

SMS CORMORAN – Letzter Fluchtort Guam Naval Station

Von Golf Dornseif

Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs zählte eine Reihe deutscher Kriegsschiffe sowohl zur Ostasiatischen als auch Australischen Station mit unterschiedlichen Schicksalswegen: Panzerkreuzer Scharnhorst und Gneisenau, sodann die Kleinen Kreuzer Nürnberg, Leipzig, Emden, Cormoran und Condor, schließlich die Kanonenboote Iltis, Tiger, Luchs und Jaguar. Hinzu kamen als Flusskanonenboote Tsingtau, Vaterland, Otter und zuletzt noch das Vermessungsschiff Planet.

Der Ungeschützte Kreuzer CORMORAN mit Besegelung und zwei Expansions-Maschinen hatte eine Besatzung von 164 Männern und verfügte über acht 10,5 cm Schnellfeuerkanonen, Gewicht 1864 BRT. CORMORAN war an der Besetzung Tsingtaus beteiligt 1897, an der Flaggenhissung 1900 auf Samoa sowie an der Niederschlagung des Aufstand Ponape 1910 und 1911. CORMORAN geriet ab 1914 urplötzlich in eine missliche Situation, abgeschnitten von Kohlenschiffen zur Treibstoffversorgung und sonstiger Unterstützung.

Zunächst erklärte der amerikanische Präsident Woodrow Wilson die Vereinigten Staaten von Amerika zum neutralen Land, und Gouverneur Maxwell, zuständig für den amerikanischen Flottenstützpunkt Guam in der Südsee, verkündete am 11. August 1914 die gleiche Botschaft innerhalb seiner Zuständigkeit. Sechs Tage später lief der amerikanische Dampfer RIO PASIG in den Hafen Apra auf Guam ein, reichlich beladen mit Bunkerkohle für die deutsche Kriegsmarine. Vier Passagiere befanden sich an Bord, waren aber nirgendwo in den Dokumenten des Captains mit ihren Namen ausgewiesen.

Aus dem Inhalt

***Ein abenteuerlicher Lebenslauf
Immer Ärger mit den Kohlen
Wrack als Sporttaucher-Attraktion
Wiedergeburt der KORMORAN
Tagebuchnotizen der Besatzung
Bewaffneter Handelskreuzer 1942***



Ohne Zweifel hatte der seltsame Dampfer mit seiner ebenso verdächtigen Fracht die Neutralitätsvorschriften verletzt. Sofort untersagte der Gouverneur allen Personen an Bord, irgendwelche Seekabel-Telegramme ab Guam zu versenden oder dort zu empfangen. Schließlich durfte die RIO PASIG wieder auslaufen nach Rückfragen in Washington, D.C.

Am 25. August 1914 erfuhr der Gouverneur über Seekabel, dass Japan den Deutschen eine Kriegserklärung übermittelt hatte und sich den westlichen Alliierten anschließen wollte. Da das deutsche Kaiserreich die nördlichen Marianen Inseln kolonial beherrschte, rückten die zu erwartenden Auseinandersetzungen zwischen den jetzt Krieg führenden Mächten deutlich näher. Es dauerte nicht lange, und ein Kutter des deutschen Leichten Kreuzers CORMORAN landete im Hafen Apra auf Guam, besetzt mit drei Offizieren und vier Eingeborenen (Matrosen) aus Deutsch-Neuguinea. Der nervös gewordene Gouverneur ordnete an, dass diese Männer sich höchstens 24 Stunden in Guam aufhalten dürften, denn sonst drohe ihnen Internierung! Die Deutschen zogen missmutig wieder ab. Fünf Tage danach ließ sich das japanische Schlachtschiff KATORI vor Guam blicken, offensichtlich auf der Suche nach gegnerischen Seestreitkräften im Zickzack-Kurs.

Schließlich hissten die Japaner ihre Flagge und fragten über Funk an, ob sie „nicht weiter störten bei strikter Beachtung der Dreimeilenzone rings um das neutrale Guam ...“ Solchen höflichen Umgangsformen konnten die Amerikaner nicht widerstehen und zeigten sich großmütig zustimmend. Am 8. November 1914 fuhr das japanische Handelsschiff NIPPON MARU in den Hafen ein, obwohl es niemand offiziell gestattet hatte. Nunmehr verloren die Amerikaner ihre Geduld und erzwangen die sofortige Abreise des suspekten Frachters, da der Captain keinen Grund für seinen unerwünschten Besuch anzugeben vermochte.

Schließlich tauchte am 14. Dezember 1914 zum Entsetzen der Yankees auch noch der deutsche Leichte Kreuzer CORMORAN am Horizont auf und ankerte vor der Küste. Der Kommandant meldete sich gleich beim Gouverneur und bat um Lieferung von Kohlen und Proviant. Das korrekte Ersuchen erschien glaubwürdig nach einer Bordinspektion, doch erforderte das Neutralitätsgebot die Weiterreise nach spätestens 24 Stunden Aufenthalt. Diese Zeitspanne war zu knapp, sodass die Amerikaner zwangsweise Internierungsmaßnahmen durch ihre Marine-Infanterie ergriffen. 33 Offiziere und 340 Matrosen waren betroffen: eine stattliche „Übermacht“ im Vergleich zu den wenigen verfügbaren amerikanischen Seesoldaten! Überdies fehlte es an genügend Lebensmitteln für alle.



Fotografie des ersten deutschen Kriegsschiffs mit Namen CORMORAN im Hafen Tsingtau.

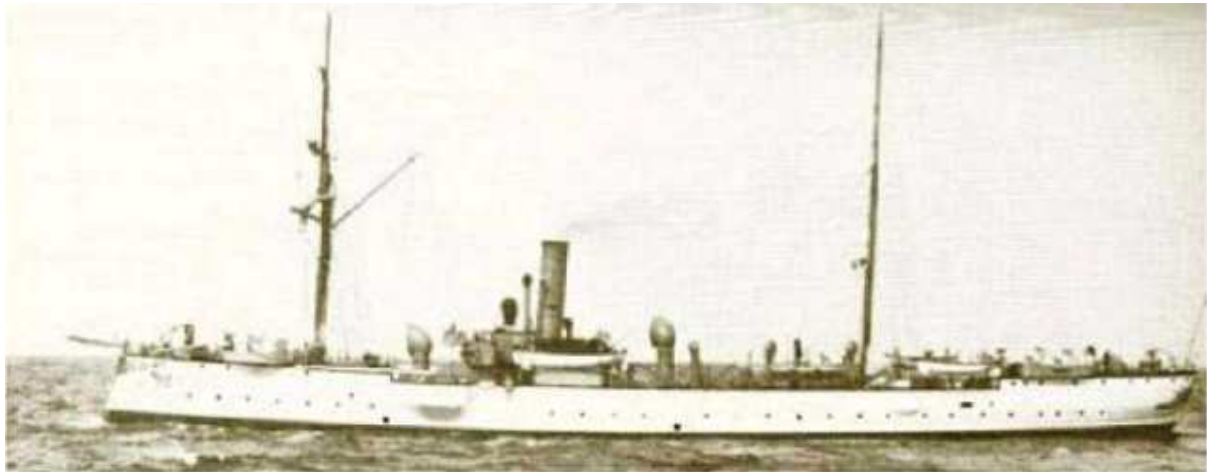
Der Leichte Kreuzer, Baujahr 1893, wurde 1912 als Kanonenboot umgerüstet und im August 1914 in Tsingtau außer Dienst gestellt bzw. bei Kriegsbeginn im Hafen auf Grund gesetzt und zerstört.

