

SCHIFF *Classic*

 Schiff & Zeit 80

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte



**Segelabenteuer auf der
EYE OF THE WIND!
Mitfahrt zu gewinnen!**



Deutsche U-Boote im Ersten Weltkrieg

Taktik, Erfolge und Gegenwehr



**Museumsboot U-434: So
spionierten die Sowjets**



**1920: Wiederaufstieg der
Deutschen Ost-Afrika Linie**



**Schweizer Rarität:
Dampfer NEUCHÂTEL**



Entwicklung, Bau und Einsatz.

www.geramond.de



NEU!

e

Der Autor beschreibt in diesem Buch die Seestreitkräfte der DDR, den gesamten Schiffs- und Bootsbestand. Umfangreiches, zum Teil erstmals veröffentlichtes Bildmaterial, exakte technische Daten, Infos zur Bewaffnung, zu In- und Außerdienststellung sowie Beschreibung der Besonderheiten bei Planung, Entwicklung, Bau und Einsatz der einzelnen Typen erklären die Volksmarine im Detail.

144 Seiten · ca. 270 Abb.
22,3 x 26,5 cm
€ [A] 27,80
sFr. 36,90 **€ 26,99**
ISBN 978-3-86245-649-9



e

Die Entwicklung der Bundesmarine von ihrer Gründung bis 1990: Dargestellt anhand ihrer vielfältigen Boote und Schiffstypen. Eine umfassende Gesamtschau.

144 Seiten · ca. 250 Abb.
22,3 x 26,5 cm
€ [A] 27,80
sFr. 36,90 **€ 26,99**
ISBN 978-3-86245-733-5



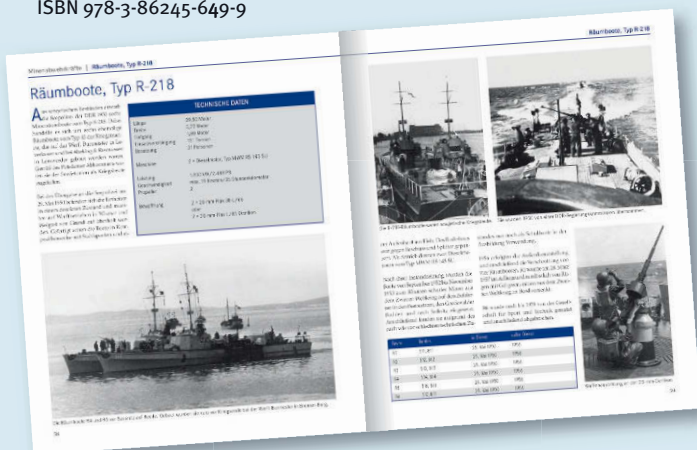
e

Die Schiffs- und Bootsklassen der Deutschen Marine, detaillierte Informationen zu den Marineeinheiten und attraktive Fotos: Ein umfassender Überblick.

144 Seiten · ca. 250 Abb.
22,3 x 26,5 cm
€ [A] 27,80
sFr. 36,90 **€ 26,99**
ISBN 978-3-86245-727-4

Auch als eBook erhältlich

e



Die Geschichte der Gorch Fock und ihrer fünf Schwesterschiffe. Brillant bebildert und mit fundierten nautischen und historischen Hintergrundinfos.

168 Seiten · ca. 180 Abb.
22,3 x 26,5 cm
€ [A] 30,80
sFr. 39,90 **€ 29,95**
ISBN 978-3-86245-672-7

Faszination Technik



Jetzt online stöbern unter

www.geramond.de

oder gleich bestellen unter

Tel. 0180-532 16 17 (0,14 €/Min.)

Müssen so viele Museen sein?

