5/2018 September | Oktober € 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 & Zeit 103

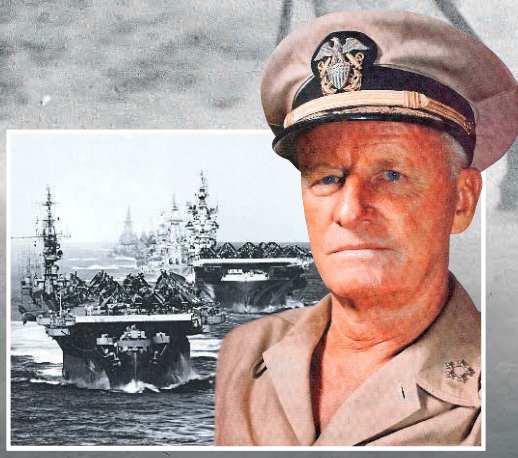
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Duell im Atlantik
Ist der US-Klassiker der Vater von *Das Boot*?

U-Boot-Minenleger
Gefährlichste Waffe des Kaisers

Gelöst: Identität eines Nordsee-Wracks endlich aufgeklärt

Die Gauss: Das erfolgreichste Polarschiff kam aus Deutschland



Nimitz: Wie der Ausnahme-Admiral Japan in die Knie zwang

TORRO
DAS HOBBY
JETZT BESTELLEN!
OMAHA BEACH
Normandy Landing 1944
RC LCM 3
1:16 LANDUNGSBOOT
Einzigartig am RC Modellbaumarkt
Wasserdichte, voll fernsteuerbare Laderampe
Auch erhältlich im 1/16 Sherman M4A3 Bundle
BATTLESHIP SERIES
1:700
WITH DIE CAST METAL PARTS
Bismarck 1939
EXKLUSIV
für Schiff Classic Leser
10,- EUR
Kuponcode: Schiff10
Gültig für das gesamte Sortiment.
50,- EUR Mindestbestellwert.
Einmal gültig pro Person.
Service, Beratung & Verkauf:
Torro GmbH | Am Röhrig 2 | D-63762 Großostheim
Email: sales@torro.de
Telefon: 06026 9990480
www.torro-shop.de

Liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Jahr „feierte“ die Deutsche Marine ihren 170. Geburtstag. Der zählebigen Legende nach soll am 14. Juni 1848 das erste frei gewählte Parlament in der Frankfurter Paulskirche (Nationalversammlung) die Gelder zum Aufbau einer gesamtdeutschen Flotte zur Verfügung gestellt haben, die Deutschland künftig in der Welt repräsentieren würde.

Die symbolische Klammer der beiden schwarz-rot-goldenen Flaggen – die von 1848 und die heutige – mit ihren Adlern, welche 170 Jahre deutscher Marinegeschichte trotz monströser Brüche fest in ihren (demokratischen) Klauen halten, ist allerdings zu schön, um wahr zu sein. Denn bis auf die Tatsache, dass die Abgeordneten der Nationalversammlung demokratisch legitimiert waren, vermischen sich Konstruktion und Klischee. Unser maritimes Erinnerungsgebäude, das nach offizieller Lesart auf das Jahr 1848 zurückgeht, steht folglich auf ziemlich seichtem Grund, worüber sich gerade angesichts der nachfolgenden, die Welt herausfordernden Machtmarinen Wilhelms II. und Hitlers trefflich sinnieren ließe.

Die Nationalversammlung (oder „constituierende Reichsversammlung“ oder das „deutsche Nationalparlament“) beschloss damals lediglich, den Bundestag – so wörtlich – zu „veranlassen“, sechs Millionen Taler zum Aufbau einer Flotte bereitzustellen. Mehr konnte sie gar nicht, denn es gab noch keine Verfassung und damit keine Exekutive und ein Haushaltsrecht besaßen die Abgeordneten auch nicht. Erst 14 Tage später wurde eine provisorische Reichszentralgewalt eingerichtet, was dann eine zumindest vorläufige politische Handlungsfähigkeit bedeutete.