Der Kleine Kreuzer EMDEN eroberte alsbald den russischen Dampfer RJÄSAN im Pazifik und verwandelte ihn in den Hilfskreuzer (Nachfolger) CORMORAN mit Besatzungsangehörigen der ursprünglichen CORMORAN. Dieses Schiff wiederum beendete seinen Schicksalsweg im April 1917 im Hafenbecken vor Guam durch Selbstvernichtung.

Zwei Tage später kamen die Japaner wieder in Sicht mit dem Kreuzer IWATE, und Admiral Matsu-mura stoppte vor dem Hafeneingang, um sich nach dem kriegsrechtlichen Status der CORMORAN-Internierten zu erkundigen. Es war ihnen offenbar nicht gelungen, das deutsche Schiff frühzeitig abzufangen. Gouverneur Maxwell schickte dem Admiral ein Boot entgegen und ließ durch seine Offiziere die veränderte Lage erläutern, was höflich akzeptiert wurde. Bald dampften die Japaner auf neuem Kurs.

Die Männer der CORMORAN blieben in ihrem Schiff wohnen, durften aber auf der Insel frei laufen und umschauen. Unterdessen verlangte die deutsche Regierung über viele Monate hinweg Freilassung der Internierten, allerdings ohne Erfolg. Im Mai 1916 „entdeckte“ internationale Diplomatie einen neuen Status, und die Angehörigen der Kriegsmarine verwandelten sich formal von „Internierten“ in „Gäste“ der USA bzw. der US Navy „unter besonderen Umständen“.

Am 2. April 1917 konnten die Amerikaner nicht länger dem Weltkrieg fernbleiben und mussten unter britischem Druck Deutschland den Fehdehandschuh zuwerfen. Jetzt durften die Deutschen nicht mehr ihr Schiff verlassen und saßen an Bord fest. Den Yankees war sauer aufgestoßen, dass in der jüngsten Vergangenheit kaiserliche Unterseeboote amerikanische Dampfer ohne Warnung torpedierten (wie es hieß).

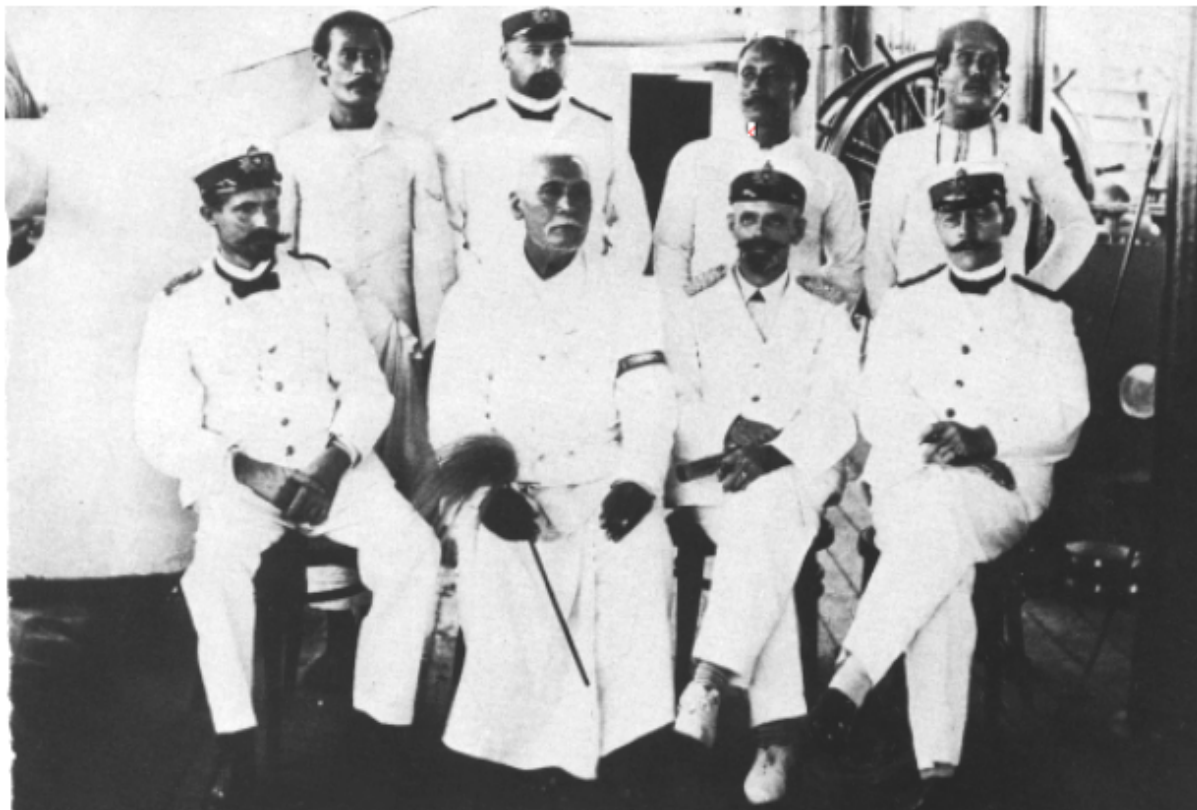


Ansicht des ersten deutschen Kriegsschiffs mit dem Namen CORMORAN als Leichter Kreuzer, später in der Klasse Kanonenboote geführt. Die Baukosten betrugen etwa 2,5 Millionen Goldmark in Danzig im Juli 1893. Schwesterschiffe waren SMS BUSSARD, SMS SEEDLER, SMS CONDOR neben SMS FALKE und SMS GEIER mit 1019 BRT.

