Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

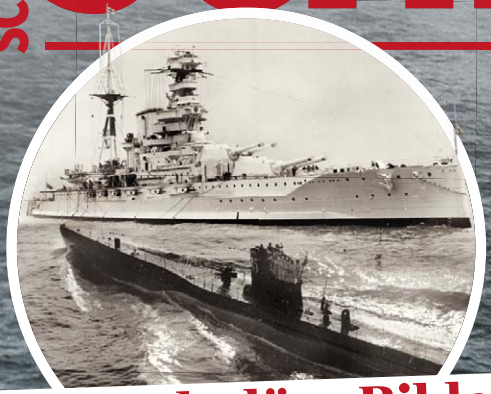
SCHIFF Classic

8/2021 November/Dezember

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

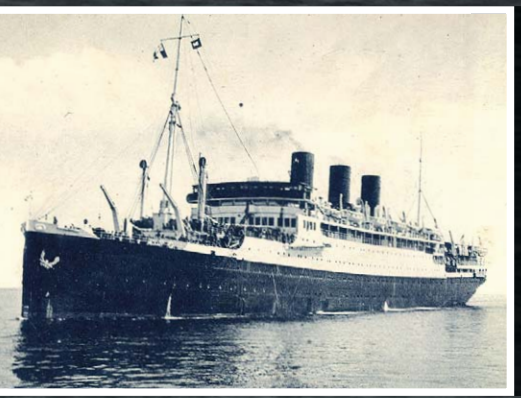
4 198450 009509 08



Spektakuläre Bilder
U 331 versenkt *HMS Barham*

1916 in Dienst gestellt:
Letztes Schlachtschiff
der Kaiserlichen Marine

SMS Baden



Champollion: Warum sie 1952 in einer Tragödie endete

Schrecken des Mittelmeers!

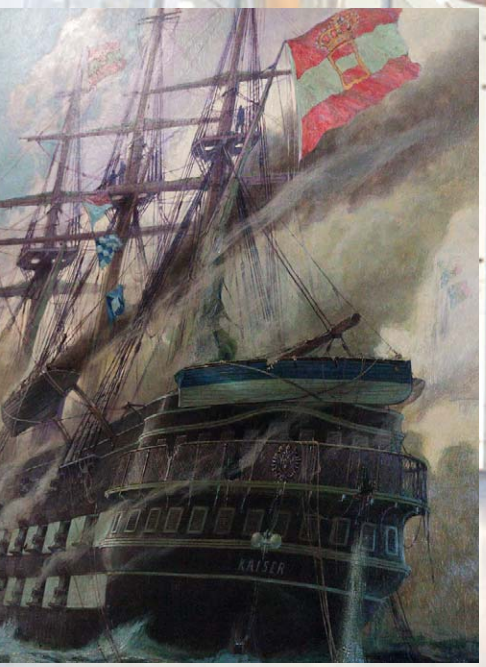
Barbaresken: Moslemische Sklavenhändler auf Beutezug

Massenproduktion: Entschieden die Liberty-Schiffe den Krieg?

Marinegeschichte im HGM hautnah erleben

Im Marinesaal des Heeresgeschichtlichen Museums in Wien werden zahlreiche Erinnerungsstücke aus 200 Jahren österreichischer Marinegeschichte gezeigt. Neben den Forschungs- und Entdeckungsreisen steht vor allem die militärische Vergangenheit auf hoher See im Vordergrund.

Das Spektrum der gezeigten Objekte reicht von der kaiserlichen Donauflottille des 17. und 18. Jahrhunderts über die alte österreichisch-venezianische Kriegsmarine bis hin zu den Seeschlachten unter Wilhelm von Tegetthoff bei Helgoland 1864 und Lissa 1866. Neben den rein militärischen Aufgaben kam der Kriegsmarine auch eine volkswirtschaftliche und wissenschaftliche Bedeutung zu, die sich in zahlreichen Forschungsreisen österreichischer Kriegsschiffe manifestierte. Neben der ersten österreichischen Weltumsegelung der Fregatte »Novara« in den Jahren 1857 bis 1859 wurden Reisen nach Asien, Amerika, Afrika, Australien und in die Arktis unternommen. Der letzte Abschnitt der Marineausstellung widmet sich der Rolle der k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg. Weitere Attraktionen sind die beiden Patrouillenboote »Niederösterreich« und »Oberst Brecht« des Österreichischen Bundesheeres, die sich heute in der DDSG-Werft in Korneuburg befinden.



