ende.*<sup>360</sup>

Als 1934 ein ebenfalls noch gesondert zu besprechendes gleichnamiges Seebäderschiff in Dienst kam, stand in einem technischen Artikel über den Neubau zu lesen: *Die in den ersten Kriegstagen nach erfolgreicher Durchführung der gestellten Aufgabe vor der Themse zum Sinken gebrachte erste KÖNIGIN LUISE hatte als Antriebsmaschinen zwei Triebturbinen mit Föttinger Transformatoren.*<sup>361</sup> In der Tat hatte man bei der Namenswahl retrospektiven Motiven den Vorzug gegeben. Eine Notiz anlässlich des Stapellaufs am 15. April 1934 erwähnte die Namensvorgängerin und führte aus: *Jenes Schiff sank am 5. August 1914 nach erfolgreicher Minenkreuzfahrt vor der Themsemündung. Zum bleibenden Gedächtnis an jene Heldentat hat das neue Schiff den gleichen Namen erhalten.*<sup>362</sup>

Bei Herannahen des Zweiten Weltkrieges nahm die Kriegsmarine eine gleichlautende Namensnennung vor. Das Geleitboot F 6 (1935) gehörte zu einer technisch missglückten Klasse von zehn Einheiten und wurde während eines Umbaus in Königsberg im April 1939 in KÖNIGIN LUISE umbenannt, da es als Führerboot für den Führer der Minensuchboote (F.d.M.) vorgesehen war. Dabei handelte es sich um Kapitän zur See Friedrich Ruge (1894–1985), den späteren ersten Inspekteur der Bundesmarine, der die KÖNIGIN LUISE bis 1941 nutzte. Wegen weiterer fortdauernder Mängel erfolgte schon 1943 die Außerdienststellung.<sup>363</sup>

Die Katastrophe des Ersten Weltkrieges wurde spätestens nach 1945 im allgemeinen Bewusstsein durch die noch umfänglichere Katastrophe des Zweiten Weltkrieges überlagert, von der anstehenden Bewältigung des ideologisch monströsen Nationalsozialismus sowie den Entbehrungen von Nachkriegszeit und den Prioritäten des Wiederaufbaus speziell in Deutschland einmal ganz abgesehen. Es war deswegen kein Wunder, dass der vor 1939 durchaus noch wirksame Opfermythos der KÖNIGIN LUISE, ähnlich wie der bereits besprochene Luisenkult, verwehte und das Thema erst vor dem Hintergrund eines mehr oder weniger saturierten Nachkriegswestdeutschlands wieder aufgegriffen wurde.

Das geschah 1958 innerhalb der seit 1953 erscheinenden Heftreihe »SOS – Schicksale deutscher Schiffe« des Arthur Moewig-Verlages in München, als deren Nummer 141 mit dem Titel »Minen vor der Themse. Seebäder- und Hilfsstreuminendampfer KÖNIGIN LUISE« herauskam. Das Titelblatt zierte eine Zeichnung von Walter Zeeden, der ferner noch weitere Zeichnungen beigezeichnet hatte.<sup>364</sup> Autor war der in dieser Heftreihe auch sonst sehr aktive Seeschriststeller Otto Mielke (1906–1958).<sup>365</sup>

360 Meier et al. 1926, S. 524.

361 N.N. 1934, S. 312.

362 Werft, Reederei, Hafen 15 (8), 1934, S. 99.

363 Gröner 1999; Hildebrand et al. 1981, S. 39f.

364 S. 3, 7, 22, 26, 29. Ein Auszug des Gedichtes von Gorch Fock wurde ebenfalls zitiert (S. 28).

365 Biografische Hinweise zu Mielke bei Wikipedia, im Katalog der Bibliothek des Deutschen Schifffahrtsmuseums (210 Treffer, beide Zugriff Januar 2020) sowie in Kürschners Deutscher Literatur-Kalender, Jg. 53, 1958, S. 481.



Abb. 30: Titelblatt des Heftes Nr. 141 der Reihe »SOS – Schicksale deutscher Schiffe« mit dem Titel »Minen vor der Themse. Seebädder- und Hilfsstreuminendampfer KÖNIGIN LUISE« (1958). Die Zeichnung stammt von Walter Zeeden (1891–1961).

Die nachfolgende, auch in diesem Aufsatz herangezogene Literatur erwähnte den Untergang, allein schon der Vollständigkeit halber. So etwa bezeichnete Siersdorfer 1974 in seinem konzisen Bändchen über den Helgolanddienst die KÖNIGIN LUISE als ... *ein neues, schnelles Tourenschiff ..., dem nur ein kurzes Leben und ein tragisches Schicksal beschieden sein sollte*.<sup>366</sup> Der traditionsreiche »Köhlers Flottenkalender« griff 2007 das Thema noch einmal auf: *Mit KÖNIGIN LUISE begann der Minenkrieg* hieß es in der Überschrift, was wegen der russischen Vorgeschichte nicht allgemein gemeint, sondern auf die Kaiserliche Marine gemünzt war.<sup>367</sup>

366 Siersdorfer 1974, S. 43.

367 Schultz 2007, S. 50–54.

## Epilog: Seebäderschiffe und Minenleger

Das Kriegsende 1918 und die Rückkehr der Zivilbevölkerung nach Helgoland boten die Grundbedingungen für den Neubeginn des Fahrgastdienstes dorthin, freilich nicht mehr unter den Zeichen der Prosperität vor 1914, sondern unter schwierigeren und vor allem ungewisseren äußeren Bedingungen.

1919 nahmen die Hamburg-Amerika Linie und der NDL den Dienst nach Helgoland wieder auf. Das zur Verfügung stehende Schiffsmaterial (vgl. Tabelle 7), darunter auch die älteren Raddampfer, zeigte schon nach außen, dass diesem Neuanfang nicht mehr der Touch der mehr oder weniger glamourösen Vorkriegszeit anhing. Im Juni 1919 erwarb die Hapag zwei unfertige, bei Tecklenborg in Geestemünde vom Stapel gelaufene Minensuchboote des erwähnten, im Weltkrieg entwickelten Typs (M 139–140). Sie waren noch von der Kaiserlichen Marine in Auftrag gegeben worden. Im Juli und August desselben Jahres wurden sie, mit zusätzlichen Aufbauten auf dem ursprünglich freien Achterdeck versehen, als HELGOLAND und HÖRNUM für den Seebädersdienst auch nach Helgoland in Dienst gestellt und verkehrten dorthin bis zu ihrem Verkauf ins Ausland 1922 und 1923. Die KAISER hatte zwar den Krieg überstanden und war danach formell Großbritannien zugesprochen worden, blieb aber in Deutschland. 1920/21 im Kriegsgefangenen austausch zwischen Deutschland und Russland eingesetzt, erwarb die Hapag noch 1921 das Schiff zurück und ließ es bis 1922 beim Bremer Vulkan generalüberholen und umbauen. Dabei wurden neue Kessel und Turbinen eingebaut. Fortan hatte das Schiff nur noch einen Schornstein. Erst im Juni 1922 trat die KAISER ihre erste Helgolandfahrt nach dem Krieg an.<sup>368</sup>

Auch der NDL fing 1919 mit vorhandener Tonnage aus besseren Vorkriegstagen an, die wegen geringer Größe nicht an die Entente abgeliefert werden musste, den Raddampfern NAJADE, NIXE, DELPHIN und dem Schraubendampfer VORWÄRTS (vgl. Tabelle 5); hinzu trat die 1915 als Tender und Seebädersdampfer abgelieferte GRUESSGOTT. Eine ganz ähnliche Lösung wie die Hamburger beschritt der Lloyd 1920 mit dem Erwerb zweier M-Boote M 42 (1916) und M 158 (1920) und dem Umbau zu den Seebädersdampfern NYMPHE und GRILLE. Doch wie bei der Hapag war das nur eine Interimslösung. Nach einer nur sehr kurzfristigen Verwendung in der Helgolandfahrt 1921/22 wurden diese beiden Schiffe schon 1922/23 nach Frankreich verkauft.<sup>369</sup>

368 Kuke 1974, S. 31, 50, 116, 123–125; Siersdorfer 1974, S. 46f.; Kludas 2010, S. 56f., 68f.

369 Kuke 1974, S. 108f., 143; Kludas 1991, S. 164; Kludas 1992, S. 158f.

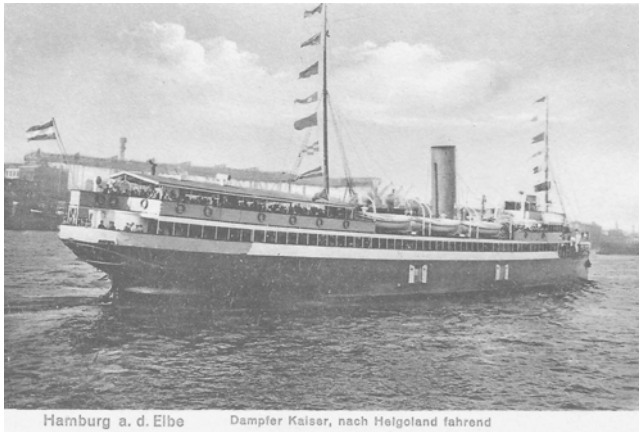


Abb. 31: Die Kontinuität des Helgoländienstes der Hapag über historische Umbrüche hinweg verkörperte die KAISER, hier im Hamburger Hafen nach ihrem Umbau 1922 beim Bremer Vulkan, durch den das Schiff nur noch einen Schornstein hatte. (Sammlung des Verfassers)

Nachdem in den frühen 1920er-Jahren die alten Raddampfer ausgesondert und zum Teil abgewrackt<sup>370</sup> worden waren, sich die touristische Konjunktur auf der Insel bereits im Inflationsjahr 1923 auf einen erfreulichen Stand eingeegelt hatte (vgl. Tabelle 1), nahm die Hapag in der gesamtwirtschaftlich günstigeren Jahrzehnthälfte folgerichtig eine Flottenerneuerung sowie eine Umorganisation vor. 1923 erfolgte die Gründung der Hapag-Seebäderdienst GmbH unter Beteiligung nicht nur der Reederei, sondern auch Preußens, Hamburgs und der Gemeinde Helgoland. Hier ging es vor allem um die Garantie des weniger lukrativen Winterdienstes. Eine neue interne Abteilung für die Landungsbrücken trug für die Hamburger Liegenschaften des Seebäderdienstes Sorge.<sup>371</sup>