Im Wissen um die eigene offenkundige parlamentarische Ohnmacht wandte man sich korrekterweise an den Bundestag (oder die „Bundesversammlung“), den beschlussfähigen Gesandtenkongress der Mitgliedstaaten des Deutschen Bundes, ebenfalls mit Sitz in Frankfurt unter Führung der Präsidialmacht Österreich. Die sechs Millionen Taler stammten also aus den Matrikularbeiträgen der einzelnen Länder, über welche die Gesandten im Auftrag ihrer Souveräne geboten – die erklärten Feinde der Volksvertreter, die sich in der Paulskirche zusammengefunden hatten. Als die ersten Schiffe der „Reichsflotte“ des nicht existenten „Reiches“ fuhren, waren das „Demokratennest“, so der Geheime Staatsrat Hannibal Fischer, dem es oblag, die Schiffe am 18. August 1852 zu versteigern, ausgehoben und der als reaktionär empfundene bundesstaatliche Status wiederhergestellt.

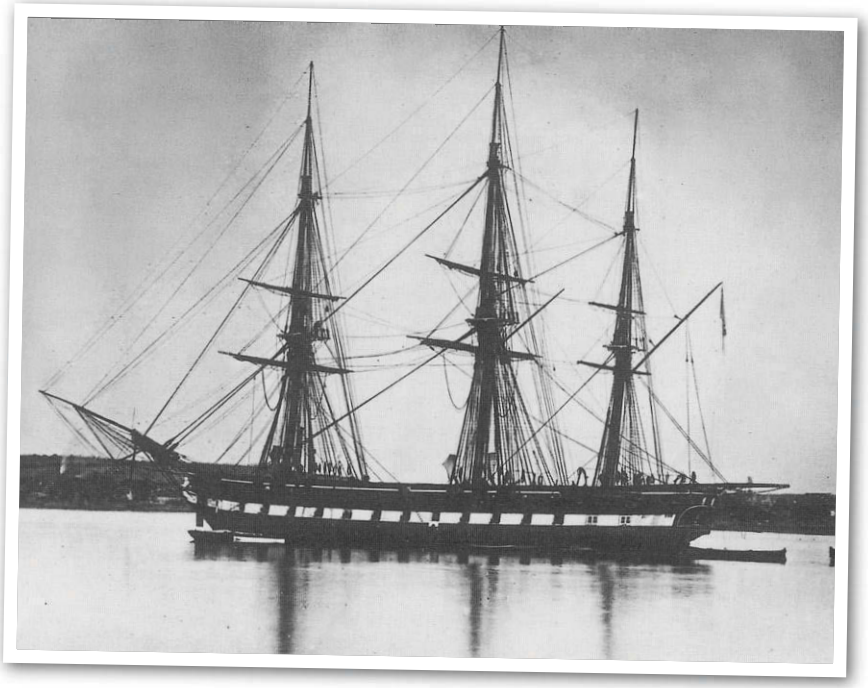
Der Frankfurter Versuch begründete keine deutsche Marinetradition. Aber er eignete sich hervorragend dazu, einen Mythos in Szene zu setzen, obwohl die „Reichsflotte“ unter der völkerrechtlich übrigens nicht anerkannten schwarz-rot-goldenen Flagge eine Missgeburt war – so wie es die Zentralgewalt im Lauf des Jahres 1849 selbst wurde.

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



Fregatte *Eckernförde* der „Reichsflotte“, 1852 von der preußischen Marine als *Gefion* übernommen Foto: Sammlung GSW

INHALT

TITELTHEMA
Minenleger im Ersten Weltkrieg
U-Boot-Typ UC 12

TITELTHEMA | UC-Boote

Minenkrieg mit Unterseebooten

DIE GEHEIMWAFFE DES KAISERS

Als Reaktion auf die britische Blockade ließ die Kaiserliche Marine ab Frühsommer 1915 mit neuen U-Booten vom Typ UC auf allen Schauplätzen des Seekrieges mit großem Erfolg Minen legen. Doch die Verluste waren hoch: 57 von 79 Boote kehrten nicht zurück Von Dr. Armin Kern

5 kurze Fakten

BLOCKADEBRECHER: Ab 1915 setzte die Kaiserliche Marine U-Boote als Minenleger gegen englische Schiffe ein. Im Bild: U 79, ein Boot vom Typ UC II, mit Netzsäge auf dem Vorschiff
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

