

# SCHIFFClassic



**Flottenchef Lütjens**  
Fanatischer NS-Anhänger  
oder ehrbarer Offizier?

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



## Flink und kampfstark

So vielseitig waren die Minensuchboote 1935 der Kriegsmarine

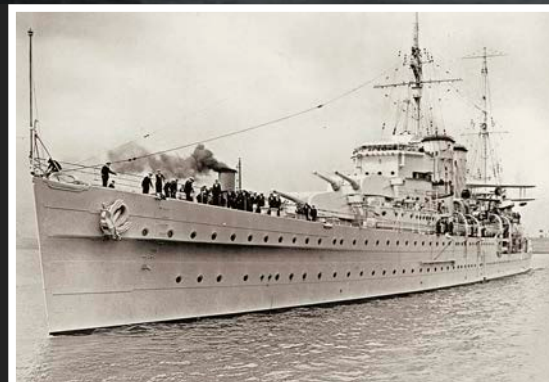


**Linienfahrzeuge:** Das Erfolgsrezept eines revolutionären Schiffstyps



**U-Boot als gefährliches Tauchziel in der Südsee**

**1944 gesunken:** Das tragische Schicksal von Japans U-Boot I 169



**HMS Exeter:** Britischer Kreuzer mit wechselvoller Einsatzgeschichte

# The »Mighty Hood«

**SCHIFFClassicEXTRA**

NR. 4, SONDERHEFT 2023

**SCHIFFClassicEXTRA**

4 193290 512905 04  
ISBN 978-3-98702-049-0

# HOOD

A: EUR 14,30, CH: sFr 20,70, BeLux: EUR 14,90 **EUR 12,90**


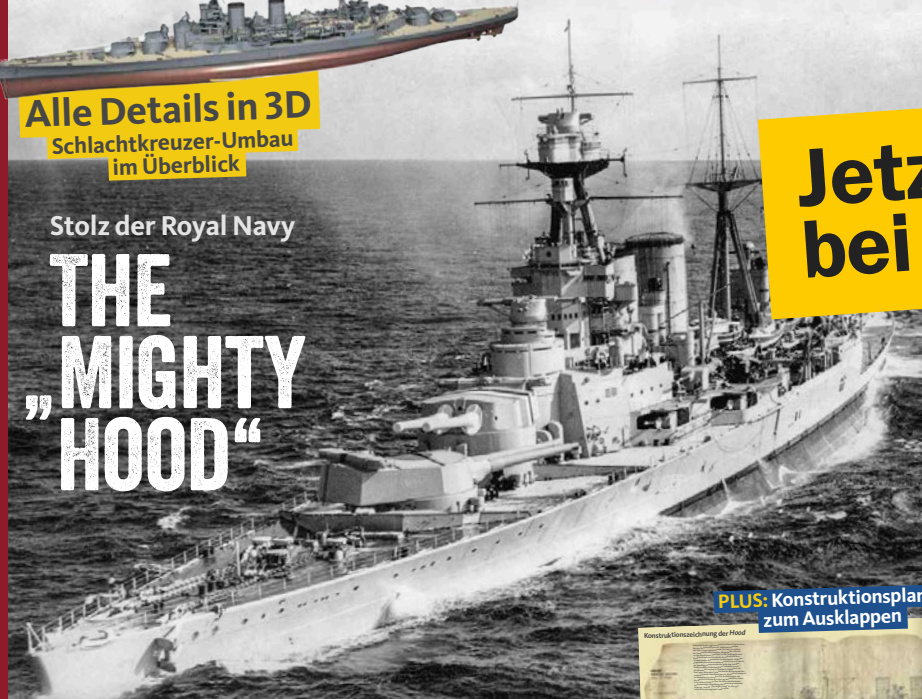
**Alle Details in 3D**  
Schlachtschiff-Umbau  
im Überblick

Stolz der Royal Navy

## THE „MIGHTY HOOD“

**PLUS: Konstruktionsplan  
zum Ausklappen**

Konstruktionszeichnung der Hood



**Jetzt portofrei  
bei uns im Shop**

*Schiff Classic Extra* präsentiert in seiner aktuellen Ausgabe den Schlachtschiff *HMS Hood* – vom Bau auf der Werft bis zum Untergang im Gefecht gegen die *Bismarck*.