Bereits 1914 soll nach dem Untergang der KÖNIGIN LUISE beim Vulkan ein Ersatzbau in Auftrag gegeben worden sein, doch bei dieser Behauptung handelt es sich um eine einzelne Erwähnung in der Literatur<sup>372</sup>, die in anderen Werken sowie der zeitgenössischen, durch ein eingehendes Stichwortverzeichnis recht gut erschlossenen Fachzeitschrift »Schiffbau« nicht bestätigt wird, sich auch nicht in einer Baunummer niedergeschlagen hat<sup>373</sup>, was bei anderen Werften bei später stornierten Bestellungen im Ersten Weltkrieg sonst des Öfteren der Fall gewesen ist. Lediglich aktenkundig ist eine unter Vorbehalt geleistete Zahlung der Kaiserlichen Marine Anfang 1915 an die Hapag über 1.750.000 Mark für den Verlust der KÖNIGIN LUISE.<sup>374</sup>

370 Ein anschaulicher Bericht über die Abwrackung der COBRA in Wismar 1922 findet sich bei Wentzel 1982, S. 160.

371 Kludas 2010, S. 20.

372 Siersdorfer 1974, S. 55.

373 Wulle 1989.

374 StAH 621–1/95 4501.

Jedenfalls ging 1925 der Auftrag zu einem neuen Seebädderdampfer wieder an die bewährte Stettiner Großwerft, die bei der Konzeption an Bewährtes aus der eigenen Plan- kammer anknüpfen konnte: *Was die Größe des Schiffes, Anordnung der Innenräume sowie äußere Erscheinung des Dampfers anbetrifft, so lehnte man sich hierin an den Typ des Turbinendampfers KÖNIGIN LUISE an, der im Jahre 1912/13 von den Vulcan-Werken in Stettin erbaut wurde.*<sup>375</sup> Ein Vergleich der beiden Generalpläne stützt diese Aussage.<sup>376</sup>

Am 15. Juli 1925 wurde der Neubau (Bau-Nr. 657) auf Stapel gelegt, lief am 14. Januar 1926 vom Stapel, wurde am 13. Mai 1926 übergeben und unternahm am 16. Mai seine Jungfernnreise nach Helgoland. Die Tonnage betrug 2.132 BRT, die Länge zwischen den Loten 82,00 m, die größte Breite auf Spanten 12,20 m, die Seitenhöhe bis zum 1. Deck/ Promenadendeck 7,01 m, bis zum 2. Deck (Hauptdeck) 4,51 m, der Tiefgang beladen in Seewasser 2,97 m und die Tragfähigkeit hierbei mit 1.000 Passagieren an Bord 230 t. Maximal konnten 1.920 Fahrgäste untergebracht werden. Die Antriebsanlage bestand aus jeweils einer von der Bauwerft hergestellten Hoch- und Niederdruckturbine, die Maschinenleistung war mit 3.600 wPS angegeben und sorgte für eine Geschwindigkeit von 17 kn. Vom Einbau eines Föttinger-Transformators hatte man dieses Mal abgesehen, weil inzwischen leistungsfähige Zahnradgetriebe entwickelt worden waren, so dass die Turbinen nunmehr mit dieser Form der Untersetzung ausgerüstet wurden. Diese dürfte, obwohl auch unter heutigen, computergestützten Fertigungsbedingungen die Präzision in der Herstellung eine Herausforderung darstellt, technisch letztlich einfacher und ausgereifter gewesen sein als die doch äußerst komplizierte und materialaufwendige Erfindung Föttingers. Diese hatte nur ein Untersetzungsverhältnis von 1:5 erlaubt, während es bei Zahnradgetrieben bis 1:25 gehen kann. Im Gegensatz zum Vorgängerschiff besaß der Neubau infolge einer anders geleiteten Rauchgasabführung nur einen Schornstein.<sup>377</sup>

375 Meier et al. 1926, S. 524. Das Bestelljahr bei Siersdorfer 1974, S. 55.

376 Meier et al. 1926, S. 525; StAH 621–1/95 3966.

377 Meier et al. 1926, S. 524, 528–530; Kuke 1974, S. 96f.; Siersdorfer 1974, S. 55; Wulle 1989, S. 102f., 135; Lehmann 1999, S. 142f.; Kludas 2010, S. 70f. Ungeachtet einer technischen Ausreifung kann es auch in der heutigen Fertigung zu Problemen bei der Konzeption und dem Betrieb von Getrieben kommen.

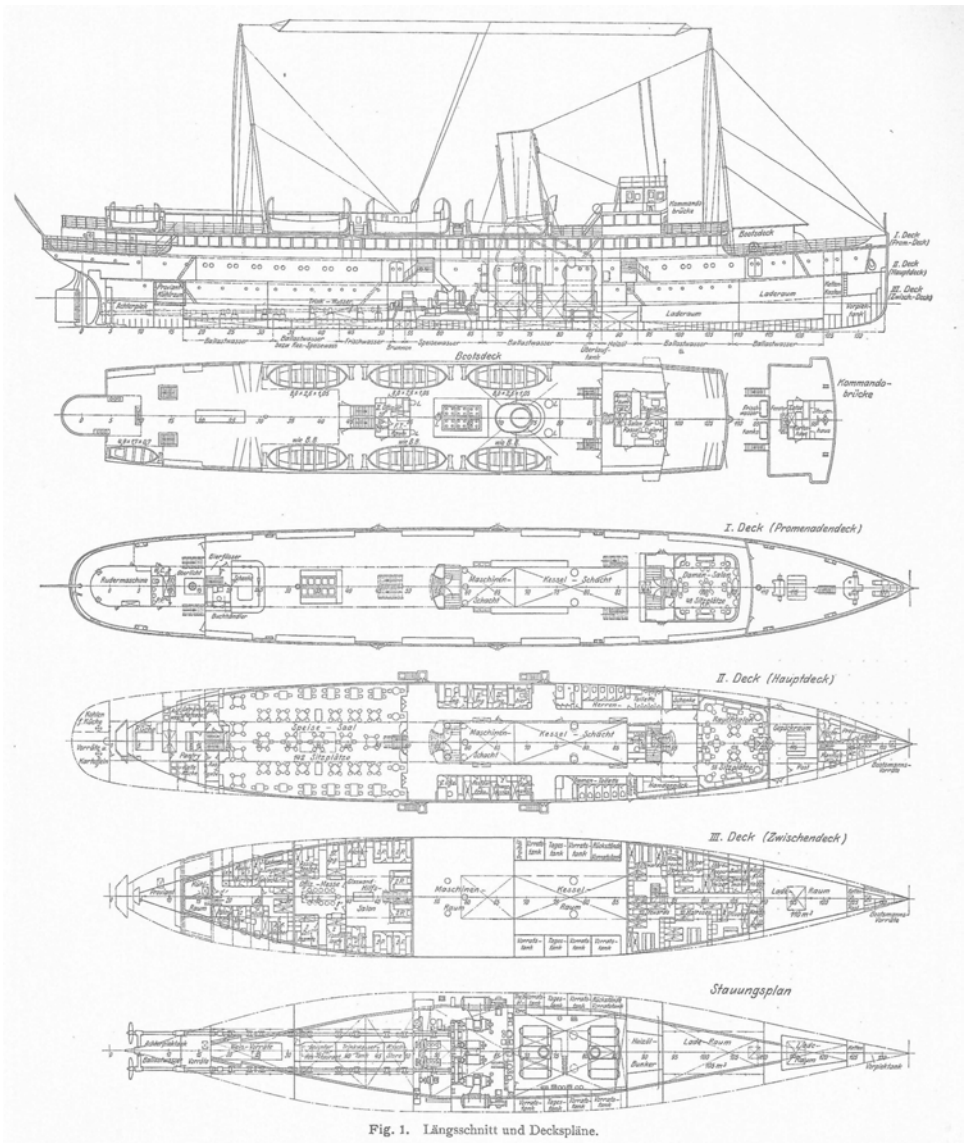


Fig. 1. Längsschnitt und Deckspläne.

Abb. 32: Der Generalplan der COBRA (1926) weist einige Ähnlichkeiten mit der KÖNIGIN LUISE (1913) auf. (Aus: Meier/Schmieske 1926, S. 525)

In der Namensgebung gab es einen Rückbezug: Der Neubau erhielt bei der Taufe in Erinnerung an den besonders bei den Hamburgern außerordentlich beliebten Raddampfer COBRA den gleichen Namen.<sup>378</sup> Während beispielsweise der NDL auch nach dem Ersten Weltkrieg den Weg nach Stettin fand und dort eine Reihe von Neubauten in Auftrag gab, blieb die

378 Meier et al. 1926, S. 524. Eine ähnliche Reminiszenz und Rückkopplung, in diesem Fall zur ROLAND von 1927, könnte bei dem ab 1966 eingesetzten Seebädderschiff ROLAND VON BREMEN eine Rolle

neue COBRA ein Einzelfall und bildete damit den Schlussstein der Geschäftsverbindung zwischen Hapag und Vulcan. Nur zwei Jahre danach musste die Werft 1928 schließen.<sup>379</sup>

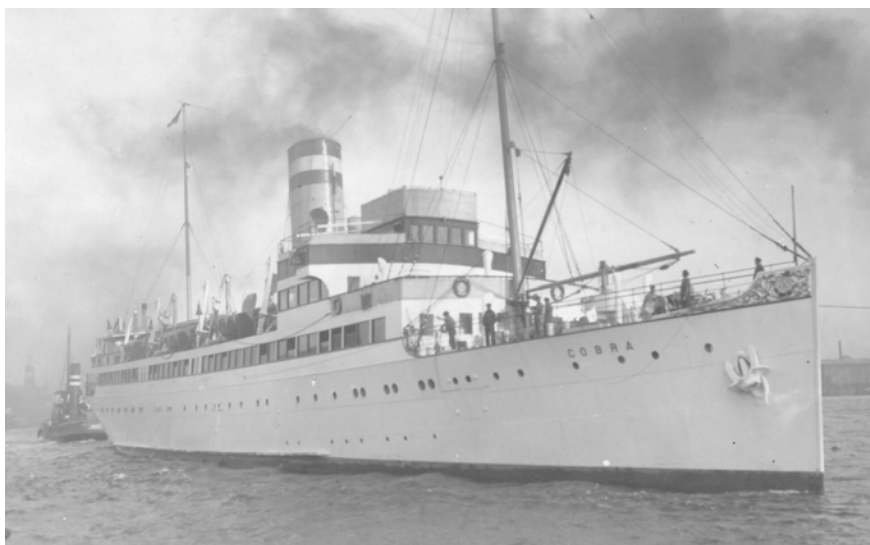


Abb. 33: Dieses eindrucksvolle Foto zeigt die COBRA (1926) im Hamburger Hafen. (Sammlung Kludas/Archiv DSM)

