

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 83

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte



Deutsche Torpedoboote 1914-1918

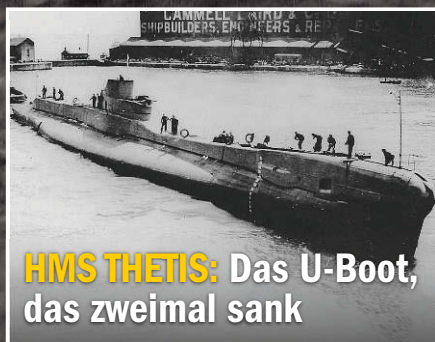


Die GUSTLOFF

1945: Chronik des Untergangs



Marine-Pilot: „Ich flog die ‚Albatross‘!“



HMS THETIS: Das U-Boot, das zweimal sank



Dampfer SACHSENWALD: Rettung einer Perle



Kleine Schiffe, großartige Modelle



12 Dezember 2014

Noch schneller!  So bringen Sie ihr Hydro ans Limit!
5,90 EUR A: 6,70 Euro, CH: 11,80 sFr., BeNeLux: 6,90 Euro, I: 7,90 Euro

SchiffsModell

DIE ZEITSCHRIFT FÜR DEN SCHIFFSMODELLBAU

Getestet
Was Highend-Bausätze wirklich bieten

AHTS-Versorger von Tian Jie

Schubschiff HERKULES
Vom Vorbild zum Wunschmodell


Wie ein Selbstbau nach Fotovorlagen entsteht

Faszination U-Boot
Seltene Unterwasser-Fahrzeuge beim Kölner Modell-U-Boot-Treffen


Prototyp Nekst
RG-65-Klasse: Einfacher Eigenbau für viel Segelspaß


Graupners MC-Serie:
Wie sie mit den Top-Sendern auch Schiffe steuern können


Besuch in der Edelwerft
Wo Kuhlmanns Traum-Yachten entstehen


Alemannen-Regatta
Elf Modellbau-Clubs geben Gas


JEDEN MONAT
NEU AM
KIOSK!

Online blättern oder Abo mit Prämie bestellen unter:
www.schiffsmodell-magazin.de/abo

Sargnagel oder Segen für Museen?

Sie erinnern sich? Vor rund zwei oder drei Jahren gab es eine Riesenaufregung. Durch unsere Straßen fuhren Autos mit monströsen Kameraköpfen auf den Dächern. Ein amerikanisches Superunternehmen scannte unsere Vorgärten, Haustüren und falsch geparkten Autos. Inzwischen ist der „Sturm im Wasserglas“ vorbei und ein gewisser Nutzen für die digitale Recherche, als Ergebnis des Superaufwandes, von uns Internetworkern entdeckt.

Da erzeugte eine Meldung Aufmerksamkeit: „Das Deutsche Museum und das junge Münchner Hightech-Unternehmen NavVis präsentieren anlässlich der Münchner „Langen Nacht der Museen“ ein einmaliges digitales Projekt: Die beeindruckende und weitläufige Abteilung „Schiffahrt“ ist erstmals vollständig digitalisiert und in 3D erfasst. Besucher aus aller Welt können die Ausstellung ab sofort online erkunden. Bilder, Texte und Audioinformationen machen die

photorealistic 3D-Welt zu einem interaktiven Erlebnis.“ Also rauf auf die Homepage und stöbern. Da waren zwei Dinge die mich neugierig machten – zum einen die Sache selbst und zum anderen natürlich das Thema Schiffahrt. Bei meinen sporadischen Besuchen im Deutschen Museum war ich bei der weitläufigen Schiffahrtsabteilung nie ganz durchgekommen. Nach einer guten Stunde Klicken auf der Seite des Deutschen Museums endete mein virtueller Rundgang vor dem aufgeschnittenen U-Boot U1. Ich konnte nicht hineinschauen, weil sich die Darstellung auf meinem Bildschirm nicht in diese Richtung drehen ließ. Also wollte ich nun wissen, wie denn diese wirklich interessanten 3D-Animationen entstehen. Da wurden meine Erinnerungen an die Superaktion von oben wach. Ein wohl selbstfahrendes Gerät, mit Kamera- und Laserköpfen bestückt, fährt durch das menschenleere Museum und scannt alles, was ihm vor

die Linsen kommt. Wenn das noch mit Inhalten verfüllt ist, die man sich bei ausgesetzten Exponaten erläuternd anhören kann, ist das eine tolle Sache für den virtuellen Museumsbesuch von zu Hause aus.

