

## Sensationeller Verkauf bei Ebay: Deutsche Scapa Flow Schlachtschiffe wurden verkauft

(Foto: Wikipedia) In den vergangenen Tagen überschlugen sich die Ereignisse: Zunächst meldete der pensionierte britische Taucher Thomas Clark (70), dass er vier Wracks von Scapa Flow auf Ebay versteigern werde. In der geschützten Bucht zwischen den Orkney-Inseln liegen noch sieben Schiffe der ehemaligen kaiserlichen Kriegsmarine. Unter anderem die &bdquo;SMS Kronprinz Wilhelm&ldquo;, die &bdquo;SMS König&ldquo;, die &bdquo;SMS Markgraf&ldquo; und die &bdquo;SMS Karlsruhe&ldquo; – um den Verkauf dieser vier Schiffswracks über die Internetplattform Ebay ging es jetzt.

Zunächst hielt alle Welt diese Meldung für einen Spaß, doch Thomas Clark soll tatsächlich die Rechte an den Schiffen von einem Bergeunternehmen, dem vormaligen Eigentümer, gekauft haben. Die Großlinienschiffe &bdquo;Kronprinz Wilhelm&ldquo;, &bdquo;König&ldquo; und &bdquo;Markgraf&ldquo; bot Clark für jeweils 250 000 Britische Pfund (£), den kleineren Kreuzer &bdquo;Karlsruhe&ldquo; für 60 000 £ – also zu einem Preis von insgesamt mehr als 800 000 Pfund an.

Die Wrackflotte wurde von Großbritannien im Jahr 1995 unter Denkmalschutz gestellt. Seit 2002 dürfen Taucher nur noch mit ausgewählten Tauchbasen dort tauchen. Jedwede Beschädigungen oder Mitnahme von Dingen sind streng untersagt. Großbritannien würde das gesamte Gebiet gerne in ein richtiges Naturreservat umwandeln, die Provinzregierung der Orkneys ist aber strikt dagegen, weil man dadurch auch Beschränkungen bei der Ölförderung und beim Fischfang hinnehmen müsste.

Trotzdem startete die Verkaufsaktion und ein Investor aus dem Nahen Osten hat jetzt die vier Wracks tatsächlich ersteigert, zum Gesamtpreis von 85 000 £. Jeder vernünftige Mensch fragt sich nun, was ein Investor mit vier Haufen Stahlschrott anfangen will. Doch genau hier wird es interessant. Zum einen sind die kaiserlichen Schiffe aus wirklich hochwertigstem Material hergestellt worden, was in Zeiten der Rohstoffknappheit und des Recycling einen enormen Wert darstellt. Zum anderen, und darauf kommt es vielleicht sogar mehr an, sind diese Schiffe vor dem Atombombenabwurf der Amerikaner auf Hiroshima und Nagasaki und vor den Atombombentests der 1960er Jahre gesunken. Der Stahl ist also nicht durch radioaktive Luftstrahlungen kontaminiert. Solches Material braucht man (sinnigerweise) bei der Herstellung von Geigerzählern und in der Nuklearmedizin.

Wie geht es weiter? Drew Crawford, der Vermittlungsagent für den Eigentümer der Wracks sagte, die langfristigen Absichten der neuen Eigentümer seien nicht bekannt. Klar dürfte sein, dass niemand, auch nicht der reichste Mensch der Welt, 85 000 Pfund nur so zum Spaß ausgibt. Es ist also zu befürchten, dass die vier Schiffe gehoben und verwertet werden. Ein unwiederbringliches militärhistorisches Denkmal wäre verloren.

Andererseits aber steht der Status des Denkmalschutzes der Wracks einer Plünderung entgegen. Für den Pessimisten indes ist es klar, wie die Sache weiter gehen wird. Die Regierung und die Behörden werden einknicken und den Denkmalschutz aufheben. Dann steht der Verwertung der kaiserlichen Schiffe nichts mehr im Wege. Für Taucher heißt es also Daumen drücken. Vielleicht geschieht ja doch einmal ein Wunder.

&bdquo;Paragraph elf&ldquo; – Der Stolz des Kaisers versinkt in der Nordsee

Vor genau 100 Jahren, am 21. Juni 1919 versenkten sich mehr als 70 Schiffe der ehemals deutsch-kaiserlichen Marine selber. Was geschah damals?

Die Alliierten erklärten nach Ende des 1. Weltkriegs Deutschland zum Verlierer und zum Anstifter des Krieges. Dementsprechend hart sollten die Bedingungen des Friedensvertrags ausfallen. Die Schiffe der kaiserlichen Marine mussten sich, nachdem man keinen Hafen in einem neutralen Land hatte finden können, entwaffnet in der Bucht von Scapa Flow sammeln. Dort warteten die Seeleute das Ende der Vertragsverhandlungen ab. Die Bedingungen der Internierung waren leidlich hart: Die Besatzungen der Schiffe mussten von Deutschland selbst gepflegt werden, allerdings waren nur Notbesatzungen an Bord. Dazu baute man Fischerboote um, die zwischen Deutschland und der schottischen Inselgruppe pendelten.

