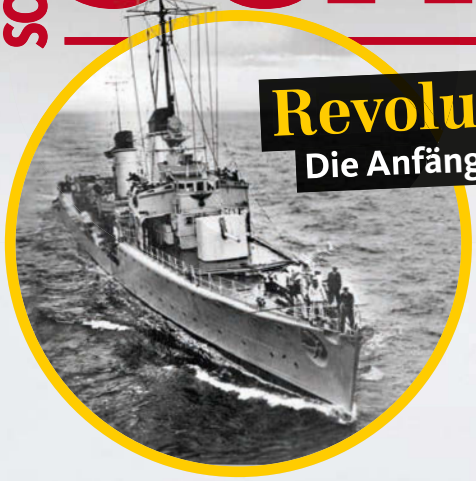
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

2/2021 März

SCHIFF Classic



Revolutionär!
Die Anfänge der Torpedowaffe

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 02

Die ersten Grauen Wölfe

Wie Deutschland den Seekrieg neu erfand

Die Vorgänger der *Titanic*

Adriatic, Baltic, Cedric, Celtic: 80.000 Tonnen reiner Luxus

SMS Leipzig: Des Kaisers Signal an die Weltmächte

(Zufalls-)Entdecker Kolumbus: Indien gesucht, Amerika gefunden

Meine Heimat, die See

Exklusive PREMIERE

Erste Tischleuchte zu Ehren der Gorch Fock II mit integrierter Uhr

Jeder Seemann trägt in seinem Herzen zwei Orte, die er Heimat nennt – die See und den Hafen, in dem er am liebsten vor Anker geht. Für alle, die auch den Sehnsuchtsruf der See in sich vernehmen, gibt es jetzt eine außergewöhnliche Tischleuchte als Weltpremiere!

Einzigartige Seefahrer-Romantik

Der in Sepiatönen gestaltete Lampenschirm zeigt die „Gorch Fock“ voll aufgetakelt auf hoher See. Die Leuchte wirft ein warmes, stimmungsvolles Licht, bei dem Sie von fernen Ländern träumen können. Der Lampenständer ist in Form eines mattschwarzen Ankers gestaltet. In seiner Mitte befindet sich eine Uhr in Form eines Steuerrades, dessen Griffe aus goldplattiertem Metall gefertigt sind. Die goldplattierte Plakette auf dem Sockelfuß zeigt den Originalschriftzug der „Gorch Fock“. Eine detailreich gestaltete Windrose mit goldenen Filigranarbeiten ziert die Sockeloberseite.

Diese einzigartige Tischleuchte erscheint exklusiv bei The Bradford Exchange und ist nicht im Handel erhältlich. **Entspannen Sie im Lichte echter Seefahrer-Romantik und bestellen Sie „Meine Heimat, die See“ am besten noch heute!**

Lampenhöhe:
42 cm
Schirmdurchmesser:
25,5 cm
Ø Sockel: 18 cm

Netzkabel mit Ein-/Ausschalter

Designed in Germany

Produkt-Nr.: 422-JIN04.01G
Produktpreis: € 169,80
(auch bezahlbar in 4 Monatsraten zu je € 42,45) zzgl. € 9,95 Versand

Betrieb der Uhr mit einer „AAA“-Batterie (Batterie nicht im Lieferumfang enthalten)

Lieferung erfolgt ohne Leuchtmittel. Sie benötigen eine Energiesparlampe max. 13 W vom Typ E27/27,0 mm

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie daher noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 93831 Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **93831**

Zeitlich begrenztes Angebot:
Antworten Sie bis zum **22. März 2021**

☐ **Ja,** ich reserviere die Tischleuchte **„Meine Heimat, die See“**

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (✘):

☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter **www.bradford.de/datenschutz.** Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpräferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

✘
Unterschrift — Telefon (nur für Rückfragen)

Bitte einsenden an:
The Bradford Exchange Ltd.
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3
63317 Rödermark
kundenbetreuung@bradford.de
Telefon: **0 60 74 / 916 916**
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt/V
Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

WEEE: 9707/5536

Liebe Leserinnen und Leser,

die Liste der Seuchen der Menschheit ist lang und zeigt, dass wir Menschen schon immer gegen Viren und Bakterien gefochten haben – meist erfolglos, verbunden mit vielen Verlusten. Erst die Fortschritte der modernen Medizin haben Möglichkeiten geboten, erfolgreich, wenn auch zeitverzögert, gegen den unsichtbaren Feind anzutreten. Ehemals blieben die Erkrankungen häufig örtlich begrenzt, aber überall dort, wo eine größere Mobilität der Menschen zu beobachten war, konnten sich auch Viren und Bakterien schneller verbreiten.