Also auf jeden Fall empfehlenswert. Aber was machen die Museen, wenn sich diese Superidee durchsetzt? Wenn alle Museen durchgescannt sind? Und das kann schnell gehen, wie wir an den Filmsequenzen unsere Straßenzüge und Häuser im Internet sehen. Wo sind dann die leicht schmerzenden Füßen nach stundenlangem Gehen und Stehen durch die Ausstellungen, das Stöbern im Museumsshop und der Genuss einer Tasse Kaffee im Museumsrestaurant? Wird das Museum der Zukunft im Studio zusammengebastelt und via Internet ins Haus geliefert?

Auch nach diesem Ausblick wünsche ich Ihnen jetzt viel Erlebnisfreude beim Lesen und Betrachten Ihrer neuen SCHIFF CLASSIC.

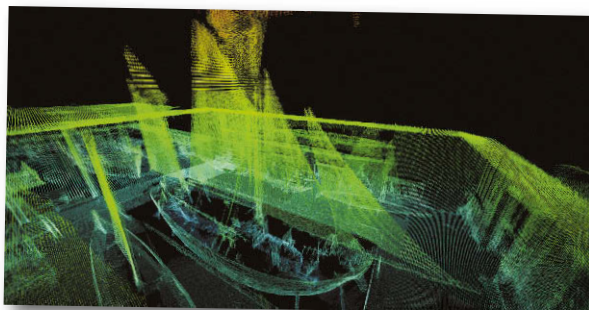
Ihr Jörg-M. Hormann
SCHIFF CLASSIC
Infanteriestraße 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de



Jörg-M. Hormann,
Verantw. Redakteur

PUNKTWOLKE: Sie entsteht durch die Laservermessung bei der Kartierung einer Ausstellung. Hier in der Abteilung Schiffahrt des Deutschen Museums, München.

Foto: NavVis, München



Wir stellen vor



Manuel Miserok (1973)

Dipl.-Sportwissenschaftler, segelt seit mehr als 20 Jahren auf Traditionsschiffen und ist hauptberuflich als Produktmanager im Bereich der Reiskonzeption und Medienarbeit für ein zivil genutztes Segelschulschiff tätig. Er engagiert sich als ehrenamtlicher Mitarbeiter für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und besitzt eines der umfangreichsten Privat-Archive zur Dokumentation des Seenotrettungswesens in Deutschland, über das er in SCHIFF CLASSIC berichtet.



Detlef Ollesch (1958)

Als gelernter Industriekaufmann und Betriebswirt war er langjährig im Beschaffungswesen eines holzverarbeitenden Betriebs tätig, bevor der Portepee-Unteroffizier d. R. der Deutschen Marine seine nebenberufliche journalistische Arbeit durch eine Ausbildung beim Deutschen Waffen-Journal zum Beruf machte. Seit 2009 arbeitet er – unterbrochen von Törns auf Traditionssegeln – freiberuflich als Journalist und Buchautor. Für SCHIFF CLASSIC ist das Seegefecht vor Helgoland am 9. Mai 1864 sein Thema.



WERFTHAFEN: Die WILHELM GUSTLOFF an der Ausrüstungspier von Blohm & Voss in Hamburg. Kurz vor der Indienststellung am 15. März 1938 wird der Name an den Bug gemalt.

Foto: picture-alliance

Titelthema

Fahrt in die Sonne und in den Untergang	12
Mit „Kraft durch Freude“ in den Urlaub	
Nächtlicher Tod in der eisigen Ostsee	22
Vor 70 Jahren: das Ende der GUSTLOFF	

Das besondere Bild	6
Schnellbootalltag mit S 75 ZOBEL	
Panorama Maritim	8
Nachrichten zur Schifffahrts- und Marinegeschichte	
Schiff & Zeit	
Seegefecht ohne eindeutigen Sieger	28
Preußen und Österreicher gegen die Dänen	
168 Mann und ein Kapitän zur See	36
Aus der Entstehungszeit der Bundesmarine	
Seenotkreuzer als technisches Denkmal	42
Privates Seenotrettungsmuseum	

