Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

5/2022 Juli

SCHIFF Classic

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 05

Hilfskreuzer Atlantis
Geißel der Alliierten

Tragödie in der Ostsee
Niobe: Warum das Schulschiff der Reichsmarine 1932 unterging

Ende einer Ära

HMS Vanguard

Das letzte Schlachtschiff der Welt

Minenräumer im Osten

Volksmarine: So gut waren ihre Räumschiffe wirklich

Armada 1588: Wie Spanien als führende Seemacht unterging

Admiral Spruance: Der geniale Kopf hinter dem US-Sieg im Pazifik

Kampfkoloss der Kriegsmarine

Jetzt neu am Kiosk!

Scannen und Kiosk in der Nähe finden!

Schiff Classic Extra beleuchtet in seiner aktuellen Ausgabe die »Tirpitz«, Europas größtes Schlachtschiff. Teil 1: Konzeption, Bau und erster Einsatz.

Oder online bestellen unter

www.schiff-classic.de

Liebe Leserinnen und Leser,

der Anfang einer ersten deutschen Marine fällt offiziell auf den 14. Juni 1848, als das Frankfurter Parlament beschloss, die ebenfalls in Frankfurt ansässige Bundesversammlung zu veranlassen, sechs Millionen Taler für den Aufbau einer Flotte zur Verfügung zu stellen.

Damit ist der Beginn symbolträchtig auf einen bestimmten Tag fixiert, wohl wissend, dass die historischen Vorläufer der Marine ihr erst den Weg geebnet haben. Unter diesen Vorläufern, zu denen auch die Germanen und die Hanse zählen, sticht vor allem die Kurbrandenburgische Marine heraus, die im Wettbewerb mit anderen europäischen Staaten am Dreieckshandel zwischen Europa, Afrika und Asien vorübergehend einen lebhaften Anteil hatte.

Nur mit einer Flotte kann man erfolgreich und zukunftsgewandt Welthandel treiben. Wer keine Marine unterhält, läuft Gefahr, von anderen Mächten zerrieben zu werden. Das gilt gestern ebenso wie heute.

Getreu seiner Devise „Seefahrt und Handlung sind die fürnehmsten Säulen eines Estats“ wollte Kurfürst Friedrich Wilhelm (1640–1688), der Große Kurfürst, sein durch den Dreißigjährigen Krieg verheertes und bettelarmes Brandenburg wirtschaftlich gesunden und stärken.

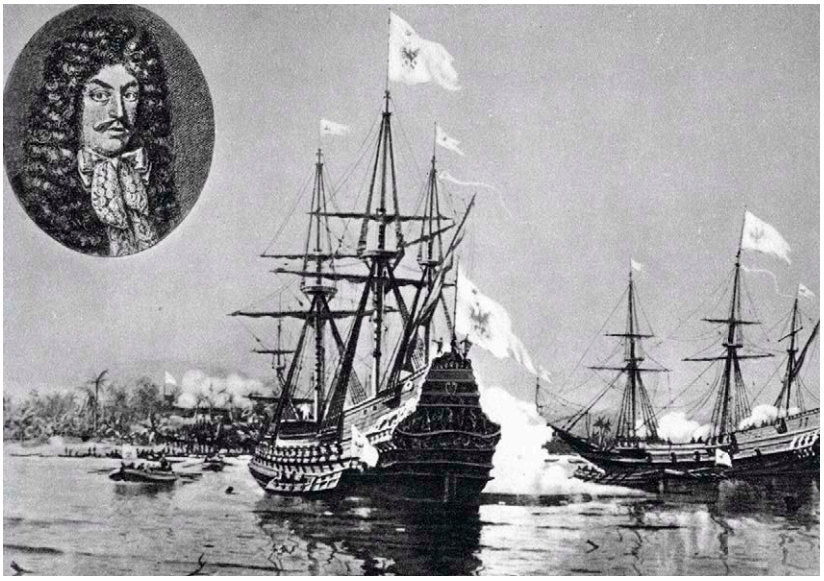
Und die Anfänge ließen sich gut an: Aufbau einer Flotte zunächst mietweise, dann aus eigenen Mitteln, Expeditionen zur Erkundung der afrikanischen Westküste und schließlich der Gewinn von Kolonialbesitz wiesen in die richtige Richtung. Als unter dem Kanonendonner der Fregatten *Churprinz* und *Morian* am 1. Januar 1683 der brandenburgische rote Adler über der Feste Großfriedrichsburg an der Goldküste am Kap der Drei Spitzen (heute Ghana) wehte, schien die Mission geglückt. Die dortigen Handelsplätze erfuhren Erweiterung, riefen aber Neider auf den Plan, die den schwungvollen Verkehr schädigten: Niederländer, Engländer, Franzosen und Piraten unterschiedlichster Herkunft machten der Brandenburger Seehandlung das Leben schwer, die schließlich ihre hochfliegenden merkantilistischen Pläne begraben musste. Zwar setzte der Nachfolger des Großen Kurfürsten, Friedrich III., der spätere König Friedrich I. in Preußen, die Kolonialpolitik fort, aber nicht mehr mit dem Elan seines Vaters. König Friedrich Wilhelm I., der Soldatenkönig, hatte schließlich ganz andere Ziele und verkaufte die afrikanischen Besitzungen, so dass das maritime brandenburg-preußische Engagement einschlief. Fatal in damaliger Sichtweise war, dass damit das Ausscheiden Preußens aus der Reihe der Kolonialmächte besiegelt war, noch ehe das Engagement richtig Fahrt aufgenommen hatte.

