3/2019 April | Mai € 8,90

A: € 9,80; CH: sFr 14,20; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 107

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

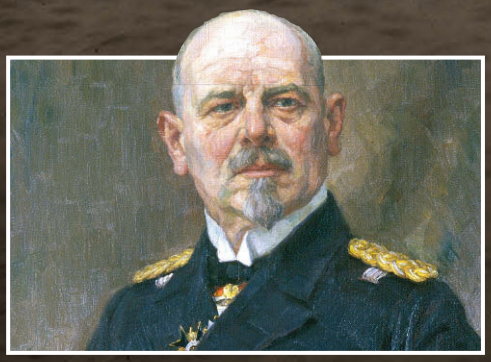
4 198450 008908 03

EXKLUSIV

U 23 gefunden!
Interview mit dem letzten Kommandanten

AB 1940: TARNEN, ANGREIFEN, VERSCHWINDEN

Geheimwaffe Hilfskreuzer



Helgoland 1914: Die Lehren aus der katastrophalen Seeschlacht

Japan rüstet auf: Was steckt hinter den jüngsten Muskelspielen?

Gorch Fock I: Das Museums-Segelschulschiff im Fotoporträt

Wir sind Marine

Bildhinweis (von unten nach oben): Shutterstock © Katarzyna Mazurowska | © 2012 Bundeswehr | © D. P. Kleine

In jedem steckt die Liebe zum Wasser.

Werden Sie Mitglied in Deutschlands
größter Vereinigung für Wasserfreunde:
www.deutscher-marinebund.de
www.facebook.rmarinebund.de

Deutscher
Marinebund
Das Bündnis für
Mensch. Schifffahrt. Meer.

Liebe Leserinnen und Leser,

dieser Tage ist in den Medien viel vom Versailler Vertrag die Rede, der bis zum Frühjahr 1919 von den Entente-Mächten ausgehandelt worden war. Artikel 181 legte fest, was künftige deutsche Seestreitkräfte unterhalten durften: sechs alte Linienschiffe, sechs Kleine Kreuzer, sechs Zerstörer und zwölf Torpedoboote. Alle übrigen Schiffe waren abzuwracken, U-Boote und Luftfahrzeuge verboten, der Personalbestand durfte nur 15.000 Mann betragen, darunter 1.500 Offiziere – geradezu lächerlich für die ehemalige zweite Seemacht der Welt, der man, die letzte Würde zu nehmen, keine Demütigung zu ersparen schien.

Einerseits lag es für die Sieger nahe, nur eine deutsche Flotte zu dulden, die nicht zum Seekrieg befähigt sein würde. Andererseits nährten diese Maßnahmen blinde Wut der Seeoffiziere und Revanchegedanken, als Ungeheuerlichkeit empfand man gar die im Vertragstext geforderte Auslieferung von „Kriegsverbrechern", zu denen die Admirale von Trotha, von Schröder und von Hipper zählten. Erst massiver Widerstand im Volk brachte die Gegenseite von ihrem Vorhaben ab.

Einzug der Marinebrigade unter ihrem Freikorpsführer Korvettenkapitän a. D. Hermann Ehrhardt auf dem Pariser Platz in Berlin Foto: SZ-Photo/Scherl

Wie andere monarchische Eliten, die zu Kaiser Wilhelm II. in einem persönlichen Treueverhältnis gestanden hatten, waren die deutschen Seeoffiziere ideologisch entwurzelt und erlebten den Zusammenbruch als Verlust aller Werte. Die ehemals stolzen Repräsentanten des blühenden, zum „Platz an der Sonne" strebenden Staates empfanden die chaotischen Verhältnisse und das „Schanddiktat von Versailles" als tiefe Schmach. Das Selbstverständnis vieler ehemaliger Angehöriger der Kaiserlichen Marine war erschüttert, denn sich selbst und ihrer Leistung hatten sie nichts vorzuwerfen, allenfalls traf der Vorwurf die Führung, die versagt hatte. So jedenfalls war die allgemeine Sichtweise.