Im Bau: So entstand bis 1918 das größte Kriegsschiff der Welt

Im Krieg: Wie stark war die Royal Navy 1939 tatsächlich?

Im Gefecht: Der dramatische Endkampf gegen die *Bismarck*

Oder online bestellen unter

[www.schiff-classic.de](http://www.schiff-classic.de)



*Liebe Lesenden und Leser,*

die deutsche Flagge und Hymne, die Uniform, für die Marineangehörige häufig beneidet werden, und die Institution der Crew sind feste Größen in der deutschen Marinetradition, gelegentlich auch Schiffe und Schiffsnamen, wobei nur *Emden* und *Köln* als schwimmende Traditionsträger überlebt haben. In der deutschen Marinegeschichte sind *Emden*, einst erster Hauptsitz der preußischen Admiralität und ab 1912, nach 200-jähriger Pause, wieder Marine-

**Tradition und Brauchtum sind sichtbare Stützen des Selbstwertgefühls und stärken die Gemeinschaft. Sie können aber auch ins Gegenteil umschlagen, wenn die Handlungen aufgesetzt sind und dadurch unfreiwillig komisch wirken – oder sogar ungesetzlich bzw. sittenwidrig sind**

stützpunkt, und *Köln* mit der Höchstzahl von sechs Neubauten in Kaiserlicher Marine (2), Reichsmarine, Bundesmarine (2) und Deutscher Marine auch in Zukunft präsent. Die *Emden* stellt dabei eine Besonderheit dar, da sie bisher das Eiserner Kreuz als Emblem am Bug oder an der Stirnseite des Brückenaufbaus führte und somit gleichsam eine doppelte Tradition weitergab. Leider soll es in der Deutschen Marine Bestrebungen geben, die Tradition des Eisernen Kreuzes nicht fortzuführen; zumindest aber bleibt der Name *Emden* bestehen.

Es mag erstaunen, aber weniger traditionsgebunden sind dagegen die spezielle Seemannssprache und Formen maritimen Brauchtums in der Marine. Früher vielfach aus Gründen vorübergehender Zweckmäßigkeit entstanden, reduzierten sie sich im Lauf der Jahrhunderte teilweise naturgemäß auf einen rein zeremoniellen Charakter. Oder sie verschwinden ganz, weil sie aus der Zeit fallen – wie die meisten Marine-

märsche oder die mit der Äquatortaufe einhergehenden Rituale.

Der Brauch, seemännische Neulinge unabhängig von ihrem Dienstgrad beim ersten Überqueren der Linie vom „Schmutz“ der nördlichen Halbkugel zu befreien, wurde auf allen Schiffen bis vor einigen Jahren mehr oder minder zünftig gepflegt. Wo solche Praktiken den Grundsätzen der „Inneren Führung“ oder gar dem Soldatengesetz widersprechen, muss der Dienstherr einschreiten – so geschehen 2011.

Brauchtum kann die Kameradschaft und das Selbstwertgefühl innerhalb einer Gemeinschaft zweifellos stärken, aber auch ins Gegenteil umschlagen, wenn die Handlungen aufgesetzt sind und dadurch unfreiwillig komisch oder durch Übertreibungen abstoßend wirken und durch Sittenwidrigkeiten sogar ungesetzlich sind. Hier sind Augenmaß und Verhältnismäßigkeit gefragt. Die Tradition der einstigen Linientaufen wird in Form von Bordsportfesten mit humoristischen Einlagen, deren Teilnahme jedem Besatzungsmitglied freisteht, dennoch lebendig gehalten. Und die Schiffe selbst führen als Nachweis, welche besondere Passage sie durchfahren haben, unterschiedlich farbige Bugklüsen („Nasen“): Rot für den Äquator, Gelb für den Suezkanal, Blau für den Polarkreis, Grün für Gibraltar und Schwarz für das Befahren des Schwarzen Meeres. Auch eine schöne Tradition.