Für Museumsmacher und -organisatoren ist das eine ketzerische Frage. Sie, die seit Jahren mit Ideen und Exponaten um Ausstellungsräume und Euroetats kämpfen, fühlen sich verkannt, wenn eine so grundsätzliche Frage ihren betriebenen Aufwand, faktischer wie ideeller Natur, eben infrage stellt. Beim im Dezember 2013 neu eröffneten Museum „Windstärke 10“, über das wir ab Seite 66 berichten, stellt sich die Frage vordergründig nicht. Denn hier wurden drei in Cuxhaven verstreut untergebrachte



Sammlungen, öffentlich städtischer und privater Natur, unter einem Dach zusammengebracht. Dann steht der Museumsbesucher vor der Tür des neuen Hauses im Alten Fischereihafen, und die Frage stellt sich doch. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite bietet sich eine weitere museal aufgebaute Ausstellung zum Thema Schifffahrt und See an. Zwar vereinsorganisiert, aber viel länger am Standort als das neue Museum. Der potenzielle Besucher, wohl möglich ein Familienvater, rechnet im Kopf seinen Portemonnaie-Inhalt quer und stellt für sich fest: Eins geht nur! Nun kommen wir der Frage von oben näher. Denn es ist sicher: Die Besucherzahlen der Museen um uns herum in der Fläche, wie es so schön von den Fachleuten heißt, sind rückläufig. Mit steigender Museumsmenge den Trend zu brechen, erscheint unmöglich. Auf diesem Weg des Museumsmachens gibt es schnell heiße Diskussionen, wenn es um das notwendige Geld geht. Denn der wohlmeinende „Familienvater“ und alle weiteren Besucher sind mit ihren Eintrittsgeldern mal gerade ausreichend für die Stromrechnung illustrierer Be-

leuchtung und Heizung der Hallen. Die früher bezuschussende öffentliche Hand ist fest geschlossen. Woher also die Mittel nehmen, wenn zur Trendwende des Besucherschwundes erhöhte Ausstellungsqualität abgefordert wird? Qualität ohne Geld? Vormittags alle Museen geschlossen halten, um Kosten zu sparen? Der Aufschrei aus Osnabrück nach dem Verwaltungsvorschlag hallte durch die Republik. Dürfen vermeintliche museale Sammlungen, egal welcher Couleur, auch einmal untergehen, wenn kein tragfähiges Dach gefunden wird?

Doch bevor Sie darüber nachdenken, wünsche ich Ihnen viel Erkenntniswert beim Lesen Ihrer neuen SCHIFF CLASSIC.

Ihr Jörg-M. Hormann
SCHIFF CLASSIC,
Infanteriestraße 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de



Jörg-M. Hormann,
Verantw. Redakteur

WER IM HELM STECKT, benötigt Atemluft von außen. Was übertragen für viele Museen weit und breit gilt, hat SCHIFF-CLASSIC-Autor Eberhard Kliem bei seinem Besuch im Museum „Windstärke 10“ noch nicht verspürt.

Foto: Ulf Kaack

Wir stellen vor



Rainer Schubert (1955)

Von Haus aus Jurist, war er viele Jahre in Marketing und Vertrieb tätig. Seit über zehn Jahren arbeitet er in Berlin freiberuflich als Journalist mit den Schwerpunktthemen Diplomatie und internationale Beziehungen, insbesondere unter dem Aspekt des Außenhandels. Sein langjähriges Interesse für Schifffahrtsthemen gilt publizistisch der Handels-, vor allem der Fahrgastschifffahrt sowie Literatur zu diesen Themen. Passagierschiffe und Liner sind sein Thema in SCHIFF CLASSIC.



Frank Müller (1948)

In Dresden groß geworden, ist er einer der letzten Dampflok-Schlosserlehrlinge bei der Deutschen Reichsbahn. Nach Abschluss seines Schiffstechnik-Studiums arbeitete er ab 1973 als Konstrukteur für Schiffsantriebsanlagen. Von 1979 bis 1988 war er Produktionsleiter der Werft Dresden-Laubegast und dort verantwortlich für die Instandhaltung und Rekonstruktion der Dresdner Raddampferflotte. Über historische Dampfschiffe schreibt er in SCHIFF CLASSIC.

Titelthema

Erst verkannt und dann gefürchtet 12
 Deutsche U-Boote im Ersten Weltkrieg 1914–1918

Tödliche Begegnungen 22
 Tarnen und Täuschen: Q-Ships



U 53 IN AKTION: Versenkung des Seglers ASHEIM 1917. Gemälde von Claus Bergen.

