Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

3/2023 April

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

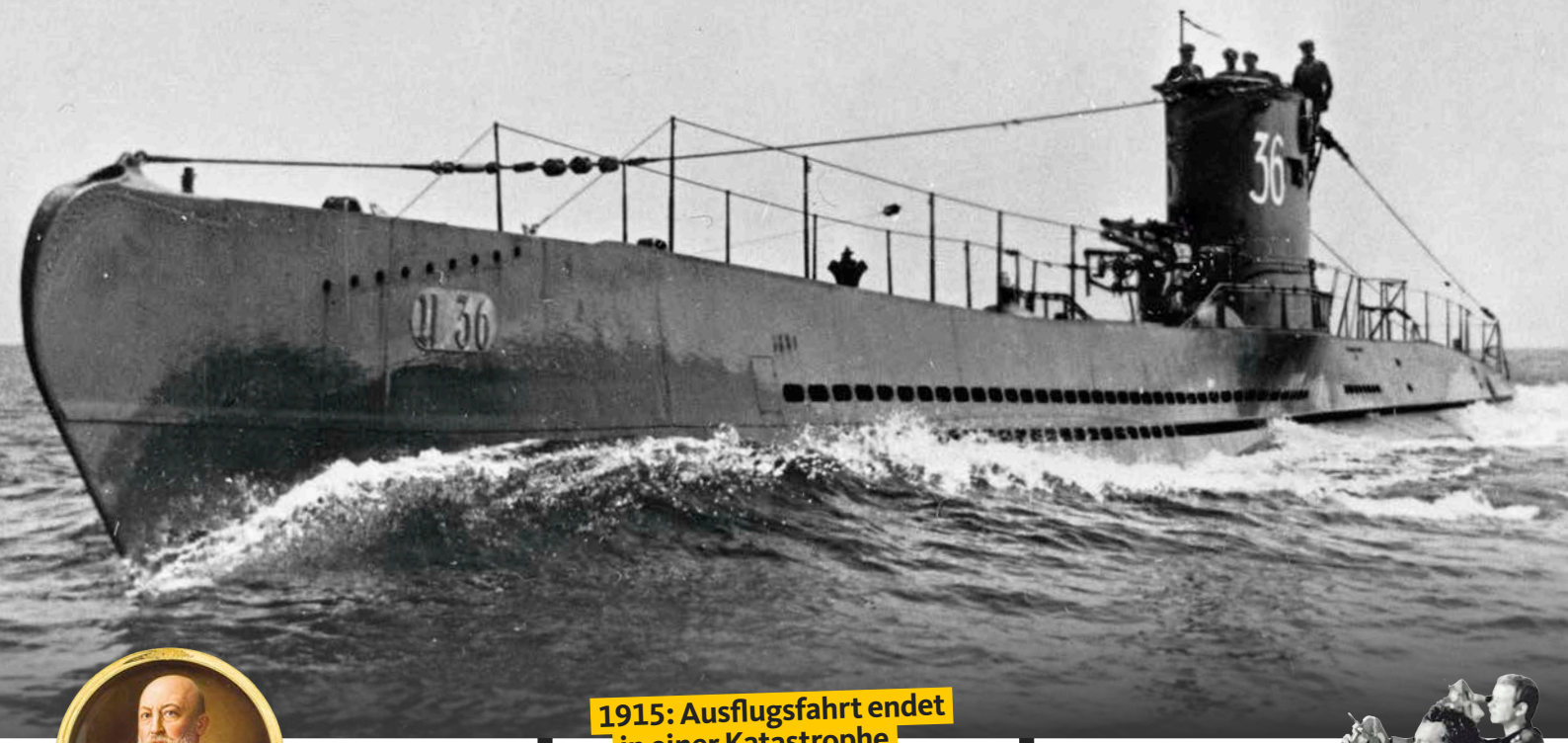
4 198450 009509 03

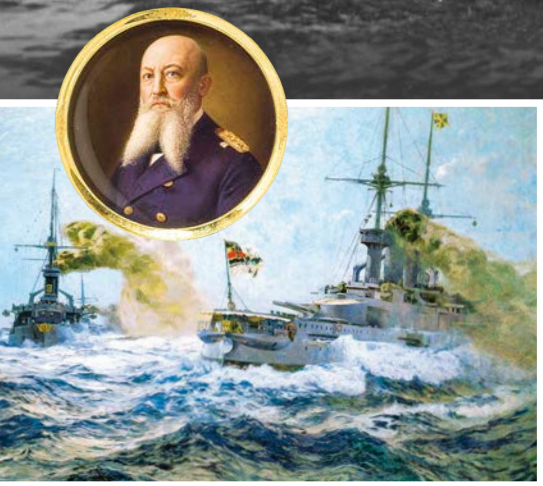
Moskaus Debakel

Warum die Ukraine die *Moskwa* versenken konnte

Geburt einer Elite

Ab 1935: Entwicklung, Bau, Ausbildung – wie Deutschland die U-Bootwaffe neu erfand





