Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

8/2022 November/Dezember

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 08

Begehrte Bofors-Flak
1940: Waffen für die U.S. Navy

Deutschlands einziges Pazifik-Boot

Wie U 862 unter Kaleu Heinrich Timm den Fernen Osten unsicher machte

Mit unbekannten Fotos!

Seute Deern: Tragischer Verlust eines beliebten Museumsschiffes

Francis Drake: Freibeuter im Dienste von Englands Königin

Marineflieger: So bewährten sich die „Augen“ der deutschen Flotte

Clausewitz Geschichte

NEU

Weimarer Republik im Visier

Jetzt neu am Kiosk!
Scannen und Kiosk in der Nähe finden!

Clausewitz Geschichte gewährt einen Einblick in die Entstehung und Geschichte des NS-Staats. Das Heft beleuchtet den Aufstieg Hitlers und der NSDAP an die Macht.

Oder portofrei online bestellen unter
www.clausewitz-magazin.de/spezial

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Freunde von Schiff Classic!

Mit dieser Ausgabe beschließen wir das *Schiff Classic*-Jahr 2022. Ein Jahr, das von Ereignissen geprägt war, die uns überrascht und sicher oft erschreckt haben. Absehbar war vieles nicht, aber mehr denn je wurde uns vor Augen geführt, wie sehr globale wirtschaftliche Abhängigkeiten unser tägliches Leben unmittelbar berühren und der russische Überfall auf die „Kornkammer Europas" in den Regalen deutscher Supermärkte sichtbar wurde. Bisher Selbstverständliches geriet ins Wanken, und wir blicken besorgt auf explodierende Energie- und Lebenshaltungskosten bei wachsender Inflation. Zahlreiche Unsicherheiten haben uns erneut im „Corona-Jahr drei" begleitet, was auch erhebliche Auswirkungen auf die Seeschifffahrt hatte. Manchmal waren wir gar ratlos und mussten erkennen, dass mittlerweile eine Corona-Infektion von vielen anscheinend billigend in Kauf genommen wird.

„Aus der Seefahrt wissen wir: Es ist immer besser, frühzeitig auszuweichen, als das Gegnerschiff über die Absichten im Unklaren zu lassen. Dies gilt auch für Staatenkonflikte"

Aus der Seefahrt wissen wir, dass zu häufige Kurswechsel bei Ausweichmanövern unklare Lagen erzeugen und häufig zur Katastrophe führen. Es ist immer besser, frühzeitig beherzt auszuweichen, als das Gegnerschiff über eigene Absichten im Unklaren zu lassen. Das gilt auch für die interstaatliche Konfliktbewältigung. Klare Aussagen über Kurs und Fahrt sind vertrauensbildend und geben Sicherheit, aber zeigen auch Grenzen des Handelns auf, sofern den Worten und Absichten dann Taten folgen.

Die Krisen des Jahres 2022 haben bewirkt, dass die europäische Staatengemeinschaft und auch das NATO-Bündnis wieder enger zusammengerückt sind. Wir dürfen gespannt sein, wie sich der beabsichtigte NATO-Beitritt Schwedens und Finnlands entwickeln wird, die schon heute unverzichtbare Partner in der EU sind. Die westliche Welt verurteilt den russischen Überfall auf die Ukraine, immer bedacht, nicht selbst in den Krieg hineingezogen zu werden. Präsident Putin lehrt gerade uns Deutsche, dass die 1990 errungene staatliche Freiheit und Souveränität eine wehrhafte Verteidigung benötigt, und straft all diejenigen Lügen, die damals behaupteten, „wir seien von Freunden umzingelt". Ein Irrglaube, der kurzsichtig war, aber dem Zeitgeist folgte und mit dazu beigetragen hat, dass die deutschen Streitkräfte zusammengespart wurden. Auch aus dieser Klemme versuchen wir uns gerade zu befreien.

Fast unbemerkt leistet die Deutsche Marine im Rahmen des Bündnisses zurzeit einen wichtigen maritimen Beitrag und sichert gerade in der Ostsee die westliche Bewegungsfreiheit und Souveränität. Nicht zu vergessen die internationale Handelsschifffahrt, die den Warenhandel aufrechtzuerhalten versucht.

Wir sollten hoffnungsvoll und mit viel Vertrauen ins nächste Jahr blicken. Auch 2023 werden wir Sie wieder mit spannenden Ausgaben von *Schiff Classic* begleiten und Sie mit Geschichte und Geschichten aus der Seefahrt begeistern. Bleiben Sie uns gewogen – und bitte gesund!