Auch der NDL wollte nicht zurückstehen und stellte 1927 den bei J.C. Tecklenborg in Geestemünde für den Helgolanddienst erbauten, in seinen Passagiereinrichtungen (Gastronomie, Schlafgelegenheiten) komfortabel ausgestatteten Turbinendampfer ROLAND (2.436 BRT, 2.400 Passagiere, 16,5 kn) in seine Flotte ein. Mit seinem eleganten äußeren Erscheinungsbild einschließlich zweier Schornsteine (bis 1935, ab dann hatte das Schiff nur noch den vorderen Rauchabzug) wirkte die ROLAND – beabsichtigt oder nicht – äußerlich wie eine Art Miniaturausgabe der damaligen legendären Transatlantiker des NDL.<sup>380</sup>

Erst im Zuge der allmählichen Überwindung der 1929 ausgebrochenen Weltwirtschaftskrise konnte die Hapag an einen weiteren Flottenausbau denken. 1934 lieferten die Howaldtswerke in Hamburg eine neue KÖNIGIN LUISE ab. Bei der Bauwerft handelte es sich um das ehemalige Vulcanwerk, das 1929 von den Kieler Howaldtswerken erworben worden war. Zunächst hatte man nur an eine Fortführung als Reparaturbetrieb gedacht, weil der Welthafen Hamburg hierfür einen mehr als ergiebigen Markt

---

gespielt haben, wenn auch die gegenwärtig zugänglichen Zeitungsquellen diese Vermutung nicht beweisen (StAB 9, S 4 Nr. 815 ROLAND VON BREMEN).

379 Wulle 1989, S. 104f., 206–209. Zum Vulcan in den 1920er-Jahren siehe Peters 2005, S. 123; Peters 2009, S. 206f.

380 Notiz zum Stapellauf am 16.3.1927 in: Werft, Reederei, Hafen 8 (7), 1927, S. 140; Kludas 1992, S. 160; Ostersehlte 2009, S. 79–81.

hergab. Neubautätigkeit schloss das freilich nicht aus. Der Auftrag für das Seebäderschiff war der Werft nach einer krisenbedingten Durststrecke in der Auslastung sehr willkommen.<sup>381</sup>

Ungeachtet der Namensgleichheit handelte es sich bei dem Schiff um einen Entwurf, der erheblich von dem der alten KÖNIGIN LUISE und der COBRA abwich und in mehrfacher Hinsicht neue Wege ging. So hieß es in einer Veröffentlichung: *Auch die Schiffsform ist gegenüber den Schwesterschiffen COBRA und KAISER erheblich geändert.*<sup>382</sup> Eine andere Publikation schrieb: *In seiner gesamten Einrichtung setzt das Schiff die durch den ersten Hapag-Dampfer KÖNIGIN LUISE geschaffene Bautradition fort.*<sup>383</sup> Doch diese Feststellung griff zu kurz.<sup>384</sup>

Die Linien des neuen Schiffes bestanden aus einem ausfallenden Vorsteven, völligen Vorschiffswasserlinien, schrägen Spanten im Vorschiff. Im Gegensatz zu den Vorgängerschiffen hatte man einem relativ schmalen modernen Spiegelheck den Vorzug gegeben. Auch die Ruderanlage wies Neuerungen auf, denn statt des üblichen Mittelruders waren zwei freischwebende Balanceruder hinter den Schrauben angeordnet. Wie bei dem Namensvorgänger, so war auch hier eine Schlingertankanlage bei den auch in der Sommersaison gelegentlich auftretenden ungemütlichen Wetterbedingungen von Vorteil. Die Vermessung der KÖNIGIN LUISE betrug 2.400 BRT und 1.052 NRT, die Wasserverdrängung 1.930 t, die Länge über alles 95,30 m, die Länge zwischen den Loten 86,00 m, die größte Breite auf Spanten 12,80 m, die Seitenhöhe bis Hauptdeck 4,80 m und bis zum Promenadendeck 7,20 m. Der Tiefgang wurde für den Normalfall mit etwa 3 m angegeben. Die Fahrgastkapazität umfasste 2.022 Personen. Neue Wege war man außerdem bei der Maschinenanlage gegangen, denn man hatte sich für den mittlerweile ausgereiften Dieselantrieb entschieden. Ein bei Blohm & Voss in Lizenz gefertigter MAN-Motor (3.600 PSe) gewährleistete über zwei Schrauben eine Geschwindigkeit von 17 kn. Am 10. April 1934 lief das Schiff vom Stapel und wurde knapp zwei Monate später, am 1. Juni, abgeliefert und in den Helgolanddienst eingestellt.<sup>385</sup> 1938 beförderten COBRA, KÖNIGIN LUISE und KAISER insgesamt 38.700 Personen auf der Linie Hamburg – Helgoland – Hörnum.<sup>386</sup>

381 Ostersehlte 2004, S. 279, 281, 301, 338f.

382 N.N. 1934, S. 312.

383 Werft, Reederei, Hafen 15 (8), 1934, S. 99. Ob diese Fehleinschätzung mit der Verfemung Ballins im nationalsozialistischen Deutschland zu tun hatte, ist nicht beweisbar. Als Schlüsseldatum hierfür ist die Umbenennung des Passagier- und Frachtdampfers ALBERT BALLIN (1923) in HANSA 1935 anzusehen.

384 Die damals bahnbrechende KAISER gehörte ebenso zu dieser Entwicklungslinie, die 1897 mit SILVANA ihren Anfang nahm, als Ballin von den bisherigen Raddampfern in seiner Flotte abgewichen war und sich dem in der Helgolandfahrt damals immer noch als innovativ geltenden Schraubenantrieb zugewandt hatte.

385 N.N. 1934, S. 311–313; Ostersehlte 2004, S. 338f.; Kuke 1974, S. 129; Siersdorfer 1974, S. 56; Kludas 2010, S. 72f. Vgl. Bleicken 1934. Eine gedruckte Bauvorschrift befindet sich in der Bibliothek des DSM (Signatur 88–254). Im Bestand Hapag-Lloyd (621–1/95) im Staatsarchiv Hamburg finden sich drei Akten (3369, 4038, 4503) zur Finanzierung und zum Bau der KÖNIGIN LUISE.

386 Kludas 2010, S. 20.



Abb. 34: Das Seebäderschiff KÖNIGIN LUISE von 1934. (Archiv DSM)

Kurz vor Kriegsausbruch erhielt die Hapag im Juli 1939 noch einen weiteren Neubau für ihren Helgolanddienst, als die Werft Paul Lindenau in Memel die HELGOLAND ablieferte. Dieses elegant gestaltete Motorschiff (2.947 BRT, Länge über alles 106,37 m, 17 kn, 2.115 Passagiere) übertraf zwar seine Vorgänger an Größe, war aber mit dem neuartigen, doch damals noch unausgereiften Voith-Schneider-Antrieb ausgerüstet, der sich in diesem Fall als äußerst störanfällig erwies. Nach Kriegsausbruch sah die Kriegsmarine vom geplanten Umbau zum Minenleger ab und verwendete stattdessen die HELGOLAND als stationäres Wohnschiff in Cuxhaven.<sup>387</sup>

Damit fällt der Blick auf ein Seekriegsszenario, das Parallelen zu dem im Ersten Weltkrieg aufwies, wenngleich die Kriegsmarine teilweise etwas andere Wege ging. Ab 1938 befanden sich zwar im Rahmen des sogenannten und später im Krieg aufgegebenen Z-Plans, der eine große Schlachtflotte vorsah, fünf große Minenleger in Planung, die aber nie gebaut wurden. Stattdessen liefen ab 1940 einige Beuteschiffe dem Bestand zu, vor allem norwegischer Herkunft. Sonst aber zog es die Kriegsmarine vor, wie schon ihre kaiserliche Vorgängerin nach dem bewährten Prinzip Handelsschiffe einzuziehen und entsprechend umzurüsten, darunter auch Seebäderschiffe. Auch bei Unterseebooten als Minenlegern zeigte man Zurückhaltung. Nur eine Klasse (Typ XB) wurde in acht Einheiten bei Germania in Kiel gebaut und 1941–1944 in Dienst gestellt, andere Bootsklassen, so der in großer Stückzahl gebaute Typ VII C, besaßen Minenlegefähigkeit.<sup>388</sup>

Zu den Seebäderschiffen, die ab 1939 als Minenleger verwendet wurden<sup>389</sup>, zählte auch die COBRA, die 1942 durch Bombentreffer in einer holländischen Werft zerstört wurde. KÖNIGIN LUISE und ROLAND gingen 1941 und 1944 im Finnischen Meerbusen

387 Kuke 1974, S. 118; Siersdorfer 1974, S. 57; Kludas 2010, S. 76.

388 Gröner 1985, S. 74, 116, 182–201. Zum Z-Plan siehe Salewski 1970, S. 58–63.

389 Allgemein: Kutzleben et al. 1974.

verloren, während die KAISER glückhaft auch den zweiten Kriegseinsatz überstand, 1945 ausgeliefert wurde und bis 1954 noch unter sowjetischer und polnischer Flagge in Fahrt war.<sup>390</sup>