Die Tendenzen, sich zu radikalisieren, sind vor diesem Hintergrund durchaus nachvollziehbar. Ohnmacht angesichts des verlorenen Krieges und Hass auf die zerstörerischen Energien der Kommunisten trieben ab 1919 viele Berufssoldaten in den Marinebrigaden Ehrhardt und Loewenfeld zusammen, die sich (anfangs) durch straffe Ordnung und Disziplin auszeichneten. Die aufgestauten Ressentiments entluden sich dann aber in fürchterlichen Straßengemetzeln, in denen gerade Ehrhardts Truppe, die mit 4.500 Köpfen eine beachtliche Stärke besaß, robust gegen den politischen Feind vorging, der nicht minder brutal zurückschlug.

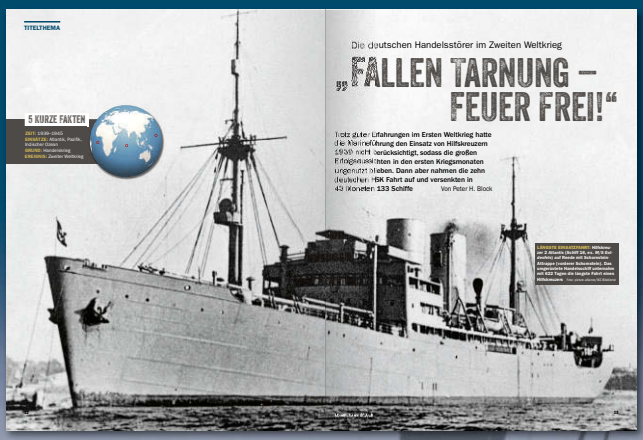
Wäre all das vermeidbar gewesen, wenn die Sieger mehr Fingerspitzengefühl gezeigt hätten? Aus der Distanz von 100 Jahren betrachtet war die angewandte Härte der Entente kontraproduktiv und unsinnig. Aber nur, weil wir Nachgeborenen um die Wirkkraft der Versailler Vertragsbestimmungen beim Aufstieg des Nationalsozialismus wissen und den Ausgang des Zweiten Weltkriegs kennen. In der damaligen Situation unmittelbar nach Ende des Ersten Weltkriegs war die Reaktion der Sieger nur zu verständlich.

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

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

Guntram Schulze-Wegener

INHALT


TITELTHEMA

Die deutschen Handelsstörer im Zweiten Weltkrieg

„FALLEN TARNUNG – FEUER FREI!“

Von Peter H. Block

5 KURZE FAKTEN

TITELTHEMA
Deutsche Hilfskreuzer im Zweiten Weltkrieg
Tarnen und täuschen 12

LISTENREICH: Als angeblicher niederländischer Frachter *Beemsterdijk* getarnt, lief der Hilfskreuzer *Orion* 1940 bis Jan Mayen und dann an der Packeisgrenze durch die Dänemarkstraße

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

DAS BESONDERE BILD
***Garthsnaid* in Not** 6

MARITIMES PANORAMA
Wissenswertes und Vergnügliches rund um die Seefahrt 8

FASZINATION SCHIFF
In England gebaut, gefahren für Preußen
SMS König Wilhelm 24

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN
Der Aufstig Amerikas zur Seemacht
Gefecht in der Manila-Bucht 1898 28

FILM
Fischtrawler in Not
Wolfgang Petersens *Der Sturm* 36

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE
Niederlage der Kaiserlichen Marine
Seegefecht bei Helgoland 1914 40

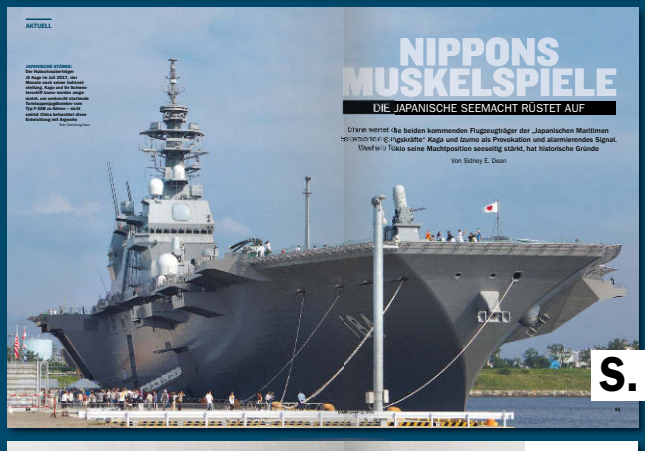
FLENSBURGS WAHRZEICHEN
Eleganter Salondampfer in Fahrt
***Alexandra* gibt sich die Ehre** 48