Foto: Sammlung Jörg-M. Hornann, VG-Bildkunst 2014

CLAU

Das besondere Bild 6

Panorama Maritim 8
 Nachrichten zur Schifffahrts- und Marinegeschichte

Schiff & Zeit
EUROPA: Vom Liner zum Luxuscruiser 26
 Ein Schiffsname wird zur Marke

Kriegsschiffe mit Tradition 32
 Den Orden am Steven

Wie Phönix aus der Asche 38
 DOAL: Ein ungewöhnlicher Neuanfang

100 Jahre live erleben 44
 EYE OF THE WIND: Abenteuer der Extraklasse

Winkspruch
Interview mit Lutz Adam 48
 Designerter Nachfolger des DGSM Vorsitzenden

Wir stellen vor: 49
 Ehrenvorsitzender Prof. Dr. Hartmut Goethe

Maritime Technik
Der „Kalte Krieg“ zum Anfassen 50
 U-434: Schreckgespenst der NATO



Tarnen und täuschen: Q-Ships
Älteste abgewinkelte Transporthilfe ohne Besatzung und mit neutraler Flagge am Heck – Was im Ersten Weltkrieg für massives deutsches U-Boot-Warnsignal erschien, entpuppte sich als tödliche Falle.
 Von Ulf Krauß

Ein alter, abgewinkelter Transporthilfe ohne Besatzung und mit neutraler Flagge am Heck – Was im Ersten Weltkrieg für massives deutsches U-Boot-Warnsignal erschien, entpuppte sich als tödliche Falle.

Ein alter, abgewinkelter Transporthilfe ohne Besatzung und mit neutraler Flagge am Heck – Was im Ersten Weltkrieg für massives deutsches U-Boot-Warnsignal erschien, entpuppte sich als tödliche Falle.

S. 22



SCHIFF & ZEIT | Passagierschiffe EUROPA
Ein Schiffsname wird zur Marke
EUROPA: Vom Liner zum Luxuscruiser
EUROPA 2 ist die siebte EUROPA ihres Namens. Ein Schiffsname als Synonym für Fahrgastzahlen der Fast-Stevo-Plus-Klasse. Es ist ein Traditionenname der Flagge und noch mehr des Norddeutschen Längs.
 Von Rainer Schubert

Ein Schiffsname wird zur Marke. EUROPA: Vom Liner zum Luxuscruiser. EUROPA 2 ist die siebte EUROPA ihres Namens. Ein Schiffsname als Synonym für Fahrgastzahlen der Fast-Stevo-Plus-Klasse. Es ist ein Traditionenname der Flagge und noch mehr des Norddeutschen Längs.

S. 26



SCHIFF & ZEIT | Dampfer für Seefahrer
Den Orden am Steven
Kriegsschiffe mit Tradition
1903 wird seiner Majestät Kanonenboot LT15 von Kaiser Wilhelm II. mit dem preussischen Tapferkeitsorden Pour le Mérite ausgezeichnet. Wärbemerk das Boot und nicht die Besatzung.
 Von Diethard Klam

Den Orden am Steven. Kriegsschiffe mit Tradition. 1903 wird seiner Majestät Kanonenboot LT15 von Kaiser Wilhelm II. mit dem preussischen Tapferkeitsorden Pour le Mérite ausgezeichnet. Wärbemerk das Boot und nicht die Besatzung.

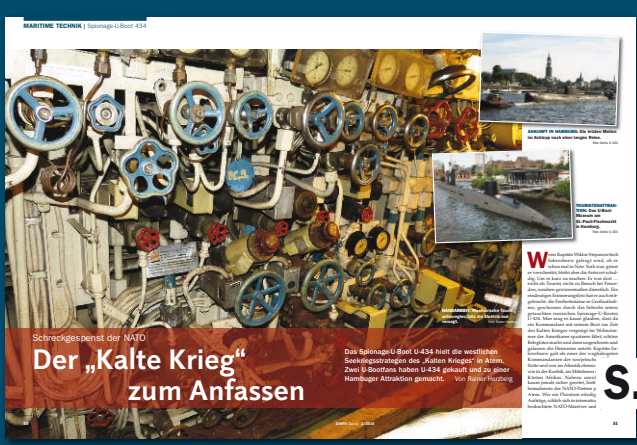
S. 32



SCHIFF & ZEIT | Flag EYE OF THE WIND
Abenteuer der Extraklasse
100 Jahre live erleben
Seefahrt in ihrer ursprünglichen Form erleben – eine Reise auf der OCE OF THE WIND ist ein Abenteuer zwischen Tradition und Moderne. Eine lange und bewegte Geschichte hat die Brigg durchlebt.
 Von Hans-Joachim Focke und Ulf Krauß