Heeresgeschichtliches Museum/
Militärhistorisches Institut
Arsenal, Ghegastraße Objekt 1, A-1030 Wien

www.hgm.at
contact@hgm.at

Öffnungszeiten: täglich von 9 bis 17 Uhr

HGM
HEERESGESCHICHTLICHES MUSEUM
www.hgm.at

Liebe Leserinnen und Leser,

vor 150 Jahren, am 30. November 1871, verfügte Kaiser Wilhelm I. die Umbenennung des Marineministeriums in Kaiserliche Admiralität, die als solche am 1. Januar 1872 in Kraft trat. Grund war schlicht die Doppelbelastung des bisherigen Chefs, des Kriegsministers Albrecht von Roon. Der General der Infanterie war seit 1861 nämlich auch Marineminister und konnte mit dem Flottengründungsplan von 1867, durch den der (jetzt Norddeutschen Bundes-)Marine neue und größere Schiffe zuliefen, zwar einiges bewegen. Er blieb aber im Herzen Landmilitär und dem Wasser eher ab- als zugeneigt. Dass

Der Admiralstab war 1914 eine von Tirpitz kleingehaltene „Studienbehörde“, der nun eine Bedeutung an den maritimen Fronten zukam, die sie gar nicht wahrnehmen konnte

auf dem Chefsessel mit Albrecht von Stosch fortan ebenfalls ein General Platz nahm, erklärte die Führung mit dem Umstand, dass kein geeigneter Admiral zur Stelle gewesen sei. Die seit 1861 bestehende Zweiteilung mit dem Marineministerium unter Roon und einem Oberkommando unter Prinz Adalbert von Preußen war schon 1870 durch eine Zentralbehörde ersetzt worden, was eben mit erheblichem Zusatzaufwand für Roon einherging. Die jetzige Lösung schien daher ideal zu sein: *ein* Chef für Verwaltung und Oberkommando, dem seit 1875 ein Admiralstab beigegeben war.

Der Systemfehler bestand nun allerdings darin, dass Stosch in den Verwaltungsangelegenheiten dem Reichskanzler und in allen Kommandofragen dem Kaiser verpflichtet war, sodass er praktisch keine Befehlsgewalt ausübte. Gerade in Zeiten einer ständigen Vergrößerung der Flotte und des personellen Aufwuchses der Kaiserlichen Marine brachte diese Doppelfunktion nicht nur interne Reibereien namentlich zwischen Stosch und Bismarck mit sich, sondern auch Unsicherheiten, die sich auf den nachgeordneten Ebenen negativ bemerkbar machten. Als Wilhelm II. 1889 schließlich die Admiralität aufhob und an ihrer Stelle ein Oberkommando, ein Reichsmarineamt und ein Marinekabinett einsetzte, deren Chefs gleichermaßen das Vortragsrecht bei ihm wahrnahmen, öffnete er einer weiteren Zersplitterung Tür und Tor.

Dort setzte sich durch, wer zum einen den größten Ehrgeiz besaß und zum zweiten die in der Zeit stehenden Visionen (Flottenrüstung) im Einvernehmen mit dem Monarchen am geschicktesten für sich und seine Zwecke zu nutzen verstand. Das war Konteradmiral Alfred Tirpitz, der seit 1897 das Reichsmarineamt als Staatssekretär, also Minister, anführte und das konkurrierende Oberkommando aufzulösen drängte, dem der Kaiser 1899 prompt nachgab. Folge war eine unter dem Einfluss von Tirpitz befindliche Admiralstabsabteilung, die dem Oberbefehlshaber Wilhelm II. direkt unterstand. Als der Krieg dann 1914 ausbrach, kam der 15 Jahre lang kleingehaltenen frontfernen „Behörde“ namens Admiralstab plötzlich eine Bedeutung zu, die sie im Kampf auf den Meeren gar nicht wahrnehmen konnte. So war es nicht nur die maßgeblich von Tirpitz angetriebene Rüstung, die in die Katastrophe zur See führte, sondern auch die durch ihn wesentlich beeinflusste Personalpolitik.