Aber etwas überlebte, das sich fest im kollektiven maritimen Gedächtnis verankerte: Nur mit einer starken Flotte lässt sich erfolgreich und zukunftsgewandt Welthandel treiben. Wer keine Marine besitzt, ist dauerhaft auf ein karges Landleben zurückgeworfen und läuft dann Gefahr, von anderen Mächten zerrieben zu werden.

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*



Ankunft der Fregatten *Churprinz von Brandenburg* und *Morian* unter dem Kommando von Major Otto Friedrich von der Groeben (Porträt) an der Goldküste am 27. Dezember 1682 Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

12

SCHLACHTSCHIFF *HMS VANGUARD*

Ende einer Ära

Ohne einen einzigen Schuss auf ein gegnerisches Schiff abgegeben zu haben, ging das letzte Schlachtschiff der Royal Navy 1960 in den Ruhestand. Damit endete eine Epoche

Armada-Schlacht 1588

In einer der spektakulärsten Seeschlachten der Weltgeschichte siegte die englische Flotte über die große spanische Armada

42

U-Boot-Krieg 1916/17

Die Versenkung der *Sussex* durch UB 29 lief auf eine Katastrophe hinaus

24

Untergang vor Fehmarn

Vor 90 Jahren sank das Segelschulschiff *Niobe* und riss fast eine ganze Crew junger Offizieranwärter in den Tod

Amerikas stiller Admiral

Den Triumph im Pazifikkrieg hat die U.S. Navy auch Raymond A. Spruance zu verdanken. Wer war dieser außergewöhnliche Stratege?

DAS BESONDERE BILD

6 **Kein friedlicher Segler**

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 ***HMS Vanguard* – die Letzte ihrer Art**
Modernste Technik, atemberaubendes Design – und Ende des Schlachtschiff-Zeitalters

STRATEGIE & TAKTIK

24 **Feind in Sicht!**
Weg in den „uneingeschränkten" U-Boot-Krieg

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

28 **Tragödie im Grönland-Eis**
Auf der Suche nach der *Hans Hedtoft*

KATASTROPHEN ZUR SEE

36 **Sieger blieb das Meer**
Untergang des Segelschulschiffes *Niobe* 1932

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

42 **„Gott blies und verstreute sie"**
Die Jahrtausendschlacht 1588

PERSÖNLICHKEITEN

50 **Admiral Spruance**
Kein Mann der großen Worte

TECHNIK & GERÄT

54 **Im Wind der Ozeane**
Geschichte des Segels

EREIGNISSE & PERSONEN

60 **Unter zehn Flaggen**
Hilfskreuzer *Atlantis* im Einsatz

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

70 **Farbe im U-Boot-Bunker**
Digitale Kunst in Bordeaux

FASZINATION SCHIFF

72 **Arbeitsbienen der Ostsee**
Minenräumboote der Volksmarine

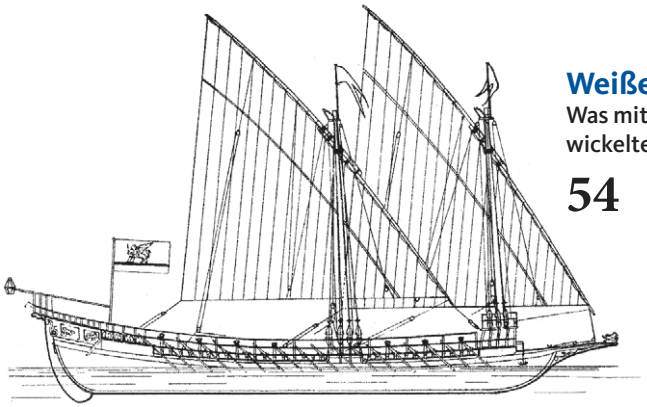
HISTORISCHE SEEKARTEN

80 **Reise nach Ostindien**
Aus einem Tagebuch von 1749

RUBRIKEN

78 Service
79 Rätsel
82 Vorschau / Impressum

Titelbild: Die *HMS Vanguard* (23) liegt in einem Hafen vor Anker
Titelfotos: U.S. Navy (2), picture-alliance/WZ-Bilddienst (2), Peter Seemann, Archiv *Schiff Classic*, Interfoto/Topfoto



