



Die Strandung des Schulschiffes SMS „Gneisenau“, 1900

von Manfred Schulz

Mit Rohrpost vom 19. Dezember 1900 lud der Vorsitzende des „Central Comités der Deutschen Vereine vom Rothen Kreuz“ in Berlin die Mitglieder des Vorstandes zu einer Sitzung ein. Tagesordnung: Bewilligung eines Beitrages zur Pflege der verwundeten und erkrankten Deutschen Matrosen S.M.S. „Gneisenau“ in Malaga. --**Was war geschehen?**

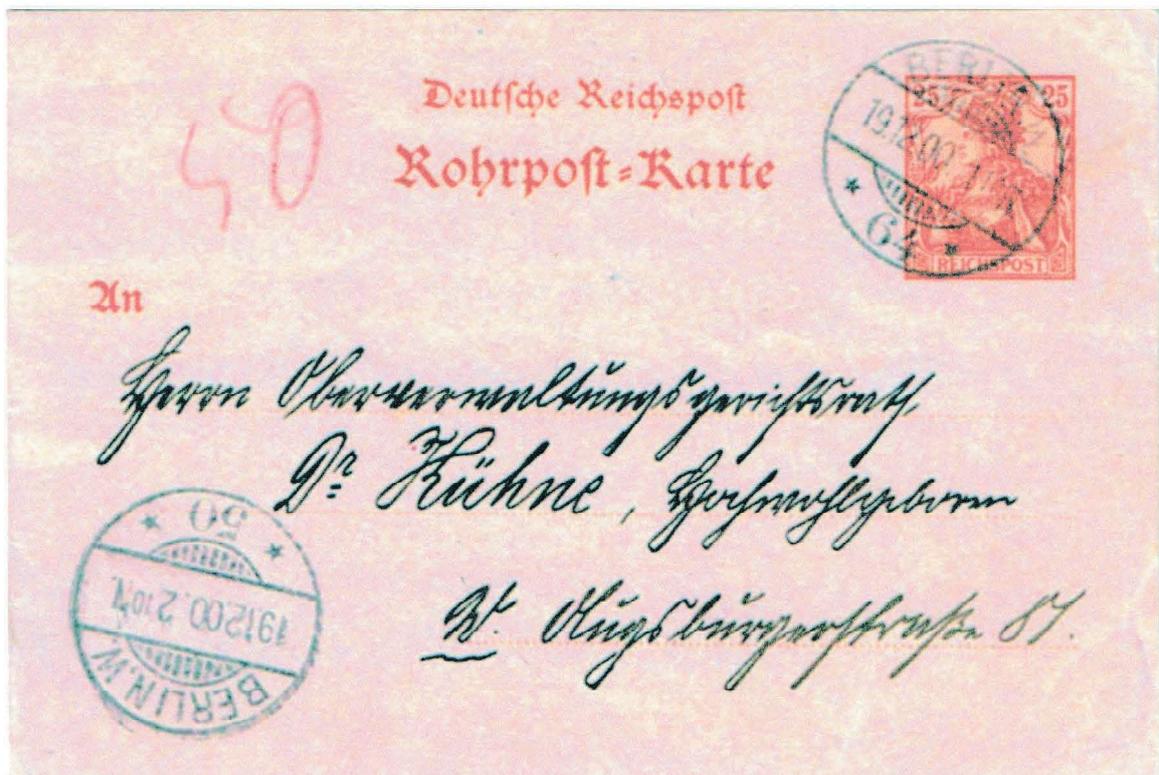
Tages-Ordnung: Bewilligung eines Beitrages zur Pflege der verwundeten und erkrankten Deutschen Matrosen S.M.S. "Gneisenau" in Malaga.

Berlin, den 19. Dezember 1900

Mittwoch, den 19. Dezember um 6 Uhr
Sitzung des Central-Comités der Deut-
schen Vereine vom Rothen Kreuz.
Tages-Ordnung: Bewilligung eines Bei-
trages zur Pflege der verwundeten und
erkrankten Deutschen Matrosen S.M.S.
"Gneisenau" in Malaga.

