1/2018 Januar | **Februar** € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 99

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

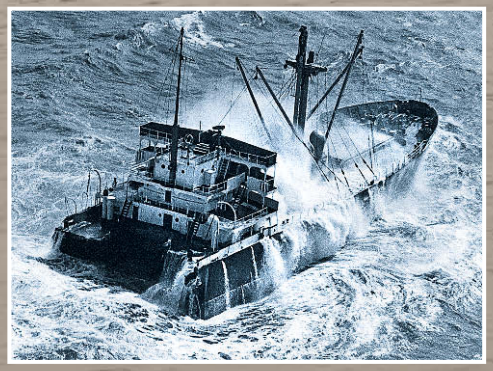
4 198450 008908 01

60 Jahre *Gorch Fock*
Die harte Schule des Marine-Nachwuchses

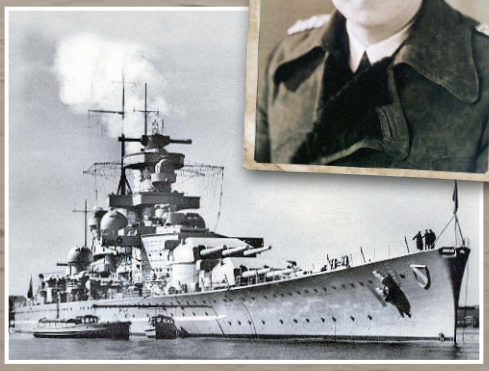
SMS Thüringen

Warum das Schlachtschiff unbezwingbar war

Bombenkanone: Neue Geschütze revolutionieren den Schiffbau



Unglück vor Amrum: Warum der Frachter *Pella* 1964 strandete



***Scharnhorst*:** Das Schicksal des Kommandanten Kapitän Hintze

Königliche Seemacht

Nachdem das Vereinigte Königreich zu Beginn des Jahrhunderts noch der Vorreiter im Schlachtschiffbau war, man denke nur an Iron Duke und Queen Elizabeth, nahm man sich wegen des Washingtoner Flottenabkommens von 1922 einen langen „Bauurlaub“.

HMS King George V wurde das erste Schlachtschiff, das nach dieser Pause entworfen wurde. Dieses schlagkräftige Schiff mit einer Verdrängung von 42 327 Tonnen war an der Jagd und letztlichen Versenkung der Bismarck beteiligt. Anschließend diente sie an allen drei wichtigen Kriegsschauplätzen des Zweiten Weltkriegs: Sie schützte arktische Geleitzüge, unterstützte mit Artilleriesperrfeuer die Einsätze der Alliierten in Italien und stieß letztlich zur Pazifikflotte, wo sie Zeuge der Kapitulation Japans in der Bucht von Tokio wurde.

In World of Warships könnt ihr diese Geschichte nun fortschreiben – mehr als 200 Schiffe, einschließlich der HMS King George V, erwarten eure Befehle. Beginnt eure Laufbahn als Kapitän, indem ihr euch mit dem Code HELLOWARSHIPS einen einmaligen deutschen Kreuzer holt.

Jetzt kostenlos spielen auf PLAYWARSHIPS.DE

USK ab 12 freigegeben

PC

*Tritt jetzt dem Gefecht bei und starte mit Premium-Gegenstände für World of Warships: den deutschen Premium-Kreuzer Emden und 7 Tage Premium-Spielzeit. Benutze den Einladungscode HELLOWARSHIPS auf playwarships.de, wenn du dein Konto erstellst. Der Code ist auf dem europäischen Server von World of Warships gültig und läuft im März 2018 ab.

WARGAMING.NET
LET'S BATTLE

© 2017 Wargaming.net. All rights reserved.