DAS BESONDERE BILD
Vor 220 Jahren: Nelsons Sieg bei Aboukir 6

MARITIMES PANORAMA
Wissenswertes und Vergnügliches rund um die Seefahrt 8

WANDELBAR
1620–1630: Ein Kaper- wird zum Pilgerschiff
Eagle* und *Arbella 24

PAZIFIK 1941
Ende der Schlachtschiff-Ära durch die Luftwaffe
Japans Flieger schlagen zu 28

FRANKREICHS „JUNGE SCHULE“
Warum sich eine Idee nicht durchsetzte
Seekrieg mit Torpedos und Kreuzern 36

SONDERTEIL: DAS MARITIME EUROPA
Schifffahrt vom 15. Jahrhundert bis heute
Das Meer als neue Erkenntnisquelle 38

EXLUSIV: EXPERTEN-INTERVIEW
Prof. Dr. Jürgen Elvert im Gespräch
Wir brauchen den *maritime turn!* 42

AUSSTELLUNG IN BERLIN
Das DHM zeigt faszinierende Zusammenhänge
Europa und das Meer 44

S. 28

S. 38

S. 46

S. 52

S. 62

S. 72

FILM
Deutsches U-Boot im US-Kinoklassiker
Duell im Atlantik 46

EIN GROSSER NAME
Oberbefehlshaber im Pazifikkrieg
Admiral Chester Nimitz 52

EIN UND DASSELBE SCHIFF
Pionierzeiten: Forschungsfahrten im Polarmeer
Gauss* und *Arctic 62

WINKSPRUCH
Jahrestagung in Wilhelmshaven
Programm der DGSM 70

Titelthema

EIN WRACK WIRFT FRAGEN AUF
Gesucht: U-Boot, gefunden: Minensucher
Wracktauchen in der Nordsee 72

HISTORISCHE SEEKARTEN
Prachtstück aus dem 15. Jahrhundert 80

RUBRIKEN
Marinemuseum Wilhelmshaven 76
Rätsel 79
Vorschau/Impressum 82

Titelbild: Minenleger UC 55 in Fahrt; das Boot sank am 29. September 1917 vor Lerwick durch technisches Versagen

Titelfotos: BArch Bild 134-B0524, Twentieth Century Fox, picture-alliance/arkivi, Interfoto/Friedrich, picture-alliance/akg-images, picture-alliance/CPA Media

Epochaler Triumph

Aboukir – Nelsons Seesieg vor 220 Jahren

Von einem Granatsplitter an der Stirn getroffen, fiel Horatio Nelson zwar für einige Stunden an jenem schicksalhaften 1. August 1798 aus, stand dann aber wieder auf dem Flaggschiff *Vanguard* bereit, um Befehle zu geben. Zu diesem Zeitpunkt war die Hauptaufgabe bereits gelöst, nämlich die taktische Konzentration seiner Flotte, deren hochmastige Schiffe sich mitten im Kampf mit den Franzosen befanden. Während der Gegner falsch disponiert hatte, erfasste Nelson den Vorteil der Situation blitzschnell, ließ Vorhut und Zentrum zwischen zwei Feuer nehmen und einen Teil der Nachhut einkreisen, die der Wind am Eingreifen hinderte. Das Gemälde von Daniel Orme zeigt die Explosion des französischen Flaggschiffes *L'Orient*, das aus verschiedenen Richtungen beschossen worden war, gegen 22 Uhr. Die Briten verloren in der Seeschlacht bei Aboukir kein einziges Schiff und erzielten mit ihrem Sieg die Herrschaft über das Mittelmeer, die Franzosen büßten alle Schiffe mit Ausnahme der drei am Ende der Linie ein, von denen sie eines selbst auf Grund setzten und verbrannten. Napoleon war durch die Niederlage fortan in Ägypten isoliert. *AK*