1915: Ausflugsfahrt endet in einer Katastrophe

Tirpitz' großer Plan: Das Geheimnis hinter dem maritimen Wettrüsten

***Eastland*:** Wieso ihr Untergang so viele Todesopfer forderte

***Wilhelm Pieck*:** Das schwimmende Klassenzimmer der Volksmarine

Soldaten · Technik · Einsätze

Jetzt neu am Kiosk!

Scannen und Kiosk in der Nähe finden!

Was konnte das legendäre Geschütz? Und wie effizient war es wirklich? Wo lagen seine Stärken, wo seine Grenzen und Schwächen? Was ist dran am Mythos „Acht-Acht“?

Lesen Sie mehr dazu im neuen *Militär & Geschichte Extra*!

© viktor - Fotolia

Oder online bestellen unter

www.militaer-und-geschichte.de/extra

Liebe Leserinnen und Leser,

mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten unter Adolf Hitler vor 90 Jahren baute der neue Reichskanzler die Reichswehr entschlossen zum Instrument seiner expansiven Politik aus. Wie andere Militärs hegte auch der Chef der Marineleitung Admiral Erich Raeder gewisse Sympathien für die Ziele der Nationalsozialisten in Hinsicht auf Werteerhalt, Volksgemeinschaft und Revision des Versailler Vertrages. Seine Marine „geschlossen und reibungslos dem Führer in das Dritte Reich zuzuführen", sah Raeder

Die Marine konnte sich nicht damit abfinden, dass die Skagerrak-Schlacht gegen die Royal Navy im Jahre 1916 nicht „durchgeschlagen" worden war. Großbritannien rückte als künftiger Gegner wieder ins Blickfeld – nicht sofort, aber irgendwann …

als Ausweis ihrer tadellosen politischen Haltung. Der Beginn der nationalsozialistischen Herrschaft bedeutete für die älteren, vielfach kriegsgedienten Marineoffiziere, wieder offen in Seemachtkategorien denken zu dürfen. Und die jüngeren Offiziere begrüßten das „Dritte Reich" in der Hoffnung auf eine bessere Zukunft. Sogar Großbritannien rückte wieder in das Blickfeld der Marine. Eine Entscheidungsschlacht – so viel hatte man aus dem Ersten Weltkrieg gelernt – war zwar ausgeschlossen, die Marineführung verlor die Royal Navy als künftigen Gegner allerdings nicht aus den Augen. Sie haderte noch immer damit, dass die Skagerrak-Schlacht von 1916 nicht „durchgeschlagen" worden war …

Wichtig war zum gegebenen Zeitpunkt zunächst, nach einer Phase relativer Bedeutungslosigkeit die verlorene Identität wiederzugewinnen und sich in der deutschen Gesellschaft zu behaupten. Interessant ist der mitnichten geringe Bestand der Reichsmarine 1933: Flaggschiff war das am 1. April 1933 in Dienst gestellte Panzerschiff *Deutschland*, dann gab es die vier alten Linienschiffe der „Vor-*Dreadnought*-Zeit" *Schlesien*, *Schleswig-Holstein*, *Hannover* und *Hessen*, welche die Werften noch vor dem Ersten Weltkrieg verlassen hatten, und ferner die fünf Leichten (nicht mehr Kleinen) Kreuzer *Emden*, *Königsberg*, *Karlsruhe*, *Köln* und *Leipzig*, zwölf Torpedoboote sowie eine ganze Anzahl kleinerer Einheiten. Vorbereitungen zum Bau von U-Booten – laut Versailler Vertrag verboten – waren bereits im Gang.

