

Johannes Schneider  
Osterbergstraße 45  
D 6530 Bingen/Rh.1

D Bingen/Rhein, den 10. Juni 1989

Herrn John Nicholas  
188 Runcorn Road  
Moore, Cheshire, WA 46 SY  
Great Britain



Betreff: Action HMAS Sydney/Kormoran off Australia on 19. of Nov. 1941  
Bezug: Schreiben des Herrn FKptn a. D. Reinhard R. Richter, Bonn Germany  
v. 18.5.1989

Sehr geehrter Herr Nicholas !

Ich gehörte der Artillerie-Feuerleitungs-Stelle des Hilfskreuzers:  
(HSK) Kormoran an und konnte von meiner Gefechtsstelle aus über der  
Steuerstelle des Schiffes von oben, das ganze Schiff wie auch die See  
übersehen. - Allgemeines zum Hergang vor dem Gefecht :

Kormoran hatte einen Vorstoß auf Carnarvon-Westküste begonnen um in der  
Dunkelheit Minen zu legen. Sichtete am Horizont etwa um 1500 h Ortszeit  
Mastspitzen. Ein Schiff der Perth-Klasse verfolgte uns auf Kurs West  
und kam sehr schnell näher. Wir waren äußerlich zu erkennen als "Straat  
Malakka" Rotterdam und führten am Heck die holl. Handelsflagge am Stock  
und seitlich aufgemalt die gleiche Farben. Die Anfragen mit Signal-  
flaggen und Signallampen, Wer, wohin und Ladung wurden entsprechend  
hinhaltend beantwortet. HMAS Sydney kam indessen näher, richtete ihre  
Türme, schwenkte das Katapult mit Flugzeug und laufenden Propeller zum  
Starten, er unterblieb, Flugzeug samt Katapult eingeschwenkt. Als sie  
querab in etwa 900 m mit gleichem Kurs und Fahrt neben uns lief, fragte  
sie ganz langsam und unmißverständlich mit der Morselampe an " give  
your secret call ", die uns unbekannt war. Es war der Augenblick ge-  
kommen zu handeln. Der Kommandant (es war etwa 1730 h) befahl "Enttarnen  
Sofort wurde die holl. Handelsflagge, die am Stock am Heck wehte von dem  
dort stehenden Mann entfernt, die aufgemalte Nationalfarben an der Bord-  
wand mit einer fallenden Judeleinwand verdeckt. Zugleich stieg die  
deutsche Kriegsflagge frei wehend am achteren Mast empor. Die Seiten-  
wände des Schiffes hinter denen 4 - 15 cm Kanonen standen wurden empor  
gehoben oder gesenkt und die Kanonen in Schußrichtung gebracht. Dies  
alles brauchte seine Zeit - sehr oft geübt etwa 10 sec. Ich habe diese  
Zeit stets mit einer Stoppuhr festgehalten. Dann gab der Kommandant  
Freg. Kptn. Detmers den Befehl "Feuererlaubnis". Nach 6 sec fiel die  
1. Salve aus allen Rohren der 15 cm, 1-3,7 cm Pak und 4 -2 cm Flak.  
Was geschah auf der Sydney ? Ihre Waffen waren schon lange auf uns ge-  
richtet. Auf der Brücke sah man Offiziere mit Ferngläser und an der  
Reling Schiffspersonal. Die Entfernung betrug 900 - 1000m - -

Die Veränderungen an unserem Schiff, das zeigen der Kriegsflagge vor  
dem Fallen der ersten Salve mußte von der Sydney sofort erkannt und  
entsprechend beantwortet werden. Nach einer Minute traf ein Torpedo,  
das Vorschiff senkte sich tief, Brücke Schornstein und Oberdeck zer-  
stört und das Flugzeug explodiert, die Turmdecke des 2. Turmes flog  
in die Luft. Trotz allem, die hintere Turmgruppe erzielte bei uns  
noch 5 Treffer an Deck und im Maschinenraum. Sie grähte auf uns zu,  
als wollte sie uns rammen und ging auf Gegenkurs mit kleiner Fahrt,  
schuß noch 4 Torpedos ab, die uns verfehlten und trieb weitab am  
dunklen Horizont außer Sicht. Ein Treffer und Brand im Maschinenraum  
und Schiffsinneeren machte die Kormoran bewegungslos und mußte aufge-  
geben werden. Wir konnten uns nur mit den wenigen Ruderbooten, treibend  
und retten. -- Warum sollte es eine ungeklärte Begebenheit sein ! ! !

1. Um sich Klarheit über uns zu verschaffen, war es Leichtsinn so nahe  
an ein unbekanntes Schiff zu gehen. Bei geringstem Zweifel war es die  
Pflicht des Kreuzer-Kommandanten gewesen, den Dampfer in einer größeren  
Schußweite bei hoher Fahrt zu stoppen und die Code zu verlangen und bei  
der Admiralität zu erfragen "steht in diesem Seegebiet die "Straat  
Malakka". Die Annäherung auf 1000 m war der größte Fehler der gemacht  
wurde, denn nun konnten Treffer mit allen Waffen mit der ersten Salve  
auf der Brücke, Artillerieleitstand erzielt und die zentrale Feuer-  
leitung der Sydney zerstört werden.
2. Den Einsatz des Bordflugzeuges zu unterlassen und dadurch das Erkennen