Abenteuer der Extraklasse. 100 Jahre live erleben. Seefahrt in ihrer ursprünglichen Form erleben – eine Reise auf der OCE OF THE WIND ist ein Abenteuer zwischen Tradition und Moderne. Eine lange und bewegte Geschichte hat die Brigg durchlebt.

S. 44



MARITIME TECHNIK | Dampfer 434
Schreckgespenst der NATO
Der „Kalte Krieg“ zum Anfassen
Das Spritzgussmodell U-434 bietet die weitestgehende Rekonstruktion des „Kalten Krieges“ in Aktion. Zwei U-Boote haben in 232 Jahren die „große Hamburger Attraktion“ gemacht.
 Von Rainer Heusinger

Schreckgespenst der NATO. Der „Kalte Krieg“ zum Anfassen. Das Spritzgussmodell U-434 bietet die weitestgehende Rekonstruktion des „Kalten Krieges“ in Aktion. Zwei U-Boote haben in 232 Jahren die „große Hamburger Attraktion“ gemacht.

S. 50



LANDGANG | Windstärke 10
Neues maritimes Museum in Cuxhaven
Von Wracks und prallen Netzen
Windstärke 10 – der Name des neuen Museums in Cuxhaven steht für die Herausforderungen auf See; für die Extreme der Elemente und einen der wohl härtesten und gefährlichsten Jobs der Welt: Fischen auf einem Hochseerack.
 Von Ulf Krauß

Neues maritimes Museum in Cuxhaven. Von Wracks und prallen Netzen. Windstärke 10 – der Name des neuen Museums in Cuxhaven steht für die Herausforderungen auf See; für die Extreme der Elemente und einen der wohl härtesten und gefährlichsten Jobs der Welt: Fischen auf einem Hochseerack.

S. 66

Das zweite Leben einer Dampfmaschine 56
 Die Wiederinbetriebnahme der DS NEUCHÂTEL

U-Boote für die DDR Volksmarine? 60
 Der unerfüllte Wunsch nach einer eigenen U-Bootwaffe

Landgang
Von Wracks und prallen Netzen 66
 Neues maritimes Museum in Cuxhaven

Titelbild: „Helgoland in Sicht“. Motiv aus der Postkartenserie „Eine U-Boots-Fernfahrt in zwölf Original-Gemälden nach eigenen Erlebnissen von Claus Bergen“ des Postkartenverlages von Otto Gustav Zehrfeld in Leipzig 1918. Sammlung Jörg-M. Hormann, VG-Bildkunst 2014

Titelfotos: Sammlung Jörg-M. Hormann (2); Dirk Rotermundt; O. Bachmann; F. Anders

Ein Lebenswerk – die deutsche U-Bootgeschichte 70
 U-Boot-Archiv: Dokumentierte Fakten und Schicksale

Bücherbord 74
 Maritime Buchneuheiten

Schicksal eines berühmten U-Boot-Gemäldes 78
 Aus einer US-Admiralsmesse ins DHM-Museumsmagazin

