Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

4/2022 Juni

USS Yorktown im Detail

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

Midway

Wende im Pazifikkrieg 1942: Wie Japan seinen Sieg über die US-Navy verspielte

Staatsjacht: Die *SMS Kaiseradler* als Bo(o)tschafterin des Reiches

Roms Triumph im Mittelmeer

Schlacht bei Actium: So stieg das Imperium zur Seemacht auf

Vorpostenboot 1941: Nachschub-Sicherung an Norwegens Küste

Deutschlands Himmelskrieger

Jetzt neu am Kiosk!

Scannen und Kiosk in der Nähe finden!

Clausewitz Spezial informiert über Geschichte, Ausrüstung und Einsätze der Fallschirmjäger der Bundeswehr und bietet unveröffentlichte Bilder und Berichte.

Oder online bestellen unter

www.clausewitz-magazin.de

Liebe Leserinnen und Leser,

vor 77 Jahren war der Krieg in Europa beendet, am 8./9. Mai 1945 kapitulierte die Wehrmacht bedingungslos, die militärische Niederlage war vollkommen. Man fragt sich, mit welchem Ziel eine kleine deutsche Regierungsmannschaft unter dem neuen Staatsoberhaupt Großadmiral Karl Dönitz im äußersten nördlichen Zipfel des Reiches, im Sonderbereich des OKW mit Regierungssitz in der Sportschule der Marineschule Flensburg/Mürwik, weiter bestand und weiterarbeitete. Die Alliierten sahen dem Treiben eine Weile zu, weil sie zunächst der Ansicht waren, man bräuchte dieses Regulativ, um die Ordnung aufrechtzuerhalten, machten dann aber mit der Verhaftung klar, dass es kein Paktieren mit den Erben des NS-Regimes gab. Damit schloss sie auch das Schlupfloch für NS-Größen („Rattenlinie Nord"), die in Mürwik mit neuen Papieren ausgestattet worden waren, um zu fliehen.

Die Alliierten ließen sich durch Dönitz' Vorschläge weder irritieren noch spalten. Mit Verhaftung der Regierungsmitglieder am 23. Mai 1945 wurde der Öffentlichkeit deutlich, wer die Regierungsgewalt künftig ausübt.

Was hatte Dönitz in diesen beiden Wochen angesichts der totalen Niederlage erreichen wollen? Der Nachfolger Hitlers sah sich keinesfalls als Nachlassverwalter einer Konkursmasse. Im Gegenteil wollte er einen seiner Ansicht nach wertvollen Wesenskern der nationalsozialistischen Ideologie in einem Nachkriegsdeutschland erhalten: die Volksgemeinschaft, die weder durch fortwährende Bombenangriffe zermürbt noch wie im Ersten Weltkrieg durch einen „Dolchstoß" im Revolutions- und Meuterjahr 1918 gefügig gemacht worden war.

Diese Volksgemeinschaft hatte ebenso wie die Wehrmacht im Ganzen trotz entsetzlichem Aderlass nach sechs Jahren Krieg 1945 noch immer in großen Teilen funktioniert. Dönitz stellte sich vor, sie in einer Art reformiertem Nationalsozialismus zu bewahren, allerdings ohne „Führerfigur". Begangene Verbrechen betrachtete er nicht als Gesamtphänomen, sondern bagatellisierte sie als Taten Einzelner. Um die Alliierten zu überzeugen und sie als Partner an seiner Seite zu gewinnen, wollte er die Differenzen zwischen den Westmächten und der Sowjetunion ausnutzen und den deutschen Reichskorpus gleichsam als Bollwerk gegen den Bolschewismus präsentieren. Ob er tatsächlich glaubte, damit Erfolg zu haben, ist allerdings zweifelhaft.

Aber er versuchte es, weil es seiner Ansicht nach keine Alternative gab. Den „Wahnsinn der Parteien wie vor 1933" hielt er für ebenso inakzeptabel wie eine demokratische Staatsform nach westlichem Vorbild. Vor dem Hintergrund seiner Sozialisation ist Dönitz' Gedankenführung nachvollziehbar, sich in die Gegenseite hineinzuversetzen, vermochte er aber nicht. Wieso sollten die Alliierten die Deutschen, die sich geschlossen hinter das NS-Regime gestellt hatten, in dieser Form konservieren? Dönitz scheiterte mit seinen Vorstellungen und schweißte das gegnerische Lager noch stärker zusammen. Mit der Gefangennahme der deutschen „Regierung" gaben die Siegermächte das eindeutige Signal, dass jede wie auch immer geartete Kontinuität zum „Dritten Reich" kategorisch ausgeschlossen war.