Das U-Boot, das zweimal unterging	44
Die spektakuläre Geschichte der HMS THETIS	
Winkspruch	
Gemeinsame Interessen vertreten	48
Gründung der Regionalgruppe Mecklenburg-Vorpommern	
12 000 Euro für hervorragende Forschung	49
Stiftungspreise für Schifffahrts- und Marinegeschichte	
Maritime Technik	
Nur für Flugzeugführer mit Kapitänspatent	50
Amphibienflugzeug „Albatross“ der Bundesmarine	

Titelfotos: picture-alliance (2); Sammlung E.-A. Schneider; Sammlung Jörg-M. Hornann; Sammlung Frank Müller

Preußen und Österreicher gegen die Dänen
Seegefecht ohne eindeutigen Sieger

Im Mai 1864 unterzeichnete die Konfliktpartei des Deutsch-Dänischen Kriegs einen Waffenstillstandsvertrag, der drei Tage später in Kraft treten soll. Doch davon sprach bei Helgoland noch die Kanonen.

REINERBRUNN Deutsch-Dänischer Krieg
 Die Schlacht bei Helgoland am 9. April 1864 war ein Seegefecht zwischen der dänischen Flotte unter Admiral Cressens und der preussisch-österreichischen Flotte unter Admiral von Dönhof. Die Dänen versuchten, die Insel Helgoland zu besetzen, um die preussische Küste zu blockieren. Die Preussen und Österreicher setzten sich erfolgreich gegen die Dänen ab und zogen sich zurück. Die Schlacht endete ohne eindeutigen Sieger, da beide Seiten erhebliche Verluste erlitten und keine entscheidenden Vorteile erzielten.

S. 28

SCHIFF & ZEF | Entstehung der Bundesmarine

1955: Schwieriger Anfang
NEUE REIHE **168 Mann und ein Kapitän zur See**

Vor gut 60 Jahren spricht Kapitän zur See Karl-Adolf Ziemer, höchster Dienstgrad der neuen Marine, vor seinen Männern. Er versucht einen Brückenschlag zwischen Kriegs- und Bundesmarine – und löst damit einen Sturm der Entrüstung aus.

ZWEMAL NEUANFANG, Vor 70 Jahren
 Wie entstehen die Marine in West und Ost? Zwei Offiziere '68: GASTNER (links) bewirbt die Flottille der 'Jahres-Kriegler', mit es schließlich war.

Die 1955 wurde die Marine als Teil der Bundeswehr gegründet. Der erste Kommando der Bundesmarine wurde am 1. April 1956 in Kiel aufgestellt. Der erste Kommando der Bundesmarine wurde am 1. April 1956 in Kiel aufgestellt. Der erste Kommando der Bundesmarine wurde am 1. April 1956 in Kiel aufgestellt.

S. 36

SCHIFF & ZEF

Die spektakuläre Geschichte der HMS THETIS
Das U-Boot, das zweimal unterging

Im Juni 1939 versenkte das moderne britische U-Boot THETIS mit fast 100 Mann an Bord. Eine dramatische Rettungsaktion half, und auch das Boot selbst erhielt noch eine zweite Chance – bis es 1943 erneut in Gefahr geriet.

Schiff der Klasse T-14, das erste britische U-Boot der Klasse, wurde am 1. Juni 1939 in der Firth of Clyde in Schottland in Dienst gestellt. Das Boot wurde von Kapitän Robert Curzon befehligt. Am 3. Juni 1939 versenkte das U-Boot das deutsche U-Boot U-29 in der Firth of Clyde. Das Boot wurde von Kapitän Robert Curzon befehligt. Am 3. Juni 1939 versenkte das U-Boot das deutsche U-Boot U-29 in der Firth of Clyde.

Während gegen die Zeit
 Die HMS THETIS wurde am 1. Juni 1939 in der Firth of Clyde in Schottland in Dienst gestellt. Das Boot wurde von Kapitän Robert Curzon befehligt. Am 3. Juni 1939 versenkte das U-Boot das deutsche U-Boot U-29 in der Firth of Clyde.

Ein kann Textblock
 Die HMS THETIS wurde am 1. Juni 1939 in der Firth of Clyde in Schottland in Dienst gestellt. Das Boot wurde von Kapitän Robert Curzon befehligt. Am 3. Juni 1939 versenkte das U-Boot das deutsche U-Boot U-29 in der Firth of Clyde.

