Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

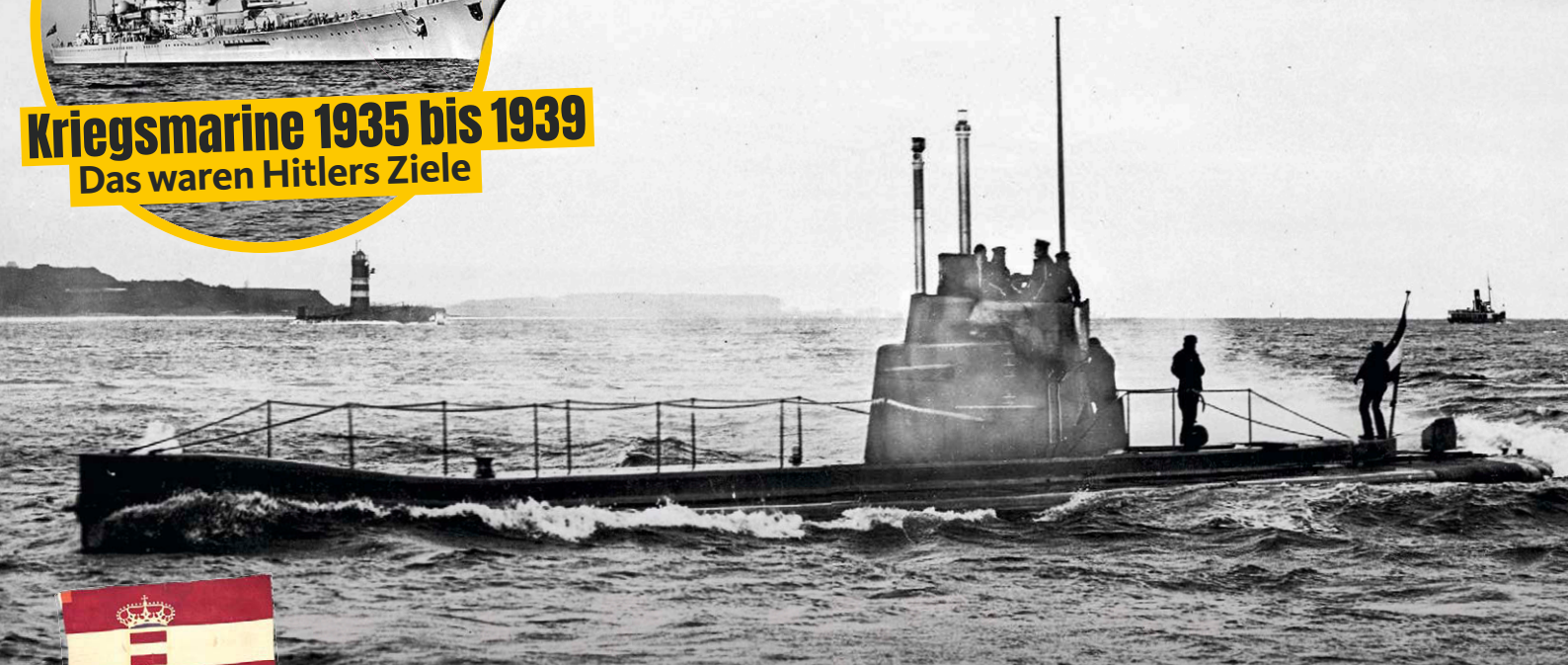
SCHIFF Classic

6/2022 August/September

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 06

Kriegsmarine 1935 bis 1939
Das waren Hitlers Ziele

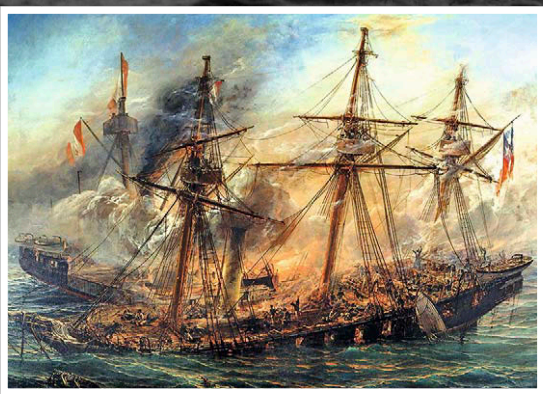


Einsätze im Ersten Weltkrieg

Österreichs U-Boote

Die Erfolge der k.u.k.-Helden U 4, U 5 und U 12

Interview mit Vizeadmiral a.D. Lutz Feldt



Wende 1990: Zukunftskonzept für die neue Deutsche Marine

Gefecht 1879: So rangen Peru und Chile um die Herrschaft im Pazifik

***Sea Cloud Spirit*:** Das größte Segel-Kreuzfahrtschiff der Welt

HAMMER ANGEBOT

Ihr Blick ins aktuelle Magazin
www.modellfan.de/aktuell

2 Ausgaben

nur € 9,90 statt € ~~15,80~~* bei Einzelkauf

- ✓ Sie sparen 37% gegenüber dem Kioskpreis!
- ✓ Sie erhalten die Hefte portofrei bequem nach Hause
- ✓ Sie können den Bezug jederzeit kündigen

Ultimative Kniffe und Tricks, die aus jedem Bausatz, einen atemberaubenden Hingucker machen und erklärt dem Anfänger, wie der Einstieg in das Hobby sicher gelingt.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *ModellFan* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 7,45 pro Heft zwölfmal im Jahr (€ 89,40) frei Haus.

* Preis am Kiosk

Online bestellen unter
www.modellfan.de/hammer

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn es eine eher unbekannte Zeit der Marinegeschichte gibt, dann wohl die Marine des Norddeutschen Bundes von 1867 bis 1871. Ungerechtfertigterweise unbekannt, muss man sagen, denn durch den „Flottengründungsplan" von 1867 war diese Marine entschieden offensiv ausgerichtet und wies in die Zukunft. Dieser neue Offensivgedanke bedingte große Kriegsschiffe, darunter die Panzerfregatten *Großer