

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

1915

Karl Schröder [Mit Abb.]

Karl Schröder

geboren am 19. September 1884, besuchte von Ostern 1891 bis Sommer 1900 die Vorschule und Oberrealschule zu Oldenburg bis OII, um dann Marine-Ingenieur zu werden. Nach 2½ Jahr praktischer Ausbildung im Schiffsmaschinenbau trat er im Herbst 1903 als Ingenieur-Anwärter bei der Marine ein, wurde Herbst 1911 Ingenieur und kam im Herbst 1913 vom Linienschiff Oldenburg, auf dem er von dessen Indienstellung an gewesen, zur Unterseebootabteilung nach Kiel. Zunächst vertretungsweise auf einem im Dienst befindlichen Uboot, kam er alsbald zur Bauinformation bei U 26 auf die Germaniawerft in Kiel und hat nach der Indienstellung mit demselben erfolgreiche Fahrten ausgeführt. Bekannt ist die Torpedierung des russischen Kreuzers Pallada im finnischen Meerbusen am 11. Oktober 1914, wofür der ganzen Besatzung des U 26 das Eiserne Kreuz II. Klasse verliehen wurde. Die Überreichung fand in feierlicher Weise durch die Frau Kronprinzessin in Danzig statt. Auch das Friedrich-August-Kreuz II. und I. Klasse wurde ihm verliehen. Andere glückliche erfolgreiche Unternehmungen folgten, für welche dem inzwischen zum Oberingenieur ernannten Schröder am 23. Juni 1915 durch S. R. S. den Prinzen Heinrich von Preußen in Kiel das Eiserne Kreuz I. Klasse überreicht wurde. Von der letzten Unternehmung ist das Uboot nicht zurückgekehrt, die gesamte Besatzung hat mit ihm den Heldentod fürs Vaterland gefunden.

Feldpostbriefe.

Neufahrwasser, d. 13. Oktober 14.

Liebe Eltern! Am Dienstag den 6. Oktober verließen wir Kiel endgültig, um nach Danzig auszulaufen und uns dort an einer Russenunternehmung zu beteiligen. Am Mittwoch abend 7 Uhr kamen wir in Neufahrwasser an, ziemlich mitgenommen körperlich, denn wir hatten einen ganz gemeinen Ruhsturm, wie ich ihn in der Ostsee selten erlebt hatte. Am Donnerstag liefen wir aus. Das Unternehmen setzte sich zusammen aus der Augsburg, den Booten U 23 und 26, Lübeck, Amazone und 6 Torpedobooten, die den Marsch seitlich decken sollten. Wir stießen vor bis an den Eingang des finnischen Meerbusens, und um 6 Uhr nachmittags wurden wir detachiert. Wir sollten nun durch zwei Minensperren hindurch vorstoßen. In höchster Tauchbereitschaft schlichen wir durch die Nacht und durch die Minen. Um 6 Uhr kam ein Kreuzer mit 4 Schornsteinen in Sicht, außerdem einige Zerstörer. Der Kreuzer kam näher, und etwa auf 1200—1500 m schossen wir auf ihn, trafen aber nicht, da, wie wir später merkten, gerade an dieser Stelle eine Kursänderung vorgenommen worden war. Zerstörer schossen auf uns, wir hörten Geschosshagel deutlich in unserer Nähe aufschlagen, gingen aber friedlich auf 20 m



Karl Schröder.



