Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

SCHIFF Classic

2/2022 März

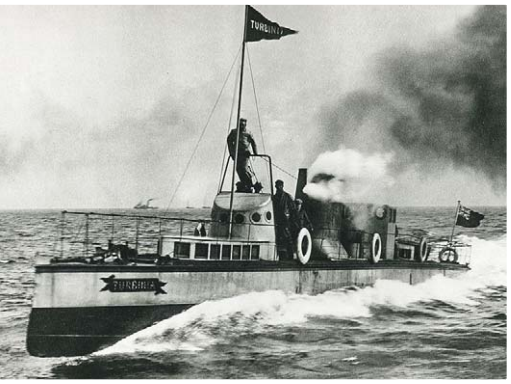
Volksmarine
Die Schnellsten der Ostsee

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

U-Boot-Ass Reinhard Suhren

Seine Feindfahrten mit U 564



Siegeszug der Dampfturbine: Mit Hochdruck in die Zukunft

Floß der *Meduse*: Als ein Schiffsuntergang die Welt bewegte

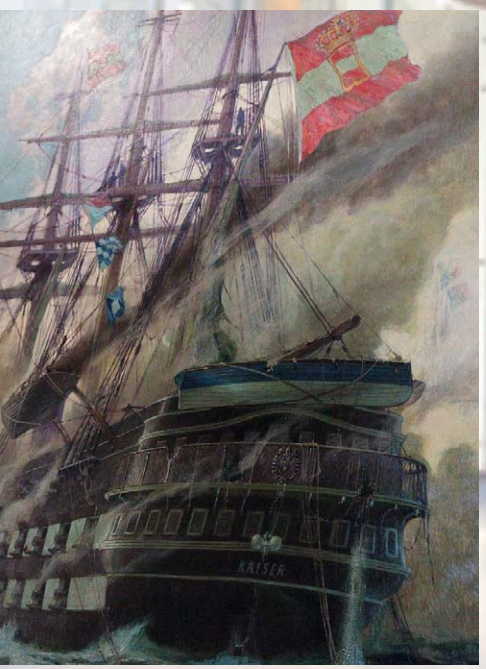
Grabräuber: Der zähe Kampf gegen skrupellose Wracktaucher

Skandal in der Tiefe

Marinegeschichte im HGM hautnah erleben

Im Marinesaal des Heeresgeschichtlichen Museums in Wien werden zahlreiche Erinnerungsstücke aus 200 Jahren österreichischer Marinegeschichte gezeigt. Neben den Forschungs- und Entdeckungsreisen steht vor allem die militärische Vergangenheit auf hoher See im Vordergrund.

Das Spektrum der gezeigten Objekte reicht von der kaiserlichen Donauflottille des 17. und 18. Jahrhunderts über die alte österreichisch-venezianische Kriegsmarine bis hin zu den Seeschlachten unter Wilhelm von Tegetthoff bei Helgoland 1864 und Lissa 1866. Neben den rein militärischen Aufgaben kam der Kriegsmarine auch eine volkswirtschaftliche und wissenschaftliche Bedeutung zu, die sich in zahlreichen Forschungsreisen österreichischer Kriegsschiffe manifestierte. Neben der ersten österreichischen Weltumsegelung der Fregatte »Novara« in den Jahren 1857 bis 1859 wurden Reisen nach Asien, Amerika, Afrika, Australien und in die Arktis unternommen. Der letzte Abschnitt der Marineausstellung widmet sich der Rolle der k.u.k. Kriegsmarine im Ersten Weltkrieg. Weitere Attraktionen sind die beiden Patrouillenboote »Niederösterreich« und »Oberst Brecht« des Österreichischen Bundesheeres, die sich heute in der DDSG-Werft in Korneuburg befinden.



Heeresgeschichtliches Museum/
Militärhistorisches Institut
Arsenal, Ghegastraße Objekt 1, A-1030 Wien

www.hgm.at
contact@hgm.at

HEERESGESCHICHTLICHES MUSEUM

Öffnungszeiten: täglich von 9 bis 17 Uhr

www.hgm.at

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Freunde von Schiff Classic!

Das Jahr 2021 hat sich in die Geschichtsbücher verabschiedet. Als „Corona-Jahr zwei“ wird 2021 ebenso im Gedächtnis bleiben wie als das der Jahrhundertflut in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Ereignisse, an die wir uns, aber auch unsere Nachfahren sich erinnern werden. Wenn wir auf Vergangenes zurückblicken, so tun wir dies stets aus der Sicht und mit dem Verständnis desjenigen, der heute weiß, wie sich die damalige Zukunft gestaltete. Jene Zukunft, die unsere Vergangenheit ist.

