Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

4/2023 Juni

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 04

Raubvögel zur See
Torpedoboote der Reichsmarine im Kriegseinsatz

Hitlers erstes Schlachtschiff

SCHARNHORST

Einsätze und dramatisches Ende im Eismeer 1943

Deutsche Kreuzer der Mittelmeerdivision

Tankerkrieg in den 80er-Jahren: U.S. Navy zwischen Iran und Irak

1914: Warum *SMS Breslau* und *SMS Goeben* „türkisch" wurden

Störtebeker: Aufstieg und Fall des berühmtesten deutschen Piraten

EINSTEIGER ANGEBOT

48% Ersparnis

2 Ausgaben

nur **€ 9,90** statt ~~€ 19,–~~* bei Einzelkauf

- ✓ Sie sparen fast die Hälfte!
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause
- ✓ Sie können den Bezug jederzeit kündigen

Sie erwarten spannende aktuelle Reportagen, historische Berichte, Nachrichten, packende Fotos, Gemälde und vieles mehr aus dem Spektrum maritimer Geschichte im zivilen wie im militärischen Bereich – einzigartig, hochwertig und von maritimen Spezialisten!

Wie geht es weiter? Wenn Sie zufrieden sind, erhalten Sie *Schiff Classic* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 9,– pro Heft 8x im Jahr frei Haus (Jahrespreis: € 72,–).

* Preis am Kiosk

© Stefan Krause

Online bestellen unter

www.schiff-classic.de/einsteiger

Liebe Leserinnen und Leser,

vor 82 Jahren, am 27. Mai 1941, sank nach schwerem Gefecht mit überlegenen britischen Einheiten und der letzten Salve aus seinen achteren Türmen das zusammengeschossene Schlachtschiff *Bismarck* um 10:36 Uhr nach Zünden von Sprengladungen und Öffnen der Flutventile. Admiral Günther Lütjens, der als Flottenchef auf dem Flaggschiff eingeschifft war, fiel während des Artilleriegefechts auf der Admiralsbrücke, 2.106 Besatzungsmitglieder wurden in die Tiefe gerissen, darunter auch *Bismarck*-Kommandant Kapitän zur See Ernst Lindeman. Nur 118 Mann überlebten das Inferno.

Hat sich Admiral Günther Lütjens kurz vor seinem eigenen Tod am 27. Mai 1941 auf dem Schlachtschiff *Bismarck* die Frage nach der moralischen Verantwortlichkeit und der Fürsorgepflicht gegenüber seinen Untergebenen gestellt?

Dass Lütjens Hitler von seinem Kampf „bis zum Letzten im Glauben an Sie, mein Führer" (Kriegstagebuch der Seekriegsleitung, Teil A, Bd. 21, S. 408) per Funkspruch in Kenntnis gesetzt hatte und damit die Weisung befolgte, zu kämpfen, zu siegen oder unterzugehen, wurde im Nachkriegsdeutschland als Indiz für seine Verbundenheit mit dem Nationalsozialismus gedeutet. Darüber geriet allerdings in Vergessenheit, dass Günther Lütjens, der seit 1929 mit Margarete Backenköhler verheiratet war, die nach den NS-Rassegesetzen als „Halbjüdin" eingestuft war, mit anderen Offizieren nach den Pogromen im Jahr 1938 („Reichskristallnacht") gegen die Judenverfolgungen bei der Marineführung protestiert hatte.

Als die Bundesmarine 1967 den Lenkwaffenzerstörer D 185 nach Lütjens benannte, zogen die Verantwortlichen dennoch teils herbe Kritik der Öffentlichkeit auf sich. Inzwischen überwiegt die Einschätzung, dass Lütjens' Ergebenheitstelegramm an Hitler vielmehr seinem soldatischen Ehrgefühl und seiner unbedingten Staatstreue entsprach. Vielleicht wählte er sogar diese demonstrative Geste der Unterwerfung, um dadurch seine drei Kinder – die Geburt eines vierten Kindes wurde im Juni 1941 erwartet –, die als „Vierteljuden" galten, vor möglichen Repressalien durch das Regime zu schützen.

Bei allen verständlichen inneren Zwängen hatte Lütjens auf der *Bismarck* die Wahl der Entscheidung. Seine Männer nicht. Stellte er sich die Frage nach der moralischen Verantwortlichkeit und der Fürsorgepflicht für seine ihm anvertrauten Soldaten? Haben die Bindung an eine systemkonforme, alternativlose Pflichterfüllung bis in den Tod und eventuelle ganz persönliche, familiäre Motive alles andere überlagert?