Das gilt bereits seit der Antike. Im Rahmen der macht- und wirtschaftspolitischen Expansion ab dem 15. und 16. Jahrhundert wurde das Handels- oder Kriegsschiff zum Transporteur auch von Viren und Bakterien. Die europäischen Seeleute wussten nicht, was sie im Gepäck hatten und dass sie eine Bedrohung für diejenigen darstellten, deren Land man sich bemächtigen oder mit denen man ertragreiche Handelsbeziehungen aufbauen wollte. Schutzlos waren die indigenen Bevölkerungen denjenigen Krankheitserregern ausgesetzt, die die europäischen Seefahrer einschleppten, diesen aber nichts mehr anhaben konnten. Und auf den Rückfahrten brachten sie wohl auch Krankheiten nach Europa mit, gegen die sich europäische Körper nicht zur Wehr setzen konnten. Neben Warenaustausch herrschte eben auch ein reger Virenaustausch. Die Syphilis galt lange als ein nordamerikanisches „Mitbringsel" – einige Fachleute haben hieran mittlerweile ihre Zweifel. Kein Zweifel hingegen herrscht an dem Übertragungsweg.

Seefahrten an die afrikanische Westküste schienen für die europäischen Seefahrer und Soldaten besonders gefährlich. Hier lauerte im wahrsten Sinne des Wortes häufig der Tod, verursacht durch Viren, die unbekannte Krankheiten mit schwersten Verläufen auslösten und denen die Europäer schutzlos ausgeliefert waren. Generell galt, dass auf den langen Überfahrten die Seefahrer immer wieder an den verschiedensten Infektionen zu leiden hatten. Seuchen und Krankheiten waren stets mit an Bord.

Unsere Welt heute ist vernetzt, unsere Gesellschaften sind global mobiler – und damit sind die Viren und Bakterien auch schneller geworden und können sich mit rasender Geschwindigkeit ausbreiten. All das haben wir im vergangenen Jahr auch in Deutschland erleben müssen. Wenn wir es zusätzlich mit einem Virus zu tun haben, das unser soziales Leben und den zu engen zwischenmenschlichen Kontakt zur Ausbreitung nutzt, dann scheint es so, als hülfe nur jener verordnete Abstand sowie eine Maske, unter der viele bisherige Routinetätigkeiten schon zu Kraftanstrengungen werden. Auch an Bord von Schiffen stehen die Seeleute und Marineangehörigen zurzeit vor großen Herausforderungen. Auch ihnen gelten heute meine Gedanken und guten Wünsche. Zumindest mit Blick auf die jahrhundertelange, lebensbedrohliche Vitaminmangelkrankheit Skorbut können sie aber heutzutage beruhigt sein – dieser „unnötigsten Krankheit der Welt" konnte man, nachdem die Ursachen bekannt waren, gut ohne Impfung Herr werden.

Zunächst wünsche ich Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, eine spannende Lektüre der vorliegenden Ausgabe von *Schiff Classic*. Bleiben Sie behütet in diesen nicht einfachen Zeiten – und der Zeitschrift gewogen.

Und: Bitte bleiben Sie gesund!

Ihr

Kapitän zur See Dr. Jörg Hillman,
Kommandeur des Zentrums für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr, Mitglied des Beirates Schiff Classic. Kapitän Hillmann schreibt in dieser Ausgabe das Begrüßungswort
Foto: ZMSBw

DIE RÜCKKEHR EINES SEEMANNS
von einer weiten Reise in einen Haushalt mit Kranken war nicht gern gesehen
Foto: picture-alliance/Heritage Image/The Print Collector

„Auch an Bord von Schiffen stehen die Seeleute und Marineangehörigen zurzeit vor großen Herausforderungen"