S. 44

MARITIME TECHNIK | Grundlagen HJ.6 Albatross

Amphibienflugzeug „Albatross“ der Bundesmarine
Nur für Flugzeugführer mit Kapitänspatent

Ein Seemann mit Pilotenschein, ein Flieger mit Kapitänspatent? Wer hinter dem Steuerknüppel der Albatross saß, musste beides sein. Ernst A. Schneider war einer der wenigen Marineflieger im Cockpit des legendären Flugbootes.

Zwei Prototypen, 1936 bis 1938, wurden entwickelt. Der erste Prototyp wurde am 1. April 1936 in Kiel aufgestellt. Der erste Prototyp wurde am 1. April 1936 in Kiel aufgestellt. Der erste Prototyp wurde am 1. April 1936 in Kiel aufgestellt.

Sie und Bettung
 Die Albatross wurde am 1. April 1936 in Kiel aufgestellt. Der erste Prototyp wurde am 1. April 1936 in Kiel aufgestellt. Der erste Prototyp wurde am 1. April 1936 in Kiel aufgestellt.

S. 50

MARITIME TECHNIK | Deutsche Torpedoboote im Ersten Weltkrieg

Angriff bei Doppelstander „Z“
„Schwarze Gesellen“ in Aktion

Während der Seeschlacht vor dem Skagerrak kann die Bewährungsprobe der neuen Seebegleitter, über 60 Torpedoboote der Kaiserlichen Marine, sodann mit Überraschungsergebnissen die Schlacht decken – doch es kam anders.

Torpedoboote der Kaiserlichen Marine im Ersten Weltkrieg. Die Boote wurden von Kapitän Robert Curzon befehligt. Am 3. Juni 1939 versenkte das U-Boot das deutsche U-Boot U-29 in der Firth of Clyde.

S. 58

MARITIME TECHNIK | Eine echte „Zehn-Tausender“

Die ITALIA im Liniendienst zwischen Hamburg und New York
Wirtschaftswunder auf dem Atlantik

Ab 1952 etabliert sich die Postgeschwindigkeit vor dem Folgen des Krieges. Zwischen Hamburg und New York fahren zwei hoch beladene deutsche Lini, doch auch von der ITALIA sind die Reisenden begeistert.

Konzeptionell wurde die ITALIA als ein Schiff der Klasse „Zehn-Tausender“ entwickelt. Das Boot wurde am 1. April 1952 in Kiel aufgestellt. Der erste Prototyp wurde am 1. April 1952 in Kiel aufgestellt.

Angeliebter nach New York
 Die ITALIA wurde am 1. April 1952 in Kiel aufgestellt. Der erste Prototyp wurde am 1. April 1952 in Kiel aufgestellt. Der erste Prototyp wurde am 1. April 1952 in Kiel aufgestellt.

S. 66

Fünf Meter mehr 56
 100 Jahre Dampfer SACHSENWALD

„Schwarze Gesellen“ in Aktion 58
 Torpedoboote im Ersten Weltkrieg

Landgang
Wirtschaftswunder auf dem Atlantik 66
 Liniendienst zwischen Hamburg und New York

Gefangen im ewigen Eis 70
 Die Polarexpedition des Sir John Franklin

Titelbild: „Kraft durch Freude“ Kreuzfahrtschiff WILHELM GUSTLOFF im Hamburger Hafen im Jahr 1938. Foto: picture-alliance

Hightech in der Außenweser 72
 Leuchtturm „Alte Weser“

Bücherbord 76
 Maritime Buchneuheiten

Das Langboot war ihr Leben 78
 Wikingerausstellung in Berlin

Zeitreise 80
 Das Tor der Marinekaserne Eckernförde, gestern und heute

Vorschau/Impressum 82



Schnellbootalltag mit S75 ZOBEL

Ruppige See bis zu den Aufbauten kann Schnellbootleute nicht erschrecken. Vor solchen Unbilden schützt heute eine geschlossene Brücke und man sollte tunlichst nicht draußen auf Deck sein. Hier taucht gerade der Nato Kode P 6125 in das Wellental. Es ist ein Schnellboot der Gepard-Klasse, auch technisch als 143 A bezeichnet. Ab 1982 wurden zehn Boote der Klasse mit Pelztiernamen von der Deutschen Marine angeschafft und bis heute

eingesetzt. Genaugenommen sind es Flugkörperschnellboote mit jeweils vier Seezielflugkörpern vom Typ MM 38 Exocet, deren Abschussbehälter auf dem Heck hier besonders gut zu sehen sind. Im Unterschied zur Vorläuferklasse verfügen die Boote über keine Torpedos mehr, dafür wieder über Minenlegekapazität und 76-mm-OTO-Melara Geschütz auf dem Vorschiff, das auf unserem Foto gerade abtaucht.