Der Vorsitzende.

August Suerbe



Titelabbildung: Trauerkarte anlässlich des Untergangs des Schulschiffes SMS „Gneisenau“,
Abbildungen 2-4: Rohrpost-Ganzsache Berlin 25 Pfg. Germania Reichspost, mit Poststempel
BERLIN W / 64 vom 19.12.00 und Ankunstempel BERLIN W 50 vom selben Tag

Vorgeschichte: SMS „Gneisenau“, erbaut als Kreuzerkorvette der Bismarck-Klasse auf der Kaiserlichen Werft in Danzig, lief im September 1879 vom Stapel. Der 82 m (Lüa) lange Segler war mit 2.210 m² Segelfläche an 3 Masten als Vollschiiff getakelt und zusätzlich mit einer Dampfmaschine ausgestattet, Wasserverdrängung 2.843t, 16 Geschütze (15 cm) und bis zu 460 Mann Besatzung. – Einsätze erfolgten, nunmehr umklassifiziert als Kreuzerfregatte, u.a. 1884 vor Kamerun, um dort den Abschluss von Schutzverträgen zu „unterstützen“, sowie 1885 vor Sansibar. -- Ab 1887 wurde die inzwischen kriegs- und seetechnisch veraltete „Gneisenau“ zur Ausbildung von Kadetten und Schiffsjungen als Schulschiiff eingesetzt. –

Im Dezember 1900 befand sich das Schulschiiff unter dem Kommando von Kapitän zur See Kretschmann im 2. Teil der Ausbildungsreise 1900/1901 mit 403 Mann Stammbesatzung und 50 Seekadetten im Mittelmeer. Nach Aufenthalten u.a. vor Marokko -Casablanca und Tanger-, wo „Flagge gezeigt“ wurde zur Unterstreichung und Förderung deutscher Interessen, und nachdem das Schiiff eine außerordentliche diplomatische Gesandtschaft nach Marokko gebracht hatte, erreichte „Gneisenau“ am 13. Dezember 1900 **Málaga in Spanien**. In den kommenden Tagen sollten Schießübungen vor der spanischen Küste abgehalten und am 17.12.1900 die deutsche Gesandtschaft von Marokko wieder abgeholt werden. --

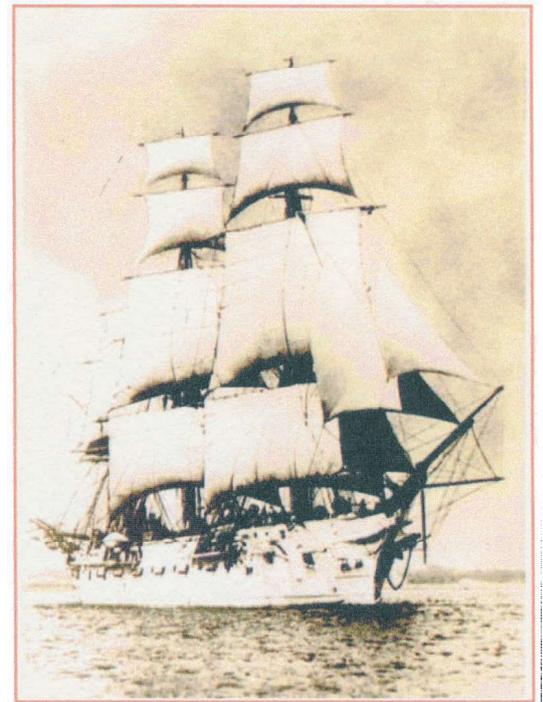


Abbildung 5: SMS „Gneisenau“

Am 16.12. ankerte das Schulschiiff auf Reede vor dem Hafen von Málaga. Bereits am Vortag war das Wetter umgeschlagen. An diesem Vormittag wurde vom Hafenkapitän Málaga eine Unwetterwarnung übermittelt und ein sicherer Liegeplatz für „Gneisenau“ im Innenhafen angeboten. Der Kommandant, der seinen Dreimaster in stürmischen Gewässern wohl auch für sicher hielt, lehnte dankend ab -- eine folgenschwere Fehleinschätzung, wie sich später zeigen sollte!