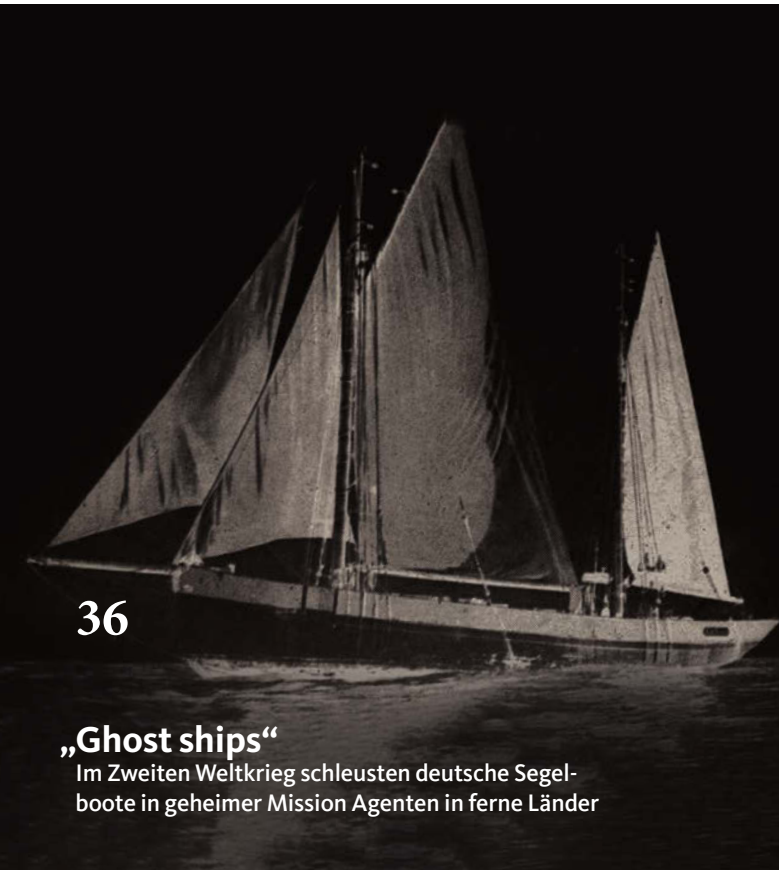
ERSTE U-BOOTE DER KAISERLICHEN MARINE

Tod aus der Tiefe

12

U 9 unter Kapitänleutnant Weddigen wurde zu Beginn des Ersten Weltkrieges zum Inbegriff moderner Seekriegführung. Doch die Rüstung und Planung für den Einsatz von Unterseebooten hinkten 1914 hinterher

Foto: picture-alliance/arkivi



36

„Ghost ships“

Im Zweiten Weltkrieg schleusten deutsche Segelboote in geheimer Mission Agenten in ferne Länder

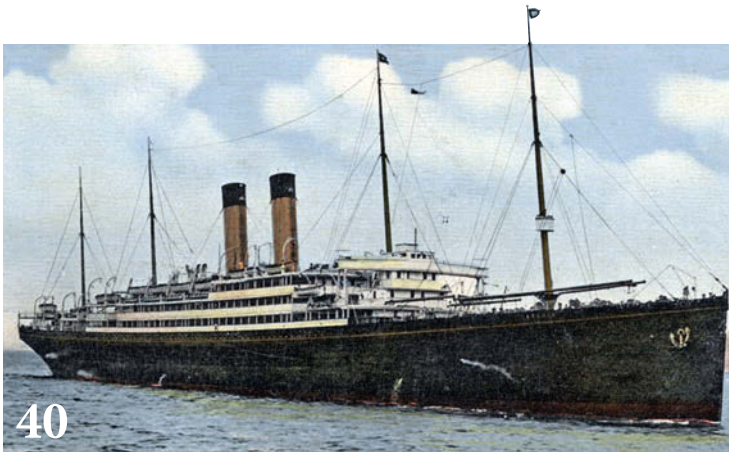
Torpedoboote

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erkannten die führenden Marinen den Wert des neuen Waffensystems

54

Ein Genueser mit großem Plan

Im Wettlauf mit Portugal um den Seeweg nach Indien überließ Christoph Kolumbus nichts dem Zufall



„Big Four“ der White Star Line

Sie hießen *Cedric*, *Celtic*, *Baltic* und *Adriatic* und waren zu Beginn des 20. Jahrhunderts die großen Stars der Reederei