Es ist unendlich schwierig, wenn nicht gar unmöglich, sich in sein Ehrgefühl, sein Selbstverständnis als Flaggoffizier der Kriegsmarine und die Privatperson Lütjens im Angesicht seines bevorstehenden Todes hineinzuversetzen. Jedes Urteil sollte daher zurückhaltend ausfallen.

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

Flottenchef Admiral Günther Lütjens (links, im Mai 1941) galt als verschlossen und unnahbar
Foto: picture-alliance/Fotoarchiv für Zeitgeschichte

SCHLACHTSCHIFF *SCHARNHORST*

Der Erste

Schwach bewaffnet, meisterte der erste deutsche Schlachtschiffbau nach dem Ersten Weltkrieg seine Aufgaben dennoch zuverlässig. Sein Untergang Ende 1943 war eine Folge schwerer strategischer und taktischer Fehler

12

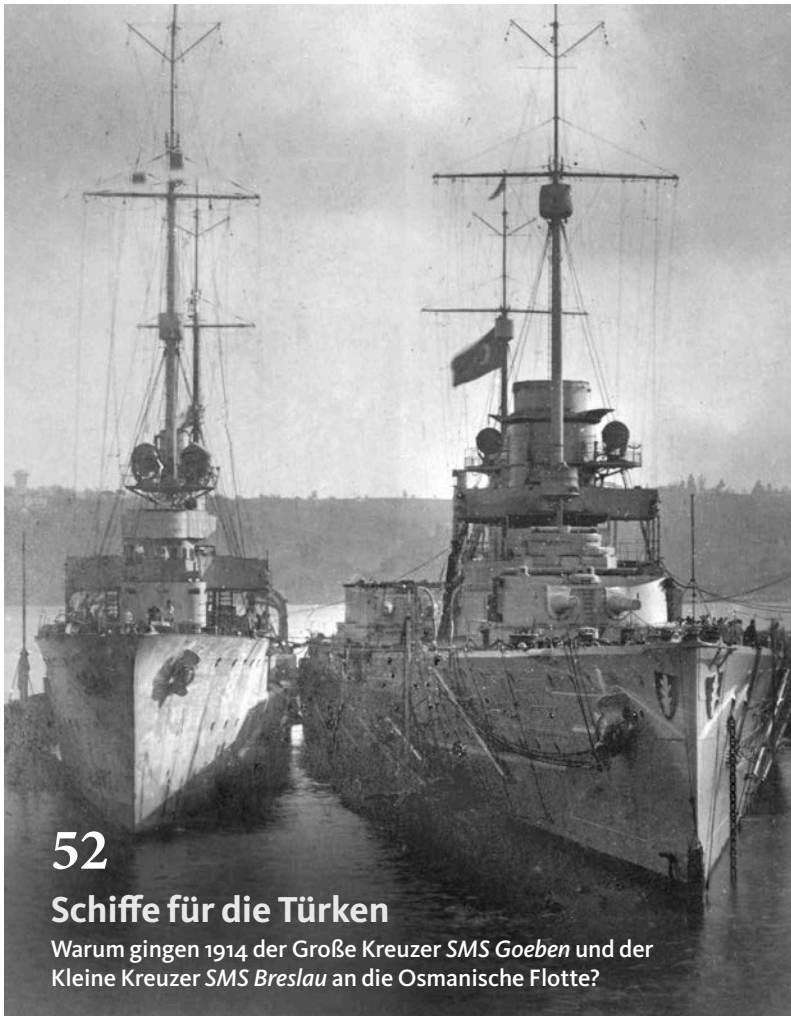
Walfang vor Grönland

Hamburger und Nordfriesen zog es ins Eismeer, um Wale zu jagen und Geld mit den Erzeugnissen zu verdienen

62

Tankerkrieg im Golf

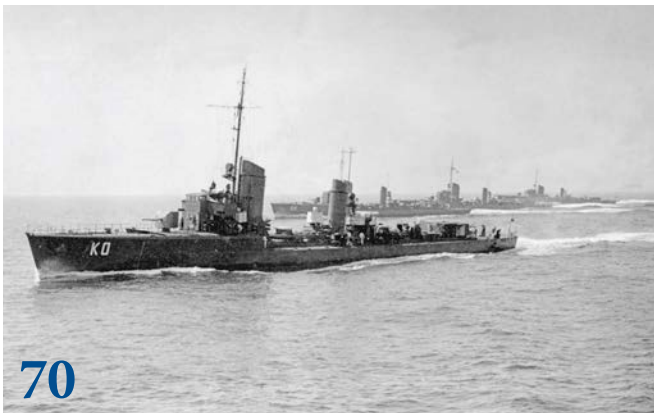
34 Von 1984 bis 1988 brannten im Persischen Golf Tanker und Ölplattformen. Wie kam es dazu?