Kurfürst*, *Preußen* und *Friedrich der Große*. Alles in allem waren es 16 Panzerschiffe, 22 Kanonenboote zur Küstenverteidigung, 20 Korvetten für den überseeischen Dienst, acht Avisos, sieben Schul- und drei Transportschiffe. Eine beachtliche Flotte, die innerhalb der nächsten zehn Jahre entstehen sollte.

Mit dem „Flottengründungsplan" von 1867 projizierte die Marine des Norddeutschen Bundes eine beachtliche Flotte und wies mit dieser offensiven Ausrichtung in die Zukunft. Zwei große Kriegshäfen kamen dazu

Beachtlich war auch das Drängen von Bundeskanzler Otto von Bismarck auf eine neue Flagge. Die verhassten „revolutionären" Farben Schwarz, Rot und Gold von 1848 nicht wiederzubeleben, verstand sich von selbst. Aber auch die preußische Kriegsflagge musste weichen. Der Entwurf sah ein nach links verschobenes schwarz-weiß-schwarzes Balkenkreuz mit mittig gesetztem preußischem Adler vor, im linken Obereck die schwarz-weiß-roten Farben (Schwarz-Weiß für Preußen und Rot für die im Norddeutschen Bund vertretenen Hansestädte) mit Eisernem Kreuz. Geringfügigen Änderungen unterworfen, wehte diese nicht von ungefähr der „White Ensign" des maritimen Vorbildes England nachempfundene Flagge bis 1921 auf deutschen Kriegsschiffen.

Im Gegensatz zur Flagge blieb es bei der eingeführten Marinestruktur. Mit dem von Kriegsminister Albrecht von Roon geleiteten Marineministerium, einem Marinedepartement unter Vizeadmiral Eduard Jachmann und dem Oberkommando unter dem Prinzen Adalbert war der weiter wachsende Flottenorganismus klar gegliedert. In Kiel, wohin die Marinestation aus Danzig 1865 verlegte und wo der Seeoffiziers-Nachwuchs seine Heimat hatte, und seit 1869 auch in Wilhelmshaven verfügte die Marine über zwei große Kriegshäfen.