Der Enthusiasmus der Marineleitung, im Jahr 1934 zwei Panzerschiffe zu je 19.000 Tonnen sowie vier 1.850-Tonnen-Zerstörer, sechs schnelle Minensuchboote und je acht Räum- und Schnellboote zu bauen, wurde am 1. November 1933 jedoch jäh gestoppt. Raeder musste nämlich bekanntgeben, dass für den kommenden Haushalt lediglich Mittel für ein Panzerschiff eingestellt seien. Umso erfreulicher dann der Zukunftsplan von 1934 mit acht Panzerschiffen, drei Flugzeugträgern, 18 Kreuzern, 48 Zerstörern und 72 U-Booten bis 1949! Möglich wurde ein solches Ziel vor dem Hintergrund erheblich erweiterter Operationsräume über die Nord- und Ostsee hinaus, denn die Marine zog Ende April 1934 sogar erstmals in Betracht, künftig auch im Atlantik Handelskrieg zu führen. Man sieht: Der rasante Wiederaufbau einer deutschen Flotte begann nicht erst mit der Kriegsmarine 1935, die Weichen waren bereits in den Jahren zuvor gestellt worden.

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

Torpedoboote bei einer Übung in der Ostsee, um 1934. Die Reichsmarine führte die schwarz-weiß-rote Flagge 1933 bis 1935 ohne die schwarz-rot-goldene Gösch der Weimarer Republik
Foto: p-a/Berliner Verlag

NEUE DEUTSCHE U-BOOT-WAFFE

Die Unbezähmbaren

Ab 1935 ging es mit dem U-Boot-Bau rasant voran. Dafür brauchte Karl Dönitz nicht nur Boote, sondern auch geeignete Besatzungen, die er kriegsmäßig ausbilden ließ

12

Wilhelm Pieck

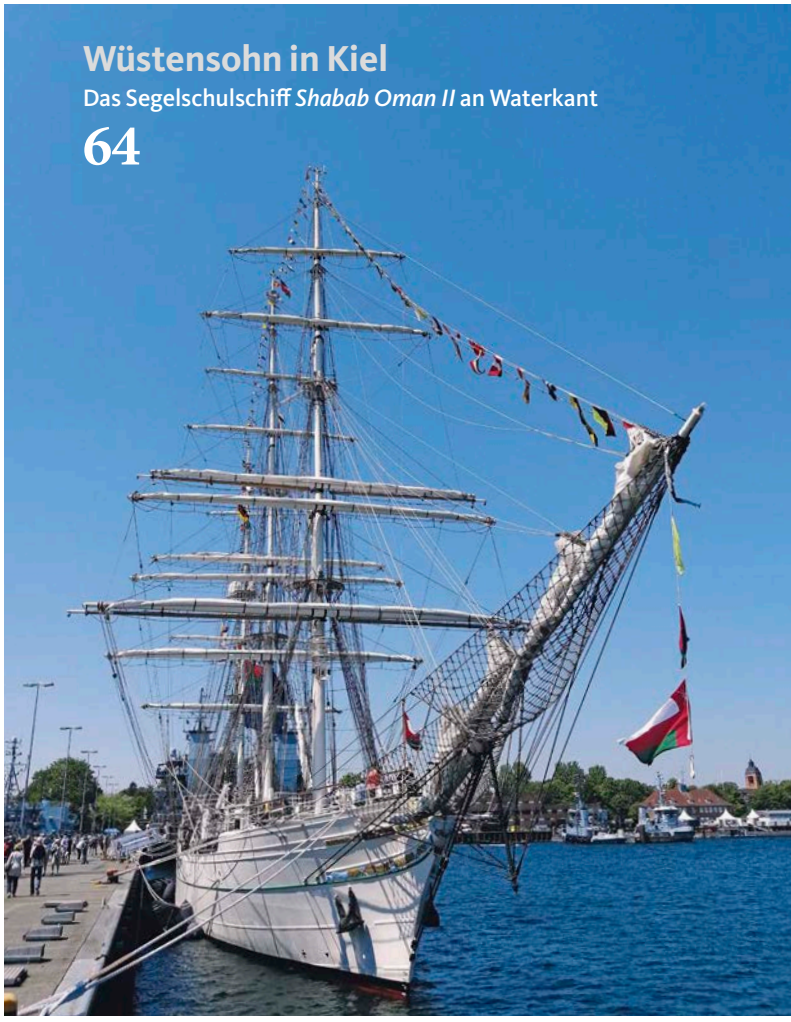
Unvergessen: Das Motorschiff der DDR-Volksmarine schaffte 170.000 Seemeilen

40

74

Untergang der *Moskwa*

Wie „Neptun"-Raketen das russische Flaggschiff versenken konnten



Wüstensohn in Kiel

Das Segelschulschiff *Shabab Oman II* an Waterkant

64

Tragisches Ende am Kai

Am 24. Juli 1915 kenterte der US-Ausflugsdampfer *Eastland* auf dem Chicago River. Warum mussten 841 Menschen sterben?