Der ausgetauschte Gouverneur, jetzt Captain Roy C. Smith, befahl zornig die Übergabe der CORMORAN an die US Navy und die Wandlung der Internierung in Kriegsgefangenschaft. Auf deutscher Seite wollte man dann Kriegsgefangener sein, aber trotzdem das Schiff behalten! Darauf konnte sich der Gouverneur mit dem besten Willen nicht einlassen. Kurz danach erschütterte eine starke Explosion die CORMORAN als Folge der Selbstversenkung. Die Männer sprangen über Bord und schwammen ans Ufer. Zwei Unteroffiziere und fünf Matrosen ertranken dabei, zwei andere blieben vermisst. Alle Toten wurden auf dem Friedhof der US Navy mit militärischen Ehren bestattet.

Offiziere mit ihren eingeborenen Dienern fanden eine Unterkunft im Camp Barnett, die Mannschaftsdienstgrade in Asan unter relativ angenehmen Konditionen. Am 30. April 1917 schickte der Gouverneur die Kriegsgefangenen an Bord des Truppentransporters THOMAS nach USA. Vier chinesische Wäscher wurden freigelassen in ihrer Eigenschaft als „Nicht-Kombattanten“ der CORMORAN Besatzung. 28 Insulaner aus Deutsch-Neuguinea, ebenfalls Ex-Gefangene durften bald auf Guam Jobs suchen und freuten sich königlich.

Abgesehen vom Zwischenfall mit der CORMORAN fürchteten die Amerikaner auf Guam weiterhin die Aktivität des deutschen Kreuzergeschwaders in der Südsee und versuchten ihre Insel zu befestigen. Verfügbar blieben 400 Angehörige der US NAVY (Marine-Infanteristen), 64 Matrosen, 40 eingeborene Polizisten und 900 Freiwillige (Guam Miliz). Hinzu kamen einige Batterien Küstenschutz. Es passierte jedoch nichts weiter, denn die Deutschen hatten andere Sorgen und Probleme als Guam zu überfallen ...



Dieses Bild entstand im Hafen Apia auf Samoa, wo die Offiziere der CORMORAN den eingeborenen Häuptling Mataafa an Bord begrüßten. Es bestanden oft herzliche Beziehungen mit den örtlichen Würdenträgern der jungen Kolonie und ihren liebevollen Töchtern sowie Gemahlinnen. Man beachte den malerischen Fliegenwedel des Häuptlings.

Ab Februar 1917 mussten Jungen zwischen 12 und 16 Jahren an militärischen Übungen teilnehmen: jeden Nachmittag eine Stunde (außer Samstag und Sonntag). Es machte Spaß und führte zu nichts. Später war auch Mittwoch nachmittags dienstfrei. Sinnloses Exerzieren und Paradiere stand im Mittelpunkt (ohne Handfeuerwaffen). Insgesamt galt der Drill mehr als 1000 Boys. Ab 15. März 1917 rekrutierte das Gouvernement eine Miliz, Männer zwischen 16 und 23 Jahren, zusammen ebenfalls etwa 900 Burschen, für die aber keine Gewehre greifbar waren! Im Juni 1917 meldete der Gouverneur voller Stolz dem Marine-Ministerium, dass er inzwischen 2.000 voll ausgebildete Kämpfer nachweisen könne ... (ohne Waffen).

Ein abenteuerlicher Lebenslauf

SMS CORMORAN lief am 2. Februar 1892 in der Kaiserlichen Werft zu Danzig vom Stapel und gehörte ursprünglich zur Bussard-Klasse der kleinen Ungeschützten Kreuzer mit den Schwesterschiffen SMS GEIER, SMS BUSSARD, SMS CONDOR, SMS SEEDLER sowie SMS FALKE. Länge 76 Meter, Breite 10 Meter, Tiefgang 4.80 Meter mit einer Wasserverdrängung von 5200 Tonnen und einer Höchstgeschwindigkeit über 15 Knoten. Zur Bewaffnung zählten acht 10,5 cm Schnellfeuerkanonen und fünf 3,7 cm Revolverkanonen.

Kaiser Wilhelm II ließ es sich nicht nehmen, bei der Schiffstaufe anwesend zu sein. Erst am 2. Oktober 1894 war es so weit, dass CORMORAN und CONDOR gleichzeitig in Dienst gestellt werden konnten, um in Ostasien das Kanonenboot Wolf abzulösen. Am 16. Oktober traten beide Schiffe die Ausreise an und erreichten Mitte Dezember Lourenco Marques, wo CORMORAN bis Juli 1895 stationiert blieb, um die deutschen Interessen angesichts der zunehmenden politischen Spannungen in Südafrika notfalls zu schützen.

Der nächste Einsatz galt bald danach Häfen im Persischen Golf. Dort sollte dem Sultan von Oman in Maskat ein Höflichkeitsbesuch abgestattet werden. Am 5. August erlitt das Schiff aber in der Strasse von Ormuz Schaden am Sicherheitsventil des Niederdruckzylinders der Steuerbord-Maschine und lief zur Reparatur den persischen Hafen Abuschir an. Mitte September war das ostasiatische Stationierungsgebiet erreicht, wo sich die Kreuzerdivision aufhielt mit ihrem Flaggschiff Großer Kreuzer KAISER unter Konteradmiral Hoffmann.



*Bei Ausbruch des Kriegs
ankerte SMS CORMORAN vor
der Insel Lamutrik in der
Südsee.
Das Insulanermädchen trägt
eine Matrosenmütze mit dem
Schriftzug SMS CONDOR zur
Erinnerung.*

Oktober und November 1897 begann CORMORAN eine Fahrt den Jangtse Kiang aufwärts bis Hankau, da am vierten Oktober eine deutsche Niederlassung ihre Tätigkeit aufnahm. An der Besetzung Tsingtau war der Kleine Kreuzer ebenfalls beteiligt. Bald danach benötigte man CORMORAN in Deutsch-Samoa, ergänzt durch BUSSARD und FALKE, wegen zunehmender politischer Spannungen. Auf dem Weg dorthin lief CORMORAN in der Nacht vom 23. zum 24. März 1899 auf das Wirbelwind-Riff nördlich der Westspitze von Neu-Pommern/Dampier Strasse und blieb in Höhe der Schiffsmitte hängen, sodass das Vorschiff einen Meter aus dem Meer ragte.