SPURENSUCHE
Vor der Küste von Norderney gesunken
Wrack der *Änne Ursula* 50

S. 28

S. 36

S. 40



S. 54

S. 64

S. 72

Titelthema

AKTUELL
Japan auf dem Weg zu alter Größe
Nippons starke Marine 54

FOTOPORTRÄT
Deutschlands altes Segelschulschiff
Die *Gorch Fock I* 64

WINKSPRUCH
Vorträge und Aktivitäten
Eisbrecher in Hamburg 70

DAS INTERVIEW
Kapitänleutnant Arendts U 23 entdeckt
Sensation im Schwarzen Meer 72

HISTORISCHE SEEKARTEN
Die Bermuda-Inseln 80

RUBRIKEN
Museum: Pacific War Museum 78
Rätsel 79
Vorschau/Impressum 82

Titelbild: Handelsschutzkreuzer 6 *Stier*, ex. *M/S Cairo*, in See. Die Lotsenleiter ist an Steuerbordseite ausgebracht, die Bewaffnung an Bord ist gut getarnt

Titelfotos: picture-alliance/WZ-Bilddienst, Sammlung Arendt, Interfoto/Bahnmüller, Sammlung Dean, Sammlung GSW

In schwerer See

Hier mussten die Männer der *Garthsnaid* alles aus sich herausholen

Die Dreimast-Stahlbark *Garthsnaid* war 1892 als *Inversnaid* bei McMillan & Son Dumbarton (yard Nr. 313) für ihren ersten Eigner George Milne & Co in Aberdeen gebaut worden. Während des Ersten Weltkrieges an die Marine Navigation Co of Canada nach Montreal verkauft und in *Garthsnaid* umbenannt, wurde das Schiff 1923 entmastet und nach Melbourne geschleppt, wo es als Kohlenhulk für zahlreiche Eigner aus Australien und New Zealand fuhr und 1938 abgewrackt wurde. Das Foto zeigt die *Garthsnaid* im Jahre 1920 auf dem Weg von Iquique (Hafenstadt im Norden Chiles) zur Delagoa Bucht (heute Maputo-Bucht, an der Küste von Mosambik), als sie in einen schweren Sturm geriet. Selbstbewusst schrieb der Fotograf unter sein Werk: „This is perhaps the finest and most revealing heavy weather photograph in a big merchant sailing vessel." *AK*

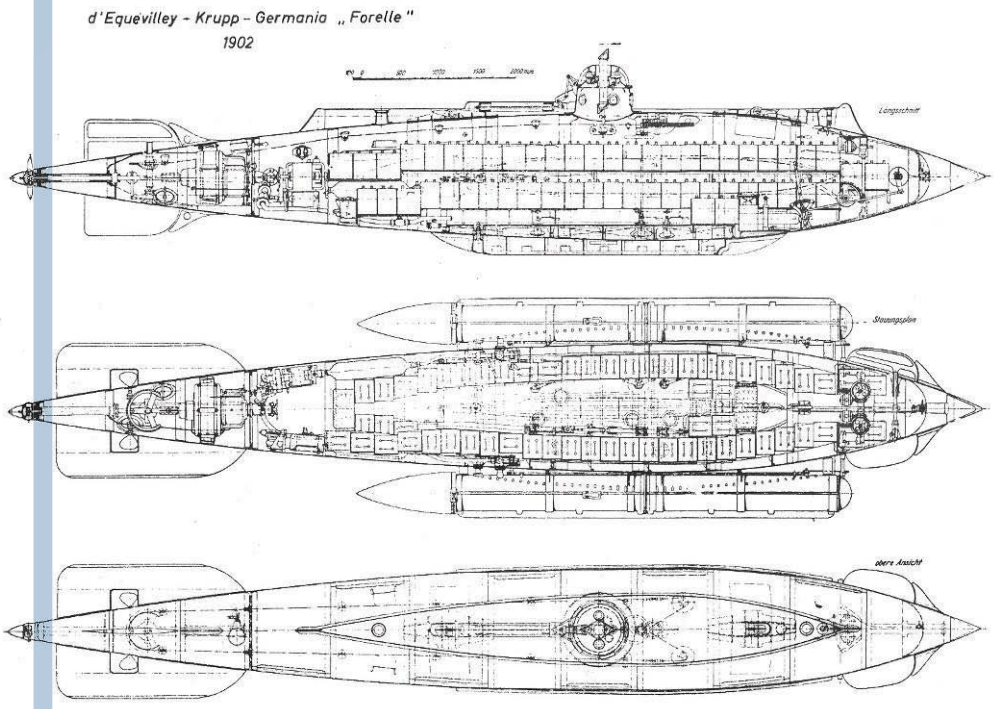
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Serie Deutsche Schiffe

