

Deutscher Hilfskreuzer S.M.S. CORMORAN II von 1909



Hilfskreuzer S.M.S. CORORAN II im Jahre 1916 im Hafen von Apra, Guam (Fotograf unbekannt, Marineschule Mürwik)

Der deutsche Hilfskreuzer S.M.S. CORMORAN II wurde 1909 als kombinierter Fracht- und Passagierdampfer auf russische Rechnung in Deutschland gebaut und wurde auf den Namen "Rjäsan" getauft. Kurz nach Kriegsbeginn 1914 von den Deutschen in Ostasien gekapert, wurde das Schiff als Hilfskreuzer ausgerüstet und unter dem Namen S.M.S. CORMORAN II zum Handelskrieg in den Pazifik entsandt. Aufgrund notorischen Kohlemangels konnte der Hilfskreuzer seiner Aufgabenstellung nicht gerecht werden und musste nach einer erfolglosen 127-tägigen Fahrt im Dezember 1914 im US-amerikanischen Guam interniert werden. Nach Kriegseintritt der USA versenkte die Besatzung der CORMORAN 1917 ihr Schiff.

Die ostdeutsche Großwerft Schichau in Elbing lieferte von 1908 bis 1909 eine Serie von drei schnellen kombinierten Fracht- und Fahrgastschiffen ab, deren letztes Schiff die „Rjäsan“ war. Auftraggeber war die „Russische Freiwillige Flotte“, eine staatliche russische Reederei. Die Schnelldampfer waren für die Linienschiffahrt mit Passagieren und Fracht von Odessa am Schwarzen Meer nach Wladiwostok im Fernen Osten vorgesehen. Die „Rjäsan“ nahm diesen Dienst am 30.11.1909 auf.

Die „Rjäsan“ war ebenso wie ihre älteren Schwesterschiffe „Orjol“ und „Poltawa“ von vorne herein für den Mobilmachungsfall als Hilfskreuzer vorgesehen. Der Rumpf war an mehreren Positionen verstärkt, damit dort Geschütze aufgestellt werden konnten. Auch die eventuelle Nutzung als Minenleger war durch konstruktive Maßnahmen vorbereitet worden.

Daten und Fakten der S.M.S. CORMORAN II	
Land:	Russland / Deutschland
Schiffstyp:	Kombi-Dampfer
Bauwerft:	Schichau, Elbing, Deutschland
Baunummer:	831
Stapellauf:	März 1909
Namen:	1909: Rjäsan 1914: S.M.S. CORMORAN II
Schwesterschiffe:	„Orjol“ (1908) „Poltawa“ (1908)
Eigner:	1909: Russische Freiwillige Flotte 1914: Kaiserliche Marine
Besatzung:	1909: 95 Mann 1914: 356 Mann
Verbleib:	1917 selbst in Guam versenkt
Technische Daten	
Vermessung:	3433 BRT
Verdrängung:	5200 t
Länge:	104,0 m über Alles
Breite:	13,7 m
Tiefgang:	5,8 m max.
Antrieb:	Dreifachexpansions-Dampfmaschine mit 4750 PS
Geschwindigkeit	ca. 15 kn max.
Passagiere:	1. Klasse: 62 Personen 2. Klasse: 20 Personen 3. Klasse: 100 Personen
Bewaffnung als Hilfskreuzer	
Geschütze:	8 × Seezielkanonen 10,5 cm L/40

Bei Kriegsausbruch des 1. Weltkriegs am 1. August 1914 befand sich die „Rjäsan“ auf dem Weg von Wladiwostok nach Japan. Am 4. August 1914 wurde der Dampfer in der Japanischen See vom deutschen Kreuzer „S.M.S. Emden“ entdeckt und aufgebracht.

Die „Rjäsan“ wurde von einem Prisenkommando der „Emden“ am 5. August in den deutschen Stützpunkt Tsingtau in China eingebracht, da sie sich hervorragend zur Umrüstung zum Hilfskreuzer eignete.

In Tsingtau lag das alte Kanonenboot „S.M.S. Cormoran“, dessen Maschinenanlage nicht mehr verwendungsfähig war. Mit Hilfe der Besatzung der „Cormoran“ und der Tsingtauer Werft wurde die sich in einem verdreckten Zustand befindliche „Rjäsan“ innerhalb von zwei Tagen gesäubert und zum Hilfskreuzer umgebaut. Die acht 10,5 cm Geschütze des alten Kanonenboots wurden auf den Hilfskreuzer gebracht und vorne und achtern beiderseits der Ladedecks aufgestellt. Die notwendige Munition (1200 Schuss) konnte in den Laderäumen untergebracht werden.