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn man der Deutschen Marine eines nicht nachsagen kann, dann ist es mangelhafte Menschenführung. Es wird alles dafür getan, damit das Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen, Offizieren und Unteroffizieren und wiederum zwischen Unteroffizieren und Mannschaften vorbildlich ist: kameradschaftlich, vertrauensvoll, fürsorglich, ja, herzlich. Wo Unstimmigkeiten auftreten, schlichtet man diese in aller Regel auf dem kleinen Dienstweg. In sich und untereinander funktioniert das Biotop Marine.

Es sind die Lehren aus der Geschichte, die zu diesem bemerkenswerten Zustand geführt haben, genauer: die Lehren von 1917. Damals war das Verhältnis zwischen den Dienstgraden in vielerlei Hinsicht getrübt. Achtgänge-Menüs und Schampus oben, verfaulte Kartoffeln und schlechtes Wasser unten, Schikanen von Vorgesetzten, konfuse Befehle, nervtötender Dienst ohne Sinn im Zeichen zunehmender militärischer Probleme an allen Fronten bildeten eine explosive Mischung. Das „Unternehmen Albion“ (*Schiff Classic* 6/2017) und der uneingeschränkte U-Boot-Krieg (*Schiff Classic* 4/2017) waren für das Selbstverständnis der Männer, die in der sicheren Erkenntnis erzogen worden waren, einst mit einer mächtigen Schlachtflotte die Weltmeere zu beherrschen, nur ein schwacher Trost.

Und dann? Gammelei auf Dickschiffen ohne wirkliche Bestimmung, während die Offiziere Prinz spielten. Wie schrieb der damalige Korvettenkapitän Ernst von Weizsäcker so treffend? „Das Seeoffizierkorps sitzt herum, isst, trinkt, politisiert, intrigiert und kommt sich dabei noch patriotisch vor.“ Wut und Unverständnis machten sich breit, der Keim zu Unruhen war gesät, die vor 100 Jahren tatsächlich ausbrachen, Dienst- und Essensverweigerungen mehrten sich, Aufbegehren, schließlich fällte die Kaiserliche Marine juristisch fragwürdige Todesurteile.

Es drängen sich Parallelen zu den Vorfällen auf dem russischen Panzerkreuzer *Potemkin* auf, der 1905 unter roter Flagge Odessa anlief, um sich mit den Revolutionären zu verbünden (ab Seite 38). Vergebens: Der Aufstand wurde niedergeschlagen, das Schiff schließlich in Konstanza interniert, nachdem die halbe russische Schwarzmeerflotte es gejagt hatte. Die Frage ist, weshalb der Funken von der *Potemkin* damals – anders als 13 Jahre später auf deutschen Schiffen – eben nicht auf andere Einheiten übersprang, weshalb die *Potemkin* ein Einzelfall blieb. Antwort: Die Kommandanten haben offenbar alles richtig gemacht. Es gab ordentliche Behandlung und Verpflegung der Mannschaften. Es braucht also nicht viel, um das innere Gefüge zusammenzuhalten. Das haben die deutschen Marinen seit den Vorfällen von 1917 verinnerlicht, und selbst in den kargen letzten Monaten des Zweiten Weltkriegs waren die eingeschifften Besatzungen noch immer passabel verpflegt. Zumindest so gut es ging. Die „Innere Führung“ der Bundeswehr hat dann das Prinzip des Miteinanders auf viele andere Gebiete konsequent übertragen und vervollkommnet. Das ist eine Erfolgsgeschichte.

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

Ihr

Guntram Schulze-Wegener

Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur

Meuternde Matrosen der Kaiserlichen Marine hatten einen gewichtigen Anteil am Kriegsende 1918

Foto: picture-alliance/akg-images

INHALT

TITELTHEMA | SMS Thüringen

EIN BILD AUS FRIEDLICHEN TAGEN. SMS Thüringen bei einer Kapitänsgala 1911 in Kiel. Das Schiff war Teil der Kaiserlichen Marine, die leitende Dreadnought-Klasse, die Gefahr gegen die englische Black Prince bestehen die Thüringen später ihre Stärke Foto: picture-alliance/AG Kieler