Von der Leuchtboje zur Forelle

Ein Krupp-Germania-U-Boot

Obwohl die internationalen Marinen nach der Wende zum 20. Jahrhundert den Bau von Unterseebooten forcierten, stand das Deutsche Reich dem neuen Waffensystem skeptisch gegenüber. Die mittlerweile mit der Kieler Germania-Werft fusionierte Firma Krupp entschloss sich daher auf eigene Faust und ohne Auftrag der Marine, ein Versuchsboot zu bauen, um praktische Erfahrungen zu sammeln, und nutzte dabei das Angebot des Ingenieurs Raymondo Lorenzo d'Equevilley-Montjustin, der seine Kenntnisse zur Verfügung stellte. Aus Gründen der Geheimhaltung erhielt das innerhalb eines Jahres (Juli 1902 bis Juni 1903) gebaute Projekt zunächst die Bezeichnung „Leuchtboje". Erprobungsfahrten zeigten die grundsätzliche technische Tauglichkeit, auch wenn die angestrebte Geschwindigkeit nicht erreicht wurde. Im Herbst 1903 inspizierte Kaiser Wilhelm II. das durch einen Elektromotor angetriebene und mit zwei seitlich am Rumpf angebrachten Torpedorohren versehene U-Boot, das jetzt den Namen *Forelle* trug. Prinz Heinrich von Preußen nahm sogar an einer Tauchfahrt teil, aber die Begeisterung hielt sich in Grenzen. Anders die russische Marine, die das U-Boot während des russisch-japanischen Krieges besichtigte und drei mit 205 Tonnen größere Exemplare bei Krupp bestellte. In den Kaufvertrag eingeschlossen war auch die *Forelle*, die sich im praktischen Einsatz allerdings nur mäßig bewährte und nach einem Unfall 1910 abgewrackt wurde. *AK*



Die begrenzten technischen Möglichkeiten früher U-Boote erlaubten nur einen Einsatz zur Hafenverteidigung

Foto: Sammlung GSW

5.000 Jahre Seefahrt

Hopp oder top

Sailcargo baut hölzernen Frachtsegler

Dieses ambitionierte Projekt wird nur Sieger oder Verlierer kennen, darin sind sich die Experten einig. Denn was die kanadische Firma Sailcargo plant, klingt nach einer Revolution, die entweder eine ganze Branche umkrempeln wird oder im Nichts verschwindet. Das Ziel ist ein Dreimaster aus Holz mit mehr als 24 Segeln, bei dem aus Solarzellen und Windrädern gespeiste Elektromotoren und Akkus für den nötigen Antrieb bei Windstille sorgen sollen. Dieses Schiff namens *Ceiba* wäre das größte autarke Antriebssystem der Welt und in der Lage, 250 Tonnen oder zehn Standard-Container zu befördern. Wer seine Waren entlang der Pazifikküste künftig emissionsfrei und mit gutem Gefühl verschiffen möchte, liegt mit der *Ceiba* also goldrichtig, muss für Öko, Fair Trade und Nachhaltigkeit aber ordentlich blechen: 20-mal mehr als mit einem herkömmlichen Containerschiff. Einen Versuch ist es wert – ob er Zukunft hat, ist angesichts der immens hohen Nutzerkosten allerdings mehr als fraglich. *GSW*

Die Baukosten der *Ceiba*, deren Jungfernfahrt 2020 geplant ist, belaufen sich auf etwa 3,2 Millionen Euro

Foto: De Villiers – Van Schaik

Hätten Sie's gewusst?

