3/2018 Mai | Juni € 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 Classic

Schiff & Zeit 101

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

USS Nautilus
Atom-Antrieb: Revolution im U-Boot-Bau

Deutschlands Flugzeugträger
Graf Zeppelin

Nach 200 Jahren: Spektakulärer Nachbau der Fregatte *Hermione*

125 Jahre Hurtigruten: Linien-dienst an Norwegens Küste

Master & Commander: Bester Abenteuerfilm der jüngsten Zeit

4 198450 008908 03

Bilder • Tatsachen • Hintergründe

Fundiert recherchiert, packend erzählt!

Alle 2 Monate neu am Kiosk!

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter
www.militaer-und-geschichte.de/abo

© magann - Fotolia
GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Liebe Leserinnen und Leser,

Anfang der 1950er-Jahre entbrannte über die Gestaltung einer Dienstflagge künftiger deutscher Seestreitkräfte eine sehr lebhafte interne Diskussion. Die Ansichten ehemaliger Marineoffiziere wurden letztlich zwar nicht gehört, sie sind aber ein deutliches Indiz für das spezielle maritime Selbstverständnis nach dem Zweiten Weltkrieg.

Die Farben Schwarz, Weiß und Rot standen dabei hoch im Kurs. Man war sich wohl darüber im Klaren, dass „die schwarz-weiß-rote Trikolore als Symbol rechtsgerichteter politischer Gesinnung rangiert, wozu sie nach dem Ersten Weltkrieg unsinnigerweise gemacht worden“ sei, wie der Ex-Seeoffizier Peter Lawrence 1953 in einem Aufsatz bemerkte. Aber diese Farben hätten nun einmal über „Deutschland zur Zeit seiner größten Blüte und seines größten Ansehens geweht.“ Es könne kein Zweifel darüber bestehen, dass „darüber hinaus im internationalen Verkehr Schwarz-Weiß-Rot nach wie vor als die Farben Deutschlands anzusehen“ seien.

Auch plädierte man überwiegend für das Eiserne Kreuz in einer „Kriegsflagge“ (nicht Dienstflagge!), ob in einer schwarz-weiß-roten oder einer schwarz-rot-goldenen Flagge, war unerheblich. Lawrence gestand allerdings selbst ein, dass derartige Versionen nicht realisierbar waren, „ohne einen unheilvollen Flaggenstreit heraufzubeschwören“.

Ein in der Kriegsmarine gedienter Marineoffizier namens Hans Pauckstadt meinte, eine rote Flagge mit einem weiß oder goldgelb eingefassten schwarzen Kreuz stelle eine glückliche Lösung dar: „Das schwarze Kreuz bedeutet das ehrende Andenken an alle Gefallenen und Opfer des Krieges; das weiße Kreuz: Gott in uns und Gott mit uns; Rot: soziale Gerechtigkeit und Liebe zu Deutschland.“

Von einem offiziellen Flaggenstreit ist nichts bekannt, und die Vorstellungen der Ehemaligen sind auch nicht in die neue Dienstflagge eingeflossen, zu der Kapitän zur See Karl-Adolf Zenker, damals Leiter der deutschen Marinedelegation der EVG-Verhandlungen in Paris, Stellung bezog: „Zur Flaggenfrage darf ich kurz Folgendes bemerken: (...) Die Kriegsschiffe in der EVG führen grundsätzlich zwei Flaggen, und zwar die EVG-Flagge und dazu ihre eigene Nationalflagge, soweit vorhanden Kriegsflagge, sonst Dienstflagge.“ Die Europäische Verteidigungsgemeinschaft kam bekanntlich nicht zustande – aber die Marine der Bundesrepublik Deutschland, die am 25. Mai 1956 eine durch entsprechende Anordnung des Bundespräsidenten legalisierte Flagge erhielt.

„Gezackt wie die der nordischen Kriegsmarinen“: Dienstflagge der Deutschen Marine, hier auf einem U-Boot der Klasse 206 A im Jahre 2007

Foto: picture-alliance/Ulrich Baumgarten

Der erste Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Friedrich Ruge, erinnert sich: „Anlässlich der Übernahme der ersten Boote von den Amerikanern in Bremerhaven hielt ich eine Ansprache; dann wurde die Bundesflagge gehisst: Schwarz-Rot-Gold mit dem Bundesadler im Wappenschild in der Mitte. Als Unterschied von [sic!] der Bundesdienstflagge hatte ich auf eigene Faust angeordnet, dass die Flagge gezackt war wie die der nordischen Kriegsmarinen. Dazu hat sich niemals jemand geäußert.“ Etwas von einem kriegerischen Geist wollte man dann doch übernehmen. Ganz ohne Aufsehen.