52

Schiffe für die Türken

Warum gingen 1914 der Große Kreuzer *SMS Goeben* und der Kleine Kreuzer *SMS Breslau* an die Osmanische Flotte?



Erste Torpedoboote der Reichsmarine

Was die Alliierten den Deutschen nach 1918 an Schiffsbestand zugestanden, war wenig und veraltet. Dann begann der Aufbau

Hilfskreuzer *Stier* in seinem letzten Gefecht

Nachdem HSK 6 *Stier* vier Schiffe versenkte hatte, ereilte ihn sein Schicksal 1942 im Kampf gegen den US-Frachter *Stephen Hopkins*

DAS BESONDERE BILD

6 ***Canberra*, letzter Kreuzfahrer der P & O-Linie**

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 **Drama am Nordkap**
Bis zu seinem Ende am 26. Dezember 1943 stand das Schlachtschiff *Scharnhorst* in erfolgreichen Kämpfen

AKTUELL

26 **Mehr als Wracks**
Das Wrackmuseum „Windstärke 10“ in Cuxhaven

EREIGNISSE & PERSONEN

28 **„Gottes Freunde und aller Welt Feinde“**
Die Seeräuber Klaus Störtebeker & Co

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

34 **Tankerkrieg 1984–1988**
Als die USA ihre Navy in Marsch setzten

52 **Unter dem Mondstern**
1914: Deutsche Kreuzer für die türkische Flotte

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

40 **Der letzte Korsar**
Hilfskreuzer *Stier* im Zweiten Weltkrieg

FASZINATION SCHIFF

48 **Schwedens *Götheborg***
Sensationeller Nachbau eines Ostindien-Fahrers

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

62 **„Wal, da bläst er!“**
Norddeutsche auf Walfang im Eismeer

WAFFEN & TECHNIK

70 **Maritime Raubvögel**
1923/24: Die Reichmarine baut Torpedoboote

HISTORISCHE SEEKARTEN

80 **Mitten im Atlantik**
Ein „Portolan“ aus dem Jahr 1674

RUBRIKEN

78 Service
79 Rätsel
82 Vorschau / Impressum

Störtebeker!

Wer waren die Vitalienbrüder um Klaus Störtebeker und Goedeke Michels Ende des 14. Jahrhunderts?

28

Titelbild: Schlachtschiff *Scharnhorst* in See.
Titelfotos: picture alliance/WZ-Bilddienst (2), Deutscher Marinebund, picture alliance/Everett Collection, Olaf Rahardt, picture alliance/akg-images

Die im Mai 1961 in Dienst gestellte *Canberra* im Hafen von Palma/Mallorca, November 1976

Foto: Interfoto/Science & Society/Manchester Daily Express

DAS BESONDERE BILD

Wie vom andern Stern

Canberra, das letzte Kreuzfahrtschiff der P & O-Orient Line

Das mehr als 45.000 BRT vermessende britische Passagierschiff war zum Zeitpunkt der Indienststellung Anfang der 1960er-Jahre wegen seines futuristischen Äußeren eine Ausnahmeerscheinung. Der für 2.291 Passagiere zugelassene, 1974 bis 1997 als Kreuzfahrtschiff eingesetzte Liner befuhr nicht die Nordatlantik-Route, sondern stand im Großbritannien-Australien-Dienst. Berühmtheit erlangte die *Canberra*, weil sie während des Falkland-Krieges 1982 von der Royal Navy als Truppentransporter requiriert wurde. Nachdem es 1997 außer Dienst gestellt wurde, brach man das Schiff noch im selben Jahr ab. *AK*

ZITAT

„Meine niedrig geborene Mutter empfing mich, heimlich brachte sie mich zur Welt. Sie legte mich in einen Korb aus Schilfrohr, mit Erdpech verschloss sie den Deckel. Dann warf sie mich in den Fluss, der mich nicht überspülte“

Sargon von Akkad, sumerischer König (um 2334–2279 v. Chr.)