Foto: SZ-Photo/Science Museum/SPPL

Der englische König Heinrich VIII. ließ die *Henri Grace a Dieu* eigens für den Krieg gegen Frankreich bauen, dessen Antwort die Viermast-Karacke *Grande Francoise* war

Die 1514 gebaute Karacke *Henri Grace a Dieu* oder *Great Harry* besaß zirka 150 leichte und schwere Kanonen und war damit das größte Schiff seiner Zeit.

Der gebürtige Schwede und bedeutende Ingenieur John Ericsson beteiligte sich am Entwurf der *USS Princeton*, dem ersten Kriegsschiff mit Schraubenantrieb.

Im April 1919 gaben die Siegermächte die Küstenschifffahrt in Deutschland und einigen europäischen Ländern wieder frei.

Ebenfalls im April 1919 erging das Gesetz zur Bildung der „Vorläufigen Reichsmarine", deren Flagge noch die kaiserliche „Reichskriegsflagge" war.

Vor 25 Jahren verkaufte Hapag-Lloyd seine Tochtergesellschaften Lütgens & Reimers sowie Transport & Service für etwa 100 Millionen Mark an ein Konsortium aus Bugsier, Urag und Midgard.

Aus der Kombüse

Heute: Hamburger Plockfinken

Die Forschung rätselt, ob es ihn so, wie wir ihn kennen, überhaupt gegeben hat, denn Störtebekers gab es zu jener Zeit viele und Seeräuber mit diesem Namen auch. Ob es der nämliche war, der 1401 in Hamburg hingerichtet wurde, bleibt also im Dunkeln. Gar nicht im Dunkeln sind dank überlieferter Rezepte die gängigen Gerichte, die der Durchschnittshamburger damals schätzte (Adel, Geistlichkeit und städtische Oberschicht ausgenommen, die hielten sich an ihre eigene, exklusive Speisekarte): Neben Labskaus, Biersuppe, Ochsenzunge und Aaltopf hatte es den Hanseaten „Hamburger Plockfinken" angetan, heute in Norddeutschland besser bekannt als leckeres „Rübenmus" (meist mit Kohlwurst): Fleisch weichkochen und kleinschneiden, Möhren in Fleischbrühe kochen, Fleisch zugeben, das Ganze mit der Mehlschwitze binden und nach Belieben würzen. Dazu ein herbes Bier. Guten Appetit! *GSW*

Störtebeker wird Bier mit Plockfinken geschätzt haben

Zutaten (für 4 Personen)
800 g Mohrrüben (würfeln)
500 g Rauch- und Pökelfleisch
Fleischbrühe
50 g Mehl
50 g Fett
Pfeffer, Essig, Suppengrün

Foto: picture-alliance/Global

Aktuell

Globale Macht

Großbritannien mit seiner im europäischen Vergleich stärksten Navy will sich künftig auch international noch engagierter zeigen. 2021 wird der Flugzeugträger *HMS Queen Elizabeth* seine Jungfernfahrt vom Mittelmeer über den Nahen Osten in den Pazifik unternehmen. Ziel: die Präsenz im Südchinesischen Meer. Das kündigte der britische Verteidigungsminister Gavin Williamson kürzlich an: „Das Vereinigte Königreich ist eine globale Macht mit wahrhaft globalen Interessen", sagte Williamson und trifft damit den Nerv vieler seiner Landsleute. Dieser Schritt wird als klares Zeichen gegen Russland und China und für eine Stärkung des Westbündnisses gewertet. *GSW*

So soll *HMS Queen Elizabeth* aussehen

Foto: picture-alliance/dpa

Brauchtum

„Besondere Erzieherische Maßnahme“

Ein Fall für den Kommandanten oder Ersten Offizier

Disziplin und Ordnung einzuhalten, waren und sind elementare Bestandteile des Regelwerks an Bord von Schiffen. In der Kaiserlichen Marine sprach man vom „Aufrechterhalten der Manneszucht“ – nachhelfen sollten Strafen und sogenannte „Erzieherische Maßnahmen“, die in verschiedenen Abstufungen auch heute noch üblich sind.