Großkampfschiffe im Kaiserreich

Eine Festung aus Stahl

Die Briten machten es mit der *Dreadnought* vor. Die *Helgoland*-Klasse, unter anderen mit SMS Thüringen, zog mit 30,5-Zentimeter-Geschützen ihrer schweren Artillerie nach. Nur zu spät: Das Deutsche Reich hinkte beim Rüstungswettlauf immer hinterher. Dennoch meisterte das Schlachtschiff im Ersten Weltkrieg seine Aufgaben bravourös

Von Dr. Armin Kern

5 kurze Fakten

ZEIT: 1908–1918
SMS: Nordsee
TYP: Linienschiffsverstärkung
GEGNER: Grand Fleet
REGIONEN: Erster Weltkrieg

TITELTHEMA
Mit schwerer Hauptartillerie gegen England
▶ ***SMS Thüringen*** 12

ELEGANT: Die Schiffe der *Helgoland*-Klasse, unter ihnen die *Thüringen*, waren stark gepanzert: teilweise bis zu 400 Millimeter
Foto: picture-alliance/arkivi

DAS BESONDERE BILD
Passagierdampfer *Europa* 6

MARITIMES PANORAMA
Wissenswertes und Vergnügliches rund um die Seefahrt 8

SPURENSUCHE
Schicksal vor Amrum
▶ **Warum die *Pella* strandete** 22

MENSCHEN
Seemannschaft & Bordleben
Verloren im Atlantik 28

▶ Titelthema

REVOLUTIONSSCHIFF
Was geschah 1905?
▶ **Panzerkreuzer *Potemkin*** 38

TRADITION IN RECHLIN
Die Kuhnle-Werft
Hightech auf Hausbooten 46

NEUE PERSPEKTIVEN
Johann Philipp Hackert
Malen für die Zarin 50

SEIT 60 JAHREN
Eine Marinelegende
▶ **Segelschulschiff *Gorch Fock*** 52

S. 22

S. 38

S. 52

S. 64

S. 68

S. 72

WINKSPRUCH
Rege Veranstaltungen
Die DGSM in Form 60

NEUE IMPULSE
Ein Konstrukteur setzt sich durch
Bombenkanonen 64

FILMGESCHICHTE
Kanonenboot am Yangtse-Kiang
Deutliches Zeichen 68

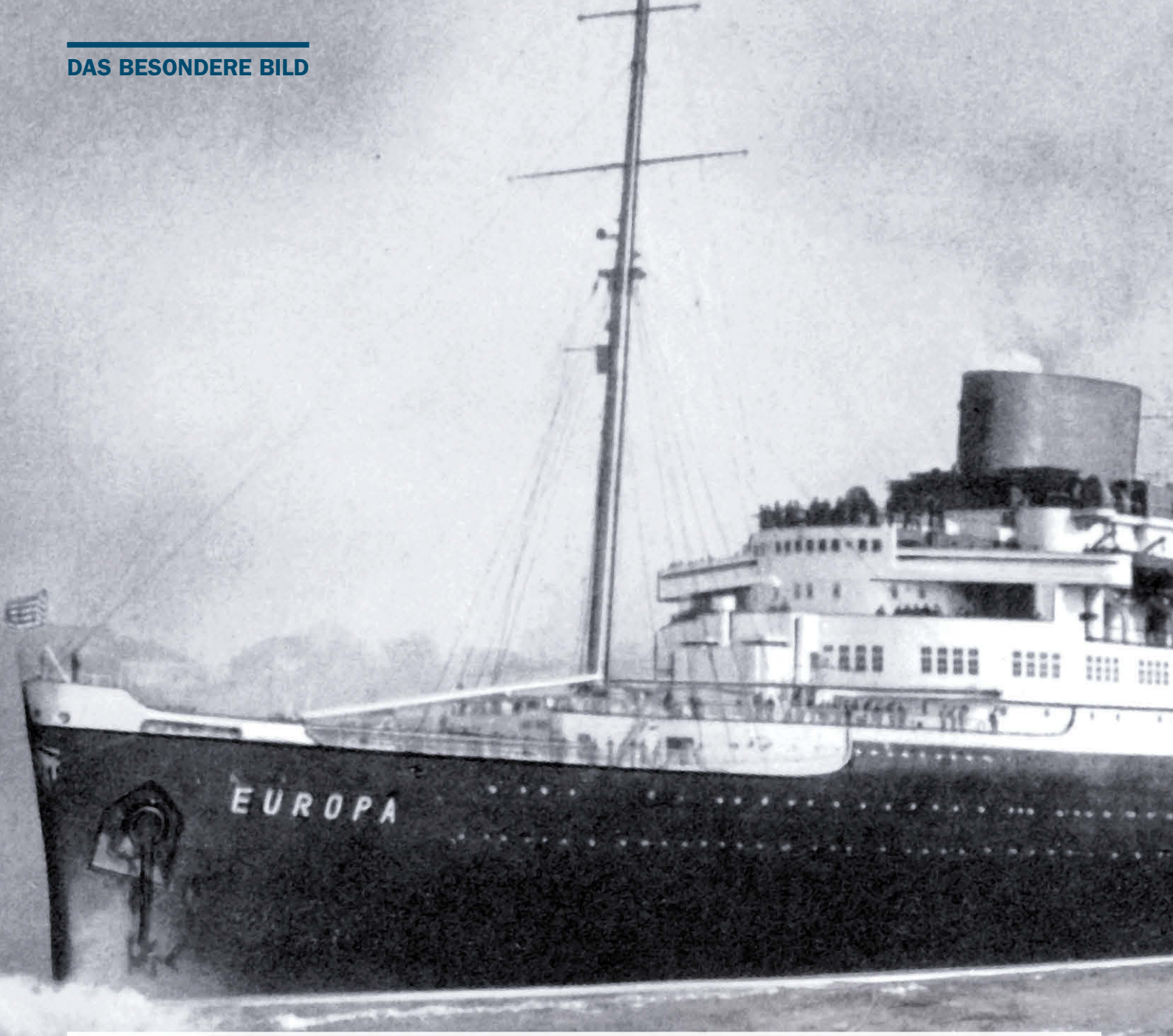
DER UNTERGANG
Auf dem Schlachtschiff *Scharnhorst*
Kapitän zur See Hintze 72

HISTORISCHE SEEKARTEN
Vierte Kolumbus-Reise 80

RUBRIKEN
Museum: Schifffahrtsmuseum Rostock 78
Rätsel 79
Vorschau/Impressum 82

Titelfotos: Bundeswehr, picture-alliance/WZ-Bilddienst, picture-alliance/CPA Media, Georg Quedens, Interfoto/Mary Evans/Pharcide, Sammlung Grützner

Titelbild: *SMS Thüringen* auf Reede. Boote sind an Backbord im Wasser, die Besatzung befindet sich auf dem Deck



