Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

4/2021 Juni

SCHIFF Classic

Die KdF-Schiffe

Kreuzfahrten im „Dritten Reich“

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

04
4 198450 009509

Fregatten-Klasse 122:

Das „Arbeitspferd“ der Marine

Wilhelm Canaris: Abwehr-Chef zwischen NS und Widerstand

„Terra-X“-Star im Interview

Tauchexperte über den Zauber der Unterwasser-Archäologie

Nach *Lusitania*-Versenkung 1915: Weitere Feindfahrten von SM U 20

Die stählerne Fürstin

Jetzt neu am Kiosk!

Schiff Classic Extra erzählt die einzigartige Geschichte des berühmtesten Schlachtschiffes aller Zeiten: der Bismarck, dem Stolz der Kriegsmarine.

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen! Oder online bestellen unter

www.schiff-classic.de

Liebe Leserinnen und Leser,

der Untergang des deutschen Schlachtschiffes *Bismarck* vor 80 Jahren, am 27. Mai 1941, hat die Redaktion veranlasst, ein umfangreiches *Schiff Classic Extra* zum Thema herauszugeben, das seit wenigen Wochen für Sie bereitliegt. Während der Beschäftigung mit diesem auch in seiner Nachwirkung immer noch epochalen Ereignis habe ich mir die Frage gestellt, was die Kriegsmarine mit vier Schlachtschiffen, von denen bei Kriegsbeginn zwei im Dienst standen und im Mai 1941 das erste verloren ging, in einem Krieg gegen die zigfach überlegene Royal Navy eigentlich bezweckte. Vier Schlachtschiffe!

Die bitteren Erfahrungen des Ersten Weltkriegs lehrten, dass man Schlachtschiffe nicht aufsparen durfte – weder für eine eventuelle „Entscheidungsschlacht" noch als Faustpfand für unkalkulierbare politische Ereignisse. Für den Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Erich Raeder stand daher fest, seine teuren, gewiss prestigeträchtigen, vor allem aber hochgradig kampfkräftigen Giganten jetzt in eine Schlacht zu werfen. So verfügte er in seinem Erlass vom Mai 1940, nur wenige Monate nach der unrühmlichen Selbstversenkung des Panzerschiffes *Admiral Graf Spee*: „Eine Kriegsmarine, welche in kühnem Einsatz gegen den Feind geführt wird und hierbei Verluste erleidet, wird nach dem Siege in vergrößertem Umfange wieder erstehen, hat sich dieser Einsatz aber nicht gefunden, so wird ihre Existenz auch nach dem gewonnenen Kriege bedroht sein."

Offenbar hat der Oberbefehlshaber das maritime Selbstverständnis vor alle operativen und strategischen Erwägungen gestellt. „Nie wieder 1918!" war ein Mahnmal, das er beständig bei sich trug und das ältere Marineoffiziere in der Seekriegsleitung verstanden. Hingegen dürfte dieser Aspekt für jüngere Frontoffiziere, die nicht mehr im Tirpitz'schen Geist erzogen worden waren, die Einheiten aber nach Raeders Vorgaben zu führen hatten, von nachrangiger Bedeutung gewesen sein.

„Großadmiral Raeder stellte das maritime Selbstverständnis (nie wieder 1918!) vor alle operativen und strategischen Erwägungen"

Tradition als Mittelpunkt von praktischer Operationsführung im Krieg? Als die ersten Schlachtschiff-Operationen wenig dramatisch und ziemlich ergebnislos verliefen, wurde Raeder nervös, und er verspürte erst Erleichterung beim erfolgreichen Unternehmen „Berlin" Anfang 1941: *Scharnhorst* und *Gneisenau* wirkten weit in den Atlantik hinein, und im weiteren Frühjahr bot sich tatsächlich die einmalige Chance, die britische Seeherrschaft zu erschüttern und damit einem traditionellen Muster zu folgen. *Bismarck*, *Tirpitz*, *Gneisenau*, dazu der Schwere Kreuzer *Prinz Eugen* waren gemeinsam durchaus in der Lage, das Kräfteungleichgewicht zu deutschen Gunsten zu verschieben.

