

Hilfskreuzer MS SEEADLER

Legende und ...?

Dirk Nottelmann, Moorrege

Es ist an der Zeit, sich einmal mit einem von Deutschlands berühmtesten Kriegsschiffen kritisch auseinanderzusetzen. Weniger mit der Frage nach Sinn und Zweck, als mit einer Analyse der überlieferten Informationen zu dem Schiff und nicht zuletzt auch seinem gleichermaßen legendären Kommandanten, Graf Felix von Luckner.

Zunächst einige gesicherte Fakten: Die spätere SEEADLER wurde im Jahre 1888 auf der Werft von Robert Duncan & Co. in Glasgow unter der Baunummer 237 in Bau gegeben. Der Stapellauf fand am 9. August statt, der Taufname war PASS OF BALMAHA, die Indienststellung für die Reederei Gibson & Clark, Glasgow, folgte noch im selben Jahr. Für die nächsten 26 Jahre gilt für das Schiff, was für 99% der Welthandelsflotte zutrifft; bar jeder Schlagzeilen verrietete es seinen Dienst, für die Öffentlichkeit unbenannt. Mit Kriegsausbruch 1914 wurde es von seinen britischen Eignern an die „River Plate Steamship Company“ mit Sitz in New Orleans verkauft. Unter dem Schutz der amerikanischen Neutralität konnte die Tätigkeit gefahrloser fortgeführt werden als unter britischer Flagge. Immerhin ging die amerikanische Neutralität so weit, daß zumindest eine Reise mit voller Baumwollladung verbürgt ist, die nach Deutschland führte. Diese Reise wurde durch den Umstand bekannt, weil das Schiff am 15. 3. 1915 vor Sylt strandete und erst nach Leichtern eines Teiles der Ladung am 30. 3. freigeschleppt und nach Bremen eingebracht werden konnte. Eine spätere Reise der PASS OF BALMAHA endete weniger glücklich, von New York kommend und mit einer vollen Baumwollladung von 1500 tons nach Archangelsk bestimmt, wurde sie am 20. 7. 1915 von einem britischen Hilfskreuzer gestoppt (generell als die VICTORIAN bezeichnet). Ungewöhnlich für ein amerikanisches Schiff, wurde sie mit einem Prisenskommando, bestehend aus einem Leutnant und vier Mann, versehen und nach Kirkwall auf den Orkney-Inseln zur Untersuchung entlassen. Möglicherweise haben hierzu die Logbuch-Eintragen über die oben erwähnte Reise nach Deutschland beigetragen! Mit der Schilderung des nächsten Tages beginnt die Legendenbildung um das Schiff, die nicht in dem bisherigen Rahmen der mehr oder weniger gesicherten Fakten geschildert werden soll, sondern eines eigenen Kapitels bedarf:

Aufbringung und Umbau

Am 21. 7. 1915 wurde das Schiff im Seegebiet zwischen der Rockall-Bank und den Orkneys von dem deutschen U-Boot U 36 unter Kapitänleutnant Graeff angehalten. Kapitän Metcalf versuchte nach Abspra-

che mit dem Prisenskommando noch, dem Boot zu entkommen - ein fruchtloses Unterfangen. Um einer drohenden Kriegsgefangenschaft zu entgehen, versteckten sich die Engländer zunächst im Kettenkasten. Graeff entschloß sich jetzt, wohl wissend um den Wert der Ladung für die deutsche Wirtschaft, zu dem riskanten Schritt, einen einzelnen Mann als Prisenskommando abzustellen, den Steuermannsmaat Lamm; mehr konnte das Boot nicht entbehren. Wie Lamm es schaffte, die fünf Tage lange, weitere Reise nach Cuxhaven zu überstehen, ist wahrscheinlich eine der erstaunlichsten Einzeltaten des Krieges: Eine Schlüsselposition kommt in der ganzen Affäre wohl dem deutschstämmigen Koch zu, dem es gelang, sowohl die englische Prisensbesatzung im Kettenkasten, den Kapitän und die Mannschaft, als auch letztlich Maat Lamm zu täuschen, letzteren über die Anwesenheit des Prisenskommandos. Inwieweit das geschilderte, zufällige Auftauchen zumindest eines weiteren U-Bootes zur Furcht der Besatzung vor Übergriffen gegenüber der deutschen „Prisensbesatzung“ beigetragen hat bzw. dieses Auftauchen überhaupt stattgefunden hat, läßt sich heutzutage nicht mehr mit Gewißheit feststellen. Gesichert ist jedenfalls, daß die PASS OF BALMAHA am 26. 07. vor der Elbmündung von den dortigen Sicherheitskräften in Empfang genommen wurde und Maat Lamm nicht schlecht staunte, als aus dem Kettenkasten fünf gut bewaffnete englische Soldaten auftauchten. Einen tragischen Zug bekam die Unternehmung noch dadurch, daß U 36, auf der erst dritten Feindfahrt befindlich, am 24. 07. von der englischen U-Bootfalle PRINCE CHARLES, unter Verlust der gesamten Besatzung versenkt wurde; somit war Maat Lamm durch besondere Umstände zum einzigen Überlebenden des Bootes geworden!

Zunächst nach Cuxhaven eingebracht, wird das Schiff ein paar Tage später nach Geestemünde überführt. Dort erklärt das zuständige Prisengericht Schiff und Ladung als gute Prise und beschlagnahmt es. Im Frühjahr 1916 trat dann Leutnant z.S. der Reserve Alfred Kling, vor dem Krieg u.a. 1. Offizier auf Schiffen der „Hamburg-Süd“, an seine Vorgesetzten mit dem Gedanken heran, ein Segelschiff als Hilfskreuzer auszurüsten. Diese originäre Idee Luckner zuzuschreiben, ist eine der vielen Legenden um die spätere SEEADLER. Die Idee wurde nach langen Diskussionen für durchführbar erachtet und Kling mit der Umsetzung betraut. Die PASS OF BALMAHA bot sich als Untersatz besonders an, da sie vom Erscheinungsbild her wahrlich nicht als deutsches Schiff gelten konnte, obwohl in der Takelage eine Veränderung vorgenommen werden sollte, die nicht im Ein-