Jörg-M. Hormann

Foto: piz-marine





Leerer Liegeplatz in Bremen Vegesack

SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND musste in die Werft

Sorgen bereitet der Dreimaster seinem Eigner, dem Deutschen Schulschiff-Verein e.V. Bremen. Eine teure Werftüberholung muss erledigt werden.

Claus Jäger, der Vorsitzende des Vereins: „Unterhalb der Wasserlinie hat der Rost am Rumpf des einzigen deutschen Vollschiffs genagt. Stellenweise misst die Bordwand nur noch eine Stärke von zwei bis drei statt zwölf Millimetern. Zahlreiche Niete am Rumpf sind zudem instabil geworden und müssen ersetzt werden.“

Wasser dringt bislang zwar nicht in die SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND ein, denn der Verein hat die schadhaften Stellen mit Stahl und Beton versiegelt. Doch Gefahr ist im Verzug. Darum ging der stolze Dreimaster Ende Oktober zur Restaurierung in die Werft. Hier werden neue Stahlplatten zur Verstärkung in den maroden Bereichen des Unterwasserschiffs – praktisch wie überdimensionale Metall-Pflaster – aufgeschweißt.

Bereits 1995 wurde das Schulschiff für 5,5 Millionen Mark

restauriert. Für die aktuellen Arbeiten müssen nun nochmals rund eine Million Euro in die Hand genommen werden. Claus Jäger: „700 000 Euro Förderung bekommt der Schulschiff-Verein von Bund, Land und der Deutschen Stiftung Denkmalschutz. Den Rest muss er über Spenden finanzieren. Bisher fehlen noch etwa 200 000 Euro.“

Die SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND wurde 1927 vom Deutschen Schulschiff-Verein als vierte Ausbildungseinheit der Organisation in Auftrag gegeben. Das Vollschiß lief am 14. Juni 1927 bei der Tecklenborg-Werft in Geestemünde, dem heutigen Bremerhaven, vom Stapel und wurde bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs für zahlreiche Ausbildungsreisen eingesetzt. Im Winter wurden Ziele in Übersee, zumeist afrikanische oder südamerikanische Häfen, angesteuert, im Sommer fand das Training in der Nord- und Ostsee statt. Von 1927 bis 1939 wurden zwölf Überseereisen unternommen. Bis 1952 wurde die SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND als Jugendherberge genutzt. Danach nahm der DSV den Schulbetrieb stationär in Bremen wieder auf.

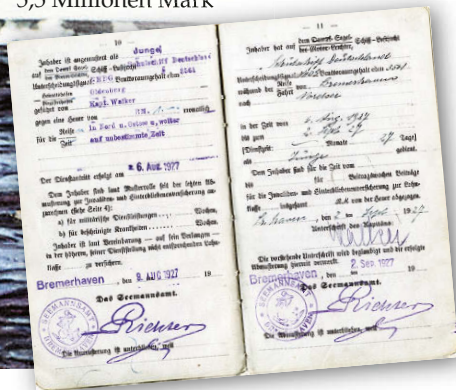
1995 wurde das Vollschiß als Denkmal anerkannt und nach einer umfassenden Renovierung an seinen heutigen Liegeplatz nach Vegesack verbracht. Es dient als Tagungsstätte mit Übernachtungsmöglichkeit.

Ulf Kaack

Vollschiß und Segelschulschiff DEUTSCHLAND zu aktiven Zeiten. Foto: Ulf Kaack

Zwei Seiten aus dem Seefahrtsbuch eines Matrosen vom SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND von 1927. Für eine Reichsmark Heuer im Monat war er seinerzeit unterwegs.

Foto: Ulf Kaack



Minensucher ORION

Endstation Schrottplatz

Die 70 Jahre alte ORION der Marinekameradschaft Aschaffenburg soll abgewrackt werden. Kein Museum will das Schiff.