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

INHALT

TITELTHEMA | Flugzeugträger Graf Zeppelin

Einziger seiner Klasse

DER UNVOLLENDETE

Mit großen Hoffnungen auf Stapel gelegt, ist der Flugzeugträger „A" nie mit eigener Kraft gefahren. Welche Schwierigkeiten sich bei Planung und Bau ergaben, weshalb Hitler das ruhende Projekt wieder aufnahm und dann endgültig fallen ließ, ist ein spannender Aspekt der deutschen Marinegeschichte

Von Dr. Gunnar Schulze-Wegner

5 kurze Fakten

TITELTHEMA
Deutschlands einziger Flugzeugträger
Graf Zeppelin 12

DER ANFANG IST GEMACHT: Nach Taufe und Stapellauf wird *Graf Zeppelin* zum weiteren Ausbau an seine Position geschleppt

Foto: picture-alliance/SZ-Photo

DAS BESONDERE BILD
Dampfer mit großer Vergangenheit 6

MARITIMES PANORAMA
Wissenswertes und Vergnügliches rund um die Seefahrt 8

125 JAHRE
Legendäre Seeroute
Hurtigruten 22

U-BOOT-KRIEG
Wahre Geschichten
Nacht der Wölfe 1942 28

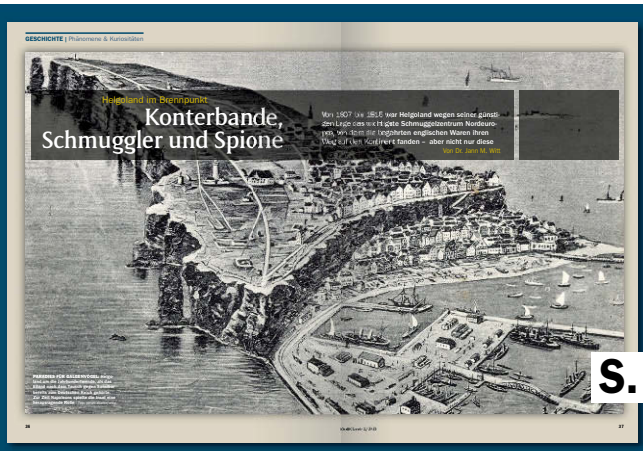
KRUMME TOUREN
Schmuggel und Spionage
Helgoland im Visier 36

SPURENSUCHE
Ein Wrack erzählt
Kriegsschiff *Mars* 42

KATASTROPHE DER MARINE
Was am 31. Mai 1878 geschah
Untergang der *Großer Kurfürst* 46

FILMGESCHICHTE
Frischer Wind für ein Filmgenre
Master & Commander 48

S. 22



S. 36

S. 52

S. 56

S. 66

S. 72

Titelthema

PERSÖNLICHKEITEN
Mehr Schein als Sein
Felix Graf von Luckner 52

FASZINATION TECHNIK
Das erste Atom-U-Boot
USS Nautilus 56

WINKSPRUCH
Auf der „boot" in Düsseldorf
Aktive DGSM 64

GROSSE MOMENTE
Wiedergeburt eines Schiffes
Fregatte *Hermione* 66

WIKINGERSCHLACHT
Schicksal Norwegens
Entscheidung bei Svolder 72

HISTORISCHE SEEKARTEN
Schwarzes und Kaspisches Meer 80

RUBRIKEN
Museum: La Spezia 78
Rätsel 79
Vorschau/Impressum 82

Titelbild: *Graf Zeppelin* nach dem Stapellauf am 8. Dezember 1938 in Kiel

Titelfotos: picture-alliance/akg-images, picture alliance/ASSOCIATED PRESS, Association Hermione La Fayette, Interfoto/Ville Palonen, picture alliance/Everett Collection