Zeitreise 80

Vorschau/Impressum 82





Zeeseenboote im Bodstedter Hafen

Wenn sich die Liebhaber alter Zeeseenboote zum Showdown treffen, ist dieser „Vogelblick“ den Shiplovern am Ufer und an Bord der ehemaligen Fischerboote verwehrt. Sie müssten schon wie die Kamera mit einem kleinen Blimp, einem gasgefüllten Prallluftschiff, auf Höhe gehen. Einen ganz anderen Höhepunkt stellt die Zeesenfischerei in den Sund- und Boddengewässern Mecklenburgs und Vorpommerns vor bereits gut 100 Jahren dar. Seinerzeit zogen die Fischer mit ihren flachgehenden Booten das Netz, die Zeese, quer zum Wind treibend durch das Boddenwasser. Im

sackartigen Ende der Zeese, dem Steert, war die Fischfreiheit zu Ende. Rechts und links hielten zwei Flügel und je ein Driftbaum vorn und achtern am Boot das Netz auseinander. Nach dem Verbot der Schleppnetzfischerei Anfang der 1990er-Jahre gab es die Zeesenfischerei nicht mehr. Doch viele liebevoll gepflegte Boote blieben und werden heute für touristische Fahrten genutzt. Übrigens: Die traditionell braune Farbe der Segel ergibt eine Tinktur aus Kienteer, Talg, Leinöl und Ockererde, mit der das Baumwolltuch getränkt wird.

Text und Foto: Jürgen Hohmuth

Ausstellung zum Deutsch-Dänischen Krieg 1864

Der erste Schuss

Das Gefecht vor Helgoland zeitigt vor 150 Jahren den ersten scharfen Schuss einer deutschen Marine in der Seekriegsgeschichte.



Modell des Raddampfer-Kanonenbootes SALAMANDER in der Ausstellung.



Plakat der Sonderausstellung in Rendsburg.

Foto (2) Kathrin Orth

Eine große Sonderausstellung vom 1. März bis 11. Mai 2014 in Rendsburg erinnert an den Deutsch-Dänischen Krieg vor 150 Jahren. Sie erzählt von den kriegerischen Ereignissen, aber auch der Vorgeschichte des Konfliktes und seinen Auswirkungen. Einzelne Themenbereiche behandeln unter anderem das Sanitätswesen, die Kriegsberichterstattung sowie die Auseinandersetzungen auf See. Zwar wa-

ren die wenigen Seegefechte zwischen Dänemark einerseits sowie Preußen und Österreich andererseits kaum von kriegsentscheidender Bedeutung. Doch trug die Entwicklung ganz wesentlich zum Ansehen und Selbstvertrauen der österreichischen und der jungen preußischen Marine bei.

Im historischen Arsenal-Gebäude in Rendsburg werden zahlreiche, teils sehr seltene und nie gezeigte historische Objekte präsentiert. Viele Museen und Privat-Sammler aus dem gesamten Bundesgebiet sowie

dem benachbarten Ausland haben das Projekt unterstützt. Im Begleitprogramm zur Ausstellung werden Vorträge und Führungen angeboten.

Kathrin Orth

**Museen im Kulturzentrum
Arsenalstraße 2-10
24768 Rendsburg
Tel. 04331/33 13 36
www.museen-rendsburg.de**

Deutsches Schifffahrtsmuseum soll modernisiert werden

Besucherzahlen im freien Fall

Die Ausstellungen sind veraltet und Bibliothek sowie Magazin platzen aus den Nähten. Eine Sanierung ist im DSM dringend nötig.

Im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven muss sich dringend etwas tun: Die Ausstellungen sind veraltet, die Besucherzahlen im freien Fall. Archiv und die Bibliothek sind Topadressen, platzen aber aus allen Nähten. Die Leibniz-Gemeinschaft hat längst eine Sanierung gefordert. Im April wird sie

erneut prüfen, ob das Haus Forschungsmuseum bleibt und weiter Fördergeld fließt.

Die Geschäftsführende Direktorin, Prof. Dr. Sunhild Kleingärtner, möchte Forschung, Ausstellung und Werkstätten für Besucher verzahnen. „Das Museum bekommt einen ganz neuen Charakter“, verspricht Bre-

merhavens Oberbürgermeister Melf Grantz. Ab 2016 wird der Altbau von 1975 für 42 Millionen Euro saniert und modernisiert. Der Bund, Bremen und Bremerhaven teilen sich die Kosten. Dr. Manfred Ernst, Vorsitzender des Kuratoriums, will mehr: „Das DSM muss als Forschungsmuseum weiterentwickelt werden.“



Foto: Bangert

Zur Sail 2015 soll die Deichbrücke zwischen dem Altbau des Deutschen Schifffahrtsmuseums und der Weser fertig sein.