Weiße Pracht

Was mit dem Rahsegel begann, entwickelte sich zu einer enormen Vielfalt

54

DAS BESONDERE BILD

Mogelpackung

Minenräumboot bei der Arbeit

Ein friedlicher griechischer Segler bei ruhiger See irgendwo im Mittelmeer? Mittelmeer ist richtig, friedlicher Segler stimmt dagegen nicht ganz. Es handelt sich vielmehr um ein im Jahr 1943 unter griechischer Flagge fahrendes Minenräumboot mit dem unverdächtigen Aussehen eines alten Segelschiffes. Die griechische Marine verfügte im Zweiten Weltkrieg über zahlreiche Fahrzeuge dieser Art, die die Aufgabe des Minenräumens im Mittelmeer sehr effizient erfüllten. Dafür waren alle notwendigen Einrichtungen vorhanden und die Mannschaften an Bord entsprechend ausgebildete Seesoldaten. *AK*

Das Äußere sollte potenzielle Angreifer wie U-Boote und Flugzeuge täuschen, was häufig gelang, denn erst beim näheren Hinsehen sind die achteren Minenräumvorrichtungen zu erkennen

Foto: Interfoto/Topfoto

ZITAT

„Ein besseres Schiff hätte ich mir für diese Aufgabe nicht wünschen können“

Der britische Entdecker James Cook über *HMS Endeavour*, mit der er seine erste Südseereise unternahm (1768–1771)

