



Nikolaus zu Dohna-Schlodien

Präsident des Deutschen Bridgeverbandes (DBV) 24.10.1936 – 1945

Ehrenmitglied des DBV 1949

Autor: Bridge Allerlei 1935 / Bridge-Wörterbuch 1938

Nikolaus Burggraf und Graf zu Dohna-Schlodien (* 5. April 1879 in Mallmitz; † 21. August 1956 in Baierbach) war ein deutscher Seeoffizier, Führer eines Freikorps und Schriftsteller.

Nikolaus Burggraf und Graf zu Dohna-Schlodien stammte aus der weitverzweigten Adelsfamilie der Burggrafen zu Dohna. Sein Vater war der Kammerherr und Rittmeister Burggraf und Graf Alfred zu Dohna-Schlodien (1849-1907), Landesältester und Kreisdeputierter des Kreises Sprottau-Hagen; seine Mutter war Margarethe von der Hagen (1845-1932).

Graf Nikolaus zu Dohna-Schlodien trat 1896 in die Kaiserliche Marine ein, wurde 1899 Leutnant und 1902 Oberleutnant zur See. In der Zeit nach dem Boxeraufstand diente er von 1901 bis 1902 auf dem Kanonenboot SMS Tiger, das in Ostasien stationiert war. Von 1910 bis 1912 war Dohna-Schlodien Kommandant des Flusskanonenboots SMS Tsingtau. 1913 wurde er Navigationsoffizier auf dem Großlinienschiff SMS Posen. Als solcher wurde er noch vor Beginn des Weltkrieges zum Korvettenkapitän befördert.

Pirat des Kaisers

Der Bananenfrachter „Pungo“ der Hamburger Reederei F. Laeisz wurde 1915 in Wilhelmshaven zum Minenleger und Hilfskreuzer umgebaut. Während des Umbaus erhielt das Schiff die Bezeichnung H.D.10 - für Hilfsdampfer 10. In Dienst gestellt wurde es als SMS Möwe (Möve). Erster Kommandant des Hilfskreuzers SMS Möwe wurde Korvettenkapitän Graf zu Dohna-Schlodien, der auch zuvor die grundlegenden Umrüstungen plante und weitere vorbereitende Maßnahmen anordnete und überwachte. Auf der ersten Kaperfahrt von Dezember 1915 bis März 1916 versenkte SMS Möwe Handelsschiffe mit 60 000 BRT und Kriegsschiffe mit 16 000 BRT. Am 16. Januar 1916 wurde der englische Passagierdampfer „Appam“ in der Nähe der Kanaren durch die „Möwe“ aufgebracht. An Bord befanden sich auch 20 deutsche Zivilisten, darunter drei Frauen; sowie acht Kriegsgefangene von der Schutztruppe aus Kamerun, sowie Goldbarren aus südafrikanischen Minen im Wert von einer Million Mark. Ein Prisenkommando unter Führung von Leutnant zur See Hans Berg verbrachte die „Appam“ quer über den Atlantik in die zu dem Zeitpunkt noch neutralen Vereinigten Staaten. Gerade diese Kaperung brachte der Besatzung der „Möwe“ und ihrem Kommandanten auch im Ausland Respekt für ihre soldatische Tapferkeit ein.

Von November 1916 bis März 1917 wurden auf einer zweiten Kaperfahrt der „Möwe“ im Atlantik 20 Schiffe mit insgesamt 120.000 BRT versenkt.

Dohna-Schlodien wurde nach seiner Rückkehr zum Flügeladjutanten Kaiser Wilhelms II. ernannt, der ihm folgendes Telegramm sandte:

Ich heiÙe Sie und Ihre tapfere Besatzung von Herzen in der Heimat willkommen. In dankbarer Würdigung Ihrer Taten, die für alle Zeiten ein Ruhmesblatt meiner Marine bilden werden, ernenne ich Sie zu meinem Flügeladjutanten. Wilhelm I. R.

Nikolaus Graf zu Dohna-Schlodien war einer von nur zwei deutschen Offizieren des Ersten Weltkriegs, die die höchsten militärischen Auszeichnungen der fünf wichtigsten deutschen Länder erhielten: den preußischen Orden Pour le Mérite, den bayrischen Militär-Max-Joseph-Orden, den Sächsischen Militär-Sankt-Heinrichs-Orden, den Württembergischen Militär-Verdienstorden und den Militär-Karl-Friedrich-Verdienstorden des Staates Baden. Die Kapitäne und Besatzungen der Hilfskreuzer erhielten den Beinamen „Piraten des Kaisers“, damit waren die drei Hilfskreuzer SMS Möwe, SMS Wolf unter dem Kommando von Fregattenkapitän Karl August Nerger, und SMS Seeadler unter Kapitänleutnant Felix Graf von Luckner gemeint.

Nikolaus Graf zu Dohna-Schlodien bildete nach dem Ersten Weltkrieg ein Freikorps, und kämpfte in Oberschlesien gegen polnische Freischärler. 1919 nahm er als Korvettenkapitän seinen Abschied und ergriff in Hamburg den Kaufmannsberuf; seit Mitte der 1930er Jahre lebte er in Baierbach (heute Stephanskirchen) am Simssee in Oberbayern. 1956 starb er dort im Alter von 77 Jahren an einem Herzanfall.

Siehe auch Nachruf im Verbandsblatt Oktober 1956!!