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*

Der Kaiser (rechts) und sein Bruder Prinz Heinrich von Preußen; neben ihm Tirpitz, der seine eigene Karriere hemmungslos und zum Schaden der Marine vorangetrieben hatte Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

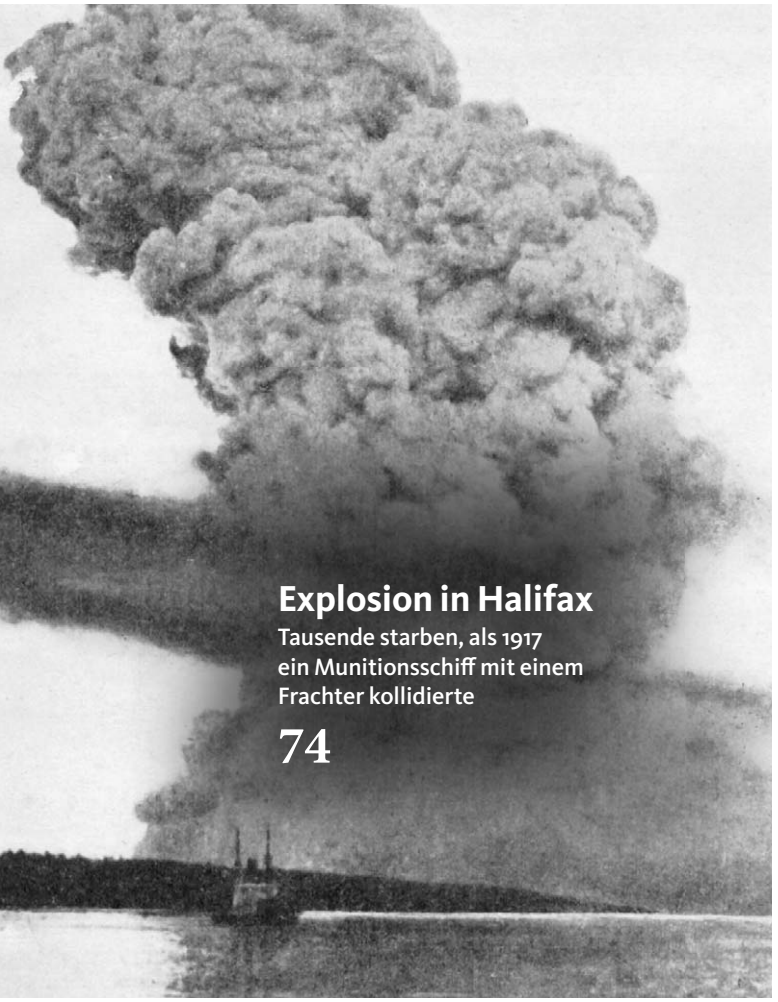
SMS BADEN

Das Beste zuletzt

Mit dem Schlachtschiff *SMS Baden* setzte die Kaiserliche Marine zweifellos ein Ausrufezeichen im Schiffbau. Doch die innovative Technik kam viel zu spät

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

12



Explosion in Halifax

Tausende starben, als 1917 ein Munitionsschiff mit einem Frachter kollidierte

74

Todesfahrt der *Champollion*

Der französische Passagierdampfer lief 1952 auf ein Riff, die Katastrophe war unabwendbar

30

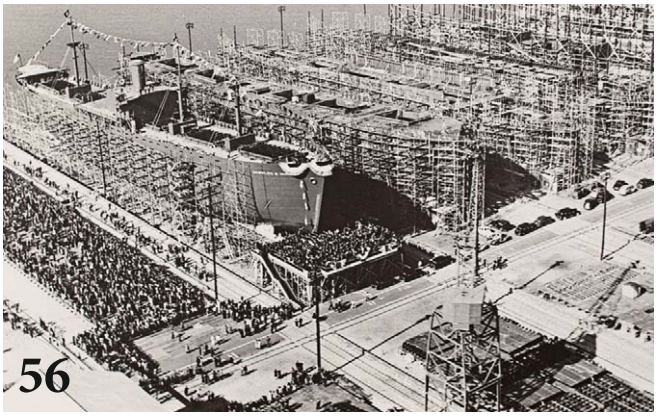
HMS Barham versenkt

U 331 war das einzige deutsche U-Boot, dem es im Zweiten Weltkrieg gelungen war, ein Schlachtschiff zu versenken