GEDENKEN

Katastrophe auf der Elbe

Als der Raddampfer *Primus* mit einem Tender zusammenstieß

In der Nacht vom 20. auf den 21. Juli 1902 befand sich der 1839 vom Stapel gelaufeneRaddampfer *Primus* auf der Rückfahrt von Cranz im Alten Land nach Hamburg. Der Vergnügungsdampfer beförderte Mitglieder der Liedertafel „Treue von 1887“ aus Hamburg-Eilbek und ihre Familien von ihrem einmal im Jahr veranstalteten Ausflug zurück. Auf der falschen Fahrwasserseite der Elbe fahrend, kollidierte das erste Stahlschiff mit Dampfantrieb *Primus* vor Nienstedten mit dem Tenderschiff *Hansa* und sank.

An Bord befanden sich 206 Passagiere, zugelassen war es für 192. 101 Personen, darunter Frauen und Kinder, kamen bei dem Unglück ums Leben. Unter großer öffentlicher Anteilnahme fand die Trauerfeier statt. Auf dem Ohlsdorfer Friedhof in Hamburg befindet sich eine Grabanlage mit 78 Toten, und am Elbufer bei Nienstedten erinnert ein Gedenkstein an das Schiffsunglück. Wenige Tage nach dem Unglück konnte das Wrack gehoben werden. Nach Instandsetzung lief es unter dem Namen *Buxtehude* weiter und wurde 1909 abgewrackt. *Jörg Hillmann*

Der Raddampfer *Primus*, 1839 in England gebaut, seine Überreste und das Denkmal für die Toten auf dem Hamburger Friedhof Ohlsdorf

Fotos: Archiv *Schiff Classic* (3)

KURIOSES

„Steinhuder Hecht“

Es blieb beim Entwurf

Der Souverän der Grafschaft Schaumburg-Lippe, Graf Wilhelm Friedrich Ernst (1724–1777), Militärtheoretiker und Heerführer, hatte ein offenes Ohr für technische Neuerungen, unter anderem für solche, die die Nachrichtenübermittlung sicherer machen sollten. So entstanden Entwürfe zum „Steinhuder Hecht“ des Militärlehrers und Ingenieurs Jakob Chrysostomus Praetorius. Der Steuermann stand in einer offenen Luke ohne Abdeckung, sodass das Fahrzeug nicht als tauchfähig konzipiert worden sein kann. Hauptzweck des rund 30 Meter langen Holzbootes war die Beförderung von Briefen, Sachen und Personen. Die Heckflosse bestand aus zehn beweglich verbundenen Segmenten, die von 40 im Inneren sitzenden Männern Vortrieb erzeugen sollten. Ein kleinerer Nachbau, der 1772 auf Wilhelmstein als „Steinhuder Fisch“ gebaut wurde, sollte hingegen der Versorgung der belagerten Festungsinsel dienen. Mit acht Mann Besatzung soll das Boot zwölf Minuten unter Wasser gefahren sein. Somit könnte es sich tatsächlich um das erste nutzbare Tauchboot gehandelt haben. *Olaf Rahardt*

Eine künstlerische Rekonstruktion des „Steinhuder Hechtes“, so wie er nach den Plänen hätte aussehen können

Gemälde: Marinemaler Olaf Rahardt

Mittlerweile liegt die *Oasis of the Seas* größenmäßig leicht hinter dem später gebauten Schwesterschiff *Allure of the Seas*

Foto: picture-alliance/Zumapress/Pedro Portal

Hätten Sie's gewusst?

Mit Platz für über 6.000 Passagiere stellte 2009 das bis dahin größte Passagierschiff der Welt *Oasis of the Seas* in Dienst.

Von etwa 3100 vor unserer Zeitrechnung stammt eine Vase, die ein Segelfahrzeug auf dem Nil zeigt. Sie ist der erste Nachweis eines echten Seglers.

Mit der Einnahme Konstantinopels 1453 durch die Osmanen beherrschten ihre Flotten fortan weite Teile des Mittelmeeres.

Die britischen Frachtdampfer *Agamemnon*, *Ajax* und *Achilles* waren Mitte des 19. Jahrhunderts die ersten, die es auf lange Distanzen nach Fernost mit Segelschiffen aufnehmen konnten.

Durch den Transatlantikdienst des Luftschiffes „Graf Zeppelin" ab 1932 erwuchs den großen Schifffahrtslinien eine gefährliche Konkurrenz.

