Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

2/2023 März

SCHIFF Classic

EUR 9,50
A: EUR 10,50
CH: sFr 15,20
BeLux: EUR 10,90
NL: EUR 10,90
SK, I: EUR 12,80
FIN: EUR 13,30
S: SKR 117,00
DK: DKK 99,95

4 198450 009509 02

U-Boot-Abwehr

So kampfstark waren die U-Jäger der Volksmarine

HMS Illustrious

1937–1954: Englands gepanzertes Bollwerk im globalen Einsatz

1897: Deutsche Kanonenboot-Politik in der Karibik

SMS Charlotte: Der letzte Großsegler der Kaiserlichen Marine

Heyerdahls *Ra II*: Im „antiken" Schilfboot über den Atlantik

Knick in der Optik: So funktioniert die verwirrende Dazzle-Tarnung

Kurs auf 2023!

Jetzt neu am Kiosk!

Das *Schiff Classic* Jahrbuch widmet sich dem Flugzeugträger Graf Zeppelin und vielen anderen Themen rund um die historische Schifffahrt.

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen! Oder online bestellen unter

www.schiff-classic.de

Liebe Leserinnen und Leser,

wie wär's 2023 mit einem Besuch der Marineschule Mürwik (MSM) in Flensburg? Seit 1910 zentrale maritime Bildungs- und Ausbildungsstätte aller aktiven Marineoffiziere und der meisten Reserveoffiziere, bleiben Lehrgangsteilnehmern und Besuchern die künstlerische Ausgestaltung des Baus, der wunderbare Blick auf die Förde und die vielen Exponate im Gedächtnis. Man geht nicht von der imposanten „Burg" mit ihrer 200 Meter langen Wasserseite und dem wuchtigem Mittelturm, ohne zu erfahren, dass die Marineschule einen mittelbaren und unmittelbaren Zweck erfüllt. Zum einen ist die MSM ein zweckgebundener Ort theoretischer und praktischer seemännischer Erziehung. Und durch die hervorstechende künstlerisch-historisierende Attitüde bietet die Marineschule zum anderen einen ideell-emotionalen Raum, in dem sich Selbstbewusstsein und Stolz ihrer Bewohner entfalten.

Die Marineschule Mürwik erfüllt zwei Aufgaben: Sie ist zum einen der zentrale Ort für die theoretische und praktische seemännische Ausbildung. Zum anderen steigert die MSM durch den künstlerischen Anspruch den Selbstwert der Marineoffizierschüler

Die Mürwiker Anlage spiegelt die repräsentative mittelalterliche Backstein-Architektur einer wirtschaftlich prosperierenden (Stichwort: Hanse) und dynastisch bedeutungsvollen Epoche (Stichwort: Deutscher Orden) deutscher Geschichte. Kaiser Wilhelm II., unter dessen Herrschaft die MSM erbaut wurde, wollte seine künftigen Seehelden mit dieser eindrucksvollen Umgebung nicht nur an ihre Herkunft und Aufgabe erinnern. Besonders viel lag ihm an der Identifikation der Offizierschüler mit dem Haus Hohenzollern.

Dazu trägt auch die Aula bei, deren Decke die um den Reichsadler angeordneten Wappen aller 26 deutschen Staaten zieren. Die universelle Aussage, dass die Marine für die Einheit deutscher Länder steht, hat ihre Aktualität prinzipiell nicht verloren. Manche der ursprünglichen Wappen leben in denen der nach 1990 hinzugekommenen Bundesländer weiter.

Während die Aula als erhabener Ort von Versammlung und Gedenken dient, ist das „Wehrgeschichtliche Ausbildungszentrum" (WGAZ) das „Schmuckkästchen" der Marineschule. Vom Unterdeck bis zum zweiten Oberdeck angefüllt mit Exponaten, Gemälden, Fotos, Karten, Uniformen, Waffen, Orden, Ehrenzeichen, Schautafeln und Dokumenten, öffnet sich vor dem Betrachter ein faszinierendes Panorama der deutschen Marinegeschichte mit ihren Seitenarmen Marineinfanterie, Marineflieger, Sanitätsdienst und Seelsorge. Begleitende Textserien erläutern die Zusammenhänge und geben Anregungen, sich vertiefend in die Marinegeschichte einzuarbeiten.

So verdichtet das didaktisch meisterhaft konzipierte WGAZ mit seiner in Jahrzehnten entstandenen Lehrsammlung maritime Tradition und Öffentlichkeitsarbeit auf engstem Raum. Interessenten stehen WGAZ und Aula zu bestimmten Besuchszeiten offen: Kelmstraße 14, 24944 Flensburg, Tel.: 0461/3135-88 (Vermittlung Bundeswehr).