Größer bauen möchte auch Bremens Bürgermeister Jens Böhrnsen – doch ihm fehlt das Geld.

Harald Focke

Seeventile als Urheber eines unfreiwilligen Tauchgangs

Bremer Koggennachbau untergegangen

In den Morgenstunden des 28. Januar 2014 ist von der ROLAND VON BREMEN an ihrem Anleger an der Schlachte nur noch der Mast zu sehen. Was war geschehen?



ROLAND VON BREMEN auf Grund. Ölsicherungen schützen die Weser vor Verschmutzung.

Foto: Thomas Kuzaj



Wieder aufgetaucht und leergepumpt. Jetzt muss die Kogge in die Werft.

Foto: Thomas Kuzaj

Kurios: Da wird mit modernen Mitteln eine Kogge aus dem 14. Jahrhundert originalgetreue nachgebaut, und als das historische Schiff sinkt, ist ausgerechnet ein Bauteil aus zeitgenössischer Fertigung die Ursache für den Untergang.

So geschehen in Bremen, wo in den frühen Morgenstunden des 28. Januar die ROLAND VON BREMEN an ihrem Anleger an der Schlachte, der maritimen Flaniermeile der Hansestadt, auf Tiefe ging. Je nach Stand der Tide ragte nur noch der Mast und bei

Ebbe zusätzlich der achterliche Aufbau aus der Weser.

Eine schnelle Bergung mithilfe von leistungsstarken Pumpen war – bedingt durch extremes Niedrigwasser – bereits am nächsten Tag möglich. Experten machten als Ursache für den massiven Wassereintrich ein defektes Seeventil aus und dichteten es ab. Seitdem ist die Kogge dicht und schwimmt ohne Pumpenhilfe. Vor allem Bordelektrik und Motor sind von dem unfreiwilligen Tauchbad betroffen, von den Verunrei-

nungen unter Deck ganz zu schweigen. Ein längerer Werftaufenthalt ist für die ROLAND VON BREMEN unumgänglich, ein Totalschaden ist jedoch nicht entstanden. Das 24 Meter lange Schiff ist der Nachbau einer Kogge aus dem Jahr 1380, deren Reste 1962 bei Bauarbeiten in der Weser gefunden wurden. Das Original befindet sich im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Mit dem Replikat werden vor allem Fahrten für Touristen auf der Weser unternommen.

Ulf Kaack

2000 Jahre Schifffahrt auf der Mosel

Die Rolle eines Flusses

Vom römischen Transportweg zum einenden Band Europas: Eine Sonderausstellung in Trier informiert.

Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren. Ab dem 18. Mai 2014 bis zum 1. März 2015 zeigt das Stadtmuseum Trier eine bemerkenswerte Sonderausstellung. „2000 Jahre Schifffahrt auf der Mosel – Vom römischen Transportweg zum einenden Band Europas“ präsentiert die Entwicklungskraft einer Flussschifffahrt für seine Regionen entlang ihrer Ufer.

Seit der römischen Antike prägt die Schifffahrt auf der

Mosel die Gebiete entlang des Flusslaufes. In der Wirtschafts- und Kulturgeschichte der Großregion lassen sich bis in die Gegenwart zahlreiche Anknüpfungspunkte an die Geschichte der Schifffahrt finden.

Anhand von Kunstwerken, Gebrauchsgegenständen und detailgetreuen Modellen entwirft die Ausstellung ein vielschichtiges Panorama der Moselschifffahrt als europäisches Großprojekt. Neben Exponaten



Moselschifffahrt vor über hundert Jahren. Aquarell von C. Rüdell.

Foto: Stadtmuseum Trier

aus der Sammlung des Stadtmuseums Simeonstift und Leihgaben zahlreicher renommierter Museen haben auch die Nachkommen von Schiffsleuten authentische und persönliche Zeugnisse zur Verfügung gestellt, in denen das Berufsleben auf der Mosel und ihren Nebenflüssen lebendig wird.