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

*Dr. Guntram Schulze-Wegener*



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

**NEU:**  
**Schiff Classic**  
**kommt jetzt immer**  
**freitags**  
**in den Handel**

**Fregatte *Emden*, 2013 außer Dienst gestellt, mit Eisernem Kreuz am Brückenaufbau und roter Bugklüse („Nase“)**

Foto: U.S. Navy/Shonna Cunningham





MINENSUCHBOOTE 1935

## Der Alleskönner

Nach den Vorbildern des Ersten Weltkriegs konzipierte die Kriegsmarine einen optimierten Nachfolger, der zum Standard-Minensuchboot des Zweiten Weltkriegs wurde

12

### Spektakuläre Wende

Auf dem Fluss Riachuelo errangen brasilianische Einheiten am 11. Juni 1865 einen Sieg über die Flotte Paraguays

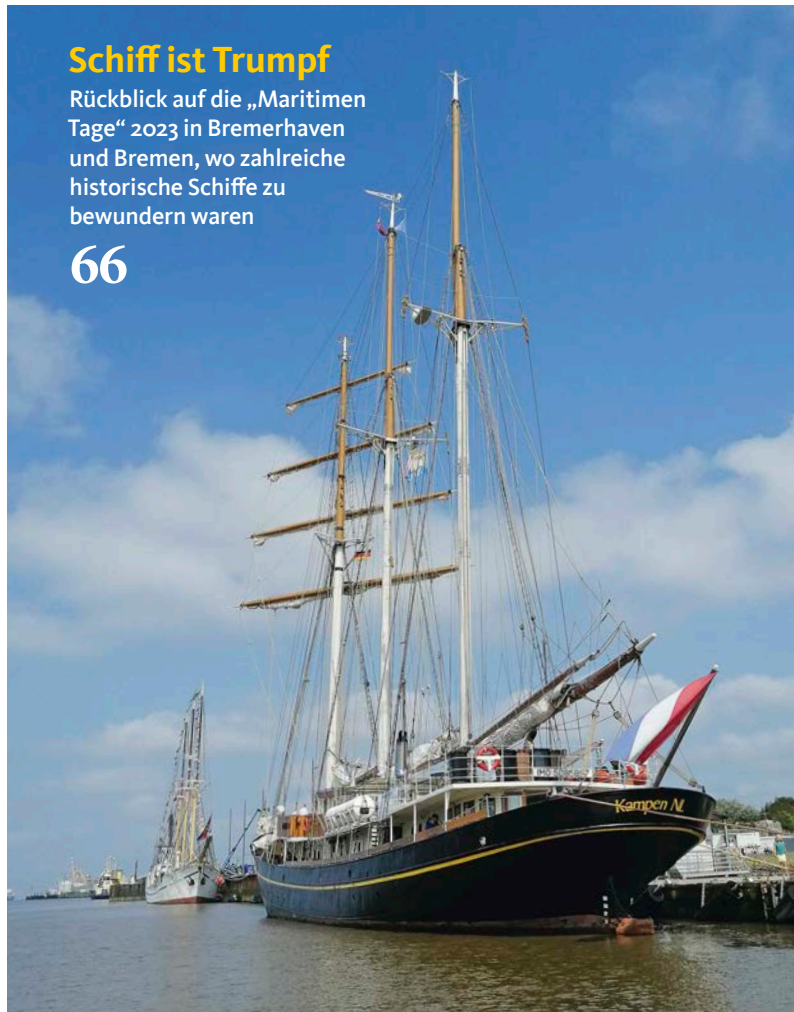
36



### Schiff ist Trumpf

Rückblick auf die „Maritimen Tage“ 2023 in Bremerhaven und Bremen, wo zahlreiche historische Schiffe zu bewundern waren