Es grüßt Sie sehr herzlich

Ihr

Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann
ist Marinehistoriker und Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates dieser Zeitschrift Foto: ZMSBw

SCHWARZ-ROT-GOLD
am Außenklüver des Segelschulschiffes *Gorch Fock*, das seit 1958 wie kein anderes Schiff unsere Marine symbolisiert und für Frieden in Freiheit steht
Foto: picture-alliance/Ulrich Baumgarten

EINSATZ IN DER U-BOOT-GRUPPE „MONSUN“

Aufbruch nach Fernost

U 862 brach 1944 auf, um Material für die Japaner zu transportieren und im Pazifik Handelskrieg zu führen. Versenkungserfolge belohnten die Mission

12

28

Kaperkapitän der Hanse

Niemand war berühmt-berüchtigter als Paul Beneke

Marineflieger – die Augen der Flotte

Die wechselvolle Geschichte einer wichtigen Waffengattung

38

Süßes Mädchen

Der Viermast-Gaffelschoner *Seute Deern* wurde zu einem Wahrzeichen Bremerhavens

46

Spurensuche in Cornwall

Im Winter 1945/46 verlegte das deutsche Schnellboot S 89 als Kriegsbeute nach England. Reste sind noch zu sehen

Bofors für die U.S. Navy

Ende August 1940 fuhr der Truppentransporter *USS American Legion* in seine Heimat. Mit dabei: ein neues Waffensystem

DAS BESONDERE BILD

6 **Kuba 1962: Die Welt am Abgrund**

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 **Der asiatische Paukenschlag**
U 862 vom Typ IX D2 war das einzige deutsche U-Boot, das im Zweiten Weltkrieg im Pazifik ein Schiff versenkte

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

28 **Kaperkapitän der Hanse**
Jeder kannte den um 1480 geborenen Paul Beneke

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

36 **Untergang eines Retters**
1917 versenkte U 53 den US-Zerstörer *Jacob Jones*

TECHNIK & GERÄT

38 **Augen der Flotte**
Deutschlands Marineflieger von den Anfängen bis heute

FASZINATION SCHIFF

46 ***Seute Deern***
1919-2021: Das lange Leben der hölzernen Bark

WAFFEN & GERÄT

52 **Brisante Fracht**
Neue Waffen durch die *USS American Legion*

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

56 **Der eiserne Gustav**
Ehemals Schlepper, heute angesehener Passagierdampfer

MODELLBAU

60 **Farbenfroher Flugzeugträger**
USS Saratoga CV-3 von Trumpeter in 1:350

PERSÖNLICHKEITEN

62 **Eine Partie Kugeln**
Wie Francis Drake zum englischen Helden wurde

TRADITION & BRAUCHTUM

70 **„Im Dienste verzehrt“**
Trauerfeier für Großadmiral Erich Raeder 1960

SPURENSUCHE

74 **Im wilden Cornwall**
Was vom deutschen Kriegsmarine-S-Boot S 89 übrig ist

HISTORISCHE SEEKARTEN

80 **Meisterwerk von 1693**
Das Ijsselmeer in den Niederlanden

RUBRIKEN

78 Service
79 Rätsel
82 Vorschau / Impressum

Titelbild: Unser Symbolbild zeigt U 848, wie U 862 ein Boot vom Typ IX D2
Titelfotos: picture-alliance/WZ-Bilddienst (2), Archiv *Schiff Classic* (2), Palladinus (CC BY-SA 2.5), picture-alliance/arkivi

