

SCHIFFClassic



Willkommen an Bord!
Segeln lernen auf der
Großherzogin Elisabeth

EUR 9,90 A: EUR 10,90 Be, Lux: EUR 11,40
CH: sFr 15,80 I: EUR 13,00



MIT HAUPTKALIBER 40,6 CM!

H-Klasse

Die überschweren Schlachtschiffe der Kriegsmarine –
und warum sie nicht realisiert wurden

**Vom Walfänger
zum U-Boot-Jäger**



Desaster: Die Unglücksserie der britischen „Calamity“-U-Boote



Sieg 1898: Wie ein Seegefecht die USA zur Großmacht katapultierte



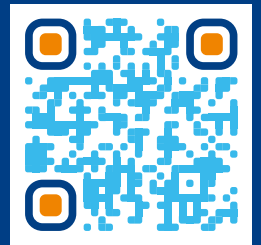
Neu erforscht: So operierten deutsche U-Jäger in der Ägäis

Die Modellbauwelt an einem Ort.



**Jetzt Tickets
sichern!**

Mehr Infos unter:
www.intermodellbau.de



Weltgrößte Messe für
Modellbau & Modellsport

18.–21. April 2024

Messe Dortmund

Liebe Lesenden und Leser,

warum haben wir als Titelthema dieser Ausgabe die deutschen Schlachtschiffe der H-Klasse gewählt, die nur in Planungen existierten, aber nie fertiggestellt und gefahren sind, geschweige denn im Einsatz standen? Zum einen sind wir ungemein gespannt auf Ihre Reaktion! Und zum anderen war es für die Redaktion herausfordernd, in der wissenschaftlichen Literatur einer abschließenden Antwort auf die Frage nach den Hintergründen für dieses gigantische Bauvorhaben der Kriegsmarine nachzuspüren. Ich hoffe, es ist uns gelungen.

Die Kriegsmarine sollte ab der zweiten Hälfte der 1940er-Jahre über eine Großschlachtflotte mit globalen Seemachtambitionen verfügen – doch die Voraussetzungen konnten nie geschaffen werden

Die Großflottenplanung des Jahres 1939 („Z-Plan“) erschöpfte sich keineswegs in den Entwürfen H bis N, die auf den folgenden Seiten den Schwerpunkt bilden und von denen immerhin H und J auf Kiel gelegt wurden. Sondern sie erfuhr ihre Fortsetzung in solchen Meerestriesen, die zu Recht „Superschlachtschiffe“ genannt werden dürften, wenn es sie denn gegeben hätte: H 41, H 42, H 43 und H 44, von denen Letzteres mit einer Hauptartillerie von 8 x 50,8 cm (!) armiert worden wäre. Dahinter hätte sich selbst die japanische *Yamato* verstecken können ... Nicht zu vergessen die zunächst als Schlachtkreuzer klassifizierten Entwürfe O und P, die dann ebenfalls Schlachtschiffe werden sollten. Alles in allem hätte die Kriegsmarine ab der zweiten Hälfte der 1940er-Jahre über eine Schlachtflotte mit unzweifelhaft globalen Seemachtambitionen verfügt – immer vorausgesetzt, der Krieg wäre so verlaufen, wie von der Führung gewünscht.

RAUM FÜR NEUE SCHLACHTSCHIFFE?

Großadmiral Erich Raeder (Mitte)
beim Besuch einer Werftanlage 1942

Foto: picture-alliance/Fotoarchiv für Zeitgeschichte

Die Vorstellungen der Seekriegsleitung zum forcierten deutschen Flottenaufbau gipfelten in den Sommermonaten 1942, also zu einem Zeitpunkt, als der Schwerpunkt der Marineringüstung bereits auf der Produktion von gegenwärtig Kriegsnotwendigem lag. Und das waren U-Boote. Dass hohe Marineoffiziere in einer Situation unverhohlen in Schlachtschiffkategorien dachten und sich in maritimen Fantasien verloren, als wegen Personal- und Materialmangels noch nicht einmal die Vorgaben der ersten Dringlichkeitsstufe (25 U-Boote pro Monat) eingelöst werden konnten, könnte man im Nachhinein abgehoben und verantwortungslos nennen.