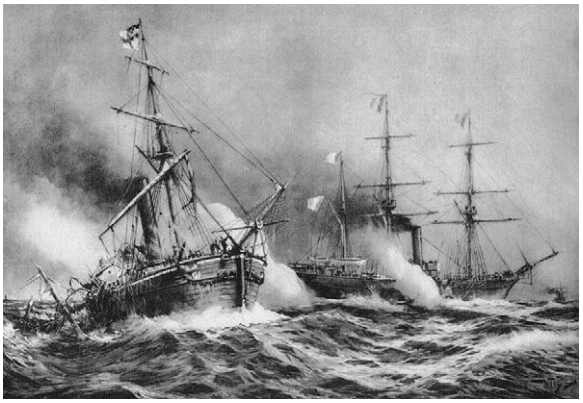
Darüber hinaus visierte die Führung Flottenstützpunkte in Übersee an, zumal der Schiffbau Fortschritte machte, geriet jedoch ein ums andere Mal mit dem Auswärtigen Amt und dem zur Vorsicht mahnenden Bismarck aneinander. Die Marine argumentierte pragmatisch auf der Basis von Erfahrungen der Kommandanten, die bei Nutzung von Stützpunkten fremder Länder in Übersee oft vor überteuerten Forderungen standen. Bismarck dagegen lag mehr an der sicheren und einfacher durchzuführenden Stationierung von Korvetten in Ostasien.

Außerdem wollte er den jungen Norddeutschen Bund mit maritimen Abenteuern tunlichst nicht belasten. Der Prinz aber preschte weiter vor und hätte sich mit seinen Schiffen am liebsten überall zugleich in der Welt gezeigt. 1869/70 folgte eine vom Bundestag gebilligte wahre „Stützpunktpolitik" vornehmlich in ostasiatischen Gefilden. Damit waren bereits jene weltumspannenden maritimen Vorbereitungen getroffen, die Kaiser Wilhelm II. ab 1888 aufnahm – und rasant ausbaute.