44

Piraten im Mittelmeer

Barbaresken-Korsaren verbreiteten Angst und Schrecken und triumphierten vor 300 Jahren selbst über erfahrene Flotten



Alle drei Tage ein neues Schiff

Das Ziel des amerikanischen Bauprogramms im Zweiten Weltkrieg war, möglichst viele Frachter zu produzieren

DAS BESONDERE BILD

6 **Elbflorenz und seine Dampfer**

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 **Schlachtschiff *SMS Baden***
Mit diesem Hightech-Waffensystem setzte die Kaiserliche Marine Maßstäbe

TECHNIK & GERÄT

26 **Training für Kapitäne**
Europas modernster Schiffssimulator

52 **Wegweiser der Schifffahrt**
Navigation anhand von Himmelskörpern

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

30 **„Er hatte getan, was er konnte“**
Als die *Champollion* auf ein Riff lief

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

38 **Piraten im Mittelmeer**
Auch die schleswig-holsteinische Schifffahrt war betroffen

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

44 **Torpedos gegen die *HMS Barham***
Der Triumph von Unterseeboot U 331

FASZINATION SCHIFF

56 **Liberty heißt Freiheit**
Das „Emergency Shipbuilding Program“

AKTUELL

64 **Romeo vor!**
RAS – Versorgung auf hoher See

72 **Gemütlich im Wasser**
Fähren auf der Oberweser

PERSÖNLICHKEITEN

66 **Steuermannsmaat Karl-Heinz Fischer**
1943: Ein Maat versucht, sein schwer getroffenes Vorpostenboot vor dem Untergang zu retten

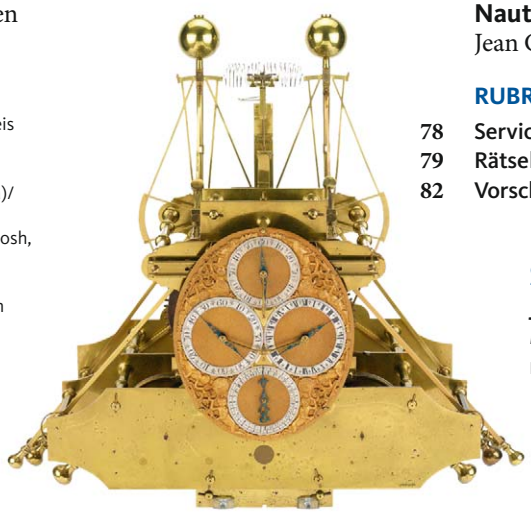
74 SPURENSUCHE
Explosion in Halifax
Einer Schiffskollision folgte die Katastrophe

80 HISTORISCHE SEEKARTEN
Nautische Weltkarte 1634
Jean Guérard gibt sich die Ehre

RUBRIKEN

78 Service
79 Rätsel
82 Vorschau / Impressum

Titelbild: Linienschiff *Baden* in Fahrt in See, mit weißem Kreis zur Fliegererkennung auf Turm zwei und drei
Titelfotos: picture-alliance (p-a)/WZ-Bilddienst, Interfoto/Mary Evans/Pharcide, p-a/Photosh, Interfoto/National Maritime Museum, p-a/Arkivi/akpool, p-a/Courtesy Everett Collection