Der Schiffstyp des Minenlegers entwickelte sich auch nach 1945 weiter, nicht zuletzt im Zeichen des Kalten Krieges. Nach Gründung der Bundeswehr 1955 oblag der Bundesmarine insbesondere die Verteidigung der Ostseeezugänge, weswegen die Minenkriegsführung von Anfang an eine wichtige Rolle spielte. Dies fasste ein Marineoffizier 1980 so zusammen: *Die Bundesrepublik Deutschland befindet sich, ähnlich wie [...] die skandinavischen Länder und vor allem [...] Dänemark [...] in einer geostrategischen Position, die Minenfelder zum Schutze ihrer dem Warschauer Pakt als einzig denkbarem Gegner auf kürzeste Entfernung gegenüberliegenden Küsten als unabdingbar erscheinen lässt. Folgerichtig ist ein Großteil ihrer Einheiten minenlegefähig. Die einst vorhandenen reinen Minenleger wurden jedoch nicht ersetzt, als sie in den Dienst der türkischen Marine überwechselten.*<sup>391</sup>

Damit waren die beiden Minenleger BOCHUM und BOTTROP gemeint (ein drittes Schiff, die BAMBERG, wurde nicht mehr in Dienst gestellt). Es waren ehemalige US-Landungsschiffe (erbaut 1945), die 1964 nach einer Umrüstung in Dienst kamen, Ende 1972 aber an die Türkei gingen. 1969 lieferte Blohm + Voss in Hamburg die beiden Neubauten SACHSENWALD und STEIGERWALD an die Bundesmarine ab. Zwar als Minentransporter klassifiziert, handelte es sich bei ihnen faktisch um veritable Minenleger, denn sie verfügten nicht nur über die entsprechende Transportkapazität, sondern auch über Minenwurfeinrichtungen. Nach dem Ende des Kalten Krieges gingen sie 1991 und 1993 außer Dienst, und damit hatte sich der Minenleger als Schiffstyp auch aus der deutschen Marinegeschichte verabschiedet. Doch neben diesen Kapazitäten hatte die Bundesmarine schon seit den 1950er-Jahren Sorge dafür getragen, das Schulschiff DEUTSCHLAND (1963), Zerstörer, Fregatten, Flottendienstboote, Schnellboote sowie Versorger und Tender mit Minenschienen und damit mit Legekapazitäten auszurüsten, so dass insbesondere für die Verteidigung der westlichen Ostsee und ihrer dänischen Zufahrten ein breites Spektrum operativer Optionen in der Minenkriegsführung zur Verfügung stand.<sup>392</sup>

Im selben Operationsgebiet verfolgte die andere deutsche Marine ebenfalls flexible Einsatzoptionen. Typologisch ein Unikum waren die kombinierten Minenleg- und -räumschiffe der HABICHT- (1953–1955) sowie der größeren KRAKE-Klasse (1957–1958), die sich bis in die 1970er-Jahre im Dienst der Volksmarine befanden.<sup>393</sup>

Zum Schiffstyp des Minenlegers allgemein erfolgte 1980 eine Bestandsaufnahme: *Die Gesamtzahl der derzeit weltweit einsatzbereiten Minenlegeschiffe liegt bei 45. Davon sind die meisten über zehn Jahre und 25 über zwanzig Jahre alt. Neun haben sogar den Zweiten Weltkrieg schon erlebt. Minenleger veralten allerdings auch weniger schnell als andere Kriegsschiffe bzw. können mit geringerem Aufwand modern gehalten werden, weil außer Tragfähigkeit im wesentlichen nur Navigationsgenauigkeit und ausreichende Fahreigenschaften gefordert werden müssen.*

390 Gröner 1985, S. 177, 190, 194, 198; Siersdorfer 1974, S. 50. Ein Zeitzeugenbericht über den Untergang der ROLAND (21.4.1944) im Archiv Deutsches Schifffahrtsmuseum, III A 04117–021.

391 Ledebuhr 1980, S. 77.

392 Gröner 2017, über BOCHUM, BOTTROP, SACHSENWALD und STEIGERWALD S. 122f. Ein Rückblick auf SACHSENWALD und STEIGERWALD findet sich bei Schlüter 2020.

393 Schäfer/Seemann 2014, S. 119–121.

*Über Minenleger verfügen u.a. die Flotten der vier skandinavischen Länder, Griechenlands, der Türkei, Japans, Großbritanniens und der Sowjetunion. Moderne Neubauten sind aber nur für die skandinavischen Länder und Japan entworfen oder im Dienst. Für diese Länder bedeutet das eine Fortsetzung des z.T. seit Jahrzehnten eingeschlagenen Weges und der Schwerpunkte ihrer Verteidigungsanstrengungen.*<sup>394</sup>

Vier Jahrzehnte später hat sich dieses Bild erheblich gewandelt. Zwar spielt die Minenkriegsführung in vielen Marinen nach wie vor auf unabsehbare Zeit eine wichtige Rolle und ist der Schiffstyp des Minensuchers bzw. Minenjähgers deswegen weitverbreitet. Dagegen befindet sich der klassische Minenleger auf dem Rückzug, wenn man nicht sogar von einem Aussterben sprechen kann. 2019/20 verfügten lediglich Finnland über fünf (im Dienst seit 1991/1992), Südkorea über zwei (im Dienst seit 1997 und 2017) sowie Rumänien über einen (im Dienst seit 1981) Minenleger. In den Marinen von Estland und Schweden findet sich jeweils noch ein ehemaliger Minenleger, doch in beiden Fällen üben diese Schiffe ihre Ursprungsfunktion nicht mehr aus, sondern dienen allgemein als Hilfsschiffe.<sup>395</sup> Zur nach wie vor größten Flotte der Erde heißt es in einem renommierten Nachschlagewerk symptomatisch: *US Navy has no surface minelayers. Mining is done by carrier-based aircraft, land-based aircraft, and submarines.*<sup>396</sup> Dies gilt übrigens auch für jene Marine, wo einst dieser Schiffstyp konzipiert worden war, denn auch die russische Flotte besitzt heute keinen Minenleger mehr. Ähnlich wie bereits bei der Bundesmarine im Kalten Krieg, so kommen auch anderswo zahlreiche andere Verbringungsoptionen für das Minenlegen in Betracht, möglicherweise im Kriegsfall auch noch durch eingezogene Handelsschiffe, wie schon 1914.

Abschließend soll wieder die zivile Komponente zum Tragen kommen: Der Helgoländdienst blieb in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg von den zahlreichen Entwicklungen um und auf Helgoland keineswegs unberührt. Als die Insel 1952 freigegeben wurde, wurden beim Seebäderdienst von der Elbe aus die Karten neu gemischt. Zwar hatte die Hapag im Februar 1948 den einstigen NDL-Dampfer VORWÄRTS (1906, vgl. Tabelle 5) für den Seebäderdienst erworben. Damit wurde am 9. September 1951 sogar mit evakuierten Helgoländern eine Fahrt zu ihrer alten Heimat veranstaltet, doch die zertrümmerte Insel durfte noch nicht betreten werden, sondern wurde nur umrundet.<sup>397</sup> Aber die Hamburg-Amerika Linie hatte in dieser Phase des Wiederaufbaus andere Prioritäten zu berücksichtigen: *Der Wiederaufbau Helgolands als Seebad war beschlossene Sache, schon im Sommer 1952 wollte man die ersten Gäste auf der Düne sehen. Die Hapag, die das Know how und die angestammten Linienrechte in der Bäderfahrt hatte, besaß derzeit keine Mittel, die sie hätte in Baderschiffe investieren können. Der Wiederaufbau der Überseeflotte hatte Vorrang. Zudem hatte die Hafendampfschiffahrt AG (Hadag), die bis 1945 nur in der Hafen und der Niederelbeschiffahrt tätig war, mit angekauften Schiffen ehemaliger ostdeutscher Reedereien jetzt auch einen Bäderdienst aufgebaut. Die Hadag als staatliches Unternehmen saß außerdem näher an den Quellen fiskalischer Zuschüsse für neue Baderschiffe als die Hapag.*

394 Ledebuhr 1980, S. 77.

395 Jane's Fighting Ships 2019/20, S. 245, 251, 490, 672, 811.

396 Ebd., S. 967.

397 Kuke 1974, S. 156f.; Kludas 2010, S. 80.

*Im Februar 1952 schlossen in Anbetracht der Sachlage die Hapag und die Hadag einen Vertrag ab, der bis zum Jahre 1967 gehen sollte und folgendes regelte: Die Hapag verzichtet zugunsten der Hadag auf ihre Linienrechte im Bäderdienst, der von der Hadag unter der Bezeichnung Hapag-Hadag Seebäderdienst betrieben wird. Die Hadag zahlte dafür an die Hapag eine bestimmte Summe pro beförderten Passagier und führte außerdem bis 1967 auf ihren Bäderschiffen neben der Hadag-Flagge auch die Flagge der Hapag. Seit 1967 ist also die Hapag endgültig aus dem Seebäderdienst verschwunden, in dem sie durch Jahrzehnte eine dominierende Rolle gespielt hatte.*<sup>398</sup> Die äußere Form bestand aus der Interessengemeinschaft Hapag-Hadag Seebäderdienst, die zum 1. Juni 1952 aus der Taufe gehoben wurde.<sup>399</sup> Im Sommer 1952 lief das erste Schiff der Hadag, die BÜRGERMEISTER ROSS (1947), Helgoland an.<sup>400</sup>

Der Norddeutsche Lloyd versuchte nach dem Krieg einen neuen Anlauf und hielt etwas länger durch. 1948 wagte das umgebaute einstige Minensuchboot WANGEROOGE (1944) sogar eine Fahrt zu der noch gesperrten Insel, und bis 1959 wurde der Helgolanddienst des Lloyd mit den Motorschiffen HEIN MÜCK (1944) und GLÜCKAUF (1913) wieder aufgenommen, Letztere der einstige Tenderdampfer BUBENDEY der Hapag. Doch dann wurde diese Fahrt auch an der Weser in andere Hände gegeben, ab 1960 unter schlechten Auspizien durch den Bremer Helgolanddienst mit seinem unglücklichen Neubau BREMERHAVEN, ab 1966 erfolgreicher und zwei Jahrzehnte lang durch die bremische Reederei D. Oltmann & Co. durch die 1939 als dänischer Kühlfrachter erbaute und 1965/66 in Genua umgebaute ROLAND VON BREMEN.<sup>401</sup>