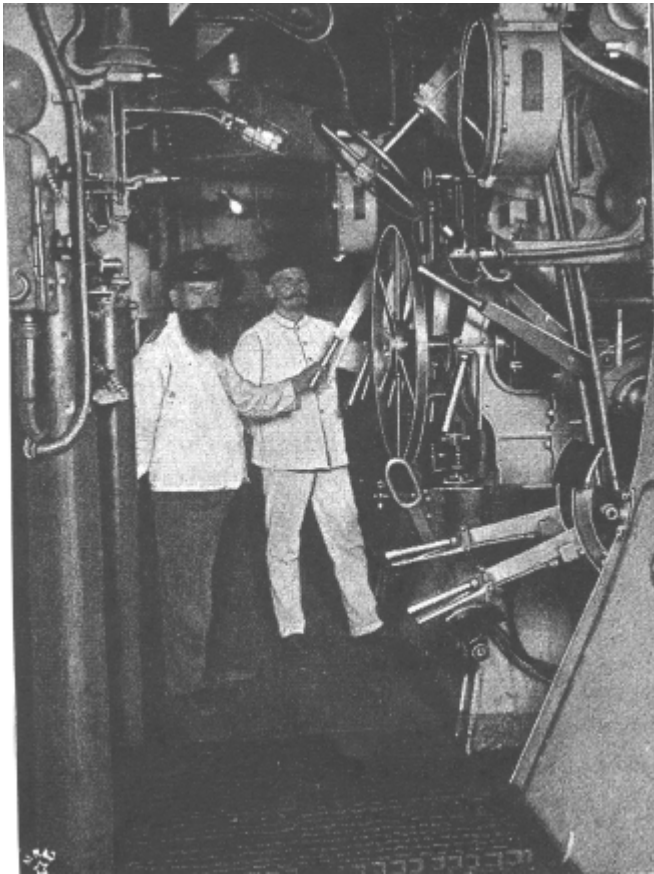
Tagebuchnotizen der Besatzung

Nachdem wir am 25. November 1911 den Hafen Apia auf Samoa verlassen hatten, dampfte die CORMORAN zu den Marshall Inseln und lief am 4. Dezember zuerst Nauru an. Unter nächster Hafen sollte Jaluit sein, wo uns Weihnachtspakete erwarten würden. Irgend ein Matrose bestieg deshalb den Pegasus und fabrizierte:

Jetzt geht`s nach Jaluit,
Wo es Pakete gibt!
Vom Schatz und von zu Haus,
Jetzt sind wir fein heraus!

In Matupi blieben wir drei Wochen und erledigten Schiessübungen. Am 29. Dezember hatten wir dort ein längeres See- und Erdbeben mit heftigen Erschütterungen, aber alle blieben unversehrt. Ehe wir Matupi verließen, mussten einige Männer der Besatzung noch einem vor Jahresfrist verstorbenen Kameraden einen letzten Liebesdienst erweisen. Galt es doch sein Grab zu öffnen, weil der Vater die irdischen Reste in die Heimat überführt haben wollte.

Am 5. Februar trafen wir in Guam ein bei den Amerikanern, Weil es dort eine Seekabelstation gibt, hatten wir endlich nach längerer Unterbrechung wieder Verbindung mit der Heimat ...



*Blick in den
Maschinenraum
von SMS CORMORAN.*

Weil das Umstauen von Bunkerkohle und Munition nichts nutzte, schickte Kommandant Korvettenkapitän Emsmann die Dampfpinasse mit Beiboot und Kohleladung im Schlepp (zwei Offiziere, 11 Matrosen) zum etwa 300 km entfernten Friedrich-Wilhelms-Hafen um den dort zur dieser Zeit erwarteten NDL-Dampfer STETTIN zur Hilfe heran zu holen: 50 Stunden waren für die Anreise erforderlich, und am 29. März trafen beide Schiffe zusammen. Weil der Kommandant mit dem Schlimmsten rechnete, entschloss er sich mittlerweile alles Entbehrliche sowie Munition und Kohlen an Land bringen oder über Bord werfen zu lassen. Die Geschütze verlagerte man in das Achterdeck, Fock- und Großmast gingen in den Fluten unter. Endlich schwamm der Kreuzer frei!

Höchste Zeit, alles (soweit möglich) wieder aufzufischen und zurück an Bord zu bringen. Danach fuhren beide Schiffe Kurs Friedrich-Wilhelms-Hafen und CORMORAN änderte den Kurs auf Sydney sobald das Schiff einigermaßen hergerichtet werden konnte. Die Inspektion in der australischen Werft ergab, dass der Kreuzer nur geringe Schäden am Rumpf erlitten hatte und bis Anfang Juni tadellos überholt erschien.

Am 17 Juni erreichte CORMORAN Apia in Deutsch-Samoa und löste SMS FALKE ab. Damals unterzeichneten die Großmächte Großbritannien, das deutsche Kaiserreich und die USA den sogenannten Samoa-Vertrag zur Regelung aller ihrer Ansprüche. Die Inseln Upolu und Savaii fielen am 1. März 1900 an Deutschland. Mitte Juni reiste das Schiff nochmals nach Sydney zu Überholungsarbeiten und zur Ablösung der Besatzung, doch die Männer baten um Weiterverwendung während des chinesischen Boxer-Aufstands in Peking. Mit Rücksicht darauf, dass jetzt im jungen Deutsch-Samoa friedliche Zustände einkehrten, riskierte der Kreuzer eine Rundreise durch das gesamte deutsche pazifische Schutzgebiet vor der fälligen jährlichen Generalüberholung zu Sydney.

In dieser Zeit vertrat CORMORAN mit dem Grossen Kreuzer HANSA das Kaiserreich offiziell während der Eröffnungssitzung des Ersten Parlaments im australischen Bund zu Melbourne in Ehrenformation. Auf der Rückreise nach Samoa mussten die Sankt Matthias Inseln im Bismarck Archipel angelaufen werden, um mit dem Vermessungsschiff MÖWE die Ermordung des deutschen Naturforschers Menke

und seines Begleiters zu ahnden in Form einer Strafexpedition. Am 28. Juli kehrt CORMORAN nach Apia (Samoa) zurück. In der folgenden Zeit standen mehrere Rundreisen auf dem Plan innerhalb des Bismarck Archipels sowie Reparaturarbeiten in Sydney. Schließlich erreichte der Rückruf nach Deutschland das Schiff, und am 13. September 1903 legte CORMORAN in Kiel an.

Für 1907 sah man erhebliche Erneuerungsarbeiten vor mit dem Einbau neuer Kessel. Umtakelung in einen Toppsegelschoner gehörte dazu. Zum 1. Mai 1909 hatte sich der Kleine Kreuzer so gut erholt, dass die Admiralität ihn wieder in die Südsee entlassen konnte. Vorher kam jedoch über Malta der korrigierte Befehl zwischendurch nach Kleinasien zu dampfen und die türkischen Revolutionswirren zu verfolgen. Auch die kleinen Kreuzer LÜBECK und STETTIN hatten sich dort einzufinden. CORMORAN erreichte die Anweisung, 300 armenische Christen als politisch Verfolgte der Jungtürken an Bord zu nehmen und in Sicherheit zu bringen.