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*

Die Volksgemeinschaft in das Nachkriegsdeutschland hinüberzuführen, war das Ziel der bis zum 23. Mai 1945 amtierenden „Regierung Dönitz" in Flensburg

Foto: picture-alliance/akg-images

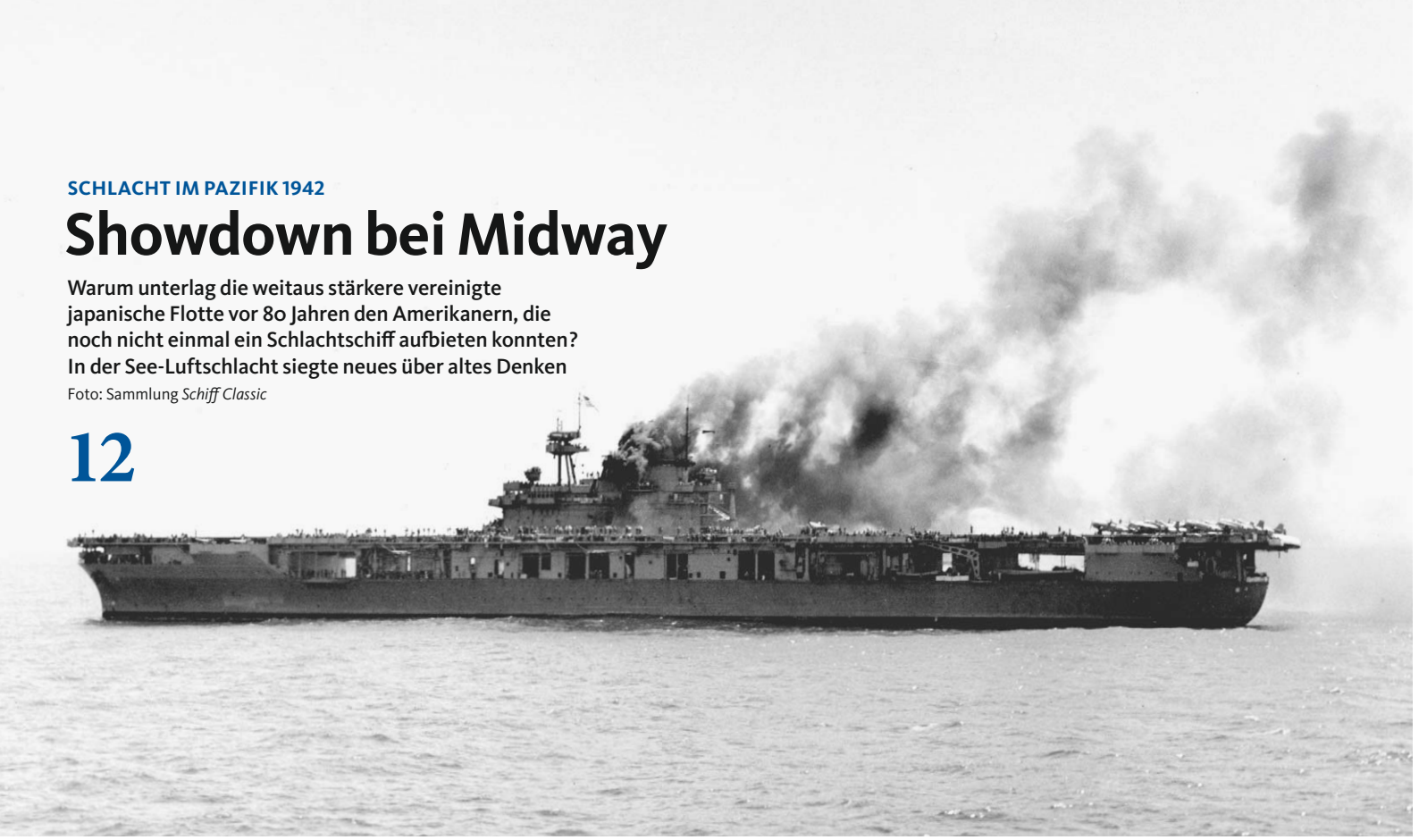
SCHLACHT IM PAZIFIK 1942

Showdown bei Midway

Warum unterlag die weitaus stärkere vereinigte japanische Flotte vor 80 Jahren den Amerikanern, die noch nicht einmal ein Schlachtschiff aufbieten konnten? In der See-Luftschlacht siegte neues über altes Denken