Postverhältnisse: Die gesamte Post Schiff-Heimat und Heimat-Schiiff lief bei den Einheiten der Kaiserlichen Marine in Auslandseinsätzen über das Marine-Postbureau in Berlin (MPB). SMS „Gneisenau“ wurde die Marineschiiffspost (MSP) No.18 zugeteilt. Letzte Postabgabe für die Weihnachts- und NeujahrsgrüÙe (und **vor der Strandung**) war der 15. Dezember 1900.

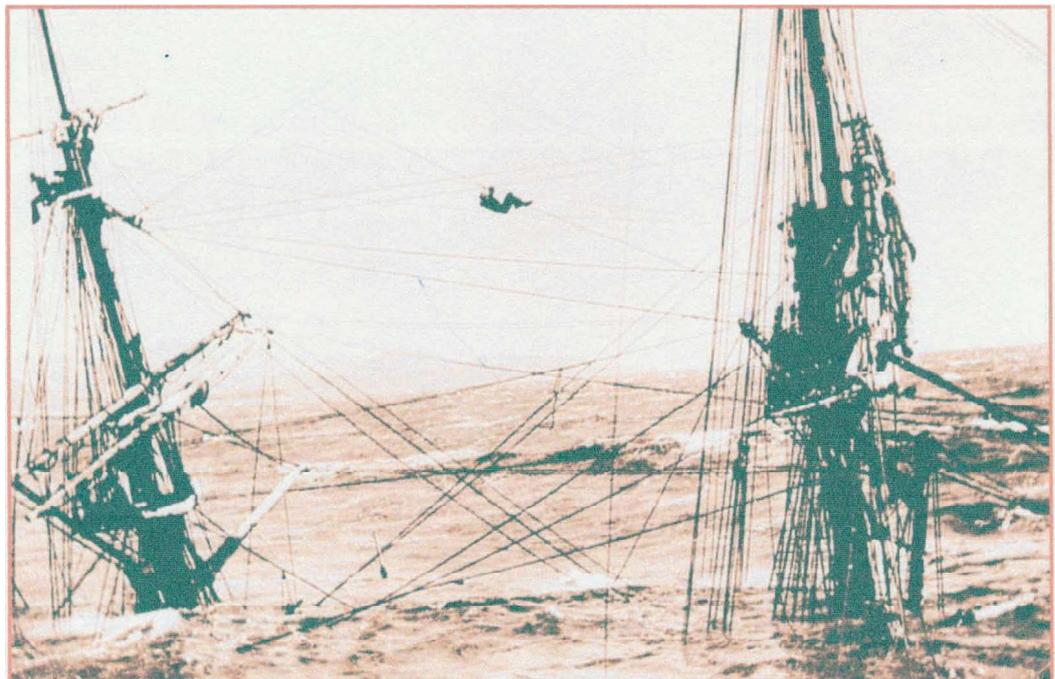


Abbildungen 6 + 7: Letzte Postabgabe vor der Strandung, Postkarte vom 15.12.00 aus Málaga nach Wilhelmshaven, geschrieben an Bord SMS „Gneisenau“, mit Stempel der MSP No.18 vom 15.12.00 auf 5 Pfg. Germania Reichspost