Dass es bei einem „teelöffelweisen" Einsatz blieb, wie Flottenchef Admiral Günther Lütjens resigniert feststellte, weil nur *Bismarck* und *Prinz Eugen* für „Rheinübung" bereitstanden, zeigte das Dilemma in seinem vollen Ausmaß: Beide Schiffe fuhren in eine äußerst riskante Verlegenheitsoperation, die dennoch dem Raeder'schen Gesetz gehorchte. Nach dem Untergang der *Bismarck* mischte sich Hitler massiv in die Seekriegführung ein – und entschied gegen die überkommenen maritimen Traditionen.

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*

Schlachtschiff *Bismarck*, vom Schweren Kreuzer *Prinz Eugen* aus fotografiert, im Frühjahr 1941
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

FREGATTEN DER KLASSE 122

Die Besten

In Zeiten des Kalten Krieges angeschafft, dienten die acht Mehrzweckschiffe der Bundesmarine/Deutschen Marine auch nach 1990 als hochmoderne Kampfkomponente im Bündnis

Foto: U.S. Navy

12

Das Schicksal von SM U 20

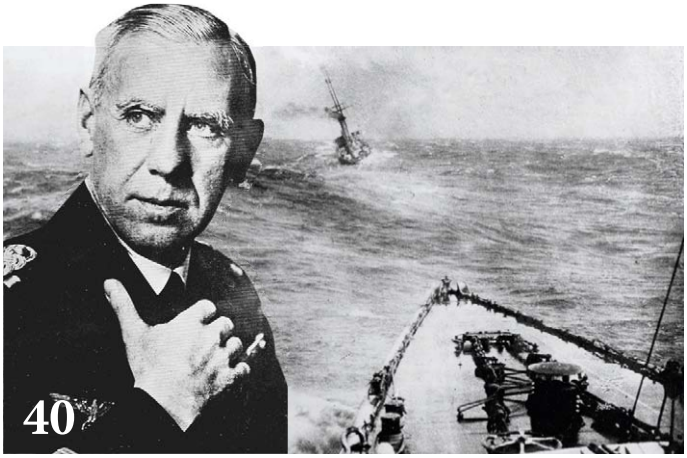
Was geschah mit dem deutschen U-Boot, nachdem es den britischen Passagierdampfer *Lusitania* 1915 versenkt hatte?

62

Einmal eine Kreuzfahrt ...

Die Schiffe der KdF-Flotte waren im „Dritten Reich" beliebt und Törns mit ihnen begehrt

52



Admiral Wilhelm Canaris: Wer war er wirklich?

Spion, überzeugter Nationalsozialist oder Hitler-Gegner? Das Geheimnis eines Marineoffiziers, der viele Gesichter hatte

Untergang der *Laconia*

Versenkung des britischen Truppentransporters durch U 156 und die Folgen

DAS BESONDERE BILD

6 **Von Manhattan Island in den Atlantik**

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 **Acht Fregatten, viele Aufträge**
Die Marine der Bundesrepublik Deutschland brillierte mit ihren Mehrzweckschiffen der *Bremen*-Klasse

TRAGÖDIEN ZUR SEE

24 **Der „*Laconia*-Fall" 1942**
So radikalisierte sich der Seekrieg

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

28 **Kampf mit Kannibalen**
Was die Männer von *SMS Albatros* erlebten

KATASTROPHEN & SCHICKSALE

36 **Verschollen im Nordatlantik**
Warum ging der Frachter *Melanie Schulte* 1952 unter?

PERSÖNLICHKEITEN

40 **Im Zwielicht**
Hitlers Abwehrmann Admiral Canaris

TECHNIK & GERÄT

48 **Schiffsmasten**
Ihre Entwicklung in der Geschichte

FASZINATION SCHIFF

52 **Traumschiffe des NS-Regimes**
Robert Ley, Wilhelm Gustloff & Co.