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr
Guntram Schulze-Wegener

Dr. Guntram Schulze-Wegener,
Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur

Das „Rote Schloss am Meer" ist nicht nur äußerlich imposant, Aula und WGAZ geben Einblicke in die facettenreiche deutsche Marinegeschichte
Foto: picture-alliance/dpa/Frank Moltern

FLUGZEUGTRÄGER DER ROYAL NAVY

HMS Illustrious

Indischer Ozean, Mittelmeer, Pazifik — wo das gepanzerte britische Trägerschiff erschien, trug es zu Erfolgen bei

12

SMS Charlotte

Die außergewöhnlichen Reisen des letzten Segelkriegsschiffes der Kaiserlichen Marine

36

Nukleare U-Boot-Ära

USS Nautilus punktete mit Geschwindigkeit, Tauchtiefe und Seeausdauer

72

Abenteuer *Ra*

Thor Heyerdahls Idee mit den Papyrusschiffen

46

U-Boot-Jagd bei der Volksmarine

Große Bedeutung maß die DDR-Führung einer zuverlässigen U-Boot-Abwehr bei. Die Fortschritte ließen sich sehen

Ziemlich schräg: Dazzle-Tarnung

Wie reagierten die Briten auf die zunehmende deutsche U-Boot-Gefahr im Ersten Weltkrieg? Zum Beispiel mit optischer Täuschung

DAS BESONDERE BILD

6 ***Europa* verlässt Hamburg**

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 ***HMS Illustrious* 1937–1954**
Entwicklung, Technik und Einsätze eines Flugzeugträgers mit besonderen Eigenschaften

GESTERN & HEUTE

24 **Die Messe an Bord**
Was zeichnet das „Casino" auf Schiffen aus?

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

28 **Risiko im Kanal**
1941: Ein ehemals französischer Schlepper im Einsatz

EREIGNISSE & UNTERNEHMEN

36 **Eine Fahrt mit Folgen**
Der Segler *SMS Charlotte* auf heikler Mission

64 **1918: Marine-Verband Boedicker**
Die geplante Operation „Schlussstein" in Nordrussland

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

40 **Die Muster-Knaben**
Etwas verrückt: Dazzle-Camouflage im Ersten Weltkrieg

SEEFAHRER & ENTDECKER

46 **Expedition *Ra***
Moderne Entdeckungsreisen mit altertümlichen Booten

PERSÖNLICHKEITEN

52 **Vizeadmiral Friedrich Lützow**
OKM-Sprecher und Kenner des Seekrieges

TECHNIK & GERÄT W

56 **„Kontakt Backbord 35 Grad"**
Die Volksmarine brillierte mit ihren U-Abwehrbooten

FASZINATION SCHIFF

72 ***USS Nautilus***
Das erste atomgetriebene U-Boot stellte Rekorde auf

HISTORISCHE SEEKARTEN

80 **Kanarische Inseln**
Ein maritimes Kunstwerk aus dem 17. Jahrhundert

RUBRIKEN

78 Service
79 Rätsel
82 Vorschau / Impressum

Titelbild: Die *HMS Illustrious* kurz vor ihrer Außerdienststellung im Jahr 1954
Titelfotos: Municipal Archives of Trondheim/CCBY2.0, Peter Seemann, Olaf Rahard, Kon-Tiki Museum Oslo, picture-alliance/Mary Evans Picture-Library

Hier lässt sich's leben

Die „Messe" an Bord ist Ort von Entspannung, Geselligkeit und Austausch. Geschichte und Gegenwart einer „Institution"

24

DAS BESONDERE BILD

Europa verlässt Hamburg …

… aber nur für eine Probefahrt am 22. Februar 1930

Der 1928 bei Blohm & Voss vom Stapel gelaufene Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd ist in die Geschichte eingegangen, weil er zwischen 1930 und 1933 Träger des Blauen Bandes und somit das schnellste Schiff auf der Atlantik-Route von Europa nach New York gewesen ist. Bereits die Jungfernfahrt vom 19. bis 31. März 1930 war für die *Europa* ein Triumphzug: Sie holte das Blaue Band von hrem Schwesterschiff *Bremen*, nachdem sie die Strecke Cherbourg–New York in nur vier Tagen, 16 Stunden und 48 Minuten zurückgelegt hatte. *Europa* überstand den Zweiten Weltkrieg, ging als Reparationsleistung nach Frankreich und fuhr bis zur Außerdienststellung 1961 als *Liberté*. *AK*

Der Passagierdampfer *Europa* hatte eine Maschinenleistung von 130.000 PS und kam auf eine Höchstgeschwindigkeit von 27,9 Knoten