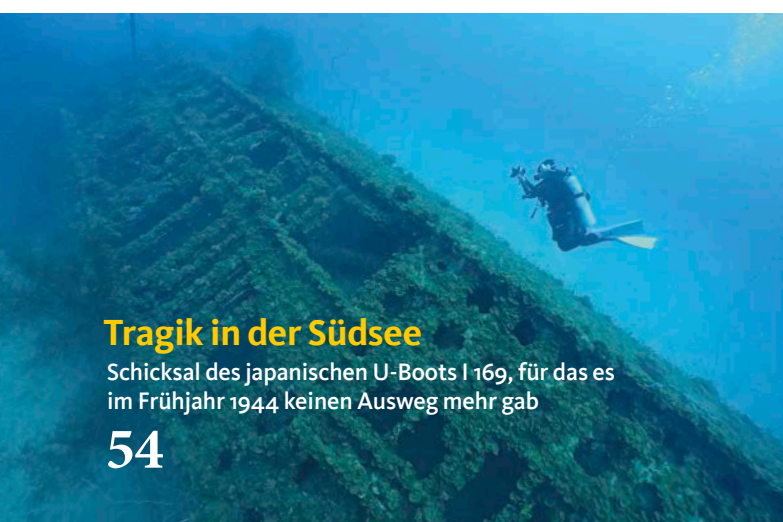
66



### Tragik in der Südsee

Schicksal des japanischen U-Boots I 169, für das es im Frühjahr 1944 keinen Ausweg mehr gab

54





## 48 Giganten der See

Sie bestimmten einst das Geschehen auf den Meeren der Welt: Linienschiffe. Was machte sie so besonders?

### DAS BESONDERE BILD

- 6 *Cap Arcona* im Sommer 1939 in Hamburg

### MARITIMES PANORAMA

- 8 Wissenswertes rund um die Seefahrt

### TITELTHEMA

- 12 Vielseitig und robust

Die deutschen Minensuchboote 1935 dienten vom ersten bis zum letzten Tag des Zweiten Weltkriegs

### KATASTROPHEN & HAVARIEN

- 24 Tödliche Kollision

1924 rammte *HMS Resolution* das U-Boot L 24

### SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

- 28 Vom Meer verschlungen

Was geschah 1951 mit dem Frachter *Irene Oldendorff*?

### SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

- 36 Riachuelo 1865

Flussgefecht zwischen Schiffen Brasiliens und Paraguays

### PERSÖNLICHKEITEN

- 42 Kühler Kopf

Sein Leben wirkt nach: Vizeadmiral Lütjens (1889–1941)

### STRATEGIE & TAKTIK

- 48 Königinnen der Meere

Was machte die Linienschiffe der ersten Generation aus?

### SPURENSUCHE

- 54 Untergang von I 169

1944 im Lagunenhafen der Südseeinsel Truk gesunken

Titelbild: Minensuchboot M 6, Typ 1935, mit weiteren Booten in See. Der Verband läuft in Kiellinie

Titelabbildungen: picture-alliance/WZ-Bilddienst (2), Archiv Schiff Classic (3), Scherl/Süddeutsche Zeitung Photo



## 60 Schwerer Kreuzer *Exeter*

Im Dezember 1939 stand der britische Kreuzer im Kampf gegen das deutsche Panzerschiff *Admiral Graf Spee* und ging 1942 unter