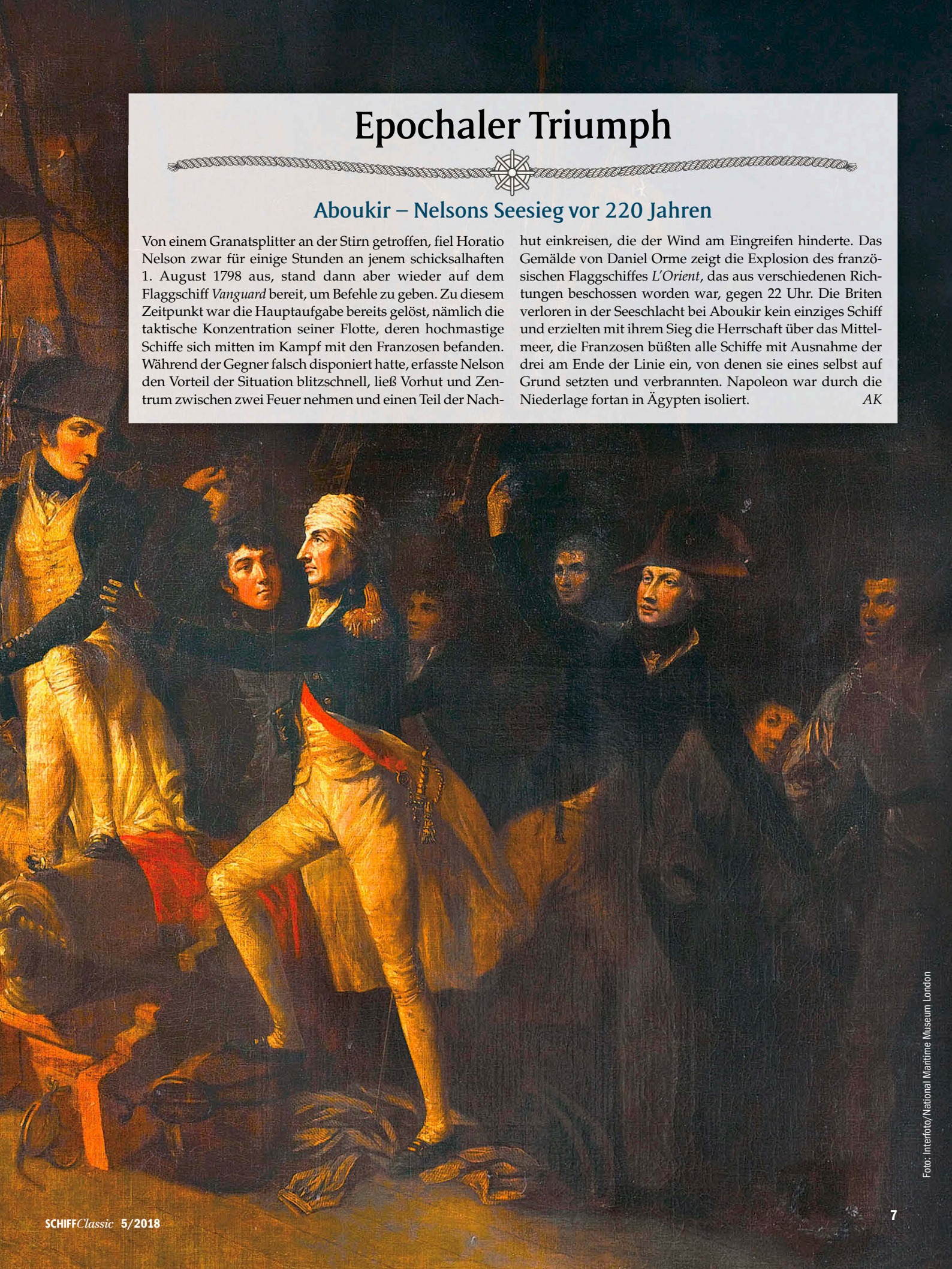


Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Serie Deutsche Schiffe

Panzerschiff *Sachsen*

Erster Schiffstyp der Kaiserlichen Marine ohne Takelage

Wegen ihrer vier Schornsteine hatten die Schiffe der *Sachsen*-Klasse im Volksmund den Spitznamen „Zementfabriken“

Foto: Sammlung GSW

Der Flottenplan von 1873 sah einen Bestand von acht Panzerfregatten, sechs Panzerkorvetten, sieben Monitoren, 20 Korvetten, sechs Avisos, 18 Kanonenbooten, 28 Torpedobooten und einigen Hilfsschiffen vor. Dafür waren eine Bauzeit von zehn Jahren und neben laufenden Kosten eine einmalige Ausgabe von 218,5 Millionen Mark veranschlagt.