Sowjetskij Sojus

Ein Passagierdampfer über alle Grenzen hinweg

Kennen Sie die *Sowjetskij Sojus*? Nein? Aber die *Albert Ballin* dafür umso besser? Jenes Passagierschiff der HAPAG, das im Sommer 1923 seine Jungfernfahrt von Hamburg nach New York antrat, im Zweiten Weltkrieg als *Hansa* Wohnschiff der Kriegsmarine war, am 30. Januar 1945 mit der *Wilhelm Gustloff* aus Gotenhafen mit Flüchtlingen an Bord auslief, wegen eines Maschinenschadens vor Hela auf Reede gehen musste und deswegen einem vermutlich tödlichen Schicksal entging? Die *Sowjetskij Sojus* und die *Hansa* beziehungsweise *Albert Ballin* sind ein und dasselbe Schiff! Umbenannt und modernisiert, wurde es Ende 1955 an die Sowjetunion ausgeliefert und zum ganzen Stolz der sowjetischen Passagierflotte, denn die deutsche Ex-*Albert Ballin* war der größte Dampfer, der unter Hammer und Sichel lief. Weltweites Aufsehen erregte die *Sowjetskij Sojus*, als auf einer Rundfahrt Wladiwostok–Äquator–Wladiwostok im Dezember 1974 der russische Meeresforscher Stanislaw Kurilow über Bord sprang und ohne Nahrung nach zwei Tagen und drei Nächten im offenen Ozean auf der philippinischen Insel Siargao erschöpft zwar, aber unversehrt an Land ging. In *Tobolsk* umbenannt (denn ein Schiff mit dem Landesnamen durfte ein solches Ende nicht erleben), wurde der ehemalige HAPAG-Dampfer Anfang der 1980er-Jahre verschrottet. *AK*