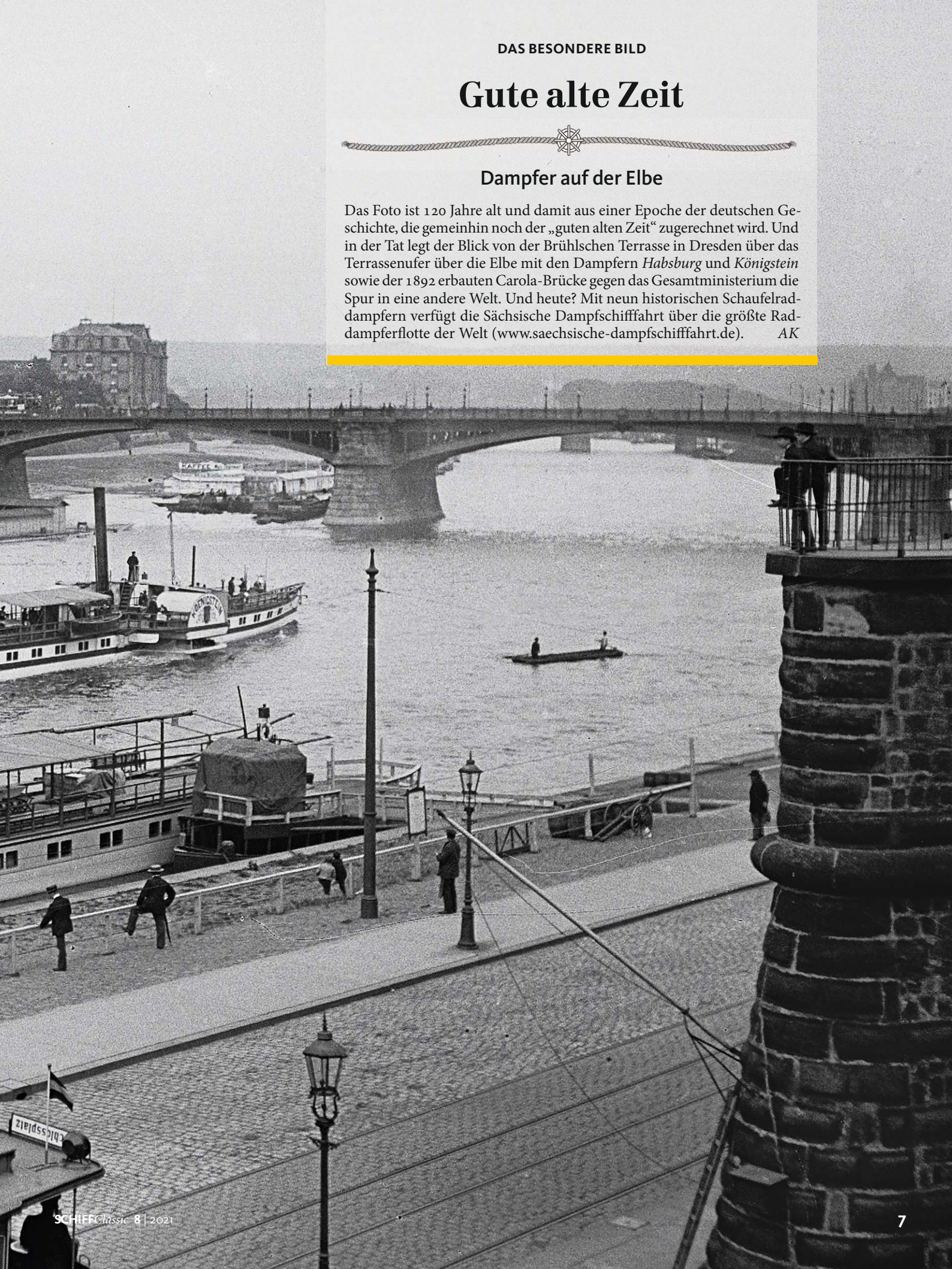
Seechronometer H 1:

John Harrisons Uhr mit Sekunden-, Minuten- und Tagesanzeiger machte selbst Seegang nichts aus

52

Dresdens Dampfschifffahrt im Jahr 1901 – eine Impression wie aus dem Bilderbuch

Foto: picture-alliance/ZB/Deutsche Fotothek



DAS BESONDERE BILD

Gute alte Zeit

Dampfer auf der Elbe

Das Foto ist 120 Jahre alt und damit aus einer Epoche der deutschen Geschichte, die gemeinhin noch der „guten alten Zeit" zugerechnet wird. Und in der Tat legt der Blick von der Brühlschen Terrasse in Dresden über das Terrassenufer über die Elbe mit den Dampfern *Habsburg* und *Königstein* sowie der 1892 erbauten Carola-Brücke gegen das Gesamtministerium die Spur in eine andere Welt. Und heute? Mit neun historischen Schaufelraddampfern verfügt die Sächsische Dampfschifffahrt über die größte Raddampferflotte der Welt (www.saechsische-dampfschifffahrt.de). *AK*