Schneller Rekord

Dampfer *Europa* holt das Blaue Band

Dass die *Europa* bereits auf ihrer Jungfernfahrt von Bremerhaven nach New York im März 1930 das Blaue Band für die schnellste Atlantik-Überfahrt gewann, konnte niemand ahnen. Der am 15. August 1928 vom Stapel gelaufene Schnelldampfer hatte die begehrte Auszeichnung seinem Schwesterschiff *Bremen* abgenommen, das den Rekord 1929 geholt hatte. Die *Bremen* eroberte das Blaue Band später zwar zurück, aber der eindrucksvolle Einstand der *Europa* blieb im kollektiven Gedächtnis verankert. Der luxuriöse 50.000-Tonner des Norddeutschen Lloyd musste während des Zweiten Weltkriegs den Umbau zum Truppentransporter über sich ergehen lassen. Im Fall einer Landung in England (Unternehmen „Seelöwe“) hätte er eine zentrale Rolle eingenommen. Es gab sogar Pläne der Kriegsmarine für eine Umrüstung zum Flugzeugträger. Kurz vor Kriegsende als Flüchtlingsschiff verwendet, setzten die Amerikaner den ehemaligen Passagierdampfer wieder als Truppentransporter mit dem Namen *USS Europa* ein. Im Mai 1946 ging er als Reparationsleistung an Frankreich. Als hätte sich das mächtige Schiff einem Umbau entziehen wollen, geriet es nach einer Havarie auf Grund, wurde aber gehoben, instand gesetzt und fuhr bis 1961 als *Liberte* für eine französische Reederei. Das Foto zeigt die *Europa* während einer Erprobungsfahrt am 22. Februar 1930 im Hamburger Hafen. *AK*