Der Niedergang Helgolands in den 1970er-Jahren und noch später lässt sich nicht zuletzt am Auf- und Ausbau der Seebäderflotte<sup>402</sup> ablesen, welcher ab Mitte der 1970er-Jahre weitgehend zum Erliegen und erst nach der Jahrtausendwende im Rahmen der touristischen Neukonsolidierung der Insel wieder in Gang kam. Ende 2015 stellte die in dieser Fahrt mittlerweile zur Firmengruppe der AG »Ems« zählende und in der heutigen Helgolandfahrt wohl führende Cuxhavener Reederei Cassen Eils das von der Fassmer-Werft in Motzen an der Unterweser erbaute Seebäderschiff HELGOLAND in Dienst. Mit seinem neuartigen und gegenüber bisherigen Motoren weitaus weniger klimaschädlichen LNG-Antrieb spielt es eine technologische Vorreiterrolle in der deutschen Handelsschifffahrt und versieht einen ganzjährigen Passagier- und Frachtdienst zum »roten Felsen«.<sup>403</sup>

398 Kuke 1974, S. 72f.; vgl. Kludas 2010, S. 22, 80f. Auch die gängige Literatur zur 1888 gegründeten Hadag erwähnt dieses einschneidende Abkommen, so etwa N.N. 1963, S. 35. Das Buch stellt in seinem Bildteil auch Motive der Helgolandfahrt vor 1952 vor, so etwa die COBRA und KÖNIGIN LUISE der Zwischenkriegszeit, was aufschlussreich für das Selbstverständnis der Hadag ist. Ferner würdigen das meinungsfreudige Buch von Arnold Kludas (Kludas 1988, S. 28f.) sowie das eher betriebswirtschaftlich orientierte Buch eines einstigen Vorstandsmitglieds (1973–1983) Fritz J. Kröger (Kröger 2013, S. 51) die Vereinbarung.

399 Kludas 2010, S. 22. In der Plakatwerbung wurde bis in die 1960er-Jahre die Doppelbezeichnung geführt (ebd., S. 42).

400 Kuke 1974, S. 51, 75, 93.

401 Ebd., S. 77, 90f., 107, 112, 142, 157f.; StAB 9, S 4 Nr. 815 ROLAND VON BREMEN.

402 Neben der Flottenaufstellung bei Kuke 1974 findet sich noch ein handlicher Überblick bei Picht 2011. Einen anschaulichen Vergleich mit Seebäderschiffen an der gesamten deutschen Küste bietet Detlefsen 2001.

403 Andryszak 2018, S. 150–163; Andryszak 2015; Kappelhoff 2015, S. 243–259, 310–313; Homepage: <https://www.cassen-eils.de>. Einen Überblick über die Seebäderschifffahrt in der Nordsee zu den

## Danksagung

Der Verfasser dankt dem Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven, namentlich den derzeitigen wie ehemaligen Kollegen Erik Hoops, Klaus Fuest, Reinhold Breden, Dr. Frederic Theis, Dr. Dennis Niewerth sowie dem Bibliotheksteam, den Bildgebern, der Hapag-Lloyd AG in Hamburg (Martina Fähnemann, Frank Glashoff), dem Deutschen Marinebund in Laboe (Dr. Jann Markus Witt), der Marineschule Mürwik (Joachim Scherneck-Czech), den Staatsarchiven Hamburg und Bremen sowie Dr. Uwe Jens Wandel (Süßen), Dr. Dirk J. Peters (Bremerhaven), Harald Focke (Bassum) und Kapitänleutnant a.D. Jens Rummler (Fr. Lürssen Werft, Bremen) für freundliche Unterstützung.

## Literatur

- Ancken, Rüdiger von & Scholl, Lars U. (2016): Der Marinemaler Walter Zeeden (1891–1961). Schifffahrts- und Eisenbahnmotive aus sechs Jahrzehnten. Wiefelstede.
- Andres, Jörg (2018): Insel Helgoland. Die »Seefestung« und ihr Erbe. 2. Aufl. Berlin.
- Andryszak, Peter (2015): Das kleine Buch von der neuen Fähre MS HELGOLAND. Wiefelstede.
- Andryszak, Peter (2018): Helgoland maritim. Eine Ensel in ihrem Element. Hamburg.
- Arnhold, Max (2008): Schiffsunglücke vor Helgoland. 16. bis 20. Jahrhundert. Hamburg.
- Arnim, Hans von (1969): Königin Luise. (Berlinische Reminiszenzen 24). Berlin.
- Arnshav, Mirja (2017): ALBATROSS. Ett svensk-Tysk kulturarv. In: Sverige och den första världskriget. Maritima perspektiv. (Sjöhistorisk Årsbok 2016–2017). Stockholm, S. 76–95.
- Bailleu, Paul (1980): Königin Luise. Ein Lebensbild. Berlin/Leipzig.
- Bajohr, Frank (2003): »Unser Hotel ist judenfrei«. Bäder-Antisemitismus im 19. und 20. Jahrhundert. Frankfurt a.M.
- Bakker, Soeke (1971): 100 Jahre Reederei Norden-Frisia 1871–1971. Norden.
- Barnett, Len (2003): A »Well Known« Incident Reassessed – the German Attempted Mining of the Thames in August 1914. In: The Mariner's Mirror 89 (2), S. 185–202.
- Bass, George F. (Hg.) (2006): Die Tiefe. Versunkene Schätze auf dem Meeresgrund. München.
- Berghahn, Volker (2003): Der Erste Weltkrieg. München.
- Bleicken, Berthold (1934): Bädermotorschiff KÖNIGIN LUISE. In: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure 20, S. 603–606.
- Braeunlich, Jürgen F. (1999): Bäderdampfer auf der Ostsee. Die Reederei Braeunlich und ihre Flotte. Hamburg.
- Bremm, Klaus-Jürgen (2013): Propaganda im Ersten Weltkrieg. Darmstadt.
- Bruyn, Günter de (2001): Preußens Luise. Vom Entstehen und Vergehen einer Legende. Berlin.

---

Ostfriesischen Inseln und einschließlich Helgoland bieten Focke/Gerken 2019. Die Verbindungen von der Elbe nach Helgoland sind hier zwar ausgespart, sollen aber in einem Folgeband behandelt werden.

- Buchheister, M. & Bensberg, E. (1901): Hamburgs Fürsorge für die Schiffbarkeit der Unter-Elbe. Hamburg.
- Bünning, Holger (2018): Das Buch der Helgoländer Börte. Husum.
- Busching, Heinz (1996): 125 Jahre Reederei Norden-Frisia. Norden.
- Callender, G.A.R. (1953): Corbett, Sir Julian Stafford. In: Weaver, J.R.H.: The Dictionary of National Biography 1922–1930. 2. Aufl. London, S. 212–214.
- Cecil, Lamar (1969): Albert Ballin. Wirtschaft und Politik im deutschen Kaiserreich 1888–1918. Hamburg.
- Colledge, J.J. (1969): Ships of the Royal Navy. Vol. 1: Major Ships excluding Trawlers, Drifters, Tugs etc. Newton Abbot.
- Corbett, Julian S. (1920): History of the Great War Based on Official Documents by Direction of the Historical Section of the Committee of Imperial Defence. Naval Operations, Vol. 1: To the Battle of the Falklands, December 1914. London u.a.
- Corbin, Alain (1990): Meereslust. Das Abendland und die Entdeckung der Küste. Berlin.
- Cowsill, Miles, Hendy, John & Haalmeijer, Frank (1993): Harwich – Hoek van Holland. A 100 Years of Service – 100 jaar veerdienst. Pembrokeshire.
- Detlefsen, Gert Uwe (2001): Schiffahrt im Bild. Deutsche Küstenpassagierschiffe. Bremen.
- Dickinson, Harry W. (2012): Wisdom and War. The Royal Naval College Greenwich 1873–1998. (Corbett Centre for Maritime Policy Studies series). Farnham.
- Dirks, Uwe (1985): Julian S. Corbett und die britische Seekriegsführung 1914–18. In: Militärgeschichtliche Mitteilungen 1/1985, S. 35–50.
- Dittmar, S.F.J. & Colledge, J.J. (1972): British Warships 1914–1919. London.
- Duckworth, Christian Leslie Dyce & Langmuir, Graham Easton (1966): West Coast Steamers. 3. Aufl. Prescott.
- Eichler, Klaus (2018): Albert Ballin. Vater – Unternehmer – Visionär. Hamburg.
- Epkenhans, Michael (2003): »Clio«, Tirpitz und die Marine. In: Stamm-Kuhlmann, Thomas, Elvert, Jürgen, Aschmann, Birgit & Hohensee, Jens (Hg.): Geschichtsbilder. Festschrift für Michael Salewski zum 65. Geburtstag. (Historische Mitteilungen im Auftrage der Ranke-Gesellschaft 47). Stuttgart, S. 466–485.
- Fähnemann, Martina & Stader, Ingo (2020): »Mein Feld ist die Welt.« Modernisierung und Outsourcing – das Archiv der Hapag-Lloyd AG in Hamburg. In: Archiv und Wirtschaft 1/2020, S. 23–30.
- Fletcher, R.A. (1910): Steam-Ships and their Story: Their Development to the Present Day. London.
- Focke, Harald & Gerken, Tobias (2019): Inselfahren. Ostfriesische Inseln und Helgoland. (Oceanum. Das maritime Magazin spezial). Wiefelstede.
- Förster, Birte (2011): Der Königin Luise-Mythos. Mediengeschichte des »Idealbilds deutscher Weiblichkeit« 1860–1960. (Formen der Erinnerung 46). Göttingen.
- Föttinger, H. (1910): Eine neue Lösung des Schiffsturbinenproblems. In: Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft (STG) 11, S. 157–239.
- Fröhle, Claude & Kühn, Hans-Jürgen (1998a): Hochseefestung Helgoland. Eine militärgeschichtliche Entdeckungsreise. Teil 1: 1891–1922. Herbolzheim.
- Fröhle, Claude & Kühn, Hans-Jürgen (1998b): Hochseefestung Helgoland. Eine militärgeschichtliche Entdeckungsreise. Teil 2: 1937–1947. Herbolzheim.