Bei der AG Vulcan Stettin und auf der Kaiserlichen Werft Kiel entstanden die vier als Ausfallkorvetten bezeichneten Panzerschiffe der *Sachsen*-Klasse, die dem Schutz der Ostseeküste dienen sollten. Zugleich waren sie die ersten Schiffe der Kaiserlichen Marine, bei denen man von Beginn an auf die Takelage verzichtete. Acht Kofferkessel und zwei liegende Dreizylinder-Einfach-Expansionsmaschinen mit je 2.500 PS schafften 14 Knoten, Mittelschotts zwischen Kessel- und Antriebsräumen sorgten dafür, dass bei Treffern, gegen die 50 bis 400 Millimeter dicke Gürtelpanzer schützen sollten, keine übergreifenden Schäden entstanden. Insgesamt gab es 152 wasserdichte Abteilungen und Zellen! 32 Offiziere und 285 Mannschaften dienten auf der *Sachsen*. Hauptbatterie: sechs 26-Zentimeter-Ringkanonen, vier in einer mittschiffs angeordneten Zitadelle, zwei Rohre in einer geschützten Brustwehr auf dem Vorschiff; sechs 8,7-Zentimeter-Ringkanonen zur Torpedobootabwehr über der Zitadelle. 1895 und 1898 modernisiert, wurde die *Sachsen*-Klasse 1910 ausgemustert noch zu Ziel- und Versuchszwecken genutzt. *AK*

Foto: Interfoto/Granger NYC

Magellan umrundete die Erde vollständig – wenn auch auf zwei unterschiedlichen Reisen

„Die Kirche sagt, die Erde sei flach, aber ich weiß, dass sie rund ist, denn ich habe den Schatten auf dem Mond gesehen, und mein Glaube an einen Schatten ist größer als der an die Kirche.“

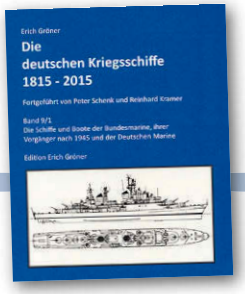
Der portugiesische Seefahrer Ferdinand Magellan (1480–1521)

Buchtipp

„Der Gröner“

Schiffe und Boote 1956 bis 2015

Mit Band 9/1 liegt die Fortsetzung des bekannten Nachschlagewerkes *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–2015* vor. Es enthält Risszeichnungen, technische Daten, Bewaffnung und Verbleib von Schiffen und Booten der Bundesmarine und Deutschen Marine von 1956 bis 2015. Der Teilband 9/2 über das schwimmende Material der Volksmarine soll in Kürze folgen. Für Marine- und Schifffahrtsenthusiasten sowie Modellbauer ist „der Gröner“ eine unverzichtbare Dokumentation. *HW*



Gröner, Erich: *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–2015*, Bd. 9/1, Berlin 2017, 218 Seiten, 35 Euro

Seemannsgarn

Die Argonauten-Saga

Was ist dran an Iason und seiner Odyssee?

Seit dem 3. Jahrhundert v. Chr. geistern Iason und seine Gefährten auf der Suche nach dem Goldenen Vlies durch die griechische Mythologie. Mit ihrem schnellen Schiff, der *Argo*, geht es unter Bestehen zahlreicher Abenteuer nach Kolchis im Kaukasus, wo sie das wertvolle Stück – Fell eines goldenen Widders, der fliegen und sprechen konnte – aufspüren und rauben. Letztlich ist es ein gnadenloser Machtkampf im Königreich Thessalien, aber der Stoff selbst ist nichts anderes als eine reich ausgeschmückte Seegeschichte, die im Lauf der Jahrhunderte durch mündliche Überlieferung zu dem wurde, was sie ist.
Besonders aufregend sind die Symplegaden, die schwimmenden Felsen, die zwischen ihnen durchfahrende Schiffe einfach zermalmen. Wie kommt man auf so etwas? Möglich ist die Vorstellung von riesigen übereinanderliegenden Wolken-Ballen, die eine bewegliche, scheinbare Schranke für den Tageslauf der Sonne bilden. Anderes Beispiel ist die Harfe des Orpheus, die Fische bezaubert und die *Argo* anschiebt. Die Harfe steht für den singenden Wind, der dem ins unendliche Meer hineinsegelnden Sonnenschiff die Bahn ebnet. Eine schöne Geschichte – und nach wie vor lesenswert! *GSW*