Das letzte deutsche Feuerschiff

***Borkumriff IV* ist eine Legende. Es befindet sich zwar nicht mehr im Dienst, fährt aber noch. Reise in eine große Vergangenheit**

DAS BESONDERE BILD

6 ***Esmeralda* vor Warnemünde 1973**

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 **Ran an den Feind!**
Deutsche U-Boote in den 1930er-Jahren: Entwicklung, Technik, Auftrag und Ausbildung

AKTUELL

26 **Hybrid in die Zukunft**
Neue Fähren auf dem Nord-Ostsee-Kanal

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

28 **„Für die Freiheit der Meere!“**
Wie John Paul Jones die Royal Navy das Fürchten lehrte

KATASTROPHEN ZUR SEE

36 **„Einfach gekentert“**
Das Ende eines Passagierdampfers 1915

FASZINATION SCHIFF

40 **Der Meilengigant**
Immer bereit: DDR-Motorschiff *Wilhelm Pieck*

50 **Rote Lady**
Alles über das Feuerschiff *Borkumriff IV*

64 **Tradition und Moderne**
Omans Segelschulschiff *Shabab Oman II*

EREIGNISSE & UNTERNEHMEN

46 **„Mit Pauken und Schallmeyen“**
Als Kurbrandenburg 1682 Segel setzte

EREIGNISSE & PERSONEN

58 **„Hurra – Ein Flottengesetz“**
Tirpitz und das deutsch-englische Flottenwettrüsten

WAFFEN & TECHNIK

68 **Vom Opfer zum Täter**
Erster Weltkrieg: Englands Waffe gegen deutsche U-Boote

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

74 **Kiews Triumph**
Wie im April 2022 die Versenkung der *Moskwa* gelang

HISTORISCHE SEEKARTEN

80 **Niederländer vor Bantam**
Reise von Ostindien-Fahrern 1680

RUBRIKEN

78 Service
79 Rätsel
82 Vorschau / Impressum

Keine Zukunft

Großadmiral Alfred von Tirpitz wurde zum Symbol des deutschen Flottenbaus unter Wilhelm II. – und des Scheiterns einer epochalen Idee

58

Titelbild: U-36, ein Typ VII A-Boot, während einer Übungsfahrt. Die Aufnahme entstand vermutlich zwischen 1936 und 1939
Titelfotos: Horst Westphal; Peter Seemann; picture-alliance/Reuters/Alexey Pavlishak; Bundesarchiv; Interfoto/National Maritime Museum, London; Interfoto/Hermann Historica; picture-alliance/AP Photo

Während einer Ausbildungsfahrt 1973 legte die *Esmeralda* auch im Rostocker Hafen an und wird hier auf der Reede vor Warnemünde von Angehörigen der Volksmarine begrüßt

Foto: p-a/ZB/Jürgen Sundermann

DAS BESONDERE BILD

Esmeralda vor Warnemünde

Das chilenische Segelschulschiff besuchte 1973 die DDR

Wenige Monate, nachdem dieses Foto entstand, wurde die *Esmeralda* als Gefängnisschiff missbraucht, auf dem das Pinochet-Regime seine Gegner folterte und tötete. Nach dem Militärputsch gegen die Regierung Allende machte das Segelschulschiff Chiles für diese Zwecke im Hafen von Valparaiso fest. Später wurde die *Esmeralda* zwar wieder in Fahrt gebracht, aber zahlreiche Regierungen verweigerten der 1952 vom Stapel gelaufenen Barkentine wegen ihrer Vergangenheit, ihre Hoheitsgewässer zu befahren. Der Boykott endete erst nach dem Ende der Militärdiktatur in Chile. Seitdem ist die *Esmeralda* wieder ein gern gesehener Gast. *AK*

ZITAT

„Eine gute Marine provoziert keinen Krieg. Sie ist die sicherste Garantie für den Frieden“

US-Präsident Theodore Roosevelt vor dem Kongress am 2. Dezember 1902

AKTUELL

Ende einer Ära

„Hamburg Süd“ geht in der Mærsk-Gruppe auf

Nach der Gründung vor 152 Jahren als Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft (HSDG) wird der Name „Hamburg Süd“ nun von den Weltmeeren verschwinden. Die geplante Eingliederung ihrer Tochterunternehmen in die Konzernmutter gab die Mærsk-Gruppe am 27. Januar 2023 bekannt. Ziel sei es, „unsere Marken so zu vereinheitlichen, dass sie die Realität unserer Kunden besser widerspiegeln“, so Karsten Kildahl von der dänischen Großreederei.