ZITAT

„So stachen wir mit einer günstigen Brise in See und konnten ohne die geringste Mühe unsere Insel am selben Tag erreichen“

Columban von Iona (geb. 521 oder 522, gest. 597), irischer Mönch und Missionar

TIPP DER REDAKTION

Kalender 2022

Mit einzigartigen Schiffsgemälden von Olaf Rahardt durch das neue Jahr

Auch für das kommende Jahr gibt es von dem Marinemaler Olaf Rahardt wieder einen Jahreskalender mit einem Titelbild und zwölf Monatsbildern mit jeweiligem Kalendarium. Die Auswahl bildet die Bandbreite der Seefahrtsgeschichte ab, zeigt aber auch neue, bisher noch unveröffentlichte Gemälde.

Das Titelbild erinnert an die Zusammenarbeit der Deutschen Marine mit der *Alexander von Humboldt II* bei der Ausbildung von Marinekadetten. Das Jahr eröffnet der Offshore-Versorger *Edda Flora*, gefolgt von der kurbrandenburgischen Fregatte *Friedrich Wilhelm* zu *Pferde*. Der Zerstörer *Rommel* und die Fregatte *Hamburg* bilden die Deutsche Marine ab, wohingegen der Kreuzer *Königsberg* 1915 in die Kolonialgeschichte der Kaiserlichen Marine entführt. Der gewaltige Bulk-Carrier *Vogerunner* vor Hamburg ehrt deutsche Reedereien der Gegenwart vor der Kulisse der Hansestadt. Der zivile Schiffbau in der DDR wird durch die *Warnemünde* verkörpert, die, auf der Warnemünder Warnow-Werft, gebaut als Exportschiff in die Sowjetunion ging. Dazu passend die *Rudolstadt* der DSR im Monatsbild August. Die aus allen Rohren feuernde *New Jersey* entstammt den zahlreichen Arbeiten, die vom Künstler für die Covergestaltung der Revell-Modellbaukästen angefertigt wurden. Der Klipper *Sovereign of the Seas* und die Korvette *Swan* entführen zum Abschluss des Jahres noch einmal in die Segelschiffszeit.

Kalender 2022, Außenformat 40 x 60 cm, Preis 29,90 Euro plus 8 Euro Versand, Bestellungen: marinemaler-olaf-rahardt@t-online.de

Foto: Olaf Rahardt

BUCHTIPP

Breites Spektrum

Lehrbuch auch für Marinegeschichte

Wie man Militärgeschichte interessant, übersichtlich, abwechslungsreich und dabei auf dem Stand der neuesten Forschung darstellt, zeigt diese hervorragend illustrierte Publikation aus dem Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr in Potsdam. 34 ausgewiesene Wissenschaftler (unter ihnen nur eine Frau) schlagen den Bogen von den Anfängen des modernen Militärwesens bis heute. Auch die Bedeutung der deutschen Marinen und die Kriegsführung zur See kommen nicht zu kurz. Ein empfehlenswertes Studienbuch nicht nur für Offizieranwärterinnen und -anwärter, sondern für jeden an der Militär- und Marinegeschichte Interessierten. *GSW*

Epkenhans, M./ Hagemann, F. (Hg.): *Militärgeschichte. Von der Frühen Neuzeit bis in die Gegenwart*. 592 S., Braunschweig 2021, 34,95 Euro

BUCHTIPP

Bewundertes Raubgut

Geschichte eines Bootes

Es soll das Prachtstück der ethnologischen Sammlung des Preußischen Kulturbesitzes im Berliner Humboldtforum sein: das circa 16 Meter lange Luf-Boot von der gleichnamigen Insel des Bismarck-Archipels (Deutsch-Neuguinea). Gewohnt präzise und direkt deckt der Historiker Götz Aly die Herkunft dieses einzigartigen Bootes auf. Er beschreibt dieses Zeugnis einer uralten Kultur und dessen zweifelhaften, bis heute offiziell verschleierten Erwerb der Berliner Museen über das Hamburger Handelshaus Hernsheim. Vorausgegangen waren „Strafexpeditionen“ wider die sich gegen die deutsche Kolonialherrschaft wehrenden Papuas: kein Ruhmesblatt der Kaiserlichen Marine. *Rainer Schubert*