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

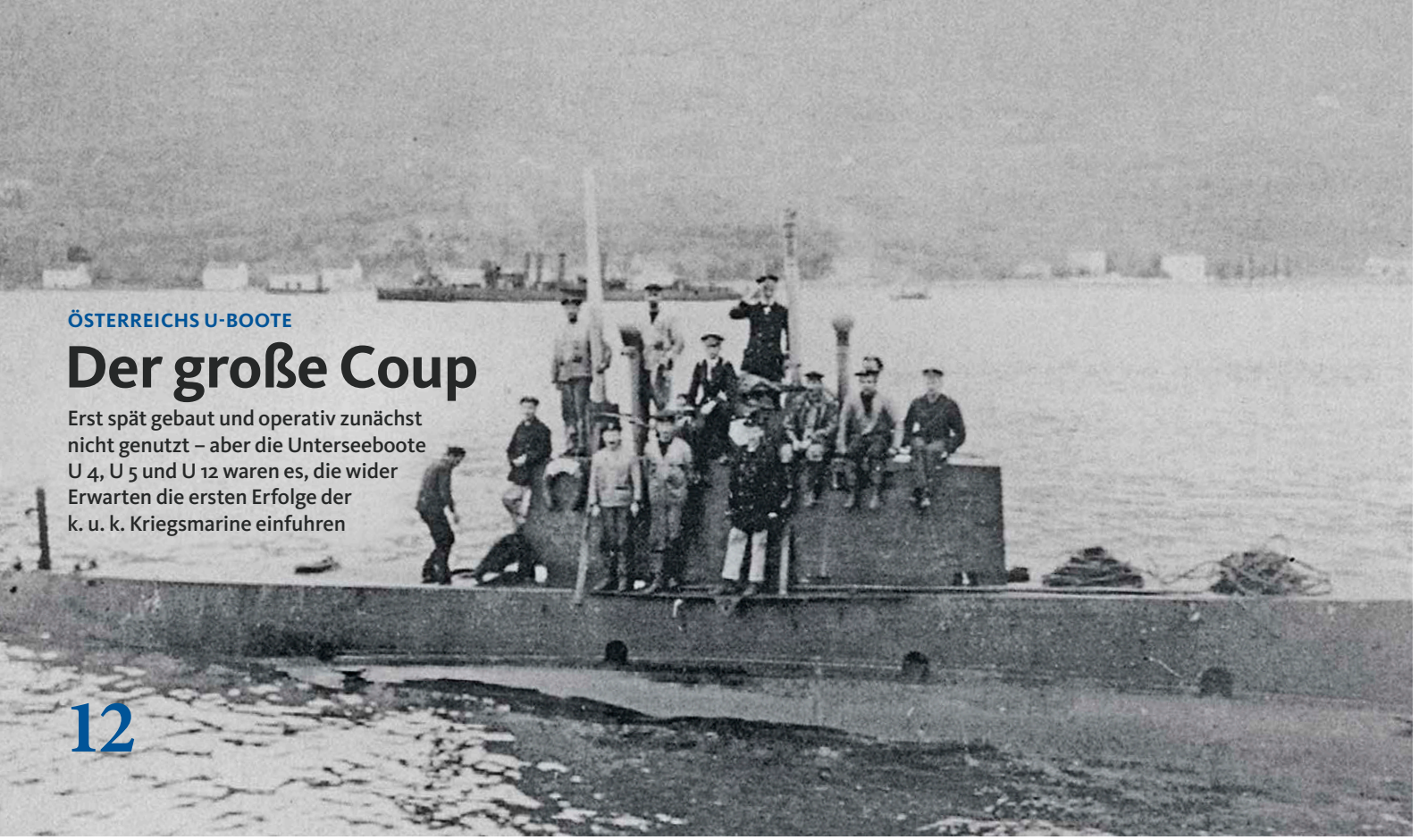
Ihr
Guntram Schulze-Wegener

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



Unter der Flagge des Norddeutschen Bundes: das Seegefecht vor Havanna am 9. November 1870; links die preußische *Meteor*, rechts die französische *Bouvet*

Foto: Sammlung *Schiff Classic*



ÖSTERREICHS U-BOOTE

Der große Coup

Erst spät gebaut und operativ zunächst nicht genutzt – aber die Unterseeboote U 4, U 5 und U 12 waren es, die wider Erwarten die ersten Erfolge der k. u. k. Kriegsmarine einfuhren

12

64

Schlacht vor Südamerika

1879 duellierten sich peruanische und chilenische Panzerschiffe

Kriegsmarine bis 1939

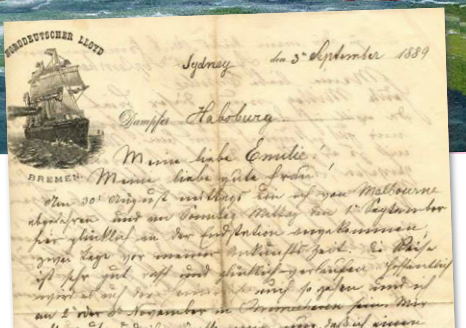
Wohin steuerte die Marine unter dem Hakenkreuz?

54

Post vom Ende der Welt

Georg Thumann war Kapitän des Dampfseglers *Habsburg* und hinterließ Einblicke ins Bordleben

68



NORDDEUTSCHER LLOYD BREMEN

Sydney den 5. September 1889

Dampfer Habsburg

Meine liebe Emilie!

Unter weißen Segeln

Das größte von Hand gesegelte Kreuzfahrtschiff der Welt gibt sich die Ehre: Kommen Sie mit auf die *Sea Cloud Spirit*

Die „Sylter Flotte“

Was tun mit der Marine im vereinten Deutschland? 1990 entbrannten Diskussionen um ihre Zukunft. Vizeadmiral Mann hatte eine Idee

DAS BESONDERE BILD

6 **Nelsons Wrack von 1800**

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 **Eine teuflische Waffe**
1914/15 torpedierten österreichische U-Boote der ersten Generation erfolgreich feindliche Großkampfschiffe

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

24 **Dampfjacht *Nahlin***
Warum führt ein „Zivilist“ heute die White Ensign?