Foto: Interfoto/Friedrich

ZITAT

„Wie glücklich man an Land ist, merkt man erst, wenn ein Schiff untergeht“

Seneca (1–65), römischer Philosoph

HISTORISCHES FUNDSTÜCK

Arrest hinter Burgmauern

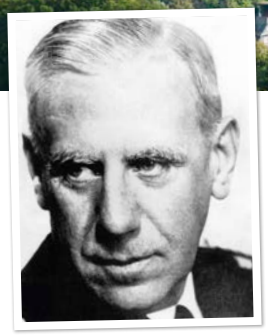
Wo Admiral Wilhelm Canaris vier Monate verbrachte

Unweit der Landesgrenze zu Thüringen erhebt sich im Landkreis Kronach hoch über dem Flüsschen Loquitz die Burg Lauenstein. Diese nördlichste Burg Bayerns beherbergte von Mitte Februar bis Ende Juni 1944 einen besonderen Gast, der sich nicht freiwillig dort aufhielt: Admiral Wilhelm Canaris, soeben abgesetzter Chef der Abwehr, also des deutschen militärischen Geheimdienstes, stand hier unter Arrest, während sein bisheriger Nachrichtendienst als eigenständige Organisation zerschlagen wurde. Auf der Burg konnte sich Canaris frei bewegen, hatte jedoch kaum Kontakt zur Außenwelt. Selbst seine Frau Erika durfte ihn in dieser Zeit nur einmal besuchen.

Am 10. März erhielt er von Großadmiral Karl Dönitz die Nachricht, aus dem aktiven Wehrdienst entlassen zu werden. Mitte Juni wurde er dann aber Admiral z. V. (zur Verfügung). Ende Juni kam die Mitteilung, Hitler habe Canaris mit Wirkung vom 1. Juli 1944 zum Chef des OKW-Sonderstabes für Handelskrieg und wirtschaftliche Kampfmaßnahmen (HWK) ernannt. Damit war er frei. Sein neuer Dienstposten besaß angesichts der Kriegslage jedoch keine praktische Bedeutung mehr. Nach dem Attentat auf Hitler am 20. Juli 1944 wurde Admiral Canaris verhaftet und am 9. April 1945 im Konzentrationslager Flossenbürg als Mitwisser hingerichtet. *Detlef Ollesch*

Hinter dieser romantischen Fassade erwartete Admiral Canaris 1944 sein weiteres Schicksal

Foto: Detlef Ollesch



Admiral Wilhelm Canaris geriet ins Visier der Gestapo und wurde als Mitwisser des Hitler-Attentats kurz vor Kriegsende hingerichtet

Foto: SZ-Photo/Scherl

SPÖKENKRAM

„Gesucht zur baldigen Heirat ein lediger, katholischer, treuer Mann, bis 38/1,85, ohne Kinder, Oberleutnant, Kapitänleutnant, Kapitän z. S. ‚Sie‘, katholisch, 22/1,68, ledig. Treu, ehrlich. Nur ernst gemeinte Bildzuschriften.“

Anzeige in der *Bild am Sonntag* vom 19. Mai 1963 (ein Korvetten- oder Fregattenkapitän war als Kandidat offenbar nicht erwünscht, dafür aber ein Kapitän zur See mit 38 Jahren!)

Nachbau einer Knorr, dem „Lastesel“ der Wikinger für Handelsware

Foto: picture-alliance/Chromorange/Hans Eder

Hätten Sie’s gewusst?

Die Knorr, ein kurzes, breites Boot mit großem Tiefgang und hohem Dollbord, war das Standardfrachtschiff der Wikinger; für Kriegszüge und Küstenfahrten dienten Langschiffe.

Mit Einführung des Dampfantriebes auf Schiffen Mitte des 19. Jahrhunderts war die Ära der Segelschiffe keineswegs vorbei, ihre Zahl nahm in den folgenden Jahrzehnten sogar zu.

Am 10. Januar 1923 stellte die HAPAG mit der 11.343 Tonnen vermessenden *Thuringia* ihren ersten Schiffsneubau für Passagierfahrten in Dienst.

Albrecht Brandi und Wolfgang Lüth waren die einzigen U-Boot-Kommandanten der Kriegsmarine, die mit den Brillanten zum Ritterkreuz ausgezeichnet worden sind.

Vor 50 Jahren, am 28. Januar 1973, kam es auf dem Minenlege- und -räumschiff *Karl-Marx-Stadt* der Volksmarine zu einem schweren Maschinenbrand, der aber unter Kontrolle gebracht werden konnte.