Aly, Götz: *Das Prachtboot. Wie Deutsche die Kunstschätze der Südsee raubten*. 240 S., S. Fischer Verlag, Frankfurt/Main, 21 Euro

Irische Curraghs: Unverwüstlich und mit langer Tradition, haben sich diese transportablen und seegängigen Boote bewährt

Fotos: picture-alliance/Imagebroker/Christian Handl, Mary Evans Picture Library

Hätten Sie's gewusst?

Curraghs oder Currachs sind traditionelle irische Boote aus leichtem Holz, die mit Leder oder Leinwand überspannt und geteert werden.

Das älteste erhaltene „Seebuch" (Erfahrungen von Schiffern und Seeleuten) stammt von 1470 und wird in der Commerzbibliothek Hamburg aufbewahrt.

Kobra war die Bezeichnung für einen Ende des Zweiten Weltkriegs entwickelten und erprobten, aber nicht mehr in Serie produzierten Klein-Schnellboottyp der Kriegsmarine.

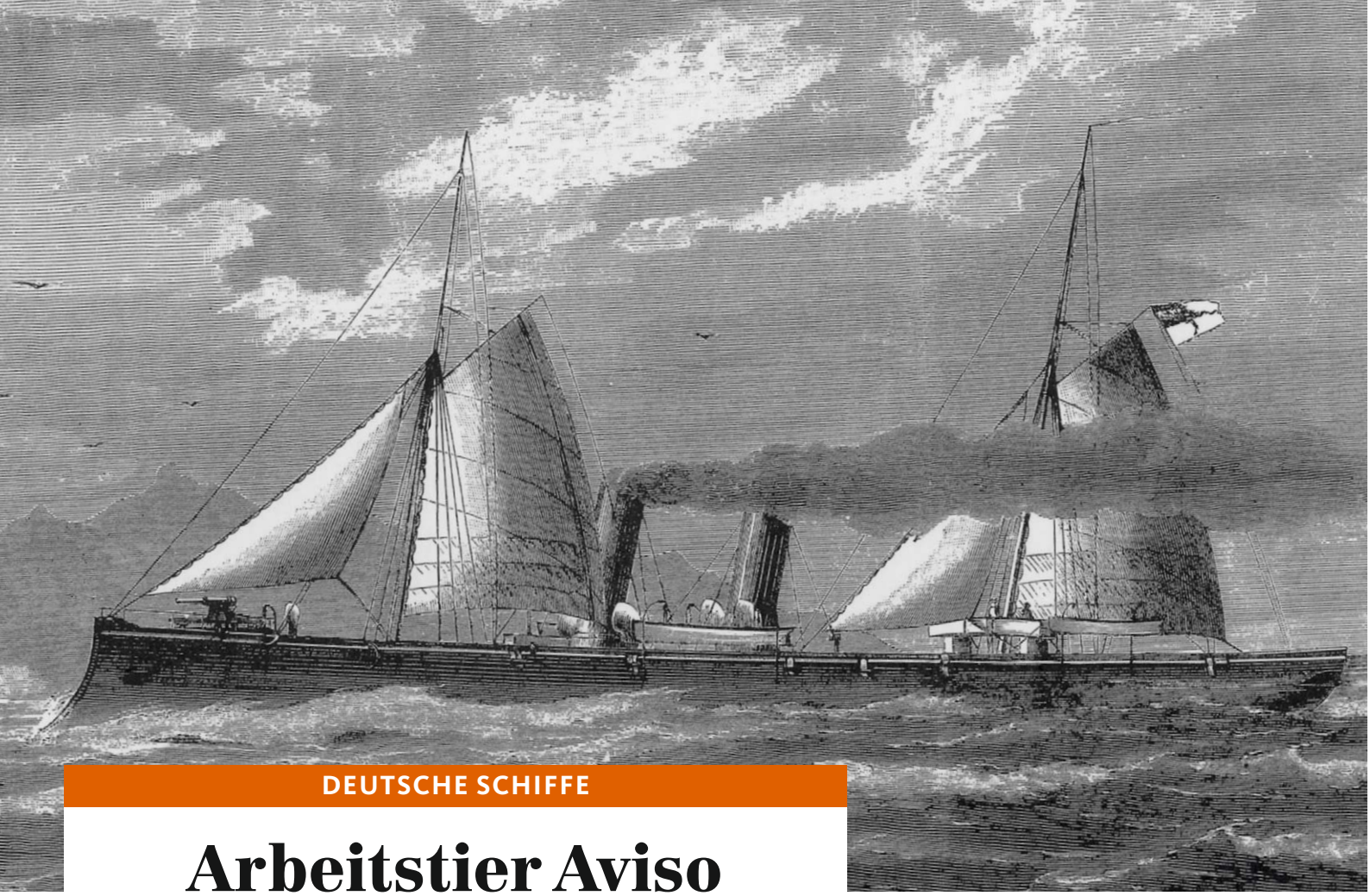
Der schottische Ingenieur A. C. Kirk testete 1874 auf dem Dampfer *Propontis* erfolgreich seine Dreifachexpansionsmaschine.