- Gadow (1922): Der erste Waffengang (KÖNIGIN LUISE, 5. August 1914). In: Manthey, Eberhard von: Auf See unbesiegt. Erlebnisse im Seekrieg erzählt von Mitkämpfern. 2. Bd. München, S. 9–17.
- Gebhardt, Hartwig (1979): Zeitung und Journalismus in Bremen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. In: Bremisches Jahrbuch 57, S. 184–187.
- Gerhardt, Johannes (2009): Albert Ballin. Hamburg.
- Gersdorff, Dagmar von (1996): Königin Luise und Friedrich Wilhelm III. Eine Liebe in Preußen. Reinbek.
- Gladwell, Andrew (2013): *Pleasure Steamers*. Oxford.
- Goldrick, James & Hattendorf, John B. (Hg.) (1993): Mahan is not Enough. The Proceedings of a Conference on the Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond. (Naval War College historical monograph series, No. 10). Newport, R.I.
- Gomm, Bernhard (1995): Die russischen Kriegsschiffe 1856–1917. Teil: 5: Minenleger, Netzleger, Minensucher; Anhang: Die Kennzeichnung der Minensucher der Ostseeflotte 1917. Wiesbaden.
- Gossler, Claus (2010a): Godeffroy, Adolph. In: Kopitzsch, Franklin & Brietzke, Dirk (Hg.): Hamburgische Biografie. Personenlexikon. Bd. 5. Göttingen, S. 136–138.
- Gossler, Claus (2010b): Godeffroy, Johan Cesar V. In: Kopitzsch, Franklin & Brietzke, Dirk (Hg.): Hamburgische Biografie. Personenlexikon. Bd. 5. Göttingen, S. 142–144.
- Griewank, Karl (Hg.) (1943): Königin Luise. Ein Leben in Briefen. Leipzig.
- Grobecker, Kurt & Buschmann, Hans von (2002): Raddampfer auf der Niederelbe. Im Linien- und Fährdienst, auf Seebäderfahrt: von 1816 bis 1964. Hamburg.
- Gröner, Erich (1985): Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 3: U-Boote, Hilfskreuzer, Minenschiffe, Netzleger, Sperrbrecher. Koblenz.
- Gröner, Erich (1989): Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 1: Panzerschiffe, Linienschiffe, Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer, Kanonenboote. Koblenz.
- Gröner, Erich (1999): Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Bd. 2: Torpedoboote, Zerstörer, Schnellboote, Minensuchboote, Minenräumboote. Bonn.
- Gröner, Erich (2017): Die deutschen Kriegsschiffe 1815–2015. Bd. 9/1: Die Schiffe und Boote der Bundesmarine, ihrer Vorgänger nach 1945 und der Deutschen Marine. Berlin.
- Güth, Rolf (1979): Die Organisation der deutschen Marine in Krieg und Frieden 1913–1933. In: Militärgeschichtliches Forschungsamt (Hg.): Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1948–1939. Bd. 4, Abschnitt VIII: Deutsche Marinegeschichte der Neuzeit. München, S. 297–299.
- Gutmann, Theo (1907): Die Hamburg-Amerika Linie. Berlin.
- Haack, R. & Busley, C. (1893): Die technische Entwicklung des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft. Berlin.
- Hansen, Hans Jürgen (1977): Die Schiffe der deutschen Flotten 1848–1945. Oldenburg.
- Hapag-Lloyd (2019): Albert Ballin und die Hapag. Geboren in Hamburg, in der Welt zuhause. Hamburg.
- Hardegen, Friedrich & Smidt, Käthi (1920): H.H. Meier. Der Gründer des Norddeutschen Lloyd. Leipzig.
- Hechtel, Detlef (2005): Das Ende der Einsamkeit. Zur Geschichte der Kommunikation auf See. (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 65). Hamburg.

- Herbert, Carl (1918): Das Handelsschiff im Frieden und im Kriege. (Schützengrabenbücher für das deutsche Volk). Berlin.
- Herbert, Carl (1934): Kriegsfahrten deutscher Handelsschiffe. Leistungen der Handelsmarine und ihrer Männer im Ersten Weltkrieg. Hamburg.
- Herschel, Frank Bernard (1912): Hapag – Entwicklung und Bedeutung der Hamburg-Amerika Linie. Charlottenburg.
- Hildebrand, Hans H. & Henriot, Ernest (1988): Deutschlands Admirale 1849–1945. Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang, Bd. 1: A–G. Osnabrück.
- Hildebrand, Hans H. & Henriot, Ernest (1989): Deutschlands Admirale 1849–1945. Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang, Bd. 2: H–O. Osnabrück.
- Hildebrand, Hans H., Röhr, Albert & Steinmetz, Hans-Otto (1979): Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Bd. 1. Herford.
- Hildebrand, Hans H., Röhr, Albert & Steinmetz, Hans-Otto (1981): Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Bd. 4. Herford.
- Hildebrand, Hans H., Röhr, Albert & Steinmetz, Hans-Otto (1982a): Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Bd. 5. Herford.
- Hildebrand, Hans H., Röhr, Albert & Steinmetz, Hans-Otto (1982b): Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Bd. 6. Herford.
- Himer, Kurt (1905): Kurze Geschichte der Hamburg-Amerika Linie mit besonderer Berücksichtigung der Zeit von 1886–1905. Berlin.
- Himer, Kurt (1922): 75 Jahre Hamburg-Amerika Linie. Hamburg.
- Himer, Kurt (1922/1927): Geschichte der Hamburg-Amerika Linie. Teil 1, 2. Hamburg.
- Höft, Manfred (2015): Der Vulcan in Stettin und Hamburg. Schiffswerft, Lokomotivfabrik, Maschinenfabrik 1851–1929. Bd. 2: 1905–1929. Der Handelsschiff- und Maschinenbau. Bremen.
- Höft, Manfred (2017): Der Stettiner Vulkan 1938. Der Kriegsschiff-, Lokomotiv- und Eisenbahnbau. Bremen.
- Hormann, Jörg-Michael (2001): Willy Stöwer. Marinemaler der Kaiserzeit. Leben und Werk. Hamburg.
- Huck, Stephan (Hg.) (2016): Seeschlacht ohne Sieger. Skagerrak 1916. (The unfinished battle. Jutland 1916). (Ausstellungskatalog des Deutschen Marinemuseums in Wilhelmshaven). Wilhelmshaven.
- Huffmann, Ursula (1960): Kleine Chronik der Hamburg-Amerika Linie 1847–1960. Hamburg.
- Huldermann, Bernhard (1922): Albert Ballin. Oldenburg.
- Jakobeit, Werner (2016): Helgoländer Börteboote. Eine Besonderheit in der Schifffahrtsgeschichte der Insel Helgoland. Cuxhaven.
- Jenak, Alexander (2001): Marinemaler Willy Stöwer (1864–1931). Martenshagen.
- Jentzsch, Christian & Witt, Jann Markus (2016): Der Seekrieg 1914–1918. Darmstadt.

- Jürgensen, Kurt (1989): Die Briten in Schleswig-Holstein 1945–1949. Aus nächster Nähe betrachtet und mit Erinnerungen versehen vom Kieler Filmproduzenten und Kameramann Gerhard Garms. Neumünster.
- Kaack, Ulf, Lubkowitz, Andreas & Reemts, Antke (2004): Rausfahren, wenn andere reinkommen. HERMANN MARWEDE – der größte Seenotkreuzer der DGzRS. Bremen.
- Kaegbein, August (1922): Die Hamburg-Amerika Linie, ihre Vorkriegsentwicklung und ihr Wiederaufbau. Hamburg.
- Kaisen, Wilhelm (1967): Meine Arbeit, mein Leben. München.
- Kappelhoff, Bernd (2015): Verbindungen zu Wasser, an Land und in der Luft. Inselverkehr mit der AG »Ems«-Gruppe nach Borkum, Helgoland und Neuwerk. 125 Jahre Reederei Aktien-Gesellschaft »Ems« (1889–2014) und 170 Jahre Seebäderverkehr im Ems-Dollart-Revier (1843/44–2014). Emden.
- Kemp, P.K. (1971): Tyrwhitt, Sir Reginald Yorke, First Baronet (1870–1951), Naval Officer. In: Williams, E.T. & Palmer, Helen M. (Hg.): The Dictionary of National Biography 1951–1960. Oxford, S. 1002–1003.
- Kennan, George F. (1981): Bismarcks europäisches System in der Auflösung. Die französisch-russische Annäherung 1875 bis 1890. Frankfurt a.M.
- Kennedy, Paul M. (1980): The Rise of Anglo-German Antagonism 1860–1914. London.
- Klein, Gottfried (1953): Ballin, Albert. In: Neue Deutsche Biographie. 1. Bd: Aachen – Beihaim. Berlin, S. 561–562.
- Kludas, Arnold (1972): Die großen Passagierschiffe der Welt. Eine Dokumentation. Bd. I: 1858–1912. 2. Aufl. Oldenburg/Hamburg.
- Kludas, Arnold (1986): Die Geschichte der deutschen Passagierschifffahrt. Bd. I: Die Pionierjahre von 1850 bis 1890. (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums 18). Hamburg.
- Kludas, Arnold (1988): Hundert Jahre Hadag-Schiffe 1888–1988. Herford.
- Kludas, Arnold (1991): Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd 1857–1919. Herford.
- Kludas, Arnold (1991–1992): Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd. 2 Bde. Herford.
- Kludas, Arnold (2007–2010): Die Geschichte der Hapag-Schiffe. 5 Bde. Bremen.
- Kludas, Arnold (2008): Die Geschichte der Hapag-Schiffe. Bd. 2: 1901–1914. Bremen.
- Kludas, Arnold (2010): Die Geschichte der Hapag-Schiffe. Bd. 5: Seebäderschiffe, Seeschlepper, Hilfsschiffe. Bremen.
- Kludas, Arnold & Bischoff, Herbert (1979–1981): Die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie. 3 Bde. Herford.
- Koperschmidt, Horst (2007): Albert Ballin und Cuxhaven. Eine Ausstellung anlässlich des 150. Geburtstages des großen Reeders. Cuxhaven.
- Kopitzsch, Franklin & Tilgner, Daniel (2010): Hamburg-Lexikon. Hamburg.
- Krause, Reinhard A. (2003): Rosenthal, Albert. In: Bickelmann, Hartmut (Hg.): Bremerhavener Persönlichkeiten aus vier Jahrhunderten. Ein biographisches Lexikon. (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven 16). 2. Aufl. Bremerhaven.
- Kresse, Walter (1969a): Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888. 1. Teil: Einleitung, Quellen, Reeder »A« bis »K«. (Mitteilungen aus dem Museum für Hamburgische Geschichte, N.F. 5). Hamburg.