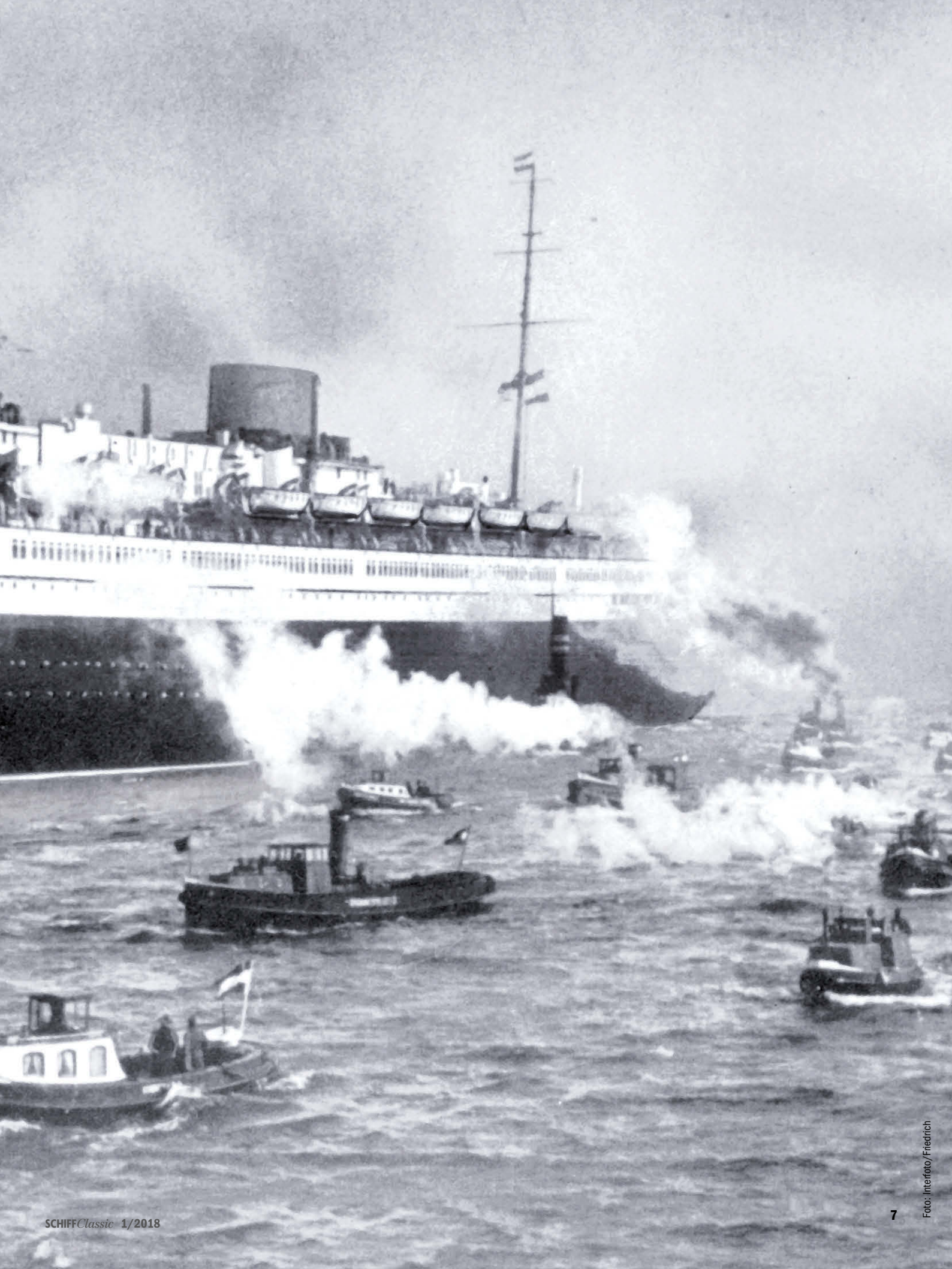


Foto: Interfoto/Friedrich

Die *Gneisenau* war für die Besatzung schwer zu handhaben und hatte nur mittelmäßige Steuereigenschaften

Foto: Sammlung GSW

Serie Deutsche Schiffe

SMS Gneisenau

Kreuzerkorvette des Kaisers

Das Flottenbauprogramm von 1873 sah acht neue Korvetten vor, darunter die im Juni 1877 auf Kiel gelegte und am 4. September 1879 bei der Kaiserlichen Werft Danzig vom Stapel gelaufene *Gneisenau*. Kein Geringerer als der Chef der Admiralität Albrecht von Stosch war der Täufer. Als Vollschiff getakelt, konnte sie unter Motor bis 13,8 Knoten fahren. Mit vierzehn 15-Zentimeter-Geschützen und sechs Revolverkanonen war das Schiff stark armiert und genügte mit modernen technischen Standards den militärischen Anforderungen. Die erste Reise führte die *Gneisenau* 1882 ins Mittelmeer, zwei Jahre später teilte man sie dem westafrikanischen Kreuzergeschwader zu. Diesem Geschwader gehörten die *Bismarck, Ariadne* und *Olga* an. Nach dem Aufenthalt in Ostafrika und einer Südseereise kehrte die Kreuzerfregatte 1886 nach Kiel zurück, wurde anschließend außer Dienst gestellt und dem Schulschiffgeschwader zugeteilt.

Zur Einweihung des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1895 ankerte das stattliche Schiff vor dem Leuchtturm Friedrichsort und ließ von einem Musikkorps jedes einlaufende Kriegsschiff mit dessen Nationalhymne begrüßen. Im