Neptun ist Iason und seinen Männern wohlgesonnen und schiebt die Felsen beiseite, um der *Argo* die Weiterfahrt zu ermöglichen

Foto: Interfoto/Mary Evans/Columbia Pictures/Ronald Grant Archive

Die Angos machten nicht nur die Kartoffelsuppe populär, sondern in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts auch Dieppe zu einer der reichsten Handelsmetropolen Frankreichs

Aus der Kombüse

Heute: Kartoffelsuppe a la Dieppe

Die Entdeckung der Neuen Welt hatte nicht nur grundstürzende politische und wirtschaftliche Auswirkungen, sie nahm auch Einfluss auf die europäische Küche: Zucker, Kakao, Gewürze aller Art, Paprika, Mais, Tomaten und exotische Obstsorten kamen hierzulande auf die Tische herrschaftlicher Häuser, die fortan bunter gedeckt waren als je zuvor. Auch die bis dahin als gefährlich geltende Kartoffel trat ihren Siegeszug an, ein Pirat namens Ango aus Dieppe brachte das erste Rezept einer Kartoffelsuppe mit. Ob wie bei unserer Variante schon Lachs als Zutat eine Rolle gespielt hat, ist indes nicht überliefert – wir nehmen es aber einmal großzügig an.

Kartoffeln, Sellerie, Möhren, das Lorbeerblatt, Pfeffer, Kardamom und Salz zusammen in der Fleischbrühe 25 Minuten kochen lassen und anschließend durch ein Sieb seihen. Zwiebeln anbraten, mit der Sahne in die Suppe einrühren und mit Petersilie bestreuen. Den Räucherlachs in Streifen entweder kurz vor dem Servieren dazugeben oder kalt anbieten. Ein guter Roséwein passt ideal. Guten Appetit! *AK*

Zutaten (für 4 Personen)
350 g Kartoffel (geschält, in kleinen Stücken)
300 g geräucherter Lachs
100 g Sellerie, 100 g Möhren (klein geschnitten)
1 l Fleischbrühe
1 Lorbeerblatt
5 Pfefferkörner
5 Kardamomkörner (gemahlen)
4 Zwiebeln (fein gehackt)
1 EL Butter
1/8 l süße Sahne
3 TL Petersilie (fein gehackt)
Salz