Zu Kaisers Zeiten stand laut Militärstrafgesetzbuch (1872) und Militärstrafgerichtsordnung (1898) die Strafbefugnis dem Kommandanten zu, die „Disziplinarstrafordnung“ dehnte die Strafbefugnis auch auf den Ersten Offizier eines Schiffes aus, der sie jedoch nicht – genauso wenig wie der Kommandant – auf die übrigen Offiziere übertragen konnte. Allerdings hatten diese die Möglichkeit, festgestellte Mängel oder kleine Vergehen sofort zu rügen und auch (milde) Maßnahmen anzuordnen. Sie galten als „Allgemeine“ Erzieherische Maßnahme, anzuwenden dann, wenn beispielsweise Kleidungsstücke nicht sauber oder Handwaffen nicht vorschriftsmäßig gereinigt waren.

Die Kategorie „besonders“ auszusprechen, oblag hingegen dem Kommandanten oder Ersten Offizier nach einem entsprechenden Rapport, bei dem das Maß der Strafwürdigkeit festgelegt wurde. Zu diesem Rapport hatten der Beschuldigte im Dienstanzug, Matrosen im weißen Arbeitszeug mit Exerzierkragen und seidenem Tuch vor der Kommandantenkajüte oder der Kammer des Ersten Offiziers anzutreten. Der Wachtmeister mit Führungsbuch und Kladde meldete, dann sprach der Disziplinarvorgesetzte nach Anhörung und Klärung des Falles, wenn nötig unter Zeugen, das Strafmaß aus: Eine Disziplinarstrafe vermerkte der Wachtmeister im Führungsbuch (und gab sie bei der nächsten Musterung bekannt), die „Besondere Erzieherische Maßnahme“ lediglich in seiner Kladde. *GSW*

Foto: Sammlung GSW

Drei Matrosen müssen als „Besondere Erzieherische Maßnahme“ in ihrer Freizeit mit der Hängematte über der Schulter zwei Stunden lang ruhig an Deck stehen

Fundstück

Admiralitätsinseln

Zunächst kannte man sie als die „23 Inseln“, bis ihnen Admiral de Saavedra 1529 einen neuen Namen gab. Und so heißen sie heute noch. Die Inseln der Manusgruppe gehören zum Bismarck-Archipel und begrenzen die Bismarck-See nach Norden von 1° 50´ bis 2° 30´ südlicher Breite und 146° bis 148° östlicher Länge. Von ihrer Gesamtlandfläche von 2.600 Quadratkilometern entfallen 1.900 Quadratkilometer auf die Hauptinsel Manus. 1885 bis 1919 waren die Admiralitätsinseln deutsches Schutzgebiet. In einem Buch über deutsche Kolonien von 1936 heißt es: „In der Südsee hatten deutsche Kaufleute schon früh Handelsbeziehungen angeknüpft. Es wurde daher noch im November 1884 ein Teil Neuguineas unter deutschen Schutz gestellt und wiederum eine Gesellschaft, die Deutsche Neuguinea-Kompanie, zur Entwicklung und Verwaltung gegründet. 1899 kaufte das Deutsche Reich die Karolinen, Marianen und Palau-Inseln für 16 ¾ Millionen Mark von den Spaniern und erweiterte dadurch seinen Einfluss in der Südsee (…). Weit vom Mutterlande entfernt, waren die deutschen Besitzungen in der Südsee über eine riesige Meeresfläche verteilt. Um diese Inselflur von Deutschland aus zu erreichen, brauchte man zu Schiff 6 Wochen und selbst, wenn man die sibirische Bahn benutzte, waren unter günstigen Voraussetzungen immer noch 35 Reisetage notwendig.“ 1914 von Australien erobert und im Zweiten Weltkrieg von den Japanern besetzt, wurde die Inselgruppe nach 1945 wieder von Australien verwaltet, bis 1975 Papua-Neuguinea die volle Souveränität erhielt. *AK*

Foto: Sammlung GSW

Typische Pfahlbauten auf den Admiralitätsinseln um das Jahr 1900