*SMS CORMORAN im
Hafen von Tsingtau
kurz vor dem
Kriegsbeginn.*

Am 9. Juli kam der Suez Kanal in Sicht, aber eine neue Kesselreparatur wurde in Dschidda fällig. Endlich erreichte man die Südsee unversehrt und durfte Kreuzfahrten, Küstenvermessungen sowie mehrere Expeditionen zur Bestrafung aufständischer übernehmen. Kannibalen in der Umgebung von Kaiser-Wilhelm-Land mussten zur Rason gebracht werden soweit das überhaupt möglich schien.

1909 erhielt die CORMORAN einen Sonderauftrag: Gouverneur Dr. Hahl von DNG wollte den Sepik (Kaiserin Augusta Fluss) im Kaiser Wilhelm Land erkunden und aufwärts befahren. Tatsächlich legte man mühelos eine Strecke von etwa 350 km zurück und kehrte dann vorsichtshalber um. Wiederum folgte eine Stationierung auf Samoa, alsbald die Niederschlagung des Ponape Aufstand. Zwischendurch gab es Überholungen in Tsingtau und Sydney.

Am 24. Februar 1913 überführte ein Erlass CORMORAN in die Klasse der Kanonenboote, veranlasst vom Staatssekretär des Reichsmarine-Amtes (ohne aktenkundige Begründung). Als der erste Weltkrieg ausbrach, steckte CORMORAN seit Ende Juli des Jahres wegen dringender Reparaturen im Dock zu Sydney und bemühte sich schleunigst nach Tsingtau zu erreichen. Am 6. August 1914 wurde das Schiff überraschend außer Dienst gestellt. Der Kommandant des Kleinen Kreuzers EMDEN, Fregattenkapitän von Müller, zugleich dienstältester Offizier der Ostasien-Station, brachte zuvor am 4. August 1914 den russischen Dampfer RJÄSAN als Prise auf und ließ ihn zum deutschen Hilfskreuzer umrüsten, umgetauft als CORMORAN. An Bord gingen Offiziere und Mannschaften des stillgelegten Kanonenboots CORMORAN sowie der Kanonenboote ILTIS und VATERLAND ab Tsingtau. Das alte Schiff CORMORAN musste gesprengt und auf Grund gesetzt werden, als die Japaner anrückten. (Position 36 Grad 03"N 120 Grad 16"E).

Auf Jap bot sich die Gelegenheit, auch die Besatzung des dort verborgenen Vermessungsschiffs Planet abzuholen, doch wurde die Kohlenknappheit immer bedrohlicher. Wie sollte die (neue) CORMORAN unter solchen Umständen einen wirkungsvollen Handelskrieg führen? Kommandant Adalbert Zuckschwerdt sah sich in die Enge getrieben mit zuletzt nur noch 50 Tonnen Bunkerkohle im Schiff und der Internierung (später Kriegsgefangenschaft) auf Guam vor Augen.

Immer Ärger mit dem Kohlen trimmen

Zwischen der Jaluit Handelsgesellschaft auf den Marschall Inseln und der Reichsmarine existierten vor 1914 Vereinbarungen über die Lieferung und Vorratshaltung von Kohlen bestimmter Qualität zu einem festgesetzten Preis. Dessen ungeachtet beanstandeten viele Kommandanten deutscher Kriegsschiffe sowohl die Qualität als auch den Preis und die mangelhaften Ladevorrichtungen des Anbieters.

Die Kriegsmarine war auf derartige Kohlenbunker angewiesen und konnte sich nicht gegen überhöhte Preisschwankungen und andere mutmaßliche Schikanen wehren. Der Kommandant des Kreuzers SEEADLER kommentierte in einem Schreiben: „Seit 12 Jahren hat sich hier nichts geändert trotz zahlreicher Beschwerden vor Ort und in der Heimat! Und jetzt will die gleiche Firma auch noch die Karolinen unter ihre Fittiche nehmen mit Ponape und Jap und anderen Inseln ...“

Es ging nicht allein um Kohlen, dann ebenso wichtig war der Nachschub an Trink- und Kesselwasser. Im Jahr 1900 berechnete die Jaluit Gesellschaft je Tonne Trinkwasser neun Mark. Die römisch-katholische Missionsstation verhielt sich großzügiger gegenüber der Marine und stellte ihre Regenwasser-Zisterne zur kostenlosen Verfügung.

1899 erzielte die Jaluit Gesellschaft einen Gewinn über 230.000 Mark in ihrem Inselreich netto und zahlte 12 Prozent Dividende. Nach zahllosen Reklamationen der Schifffahrt wurde der Preis für eine Tonne Trinkwasser auf fünf Mark ermäßigt.

SMS CORMORAN berichtete 1903 dem Reichsmarine-Amt unter anderem: „Die Kohlenversorgung in Ponape ist ebenso mangelhaft wie in Jaluit wegen unzulänglicher technischer Einrichtungen unzumutbarer Natur. Weil die Jaluit Gesellschaft kein eigens Dampfboot besitzt, konnte die Kohlenübernahme nur mit Hilfe der vom Gouvernement zur Verfügung gestellten Dampfbarkassen und eines größeren Prahms ohne Aufschub bewerkstelligt werden. Die Jaluit Firma besitzt nur zwei kleine Prahme (Flösse) mit je 10 Tonnen Kapazität. Kessel- und Trinkwasser wurde wegen der hohen Jaluit-Preise aus einer Quelle oberhalb Ponapes entnommen. Das Gouvernement stellte liebenswürdigerweise einige Boote zum Transport bereit ...“