Tiefe. So mußten wir bis Abend fahren, da die Gegend von Zerstörern abgesehen wurde. Von Zeit zu Zeit wurde aufgetaucht und die Gegend beobachtet. Um 4 Uhr sahen wir die Russen von weitem auf einlaufendem Kurs, tauchten auf und luden die Batterien wieder voll. Am Sonntag früh 8 Uhr sehen wir zu unserem größten Erstaunen von Innen kommenden Rauch, also die Russen laufen wieder aus. Man merkt, sie haben sich die Sonntagsruhe gegönnt und laufen erst 3 Stunden später aus. Wir tauchen schnell und warten zwischen den Minensperren, aber wir sehen nur 2 Kreuzer, einen 4, einen 3 Schornsteine, die nach draußen gehen; sie sind zu weit, und wir können nicht mehr rankommen. Aber wir warten getrost, denn sie müssen ja wieder einlaufen, nur Geduld! Um 11 Uhr Kreuzer einlaufend in Sicht, wir sehen uns auf ihren Kurs ihnen entgegen, lassen sie 1500 m herankommen, drehen ab und schießen 11¹⁰ am 11. Oktober Heckschuß auf den großen mit 4 Schornsteinen¹⁾. Da! ein kurzer metallischer Klang, als wenn kurz und heftig auf eine zersprungene Pauke geschlagen wird. Nun wissen wir, was die Glocke geschlagen hat. Der Kommandant sagt von oben: Treffer Mitte zwischen 2. und 3. Schornstein, große Rauch- und Feuersäule, Schornstein fällt. Wir hören Salvenfeuer des anderen Kreuzers und der Zerstörer. Als wir uns nach einiger Zeit umsehen, ist nur ein Kreuzer da, aber auch mindestens 30 Torpedobootszerstörer im Anmarsch. Wir bleiben die Nacht über unter Wasser auf 17 m Tiefen und fahren getrost von dannen. Als wir am nächsten Morgen auftauchen, ist die Luft rein. Die Lübeck erscheint am Horizont und nähert sich uns. Wir machen unsere Meldung. Darauf er zurück: Herzlichen Glückwunsch, Untergang ist bereits von schwedischem Holzdampfer gemeldet worden. Das war die Bestätigung, auf die wir noch gewartet hatten. Es ist ein 8000 t Panzerkreuzer der Bajanklasse. Dann kam Befehl vom Admiral: U 26 stopp! Wir warteten, bis die drei Kreuzer da waren. Alle haben begeisterte Ovationen ausgebracht. Trotz des schlechten Wetters setzte Augsburg ein Boot aus und brachte uns einen Sack Liebesgaben, Rotspan und Selt und frische Wurst. Der U-Halbflottillen-Chef brachte es persönlich, um uns gleichzeitig zu beglückwünschen. Amazone sollte und wollte uns absolut schleppen, damit wir Ruhe hätten, aber das wollen wir nicht. Gottlob, wir haben noch Maschinen, mit denen man fahren kann! Heute früh brachte uns die Amazone frische Semmeln, die ersten seit einer Woche. Dann haben wir uns den wuchernden

¹⁾ Russischer Kreuzer „Pallada“ vernichtet. Ein russischer Panzerkreuzer der Bajanklasse ist am 11. Oktober vor dem Finnischen Meerbusen durch Torpedoschuß zum Sinken gebracht worden.
Der stellvertretende Chef des Admiralstabes. Behnte.

Am 11. Oktober, 2 Uhr nachmittags (russischer Zeit) griffen feindliche Unterseeboote von neuem unsere Kreuzer „Bajan“ und „Pallada“, die in der Ostsee auf Vorposten waren, an. Obgleich die Kreuzer sofort ein starkes Artilleriefeuer eröffneten, gelang es gleichwohl einem Unterseeboot, Torpedos gegen die „Pallada“ zu schießen. Auf dieser entstand eine Explosion, und der Kreuzer versank mit seiner ganzen Besatzung senkrecht in die Tiefe. (Russische amtliche Meldung.)



Bart abgenommen, uns wieder einmal gewaschen und ein anderes Hemd angezogen und haben in guter Laune gefrühstückt, und haben uns des Erfolges gefreut, erst jetzt. Denn vorher dringt das nicht durch, weil die Lage zu ernst und die Nerven angespannt waren.

Schön ist das Leben so, wenn man den Erfolg sieht. Ich bleibe eine Woche in Danzig, dann auf ein Neues. Es grüßt Euch alle herzlich

Euer Sohn Carl.

Danzig, den 14. Oktober 14.