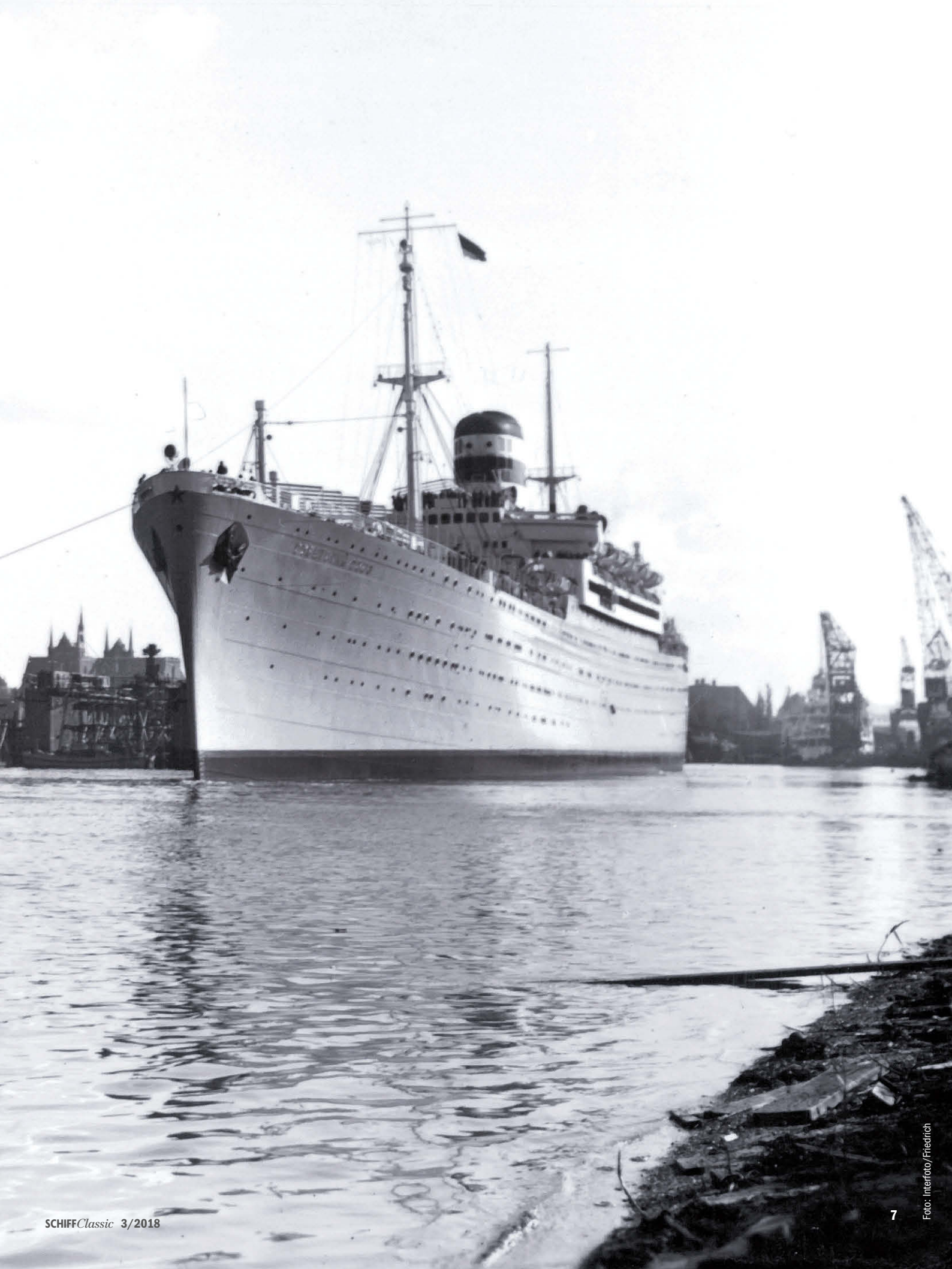


Foto: Interfoto/Friedrich

Zwei Offiziere und 55 Mann bedienten drei 5-Zentimeter-Torpedobootskanonen und drei 45-Zentimeter-Deckstorpedorohre der Boote S 120 bis S 124

Foto: Sammlung GSW

Serie Deutsche Schiffe

Torpedoboote

S 120 bis S 124

Auf die erste Serie deutscher Torpedoboote S 90 bis S 101, die sich hervorragend bewährt hatte, folgte 1900/01 die Inbaugabe von zwei weiteren Divisionen: S 102 bis S 107 baute Schichau (Elbing) und G 108 bis G 113 die Germaniawerft (Kiel), die von der Marineleitung bewusst gegen den Marktführer Schichau beauftragt worden war. Bewaffnung und Besatzung waren bei beiden Serien deckungsgleich, doch die etwas schnelleren, längeren, schmaleren und dadurch eleganteren Germania-Boote machten den Schichauern im Design ernsthafte Konkurrenz. Bei aufwendigen Vergleichserprobungen zeigte sich jedoch, dass vor allem eine leichtere Bauweise die höhere Geschwindigkeit ermöglichte, Verstärkungen gerade im Bodenbereich musste man daher nachträglich vornehmen. Ergebnis: Die nachfolgenden Divisionen der Jahre 1902 und 1903 gingen wieder nach Elbing. Die Serie S 114 bis S 119 entsprach den Vorgängern und S 120 bis S 124 erfuhren lineare Weiterentwicklungen des Schichau-Typs. Alle Boote hatten 3.200 PSi-3-Zylinder-3-fach-Expansionsmaschinen, die bei Probefahrten 27,5 Knoten erzielten. Sie liefen zwischen dem 10. Februar und dem 3. August 1904 vom Stapel und wurden zwischen dem 7. Mai und dem 8. Oktober desselben Jahres in Dienst gestellt. Durch geschickte Verhandlungen ließen sich die Baukosten pro Boot unter eine Million Reichsmark drücken, um die finanziellen Mittel für das zur gleichen Serie zählende Turbinenversuchsboot S 125 freizumachen. Für die späteren Serien („große Torpedoboote“) hat man dann auch die Vulcan AG (Stettin) herangezogen. *AK*

Der Handel mit Sklaven war auch für die Preußen ein lohnendes Geschäft – zumindest vorübergehend

Foto: picture-alliance/ullstein bild

Hätten Sie’s gewusst?

Die Kurbrandenburgische Marine hat zwischen 1681 und 1698 schätzungsweise 30.000 afrikanische Sklaven verschifft und verkauft.

In der Royal Navy wird der Erste Offizier mit „Chief mate“ angesprochen, der Zweite Offizier jedoch „Second mate“.

Das gerade bei Seefahrern beliebte Tätowieren hat seine Wurzeln in Tahiti. Der Begriff geht auf das tahitische Wort *tatau* zurück und bedeutet so viel wie ritzen/stechen.

Im „Schwarzen Mai“ 1943 gingen insgesamt 38 deutsche U-Boote mit 76 Kommandanten und Ersten Wachoffizieren verloren.

Hellegatt ist der Lagerraum für seemännisches und technisches Gerät auf einem Schiff.

Wrackfund

USS Lexington entdeckt!