MODELLBAU

60 ***RMS Olympic* in 1:200**
Die unbekannte Schwester der *Titanic*

SPURENSUCHE

62 **Im Namen des Kaisers**
Einsätze von U 20 im Ersten Weltkrieg

DAS INTERVIEW

68 **Archäologie unter Druck**
Der Forschungstaucher Dr. Florian Huber im Gespräch

STRATEGIE & TAKTIK

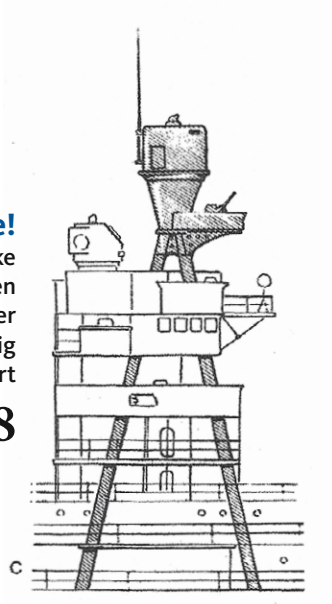
74 **„Blue Water School"**
Eine Seekriegstheorie verändert die Welt

HISTORISCHE SEEKARTEN

80 **Carta Pisana**
Die älteste erhaltene Nautikkarte

RUBRIKEN

78 Museum
79 Rätsel
82 Vorschau/Impressum



Mast have!

Seit der Antike unentbehrlich, wurden Schiffsmasten im Lauf der Jahrhunderte beständig modernisiert