SPÖKENKRAM

Zu ertrinken galt Seeleuten lange Zeit als zutiefst unheimliche Art des Ablebens, weil man annahm, böse Geister der Unterwelt hätten ihre Hände im Spiel. So übergab man Tote an Bord auch nur widerwillig dem Wasser, denn nach fester Ordnung wurde man entweder begraben oder verbrannt.

BUCHTIPPS

Im diplomatischen Korps

Dokumentenreiches Nachschlagewerk

Nach einer kurzen Einführung in die geschichtlichen Rahmenbedingungen, die zur Etablierung der Marineattachés im diplomatischen Dienst führten, stellt der Autor 112 biografische Skizzen aller Attachés der Kaiserlichen Marine, der Reichsmarine und der Kriegsmarine vor. Alle Biografien sind mit zahlreichen Literaturnachweisen versehen. Eine zusätzliche Länderübersicht ermöglicht einen raschen geografischen Zugriff. 25 Dokumente ergänzen dieses hilfreiche und wichtige Nachschlagewerk, das in keiner maritimen Bibliothek fehlen sollte. *Jörg Hillmann*

Riccius, Walter: *Die Institution der Marineattachés. Deutsche Marineattachés von Beginn bis 1945.* Berlin 2023, 36 Euro

Glanz und Tragödie einer Prinzessin

Spannend und lehrreich

Benannt nach einer Tochter des italienischen Königs Victor Emanuel III., war die *Principessa Mafalda* größtes Schiff und Stolz der Handelsflotte Italiens. 1909 für den Liniendienst von Genau via Barcelona nach Brasilien und den La Plata-Häfen in Dienst gestellt, verblasste später ihr Ruhm durch Vernachlässigung, die ihr Verhängnis wurde. Nicht mehr seetüchtig ausgelaufen, sank die *Principessa Mafalda* nach Bruch der Steuerbordwelle vor der Küste Brasiliens. Chaos brach aus, 324 der 1.255 Passagiere und Besatzungsmitglieder starben. Die Aufarbeitung des Unglücks endete im Vertuschen der Vorgänge. In einem Zeitgemälde Italiens und Argentiniens im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts lernt der Leser nicht nur ein prachtvolles Schiff kennen, sondern auch die Geschichten der Crew und berühmter Passagiere. *Rainer Schubert*

Ineichen, Stefan: *Principessa Mafalda. Biografie eines Transatlantikdampfers.* 256 Seiten, Verlag Klaus Wagenbach, Berlin 2022, 34 Euro

Der Kleine Kreuzer *Magdeburg* nach der Sprengung; die geheimen Dokumente fielen den Russen in die Hände

Foto: Sammlung GSW

DEUTSCHE SCHIFFE

SMS Magdeburg

Eine folgenschwere Havarie bei Kriegsbeginn

Bei einem beabsichtigten Vorstoß mit anderen Einheiten in den Finnischen Meerbusen kam der Kleine Kreuzer *Magdeburg* am 26. August 1914 in dichtem Nebel bei der Insel Odensholm an der Küste Estlands auf Unterwassergestein fest. Da die Besatzung trotz aller Versuche ihr Schiff nicht wieder in Fahrt bringen konnte, entschied sich der Kommandant Korvettenkapitän Richard Habenicht zur Sprengung, zumal mit dem baldigen Erscheinen russischer Seestreitkräfte zu rechnen war. Die erst 1912 in Dienst gestellte, mit zwölf 10,5-Zentimeter-Geschützen und zwei Torpedorohren bewaffnete *Magdeburg* war einer der modernsten Kleinen Kreuzer und Typschiff der Klasse, zu der noch *Breslau*, *Straßburg* und *Stralsund* zählten. Der Verlust wog daher für den Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen besonders schwer. Das Torpedoboot V 26 nahm die Besatzung der *Magdeburg* auf, nicht aber die an Bord befindlichen Dokumente. Die Russen, die das Wrack der *Magdeburg* plünderten und weiter zerstörten, bargen das Geheimmaterial und gaben es zur Auswertung auch an die Royal Navy weiter. So gelang es den Briten, den deutschen Marineschlüssel, der den Ersten Weltkrieg über unverändert blieb, zu entziffern – mit schwerwiegenden Folgen für die Hochseeflotte.

Armin Kern

DIE HISTORISCHE ZAHL

10

Tage Bauzeit

benötigte das Liberty-Schiff *Joseph N. Teal* bis zu seinem Stapellauf (1942). Es brach damit sämtliche Schiffbaurekorde.