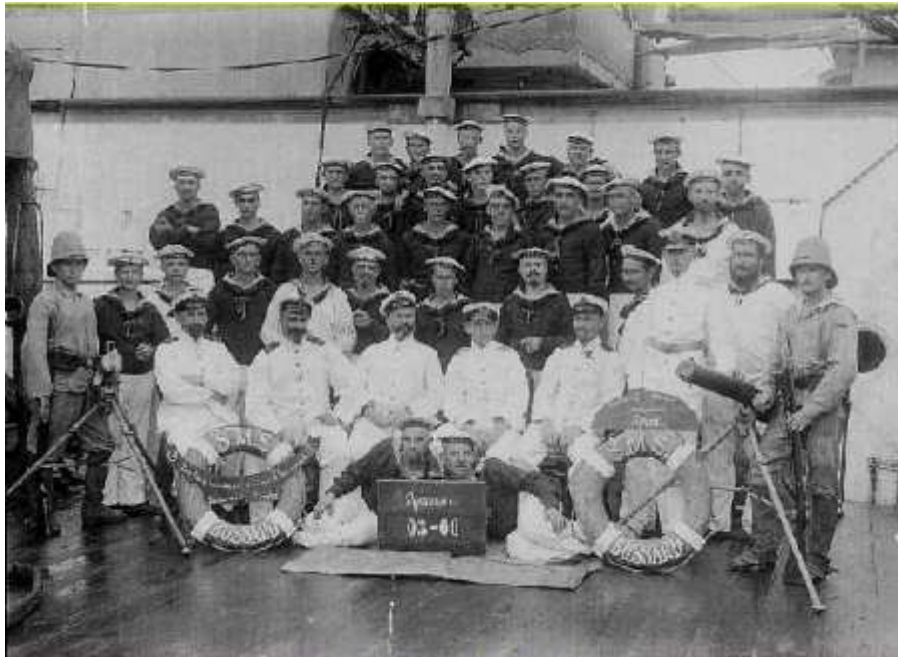
Eigentümlich ist es gleichfalls, dass die Gesellschaft auf beiden Kohlenstationen, Jaluit und Ponape, kein Lager mit Schmierstoffen unterhält. In Jaluit konnte CORMORAN nur 2000 Kilogramm, in Ponape nur 200 Kilogramm Maschinenöl als letzten greifbaren Rest erhalten. Wir sahen uns deshalb gezwungen, dem nach Sydney auslaufenden Dampfer OCEANA aufzutragen, das erforderliche Schmierstoff-Material nach Ponape auszuliefern.

Sollte die OCEANA nicht rechtzeitig am 15. Februar in Ponape wieder eintreffen aus irgendwelchen Gründen, so befindet sich SMS CORMORAN dank der Gleichgültigkeit der Jaluit Gesellschaft in einer sehr unangenehmen Lage, denn das Unternehmen ist nicht vertraglich verpflichtet Maschinen-Schmierstoffe auf Lager zu halten ...“

Außerdem scheint die Jaluit Gesellschaft eine Vertragsklausel, die ihr in Ausnahmefällen eine Lieferung australischer statt Westport Kohle gestattete, benutzt zu haben, um die Lieferung der minderwertigen australischen Brennstoffe zur Gewohnheit zu machen. Jene Kohlen waren oft so schlecht und erdig, dass sie noch nicht einmal in der Kombüse brannten und überdies die Geschwindigkeit der Kriegsschiffe reduzierten

Hier ein Beispiel:

	<u>Aktionsradius</u>	<u>Geschwindigkeit</u>
Westport Kohle	3070 Seemeilen	13,5 sm
Australische Kohle	2050 Seemeilen	12.8 sm



*Mannschaften des
Schwesterschiffs
SMS BUSSARD mit
Offizieren.*

Die Zahlen veranschaulichen deutlich die Verminderung des Gefechtswerts aller schlecht versorgten Schiffe. Im übrigen kassierte die Jaluit Gesellschaft für beide Kohlsorten den gleichen Preis! SMS CONDOR als Leichter Kreuzer meldete aus Herbertshöhe am 14. März 1904, dass „an allen drei Plätzen (Jaluit, Ponape, Jap) nur australische Kohlen verfügbar waren und dass die Qualität schließlich für Kriegsschiffe nicht mehr ausreichte ...“

Die von der Jaluit Gesellschaft der Marine gelieferte Kohle kostete in Sydney siebeneinhalb Shilling, in Jaluit 46 Mark. Zum Vergleich lieferte die britische Union Steamship Company in Suva auf den Fidji Island gute Westport Kohle für 40 sh und gab Trinkwasser kostenlos ab. Den deutschen Kriegsschiffen zuliebe verbesserten die Engländer sogar ihre Verladetechnik. Auch in Apia (Samoa) zeichnete sich die gleiche Company durch großes Entgegenkommen aus. Westport Kohle bot sie für 46 sh je Tonne an, alle vier Wochen insgesamt 100 bis 200 Tonnen je nach Bedarf. Eine deutsche Firma auf Samoa forderte 56 Mark je Tonne.