Am 1. November 1914 versenkte das deutsche Ostasiengeschwader unter Vizeadmiral Graf von Spee in der Seeschlacht bei Coronel vor Chile zwei britische Kreuzer.

SPÖKENKRAM

Einige nennen sie die Teufelsinsel und versichern, dass sie nur in Unglücksjahren erscheint; daraus schließend, dass England demnächst von der Cholera heimgesucht werden wird. Diese Prophezeiung wird durch die Tatsache unterstützt, dass die Insel in der vergangenen Choleraperiode erschien. Andere behaupten, dass ihr Auftauchen drei Monate andauernden Frost bedeute

Meldung in der *London World* von 1885 über ein ab und an in der Derwent Water See vermeintlich auftauchendes Eiland



Die ersten Avisos stießen in der Preußischen und dann in der Kaiserlichen Marine auf wenig Begeisterung

Foto: Sammlung GSW

DEUTSCHE SCHIFFE

Arbeitstier Aviso

Ein Bootstyp mit Imageproblemen

Sie waren klein und gering bewaffnet, aber schnell und sollten daher idealerweise zum taktischen Aufklären im Gefecht und Übermitteln von Befehlen dienen. Avisos (aus dem Portugiesischen: melden, bekanntmachen) ermittelten Stärke und Anlage des Gegners und überbrachten die Ergebnisse schnellstmöglich zum eigenen Befehlshaber.

In der Preußischen Marine entstanden die ersten beiden von Schaufelrädern angetriebenen, 19 Knoten fahrenden Avisos 1850/51 auf englischen Werften *(Nix*, *Salamander)*, gingen aber mangels adäquater Verwendungsmöglichkeiten im Tausch gegen die Segelfregatte *Thetis* an England. Als die Preußische Marine in den 1850er-Jahren weiteren Zulauf erhielt, rückten auch Avisos wieder ins Blickfeld. 1856 bis 1858 baute eine französische Werft *SMS Grille*, die noch 1914 als Schulschiff fuhr und erst 1920, nach 62 Dienstjahren, ausmusterte.

Nach der nur zehn Knoten schnellen *Loreley* folgten (endlich) die leistungsstarken Avisos *Blitz* und *Pfeil*, die auch gegen die neuen Torpedoboote eingesetzt werden konnten. Um bei starkem Seegang Schlingerbewegungen zu verringern, waren Stützsegel der durch Kessel sowie Zweifach-Expansionsmaschinen angetriebenen Boote eingebaut. Bewaffnet waren sie mit einer 12,5-cm-Ringkanone als „Jagdwaffe", vier 8,7-cm-Ringkanonen zur Torpedobootabwehr sowie einem Bug- und zwei Deckstorpedorohren. Die Besatzung bestand aus 127 Mann. *Pfeil* und *Blitz* fanden im Ersten Weltkrieg nur noch als Tender Verwendung, ehe sie 1921/22 aus der Schiffsliste gestrichen wurden. *AK*

DIE HISTORISCHE ZAHL

2.209

Schiffe mit einem Gesamtvolumen von 57.473 Millionen US-Dollar umfasst die deutsche Handelsflotte 2021