### MODELLBAU

- 58 Tragende Rolle

Der Flugzeugträger *USS Intrepid* in 1:700

### WAFFEN & TECHNIK

- 60 *HMS Exeter*

Technik, Einsätze und Ende des britischen Kreuzers

### FASZINATION SCHIFF

- 66 Chic und traditionell

„Who's who“ historischer Schiffe in Bremen und Bremerhaven

### EREIGNISSE & KATASTROPHEN

- 72 Unter drei Namen

*München* – *General von Steuben* – *Steuben*

### HISTORISCHE SEEKARTEN

- 80 *Valcour Island 1776*

Detailverliebte Darstellung von William Faden

### RUBRIKEN


- 76 Service  
79 Rätsel  
82 Vorschau / Impressum

## Günther Lütjens

Der Flottenchef, der 1941 den Tod auf der *Bismarck* fand, polarisiert bis heute

42





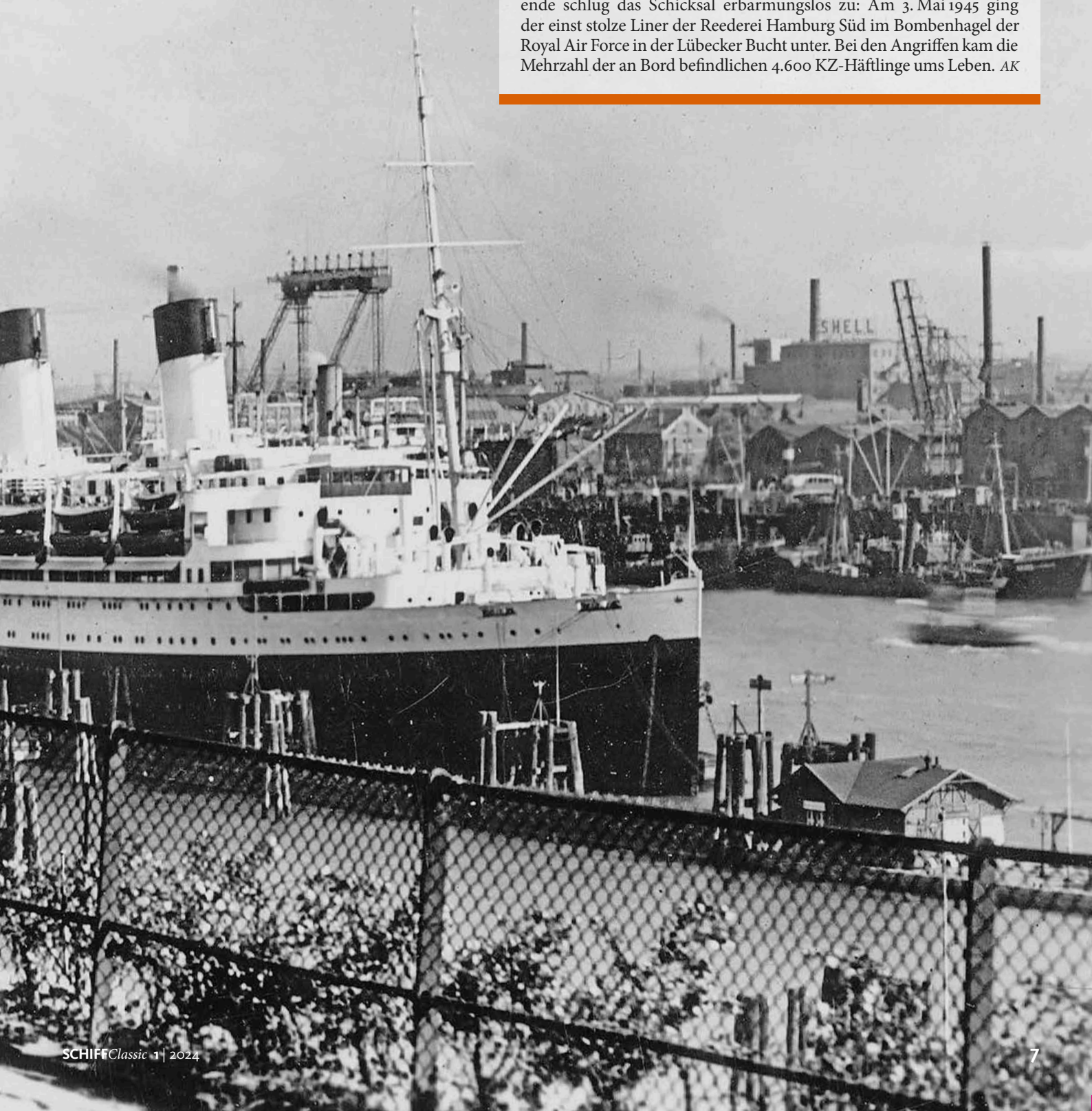
Das Flaggschiff der  
Hamburg-Südamerika-Linie  
galt als eines der schönsten  
Schiffe seiner Zeit