Aber der Blick auf die Karte zeigte ihnen 1942 ein Großdeutsches Reich im Zenit von Ausdehnung und Macht. Der pure Glaube an einen positiven militärischen Fortgang verstellte möglicherweise das richtige Gespür für die aktuellen Erfordernisse der Fronten: Und da stand an erster Stelle unangefochten der noch nicht zum Abschluss gebrachte Ostkrieg mit allen Konsequenzen (war die Sowjetunion nicht besiegt, bekäme die Marine nicht die für den Flottenbau benötigten Rohstoffe und Zwangsarbeiter), gefolgt vom Unterwasserkampf gegen die feindlichen Handelsschiffe. Von Weltmachtplänen geblendet, konnte sich zu Großkampfschiff-Träumereien nur hinreißen lassen, wer den Krieg nicht verstanden hatte.

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



Dr. Guntram Schulze-Wegener,
Fregattenkapitän der Reserve,
Herausgeber und
verantwortlicher Redakteur

Guntram Schulze-Wegener



SCHLACHTSCHIFF-TRÄUME

Gigantische Pläne

Die Kriegsmarine rüstete auf, um ab Mitte der 1940er-Jahre die vom Deutschen Reich gewonnene Weltmachtposition auf See zu verteidigen. Dafür war kein Kaliber zu groß

12



Geburt einer Seemacht

Im Kampf der U.S. Navy gegen die Spanier ging es 1898 um mehr als nur Kuba

40



U-Boot-Jäger in der Ägäis

Einsätze von UJ 2104 im Zweiten Weltkrieg – die Geschichte eines Bootes

70



Gestrandet in der Hölle

Die Viermastbark *Dundonald* lief am 7. März 1907 auf Grund und sank. Für die Überlebenden begann eine Odyssee

28



Oldenburger Deern

Auf dem traditionellen Großsegler *Großherzogin Elisabeth*, bekannt als *Lissi*, kann man das seemännische Rüstzeug erlernen



Bewegte Geschichte

Hitra, *Hessa* und *Vigra* waren ehemalige Kriegsfahrzeuge, die 1943 zu Fluchtschiffen umgerüstet wurden. Eines überlebte den Krieg

DAS BESONDERE BILD

6 Werbeschiff auf dem Wannsee

MARITIMES PANORAMA

8 Wissenswertes rund um die Seefahrt

TITELTHEMA

12 Schlachtschiffe der H-Klasse

Bismarck und *Tirpitz* sollten noch größere Schlachtschiffe folgen – Wunsch und Wirklichkeit im Zweiten Weltkrieg

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

28 Gestrandet im Südpazifik

Glück im Unglück für Überlebende der *Dundonald* 1907

EREIGNISSE & GESTALTEN

36 Ziel: Freiheit

Ehemalige U-Jäger transportierten ab 1943 Flüchtlinge aus Norwegen auf die Shetlands. Ein Boot blieb übrig

70 Bissiges Seepferdchen

UJ 2104 erlebte 1943 den Abfall Italiens vom Bündnis

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

40 Die Reifepfung

Im Seegefecht von Santiago 1898 siegte die U.S. Navy mit wenigen Schiffen über Spaniens Karibik-Flottille

FASZINATION SCHIFF

50 Willkommen an Bord!

Das Segelschulschiff *Großherzogin Elisabeth*

Titelbild: Das nie realisierte „Superschlachtschiff“ H 44 in einer künstlerischen 3-D-Darstellung

Titelabbildungen: Stefan Draminski, Max Mudie/Alamy Stock Photo, Archiv H. Karr, Archiv *Schiff Classic*, Sammlung P. Schenk

PERSÖNLICHKEITEN

56 Verschollen

Johann Salvator von Österreich verschwand 1890 im Sturm

WAFFEN & TECHNIK

58 Vom Unglück verfolgt

Seltener Flop: die britischen „Calamity“-U-Boote

MARITIME KUNST

62 Sehnsucht nach dem Meer

45 meist unbekannte Gemälde im Hamburger IMM

TECHNIK & GERÄT

66 Start in die Zukunft

1915: Das italienische Flugzeug-Mutterschiff *Europa* im Dienst

HISTORISCHE SEEKARTEN

80 Ponta Delgada

Tiefen und Untiefen: Küstenkarte der Azorenstadt

RUBRIKEN

78 Service

79 Rätsel

82 Vorschau / Impressum



Seestücke fürs Auge

Das IMM Hamburg präsentiert 45 zum Teil noch nie öffentlich gezeigte Gemälde der Seefahrt