Liebe Eltern! In aller Eile schreibe ich Euch. Wir sind glücklich! Das U 26, das sonst von Kiel nicht fortkam, hat den Vogel abgeschossen! Hurra! Einlaufen gestern war überwältigend. Begeisterte Hurras wurden ausgebracht. Als wir festlagen, wimmelte es an Bord von hohen und höchsten Herrschaften, zwecks Gratulation. Gestern abend vom Kommandanten eingeladen worden. Dann traf telegraphische Anerkennung von Seiner Majestät ein und für die gesamte Besatzung das Eisernes Kreuz II. Das Schiff soll einfach auf der Stelle abgefackelt sein. Feuerfäule ist auf 45 Seemeilen noch zu sehen gewesen. Schuß Mitte. Grüßt nur alles in Oldenburg. Jetzt könnt Ihr ja auch hochehobenen Hauptes wandeln, stolz darauf, daß ein Oldenburger zur See erheblich mitgewirkt hat zum Wohle des Vaterlandes. Heute mittag waren wir um 1 Uhr zum Frühstück bei der Kronprinzessin geladen. Sehr nett und gemütlich. Hat bis 3 Uhr gedauert. Uns geht es gut. Carl.

Bei Kronprinzens werden auch Strümpfe gestrickt!

Ostsee, den 6. Juni 1915.

Liebe Eltern! Nicht nur das lange Schweigen, sondern auch der Ort, an dem dieser Brief geschrieben worden ist, wird Euch einigermaßen in Erstaunen versetzen. Kommt Ihr da in wohlgemeinter Absicht nach Emden, um Euerem Ältesten und Einzigen ein Lebewohl zu sagen und gute Reise zu wünschen, da es gegen den Feind, gegen England geht. Er selbst hat es geglaubt und mit ihm die ganze Besatzung, und nun erhaltet Ihr einen Brief aus der Ostsee. In Kiel sprach der Prinz uns Offiziere persönlich und sagte, daß seine Wahl auf uns gefallen und nicht ein beliebiges Boot angefordert sei, weil er eben von uns etwas Besonderes erwarte. Wir erhielten als Operationsgebiet den Finnischen Meerbusen zugewiesen. In diesen Monaten wird es um 9³⁰ dämmerig und um 1³⁰ schon wieder hell, und der F. M. ist so eng und so mit hohen Leuchttürmen besetzt, daß man kaum ungesehen hineingelangen oder dort aufladen kann. Sehen uns aber die Russen, so kommt überhaupt keiner mehr heraus aus den sicheren Häfen, oder sie schicken uns viele Zerstörer, und das ist peinlich. Denn „viele Hunde sind des Hasen Tod“. So war unsere Aufgabe keine leichte, und ein Vordringen weit hinein ausgeschlossen.



Es war die schwerste und anstrengendste, die wir bisher erfüllt haben, und Gott sei Dank, wir haben sie erfüllt mit Erfolg. Wenn wir morgen Kiel erreichen, sind wir 23 Tage in See und oben auf unserer Position 11 Tage lang, jeden Tag 20 Stunden unter Wasser gefahren und 4 Stunden über Wasser mit aller Kraft die Akkumulatoren aufgeladen. Dabei hatten wir nicht immer gutes Wetter, es war kalt wie im Winter, und in den letzten Tagen gab's nur noch verschimmeltes Brot in ganz kleinen Portionen. Drei Tage haben wir aus der Ferne die Einfahrt beobachtet, dann 10 Tage vor den inneren Kriegshäfen, besonders Reval, gestanden, haben dabei viele Wachfahrzeuge und Torpedoboote gesehen, auf die man nicht schießen kann, sahen ein Linienschiff im Hafen hinter dreifachen Sperren, hatten schlechtes Wetter und verloren beinahe schon die Hoffnung. Da kam uns ein Fahrzeug¹⁾ vor den Bug, das sich als Minenschiff der Amurklasse entpuppte, 3000 t Wasserverdrängung und 17 S.-M. Geschwindigkeit und 360 Stück gute russische Minen an Bord, so steht's geschrieben, vielleicht waren es noch mehr. Der Kerl wollte irgendwo Minen in die Ostsee schmeißen; denn sein Kurs ging dahin, wahrscheinlich nach Libau zu. Wir haben ihm mit einer Torpille hinübergeholfen und das Minenlegen erleichtert. Sie liegen jetzt alle zusammen im Finnischen zwei Seemeilen von Land entfernt und können uns nicht mehr schaden. Hiernach einen Blick noch auf die schwimmenden Leute werfend, der Zoffen war schon verflucht, fuhren wir der Heimat zu, aber sicherheits halber unter Wasser; denn oben haben sie uns noch gesucht bis zum nächsten Tage. Auf der Heimfahrt trafen wir gestern einen unserer Kreuzer, den wir um Brot und Kaffee angingen. Viel Schlaf habe ich nicht gehabt, meistens 3- bis 6mal ein halbes Stündchen, macht im Höchsthalle 3 Stunden pro Tag. Viel Arbeit hatten wir, ich habe Maschinenreparaturen ausgeführt mit meinen Leuten in so kurzer Zeit, daß es mindestens eine Rekordleistung ist. Ich denke, diesmal wird die versprochene Anerkennung ja wohl höheren Orts ausgesprochen werden.