Foto: SZ-Photo/Scherl

# Tiefster Frieden

## *Cap Arcona* im Sommer 1939 in Hamburg

In einer fast unwirklichen Idylle liegen Sonnenschein und himmlische Ruhe über dem Hamburger Hafen, in dem wenige Tage vor Beginn des Zweiten Weltkriegs der von Südamerika kommende Transatlantik-Liner *Cap Arcona* das letzte Mal festgemacht hat. Dann verlegte das 1927 bei Blohm & Voss vom Stapel gelaufene, über 27.500 BRT vermessende Passagierschiff im Dienst der Kriegsmarine in die Ostsee. Kurz vor Kriegsende schlug das Schicksal erbarmungslos zu: Am 3. Mai 1945 ging der einst stolze Liner der Reederei Hamburg Süd im Bombenhagel der Royal Air Force in der Lübecker Bucht unter. Bei den Angriffen kam die Mehrzahl der an Bord befindlichen 4.600 KZ-Häftlinge ums Leben. AK



## ZITAT

## Nichts, wirklich nichts, ist auch nur halb so schön wie das Herumschippern mit dem Boot“

Der britische Schriftsteller Kenneth Graham in seinem Roman *Der Wind in den Weiden*, 1908

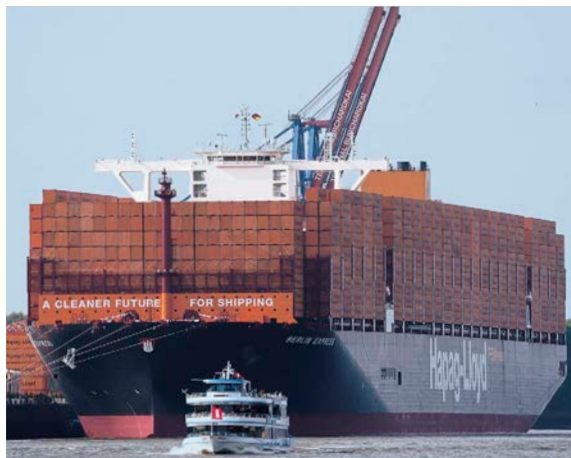


AKTUELL

# Berlin Express

Größtes deutsches Containerschiff getauft

Am 2. Oktober taufte die Gattin von Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier, Elke Büdenbender, am Hamburger Terminal Burchardkai einen Meilenstein der Containerschiffahrt auf den Namen *Berlin Express*. Mit sagenhaften 399 Meter Länge, 61 Meter Breite und einem Fassungsvermögen von 23.664 TEU (*twenty foot equivalent unit*) ist die in Korea gebaute *Berlin Express* das erste Schiff einer Serie von zwölf Riesen dieses Typs, die für Hapag-Lloyd die Meere der Welt bereisen werden. Die Tragfähigkeit beträgt 225.000 Tonnen – so viel wie die Elbphilharmonie, das neue Wahrzeichen Hamburgs, wiegt – und der Durchmesser der Schiffschraube 10,3 Meter! Mit einer Leistung von 58.270 kW und wahlweise mit Flüs-



Fast so breit wie das Brandenburger Tor: die frisch getaufte *Berlin Express*

Foto: picture-alliance/dpa/Marcus Brandt

siggas (LNG) oder herkömmlichem Treibstoff betrieben, werden 26 Männer und eine Frau für einen reibungslosen Ablauf an Bord sorgen.