DAS BESONDERE BILD

6 *USS Bear* und *USMS North Star*

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 **Des Kaisers unsichtbare Waffe**
Entwicklung und Bau der ersten U-Boote und warum sie in Deutschland zunächst nur eine Nebenrolle spielten

AUSRÜSTUNG & GERÄT

24 **Wimpel**
Auch Handelsschiffkapitäne wurden 1939 bis 1945 geehrt

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

28 **Immer an den Brennpunkten**
SMS Leipzig im Dienst deutscher Kolonialpolitik

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

36 **Geheime Schiffe**
Segelboote im Auftrag der Abwehr im „Dritten Reich“

FASZINATION SCHIFF

40 **Die Großen Vier**
Luxuriöse Passagierdampfer der White Star Line waren das Maß aller Dinge auf den Meeren der Welt

TECHNIK & GERÄT

48 **Der Kolderstock**
Ein vertikaler Steuerhebel als unverzichtbares Instrument in der Seefahrt

AKTUELL

50 **Seenotretter für 3.400 Menschen**
Die DGzRS zieht Bilanz des Jahres 2020

WAFFEN & TECHNIK

54 **Torpedoboote**
Eine neue Waffe revolutioniert die Marinen der Welt

MODELLBAU

62 **Maßstab 1:350**
Schlachtschiff *Scharnhorst*

PERSÖNLICHKEITEN

64 **Christoph Kolumbus**
Der Entdecker, seine Ziele und wie er sie erreichte

SPURENSUCHE

72 **„Seekuh“ in der Förde**
Seltenes Fundstück ist ein Glücksfall für die Forschung

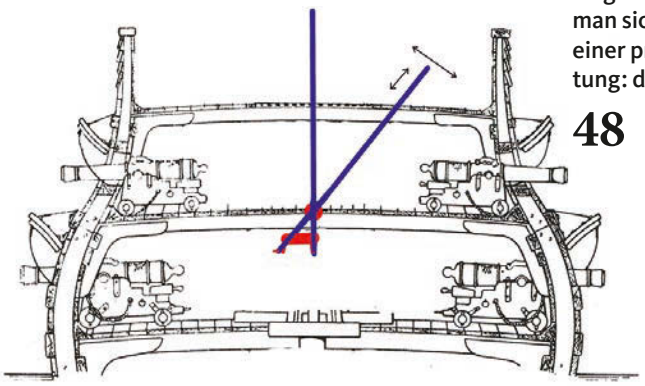
HISTORISCHE SEEKARTEN

80 **Pazifikküste**
Für den englischen König James II. geraubt

RUBRIKEN

78 Museum
79 Rätsel
82 Vorschau/Impressum

Titelbild: Das Symbolbild zeigt U 35, das ebenfalls zu den frühen Booten gehört (Stapellauf April 1914). Es überstand den Krieg und wurde im November 1918 an Großbritannien ausgeliefert
Titelfotos: Bundesarchiv, picture-alliance/WZ-Bilddienst, Interfoto/Mary Evans/ Pharcide, picture-alliance/akg-images, picture-alliance/WZ-Bilddienst