Sonst geht es mir ganz gut. Es grüßt Euch alle herzlich

Euer Sohn Carl.

¹⁾ Ein russischer Minenkreuzer versenkt. Am 4. Juni 1915 hat ein deutsches Unterseeboot einen russischen Minenkreuzer der Amurklasse bei Baltischport versenkt.

Der stellvertretende Chef des Admiralstabes, gez. Behnke.

Walter Schünemann

Oberlehrer, Alter Herr der Burschenschaft Alemannia zu Göttingen, wurde am 9. April 1885 zu Sördenstorf in Mecklenburg-Schwerin geboren, verließ Ostern 1903 die Oberrealschule zu Hannover mit dem Zeugnis der Reife und studierte von Ostern 1903 bis Herbst 1905 in Göttingen Mathematik und Naturwissenschaften. Vom 1. Oktober 1905 bis dahin 1906 genügte er in Rostock seiner Militärpflicht und setzte dort bis Herbst 1908 sein Studium fort. Vom 1. Januar bis 1. Oktober 1909 war er Assistent am Königlich Preussischen Aeronautischen Observatorium in Lindenberg, Kreis Beeskow. Am 11. Juni 1909 bestand er in Rostock die Oberlehrerprüfung. Von Michaelis 1909 bis Ostern 1911 war er zur Ableistung des Seminar- und des Probejahrs zunächst dem Realgymnasium in Malchin in Mecklenburg-Schwerin, sodann dem Gymnasium in Friedland überwiesen. Ostern 1911 wurde er an die Cäcilienchule in Oldenburg als wissenschaftlicher Hilfslehrer berufen und im Herbst desselben Jahres zum Oberlehrer befördert. Er trat sofort nach Ausbruch des Krieges ins Heer ein und wurde beim Landwehr-Infanterie-Regiment Nr. 77 eingestellt. In Ausübung seines Amtes als Furier starb er durch Unglücksfall am 4. September 1914 und wurde am gleichen Tage mit militärischen Ehren im Parke des Schlosses zu Bruyères bei Lüttich bestattet. Oldenburg verlor mit ihm einen treuen und gewissenhaften Führer der Jugend.

Feldpostbrief.

Lüttich, 23. August 1914.

Heute liege ich noch in Lüttich in Quartier. Viele Gefangenentransporte sind hier schon durchgegangen. . . . Die Kompagnie ist schon abgefahren in Richtung auf Brüssel. Wir folgen mit der Bagage morgen früh. Unsere Aufgabe ist, die Bahn nach Brüssel zu bewachen. Was wir hier erleben mußten, mag ich eigentlich nicht schildern. Wir marschieren unbesorgt durch Beyne, ein Dorf vor Lüttich. Plötzlich pfeifen uns Kugeln um die Ohren. Keiner weiß, woher sie kommen. In der ersten Aufregung feuern wir nach allen Seiten. Vier Verwundete hat unsere Kompagnie, leider ist einer gestorben. Wir mußten darauf die fraglichen Häuser gewaltsam öffnen und die Bewohner herausholen. Eine Anzahl von ihnen wurde erschossen, die Häuser niedergebrannt. Leider haben sich die Vorgänge wiederholt. Daher wurde das ganze Dorf in die Luft gesprengt.