Foto: Sammlung *Schiff Classic*

12



Achille Lauro

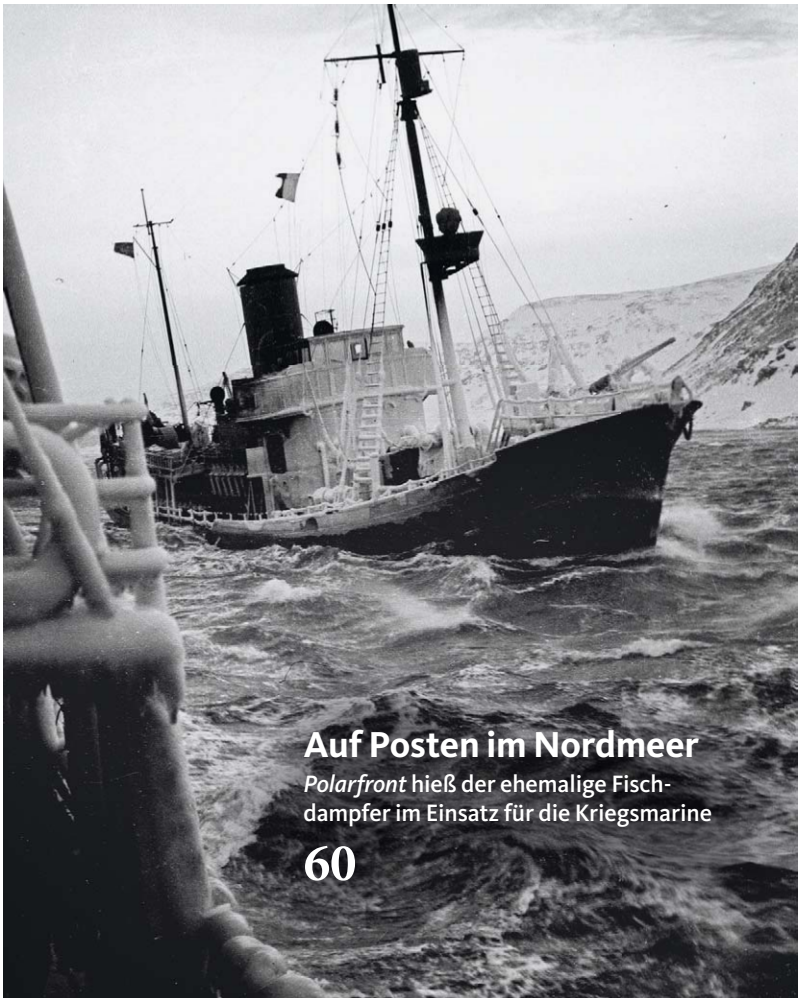
Das Kreuzfahrtschiff wurde vor allem durch die Entführung 1985 bekannt

42

Im Mahlsand

Tanker *Leros* im verzweifelten Kampf gegen die Unbilden der Natur

28



Auf Posten im Nordmeer

Polarfront hieß der ehemalige Fischdampfer im Einsatz für die Kriegsmarine

60

Schwimmender Palast Wilhelms II.

Der Aviso *SMS Kaiseradler* Ex-*Hohenzollern* diente dem deutschen Kaiser vor allem zur Repräsentation

Überragender Flottenführer

Marcus Vipsanius Agrippa war enger Vertrauter des römischen Kaisers, Staatsmann und Marine-Experte

DAS BESONDERE BILD

6 **Passagierdampfer *Transvaal Castle***

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 **Wende im Pazifik 1942**
Vom 4. bis 7. Juni dauerte die See-Luftschlacht bei Midway, entschieden war sie in nur fünf Minuten

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

26 **Der maritime Fontane**
Seestücke des Brandenburger Dichters

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

28 ***Leros* in Seenot**
1953: Gefangen im Mahlsand vor Scharhörn

PERSÖNLICHKEITEN

36 **Admiral des Augustus**
Agrippas größte Erfolge

KATASTROPHEN ZUR SEE

42 **Pure Angst**
1985: *Achille Lauro* in der Gewalt von Terroristen

MODELLBAU

48 **Mit 40 Knoten über die Wellen**
Schnellboot der Kriegsmarine im Maßstab 1:72