- Kresse, Walter (1969b): Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824–1888. 2. Teil: Reeder »L« bis »Z«. (Mitteilungen aus dem Museum für Hamburgische Geschichte, N.F. 5). Hamburg.
- Krieger, Martin (2015): Die Geschichte Helgolands. Kiel/Hamburg.
- Kröger, Fritz J. (2013): 125 Jahre Hadag. Die Stadt Hamburg als Unternehmer. Hamburg.
- Kuke, Herbert (1974): Kurs Helgoland. Oldenburg/Hamburg.
- Kuratorium Deutsches Schifffahrtsmuseum (Hg.) (1971): Das Werden des Deutschen Schifffahrtsmuseums. 2. Aufl. Bremerhaven.
- Kutzleben, Karl von, Schröder, Wilhelm & Brennecke, Jochen (1974): Minenschiffe 1939–1945. Die geheimnisvollen Einsätze des »Mitternachtsgeschwaders«. Herford.
- Lambert, Andrew D. (2017): Writing the Battle. Jutland in Sir Julian Corbett's Naval Operations. In: *The Mariner's Mirror* 103 (2), S. 175–195.
- Landerer, R. (1897): Geschichte der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft. Hamburg.
- Langensiepen, Bernd & Nottelmann, Dirk (2015): »Was man beim Minenlegen so alles zu beachten hat ...«. Der Fall Karl Biermann und das Völkerrecht. In: *Marine-Nachrichtenblatt* Nr. 19, S. 21–29.
- Langensiepen, Bernd & Nottelmann, Dirk (2016): S.S. Königin Luise – S.M.H. Hilfsstreu-minendampfer »B«. Die Erinnerungen von Albert Bothmann 1914–1918. In: *Marine-Nachrichtenblatt* Nr. 21, S. 4–38.
- Ledebohr, Gerhard von (1977): Die Seemine. Geschichtliche Darstellung der Entwicklung der Seeminen und der Minenabwehr unter Einbeziehung der Minenabwehrfahrzeuge mit Beispielen aus dem Minenkrieg und einer minenrechtlichen Betrachtung. (Wehrwissenschaftliche Berichte 16). München.
- Ledebohr, Gerhard von (1980): Moderne Minenleger. In: *Marine-Rundschau* 1980, S. 76–84.
- Ledebohr, Gerhard von (1983): Minenkriegführung. In: *Die deutsche Marine. Historisches Selbstverständnis und Standortbestimmung*. (Schriftenreihe Deutsches Marine-Institut/Deutsche Marine-Akademie 4). Herford, S. 299–313.
- Lehmann, Eike (1999): 100 Jahre Schifffbautechnische Gesellschaft. Biografien zur Geschichte des Schifffbaus verfaßt zum Anlaß des hundertjährigen Bestehens der Schifffbautechnischen Gesellschaft 1999. Berlin u.a.
- Leip, Hans (1956): Des Kaisers Reeder. Eine Albert Ballin-Biographie. München.
- Lichnowsky, Fürst (1919): Meine Londoner Mission 1912–1914 und Eingabe an das preußische Herrenhaus. Flugschriften des Bundes Neues Vaterland Nr. 7/8. Berlin, S. 31.
- Linde, F.W. von der (1930): Die Hamburg-Amerika Linie. Berlin.
- Lindeman, Moritz (1892): Der Norddeutsche Lloyd. Geschichte und Handbuch. Bremen.
- Lonke, Alwin (1911): Die historische Gestalt der Königin Luise. Vortrag, gehalten im Historischen Verein für Niedersachsen zu Hannover am 30. November 1910. Hannover.
- Lorenz, Ina (2001): Ballin, Albert. In: *Kopitzsch, Franklin & Brietzke, Dirk: Hamburgische Biografie. Personenlexikon*. Bd. 1. Hamburg, S. 32–34.
- Lyon, David John (1975): *The Denny List*. Part II. Ship Numbers 318–768. London.
- Marine-Archiv (Hg.) (1920): Der Krieg zur See 1914–1918 (bearb. E. v. Mantey). Der Krieg in der Nordsee. Erster Bd.: Vom Kriegsbeginn bis Anfang September 1914 (bearb. O. Groos). Berlin.

- Marine-Archiv (Hg.) (1937): Der Krieg zur See 1914–1918 (bearb. K. Aßmann). Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern. Dritter Bd.: Die deutschen Hilfskreuzer (bearb. E. v. Mantey). Berlin.
- Mathies, Otto (1924): Hamburgs Reederei 1814–1914. Hamburg.
- Matthes, Olaf & Prange, Carsten (Hg.) (2000): Hamburg und die HAPAG. Seefahrt im Plakat. Hamburg.
- Meier, Ludwig, Schmieske (1926): Doppelschrauben-Turbinendampfer »Cobra«. Erbaut für die Hamburg-Amerika-Linie von den Vulcan-Werken Hamburg u. Stettin A.-G. In: Werft, Reederei, Hafen 7 (22), S. 524–530.
- Meisner, Heinrich Otto (Hg.) (1916): Vom Leben und Sterben der Königin Luise. Eigenhändige Aufzeichnungen ihres Gemahls König Friedrich Wilhelms III. Berlin/Leipzig.
- Melnik, Josef (1912): Die Hamburg-Amerika Linie. Darmstadt.
- Mitchell, Donald W. (1974): A History of Russian and Soviet Sea Power. London.
- Mittelstedt, Manfred (2005): Minensucherstadt Cuxhaven. In: Prager, Hans Georg & Mittelstedt, Manfred: Gefahr aus der Tiefe. Bremerhaven, S. 33–88.
- N.N. (1907): Neuere Turbinendampfer. In: Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) 6/1907, S. 224–225.
- N.N. (1914): Bremer Adreßbuch. Adreßbuch der freien Hansestadt Bremen, des Landgebiets und Vegesacks, nebst Firmenverzeichnis von Bremerhaven. 1914. Neue Folge. Einundvierzigster Jahrgang. Bremen.
- N.N. (1934): Das Doppelschrauben-Seebäder-Motorschiff »Königin Luise« der Hamburg-Amerika-Linie. In: Werft, Reederei, Hafen 15 (21), S. 311–313.
- N.N. (1937): Neunzig Jahre Hamburg-Amerika Linie 1847–1937. Hamburg.
- N.N. (1961): Kriegsbriefe gefallener deutscher Juden. Mit einem Geleitwort von Franz Josef Strauß. Stuttgart-Degerloch.
- N.N. (1963): 75 Jahre HADAG. Hafen-Dampfschiffahrt A.-G. Hamburg.
- Neitzel, Sönke (2002): Kriegsausbruch. Deutschlands Weg in die Katastrophe 1900–1914. Zürich.
- Neubaur, Paul (1907): Der Norddeutsche Lloyd. 2 Bde. Leipzig.
- Norddeutscher Lloyd (1907): Jahresberichte 1857–1906. Bremen.
- North, Michael (1997): Geschichte der Niederlande. München.
- Ostersehlte, Christian (1991): Der Bugsierdienst der Handelskammer zu Lübeck. In: Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde 71, S. 221–310.
- Ostersehlte, Christian (1996): Die Bugsirgesellschaft »Union« (1873–1914). Aufstieg und Niedergang einer Schlepp- und Fährreederei an der Unterweser. In: Bremerhavener Beiträge zur Stadtgeschichte, Bd. 2. (Veröffentlichungen des Stadtarchivs Bremerhaven 11). Bremerhaven, S. 9–96.
- Ostersehlte, Christian (2004): Von Howaldt zu HDW. 165 Jahre Entwicklung von einer Kieler Eisengießerei zum weltweit operierenden Schiffbau- und Technologiekonzern. Hamburg.
- Ostersehlte, Christian (2008): Reederei und Schifffahrtsagentur Sartori & Berger 1858–1918. (Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte 84). Kiel.

- Ostersehlte, Christian (2009a): Rudolph Haack und der Stettiner Vulcan 1856 bis 1887. In: Schinkel, Eckhard & Scholl, Lars U. (Hg.): Rudolph Haack (1833–1909). Industriepionier unter drei Kaisern. Bremerhaven/Bremen, S. 47–61.
- Ostersehlte, Christian (2009b): Seebäderdampfer ROLAND. In: Heimat Nordseeküste, 2009, S. 80.
- Ostersehlte, Christian (2017): Flussschifffahrt und Verkehrspolitik: Der Norddeutsche Lloyd und sein Engagement auf der Mittel- und Oberweser. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 40, S. 9–116.
- Ostertag, Reinhart (1986): Deutsche Minensucher. 80 Jahre Seeminenabwehr. Herford.
- Patzer, Holger (2009): Die Fluß- und Hafenschifffahrt der Deutschen Dampfschifffahrtsgesellschaft »Hansa«. Bremen.
- Peters, Dirk J. (2005): Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit (1918–1939). Teil 1: Von der Kriegsrüstung zur Friedenswirtschaft. Schiffbaukonjunktur durch Reparationsleistungen und durch den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Ersten Weltkrieg (1918–1923). In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 28, S. 95–134.
- Peters, Dirk J. (2009): Deutsche Werften in der Zwischenkriegszeit (1918–1939). Teil 2: Symptome der Krise. Stilllegungen, Schließungen, Fusionen und Innovationen (1924–1934). In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 32, S. 173–222.
- Peters, Dirk J. (2013): Helgoländer Börteboote. Eine Besonderheit der Helgoländer Schifffahrtsgeschichte. In: Niederdeutsches Heimatblatt, Oktober 2013, S. 1–2.
- Picht, Klaus P. (2011): Die Schiffe im Seebäddienst nach Helgoland 1952 bis heute. Bremerhaven.
- Potter, Elmar B., Nimitz, Chester W. & Rohwer, Jürgen (1982): Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart. Herrsching.
- Prager, Hans Georg (1977): Blohm + Voss. Schiffe und Maschinen für die Welt. Herford.
- Pungs, Leo (1959): Jonathan Zenneck. In: Abhandlungen der Braunschweigischen Wissenschaftlichen Gesellschaft 11, S. 128–130.
- Raeder, Erich (1956): Mein Leben. Bd. 1: Bis zum Flottenabkommen mit England 1935. Tübingen.
- Rahn, Werner (2010): Strategische Optionen und Erfahrungen der deutschen Marineführung 1914 bis 1944. Zu den Chancen und Grenzen einer mitteleuropäischen Kontinentalmacht gegen Seemächte. In: Rädisch, Wilfried (Hg.): Werner Rahn – Dienst und Wissenschaft. (Potsdamer Schriften zur Militärgeschichte 11). Potsdam, S. 33–72.
- Reichsamt des Innern (Hg.) (1920): Entscheidungen des Ober-Seeamts und der Seeämter des Deutschen Reichs, Bd. 21, H. 2. Hamburg.
- Richter, Egon (1990): Die letzte Fahrt der Königin Luise. Roman. 3. Aufl. Berlin (Ost).
- Robins, Nick (2010): Passenger Tugs and Tenders. Crowmarsh.
- Rödel, Christian (2003): Krieger, Denker, Amateure. Alfred von Tirpitz und das Seekriegsbild vor dem Ersten Weltkrieg. (Beiträge zur Kolonial- und Überseegeschichte 88). Stuttgart.
- Röhl, John C.G. (1985): Lichnowsky, Karl Max Fürst. In: Neue Deutsche Biographie (NDB). 14. Bd.: Laverrenz – Locher-Freuler. Berlin, S. 443–445.
- Röhr, Albert (1974): Deutsche Marinechronik. Oldenburg/Hamburg.
- Rössler, Eberhard (1997): Die Unterseeboote der Kaiserlichen Marine. Bonn.