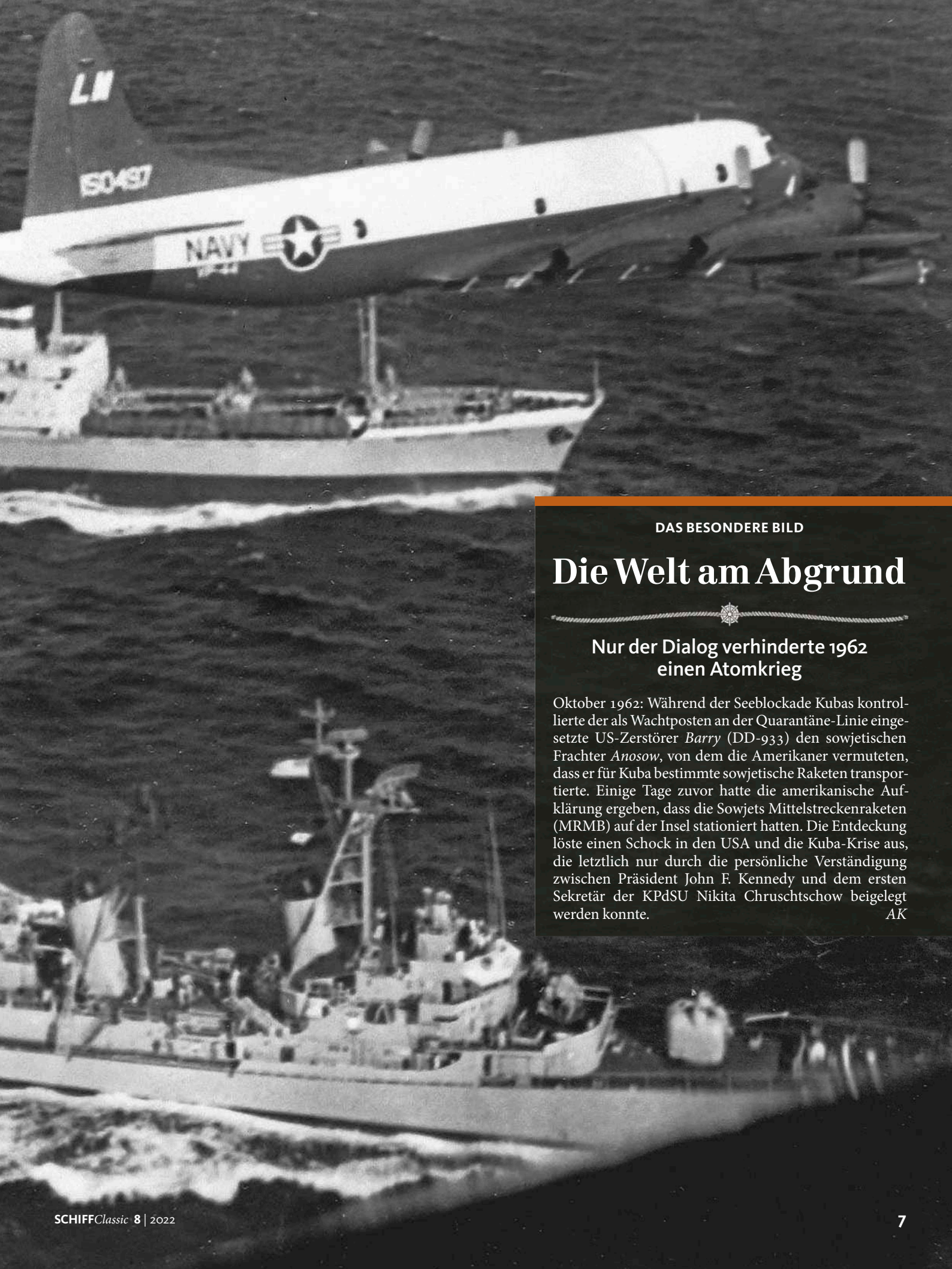
Pirat der Königin

Francis Drake war alles in einer Person: Entdecker, Freibeuter, Weltumsegler und Vizeadmiral

62

Ein Aufklärungsflugzeug der US-Marine überfliegt vor der Küste Costa Ricas den Zerstörer *USS Barry* (vorn) und den sowjetischen Frachter *Anosow*

Foto: SZ-Photo/United Archives/Topfoto



DAS BESONDERE BILD

Die Welt am Abgrund

Nur der Dialog verhinderte 1962 einen Atomkrieg

Oktober 1962: Während der Seeblockade Kubas kontrollierte der als Wachtposten an der Quarantäne-Linie eingesetzte US-Zerstörer *Barry* (DD-933) den sowjetischen Frachter *Anosow*, von dem die Amerikaner vermuteten, dass er für Kuba bestimmte sowjetische Raketen transportierte. Einige Tage zuvor hatte die amerikanische Aufklärung ergeben, dass die Sowjets Mittelstreckenraketen (MRMB) auf der Insel stationiert hatten. Die Entdeckung löste einen Schock in den USA und die Kuba-Krise aus, die letztlich nur durch die persönliche Verständigung zwischen Präsident John F. Kennedy und dem ersten Sekretär der KPdSU Nikita Chruschtschow beigelegt werden konnte. *AK*