TECHNIK & GERÄT

50 **Ab geht die Post ...**
1929: Der Schnelldampfer *Bremen* als „Poststation“

FASZINATION SCHIFF

54 **Majestät an Bord**
Wilhelms Jacht *SMS Kaiseradler*

60 **Einsatz im Nordmeer**
1941: *Polarfront* im Dienst der Kriegsmarine

EREIGNISSE & PERSONEN

70 **Blut an den Händen**
1918: Zwei U-Boot-Kommandanten im Visier

HISTORISCHE SEEKARTEN

80 **Land der Träume**
Schiffe mit Kurs New England

RUBRIKEN

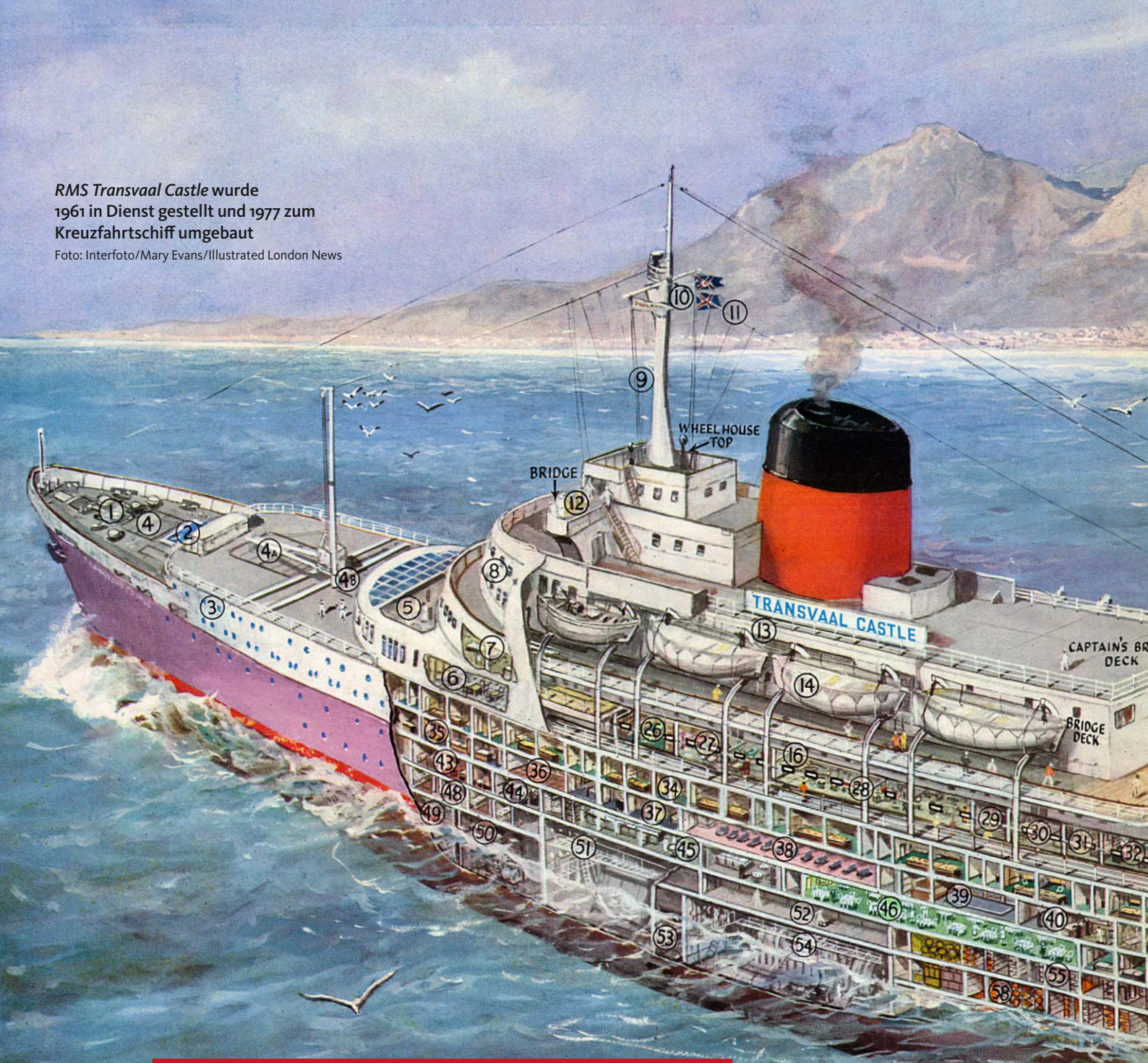
78 Service
79 Rätsel
82 Vorschau / Impressum

Titelbild: In unserer Collage greift ein trägergestützter US-Sturzkampfbomber Douglas SDB Dauntless den japanischen Kreuzer *Mikuma* an
Titelfotos: U.S. Navy, Sammlung W. Mühlbauer, Slawomir Lipiecki, Interfoto/fine art images, SZ Photo, picture-alliance/dpa, Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