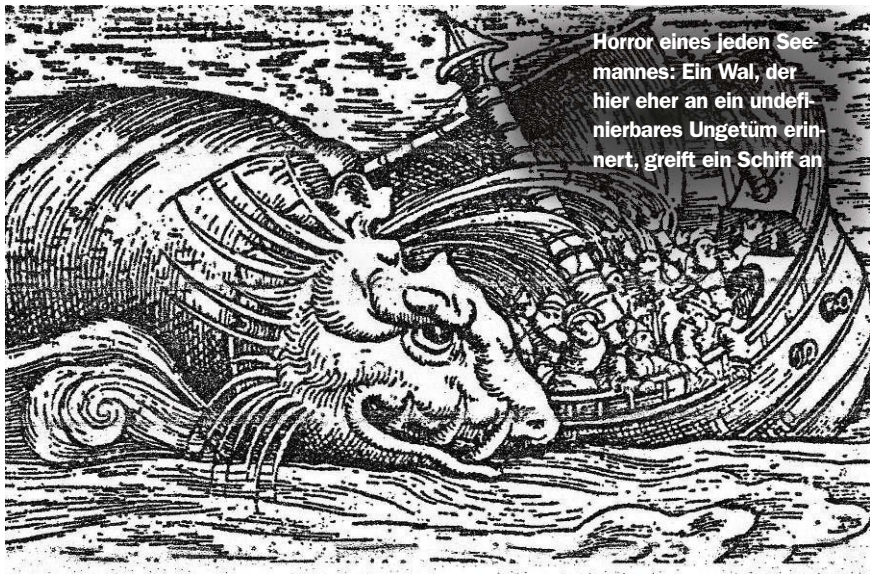
Gesunken vor 76 Jahren

Das Suchschiff des Microsoft-Gründers Paul Allen hat am 4. März 2018 rund 800 Kilometer vor der Ostküste Australiens, im sogenannten Korallenmeer, das Wrack der *USS Lexington* entdeckt. Das Schiff ist in drei Teile zerbrochen, befindet sich teilweise aber noch in einem guten Zustand. Die *Lexington* sank am 8. Mai 1942 während der Schlacht im Korallenmeer. Mehr zum Wrackfund erfahren Sie im nächsten Heft!

Die *USS Lexington* im Jahre 1941

Foto: Archiv *Schiff Classic*

Das Wrack im Korallenmeer, hier ein Flakstand Foto: picture-alliance/REUTERS



Horror eines jeden Seemannes: Ein Wal, der hier eher an ein undefinierbares Ungetüm erinnert, greift ein Schiff an

Foto: Sammlung GSW

Seemannsgarn

Untiere der Tiefsee

Wenn Wale zu Dinosauriern mutieren

Dass es in den Tiefen der Meere unheimlich zugeht und die See furchteinflößende Kreaturen hervorbringt, wusste schon die Bibel, die im Buch Hiob von riesigen Fischen mit stolzen Schuppen berichtet, die fest wie Schilde seien und aus deren Mäulern brennende Fackeln lodern würden. Entsprechend gruselig waren Abbildungen im Mittelalter und der Frühen Neuzeit, die wohl Wale zeigen sollten, da sie die einzigen großen Meeresbewohner waren, die man damals kannte. Aber was für welche! Auf einem Holzschnitt speit ein solches Getier derartige Mengen Wasser aus, dass es damit ein Schiff zum Kentern bringt, und ein anderes Bild zeigt ein Muttertier, nach dessen Zitzen zwei kleinere, aber höchst wunderliche Unholde schnappen. Alle drei haben Vorderbeine mit tödlichen Krallen, und die längs des Rückens verlaufenden, an Dinosaurier erinnernden Schuppenkämme machen sie unverwundbar. Auch das obige Bild zeigt eine gewisse Ähnlichkeit mit einem Tier der Urzeit: dem Triceratops. *GSW*

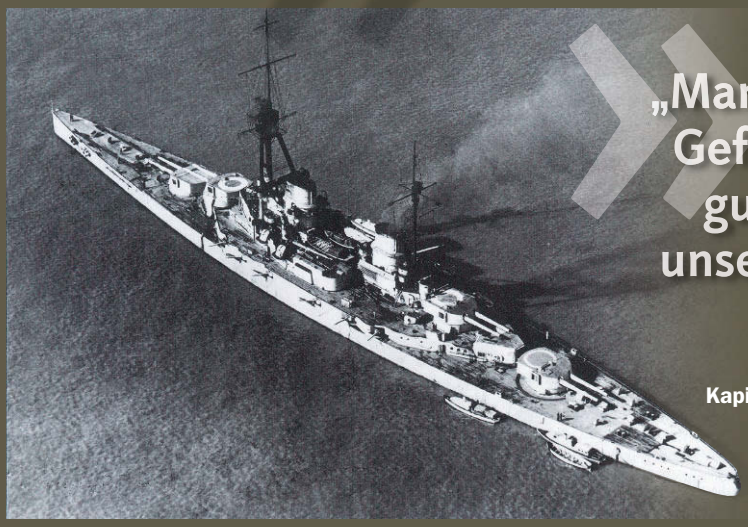


Foto: Sammlung GSW

„Man hat jetzt kein angenehmes Gefühl, dass es unsereinem so gut geht, während draußen unsere Kameraden sterben und verderben“