Zum 1. Dezember 2017 war die Reederei, die seit 1955 zum Bielefelder Oetker-Konzern gehörte, von diesem an die A. P. Møller-Mærsk Gruppen verkauft worden. Dabei sollte ihr Name erhalten bleiben, was zunächst auch der Fall war. So konnte die ehemalige Reederei, die inzwischen auf eine Marketing-Organisation reduziert worden ist, im Jahr 2021 noch ihr 150-jähriges Jubiläum feiern. Dabei lagen das Eigentum und das Management der Hamburg-Süd-Flotte schon zu diesem Zeitpunkt direkt bei Mærsk, dem neuen Arbeitgeber der Besatzungen.

Das machte sich äußerlich auch in der 2018 durchgeführten Umflaggung der Schiffe bemerkbar, wobei man die letzten der von einigen der Einheiten noch geführten deutschen Flaggen einholte. In den kommenden Monaten wird sich das Gesamterscheinungsbild der Schiffe ändern, die derzeit noch den Schriftzug der Hamburger Traditionsreederei auf dem roten Rumpf führen. *Detlef Ollesch*

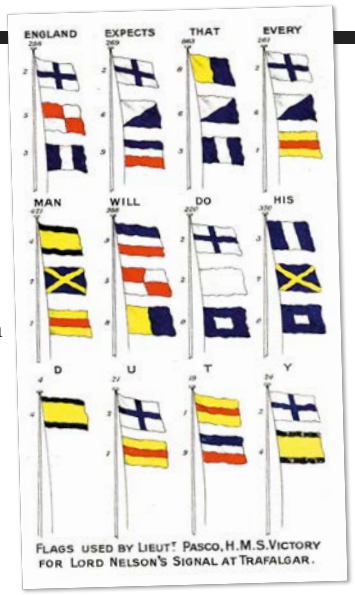
Typisches „Hamburg Süd“-Erscheinungsbild: die *Cap San Lorenzo* bei Blohm+Voss in Hamburg Foto: Detlef Ollesch

HISTORISCHES FUNDSTÜCK

England expects ...

Wie ein historisches Signal entstand

„England erwartet, dass jeder seine Pflicht tut“ (*„England expects that every man to do his duty“*) war bekanntlich das letzte Signal von Admiral Horatio Nelson an seine Schiffe vor der legendären Seeschlacht von Trafalgar am 21. Oktober 1805 gegen die Franzosen. Ursprünglich hatte Nelson eine andere Variante im Sinn, nämlich: *„Nelson confides that every man will do his duty“* („Nelson vertraut darauf, …“). Der Kommandant der 36-Kanonen-Fregatte *Euryalus*, Captain Henry Blackwood, der sich bis kurz vor Beginn des Kampfes an Bord von Nelsons Flaggschiff *Victory* befunden hatte, schlug auf Anraten des Flaggleutnants Pasco die Änderung vor. Der Grund war weniger patriotisch als praktisch, denn im Gegensatz zu *confides* war *expects* als vollständiges Wort im Signalbuch verzeichnet. *Confides* hätte hingegen buchstabiert werden müssen. *GSW*



Das Signal wird auch heute noch zum Jahrestag von Trafalgar am 21. Oktober 1805 auf der *Victory* gehisst

Foto: picture-alliance/HIP/The Print Collector

Die Modellschiffe im Holstentor-Museum in Lübeck zeugen von der einstigen Machtentfaltung der Ostseestadt Foto: picture-alliance/dpa/Silke Fokken

Hätten Sie's gewusst?

1143 wurde die Hafenstadt Lübeck gegründet und war jahrhundertelang „Haupt der Hanse".

Die Bewohner von Samoa, Tonga und den Fidschis erkundeten bereits um 1.000 v. Chr. Inseln im Pazifik und kolonialisierten sie zum Teil.

Vor 460 Jahren begann der Nordische Siebenjährige Krieg, in dem Schweden und Dänemark um die Vorherrschaft im Ostseeraum kämpften.

Mit nur neun Mitgliedern konstituierte sich 1844 in New York der erste amerikanische Jachtclub.