Luftpost per Schiff

Von der *Bremen* aus startete die HE 112 mit Postsendungen

50



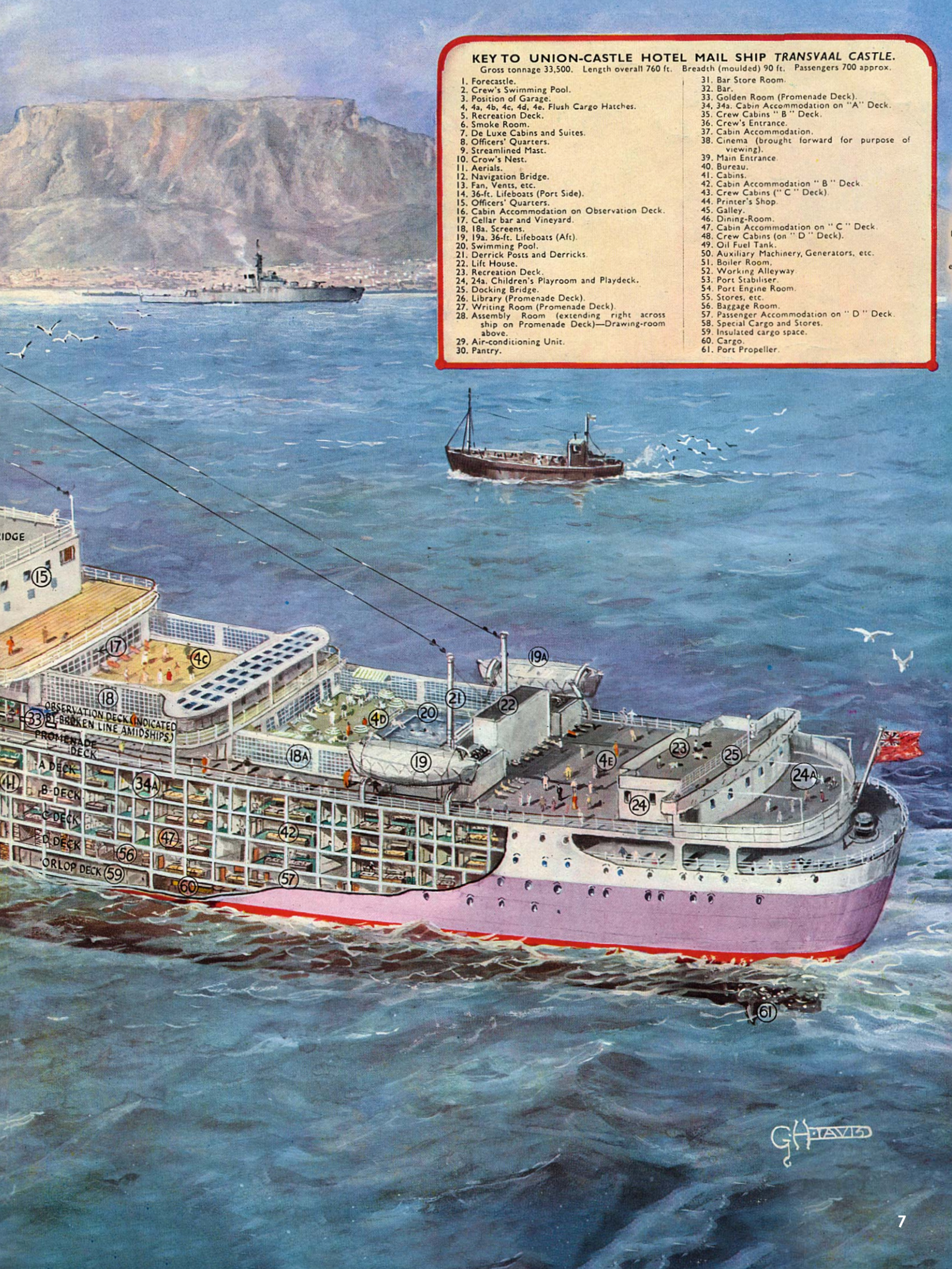
RMS Transvaal Castle wurde 1961 in Dienst gestellt und 1977 zum Kreuzfahrtschiff umgebaut
Foto: Interfoto/Mary Evans/Illustrated London News

DAS BESONDERE BILD

Maritimes Wimmelbild

Passagierdampfer *Transvaal Castle*

Ab Ende der 1950er-Jahre baute die Reederei Union-Castle Line des Vereinigten Königreiches drei Schiffe, darunter die *Transvaal Castle* für den Dienst nach Südafrika. Man verzichtete bewusst auf die sonst übliche Klassenunterteilung auf dem Luxusdampfer, der nur eine Klasse bot. Das schwimmende Einheitshotel galt lange als Vorzeige-Kreuzfahrtschiff. Allerdings versäumte die Reederei Nachbesserungen, sodass das Schiff Mitte der 1990er-Jahre hoffnungslos veraltet war. Es wurde verkauft, lag ab 2000 auf und wurde ab 2003 abgebrochen. *AK*



KEY TO UNION-CASTLE HOTEL MAIL SHIP *TRANSVAAL CASTLE*.

Gross tonnage 33,500. Length overall 760 ft. Breadth (moulded) 90 ft. Passengers 700 approx.