Kluge Erfindung

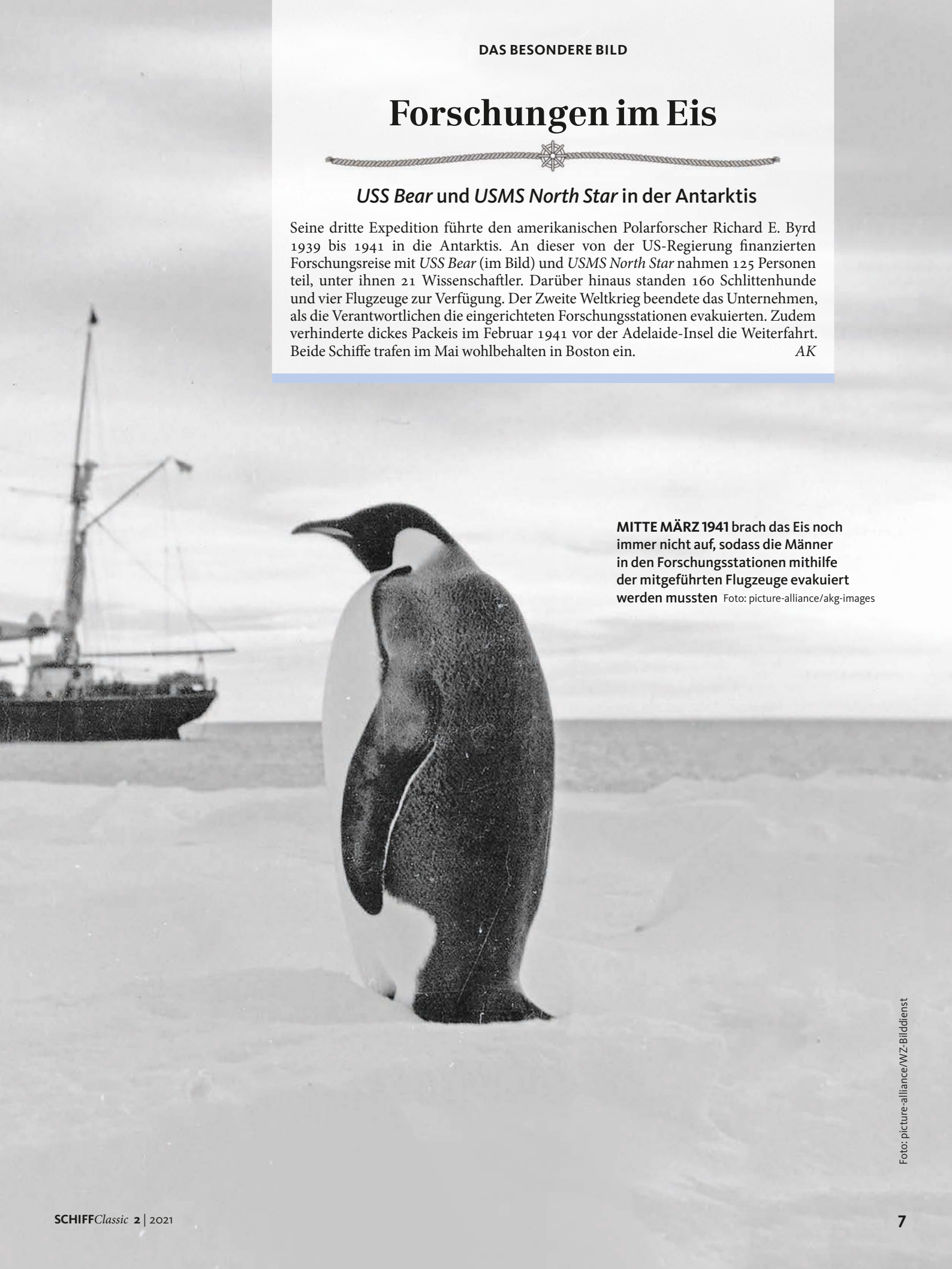
Bevor das Steuerrad seinen Siegeszug antrat, behalf man sich lange Zeit mit einer praktischen Vorrichtung: dem Kolderstock

48

Forschungen im Eis

USS Bear und *USMS North Star* in der Antarktis

Seine dritte Expedition führte den amerikanischen Polarforscher Richard E. Byrd 1939 bis 1941 in die Antarktis. An dieser von der US-Regierung finanzierten Forschungsreise mit *USS Bear* (im Bild) und *USMS North Star* nahmen 125 Personen teil, unter ihnen 21 Wissenschaftler. Darüber hinaus standen 160 Schlittenhunde und vier Flugzeuge zur Verfügung. Der Zweite Weltkrieg beendete das Unternehmen, als die Verantwortlichen die eingerichteten Forschungsstationen evakuierten. Zudem verhinderte dickes Packeis im Februar 1941 vor der Adelaide-Insel die Weiterfahrt. Beide Schiffe trafen im Mai wohlbehalten in Boston ein. *AK*



MITTE MÄRZ 1941 brach das Eis noch immer nicht auf, sodass die Männer in den Forschungsstationen mithilfe der mitgeführten Flugzeuge evakuiert werden mussten Foto: picture-alliance/akg-images

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

ZITAT

„Mein Geschwader ist am 14. August mit 34 Linienschiffen von Ferrol abgesegelt; es hat keinen Feind in Sicht. […] Ich werde der Herr von England.“

Napoleon Bonaparte in einem Brief an seinen Außenminister Talleyrand vom 23. August 1805

DAS STICHWORT

„Geisternetze“

Als „Geisternetze“ werden herrenlose Fischernetze bezeichnet, die durchs Meer treiben und somit eine Gefahr für Meeresbewohner darstellen. Sie fischen unendlich weiter und tragen zudem zur Belastung der Meere durch Mikroplastik bei.