Die zwölf Containerschiffe dieser neuen Klasse lässt sich die Hamburger Traditionsreederei stolze 2,4 Milliarden Euro kosten, die aber auch als Gegengewicht zur Konkurrenz aus China zu sehen sind, die mit MSC in Hamburg Fuß fassen will. Den Umstand, dass die *Berlin Express* (und ihre künftigen Schwesterschiffe) voll beladen den Hamburger Hafen mit seiner geringen Wassertiefe gar nicht anlaufen kann, sieht man gelassen. Schließlich steht mit Wilhelmshaven als einzigem deutschen Tiefwasserhafen ein zukunftssträchtiger Anlaufpunkt zur Verfügung. GSW

## KURIOSES

## Der Vibrationsstuhl ...

... gegen alle Arten von Seekrankheiten

Sein Erfinder hieß Dr. Brendel und war gelernter Chemiker. Um dem bis dahin durch Medikamente unheilbaren Übel aller dafür anfälligen Seereisenden beizukommen, nahm Brendel etwa im Jahr 1905 einen bequemen Stuhl zur Hand, „dessen Sitz durch Motorkraft in schnell auf- und abwärtsgehende Zitterbewegung“ versetzt wurde. Zum Betrieb diente ein kleiner Elektromotor, der an die bordüblichen elektrischen Lichtleitungen angeschlossen wurde. „Die betreffende Person nimmt auf diesem Zitterstuhle Platz und hat ungefähr dasselbe Gefühl wie beim Autofahren.“

Die Zitterbewegung bewirkte, dass das Stampfen und Schlingern des Schiffes weniger fühlbar war, indem die langen, abwärtsgehenden Bewegungen des Schiffes durch die feinen, zahlreichen Vibrationen neutralisiert wurden. Wohl gemerkt war dieses Instrument nicht geeignet, die verschiedenen Spielarten der Seekrankheit zu kurieren, sondern sollte ihnen vorbeugen. Auf den Dampfern *Peregrine* und *Patricia* auf der Fahrt Hamburg–New York erprobt, soll sich der Vibrationsstuhl tatsächlich bewährt haben – ob dauerhaft, ist allerdings nicht bekannt. GSW

Die Berliner Elektrizitätsgesellschaft „Sanitas“ stellte den neuen Zitterstuhl zur Verhinderung von Seekrankheit her Foto: Sammlung GSW







Seeschlacht von Scheveningen während des ersten englisch-niederländischen Kriegs am 10. August 1653  
Foto: Archiv Schiff Classic

## Hätten Sie's gewusst?

Die Navigationsakte von 1651, welche niederländische Schiffe aus englischen Häfen verbannte, war Ursache für drei Kriege zwischen Großbritannien und den Niederlanden.

Der erste Abschnitt eines Kanals, der den Yangtse mit dem Gelben Fluss verbindet, wurde 485 v. Chr. freigegeben.

Das Jahr 1842 markiert mit mehr als 600 Walfängern den Höhepunkt des Walfangs im Pazifik.

Kapitänleutnant Graf von Luckner stellte im Dezember 1916 das ehemalige Vollschiff *Pass of Balhama* als Hilfskreuzer *Seedler* in Dienst.

Nur etwa sieben Prozent der für die Sowjetunion bestimmten Transportschiffe fielen 1939 bis 1945 deutschen Torpedos und Bomben der Luftwaffe zum Opfer.

## SPÖKENGRAM



Seeleute schreiben dem Mond großen Einfluss auf das Wetter und die Geschehnisse des Meeres zu. Englische Fischer glaub(t)en, dass bei Vollmond gefangene Fische bald faulen und auch, dass Fische, die im Mondschein zum Trocknen aufgehängt sind, bald zergehen

### BUCHTIPPS

## Neues von Jules Verne

Berühmter Schriftsteller auf der Eider und dem Kanal

Vom Kaiser-Wilhelm-Kanal, heute Nord-Ostsee-Kanal, erfuhren Jules Verne und sein Bruder Paul, als sie mit ihrer Dampfjacht *Saint Michel (III)* vor Wilhelmshaven lagen. Kurzentschlossen änderten sie ihre Pläne: Kopenhagen wollten sie nun nicht mehr durch das Skagerrak erreichen, sondern über den Binnenwasserweg. Auch während der Rückreise durchfuhren sie erneut Kanal und Eider. Paul Verne schildert die Lustreise von Rotterdam nach Kopenhagen und widmet sich dabei besonders der Fahrt durch Schleswig-Holstein. Das von Frank Trende herausgegebene, mit Abbildungen und Karten liebevoll illustrierte Buch ordnet die Reise kommentierend und kenntnisreich in den Kontext ein. *Jörg Hillmann*