1. Forecastle.
2. Crew's Swimming Pool.
3. Position of Garage.
4, 4a, 4b, 4c, 4d, 4e. Flush Cargo Hatches.
5. Recreation Deck.
6. Smoke Room.
7. De Luxe Cabins and Suites.
8. Officers' Quarters.
9. Streamlined Mast.
10. Crow's Nest.
11. Aerials.
12. Navigation Bridge.
13. Fan, Vents, etc.
14. 36-ft. Lifeboats (Port Side).
15. Officers' Quarters.
16. Cabin Accommodation on Observation Deck.
17. Cellar bar and Vineyard.
18, 18a. Screens.
19, 19a. 36-ft. Lifeboats (Aft).
20. Swimming Pool.
21. Derrick Posts and Derricks.
22. Lift House.
23. Recreation Deck.
24, 24a. Children's Playroom and Playdeck.
25. Docking Bridge.
26. Library (Promenade Deck).
27. Writing Room (Promenade Deck).
28. Assembly Room (extending right across ship on Promenade Deck)—Drawing-room above.
29. Air-conditioning Unit.
30. Pantry.
31. Bar Store Room.
32. Bar.
33. Golden Room (Promenade Deck).
34, 34a. Cabin Accommodation on "A" Deck.
35. Crew Cabins "B" Deck.
36. Crew's Entrance.
37. Cabin Accommodation.
38. Cinema (brought forward for purpose of viewing).
39. Main Entrance.
40. Bureau.
41. Cabins.
42. Cabin Accommodation "B" Deck.
43. Crew Cabins ("C" Deck).
44. Printer's Shop.
45. Galley.
46. Dining-Room.
47. Cabin Accommodation on "C" Deck.
48. Crew Cabins (on "D" Deck).
49. Oil Fuel Tank.
50. Auxiliary Machinery, Generators, etc.
51. Boiler Room.
52. Working Alleyway.
53. Port Stabiliser.
54. Port Engine Room.
55. Stores, etc.
56. Baggage Room.
57. Passenger Accommodation on "D" Deck.
58. Special Cargo and Stores.
59. Insulated cargo space.
60. Cargo.
61. Port Propeller.

ZITAT

„Sicherheit, Ehre und Wohlstand dieses Reiches unter Gottes Vorsehung hängen vor allem von der Flotte ab“

„Kriegsartikel“ des spanischen Königs Karl II. (1661–1700)