Seit 1924 besteht die Marinekameradschaft Aschaffenburg. Eigentlich wollten die Mitglieder den 90. Geburtstag in Ruhe auf ihrem schwimmenden Vereinsheim, dem Minenräumer ORION feiern, doch die Existenz

der ORION steht in Frage. Bis August nächsten Jahres muss das Schiff seinen Liegeplatz verlassen, da die Schwimmfähigkeit der ORION nicht mehr nachgewiesen werden kann. Obwohl es sich um eines der letzten noch existierenden

deutschen Kriegsschiffe aus dem Zweiten Weltkrieg handelt, will niemand den alten Minenräumer haben. Dabei ist das Schiff erhaltenswert. Es dürfte sich um das größte noch schwimmende Überwasserschiff der Kriegsmarine



Die ORION harrt der Dinge, die auf sie zukommen.

Foto: Privat

handeln. 1943 als Räumboot R 132 gebaut, hat das Schiff den Weltkrieg unbeschadet überstanden, um unter britischer und amerikanischer Flagge weiter Minen zu räumen. 1956 wurde das Boot an die neue Bundesmarine übergeben. Nach der Ausmusterung 1968 wurde sie Vereinsheim der Marinekameradschaft. Überlegungen, das Schiff an Land zu setzen, sind ebenfalls gescheitert. Vielleicht fällt einem Leser eine Lösung ein.

JMH

Seenotkreuzer-Prototyp heißt wieder BREMEN

Im historischen Kleid wieder fahrbereit

Kürzlich wurde der Prototyp eines Seenotkreuzers von 1953 erstmals richtig getauft.



Foto: Manuel Miserok

Erstmals nach 50 Jahren kehrte der Versuchskreuzer BREMEN zurück zur Seenotretter-Zentrale an der Weser. Seinen Namen hatte er bei der späten Schiffstaufe zurückerhalten.

Der ehemalige Rettungskreuzer BREMEN (siehe ausführlichen Artikel in SCHIFF CLASSIC 2/2013) trägt wieder seinen ursprünglichen Namen. Im Rahmen der Maritimen Woche wurde das Schiff am 20. September 2014 in Bremen durch Stefanie

Meier, Lebensgefährtin des Projektleiters Dr. Kai Steffen und gebürtige Bremerin, getauft. Nach dem Umbau zum ersten Versuchs-Seenotkreuzer mit Turmaufbau und Tochterboot-Heckwanne im Jahr 1953 hatte den Unterlagen der DGzRS zufolge

keine Taufe stattgefunden. Die feierliche Zeremonie wurde nun nachgeholt, nachdem das Schiff zunächst unter Denkmalschutz gestellt und während eines zweimonatigen Werft-Aufenthalts durch freiwillige Helfer in einen fahrbereiten Zustand versetzt und in der originalen Farbgebung der 1950er-Jahre lackiert worden war.

Das Kulturforum Speicher XI als heutiger Eigner und Betreiber des Seenotrettungs-Veteranen ist nun auf der Suche nach dem Original-Tochterboot, das nach dem Verkauf im Jahr 1965 als Gartenschmuck in Stade an der Unterelbe gedient haben soll. Sachdienliche Hinweise zum Verbleib des Bootes werden erbeten an

Tochterboot@srk-bremen.de

(Ansprechpartner: Dr. Kai Steffen).

Manuel Miserok

Sonderausstellung TIEF UNTEN

Vor hundert Jahren begann der U-Boot-Krieg

Die Geschichte einer bahnbrechenden Technik und ihre Folgen für die Menschen dokumentiert das Internationale Maritime Museum in Hamburg.

Bis Ende Dezember zeigt das Internationale Maritime Museum Hamburg (IMMH) seine Sonderausstellung „Tief unten. Der U-Boot-Krieg 1914–1918“. Anlass ist der erste Einsatz eines U-Boots als Waffe vor 100 Jahren. Am 22. September 1914 versenkte das deutsche U-Boot U 9 drei britische Panzerkreuzer vor Hoek van Holland. Fast 1500 Seeleute fanden in wenigen Minuten den Tod.

Von da an galt das U-Boot als wirkungsvolle und zugleich günstige Alternative zu den Panzerschiffen, die bis dahin die Seekriegsstrategie beherrschten. U-Boote bedrohten auch Handelsschiffe. Der Zufallser-



Der klassische U-Boots-Angriff des Ersten Weltkriegs wurde nach Priorisierung mit dem Geschütz über Wasser durchgeführt.

folg des deutschen U-Bootes zu Beginn des Ersten Weltkriegs veränderte die maritime Waffentechnik.