BUCHTIPPS

Auf großer Fahrt

Ein Seemannsleben in der DDR

Reinhardt Eckenbrecht zieht in dieser Autobiografie Bilanz über sein Leben und begibt sich auf Spurensuche nach seinen Vorfahren. 1947 in Bautzen geboren, wuchs er in Ahlbeck bei Ueckermünde auf und wurde nach der Schulzeit Seemann. Mit dem Kapitänspatent „auf großer Fahrt“ fuhr er viele Jahre beim VEB Deutsche Seereederei Rostock (DSR) zur See. Nach einem erfolgreichen Jurastudium in Ostberlin war er bei der Reederei in leitenden Funktionen tätig. Nach der Wende 1989/90 verblieb er bis zu seiner Pensionierung 2011 bei den Nachfolgeeinrichtungen der DSR. Lebhaft geschrieben, gibt diese Autobiografie vor allem viele interessante Einblicke in das Leben in der DDR. Die familiäre Vorgeschichte rundet das Gesamtbild dieses lesenswerten Buches ab.

Jörg Hillmann

Eckenbrecht, Reinhard: ***Ein Seemannsleben. Und seine Vorgeschichte*****. Verlag am Park, Berlin 2022, 20,00 Euro**

Innovative Werft

Höhen und Tiefen an Flensburgs Förde

Dampfschiffe aus Eisen wollte man nicht mehr aus England beziehen, sondern selbst bauen. So gründeten im Juli 1872 Kaufleute im gerade preußisch gewordenen Flensburg die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. 150 Jahre Höhen und Tiefen stand sie durch, zuletzt mit einer Insolvenz 2020, aus der sie sich mit frischem Geld und neuen Fährschiffaufträgen retten konnte. 2021 erwarb sie die Rendsburger Nobiskrug Werft, heute steht sie für nachhaltigen Schiffbau und zukunftsweisende Antriebe. Mit zahlreichen teils bisher unveröffentlichten Fotos und einer Liste aller fast 800 gebauten Schiffe zeichnet das Buch die Geschichte einer innovativen Werft nach.

Rainer Schubert

Gretzschel, Matthias: ***150 Jahre Schiffe für die Meere der Welt. Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft und ihr Weg in die Zukunft*****. 256 S., Koehler-Verlag, Hamburg 2022, 39,95 Euro**

DEUTSCHE SCHIFFE

Herzogin Cecilie

Schnellstes Segelschiff seiner Zeit

Die berühmte Viermastbark lief 1902 als Frachtsegler des Norddeutschen Lloyd Bremen in Geestemünde vom Stapel, stellte Ende Juni des gleichen Jahres in Dienst und diente der Reederei zugleich als Schulschiff für seinen Offiziernachwuchs. Mit 3.242 BRT und einer Segelfläche von über 4.100 Quadratmetern konnte sie eine Geschwindigkeit von über 20 Knoten erreichen. „Die Herzogin", 116 Meter lang, 14,1 Meter breit und mit einem Tiefgang von 7,4 Metern, verkehrte hauptsächlich zwischen Chile und Deutschland und transportierte Salpeter (für die Produktion von Sprengstoff) und Weizen. Zu Beginn des Ersten Weltkriegs befand sich das Schiff nördlich von Valparaiso und wurde dort interniert. 1916 flüchteten einige der 50 Kadetten gemeinsam mit ebenfalls in Chile internierten Besatzungsangehörigen des Kleinen Kreuzers *Dresden* und des Frachtschiffes *Göttingen* auf der chilenischen Bark *Tinto*, die Ende März 1917 in Deutschland eintraf.

Nach dem Krieg nutzte die chilenische Marine die *Herzogin Cecilie*, bevor sie am 20. Juni 1921 als Reparationszahlung den Franzosen übergeben wurde. Frankreich veräußerte das Schiff im gleichen Jahr an einen finnischen Reeder, der die Viermastbark als Fracht- und Passagierschiff zwischen Australien und Europa nutzte. Heimathafen wurde Mariehamm auf den Ålandinseln, wobei der Reeder den Namen *Herzogin Cecilie* beibehielt. Bei dichtem Nebel und rauer See fuhr der Segler am 25. April 1936 auf die Klippen an der englischen Kanalküste Devonshires. Die verquollene Weizenladung sorgte wegen der entstehenden Faulgase lange für einen entsetzlichen Gestank in der Umgebung des gestrandeten Schiffes, das nun der Willkür des Meeres ausgesetzt war. Reste des Wracks sind bis heute ein beliebtes Tauchziel. *Jörg Hillmann*

Namensgeberin der Viermastbark war die seefahrtbegeisterte deutsche Kronprinzessin und Herzogin zu Mecklenburg-Schwerin (1886–1954)

DIE HISTORISCHE ZAHL

82.000

Liter Wein,

aber nur
57.000 Liter Wasser
soll die Spanische Armada
1588 mitgeführt haben