AKTUELL

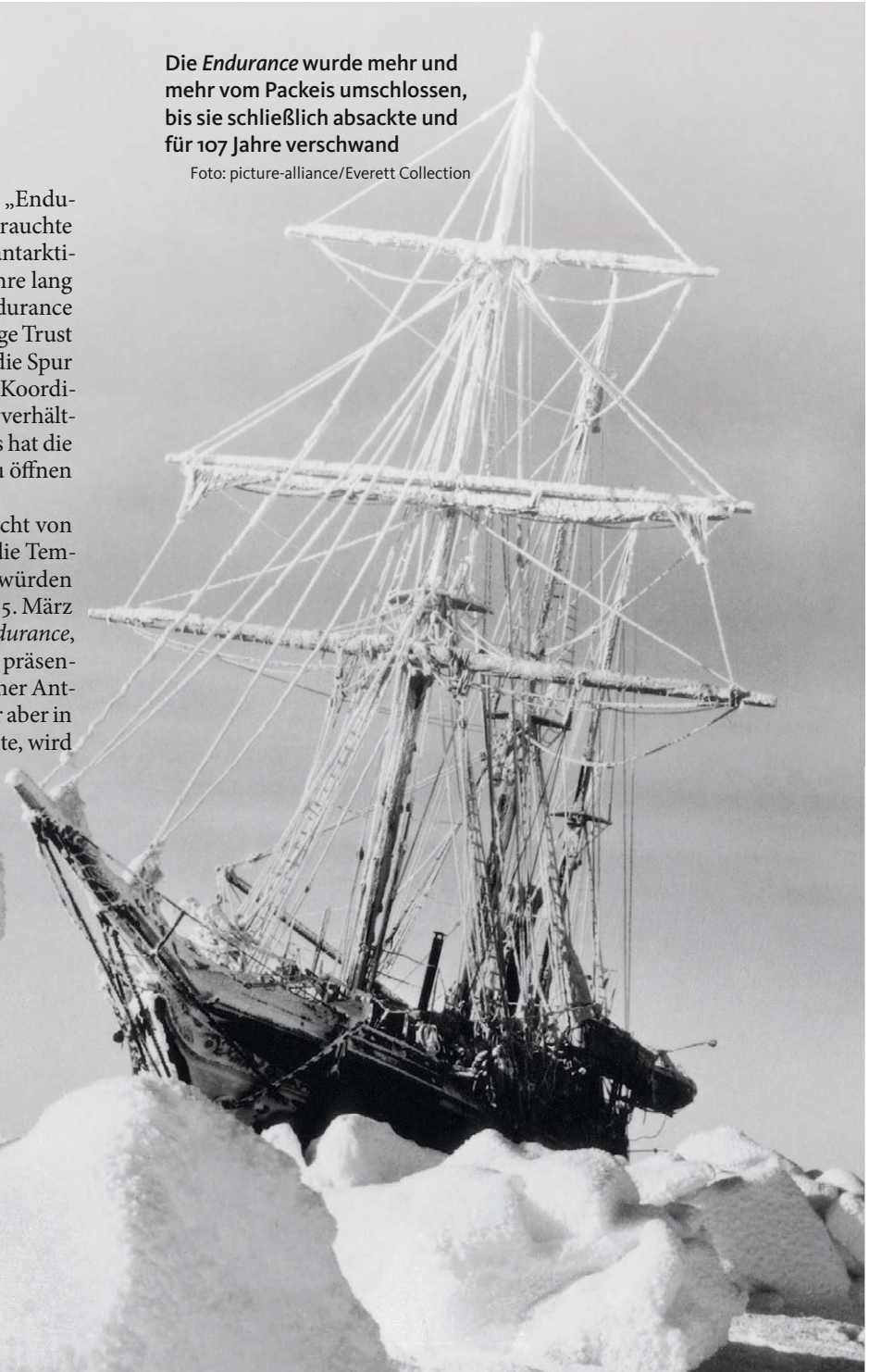
Perfekt erhalten

Shackletons *Endurance* entdeckt

Der Name ist Programm, denn übersetzt heißt „Endurance“ Ausdauer, Beständigkeit. Und die brauchte das Schiff auch, das von seinem Versinken im antarktischen Weddellmeer vom 21. November 1915 an 107 Jahre lang im Eis konserviert auf dem Grund lag. Die Mission „Endurance 22“ mit Wissenschaftlern des Falklands Maritime Heritage Trust hat es möglich gemacht, dass man dem Wrack jetzt auf die Spur gekommen ist. Die Position war nicht das Problem, die Koordinaten sind überliefert, aber die schwierigen Unterwasserverhältnisse machten ein Auffinden bislang unmöglich. Packeis hat die Eigenschaft, sich zu drehen, zu schließen und wieder zu öffnen und dadurch immense Risiken zu bergen.

Da die Forscher davon ausgingen, dass das Schiff nicht von Sediment bedeckt und darüber hinaus intakt war, weil die Temperaturen dort unten zu niedrig für Bewuchs sind, würden Tauchroboter sicher fündig werden. So war es auch. Am 5. März lieferten Kameras sensationelle Aufnahmen von der *Endurance*, die sich aufrechtstehend in hervorragendem Zustand präsentierte. Das Schiff, mit dem Ernest Shackleton 1914 zu seiner Antarktis-Expedition aufbrach und scheiterte, seine Männer aber in einer abenteuerlichen Odyssee sicher nach Hause brachte, wird wohl nicht gehoben werden. *AK*

Schiff und Aufbauten haben in 3.000 Meter Tiefe kaum gelitten, das Wrack gilt als intakt
Foto: picture-alliance/Zumapress/Falklands Maritime Heritage



Die *Endurance* wurde mehr und mehr vom Packeis umschlossen, bis sie schließlich absackte und für 107 Jahre verschwand
Foto: picture-alliance/Everett Collection

ADLER VON LÜBECK **war mit 138 Rohren zwar kampfstark, stand aber nie in einem Seegefecht** Foto: Interfoto/Victor Radnicky

Hätten Sie's gewusst?

Der *Große Adler von Lübeck*, ein 1566 vom Stapel gelaufenes Kriegsschiff der Hansestadt Lübeck, diente ursprünglich zur Abschreckung der Schweden.

Andrew Robinson aus Gloucester/Massachusetts entwickelte 1713 den ersten in der Fischerei eingesetzte Schoner.

Vor 90 Jahren nahm das Luftschiff LZ 127 Graf Zeppelin seinen fahrplanmäßigen Transatlantikdienst auf und konkurrierte fortan mit Schifffahrtslinien.

Der niederländische Forschungsreisende Jacob Roggeveen entdeckte 1722 im Südpazifik die Osterinsel.

Trotz warnender Seezeichen lief der US-Öltanker *Torrey Canyon* am 18. März 1967 südwestlich von Cornwall auf Grund (gesunken am 26. März) und verursachte die erste große Ölpest.