September 1900 ging es auf eine Reise nach Spanien und Marokko. Es sollte die letzte gewesen sein, denn vor Malaga liegend erfasste die *Gneisenau* eine schwere Sturmbö, die sie auf einen vorgelagerten Felsen aufschlagen ließ. Über eine Leinenverbindung konnten sich die meisten Besatzungsmitglieder an Land retten. Eine Bergung des Wracks war jedoch nicht möglich. Später schlachtete man das Schiff aus und sprengte es. 40 Mann der rund 460 Mitglieder zählenden Besatzung, darunter viele Schiffsjungen, und zwölf Spanier kamen bei der Havarie ums Leben. *AK*

Buchtipp

Eisbrecher in Hamburg

Geschichte und Gegenwart

Seit fast 150 Jahren halten Eisbrecher den Hamburger Hafen eisfrei. Dabei dienen sie dem Hochwasserschutz und sind ein wichtiger Teil des Katastrophenschutzes Hafen der Hansestadt. Aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg entstand eine leistungsstarke Eisbrecher-Flotte, die in den vergangenen beiden Jahren durch vier Neubauten ersetzt werden konnte. In diesem Buch stellt der Autor jeden Eisbrecher der Stadt Hamburg detailliert vor. Der Leser erhält nicht nur einen Einblick in die Entwicklung von 150 Jahren Schiffahrt im Hamburger Hafen, sondern erfährt auch viel Wissenswertes über den Hafen selbst. *GSW*

Bald, Jens: *Eisbrecher in Hamburg*. Oceanum Verlag, Wiefelstede 2017, 96 Seiten, 118 Abbildungen und Schiffspläne, 19,90 Euro

Seemannsgarn

Retten oder nicht?