62

Gutes Marketing: Die Werbung erreichte
die Badegäste am Wannsee

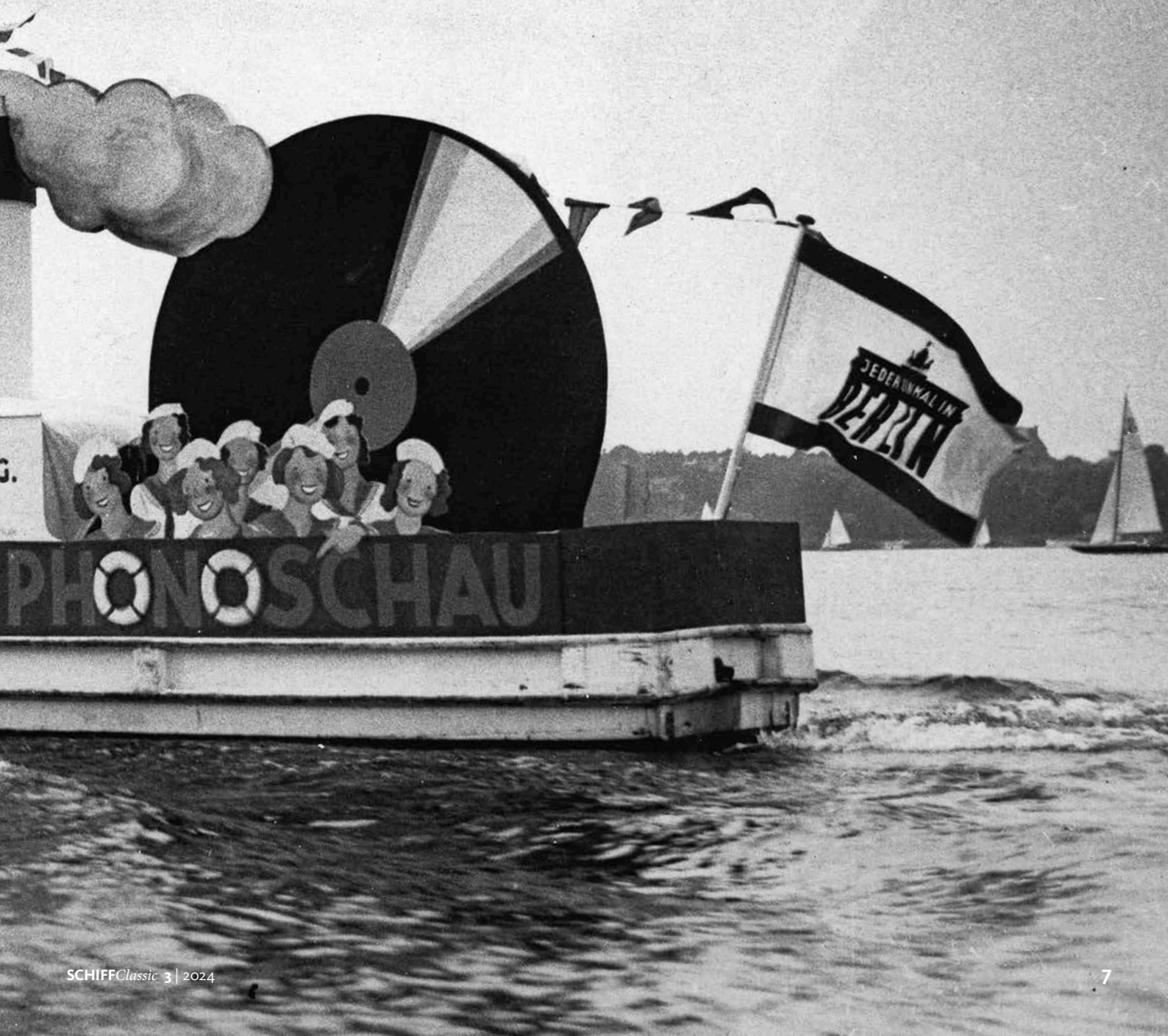
Foto: Interfoto/Brandstaetter Images/Austrian Archives