ZITAT

„Unser treuer Führer durch alle Wechselfälle des Klimas“

Captain James Cook (1728–1779) über das Chronometer

AKTUELL

Auf den Spuren Karls des Großen

Die temporäre Weserfähre *Flotte Holli* in Höxter

In der Nähe der heutigen Stadt Höxter soll schon Karl der Große die Weser überquert haben. Spätestens seit 1249 sind hier Brücken nachweisbar. Die gegenwärtige aus dem Jahr 1955 wird seit Oktober 2021 instand gesetzt und verstärkt. Seit Juni 2022 ist sie auch für Fußgänger und Radfahrer gesperrt, was die Stadt veranlasst hat, für Letztere eine Fährverbindung über die Weser zu schaffen. Am 12. Juni wurde das neu angeschaffte Fährboot auf den Namen *Flotte Holli* getauft und befördert seitdem täglich zwischen 7 und 13 sowie 14 und 20 Uhr Fahrgäste, Fahrräder und diverse Kleinfahrzeuge über den Fluss – sofern nicht Niedrigwasser die Fahrt unmöglich macht. Obwohl nur für zehn Passagiere ausgelegt, benötigt das elektrisch betriebene Aluminiumboot eine Wassertiefe von mindestens 80 Zentimetern, die im Sommer und Herbst dieses Jahres nicht immer erreicht wurden. Die Brückenvollsperrung soll ungefähr ein halbes Jahr dauern; danach wird die jüngste Fährverbindung auf der Oberweser wieder der Vergangenheit angehören. *Ulrike Ollesch*

Besuchermagnet und Fährboot *Flotte Holli* auf der Oberweser bei Höxter
Foto: Ulrike Ollesch

BRAUCHTUM

Flagge Papa

Wenn der „Blaue Peter“ ruft

Der „Blaue Peter“ wird 24 Stunden vor Auslaufen des Schiffes aufgeheißt, um Besatzung und Passagiere zu informieren, dass die Abreise unmittelbar bevorsteht. Er ruft also alle an Bord, die mit auslaufen oder noch Geschäfte mit dem Schiff abschließen wollen. Doch handelt es sich bei diesem „Peter“ nicht etwa um einen Beauftragten des Kapitäns, sondern vielmehr um eine Signalflagge mit umlaufend blauem Rand und weißem Feld in dessen Mitte. Spätestens wenn alle Leinen los und ein sind, wird diese Flagge wieder niedergeholt.

***MS Dresden* auf Reede in Tsingtau 1959 mit gesetztem „Blauen Peter“**
Gemälde: Olaf Rahardt

Dabei entspricht die hier behandelte Flagge der Buchstabenflagge „P“ des internationalen Signalbuches, auch als Flagge Papa bezeichnet. Diese besondere Bedeutung wird der Flagge jedoch nur im Hafen beigemessen. In See beschreibt sie als Einzelflagge das Festkommen eigener Netze an einem Unterwasserhindernis. Ansonsten wird sie im allgemeinen Gebrauch des Signalwesens verwendet, wie andere Signalflaggen auch. Als „Blauer Peter“ ist sie jedoch etwas aus der Mode gekommen. Auf Kreuzfahrtschiffe beispielsweise, die in der Regel kaum länger als ein paar Stunden in einem Hafen liegen, dröhnt abends das Typhon, um die Passagiere an Bord zurückzurufen. *Olaf Rahardt*

Friedeburg unterzeichnete die Kapitulationsurkunden der Wehrmacht am 7. Mai in Reims (Foto) und am 8. Mai 1945 in Karlshorst Foto: picture-alliance/dpa

Hätten Sie's gewusst?

Letzter Oberbefehlshaber der Kriegsmarine war Generaladmiral Hans-Georg von Friedeburg (1895–1945).

Die kretischen Minoer bauten um 1.500 v. Chr. die erste Kriegsflotte der Welt, um ihren Handel zu schützen.

Im Jahre 1661 wurde das erste überlieferte Jachtrennen ausgetragen – zwischen dem englischen König Karl I. und seinem Bruder Jacob auf der Themse.

Im 19. Jahrhundert entwickelte Japan wesentlich früher als die Länder Europas ein Netz schiffbarer Kanäle, über die Handel getrieben wurde.