Ein tödlicher Aberglaube

Foto: picture-alliance/ullsteinbild

Eine Selbstverständlichkeit gestern wie heute ist die Rettung von Ertrinkenden; hier eine Übung der Wasserschutzpolizei Anfang der 1930er-Jahre

Es gibt im Leben eines Seemannes wohl nichts Verabscheuungswürdigeres, als einem Ertrinkenden nicht zu helfen. Allein der Gedanke daran läuft unseren ethisch-moralischen Grundsätzen krass zuwider. Das soll aber in der Menschheitsgeschichte nicht immer so gewesen sein. Bei den alten Chinesen etwa galt die Rettung eines Menschen vor der Gefahr des Ertrinkens als verderblich für den Rettenden. Auch in England hatten sich ähnliche Vorstellungen etabliert. *John's Credulties* erklären dieses absonderliche Verhalten aus dem Glauben, dass die hinabreißenden Geister der Tiefe sich an jedem rächten, der ihnen ihre wohlverdiente Beute entreißt.

Walter Scott (1771–1882) betont in *Der Pirat* ausdrücklich, dass sich dieser Aberglaube auch in England verbreitet habe: Jeder Helfende würde früher oder später selbst ertrinken oder der Gerettete füge seinem neuen Lebensgeber irgendwann ernsthaftes Leid zu. Deswegen sei es besser, den Unglücklichen seinem Schicksal zu überlassen. Ein Grund für derartige Unmenschlichkeiten könnte darin liegen, dass jede Bergungsaktion eine tödliche Gefahr für den vermeintlichen Retter bedeuten kann. Es wäre zumindest eine Erklärung dafür, weshalb man sich bisweilen in übernatürliche Deutungsmuster geflüchtet hat. *GSW*

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

George Nares, britischer Admiral und Polarforscher (1831–1915), an den heute zahlreiche geografische Bezeichnungen erinnern

Buchtipp

Königlicher Mikrokosmos

Alltagsgeschichten von Bord der *QM 2*

Zwölf Jahre nach ihrer Indienststellung wurde die *Queen Mary 2* im Sommer 2016 einer 100 Millionen Euro teuren Runderneuerung bei Blohm & Voss unterzogen. Das Ergebnis: neue Farben, neues Design, neue Restaurants, neues Innenleben – und das bildgewaltige neue Buch *Leben mit einer Königin*. Doch das Werk ist weit mehr als eine Hommage an den letzten Transatlantik-Liner. Vielmehr nähert sich der Autor dem Mary-Mythos auf völlig neue Weise: Er verbrachte sechs Wochen einer *QM-2*-Weltreise an Bord und führte zahlreiche Gespräche mit Mitreisenden und Besatzungsangehörigen. Herausgekommen sind 38 spannende, anrührende oder verblüffende Geschichten mit 23 Passagieren und 15 Crew-Mitgliedern. Sie alle sind Teil des faszinierenden Phänomens *Queen Mary 2*, dem sich dieses Buch in Bild und Text überzeugend verschrieben hat. *STK*

Ertel, Manfred: *Leben mit einer Königin. Vom Alltag an Bord der Queen Mary 2*. Koehler Verlag, Hamburg 2017, 192 Seiten, 156 Farbfotos, 24,95 Euro

5.000 Jahre Seefahrt

Nichts als Schiffe

Die britische „Blue Water School“

Im 19. Jahrhundert etablierte sich in Großbritannien eine Partei, die den Grundsatz vertrat, das wichtigste, ja einzig wirklich notwendige Instrument zur Verteidigung und zum Schutz ihres Landes sei die Flotte. Neben ihr spiele die Armee nur eine untergeordnete Rolle. Je nach schärferer oder gemäßigterer Ausrichtung maßen ihre Mitglieder der Armee und namentlich den für die Kolonien zuständigen Hilfstruppen eine mehr oder weniger große Bedeutung für die Großmachtstellung Großbritanniens zu.