Zahlreiche noch nie gezeigte Exponate stammen aus dem Archiv des IMMH. Viele Leihgaben kommen aus Deutschland, Großbritannien, Belgien und Dänemark. Erstmals beteiligt sich das „National Museum of the Royal Navy“ in Portsmouth mit zeitgenössischen Propagandaplakaten und wertvollen Dokumenten.

Ein Teil der Ausstellung besteht aus dem Nachlass von Kapitänleutnant Otto Weddigen, dem Kommandanten von U 9. Er wurde zum Helden der Kriegspropaganda, allerdings nur für ein halbes Jahr. Dann fiel er auf U 29 mit seiner Besatzung dem Krieg zum Opfer. HF

30 Jahre Technikmuseum
U-Boot WILHELM BAUER



Foto: Harald Focke

4,5 Millionen Besucher haben bisher in Bremerhaven die WILHELM BAUER besichtigt, das erste echte 1945 in Serie gebaute U-Boot der Welt. Allein im vergangenen Jahr kamen 70 000 Menschen. Der Trägerverein hat die Ausstellung im Rumpf des Bootes seit 1984 mehrfach renoviert. Der Typ XXI konnte seine Einsätze komplett unter Wasser fahren, da ein Schnorchel die Dieselmotoren mit Luft versorgte. Neu waren auch die hydrodynamisch optimierte Rumpfform und die starken Batterien, die WILHELM BAUER mehr als 17 Knoten schnell machten. Die neue U-Boot-Generation kam im Krieg nicht mehr zum Einsatz. Das Museumsschiff wurde im Mai 1945 von der Besatzung versenkt, 1957 gehoben und ein Jahr später von der Bundesmarine als Schul- und Erprobungsboot in Dienst gestellt.

Der vorletzte Marinebunker seiner Art verschwindet



Foto: Detlef Oliesch

An die einstige Kaserne der Zweiten U-Boots-Flottille am heutigen Banter See in Wilhelmshaven erinnerten seit deren 2009/2010 erfolgtem Abriss nur noch die beiden 1943 erbauten Kriegsmarine-Truppenmannschaftsbunker 750. Seit dem 15. September 2014 lässt die Stadt ihn abreißen. Damit wird bundesweit nur noch ein Exemplar dieses Marinebunker-Typs existieren.

Ausstellung über den Kleinen Kreuzer SMS EMDEN

Zwischen Mythos und Wirklichkeit.

Schon der Titel einer Sonderausstellung, die augenblicklich vom Ostfriesischen Landesmuseum (OLM) in Emden präsentiert wird, verspricht spannende Aufklärung.

Zwei Monate haben die Besucher Zeit und Gelegenheit, sich mit dem Schicksal des Kleinen Kreuzers der Kaiserlichen Marine, seines Kommandanten Karl von Müller und seiner Besatzung zu befassen. Danach übernimmt das Deutsche Marinemuseum in Wilhelmshaven die Ausstellung, an deren Konzeption es bereits beteiligt war.

Das OLM ist ganz zweifellos für seinen Mut zu loben, einer eher nicht gerade militär-affinen Gesellschaft ein derartiges Thema zu präsentieren. Auch die Stadt Emden unterstrich die Bedeutung der Ereignisse durch die Anwesenheit ihres Oberbürgermeisters, der in einer prägnanten Rede um die Weiterführung des Namens „Emden“ in der Deutschen Marine warb, deren Vertreter der Eröffnung ferngeblieben waren.

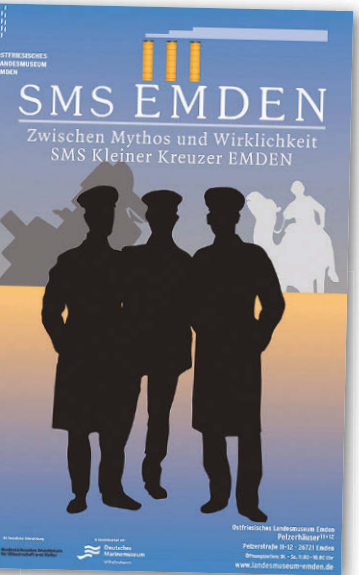
Die verantwortlichen Kuratoren hatten sich mit dem Titel ein

hohes Ziel gesetzt, dessen Erreichen für ein kulturhistorisches Museum vom Rang des Ostfriesischen Landesmuseums durchaus machbar sein muss. Ein Rundgang durch die für eine solche Ausstellung ein wenig zu kleinteiligen Räumlichkeiten in einer Außenstelle des Museums vermittelt manche überraschende Bildquelle, bisher noch nicht gezeigte persönliche Unterlagen von den Besatzungsangehörigen und eindrucksvolle Dokumente zum historischen „Nachleben“ des Kaiserlichen Kreuzers.