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

28 **Versenkt im Südatlantik**
1942 torpedierte U 68 den Dampfer *City of Cairo*

68 **Neues von der *Habsburg***
Die Briefe von Kapitän Thumann 1889/90

EREIGNISSE & PERSONEN

36 **Totgeburt des Reiches**
Die Versteigerung der „Reichsflotte“ 1852

40 **FASZINATION SCHIFF**
Sea Cloud Spirit
Alles über das moderne Dreimast-Vollschiff

AKTUELL

48 **Zurück aus der Werft**
Neue Schifffahrtsabteilung im Technikmuseum Berlin

TECHNIK & GERÄT

50 **Gebt Feuer!**
Die ersten Geschütze an Bord von Kriegsschiffen

STRATEGIE & TAKTIK

54 **Ziel: Kreuzerkrieg**
Pläne der Kriegsmarine 1935 bis 1939

72 **Deutsche Marine nach 1990**
Wie das Projekt der „Sylter Flotte“ entstand

MODELLBAU

62 **Letzter Einsatz bei Guadalcanal**
Japanischer Flugzeugträger *Ryujo* in 1:700

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

64 **Duell der Panzerschiffe**
Peru und Chile im Kampf 1879

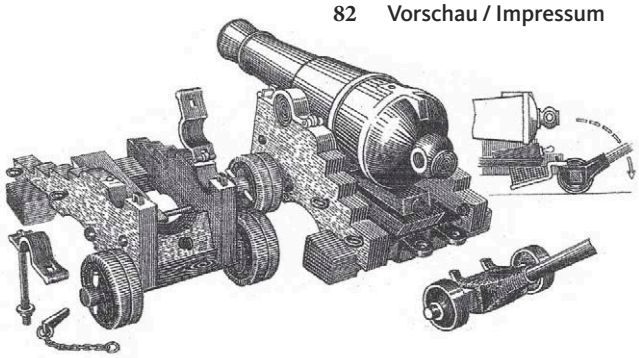
HISTORISCHE SEEKARTEN

80 **An der Nordseeküste**
Das „Mare Germanicum“ von 1585

RUBRIKEN

78 Service
79 Rätsel
82 Vorschau / Impressum

Titelbild: das k. u. k. Unterseeboot SM U3 in See
Titelfotos: BArch Bild 134-C1138, Interfoto/Hermann Historica, picture-alliance/WZ-Bilddienst (2), picture-alliance/dpa/Ingo Wagner, Sammlung *Schiff Classic*, Ingo Thiel



Erste Geschütze

So wurde aus dem Kampf Mann gegen Mann der Kampf Schiff gegen Schiff

50

DAS BESONDERE BILD

Nelsons Wrack

HMS Foudroyant am Vergnügungsstrand

Die 1798 vom Stapel gelaufene *Foudroyant* war von Juni 1799 bis Juni 1800 das Flaggschiff von Admiral Nelson nach der Schlacht am Nil. 1892 stand sie kurz vor der Abwrackung, wurde aber gerettet und in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Um die Restaurierungskosten von 20.000 Pfund aufzubringen, ist das Schiff in Badeorten ausgestellt worden. Am 16. Juni 1897 riss sich die *Foudroyant* während eines heftigen Sturms los und strandete vor Blackpool in der Nähe des North Pier. Schwer beschädigt, setzten ihr im November Winterstürme weiter zu. Das Schiff diente jedoch als große Attraktion für Besucher, und alles verwertbare Holz und Metall verwendete man zur Herstellung von Erinnerungsstücken und Möbeln. *AK*

Zum Ausschlachten freigegeben, wartet die *Foudroyant* auf ein neues Leben als Souvenir-Lieferantin

Foto: Interfoto/Science & Society/Daily Herald Archive/ National Science & Media Museum

F JUD ROYANT

ZITAT

„Aus der Skagerrak-Schlacht kann ich für meinen Auftrag nichts lernen“

Der spätere Generalinspekteur der Bundeswehr Admiral Dieter Wellershoff als Leiter der Operationsabteilung im Flottenkommando 1974/75