„Aufm Wannsee“

Über die Toppen geflaggt

Anlässlich der „Großen Deutschen Funkausstellung“ (Phonoschau) vom 21. bis 30. August 1931 in Berlin scheute die Stadt weder Kosten noch Mühen sogar für maritime Werbung auf dem beliebten Wannsee. Wegen vieler neuer technischer Errungenschaften war die Messe ein Magnet für Aussteller und Besucher aus aller Welt. Den Bug des Werbeschiffes ziert ein Modell des seit 1926 in Betrieb befindlichen Berliner Funkturms („Langer Lulatsch“). AK



ZITAT

„Auf, um Skagen, auf, um Skagen, nimm ein Handtuch dir als Kragen,
und das Ölzeug zieh' dir an, denn das kannst du brauchen, Mann!“

Strophe eines alten Liedes der Torpedoboot-Fahrer



WRACKFUND

In 210 Meter Tiefe

Bergung des Bodensee-Raddampfers *Säntis* steht bevor

Die Züricher Firma Escher Wyss & Cie. lieferte der Schweizerischen Nordostbahn (NOB) 1892 ein über alles 51,20 Meter langes und über Radkästen 10,90 Meter breites Fahrgastschiff, das als *Säntis* in Fahrt gebracht wurde. In dem 241,70-Tonnen-Neubau (ca. 400 PAXE) sorgte eine 3-Zylinder-Nassdampf-Expansionsmaschine (450 PS/331 kW) für bis zu 26,0 km/h. Die in Romanshorn beheimatete *Säntis* bediente 41 Jahre lang verschiedene Bodenseerouten. Niedrige Schrottpreise waren der Grund dafür, dass man das Schiff nach der Außerdienststellung 1933 theatralisch mit wehender Schweizer Flagge und schwarzer Rauchpatrone im Schornstein im Bodensee versenkte.

80 Jahre später fanden Vermessungsingenieure die *Säntis* in 210 Meter Wasser-



Die *Säntis* befuhr 41 Jahre lang verschiedene Bodenseerouten und soll jetzt gehoben werden

Fotos (2): Christian König

tiefe wieder. Kälte, Dunkelheit und sauerstoffarmes Wasser hatten das Schiff hervorragend erhalten! Weil der Kanton Thurgau einer Bergung ablehnend gegenüberstand, sammelte ein Schiffsbergverein per Crowdfunding bislang 70 Prozent der geplanten Bergungskosten. Im Juli 2023 gelang die Bergung des Schornsteins. Obwohl in stabilem Zustand, stimmte sein Anfangsbefall mit der Quagga-Muschel nachdenklich. Eile ist geboten, auch deshalb soll die *Säntis* im Sommer nun geborgen werden. Der Plan: Mit einer Unterwasserdrohne (ROV) und einer Spezialkonstruktion werden Stahltrossen unter dem Schiffsrumpf durchgeschoben, dann das Schiff mit Hebesäcken angehoben. Dieses einzigartige Vorhaben kann durch Spenden weiter unterstützt werden (www.schiffsbergverein.ch). C. König

DAS HISTORISCHE FUNDSTÜCK

Goldene Vergangenheit

Hansestadt im Thüringer Becken

Im 12. Jahrhundert begannen sich bedeutende Handelszentren zum Bund der Hanse zusammenzuschließen. Rund 500 Jahre lang entfaltete diese ein Netz an Niederlassungen über ganz Europa, um gemeinsamen Handel zu fördern, zu schützen und letztlich gewinnbringend für alle zu intensivieren. Die großen, namhaften Hansestädte lagen naturgemäß zumeist am Meer. Doch auch im Binnenland gab es bedeutende Niederlassungen. Eine davon war Mühlhausen in Thüringen. Seit 1286 ist hier hansischer Handel nachweisbar, seit 1430 war Mühlhausen Hansestadt im Rahmen des Goslaer Bundes.

Portal Görmarstraße 68: In der Mühlhäuser Altstadt befanden sich hier das „Gasthaus zum Schiffchen“ und eine Gerberei

Foto: Olaf Rahardt

Es waren vor allem Tuche, die von hier aus über die nahen Fernhandelswege transportiert wurden. Über Wanfried an der Werra bestand sogar eine Wasserverbindung zu den Hansestädten an der Nordsee. Ein entfernter Hinweis auf die Blütezeit findet sich am Portal eines einstigen Gasthauses. Hier zierte noch immer die Darstellung eines Hochseesegelschiffes den Eingang, eingefasst von der Jahreszahl 1747. Erst das Erstarken der Stadt Leipzig und die damit verbundene Nutzung anderer Handelswege führten dazu, dass Mühlhausen an Bedeutung verlor.