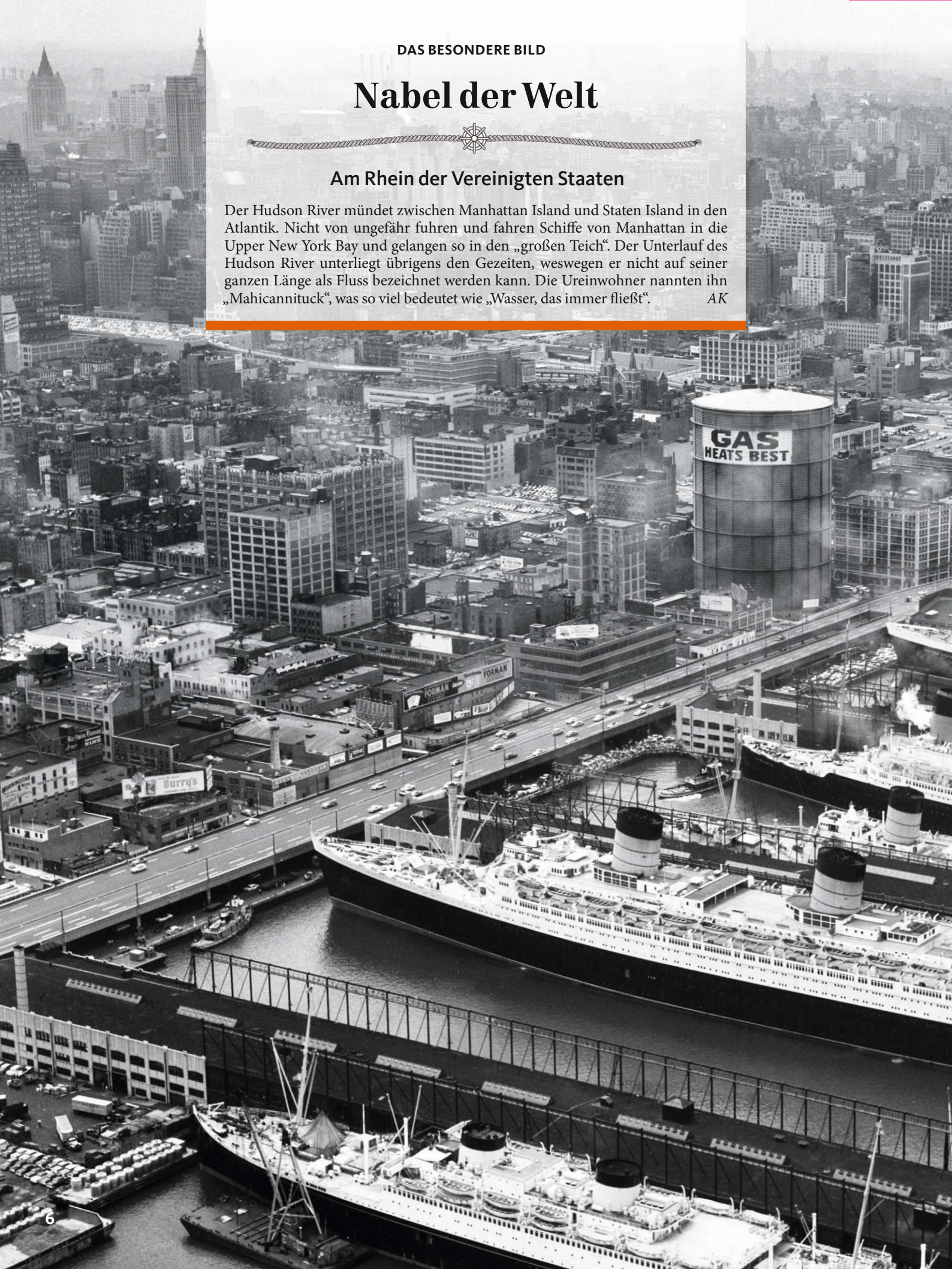
48

Titelbild: Die *Niedersachsen* 2004 in einem NATO-Verband; hinter ihr das U-Boot-Begleitschiff *USS Emory S. Land*
Titelfotos: U.S. Navy, Interfoto/Austrian National Library/Weltbild, picture-alliance/akg-images (2), BArch 201-14-09-48-047, Blaise Tassou

Nabel der Welt

Am Rhein der Vereinigten Staaten

Der Hudson River mündet zwischen Manhattan Island und Staten Island in den Atlantik. Nicht von ungefähr fuhren und fahren Schiffe von Manhattan in die Upper New York Bay und gelangen so in den „großen Teich". Der Unterlauf des Hudson River unterliegt übrigens den Gezeiten, weswegen er nicht auf seiner ganzen Länge als Fluss bezeichnet werden kann. Die Ureinwohner nannten ihn „Mahicannituck", was so viel bedeutet wie „Wasser, das immer fließt". *AK*



Ende der 1950er-Jahre ankern Passagierschiffe der Luxusklasse am Hudson River Side of Manhattan Island/USA

Foto: Interfoto/Classicstock/H. Armstrong Roberts

ZITAT

„Und kommt dann über's weite Meer zu mir ins Paradies hierher"

Aus dem Auswandererlied „Heil dir, Columbus" (frühe 1830er-Jahre)

AKTUELL

Aufgehübscht

Museumsschiff *Cap San Diego* ist wieder fit

Hamburgs bekannter „Weißer Schwan des Südatlantiks" hat einen Werftaufenthalt in Bremerhaven hinter sich. Das Schiff war am 14. März von Schleppern auf die Elbe gezogen worden, um dann seine kleine Reise anzutreten. 200 Punkte wurden auf der Werft abgearbeitet, darunter Sicherheitsmessungen, ein neuer Farbanstrich und das Befreien von Muscheln am Schiffsuntergrund. Dann konnten alle Beteiligten aufatmen, denn der Schiffs-TÜV des Germanischen Lloyd bedeutet neue Fahrerlaubnis. Und die ist nötig, will die *Cap San Diego* im Spätherbst – wenn es Corona erlaubt – ihre Fahrten wieder aufnehmen.

Aber auch ohne die beliebten Törns ist dieses Jahr ein ganz besonderes, denn das Frachtschiff feiert seinen Stapellauf vor 60 Jahren. Im März 1962 war es zu seiner ersten Reise nach Südamerika unterwegs, um bis 1981 regelmäßig im Liniendienst zwischen Europa und der Ostküste Südamerikas eingesetzt zu werden. Nach umfangreichen Modernisierungsarbeiten liegt die *Cap San Diego* als größtes betriebsfähiges Museumsfrachtschiff der Welt und ein Wahrzeichen der Hansestadt an der Überseebrücke.