Die Strandung: Am 16.12.00 ankerte SMS „Gneisenau“ auf Reede, d.h. ca. 800 m vor dem Hafen von Málaga. Gegen 10.00 Uhr vormittags erfolgte ein plötzlicher Wettersturz. Eine knappe Stunde später herrschte Sturm, mit Windstärke 8. Eine Ankerkette brach und das Schiff begann, sich um den zweiten Anker zu drehen und auf die Hafenumole zuzudriften. Der Kommandant versuchte, mittels Einsatz der Dampfmaschine den Abstand zur Hafenumole zu vergrößern. Wohl in der Meinung, die Maschine stehe voll unter Dampf, gab er Befehl zur „vollen Fahrt“. Doch die Dampfmaschine lief erst an („machte Dampf auf“) und fiel kurze Zeit später wegen Überlastung ganz aus. – >Diese Handlung des Kapitäns wird später als „Übermittlungsfehler in der Kommandokette“ bezeichnet.< -- Kurz nach 11.00 Uhr riss die zweite Ankerkette und das Schiff prallte gegen den Molenkopf, 20 Minuten später sank es, zunächst bis zur Reling, dann bis zu den Unterrahmen der Masten.



Abbildungen 8 + 9: SMS „Gneisenau“ zerschellt am Molenkopf und versinkt bis zu den Unterrahmen. Die Besatzung versucht, sich in die Takelage zu retten



Die Besatzung des Schiffes versuchte, sich in Masten und Rahen zu retten. Andere Seeleute wurden über Bord gespült und manche von den Wellen auf den aufgeschütteten Steinen der Hafentmole zerschmettert. Zu Wasser gelassene Rettungsboote schlugen voll Wasser und kenterten in der kochenden See.- Den Einwohnern von Málaga blieb das Drama nicht verborgen. Viele eilten zu Hilfe, versuchten, von der Mole aus den Ertrinkenden Taue zuzuwerfen, auch mit Seilen eine Verbindung zu den Schiffsbrüchigen in den Rahen herzustellen, Fischer ruderten mit ihren Booten hinaus, um Schwimmende zu bergen:

41 Seeleute von SMS „Gneisenau ertranken, fast die Hälfte davon Schiffsjungen. Aber auch der Kommandant, Kpt.z.See Kretschmann, und der 1. Offizier, Kptlt. Berninghaus, waren unter den Toten.

12 Malagenos kamen bei den Rettungsaktionen ebenfalls ums Leben. Ohne den Einsatz der Bewohner von Málaga wären noch mehr deutsche Seeleute umgekommen!

Sofort wurden Hilfsmaßnahmen eingeleitet. Die Toten wurden geborgen, die Verletzten in ärztliche Behandlung in die Krankenhäuser und in ein provisorisch eingerichtetes Lazarett gebracht. Die Damen der englischen und der deutschen Kolonie versorgten die Überlebenden. Die toten Seeleute wurden auf dem Englischen Friedhof zur letzten Ruhe gebettet.—

Zu den **von der Kaiserlichen Marine eingeleiteten Hilfsmaßnahmen** gehörte neben der Versorgung der Geretteten vor Ort u.a. die beschleunigte Abordnung von **SMS Schulschiff „Charlotte“** zu ersten Hilfeleistungen. Der auf dem Rückweg von China (Boxeraufstand) befindliche (Truppen-)Transportdampfer **„Andalusia“** sollte dann die gerettete Besatzung zurück nach Deutschland bringen.

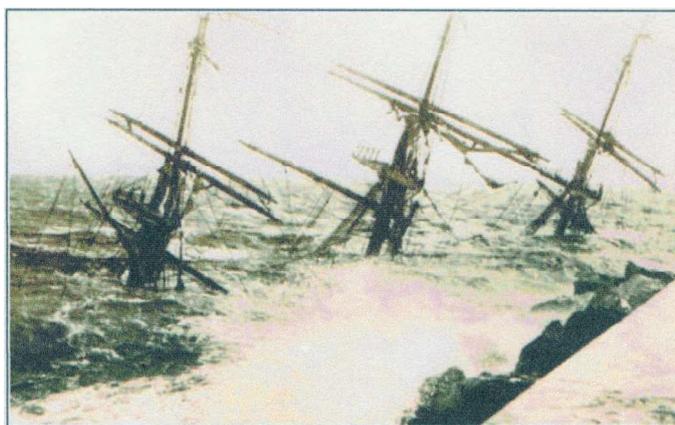


Abbildung 10:

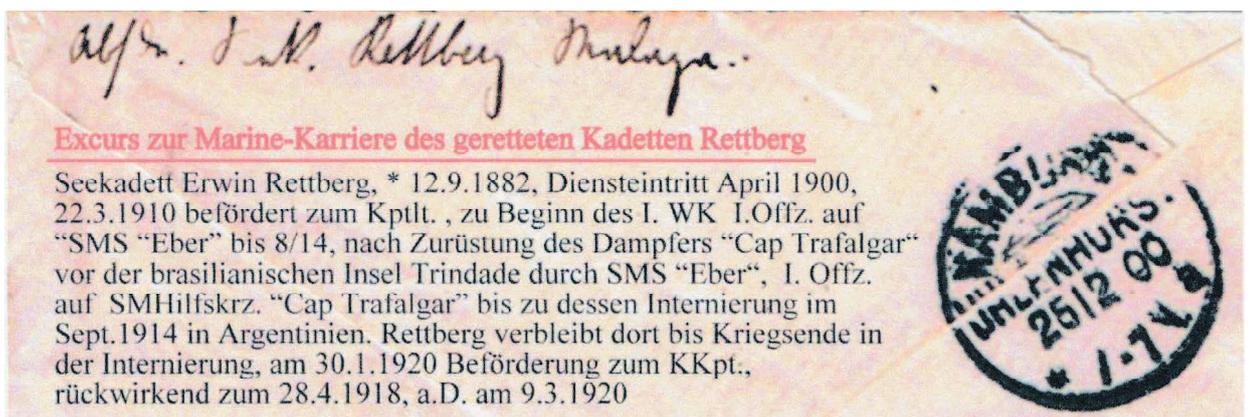
SMS „Gneisenau

Die Postverhältnisse bei den beteiligten Schiffen sahen so aus, dass von „Gneisenau“ die **letzte Post mit der MSP No.18 am 15.12.00 abgefertigt** werden konnte (s. Abb. 6+7).—Die **Post der Geretteten** wurde unfrankiert im Postbeutel nach Berlin geschickt (Bahn), im Marine-Postbureau aus Mitteln eines Marinefonds nachfrankiert, mit dem Tagesstempel des MPB C1 versehen und über die Reichspost zugestellt. **Dampfer „Andalusia“** führte auf der Heimreise von China keine eigene MSP an Bord. **Post**, die von diesem Schiff aus aufgegeben wurde, lief **über die MSP No.16** des Schulschiffes SMS „Charlotte“ **als Mitbenutzer**.



Abbildungen 11-13: Post des Seekadetten Rettberg nach der **Strandung**, von Málaga nach Hamburg, unfrankiert im Postbeutel an das Marine-Postbureau in Berlin geschickt, dort aus Mitteln eines Marinefonds nachfrankiert, mit dem Poststempel des Marine-Postbureaus BERLIN C1 vom 24.12.1900 versehen und über die Reichspost zugestellt.-

Briefausschnitt mit dem Stempel BERLIN C1 24.12.00 sowie Ausschnitt der Briefrückseite mit Absenderangabe und einem Exkurs über Rettbergs spätere Marine-Karriere.



Excurs zur Marine-Karriere des geretteten Kadetten Rettberg

Seekadett Erwin Rettberg, * 12.9.1882, Diensteintritt April 1900, 22.3.1910 befördert zum Kptlt., zu Beginn des I. WK I. Offz. auf "SMS "Eber" bis 8/14, nach Zurüstung des Dampfers "Cap Trafalgar" vor der brasilianischen Insel Trindade durch SMS "Eber", I. Offz. auf SMHilfskrz. "Cap Trafalgar" bis zu dessen Internierung im Sept.1914 in Argentinien. Rettberg verbleibt dort bis Kriegsende in der Internierung, am 30.1.1920 Beförderung zum KKpt., rückwirkend zum 28.4.1918, a.D. am 9.3.1920

SMS Schulschiff „Charlotte“

befand sich zum Zeitpunkt der Strandung auf einer Mittelmeerreise vor der griechischen Insel Korfu. Dort erreichte das Schiff die Aufforderung, bei der Bergung und Versorgung der Überlebenden von SMS

„Gneisenau“ zu helfen. Am

22.12.00 traf „Charlotte“ vor Málaga ein.