Olaf Rahardt





Marco Polo in China, Miniatur aus dem Buch *Il milione* von 1299.
Die Authentizität seiner Chinareise wird in der Forschung
verschiedentlich angezweifelt

Foto: Archiv Schiff Classic

Hätten Sie's gewusst?

Marco Polo beschrieb in seinem 1299 veröffentlichten Reisebericht eine ausschließlich aus Tannenholz gefertigte chinesische Dschunke mit einem Deck und vier Masten.

England gründete 1600 die erste East India Company für den Handel mit Indien und dem Fernen Osten.

Die 1875 in Dienst gestellte russische Panzerfregatte *General-Admiral* gilt als der erste Gürtelpanzerkreuzer weltweit und war Vorläufer aller späteren Panzerkreuzer.

Die Kaiserliche Marine unterhielt ein Kriegsschiff mit Namen *Renown*: Das ehemalige Linienschiff diente 1870 bis 1892 als deutsches Artillerieschiff.

Vor 100 Jahren, am 22. April 1924, trat der Schnelldampfer *Columbus* des Norddeutschen Lloyd seine Jungfernfahrt von Bremerhaven nach New York an.

BUCHTIPP

Luxus pur

Go Green auf blauen Meeren

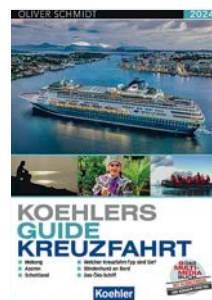
Das Corona-Tief ist überwunden, Kreuzfahrten erfreuen sich ungebrochener Beliebtheit. Das Angebot wird differenzierter. Neben weiteren Megalinern nimmt die Zahl kleinerer Schiffe zu, die den Luxusmarkt bedienen und entlegene Fahrtgebiete erschließen. Mit der neuen Rubrik „Go Green!“ nimmt der aktuelle *Koehlers Guide Kreuzfahrt* einen weiteren Trend auf, dem sich die Schiffsreisebranche nicht verschließen kann. Mit der Vorstellung neuer und bewährter Schiffe, bis hin zu Fluss- und Fährschiffen, mit Seereisezielen für das ganze Jahr, Geschichten über die Menschen an Bord und praktischen Tipps ist Oliver Schmidt und seinem Autorenteam mit der Ausgabe 2024 wieder ein umfassender Überblick über den Kreuzfahrtmarkt gelungen.