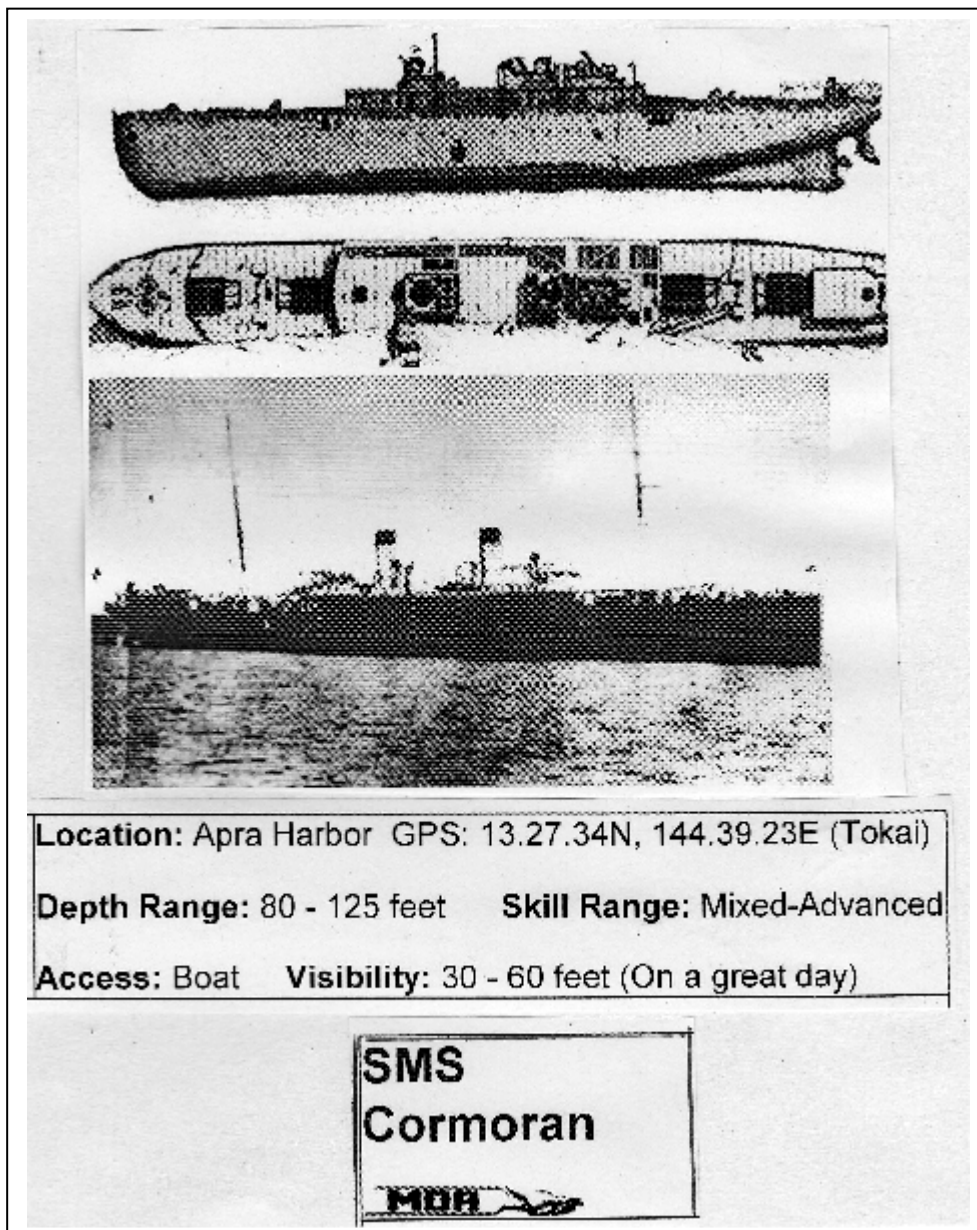
Man hätte bei den Japanern ebenso Bunkerkohle zu maßvollen Preisen beziehen können, doch hatten die darüber entscheidenden Dienststellen nicht dem Mut (wahrscheinlich wegen rassischer Vorurteile sowie vager Konkurrenzangst im Pazifik). Gouverneur Hahl lehnte vehement jede „Stärkung des japanischen Handels“ ab. Davon abgesehen gab es Bedenken wegen der japanischen Qualität: „Japanische Kohle entwickelt eine Stichflamme, sodass Kessel und Schornsteine stark angegriffen werden im Betrieb. Nach wenigen Stunden blättert bereits die Farbe am Schlot ab wegen der gewaltigen Hitze. Mikki-Kohle ist noch minderwertiger als australische Belambi Kohle ...“

Die kritikwürdige Jaluit Gesellschaft belieferte 26 Jahre (!!!) die deutschen Kriegsschiffe im Pazifik „zur vollen Unzufriedenheit“ aller Kapitäne, ohne dass sich etwas durch die Mängelrügen änderte.

Ein Wrack als Sporttaucher-Attraktion

Das amerikanische Tourist Information Office auf Guam lädt heutzutage durch Internet-Werbung interessierte Sporttaucher zur Besichtigung des Wracks der CORMORAN ein und liefert dazu alle notwendigen Daten, die teilweise von den offiziellen deutschen Quellen abweichen:

Nach diesen Erläuterungen handelte es sich bei der vor Guam selbst versenkten CORMORAN ursprünglich um ein 1909 gebautes deutsches Schiff, das später mit dem Namen RJASAN in russische Hände übergang zum Dienst im Nordpazifik, mit dem Auftrag Post, Fracht, Passagiere und Trampfährgüter zu transportieren. Das deutsche Prisenkommando der EMDEN stellte zuletzt an Bord russische Kriegsgefangene fest und nahm sie gefangen.



Das amerikanische Büro zur Förderung des Tourismus auf Guam lädt alle neugierigen Sporttaucher ein, nach den Wracks von CORMORAN und japanischen Kriegsschiffen am Hafen zu suchen mit GPS Daten in 80 bis 125 Fuß Tiefe. Die CORMORAN soll zum Teil „innen begehbar“ sein!

Was muss der Taucher-Tourist wissen? Das deutsche Wrack liegt auf seiner rechten Seite in 40 Meter Tiefe im Apra Harbor und ist bequem mit einem Boot anzupeilen bei klarer Unterwassersicht. Dicht daneben findet man die japanische TOKAI MARU, 1943 von den Amerikanern abgeschossen. Es ruhen also zwei Kriegsschiffe aus zwei Weltkriegen Seite an Seite auf dem Meeresgrund. Die CORMORAN weist einen nahezu unversehrten Rumpf auf und ist teilweise „innen begehbar“. Der Maschinenraum ermöglicht den Zutritt durch eine Luke bzw. durch mehrere Luken. Klare oder weniger klare Sicht hängt von den Gezeiten und Strömungen je nach Wetterlage ab.

Eine Wrack-Inspektion ist empfehlenswert für „Sporttaucher mit Erfahrung“ (keine Neulinge!) nach den Angaben des Tourist Office.

Am 7. April 1967, am Tag der 50. Wiederkehr des Untergangs der CORMORAN vor Guam Naval Station, ließen überlebende ehemalige Besatzungsangehörige am Gedenkstein für ihre toten Kameraden einen Kranz mit blauer Schleife und Inschrift niederlegen.