Die Kohlebunker des Schnelldampfers fassten 2.500 t Kohle, die dem Schiff eine Reichweite von 13.500 Seemeilen bei einer Reisegeschwindigkeit von 14 Knoten ermöglichten. Für Operationen im riesigen Pazifik war das immer noch zu wenig. Zusätzliche Kohle wurde daher an allen möglichen Stellen gelagert, so zum Beispiel auch in den Passagierkabinen. Außerdem kam Verpflegung und Wasser für die vorgesehene Besatzung von über 350 Mann an Bord.

Bereits am 7. August 1914 waren alle diese Arbeiten abgeschlossen, die im Wesentlichen von der alten „Cormoran“ sowie den kleinen Kanonenbooten „Iltis“ und „Vaterland“ stammende Besatzung an Bord und das Schiff auslaufbereit. Der ehemalige Kommandant der alten „Cormoran“, Korvettenkapitän Adalbert Zuckschwerdt, stellte das Schiff nun offiziell als Hilfskreuzer S.M.S. CORMORAN (II) in Dienst und lief danach mit seinem neuen Kommando aus. An Bord waren 356 Mann, darunter 22 Offiziere. Die Eile war geboten, da eine Blockadeflotte im Anmarsch war.

S.M.S. CORMORAN lief dann unentdeckt zum Südseeatoll Majuro, wo der Hilfskreuzer sich mit dem deutschen Ostasiengeschwader treffen sollte. Unterwegs bekam er per Funk den Befehl, zwei deutsche Kohlendampfer aufzunehmen und nach Majuro zu eskortieren, was auch gelang. Der Befehlshaber des

deutschen Ostasien-Geschwaders, Vizeadmiral Maximilian Graf von Spee, sah allerdings in dem ungepanzerten Hilfskreuzer keine Verstärkung für seine Flotte und detachierte ihn am 27. August wie auch einen zweiten Hilfskreuzer, die „Prinz Eitel Friedrich“, zum Handelskrieg in der Südsee.

Beide Hilfskreuzer blieben zunächst in dem ihnen zugewiesenen ehemaligen deutschen Schutzgebiet nördlich von Australien, konnten aber dort wegen des geringen Schiffsverkehrs keine Versenkungserfolge erzielen. Beide Schiffe litten außerdem unter Kohlemangel. Die „Prinz Eitel Friedrich“ verließ daher bald das Schutzgebiet Richtung Südamerika.

Am 23. September 1914 lag ankerte S.M.S. CORMORAN (II) in einer Bucht nahe der noch von Deutschland gehaltenen Siedlung Alexishafen und wartete dort auf eine dringend benötigte Kohlelieferung, als überlegene alliierte Seestreitkräfte gesichtet wurde. Der Landungsverband bestand aus mehreren Kreuzern, darunter der australische geschützte Kreuzer „HMS Encounter“. Dieser passierte den deutschen Hilfskreuzer in der stockfinsternen Nacht in weniger als 200 m Entfernung, ohne die CORMORAN vor dem dunklen Hintergrund der Insel zu entdecken. Diese schlich sich später aus ihrem Versteck und lief die noch deutsche Insel Yap an, die am 30. September erreicht wurde.

In Yap wurde der größte Teil der Besatzung des Vermessungsschiffs „S.M.S. Planet“ sowie restliche Kohlebestände übernommen. Die Kohle reichte nun soeben aus, um die Insel Lamutrik zu erreichen. Die CORMORAN ging in der dortigen Lagune vor Anker mit der Absicht, ggf. einen Ausfall auf ein eventuell vorbei kommendes Schiff zu wagen. Das gelang jedoch nicht und in Anbetracht sich nähernder feindlicher Streitkräfte lief sie am 12. Dezember mit fast leeren Kohlebunkern Richtung des US-amerikanischen Guam aus. Dort blieb nur die Möglichkeit der Internierung. Der Dampfer verblieb weiter in Guam.

Nach dem Kriegseintritt der USA sprengte die Besatzung den Hilfskreuzer am 7. April 1914. Das Schiff sank innerhalb von vier Minuten und nahm sieben Mann der Besatzung mit.

Literaturempfehlung

Burdick, Charles, *The Frustrated Raider*, Southern Illinois University Press, USA, 1979: Eines der ganz wenigen Bücher über den Hilfskreuzer S.M.S. CORMORAN II und sicher auch das Beste.