Trende, Frank: *Jules Verne auf Eider und Kanal*. „Die Fahrt scheint nach unbekanntem Welten zu gehen.“ 143 S., Boyens Verlag, 2. Auflage, Heide 2023, 16,95 Euro

## Von A bis Z

111 Mal Hamburger Hafen

Vom „Abschleppdienst“ bis „Zum lütten Foffteiner“ – in flott geschriebenen Texten lernt der Leser Hintergründe zu 111 Orten des Hamburger Hafens kennen, jeweils versehen mit Tipps, unter anderem, wie er sie erreichen kann. Historisches, gepaart mit Praktischem, zeichnet die kurzweilige Reise durch den Hamburger Hafen aus, bei der gewiss auch Hafenkenner Neues erfahren können. Ob man das alles wissen muss, wie der Buchtitel empfiehlt, mag jeder selbst entscheiden. Wissenswert und hilfreich ist das Buch allemal, um die Elbestadt mit nunmehr weiter geöffneten Augen zu erschließen. *Rainer Schubert*



Reiss, Jochen: *111 Dinge über den Hamburger Hafen, die man wissen muss*. 240 S., Emons Verlag, Köln 2023, 18 Euro



## DEUTSCHE SCHIFFE

# Schulfrigate *Scharnhorst*

Wie aus einer britischen Meerjungfrau  
eine Übungshulk wurde

Die Sloop *HMS Mermaid* der Royal Navy stellte im August 1944 in Dienst und war zunächst als Geleitschiff für Nordmeerkonvois eingesetzt, bevor sie im Mittelmeer das Kriegsende erlebte. Bei Aufstellung der Bundeswehr übernahm die Marine mehrere Sloops der Briten und nutzte sie als Ausbildungsschiffe. Obwohl die Einheiten unterschiedlichen Schiffsklassen angehörten, fasste die Marine sie unter dem Oberbegriff „Schulfrigatten Klasse 138“ zusammen. Als Artillerieschulschiff stellte die *Scharnhorst* mit der Nummer F 213 am 28. Mai 1959 in Dienst. Das 91 Meter lange und zwölf Meter breite Schiff hatte eine Verdrängung von knapp 2.000 Tonnen und brachte es auf eine Geschwindigkeit von 20 Knoten. Bewaffnet war die *Scharnhorst* mit zwei 10-cm-Einzelgeschützen und vier 4-cm-Flugabwehrgeschützen. Zusätzlich konnte sie 60 Minen mit sich führen.

Im Gegensatz zu den anderen Schulfrigatten verblieb das Schiff lange im aktiven Dienst und holte seine Flagge erst im März 1968 ein. Bis dahin hatte das Artillerieschulschiff zahlreiche Auslandsausbildungsreisen absolviert. Die *Scharnhorst* verblieb bis 1974 in der Reserveflottille und wurde dann aufwendig zu einer Übungshulk der Schiffssicherungslehrgruppe in Neustadt/Holstein umgebaut. Bis November 1989 diente sie den Besatzungen der Flotte als Übungsplattform für die Brand- und Leckabwehr. Ihr folgte an dieser Stelle die außer Dienst gestellte Fregatte *Köln*. Die ehemalige *Scharnhorst* trat ihre letzte Reise im Schlepp nach Zeebrügge an, wo sie verschrottet wurde. *Jörg Hillmann*

*Scharnhorst* in See mit neuer Bewaffnung, nachdem die ursprünglichen britischen Geschütze entfernt und durch Geschütze, die auch in der Bundesmarine verwendet wurden, ersetzt worden waren

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

DIE HISTORISCHE ZAHL

**1**  
**Prozent**  
aller Seeleute  
weltweit  
sind Frauen