Kapitänleutnant Reinhold Knobloch in seinem Tagebuch über die (erzwungene) Untätigkeit der Marine – hier *SMS Derfflinger* auf Reede – Ende 1915

Barkassen der Kaiserlichen Marine auf Regattakurs in der Kieler Förde

Brauchtum

Wettsegeln

Regatten in der Kieler Förde

Sportsegeln galt um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert in Deutschland noch als Seltenheit. Initialzündung war eine gemeinsame Wettfahrt von Marineoffizieren mit dem Norddeutschen Regatta-Verein in der Kieler Förde am 23. Juli 1882, das nicht nur viele Kieler von Land aus verfolgten, sondern auch die Besatzungen der im Hafen liegenden Schiffe, die sich ebenfalls miteinander messen wollten. Die Beliebtheit stieg in den folgenden Jahren derart, dass sich 1886 bereits 80 Boote verschiedenster Typen in dem zuvor gegründeten „Friedrichsorter Regatta-Verein“ anmeldeten.

Es folgte der Marine-Regatta-Verein, der schließlich 1891 im legendären Kieler Yacht-Club (K.Y.C.) aufging, in dem kein Geringerer als Kaiser Wilhelm II. das Amt des Kommodore übernahm. Die Regatten fanden jedes Jahr statt, öffneten sich auch privaten Segelyachten und Mannschaften der Kaiserlichen Marine und hießen seit 1894 „Kieler Woche“. Teilnehmer waren Mannschaften des I. und II. Geschwaders, der Aufklärungsstreitkräfte, der Schulschiffe, der Torpedodivision sowie von Landeinheiten, die mit Barkassen, Pinassen und Kuttern an den Start gingen. Ausgelobt waren sogenannte Kaiserpreise in Gestalt silberner Pokale. *AK*

Foto: Sammlung GSW

Aus der Kombüse

Heute: Fisch in Nuss-Champignon-Soße

Die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass der römische Politiker und Feldherr Gnaeus Pompeius das Gericht so (oder ähnlich) kannte

Die Römer sind nicht dafür bekannt, die See geliebt zu haben. Sie waren eine Landmacht und ihre Legionäre heilfroh, nach Überfahrten wieder festen Boden unter die Füße zu bekommen, um ihrem Handwerk nachzugehen: den Landschlachten, mit denen sie ihr Imperium begründet haben. Obwohl sie ihre Flotte nicht dauerhaft operativ genutzt haben, ist ihnen dennoch das Kunststück gelungen, das Piratentreiben im Mittelmeer zu beenden. Mit 500 Schiffen und 120.000 Legionären hat Gnaeus Pompeius die Seeräuber im Jahre 67 v. Chr. besiegt, und eben aus jener Zeit stammt das Rezept für ein Gericht, das auch er zu sich genommen haben könnte: Fisch in Nuss-Champignon-Soße.

Dafür salzen und beträufeln Sie den Fisch mit etwas Essig und lassen ihn für zehn bis 15 Minuten im Wasser köcheln. Die Zwiebeln in einer Pfanne glasig anbraten, den Honig mit Senf, Essig und Öl mischen und dann mit den Zwiebeln, Champignons, Nüssen und Gewürzen im Fischsud aufkochen. Den Fisch auf einer Platte anrichten, mit der Sauce übergießen und mit Dill garnieren. Dazu passen als Beilage Wildreis und Feldsalat. Guten Appetit! *GSW*

Zutaten (für 4 Personen)

800 g Seefisch oder Lachsfilet
1 Zwiebel, fein gehackt
250 g Champignons in Scheiben
100 g Haselnusskerne, fein gehackt
1 TL Honig
1 TL Senf
2 EL Essig
4 EL Olivenöl
Salz, Pfeffer, Kümmel, Origano

Foto: picture-alliance/Foodcollection