Rainer Schubert

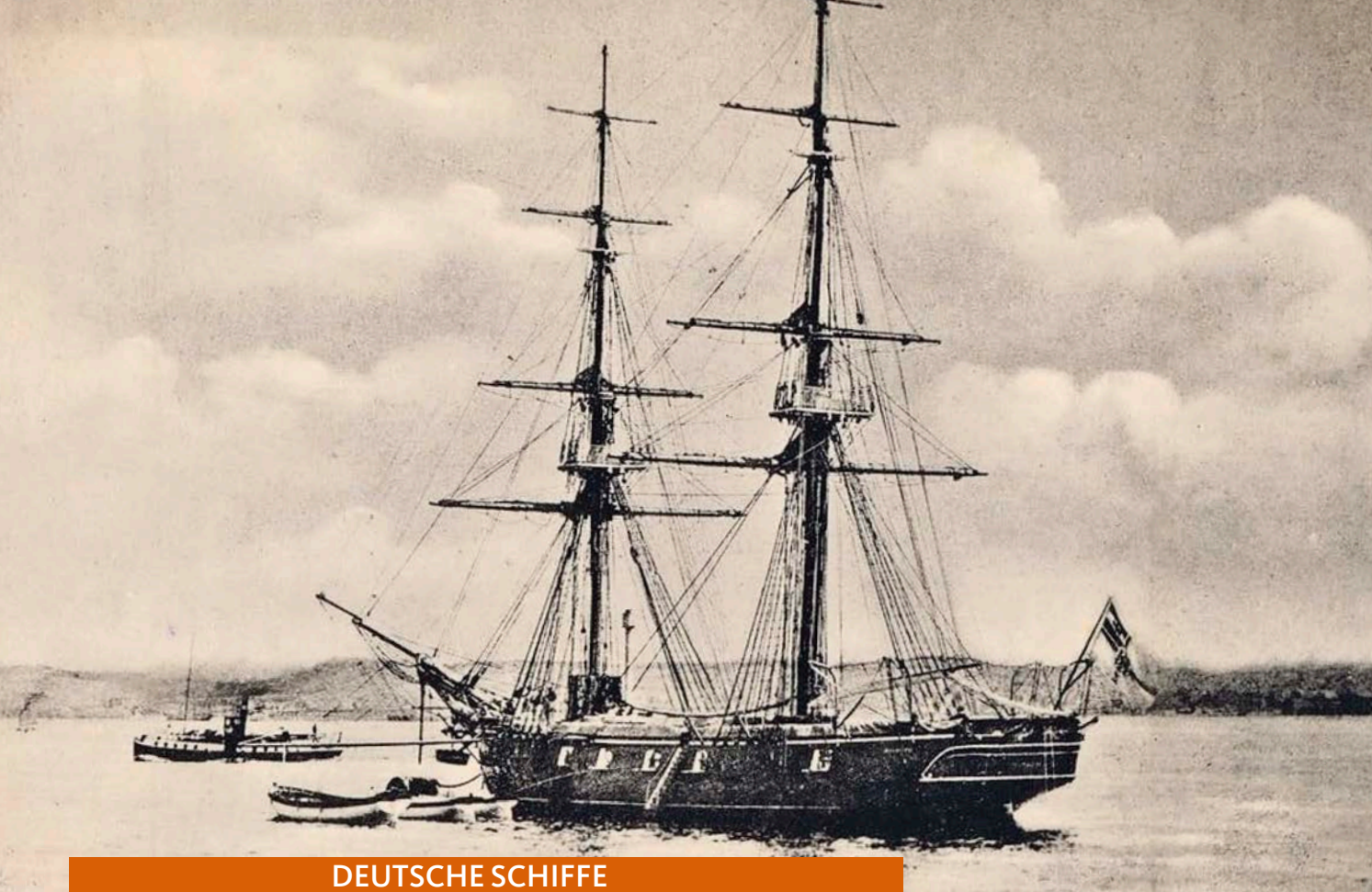
SPÖKENKRAM



Ran, Gattin des Meeresherrschers Ägir, soll bei schlechter Laune Schiffe mit Netzen in die Tiefe gezogen haben, wo sie als Totengöttin des Meeres gewaltet hat. So jedenfalls will es die nordische Mythologie



Schmidt, Oliver:
Koehlers Guide Kreuzfahrt 2024,
340 S., Koehler im
Maximilian Verlag,
Hamburg 2023,
22,94 Euro



DEUTSCHE SCHIFFE

Brigg *Musquito*

Schiffsjungen-Schulschiff britischer Herkunft

Der Untergang des Schoners *Frauenlob* (gesunken am 2. September 1860) bei gleichzeitigem personellem Aufwuchs der Preußischen Marine machte den Ankauf von neuen Schiffen notwendig, die der 1854 in Dienst gestellten *Hela* als Ausbildungsschiffe an die Seite gestellt werden sollten. So kauften die Preußen 1862 die britischen Sloops *Musquito* und *Rover*, die im Folgejahr unter Beibehaltung des jeweiligen Namens als Schiffsjungen-Schulschiffe ihren Dienst aufnahmen. Die Ausbildung sah vor, den jeweils neuen Jahrgang im April eines jeden Jahres an Bord der drei Schulschiffe zu kommandieren, die zunächst in der Ostsee kreuzten, um im Winter eine Überseereise zu unternehmen, die im folgenden Frühjahr endete. Dann wurde der nächste Jahrgang eingeschifft. In diesem Rhythmus fuhr die 627 Tonnen große, 40,50 Meter lange, 10,3 Meter breite und bis zu zwölf Knoten segelnde *Musquito* mit 150 Mann ohne größere Zwischenfälle bis 1872. Ihre Entscheidung, Schiffsjungen fortan nicht mehr auf die langen Reisen mit diesen kleinen Schulschiffen zu schicken, änderte die Admiralität 1885, sodass die *Musquito* bis zur Außerdienststellung 1891 nicht nur in der Ostsee, sondern auch im Atlantik unterwegs war. GSW

Der Zweimaster *Musquito* besaß eine Bewaffnung von 10 x 24-Pfündern

Foto: Sammlung GSW

DIE HISTORISCHE ZAHL

80

Prozent

der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts weltweit fahrenden Handelsschiffe baute Großbritannien