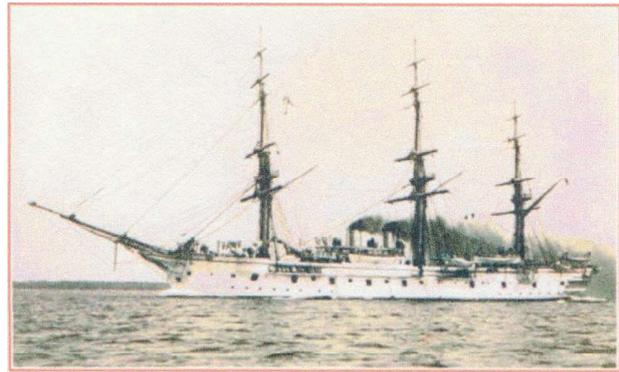


Abbildung 14: SMS „Charlotte“



Abbildungen 15+16: SMS „Charlotte“, Tagesstempel der MSP No.16 vom 23.12.00 auf einer griechischen Ganzsache 5 Lepta nach Kiel, freigemacht mit 5 Pfg. Germania Reichspost, an Bord von „Charlotte“ geschrieben von dem späteren Kptlt. Reinhold Kunau.

Er war als Nachrichtenoffizier auf „SMS Magdeburg“, der am 26.8.14 vor der estnischen Insel Odensholm strandete und von der Mannschaft gesprengt wurde. Kunau kam dabei ums Leben. Die Russen fanden später 3 Exemplare des geheimen Signalbuches der Kaiserlichen Marine, das u.a. den Engländern half, den gesamten Funkverkehr der Kaiserlichen Marine während des I. Weltkrieges zu entschlüsseln.-



Abbildungen 17 +18

Dampfer „Andalusia“ am Tag vor der Rückkehr mit den Überlebenden der Strandung von SMS „Gneisenau“ nach Deutschland.-----

Postkarte des **geretteten Waldemar Schmidt** nach W`haven, geschrieben auf „Andalusia“, am 26.12.1900 als **Mitbenutzer** mit der

MSP No.16 auf SMS „Charlotte“ **gestempelt**. Der Transportdampfer „Andalusia“ war auf der Rückreise vom Kriegsschauplatz in China **nicht mit einer eigenen MSP ausgerüstet**.



Maschinist Waldemar Schmidt schreibt am 25.12.00 an seinen Ausrüster Bade „Sie werden von unserem **Unglück** jedenfalls gehört haben. Da ich alles verloren habe brauche (ich) eine neue Uniform und habe das alles schon an Herrn Kramer (vermutlich sein Ausrüster in Kiel)

geschrieben, weil wir erst nach Kiel kommen sollten. Sollten die Sachen noch nicht angekommen sein, so bitte dieselben in W`haven zu machen, wir treffen 1.1.1901 ein. Mit **Gruß Waldemar Schmidt**“– Oben fügt er hinzu: „ Bitte für mich **Rock, Hose, Weste, Überzieher und Jacken** vorzubereiten. Schmidt, Waldemar, Maschinist“

Zweimal noch lief SMS „Charlotte“ Málaga an, zur Abwicklung von Formalitäten bezüglich der Strandung von SMS Gneisenau.- ----

Abbildung 19: Marinesache nach Wilhelmshaven, vom 2. Aufenthalt von SMS „Charlotte“ vor Málaga, mit MSP No.16 vom 11.1.01 und mit Langstempel L3 „Kommando/S.M.Schulschiff „Charlotte“/Brf.No...“, rückseitig der Dienststempel des Schiffes. ----

Dieser 2. Aufenthalt des Schiffes dauerte vom 7.1. bis 12.1.1901.