AKTUELL

Neue *Köln*

„Fair winds and following seas“

In der deutschen Marinegeschichte sind die Namen *Emden*, einst erster Hauptsitz der preußischen Admiralität und ab 1912 nach 200-jähriger Pause wieder Marinestützpunkt, und *Köln* mit der Höchstzahl von sechs Neubauten in Kaiserlicher Marine (2), Reichsmarine, Bundesmarine (2) und Deutscher Marine als Schiffsnamen auch in Zukunft präsent. Jüngst wurde die Korvette K 130 in Hamburg auf den Namen *Köln* getauft. Im Beisein u. a. des Inspekteurs der Marine, Vizeadmiral Christian Kaack, und der Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker fand die Zeremonie fast auf den Tag genau drei Jahre nach Außerdienststellung der Fregatte *Köln* statt. Einsatzraum der Korvette wird voraussichtlich die Ostsee sein, deren seestrategische Bedeutung mit dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine rasant gestiegen ist. *GSW*

Die Korvette *Köln*, erstes von insgesamt fünf neuen Schiffen, liegt vor ihrer Taufe am Ausrüstungskai der Werft Blohm + Voss

Foto: picture-alliance/dpa/Markus Scholz

Hätten Sie's gewusst?

An großen deutschen Überwasser-Einheiten überdauerten nur der Schwere Kreuzer *Prinz Eugen* und die Leichten Kreuzer *Nürnberg* und *Köln* den Zweiten Weltkrieg.

Da im 17. und 18. Jahrhundert vornehmlich stilisierte Löwen als Galionsfiguren dienten, setzte sich – vorübergehend – „Löwe" als Bezeichnung für die Galionsfigur durch.

Großbritannien unterhielt ab 1815 die „Steinfregatte" *HMS Ascension*. Die Royal Navy hatte die Insel Ascension im Südatlantik besetzt und zu einer *stone sloop* erklärt, um das Kommando nicht an die Kolonialverwaltung abgeben zu müssen.

Schoner, ein für die Küstenschifffahrt besonders geeigneter Schiffstyp, haben ihren Ursprung an der Ost- und Südküste Englands, wo sich der holländische Einfluss bemerkbar machte.

Am 5. Januar 1818 fuhr der erste echte Ocean Liner über den Atlantik und verband die Neue mit der Alten Welt. Es war die nur 400 Tonnen große *James Monroe*.

Eines der wenigen russischen Kriegsschiffe, welche die Seeschlacht bei Tsushima 1905 überstanden, war der Kreuzer *Aurora*, der durch die Ereignisse bei der Oktoberrevolution 1917 bekannt wurde und als Museumsschiff in St. Petersburg liegt.

Vorliche Steuerbordansicht des Schweren Kreuzers *Prinz Eugen* in Tarnanstrich 1941
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

SPÖKENKRAM

Das „Blaue Band" steht bekanntlich für eine Auszeichnung, die im 19. Jahrhundert das jeweils schnellste Schiff auf seiner Fahrt von Europa nach New York erhielt. Doch in Wirklichkeit hat es dieses Band nie gegeben, es zierte niemals einen Schornstein oder Bug. Englische Reeder hatten Anfang des 19. Jahrhunderts einen blauen Wimpel für das schnellste Schiff von London nach Australien gestiftet – die Idee übernahm man später einfach für die Strecke Europa–Nordamerika, ohne dies allerdings am Schiff kenntlich zu machen. Dinglich wurde die imaginäre Trophäe erst 1934, als der Engländer H. K. Hales einen silbernen Pokal stiftete – The Hales Trophy.

Der Zerstörer *Samuel B Roberts* war nur wenige Monate in Dienst, als er im Oktober 1944 von den Japanern versenkt wurde