Jörg-M. Hormann

Faktenfülle zum WK II

Zahlen, Daten und Fakten

Vergleichszahlen der unterschiedlichsten Bereiche zum Kriegsgeschehen von 1939 bis 1945 sind in dieser kompakten Form ein Novum.

Für die Bewertung eines solchen Buches ist wichtig, wer und wo er die Daten zusammengetragen hat. Militärhistoriker Peter Doyle ist Gastprofessor am University College London und Sekretär der „All Party Parliamentary War Heritage Group“. Neben zahlreichen wissenschaftlichen Publikationen hat er bereits Werke über den Ersten und Zweiten Weltkrieg verfasst, u. a.

**Infografik
und Tabellen:
Fakten und
Zahlen zum
Nachdenken.**

Foto: Bucher Verlag



über die Erlebnisse britischer Soldaten als deutsche Kriegsgefangene und über die deutschen Luftangriffe auf britische Städte. Wir haben es also mit einem kompetenten britischen Autor zu tun, der sich der britischen Sichtweise der Dinge verpflichtet fühlt, was dem Zahlenwerk und seiner grafischen Darstellung nicht schadet.

Zahlreiche Tabellen und Diagramme visualisieren die Hintergründe des globalen Konflikts. Die Schrecken des Krieges werden mit nackten Zahlen erschütternd deutlich. Peter Doyle präsentiert nach jahrelangen Archiv- und Internetrecherchen Fakten zu Bevölkerungszahlen und Opfern, zur Bewaffnung der Boden-, Luft- und Marinetruppenteile, zu den Kosten des Krieges, den Auswirkungen auf die Länder Europas und auf die ganze Welt.

Jörg-M. Hormann

Zur 150. Wiederkehr des „Tages von Helgoland“

Ein Denkmal im neuen Glanz?

Mit Zeitmangel vor Augen gegen sich langsam drehende Behördenmühlsteine ankämpfen.



Foto: Reinhart-K. Axt

Detail des Denkmals mit Ort und Datum des Seegefechts gegen die Dänen. Beides soll demnächst golden glänzen.

Ein besonderes Denkmal befindet sich in Hamburg-Altona in Höhe der Straße „Palmallee“, hinter den Gebäuden der Deutschen Ostafrika Linie DOAL. Geht man den asphaltierten Weg links von den Gebäuden entlang, findet man es an einem wenig prominenten Standort auf der grünen Wiese. Seit einiger Zeit liegen in der Nähe zwei alte Anker und ein paar Findlinge, um der Grünfläche einen maritimen Touch zu verleihen, aber keine erklärende Tafel hilft dem Betrachter des Denkmals „auf die Spur“. Erst die fast unleserliche

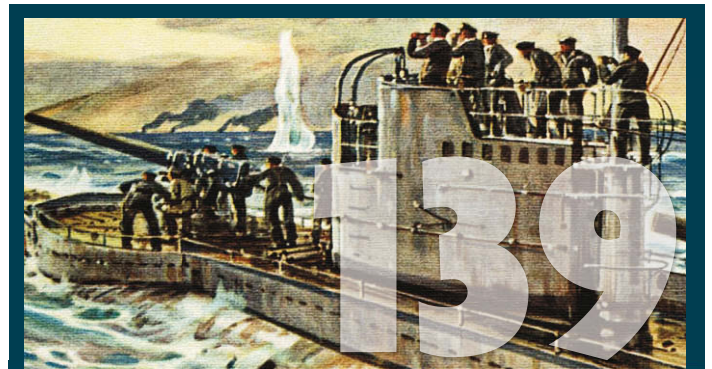
Inscription gibt Auskunft: Es handelt sich um ein Denkmal zu Ehren der im Gefecht von Helgoland gefallenen österreichischen Soldaten. Am 9. Mai 1864 kamen bei Helgoland österreichische Einheiten unter dem späteren Admiral Wilhelm Tegetthoff mit dänischen Schiffen ins Gefecht. Grund dafür war die „Bundesexekution“ der Mitgliedsstaaten des Deutschen Bundes gegen Dänemark, die an Land, nach zahlreichen Gefechten in den Herzogtümern Schleswig und Holstein, mit dem preußischen Sieg bei Düppel ein Ende fanden. Das Seegefecht bei Helgoland ging zwar unentschieden aus, beendete aber die dänische Seeblockade der norddeutschen Häfen.