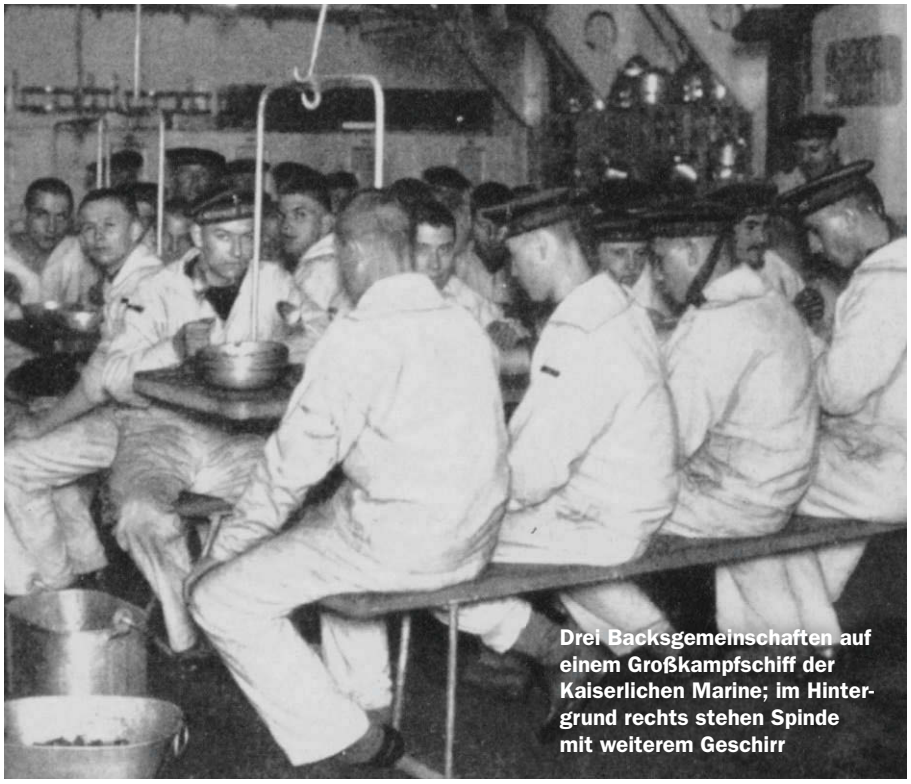
Foto: picture-alliance/FoodCollection

Brauchtum

Backen und Banken

Eine eingeschworene Gemeinschaft

Bei der Kommandierung an Bord von Schiffen der Kaiserlichen Marine erhielt jeder Mann eine sogenannte Rollenkarte, auf der seine Aufträge und Stationen sowie Division, Korporalschaft und Back verzeichnet waren, denen er von nun an angehörte. „Back“ war (und ist) der seemännische Ausdruck für den Tisch, an dem die Matrosen ihre Mahlzeiten einnahmen. Während des Dienstes war die Back zusammengeklappt und mit den Bänken unter der Decke oder an der Bordwand verstaut. Nur beim „Backen und Banken“ durften sie herabgenommen und aufgeschlagen werden. Zu einer Backsmannschaft gehörten zehn bis 14 Mann mit einem Backältesten, der als Vorgesetzter für Ordnung und Sauberkeit zu sorgen hatte. Für die Zeit ihres Zusammenlebens an Bord wuchs diese Backsmannschaft zu einer Einheit zusammen, die in aller Regel auch die Freizeitaktivitäten zusammen gestaltete. Das Foto um 1900 zeigt drei dieser Backsgemeinschaften in einer Abteilung des Zwischendecks beim Mittagessen; vier Mann fehlen, die vermutlich Wache schieben (zu sehen an den vier gestapelten, noch ungenutzten Essschalen auf der vorderen Back, davor Suppentopf und Fleischschüssel). Für Soße gab es einen kleineren Behälter („Scheinwerfer“ genannt), der auch beim sonntäglichen Bierausschank zum Bierholen genutzt wurde. *AK*



Drei Backsgemeinschaften auf einem Großkampfschiff der Kaiserlichen Marine; im Hintergrund rechts stehen Spinde mit weiterem Geschirr

Foto: Sammlung GSW

Kapitänleutnant Reinhard Hardegen als Kommandant von U 123

U-Boot-Ass

Der letzte Mann

Zum Tod von Reinhard Hardegen

Er war in mehrfacher Hinsicht außergewöhnlich: Mit 105 Jahren erreichte Reinhard Hardegen ein biblisches Alter, er zeichnete sich als U-Boot-Kommandant aus, machte nach dem Zweiten Weltkrieg Karriere in Politik und Wirtschaft und begann mit 70 Jahren, die Welt zu bereisen. Wäre er in die Bundesmarine eingetreten, hätte es der am 18. März 1913 in Bremen geborene Hardegen wohl bis zum Admiral gebracht. So blieb er Korvettenkapitän a. D., sein letzter Kriegseinsatz führte ihn als Bataillonskommandeur des Marine-Grenadier-Regiments 6 in die Kämpfe um Bremen, um im Stab von Großadmiral Karl Dönitz in Flensburg-Mürwik in englische Gefangenschaft zu gehen. Damit endete seine Marinelaufbahn, die holprig begonnen hatte, denn wegen eines Flugunfalls, der ein Bein verkürzte, erfüllte er eigentlich nicht die Voraussetzungen für U-Boot-Fahrer. Er wurde es dennoch und versenkte 22 Schiffe mit 118.314 BRT; vor allem beim Unternehmen „Paukenschlag“ gegen die amerikanische Ostküste im Januar 1942 erzielte U 123 mit acht Versenkungen beachtliche Erfolge. Hardegen wurde mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet, später mit dem Eichenlaub und von der Propaganda gezielt für die Zwecke des Regimes genutzt. In den letzten Lebensjahren wurde es still um Reinhard Hardegen, Interviews gab er nur noch selten. Der älteste U-Boot-Kommandant der Kriegsmarine starb am 9. Juni in Bremen. *GSW*

Foto: picture-alliance/ullstein bild