- Roggendorf, Kurt (1924): Die Entwicklung und Bedeutung der Hamburg-Amerika Linie unter besonderer Berücksichtigung der Vor- und Nachkriegszeit. Hamburg.
- Roio, Maili (Hg.) (2013): Shipwreck Heritage: Digitizing and Opening Access to Maritime History Sources. (Muinasaja Teadus 23). Tallinn.
- Roskill, Stephen (1954–1961): The War at Sea 1939–1945. 4 Bde. London.
- Rothkirch, Malve Gräfin (Hg.) (1985): Königin Luise von Preußen. Briefe und Aufzeichnungen 1786–1910. Mit einer Einleitung von Hartmut Boockmann. München.
- Rüger, Jan (2017): Heligoland. Britain, Germany, and the Struggle for the North Sea. Oxford.
- Salewski, Michael (1970): Die deutsche Seekriegsleitung 1935–1945. Bd. 1: 1935–1941. Frankfurt a.M.
- Salewski, Michael (1991): Das historische Lehrstück: Heligoland. In: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte 116, S. 173–191.
- Salewski, Michael (2010): »Exoriare aliquis nostris ex ossibus ultor«. Untergang und Wiederauferstehung in der deutschen Marinegeschichte. Werner Rahn zum 70. Geburtstag am 9. Juni 2009. In: Rädisch, Wilfried (Hg.): Werner Rahn – Dienst und Wissenschaft. (Potsdamer Schriften zur Militärgeschichte 11). Potsdam, S. 13–31.
- Salewski, Michael (2011): Marine und Geschichte. Eine persönliche Auseinandersetzung. Bonn.
- Schäfer, Knut & Seemann, Peter (2014): DDR-Marine 1949–1990. Stuttgart.
- Scheer, Reinhard & Stöwer, Willy (Hg.) (1926): Die deutsche Flotte in großer Zeit. Braunschweig u.a.
- Schillig, Christiane (2017): Hinterm Horizont geht's weiter. Was geschieht mit ausrangierten Flugzeugen, Schiffen und Eisenbahnen? In: Monumente 2/2017, S. 8–15.
- Schlüter, Holger (2020): Die »Hacken«. 50 Jahre Minentransporter. In: Marine-Forum 95 (1/2), 2020, S. 42–43.
- Schmid, Carlo (1979): Erinnerungen. Berlin/München/Wien.
- Schmucker, Georg (1999): Jonathan Zenneck 1871–1959. Eine technisch-wissenschaftliche Biographie. Stuttgart.
- Schöck-Quinteros, Eva (2007): Der Bund Königin Luise, »Unser Kampfplatz ist die Familie ...«. In: Schöck-Quinteros, Eva & Streubel, Christiane (Hg.): Ihrem Volk verantwortlich. Frauen der politischen Rechten 1890–1933. Berlin, S. 231–270.
- Schönplflug, Daniel (2010): Luise von Preußen. Königin der Herzen. Eine Biographie. München.
- Schorn-Schütte, Luise (2003): Königin Luise. Leben und Legende. München.
- Schüling, Hermann (Hg.) (2012): Kriegsbriefe des 1. Weltkrieges nebst einem Kriegstagebuch nach den Originalen in chronologischer Ordnung. Gießen.
- Schütt, Rüdiger (2016): Seefahrt ist not! Gorch Fock – Die Biographie. Darmstadt.
- Schütt, Rüdiger (2017): Zwischen Heringen und Helden. Gorch Fock und der Krieg. In: Elvert, Jürgen, Adam, Lutz & Walle, Heinrich (Hg.): Die Kaiserliche Marine im Krieg. Eine Spurensuche. (Historische Mitteilungen 99). Stuttgart, S. 125–137.
- Schultheiß, Evelin (Hg.) (2001): Das alte Helgoland fotografiert von Franz Schensky. 2. Aufl. Helgoland.
- Schultz, Jürgen (2007): Mit KÖNIGIN LUISE begann der Minenkrieg. In: Köhlers Flottenkalender 95, S. 51.

- Schurman, Donald M. (1981): Julian S. Corbett, 1854–1922. Historian of British Maritime Policy from Drake to Jellicoe. (Studies in History series). London.
- Schwarzwälder, Herbert (2002): Das große Bremen-Lexikon. Bremen.
- Schwarzwälder, Herbert (2003): Das große Bremen-Lexikon. 2. Aufl. Bd. 1: A–K. Bremen.
- Schwengler, Walter (1988): Der Versailler Vertrag und die Schuldfrage des Ersten Weltkrieges. In: Militärgeschichtliche Beiträge 2, S. 23–24.
- Shuttleworth, James (2017): Ship Research: The Basics. In: Power Ships 303/Fall 2017, S. 46–51.
- Siersdorfer, Theodor (1974): Hamburg – Cuxhaven – Helgoland. Chronik der Niederelbe-Bäderdampfer. Norderstedt.
- Siersdorfer, Theodor (1975): Wächter am Strom. Aus der Vergangenheit der Lotsenschiffe und Seezeichen unserer Außenelbe. Hamburg.
- Spannhake, W. (1914): Die Transformatoranlage des Seebäderdampfers »Königin Luise« der Hamburg-Amerika-Linie. Gebaut auf der Werft des Stettiner Vulcan. In: Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure (VDI) 58 (13), S. 481–487, 58 (14), S. 532–540.
- Speidel, Hans (1977): Aus unserer Zeit. Erinnerungen. Berlin/Frankfurt/Wien.
- Spelde, Günther (1985): Geschichte der Lotsenbrüderschaften an der Außenweser und an der Jade. Bremen.
- Spitta, Theodor (1969): Aus meinem Leben. Bürger und Bürgermeister in Bremen. München.
- Staehr, Christian (1960): Die Geschichte der Hapag von 1871 bis zum Tode Albert Ballins. Göttingen.
- Straub, Eberhard (2001): Albert Ballin. Der Reeder des Kaisers. Berlin.
- Stubmann, Peter Franz (1926/1960): Mein Feld ist Welt. Albert Ballin – sein Leben. Hamburg.
- Stubmann, Peter Franz (1957): Albert Ballin. Ein deutscher Reeder auf internationalem Feld. Geschrieben zu seinem 100. Geburtstag am 15. August 1957. Hamburg.
- Szymanski, Hans (1958): Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Niedersachsen und in den angrenzenden Gebieten von 1817 bis 1867. (Schriften der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens e.V., N.F. 67). Hannover.
- Thiele, Johannes (2010): Luise von Preußen. Reinbek.
- Thiess, Karl (1905): Die Hamburg-Amerika Linie – eine Stütze der deutschen Volkswirtschaft. Berlin.
- Thomas, P.N. (1991): British Steam Tugs. 2. Aufl. Wolverhampton.
- Thornton, E.C.B. (1969): South Coast Pleasure Steamers. 2. Aufl. Prescot.
- Vasko-Juhász, Desirée (2006): Die Südbahn. Ihre Kurorte und Hotels. Wien/Köln/Weimar.
- Wallmann, Eckhard (2017): Helgoland. Eine deutsche Kulturgeschichte. Hamburg.
- Wehrmann, Anne-Katrin (2012): Eine Insel im Wandel – vom »Fuselfelsen« zum modernen »Helgoland 3.0«. In: Hansa 12/2012, S. 46–47.
- Wentzel, Hans Günther (1982): Menschen im Küstenwind. Erinnerungen an Wismar in den 20er Jahren. In: Deutsches Schiffsarchiv 5, S. 154–178.
- Weyer, B. (Hg.) (1914): Taschenbuch der Kriegsflotten. XV. Jg. München.
- Wiborg, Susanne (2000): Albert Ballin. Hamburg.

- Wiborg, Susanne & Wiborg, Klaus (1997): Unser Feld ist die Welt. 150 Jahre Hapag-Lloyd. Hamburg.
- Wiltshire, Karen H., Mölter, Kerstin & Pichler, Claudia (2017): 125 Jahre Meeresforschung Helgoland. Bremerhaven.
- Witkop, Philipp (Hg.) (1916): Kriegsbriefe deutscher Studenten. Gotha.
- Witt, Jann Markus (2014): Eroberer der Meere. Krieger, Händler und Entdecker von der Antike bis heute. Darmstadt.
- Witthöft, Hans Jürgen (1973): Hapag. Herford.
- Witthöft, Hans Jürgen (2002): Tradition und Fortschritt. 125 Jahre Blohm + Voss. Hamburg.
- Wulle, Armin (1989): Der Stettiner Vulcan. Ein Kapitel deutscher Schiffbaugeschichte. Herford.
- Zielke, Hagen & Backens, Peter (2023): Helgoland – eine historische Bilderreise. Julius Simonsens Reisefotografien der 1920/30er Jahre. Ein aktueller Fotovergleich und ein Beitrag zum Seebäddienst. Bremen.