Fotos: picture-alliance/AP, Sammlung *Schiff Classic*

SPURENSUCHE

Wrack entdeckt

***USS Samuel B Roberts* in 7.000 Meter Tiefe**

Der amerikanische Geleitzerstörer ist Zeuge der größten Seeschlacht des Zweiten Weltkriegs, der See-Luftschlacht im Leyte-Golf zwischen der US-Invasionsflotte und der japanischen Flotte vom 23. bis 26. Oktober 1944. Er sank am 25. Oktober in der vierten und letzten Phase während des Gefechtes um Samar, als es für die Amerikaner kritisch wurde – bis Admiral Kuritas überlegener Verband plötzlich den Rückzug antrat aus Gründen, die heute nur spekuliert werden können. Vermutete er eine Falle? War er über die tatsächliche Stärke des Feindes falsch unterrichtet? Befürchtete er Treibstoffmangel? Sein Rückzug rettete die Amerikaner jedenfalls und brachte ihnen den Sieg in dieser Schlacht ein, in der 220 Schiffe (USA) gegen 64 (Japan) standen und die die Niederlage Japans unwiderruflich einleitete. Unter den drei Zerstörern, die die Navy verlor, war auch die *USS Samuel B Roberts*, wobei 89 von 224 Besatzungsmitgliedern den Tod fanden. Ein bemanntes Tauchboot hat den erst am 20. Januar 1944 vom Stapel gelaufenen Zerstörer der *John-C.-Butler*-Klasse jetzt in einer Tiefe von 6.895 Metern aufgespürt. Er ist damit das am tiefsten gelegene Schiffswrack, das jemals gefunden wurde (zum Vergleich *RMS Titanic*: 4.000 Meter). *AK*

DEUTSCHE SCHIFFE

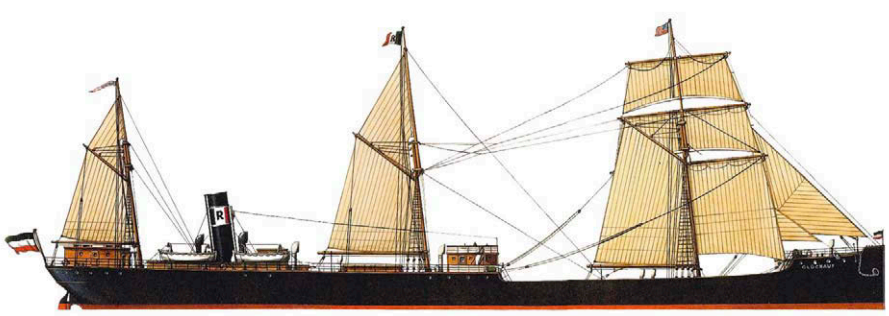
Glückauf

Erster Hochsee-Tanker der atlantischen Überseefahrt

Von „Revolutionen auf See" ist schnell die Rede, wenn es sich um epochemachende technische Innovationen im Schiffbau handelt. Der am 16. Juni 1886 im englischen Newcastle vom Stapel gelaufene, für das deutsche Speditionsunternehmen Wilhelm Anton Riedemann gebaute Tankdampfer *Glückauf* zählt sicherlich dazu. Riedemann hatte nämlich die Idee, für den Transport von Öl ein Schiff konstruieren zu lassen, bei dem Schiffsboden und -wände die Begrenzung der Ladung sein sollten. Den üblichen Transport mit Fässern hielt er für unpraktisch und platzraubend. Als Kaufmann mit unternehmerischer Effizienz vertraut, bot er das von Henry F. Swan konstruierte Projekt deutschen Werften an, die aber allesamt ablehnten: zwar revolutionär, aber zu gefährlich, erhielt Riedemann zur Antwort und wandte sich u. a. an die englische Werft Armstrong & Mitchell in Low Walker, New Castle, die sich zu dem Bau bereit erklärte. 3.000 Tonnen Tragfähigkeit (einschließlich der Kohle für den Dampfbetrieb) stellte selbst erfahrene Ingenieure vor eine Herausforderung. Am 10. Juli 1886 ging der 97 Meter lange und 11,40 Meter breite Petroleumtanker, der ein weithin sichtbares „R" für den erfolgreichen „Petroleumkönig" Riedemann am Schornstein führte, auf Probefahrt. Die *Glückauf* bestimmte fortan den Tankerbau. Dem Schiff selbst war jedoch keine lange Lebensdauer beschieden. Es strandete am 25. März 1893 bei Blue Point Beach, Fire Island, New York: Totalverlust. *GSW*

Der revolutionäre, aber kurzlebige Petroleumdampfer *Glückauf*

Foto: picture-alliance/dieKLEINERT.de/Enno Kleinert



DIE HISTORISCHE ZAHL

68,5

Millionen BRT

umfasste die Welttonnage im Jahr 1939. Davon entfielen auf die deutsche Handelsflotte 1.400 Schiffe mit 4.458.668 BRT, nach Großbritannien, den USA, Japan und Norwegen