Durch die Eröffnung des Suezkanals 1869 verkürzte sich die Distanz zwischen London und Bombay um 7.125 Kilometer.

Vor 20 Jahren, im Frühjahr 2003, beteiligten sich amerikanische und britische Seestreitkräfte am Angriff auf den Irak.

SPÖKENKRAM

Einst wettete der Erzengel St. Michael mit dem Teufel, wer von beiden am tiefsten tauchen könne. Als der Teufel an der Reihe war, schlug St. Michael das Zeichen des Kreuzes über der See, die daraufhin eine solch dicke Eisschicht bildete, dass der Genarrte unter Wasser blieb

BUCHTIPP

Menschen auf Schiffen

Zwei Bücher von Rang

Trotz fortschreitender Technik, die Besatzungen schrumpfen lässt: Ohne Menschen an Bord, ihren Einsatz und Enthusiasmus, fährt kein Schiff. 14 Kapitäne und eine Kapitänin von Hapag-Lloyd-Schiffen, 35 bis 88 Jahre alt, erzählen hier ihre Geschichte. Warum haben sie sich für diesen Beruf entschieden? Was macht er mit ihrem Privatleben? Nach wie vor erfordert gerade der Kapitänsberuf Mut zu Entscheidungen und Verantwortung – und prägt fürs Leben. Die pensionierten Kapitäne geben ihre Erfahrungen in Ehrenämtern weiter.
Erst recht bedarf es begeisterter Menschen, wenn es um den Erhalt eines Schiffsdenkmals geht – eine Ehrensache für Männer und Frauen der Jahrgänge 1936 bis 1996, um Deck, Maschine und Funkerbude der *Cap San Diego* fahrtüchtig zu halten. Texte und Tabellen, vor allem über 300 Farbabbildungen, die jeden *Shiplover* erfreuen, halten das Schiff lebendig – und vor allem die Arbeit der Menschen in roten Overalls, die es für uns bewahren.

Fischer, Ulrike (Text), Martens, Axel (Fotos): *Wenn dein Schiff brennt, gehst du nicht ins Bett! Hapag-Lloyd-Kapitäne im Porträt*, 180 Seiten, deutsch/englisch, Koehler Verlag, Hamburg 2022, 29,95 Euro

Berlin, Julia (Bilder), Bertrand, Kirsten: *Cap San Diego. Ein Schiff und seine Menschen*, 220 Seiten, Junius Verlag, Hamburg 2022, 29,90 Euro

Der preußische Verband im Gefecht mit dänischen Blockadestreitkräften am 17. März 1864 vor Jasmund

Foto: picture-alliance/Imagebroker/Michael Nitzschke

DEUTSCHE SCHIFFE

Arcona und Nymphe

Preußische Korvetten errangen taktischen Sieg gegen Dänen

17. März 1864: Die Überlegenheit des Feindes war erdrückend. Die Dänen führten bei Jasmund ein Linienschiff, zwei Fregatten und eine Korvette gegen die Preußen ins Gefecht, die nur zwei Korvetten, den Aviso *Loreley* und fünf entfernt liegende Dampfkanonenboote entgegenstellen konnten. Obwohl 168 dänische gegen 60 preußische Geschütze standen, gelang den Verteidigern unter Kapitän zur See Eduard Jachmann das Kunststück, sich von den taktisch stark eingeschränkten Blockadestreitkräften der Dänen zu lösen. Ausschlaggebend dafür waren die Manövrierfähigkeit, Geschwindigkeit und guten Seeeigenschaften der Gedeckten Korvette *Arcona* (Stapellauf am 19. Mai 1858, 28 x 68-Pfünder, 380 Mann) und der Glattdeckskorvette *Nymphe* (Stapellauf am 19. April 1863, 10 x 36-Pfünder, 6 x 12-Pfünder, 190 Mann), die zwar Treffer hinnehmen mussten, aber taktisch immer wieder geschickt agierten, sodass die schweren dänischen Einheiten den Anschluss verloren. Zugute kam Jachmann überdies, dass das dänische Geschwader aus bislang nicht geklärten Gründen falsch manövrierte. So konnte er nach dem Gefecht, für das er zum Konteradmiral befördert wurde, dem preußischen König Wilhelm I. melden, „dass Offiziere und Mannschaften sich während dieses Engagements tapfer und kaltblütig benommen haben“.

Armin Kern

DIE HISTORISCHE ZAHL

7.500

Seeschiffe

legen jährlich im Hamburger Hafen an