Reaktionen auf das Schiffsunglück: Die Strandung löste im Deutschen Kaiserreich Bestürzung, Trauer und Hilfsbereitschaft aus. Sach- und Geldspenden für die Überlebenden wurden gesammelt. In den Hunderten Marine-Vereinen war man eher auf Erfolgsmeldungen von der aufstrebenden, expandierenden Kaiserlichen Marine eingestellt. Da passte dieses Unglück nicht „ins Bild“.

Den hilfreichen Malagenos, der Stadt Malaga hatte Königin Maria Christina von Spanien, die 1900 als Regentin für ihren minderjährigen Sohn Alfonso VIII. herrschte, bereits das Prädikat „Sehr gastfreundlich“ verliehen. ----

1907, nach schweren Überschwemmungen in Málaga, schenkte Deutschland der Stadt als Dank eine Brücke über den Guadalmedina, die **Puente de los Alemanes**. –



Abbildungen 20+21:
Puente de los Alemanes
(Brücke der Deutschen)



Weder in der Literatur, noch im Internet war ein Hinweis darauf zu finden, ob die **Strandung** des Schulschiffes SMS „Gneisenau“ allein **durch „höhere Gewalt“** verursacht wurde, oder ob nicht auch „menschliches Versagen“ dazu beigetragen hatte. Eine Seegerichtsverhandlung hatte es meines Wissens nicht gegeben. -

Abbildungen 22+23: Mai 2019, Besuch einer Abordnung der bundesdeutschen Korvette „Ludwigshafen“, mit Kranzniederlegung am Sammelgrab der deutschen Seeleute von SMS „Gneisenau“ auf dem englischen Friedhof in Málaga, dem „Cementerio Inglés“.



Abkürzungen: a.D.= außer Dienst, Brf.= Brief, ca.= cirka, d.h.= das heißt, Hilfskrz.= Hilfskreuzer, KKpt.= Korvettenkapitän, Kptlt.= Kapitänleutnant, Kpt.z.S.= Kapitän zur See, Lúa.= Länge über alles, MPB= Marine-Postbureau, MSP= Marine-Schiffspost, No.= Numero, I.Offz.= 1.Offizier, Pfg.= Pfennige, SMS= Seiner Majestät Schiff, t= tons, u.a.= unter anderem, W'haven= Wilhelmshaven, I.WK= 1. Weltkrieg (1914-1918)

Quellen: Alle Postbelege, Literatur und 2 Abbildungen stammen aus der **Sammlung m.schulz**, die Abbildungen 8,9,14,20,21,22 und 23 habe ich dem Internet entnommen. ----

Literatur: - Fr.Crüsemann „Deutsche Marine-Schiffspost“, Hefte der Poststempelgilde ab 1958. – „Ehrenrangliste der Kaiserlich Deutschen Marine 1914-1918“, Marineoffizier-Verband, Berlin 1930 bei Thormann und Gottsch, - Hansen, H.J. „Die Schiffe der deutschen Flotte 1848-1945“, 1973 Urbes Verlag, - Hünemörder, Fr. „Deutsche Marine- und Kolonialgeschichte“, 1903 im Cordes-Verlag Kiel - -- Pohlmann / Kessing „Handbuch der deutschen Marine-Schiffspost und Marinepost 1895-1914“, 2009 bei Hauschild in Bremen, - Wislicenus, Georg, und Stöwer, Willy „Deutsche Seemacht“, Leipzig 1901 bei Fr.-Wilhelm Grunow sowie Costa del Sol Nachrichten, Mai 30, 2019 und „Google“, Stichwort „Untergang SMS „Gneisenau“.