Das Altonaer Hafearchiv (AHA) unter der Leitung von Reinhart-K. Axt hat sich des Denkmals angenommen und versucht im – leider etwas schleppenden – Konsens mit dem Denkmalschutzamt Hamburg dem Denkmal eine etwas würdigere Umgebung zu verschaffen. Inzwischen ist das Ehrenmal von hässlichen Graffiti befreit. Nun sollen die metallenen De-

tails aufgearbeitet werden. Ein entsprechender Antrag ist dem Denkmalschutzamt bereits zugegangen. Leider steht die Antwort für das neue Vorhaben noch aus. Das Denkmal ist nicht nur für die Angehörigen des Österreichischen Marineverbandes (ÖMV) eine nationale Gedenkstätte, sondern auch kunsthistorisch wertvoll, hat doch der Architekt Martin Haller (führender Architekt des Rathausbaus

in Hamburg) den Entwurf gezeichnet.

Im Jahr 2014, zur 150. Wiederkehr des „Tages von Helgoland“, sind von österreichischen und deutschen Marineverbänden sowie der Deutschen Marine Gedenkfeierlichkeiten geplant. Dazu sollte das Denkmal wenigstens präsentabel sein. Weiterführende Infos zum Thema per Anfrage über: altonaer-hafearchiv@gmx.de Reinhart-K. Axt



Tage dauerte die längste Fernunternehmung eines U-Bootes während des Ersten Weltkrieges. Seiner Majestät U-Kreuzer 157 ist unter dem Kommando von Korvettenkapitän Max Valentiner vom 27. November 1917 bis zum 15. April 1918 auf See. Ursprünglich als Handels-U-Boot konstruiert, wird U 157 zum U-Kreuzer umfunktioniert. Zwei 10,5-cm-Kanonen gaben dem U-Kreuzer erhebliche Kampfkraft im Handelskrieg über Wasser.

Abb.: Sammlung Jörg-M. Hormann

Schleppdampfer WOLTMAN wird 110 Jahre alt

Doppelgeburtstag im Hamburger Museumshafen Övelgönne

Nicht nur das Schmuckstück des „Förderverein Schleppdampfer Woltman e.V.“, sondern der Verein selbst, blickt auf 20 ereignisreiche Jahre zurück.

Seit zwei Jahrzehnten wird das technische Kulturdenkmal gehegt und gepflegt. 1904 in Dienst gestellt, ist der Schleppdampfer WOLTMAN heute bestens in Schuss, um bei kurzen und auch längeren Fahrten auf der Elbe durch den Nord-Ostsee-Kanal zur Kieler Woche oder bis nach Rostock den Mitfahrenden eine Erlebnisreise zu bieten. „Kommen – Schauen – Hören – Riechen – Staunen – Mitfahren – Mitmachen – das macht Laune!“

So ein Slogan des Fördervereins. Da sind Augen, Ohren und Nase der Fans von Traditionsschiffen dabei, wenn die Rauchfahne über dem Wasser aufsteigt, die Bugwelle schäumt und man vorn stehen sollte, wenn beim Durchblasen die „Heizerflöhe“ sich breit machen. Gelegenheiten zum Mitfahren bieten sich im Jubiläumsjahr reichlich, wie die website des Fördervereins zeigt. <http://www.woltman.de>

Jörg-M. Hormann



DS WOLTMAN bei voller Fahrt in seinem Element. Foto: Bernd Kölle

SIE HABEN GEWONNEN!

Unter den Lesern der letzten SCHIFF Classic haben wir drei Bücher „Zeit & Meer“ aus dem Delius Klasing Verlag verlost. Wer mit DGSM die Frage nach dem Herausgeber von SCHIFF Classic richtig beantwortet hatte, nahm an der Auslosung teil. Gewonnen haben: Herbert Adam aus Dortmund, Jürgen Schnabel aus Meuselwitz und Klaus Jürgens aus Erkelenz. Herzlichen Glückwunsch!