Infos zu Schiff, Events und Angeboten unter: www.capsandiego.de. *AK*

Die *Cap San Diego* verließ am 14. März ihren Liegeplatz im Hamburger Hafen, um für einen fast einmonatigen Werftaufenthalt in Bremerhaven festzumachen

Foto: picture-alliance/Markus Scholz

BRAUCHTUM

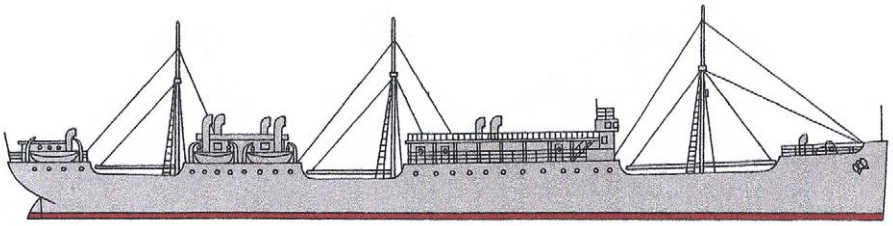
Knoten und Spleißen

Unerlässliches Handwerk an Bord

Affenfaust, Palstek, Wurfleinenknoten? Sollte (auch heute) kein Problem sein für Seeleute. Das Beherrschen von Grundknoten gehörte auf Segelschiffen wie auf eisernen Dampfschiffen zum Handwerkszeug. Hinzu kam das Konservieren des lebenswichtigen Tauwerks mit speziellen Instrumenten (Bordmesser, Marlspieker, Kleedkeule) und Werkstoffen (Labmasse). Die Handgriffe wurden unter Aufsicht der Bootsmaaten so lange einstudiert, bis sie blind „saßen", denn weder schlechte Sicht bei Nacht noch größere Aufregungen durften das richtige Schlagen von Knoten und Spleißen behindern. Etwa 20 Knoten und acht Spleiße, dazu Zierknoten, die nicht nur schön aussahen, sondern auch Nutz- und Gebrauchsknoten sein konnten (z. B. der Pfeifenbändselknoten), zählten zum „Einmaleins". Fertigkeit, Übersicht und Kraft – wie etwa beim Drahtspleiß – waren die Voraussetzungen, und nicht jeder brachte es zur Meisterschaft. *AK*

Unter den strengen Blicken der Bootsmaaten heißt es: knüpfen, schlagen, spleißen, lösen

Foto: Sammlung GSW



Sogar schon mit elektrischen Ladewinden ausgerüstet: die dänische *Selandia*

Foto: Sammlung GSW

Hätten Sie's gewusst?

Die 1911 in Dänemark gebaute *Selandia* war das erste seegehende Frachtdieselmotorschiff der Welt.

Konstabel war zur Segelschiffsszeit ein Offizier auf Kriegsschiffen im Leutnantsrang, verantwortlich für die Artillerie und die Ausbildung der Geschützbedienmannschaften.

„Northern Barrage" hieß die von Großbritannien und den USA im Ersten Weltkrieg angelegte größte zusammenhängende Seeminensperre der Geschichte (von den Orkneys bis zur norwegischen Küste).

Oberlicht nennt man die Öffnung im Oberdeck oder Dach eines Deckshauses; es besteht aus mehreren kleinen Fenstern oder Bullaugen und soll den Raum von oben erhellen.

Der heutige Sitz des Schleswig-Holsteinischen Landtages in Kiel („Landeshaus") wurde 1888 für die Kaiserliche Marine gebaut und war 1919 bis 1945 Sitz des Kommandierenden Admirals der „Marinestation der Ostsee".