Als „Blue Water School“ bekannt geworden, wollten ihre schrofferen Anhänger die Aufwendungen für die Landtruppen auf ein Mindestmaß beschränken. Die Gemäßigteren in der Navy sahen zwar das herausragende Werkzeug für den Erhalt Großbritanniens und im Verlust von Schiffen zugleich den Verlust von Weltmachtstellung. Sie gaben aber zu, dass die Flotte nicht imstande sei, ihren Sieg im Kampf gegen eine Kolonialmacht zu vervollständigen. So erkannten sie zum Zweck der Kriegführung auf fremdem Boden die Notwendigkeit von Landstreitkräften. Die Armee sollte aber eine genügend große Reserve im eigenen Land aufbauen, um gegen plötzliche Überfälle vorbereitet zu sein. Die „Blauwasserschule“ gewann zwischenzeitlich politisch durchaus an Einfluss, für ihre Ansichten fand sie dauerhaft aber keine Mehrheiten. GSW

Der Stolz auf ihre maritime Tradition trieb die Vertreter der „Blue Water School“ an

Foto: picture-alliance/Heritage Images

Aus der Kombüse

Heute: Griechischer Bohnentopf

Was der listenreiche Odysseus und seine Gefährten aßen, schmeckt heute immer noch – und ist nahrhaft

Was nahmen eigentlich die alten Griechen zu sich, wenn sie zur See fuhren? Ganz einfach: alles, was einigermaßen haltbar war. Und dazu zählten eine Art Dauerbrot, Hartkäse, kaltes gepökeltes Fleisch, Oliven, Zwiebeln, Feigen und Wein, der sogar den Ruderern nicht vorenthalten blieb, die sich mit weingetränkten Brotstücken stärken durften. Aber es gab auch Kulinarisches, zumeist nach Anbruch der Dunkelheit, das ein Smut erst mehr oder weniger aufwendig zubereiten musste. Dann kamen neben dem obligatorischen Fisch und Meeresfrüchten aller Sorten, die in der Regel die Hauptmahlzeit ausmachten, auch Hülsenfrüchte auf den Tisch, von denen Bohnen erste Wahl waren. An Gewürzen mangelte es nicht, an der Ruhe zum Kochen auch nicht, denn die Griechen bevorzugten im Gegensatz zu den Phöniziern die Fahrt am Tag, um die Nacht in stillen Buchten zu verbringen, wo man sich möglicherweise noch mit etwas frischem Gemüse versorgen konnte. Zahlreiche dieser einfachen, aber schmackhaften Gerichte haben die Jahrhunderte überdauert, darunter der griechische Bohnentopf: Für diesen werden die eingeweichten Bohnen in viel Wasser zum Kochen gebracht, abgegossen und dann nochmals mit derselben Menge Wasser aufgekocht. Die Zutaten – Öl, Sellerie, Karotten, Zwiebeln, Knoblauch, Petersilie – dazugeben und so lange zusammen kochen, bis die Bohnen weich sind. Dazu ist alles erlaubt: Wasser, Retsina, Ouzo. Guten Appetit! *AK*

Zutaten (für 4 Personen)

500 g weiße Bohnen
½ Tasse Öl
gewürfelter Sellerie
2 große Karotten, fein geschnitten
3 fein gehackte Zwiebeln
3 fein gehackte Knoblauchzehen
Petersilie
Wasser, Salz, Pfeffer

Foto: picture-alliance/Foodcollection