SPÖKENKRAM

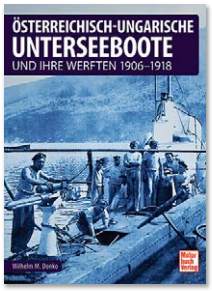
In der Seeschlacht bei Les Saintes, die Admiral George Rodney 1782 den Franzosen lieferte, krähte ein Hahn bei jeder Breitseite, was die Männer als gutes Omen deuteten. Und bei St. Domingo 1806 hüpfte ein Hahn während der Schlacht wohlbehalten aus seinem durch ein Geschoss zertrümmerten Käfig. Beide Male kündeten die Vorgänge von britischen Siegen

BUCHTIPPS

Unter rot-weiß-roter Flagge

Österreich-Ungarns U-Boote

Einem nur wenig beleuchteten Aspekt widmet sich der österreichische Marinehistoriker und Diplomat Wilhelm Maximilian Donko: den k. u. k. U-Booten. Zunächst entschied sich Habsburg für britische Whitehead-Lizenzbauten, um sich 1913 (zu spät) für solche von Krupp Germania zu entschließen. Mit sieben unerprobten Booten zu Kriegsbeginn verzeichnete man dennoch achtsame Versenkungserfolge. Später verstärkte Österreich deutsche U-Boote mit rot-weiß-roter Flagge. Im Vertrag von Saint Germain 1919 wurde Österreich jeglicher Bau und Besitz von U-Booten untersagt, die Flotte abgewrackt. Das Verbot wurde im Neutralitätsvertrag 1955 wiederholt. In diesem Buch wird ein interessanter Aspekt europäischer Marinegeschichte beleuchtet und gut illustriert. *R. Schubert*



Donko, Wilhelm Maximilian: *Österreichisch-ungarische Unterseebote und ihre Werften 1906–1918*. 167 S., 180 Abb., Motorbuch Verlag, Stuttgart 2022, 29,90 Euro

Titanic & Co.

Ära der alten Liner

Die Zeit der Nordatlantik-Liner und ihr Rennen um das „Blaue Band" ist Geschichte – und bleibt faszinierend. Fregattenkapitän a. D. Hans Karr, langjähriger Autor dieser Zeitschrift, listet die schnellsten Überquerungen tabellarisch auf (von *Sirius* 1838 bis *United States* 1952), gefolgt von knappen und informativen Porträts aller Inhaberinnen des legendären Blauen Bandes. Und Karr geht darüber hinaus: Er beschreibt alle spektakulären Liner, die ihre Zeit prägten, wie *Titanic*, *Imperator* und *Vaterland*, bei denen Komfort mehr galt als Knoten. Mit dem großformatigen Buch ist ein lückenloses Nachschlagewerk gelungen, dazu reich und gut bebildert.

Karr, Hans: *Nordatlantikrenner. Legendäre Schnelldampfer im Wettlauf ums Blaue Band*. 224 S., 300 Abb., Pietsch Verlag, Stuttgart 2020, 29,90 Euro

SMS Blücher galt als das problematischste Großkampfschiff der Kaiserlichen Marine, weil es bereits im Baustadium im internationalen Vergleich abgehängt war

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

DEUTSCHE SCHIFFE

Großer Kreuzer *Blücher*

Technisch zwar ausgereift, bei Indienststellung aber veraltet

Dass die Kaiserliche Marine im Flottenbau der britischen Royal Navy im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts stets hinterherhinkte, zeigte sich auch bei den Großen Kreuzern für Aufklärungs- und Auslandsaufgaben, die nach dem Zweiten Flottengesetz von 1900 vorerst zurückgestellt wurden. Angesichts konkurrierender Marinen musste Deutschland reagieren, um nicht in einen quantitativen und qualitativen Rückstand zu geraten. Die *Scharnhorst*-Klasse folgte diesem Trend, konnte aber nur eine geringe Erhöhung der Kampfkraft gegenüber den Vorgängern der *Roon*- und *Prinz-Adalbert*-Klasse erzielen. Mit *SMS Blücher* (Stapellauf 1908, Indienststellung 1909) wollte man den Verzug wettmachen und war entsetzt, als die Briten mit den drei Schiffen der *Invincible*-Klasse, die mit ihren 8 x 30,5 Zentimetern gegenüber den 12 x 21 Zentimetern der *Blücher* uneinholbar vorn lagen, faktisch den Typ des Panzerkreuzers durch den Schlachtkreuzer ersetzten. Der Staatssekretär des Reichsmarineamtes Admiral Alfred von Tirpitz steckte in der Zwickmühle: Umkonstruieren ging nicht, und der Zeitverlust bei Stornieren und Auftrag eines neuen Schiffes war nicht vertretbar. Also musste er den Bau der *Blücher* in ihrer vorliegenden Form beschließen. Die Deutschen konnten stets nur reagieren, wenn auch technisch sehr präzise, während die Briten den Takt vorgaben und die Schlagzahl erhöhten. *SMS Blücher* sank am 24. Januar 1915 Schätzungen zufolge nach 70 bis 100 Treffern, u. a. durch vier britische Schlachtkreuzer. *GSW*

DIE HISTORISCHE ZAHL

620 Millionen

Container werden jährlich weltweit umgeschlagen