AKTUELL

Noch fährt sie

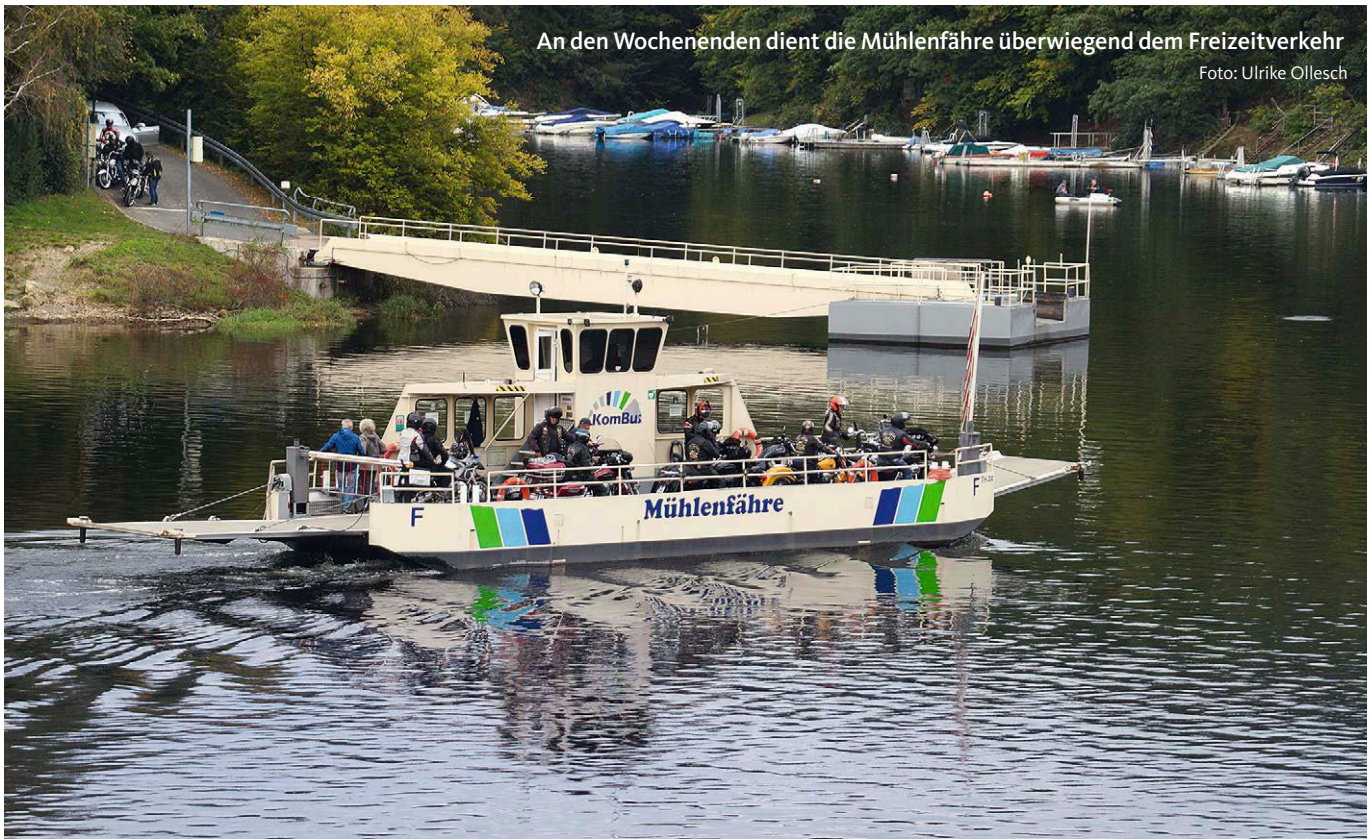
Die *Mühlenfähre* auf der Saale

Sie ist die einzige Autofähre Thüringens und gleichzeitig die einzige Autofähre, die in Deutschland auf einem Stausee verkehrt: die *Mühlenfähre* zwischen Linkenmühle im Saale-Orla-Kreis und Altenroth im Landkreis Saalfeld-Rudolstadt.

An dieser Stelle befand sich seit alters her eine Furt durch die Saale. Forderungen nach dem Bau einer Brücke, die ab dem 14. Jahrhundert bekannt sind, konnte man erst im Jahr 1890 nachkommen. Das Bauwerk aus dem Kaiserreich musste aber schon 1944 einem Neubau in 33 Meter Höhe über der Talsohle weichen, da es durch die 1937 begonnene Anlage der Hohewarte-Talsperre nicht mehr benutzbar war. Der neuen Brücke waren nur wenige Monate beschieden. Bei dem erfolglosen Versuch, den Vormarsch der Amerikaner in Thüringen zu stoppen, wurde sie von Angehörigen der Wehrmacht am 12. April 1945 gesprengt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg ersetzte eine Fähre „fürs Erste“ die zerstörte Brücke. Dieser Zustand dauert allerdings bis heute an. Seit 1995 wird die 400 Meter lange Fährstrecke von der im August jenes Jahres bei der Schiffwerft Hermann Barthel in Derben mit der Baunummer 22 vom Stapel gelaufenen *Mühlenfähre* bedient. Mit ihren 15 Metern Rumpflänge (ca. 22 Meter Lüa), vier Metern Breite und 0,80 Metern Tiefgang kann sie bis zu drei Pkw und 20 Passagiere mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen transportieren. Ihre beiden 45-kW-Deutz-Maschinen verleihen ihr dabei eine Geschwindigkeit von bis zu 12 km/h.

Die Tage der kleinen Fähre, die jährlich von Mitte April bis Ende Oktober (genaue Zeiten: www.kombus-online.eu/angebote/Faehre/Faehre_Zeiten) verkehrt, sind möglicherweise gezählt. 2023 soll mit dem Ersatzbau für die 1945 gesprengte Brücke begonnen werden. Ob die *Mühlenfähre* dessen Inbetriebnahme allerdings lange überdauert, wird sich zeigen. *Ulrike Ollesch*



An den Wochenenden dient die Mühlenfähre überwiegend dem Freizeitverkehr

Foto: Ulrike Ollesch

USS CONSTITUTION: Im Kampf gegen die britische *HMS Java* am 29. Dezember 1812 Foto: picture-alliance/akg

Hätten Sie's gewusst?

1812 errang die *Constitution* als erstes amerikanisches Kriegsschiff einen Seesieg über ein britisches, die Fregatte *HMS Java*.

Um 600 v. Chr. entwickelten die Korinther die Galeeren mit drei übereinanderliegenden Riemenreihen.

Die in Batavia, dem heutigen Jakarta, auf der Insel Java ansässigen Niederländer erkundeten als erste Europäer 1616 den australischen Kontinent.

„Köro" war die Bezeichnung eines Torpedobootstyps der Kaiserlichen Marine, der von Körting-Motoren angetrieben wurde. Bis 1918 wurde nur ein Boot bis zur Fahrreife gebaut.

Der Börsenkrach 1929 führte mit dem Zusammenbruch der US-Börse auch zum Ruin vieler internationaler Werften.