SPÖKENKRAM

„Die Herren haben nicht nur nichts gelernt, sondern sie haben auch keine Erfahrung. Sie sind groß geworden auf kleinen Fahrzeugen und Segelschiffen, und nun sollen sie auf einmal große Schiffe führen, da verlässt sie all ihr Wissen"

Reaktion des Chefs der Admiralität Albrecht von Stosch auf die katastrophale Kollision der Panzerfregatten *König Wilhelm* und *Großer Kurfürst* im Ärmelkanal am 31. Mai 1878

DAS STICHWORT

Presskommando

Die meisten Kriegsflotten im 18. Jahrhundert rekrutierten ihre Mannschaften unter Zwang. Die Patrouillen der Navy beispielsweise bestanden aus Matrosen und Unteroffizieren

„Manning the Navy": Manchmal ging es zivilisiert zu, meist aber mit Gewalt, um Männer für den Dienst auf Schiffen zu verpflichten

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

BUCHTIPP

Heimkehr der *Peking*

Zwei Bücher von Rang

Die umfangreichen Bild- und Textbände aus den Verlagen Koehler und Delius Klasing widmen sich der Viermastbark *Peking*, die 2017 mit großer öffentlicher Anteilnahme an ihren Ursprungsort Hamburg zurückgekehrt ist.
Im Textteil holt das Koehler-Buch weiter bis in die Geschichte der Reederei F. Laeisz aus, die Delius-Klasing-Autoren gehen zudem ausführlich auf die Kunst des Segelns ein. Ebenso finden in ihrem Buch die Liebhaber großformatiger, teils detailreicher Fotos üppigen Sehstoff. Schwerpunkt beider Werke ist die aufwendige Rückholung der *Peking* über den Atlantik und ihre millionenschwere Restaurierung. Die Schlusskapitel sind jeweils den Akteuren dieser erfolgreichen Aktion gewidmet. *Rainer Schubert*

Gretzschel, Matthias: *Peking. Schicksal und Wiedergeburt eines legendären Hamburger Segelschiffes*. 2. erweiterte Auflage, 176 S., Koehler Verlag, Hamburg 2020, 29,95 €

Müller-Elsner, Heiner/ Gaede, Peter Matthias/ Schaper, Michael: *Segelschiff Peking. Rückkehr einer Legende*. 160 S., Delius Klasing Verlag, Bielefeld 2020, 39,90 €

DEUTSCHE SCHIFFE

Radkorvette *Danzig*

Veraltet und dennoch bewährt

Danzig vor Konstantinopel, wo die preußische Radkorvette am 28. August 1853 ankerte, um anschließend Richtung Donau-Mündungsdelta weiterzufahren Foto: Sammlung GSW

Sie ist weit gereist und zeichnete sich sogar in einer historischen Mission aus: Bei Kap Tres Forcas beschoss die preußische Korvette im August 1853 nordafrikanische Piraten, die am 7. Dezember 1852 die preußische Handelsbrigg *Flora* geplündert und dabei den Kapitän verletzt und einen Matrosen getötet hatten. Dem Beschuss folgte ein schwieriges, aber erfolgreiches Landungsmanöver, das bewies: Angehörige der preußischen Marine sind nicht nur gute Seeleute, sondern handeln auch als Soldaten des Königs. Die öffentliche Aufmerksamkeit in der Heimat war entsprechend groß für die Männer der Dampf- oder Radkorvette *Danzig*, die am 13. November 1851 vom Stapel gelaufen war. Trotz allgemeinen Übergangs vom Holz- zum Eisenschiffbau blieb man hier bei der Holzbauweise, weil die Königliche Werft in Danzig das Material preiswert beziehen konnte; Kupfer für die Außenhaut kam aus Berlin, das eiserne Schwergut aus England. Das Dampfschiff mit Takelage, die notwendig war, weil sich beim reinen Kohleantrieb wegen des hohen Brennstoffverbrauchs der Aktionsradius stark reduzierte, einer Besatzung von 220 Mann und zehn 68-Pfündern an Bord wurde 1862 aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen, weil sich der Schraubenantrieb gegenüber dem Schaufelrad mehr und mehr durchsetzte. Erst nach England *(Eagle)* und dann nach Japan *(Kwaiten)* verkauft, geriet die ehemalige *Danzig* während innenpolitischer Unruhen 1864 zunächst auf Strand und wurde anschließend von der Besatzung verbrannt. *AK*

DIE HISTORISCHE ZAHL

330

In der Seeschlacht bei Eknomos 256 v. Chr. benötigte Rom 330 Schiffe, um das etwa gleich starke Karthago zu besiegen. Rom verlor nur 24, die Karthager hingegen 90 Schiffe