Die textliche Kommentierung der Exponate und dargestellten Ereignisse ist leider bisweilen ziemlich ungenau. So versenkte sich die Flotte im „Hafen von Scapa Flow“ und die doch bemerkenswerte Tatsache, dass das Flaggschiff des Befehlshabers der Internierungsflotte der Kleine Kreuzer EMDEN II war, bleibt unerwähnt.

Im Museumsbestand selbst befinden sich Rock und Mütze der Kommandanten, die jedoch nicht ausgestellt sind, dafür aber ein nachgebildeter Pour le Mérite, was nicht erwähnt wird. Auch der Frage, warum Karl von Müller diesen höchsten militärischen Orden des Kaiserreiches erst im Frühjahr 1918 erhielt, wird nicht nachgegangen.

Der sicherlich bemerkenswerte Weg des Landungszuges der EMDEN von den Kokosinseln im Indischen Ozean bis nach Konstantinopel wird ausführlich dargestellt. Die spätere weltweite Anerkennung wurden Kommandant und Besatzung jedoch auf Grund der humanen Seekriegsführung zuteil. Die Kuratoren haben sich zudem ohne große Not der juristischen Kommentierung und Darstellung des Handelskriegs nach



Plakat der Sonderausstellung über den Kleinen Kreuzer EMDEN im Ostfriesischen Landesmuseum Emden. Foto: Sammlung Kliem

damaligem Seekriegsrecht einschließlich der viel späteren U-Bootkriegführung auch gegen Handelsschiffe gewidmet.

Ein Besuch des Museums sollte der Geschichts- und Marineinteressierte jedoch keinesfalls versäumen, denn Anregung zu weiterer Beschäftigung mit einem spannenden Thema vermittelt die Ausstellung allemal.

Eberhard Kliem



Pferdestärken treiben die JAMAL durch meterdickes Eis. Im Sommer 2013 machte der russische Atom-Eisbrecher international von sich reden als er 16 Forscher von einer zerbrechenden Rieseneissscholle aus der Beaufort-See rettete. Der 150 Meter lange und 30 Meter breite Eisbrecher der ARKTIKA-Klasse sollte ursprünglich OKTOBERREVOLUTION heißen, doch dann blieb es, beim fünften Schiff seiner Klasse, bei JAMAL, benannt nach einer Halbinsel, die in Westsibirien in die Karasee hineinragt. Seit Oktober 1992 in Murmansk stationiert, gehört auch das Offenhalten der Nordwestpassage zu den Aufgaben des Atom-Eisbrechers.

Foto: Dettlef Olfesch

Sonderausstellung im Museum „Windstärke 10“ in Cuxhaven

Der Tod und das Meer

Das neue maritime Museum in Cuxhaven zeigt eine Ausstellung, die sich mit dem beschäftigt, der zu allen Zeiten der Seefahrt mit an Bord war – dem Tod.

Seenot und Schiffbruch haben auch viele Künstler inspiriert. Das Museum „Windstärke 10“ in Cuxhaven zeigt vom 14. Dezember 2014 bis zum 26. Mai 2015 die Sonderausstellung „Der Tod und das Meer“ mit Graphiken, Gemälden, Fotos und Videos aus sechs Jahrhunderten. Darüber hinaus sind Exponate von Schiffsuntergängen zu sehen sowie Darstellungen von der Rettung aus Sturm und Not. Die Schau entstand aus der Zusammenarbeit des Flensburger Schifffahrtsmu-

seums mit der Graphiksammlung „Mensch und Tod“ am Institut für Geschichte der Medizin der Universität Düsseldorf. Zur Ausstellung ist ein Katalog erschienen. HF



Wartende Fischersfrau, Gemälde von Heinrich Tankum 1840.

Foto: SHMH-Alt-naer Museum