SPÖKENKRAM

Der römische Naturforscher Plinius der Ältere (24–79) meinte Stürme aus der Mondphase vorhersagen zu können: Danach bedeutete ein „neuer Mond mit aufrecht stehenden Hörnern am vierten Tag seines Erscheinens böse Seestürme. Und wenn über den Mond, in welchem Viertel er auch stehe, Wolken ziehen, dann kommt der Wind binnen Kurzem von derselben Ecke wie diese Wolken."

DAS STICHWORT

Seenotzeichen

Warum die Nationalflagge falsch herum gesetzt wurde

Spricht man heutzutage von SOS, denken wohl die meisten Zuhörer gleich an Schiffbruch und allgemeinen Notruf. Das ist auch gut so, hilft es doch, in Notlagen schnelle Hilfe zu organisieren. Das SOS, bestehend aus einem Punkt-Strich-Code, ist aber erst seit dem Anfang des 20. Jahrhunderts eingeführt und nur zögerlich in Gebrauch gekommen, nicht zuletzt unterstützt durch die Situation nach dem Untergang der *Titanic* 1912.
Davor hatten selbst zivile Schiffe traditionell oft eine Böllerkanone an Bord, um zu signalisieren oder auf sich aufmerksam machen zu können.
Ein funktionierendes internationales Signalwesen gab es bestenfalls Mitte des 19. Jahrhunderts.
Hatte man eine Notlage an Bord und musste um Hilfe rufen, standen den Seeleuten eines Schiffes nur wenige Hilfsmittel zur Verfügung. In der Regel war es so, dass man möglichst weit voneinander Abstand hielt, wenn man sich auf See begegnete. Nicht zuletzt um Kollisionen zu vermeiden, aber auch zur Sicherheit, da man in unruhigen Zeiten nie wusste, mit wem man es zu tun haben würde. Also setzte man bei Insichtkommen seine Flagge und blieb auf Kurs. Ergab sich ein Problem, Kommunikationsbedarf oder eine echte Notlage, wurde die Nationalflagge falsch herum, auf dem Kopf stehend, gesetzt. Das galt auch damals schon als allgemeines Notsignal für alle, die es sehen konnten.

Olaf Rahardt

Torpedoboot *Taku*, ehemals der chinesische Zerstörer *Hai Jing*, war sehr flach und eignete sich daher besonders gut für den Einsatz auf Flüssen

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

DEUTSCHE SCHIFFE

SMS Taku

Beuteboot und schnellstes Torpedoboot der Kaiserlichen Marine

1898 liefen in der Schichau-Werft in Elbing vier Zerstörer vom Stapel, die als *Hai-Lung*-Klasse für China bestimmt waren und in Tientsin (heute: Tianjin) stationiert wurden. Bei der Eroberung der Taku-Forts im Rahmen des Boxer-Aufstandes im Jahr 1900 fielen alle vier Schiffe den britischen Zerstörern *HMS Fame* und *HMS Whiting* kampflos in die Hände. Die Briten übereigneten drei der erbeuteten Zerstörer den ebenfalls an den Kämpfen um die Taku-Forts beteiligten alliierten Staaten, die sich darauf verständigten, allen Schiffen den gleichen Namen zu geben: *Taku* bzw. französisch *Takou*. Die *Hai Hola* ging an Russland, die *Hai Nju* an Frankreich, die *Hai Lung* behielten die Briten, und die *Hai Jing* übernahm die Kaiserliche Marine, die den Zerstörer als Torpedoboot am 14. Juli 1902 für das Ostasiatische Kreuzergeschwader in Dienst stellte. Mit 59 Meter Länge, 6,4 Meter Breite und einem Tiefgang von knapp drei Metern erreichte das Zwei-Schrauben-Boot mit 6.000 PS eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 32 Knoten. Das Boot verfügte über zwei Fünf-Zentimeter-Schnellladekanonen und zwei 45-Zentimeter-Torpedorohre. Die *Taku*, in Tsingtau stationiert, patrouillierte in den Gewässern des deutschen Schutzgebietes Kiautschou, an den chinesischen Küsten und war auch auf chinesischen Flüssen unterwegs.

Durch einen Navigationsfehler lief das Boot am 22. Oktober 1913 in der Kiautschou-Bucht auf ein Riff und konnte nicht mehr instand gesetzt werden. Um das Boot nicht in japanische Hände fallen zu lassen, wurde es am 28. September 1914 im Hafen von Tsingtau versenkt. *Jörg Hillmann*

DIE HISTORISCHE ZAHL

79

Schiffe

hatte die East India Company bis 1620 nach Südostasien entsandt und dabei Silber im Wert von 548.000 Pfund Sterling und Waren im Wert von 292.000 Pfund Sterling exportiert