Ein verlorenes Netz wie dieses vor Sassnitz/Rügen kann enorme Schäden verursachen

Foto: picture-alliance/dpa/Stefan Sauer

BUCHTIPP

Wir sind Marine!

Über und für die Deutsche Marine

Guntram Schulze-Wegener: *Kurs Marine. Tradition – Werte – Selbstverständnis*. Mittler-Verlag, Hamburg 2021, 24,95 Euro

Das im Auftrag der Marine-Offizier-Vereinigung e.V. von Vizeadmiral a. D. Wolfgang Nolting edierte und vom Herausgeber dieser Zeitschrift verfasste Buch zeichnet bündig und gut verständlich die Grundlinien der deutschen Marinegeschichte seit 1848 bis heute nach und gibt Antworten auf die Fragen nach maritimer Identität und Selbstverortung: Wo liegen unsere historischen und ideellen Ankerplätze? Welches Ethos haben wir im Lauf der Jahrzehnte entwickelt? Wie setzen wir diese besonderen Werte im täglichen Dienst um? Hierzu schildern Marineoffiziere ihren aktuellen Alltag im In- und Ausland. Ein durchgehend bebildertes „Seh-Handbuch“ für alle Angehörigen der Deutschen Marine und alle, die sich für die maritime Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft Deutschlands interessieren. Mit einem abschließenden Beitrag des Inspekteurs der Marine, Vizeadmiral Andreas Krause, und einem Vorwort des Befehlshabers der Flotte, Vizeadmiral Rainer Brinkmann. *GSW*

TECHNIK

Fliegender Tod

Wasserbombenwerfer WBW 35 von Rheinmetall

Mit dem WBW von Rheinmetall konnten die Seeleute eine 180 Kilogramm schwere Wasserbombe vom Typ WBD II 80 bis 120 Meter weit schleudern, wobei man die Wurfweite durch entsprechende Ladung variieren konnte. Die Bodenplatte des Werfers war mit dem Schiffsdeck fest verschraubt, das Ausstoßrohr vom Kaliber 125 Millimeter wies in einem Winkel von 45 Grad nach oben. Es wurde durch den Stempel verschlossen, der an seinem oberen Ende eine Mulde zum Auflegen der Wasserbombe trug, die dann mittels Gurt mit der Mulde fixiert wurde. Ausgelöst wurde der Wurf mittels einer 3,7-cm-Treibkartusche, die in dem mit dem Rohr fest verschraubten Ladegehäuse saß. Die Pulvergase enwickelten einen Druck von 700 kg/cm². Damit die Beschleunigung des Stempels ein für die Bombe zulässiges Maß nicht überschritt, wurde der Hochdruck durch eine Düse beim Eintritt in die Niederdruckkammer (das Ausstoßrohr) auf 170 kg/cm² reduziert. *Peter H. Block*

Marinesoldaten an einem Wasserbombenwerfer; die Bombe selbst liegt auf einem halbschalenförmigen Gefäß auf

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Hätten Sie's gewusst?

Keltische Weinschiffe mit ihrer kostbaren Ladung zeugten vom Wohlstand dieser im Europa der Eisenzeit angesiedelten Volksstämme Foto: SZ-Photo/United Archives/De Agostini

Keltische Schiffe fuhren entweder mit Segeln, hatten Ruderer an Bord oder wurden von Land aus gezogen; kleinere Schiffe konnte man auch mit Stangen bewegen.

„Nimanoa" war eine Sagengestalt der mikronesischen Mythologie, die Reisende auf See sicher zu ihrem Ziel navigieren lässt.

Als *mêlée* bezeichnete man in der Segelschiffszeit das chaotische Durcheinander im Kampf Schiff gegen Schiff nach Auflösung der Schlachtordnung.

Auf Sylt befehligten im Jahr 1782 dort ansässige Kapitäne über 150 Schiffe – bei nur etwa 1.800 Einwohnern auf der Insel.