Der Befehlshaber, Konteradmiral Ludwig von Reuter, pendelte ständig mit, um in Deutschland den Fortgang der Verhandlungen zu verfolgen. Als sich gegen Mitte des Jahres 1919 abzeichnete, dass Deutschland den Versailler Vertrag akzeptieren würde, fasste von Reuter einen Plan.

Der Versailler Vertrag sah vor (Artikel 184), dass die gesamte deutsche Kriegsflotte in Scapa Flow an die Alliierten zu übergeben sei. Das wollte von Reuter verhindern. Mitte Juni 1919 wurden die Notbesatzungen auf Initiative Reuters nochmals um rund 2200 Mann reduziert. Reuter beabsichtigte mit diesem Schritt, unruhige Besatzungsmitglieder loszuwerden und somit die eigene Handlungsfähigkeit zurückzugewinnen. Er entschied sich unter dem Eindruck des britischen Verhaltens und beeinflusst vom kritisch scheinenden Verlauf der Verhandlungen in Versailles zur Selbstversenkung der Flotte. Reuter vermutete, dass die deutsche Regierung den Friedensvertrag von Versailles nicht annehmen und deshalb in Kürze wieder der Kriegszustand herrschen werde. Die deutsche Flotte sollte den Briten dann nicht unzerstört in die Hände fallen. Er wies seine Offiziere an, auf sein Signal hin die Selbstversenkung einzuleiten. Ein entsprechender Vorbereitungsbefehl erging am 17. Juni.

„Gegen 10 Uhr (am 21. Juni 1919) meldete mir Fregattenkapitän Oldekop, daß der englische Admiral mit Linienschiffen und Zerstörern den Hafen, seewärts gehend verlassen hätte; daß laut englischer Pressenachrichten der Kauf der deutschen Schiffe von der Entente abgelehnt und bedingungslose Auslieferung gefordert sei (…);“

Von Reuter gab um 11:00 Uhr den Befehl zur Selbstversenkung: „Paragraph Elf. Bestätigen.“ Die Seeventile der deutschen Schiffe wurden geöffnet, die Verschlüsse anschließend unbrauchbar gemacht, die Türen zwischen den wasserdichten Abteilungen geöffnet und im offenen Zustand verkeilt. Als alle deutschen Matrosen ihre Schiffe fast gleichzeitig mit Rettungsbooten verließen, eröffneten mehrere der in der Bucht verbliebenen Bewachtungsschiffe das Feuer auf die Boote. Durch dieses Vorgehen der Briten wurden der Kommandant der „SMS Markgraf“, Korvettenkapitän Walter Schumann, und acht Matrosen getötet sowie fünf verwundet. Nach den Verlustzahlen, die von Reuter angibt, wurden vier getötet und acht verwundet. Die getöteten Soldaten wurden auf dem Lyness Royal Naval Cemetery auf der Insel Hoy beigesetzt. Die Gräber werden bis heute von der Commonwealth War Graves Commission gepflegt.

Als die Briten bemerkten, was wirklich geschah, war es für ein wirkungsvolles Eingreifen zu spät. Als erstes Schiff versank um 12:16 Uhr die „SMS Friedrich der Große“ und als letztes die „SMS Hindenburg“. Damit war der Kern der kaiserlichen Marine zerstört.

Mit der Selbstversenkung hatte die Marine in militärfreundlichen Kreisen zwar einen Teil des im Krieg und insbesondere während der Novemberrevolution verlorenen Ansehens zurückgewonnen, jedoch waren harte Konsequenzen zu tragen. Die Alliierten verlangten nicht nur die Übergabe anderer, zum Teil recht moderner Schiffe, die für die neue Reichsmarine den Grundstock hätten bilden sollen, sondern auch 400 000 t Hafenmaterial.

Die Versenkung der Schiffe war ein Bruch der Waffenstillstandsbedingungen, die es verboten, militärische Ausrüstung zu zerstören. Von Reuter wurde deswegen des Vertragsbruches beschuldigt und mit seinen Seeleuten in Kriegsgefangenschaft genommen. 1773 Offiziere und Mannschaften der Rumpfbesatzungen wurden als Gefangene in ein Militärlager in der Nähe von Invergordon überführt. Sie kehrten am 31. Januar 1920 mit einem englischen Dampfer nach Deutschland zurück.

Nach diesen Ereignissen wurden die Wracks von Großbritannien an den Bergeunternehmer Ernest Cox verkauft. In den 1920er und 1930er Jahren wurden die meisten der Schiffe von ihm gehoben. Dabei kamen ganz neue Techniken zum Einsatz, 1930 gelang es, die &bdquo;SMS Hindenburg&ldquo; zu heben, das war ein neuer Tonnagerekord, der erst 1950 gebrochen wurde. Andere Schiffe wurden von Frankreich und den USA gekauft und abgewrackt oder dienten als Torpedo- und Bombenziel. Heute sind nur noch sieben Schiffe in Scapa Flow zu betauen.H.K.

Quellen: Wikipedia, Uni Marburg, Uni Oldenburg, Zeitgesch. Archive Zürich und Hamburg