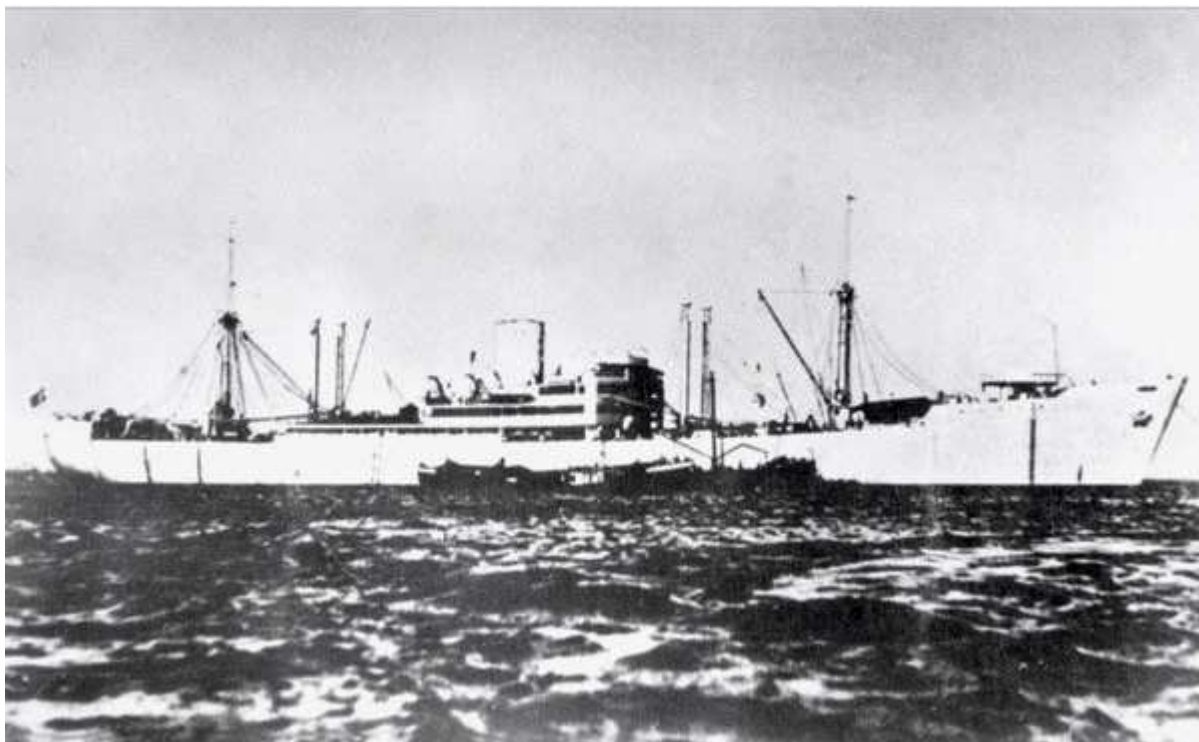
Die Wiedergeburt des KORMORAN

Es war offensichtlich kein Zufall, dass die reichsdeutsche Seekriegsführung sich während des Zweiten Weltkriegs (nochmals) dazu entschloss, einen Kaperkreuzer mit dem Namen KORMORAN (in deutscher Schreibweise) im Pazifik einzusetzen, den ein ähnliches Schicksal ereilte wie der Leichte (Kaper)kreuzer CORMORAN im Ersten Weltkrieg vor dem amerikanischen Marinestützpunkt Guam.

Beim KORMORAN handelte es sich ursprünglich um den 1938 in Kiel vom Stapel gelaufenen Frachter STEIERMARK, 1400 Tonnen Verdrängung, einst für den Dienst bei der Hamburg-Amerika-Linie bestimmt, mit Doppelschrauben und drei Decks ausgestattet. KORMORAN veränderte ständig das Aussehen durch wechselnde Aufbauten, Flaggen und Anstriche sowie Teleskopmasten, die man nach Belieben (zur Täuschung) ebenso schnell hochkurbeln wie einziehen konnte. Mal zeigte sich der „Raider“ als vermeintlicher Japaner, mal als Norweger oder Finne.



Umbau der STEIERMARK zur KORMORAN



Schiff 41 HSK 8 KORMORAN

Dieser Kaperkreuzer besaß „echte“ Geschütze unterschiedlicher Kaliber sowie mehrere Geschütz-Attrappen aus Sperrholz und Leinwand, verborgen unter „zivilen“ Deckaufbauten. Zeitweise posierte KORMORAN mit einem Schornstein, dann wieder mit zwei Schloten als verwirrende Silhouette für neugierige Beobachter auf See. Nicht zu vergessen acht Torpedorohre und sogar zwei Katapult-Flugzeuge als Fernaufklärer und Beutesucher!

Ende November 1941 entdeckte der australische Kreuzer HMAS SYDNEY den gefürchteten Kaperfahrer 300 Seemeilen westlich Carnarvon und Freemantle vor der australischen Westküste, und es kam zu einem erbitterten Feuergefecht mit Torpedo-Abschüssen und Artillerie-Duellen innerhalb kurzer Zeit. Beide Gegner vernichteten einander kurzfristig. Man zählte 318 deutsche Überlebende in Booten, während SYDNEY 645 Offiziere und Mannschaften einbüßte.

Bereits 1944 schilderte der australische Schiffskoch Jones seine Erinnerungen als Gefangener an Bord der KORMORAN in einem Buch, nachdem sein Frachter MAREEBA von der japanischen KINKO MARU (in Wirklichkeit KORMORAN) aufgebracht und versenkt worden war.

Im Jahr 2008 gelang es australischen Unterwasser-Archäologen mit Spezialeinheiten sowohl das Wrack der KORMORAN als auch den letzten „Liegeplatz“ der SYDNEY am Meeresgrund zu orten, etwa 2500 Meter tief. Was passierte am 19. November 1941 im einzelnen? Das deutsche Schiff, in Friedenszeiten der Frachter STEIERMARK, hatte sich vor der westaustralischen Küste als niederländischer Handelsdampfer STRAAT MALAKKA getarnt.

Einerseits hatte das australische Kriegsschiff keine große Mühe, dank seiner überlegenen Feuerkraft, die Kormoran zu versenken, andererseits drehte die SYDNEY plötzlich ab, höchstwahrscheinlich von einigen Torpedos des deutschen Hilfskreuzers getroffen. Und hinterließ eine dicke schwarze Rauchwolke am Horizont. Das war das letzte Lebenszeichen der Australier und ihres Kreuzers.

Mit der KORMORAN unter dem Kommando von Kapitän Theodor Detmer gingen 80 Seeleute in den Tod, während die Überlebenden den Strand des Küstenorts CARNARVON schwimmend und ruderdend erreichten. SYDNEY und KORMORAN liegen 240 Kilometer vom Festland entfernt auf Grund, dicht beieinander. Inzwischen ließ sich feststellen, dass am Bug der SYDNEY ein Riesenloch klafft.

Als die GASCOYNE HISTORICAL SOCIETY in Carnarvon, wo die geretteten deutschen Seeleute als Kriegsgefangene untergebracht waren, mit Unterstützung des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge und der LUFTHANSA ein Denkmal für die 80 toten Deutschen errichten wollten, protestierte der lokale Kriegsteilnehmer-Verein so heftig, dass man darauf verzichtete.

Quellen

Koop, G.: Kleine Kreuzer 1903 bis 1918
(Bonn 2004)

Samoanische Zeitung 1913/14

Jahresberichte der Jaluit Gesellschaft

Kolonie Rundschau

Dieser Artikel wird bereitgestellt auf: <http://www.golf-dornseif.de>

Dieser Artikel kann gerne - unter Nennung der Quelle - zu wissenschaftlichen und privaten Zwecken verwendet werden. Die kommerzielle Veröffentlichung des Artikels - auch auszugsweise - ist nur mit schriftlichem Einverständnis des Autors erlaubt.

Der Artikel ist nach bestem Wissen und Gewissen ohne die Verletzung der Rechte Dritter erstellt worden. Wird eine solche Rechtsverletzung trotzdem vermutet, bittet der Autor um Kontaktaufnahme.