Kreuzerkorvette war in der Kaiserlichen Marine von 1884 bis 1893 die offizielle Bezeichnung für kleinere Kriegsschiffe mit Segel- und Dampfantrieb.

SPÖKENKRAM

Wieso stirbt ein Seemann, wenn sich jemand seine Zigarette oder Zigarre an einer Kerze anzündet? Möglicherweise deshalb, weil Seeleute in den Wintermonaten auf ein Zubrot angewiesen waren und daher häufig Zündhölzer verkaufen mussten. Wer sich also an einer schon brennenden Quelle bediente, anstatt Streichhölzer zu erwerben, nahm dem Seemann seine Existenzgrundlage.

AKTUELL

„Enigma" geborgen

Sensationeller Fund vor Flensburg

Der Fund war genauso zufällig wie spektakulär: Eigentlich waren die Forschungstaucher der Kieler Firma Submaris im Auftrag des WWF in der Ostsee unterwegs, um Geisternetze (siehe „Das Stichwort") zu lokalisieren und zu bergen, als sie im trüben Grün der Ostsee plötzlich eine „Schreibmaschine" entdeckten. Sie hatte sich in einem der Netze verheddert, das in der Geltinger Bucht am Meeresboden liegt. Unmittelbar nach der Bergung erkannte der Unterwasserarchäologe im Team von Submaris, Dr. Florian Huber, die historische Bedeutung dieses Fundes: Den Wissenschaftlern war tatsächlich eine „Enigma" buchstäblich ins Netz gegangen, eine komplexe Chiffriermaschine der Deutschen aus dem Zweiten Weltkrieg. Obwohl diese Maschinen in sehr hoher Stückzahl produziert wurden, sind sie heute extrem selten, nur wenige Exemplare gibt es in deutschen Museen. Die „Enigma" aus der Geltinger Bucht kommt nun in die Restaurierungswerkstatt des Museums für Archäologie nach Schloss Gottorf in Schleswig. Dort soll sie weiter untersucht und konserviert werden.

Dr. Florian Huber/Submaris

„Schreibmaschine" in trübem Gewässer: eine der heute nur noch seltenen „Enigma" Foto: Christian Howe/Submaris

Die für die Reederei Matzen fahrenden Segler hatten für gewöhnlich ein schwarz-weißen Portenband, die *Justine Helene* bildete mit ihrem komplett schwarzen Anstrich eine Ausnahme
Foto: Sammlung GSW

DEUTSCHE SCHIFFE

Justine Helene

Elegante, aber kurzlebige Hanseatin

Die Hamburger Bark, die den schönen Namen *Justine Helene* trug, zeichnete sich gerade dadurch aus, dass sie besonders schön war. Diese Anmut, unterstrichen durch den Kontrast der weißen Segel und den schwarzen Rumpf, gibt der französische Schiffsporträtist Louis Francois Roux mit seiner exakten Arbeit auf diesem Aquarell sehr authentisch wieder. Die *Justine Helene* war eine 1871 in Sunderland von W. Watson gebaute 366 Bruttoregistertonnen vermessene eiserne Bark, die als *Augusta Elsa* unter spanischer Flagge fuhr. Im Jahre 1879 kaufte der Hamburger Seemann, Schiffskapitän und schließlich Reeder Christian Michael Matzen die eiserne Lady als drittes Schiff seiner Flotte (neben *Cap Horn* und *Iphigenia*) und benannte es in *Justine Helene* um. Geführt wurde sie von den Kapitänen P. Petersen und N. J. Richstieg, aber nach nicht einmal zehn Jahren an O. Hirth in Kolding verkauft. Dieser ließ sie unter dem Namen *Vesta* fahren, die er bereits 1890 als vermisst melden musste. Seither gilt das Schiff als verschollen. *GSW*

DIE HISTORISCHE ZAHL

192

Die Hanse, ein Wirtschaftsverbund des Mittelalters, umfasste 192 Städte aus 16 Ländern und bestimmte mehr als 300 Jahre lang den Handel in Nordeuropa

Das Holstentor in der Hansestadt Lübeck, in der 1669 der letzte „Hansetag“ stattfand
Foto: picture alliance/Wildlife/S.E.Arndt