Das erste dampfgetriebene Rettungsboot, die *Duke of Northumberland*, lief 1860 in Harwich vom Stapel.

Seemannssonntag ist in der Deutschen Marine und der Handelsflotte nach wie vor die Bezeichnung für den Donnerstag, traditionsgemäß mit besserer Verpflegung und Veranstaltungen.

SPÖKENKRAM

Die Linientaufe, feuchtfröhlicher Mummenschanz auf Schiffen, die den Äquator überqueren, hat einen ernsthaften Ursprung. Der Brauch soll auf griechische Schiffer zurückgehen, die beim Passieren eines Vorgebirges oder beim Einsegeln in unbekannte Gefilde ein Trankopfer darbrachten. Indem sie gehaltvolle Getränke ins Meer gossen, wollten sie den Meeresgott Poseidon gnädig stimmen.

AKTUELL

MS *Insel Mainau* in Fahrt

Erste Elektro-Fähre auf dem Bodensee

Am 19. September hat die erste Elektro-Fähre im Hafen von Uhldingen-Mühlhofen abgelegt und ihren Linienbetrieb auf dem Bodensee aufgenommen. Eine 1.000 Kilowatt starke Batterie treibt die 3,6 Millionen Euro teure Fähre an, auf der 300 Passagiere Platz finden. Gebaut wurde die am 17. Juli auf den Namen *Insel Mainau* getaufte E-Fähre auf der BSB-Werft in Friedrichshafen in Zusammenarbeit mit der Stralsunder Ostseestaal. Sollte der Einsatz des Schiffes, das nach dem Katamaran-Prinzip gebaut wurde, die Erwartungen des Betreibers Bodensee-Schiffsbetriebe (BSB) mit Blick auf Nachhaltigkeit und Energieeffizienz erfüllen, ist der Bau eines weiteren, baugleichen Exemplars geplant, das ab 2025 in Betrieb genommen werden könnte. *JH*

Gibt den Startschuss für eine Elektro-Zukunft auf dem Bodensee: die MS *Insel Meinau*

Foto: picture-alliance/Silas Stein

Kleiner Kreuzer *SMS Geier* nach dem Umbau, etwa 1910/11

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

DEUTSCHE SCHIFFE

SMS Geier

Erst Kreuzer, dann Kanonenboot

Der Kleine Kreuzer *Geier* stellte als letztes Schiff der *Bussard*-Klasse am 24. Oktober 1895 in Wilhelmshaven in Dienst. Das knapp 84 Meter lange und 10,6 Meter breite Schiff war mit Segelmasten sowie zwei Dampfmaschinen mit 2.884 PS ausgestattet, die dem Zwei-Wellen-Kreuzer eine Höchstgeschwindigkeit von 16 Knoten erlaubte. Bewaffnet war die *Geier* mit acht 10,5-cm-Geschützen und zwei 45-cm-Torpedorohren.

Zunächst Stationsschiff der Ostamerikanischen Station, verlegte das Schiff aufgrund des Boxer-Aufstandes nach Ostasien. Von Ende August 1900 bis Januar 1905 gehörte es zum Ostasiatischen Kreuzergeschwader in Tsingtau. Zurück in Kiel stellte das Schiff zunächst außer Dienst und wurde in den Jahren 1908/09 modernisiert. Von 1911 bis Januar 1914 war die *Geier* Stationsschiff in der Mittelmeerstation, bevor sie Stationär – nunmehr als Kanonenboot klassifiziert – der ostafrikanischen Station wurde. Kurz vor Kriegsbeginn kam es zur Verlegung in die Südsee, um sich dem Kreuzergeschwader anzuschließen, was nicht gelang, da die Maschinenanlage immer wieder ausfiel. Am 15. Oktober 1914 traf die *Geier* fahruntüchtig und im Schlepp des Versorgungsschiffes *Locksun* in Honolulu ein. Die Amerikaner internierten das Kanonenboot und beschlagnahmten es nach Kriegseintritt im April 1917. Die U.S. Navy setzte das Schiff wieder instand und stellte es als *USS Carl Schurz* Ende 1917 in Dienst. Auf einer Verlegungsfahrt an die Ostküste der USA 1918 sank der ehemalige deutsche Kreuzer nach einer Kollision vor North Carolina.

Jörg Hillmann

DIE HISTORISCHE ZAHL

1596

entdeckte der niederländische Seefahrer Willem Barents die Bäreninsel und Spitzbergen