Die Menschen von damals kannten ihre Zukunft nicht – und auch wir wissen nicht, welche Überraschungen uns in diesem und den kommenden Jahren bevorstehen. „Runde Jubiläen“ haben in unserer Erinnerungswelt eine hohe Bedeutung. Als am 15. Februar 1922 der Ständige Internationale Gerichtshof in Den Haag seine Arbeit aufnahm, ahnte niemand, welch’ große Bedeutung dessen Nachfolgeorganisation für das Aufarbeiten und Bewältigen der Kriege im ehemaligen Jugoslawien haben sollte. Niemand in Deutschland hat 1922 das Unheil kommen sehen, das elf Jahre später über die Weimarer Republik hereinbrechen sollte. Ebenso wenig ahnten die in Washington Anwesenden, dass das am 6. Februar 1922 ratifizierte Flottenabkommen ein Wettrüsten auslösen sollte – war es doch als Abrüstungsvertrag gedacht.

„Wenn wir auf Vergangenes zurückblicken, tun wir dies aus der Sicht und mit dem Verständnis desjenigen, der heute weiß, wie sich die damalige Zukunft gestaltete“

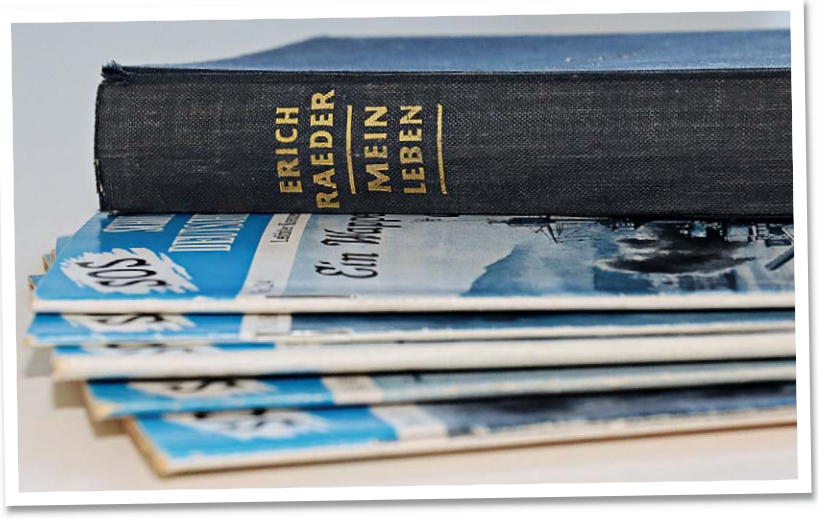
Wir haben heute andere Sichtweisen auf Vergangenes und deuten die Vergangenheit aus dem sicheren Hafen des zeitlichen Abstandes. Der Blick in die Archive mit ihren Akten ermöglicht uns, einen Gesamtüberblick herzustellen. Neue Funde zwingen uns dann aber auch manches Mal, uns von liebgewonnenen Erklärungen und Deutungen zu verabschieden. Vor allem dann ist es schwer, wenn sie aus dem eigenen Erleben entstanden sind. Persönliche Erinnerung deckt eben immer nur eine persönliche Momentaufnahme und Sichtweise ab und kann nicht eine historische Epoche in ihrer Komplexität widerspiegeln.

Das haben diejenigen besonders erleben müssen, die nach dem Zweiten Weltkrieg und längerer Kriegsgefangenschaft in das zerstörte Deutschland zurückkehrten. Die Memoiren-Literatur boomte, diente aber häufig nur der Rechtfertigung eigenen Handelns. Da die Akten entweder vernichtet oder noch unter Verschluss waren, dominierte der „Zeitzeugenblick“ über lange Jahre das Geschichtsbild zum Zweiten Weltkrieg. Als die ersten Studien erschienen, die auf der Grundlage von Akten verfasst worden waren, mussten einige „erschriebene Siege“ zurückgenommen und „weiße Westen“ ausgezogen werden. Für die Zeitzeugen war dies teilweise schmerzlich. Hitzige Debatten, unhöfliche Verbalattacken und auch ungeschicktes, als „arrogant“ empfundenes Argumentieren einiger Historiker verhärteten die Fronten häufig. Dabei verkannten wohl alle, dass es nur darum ging, mehr Licht in die Vergangenheit zu bringen, die sich uns allen nie ganz erschließen kann – aber mit jeder Forschungsarbeit, mit jedem Beitrag und Aufsatz nähern wir uns dem Gesamtbild unserer Vergangenheit an. Diesen Anspruch verfolgt auch unsere Zeitschrift *Schiff Classic*.

Bitte bleiben Sie gesund und kommen Sie mit Ihren Familien, Ihren Verwandten und Freunden gut durch diese nicht einfache Zeit. Das wünsche ich Ihnen von ganzem Herzen.

Ihr

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



MEMOIREN wie die von Großadmiral a. D. Erich Raeder und massenhafte Trivialliteratur bestimmten das Vergangenheitsbild in den 1950er- und 1960er-Jahren. Heute verfügen wir über ein differenziertes Geschichtsverständnis
Foto: Sammlung GSW

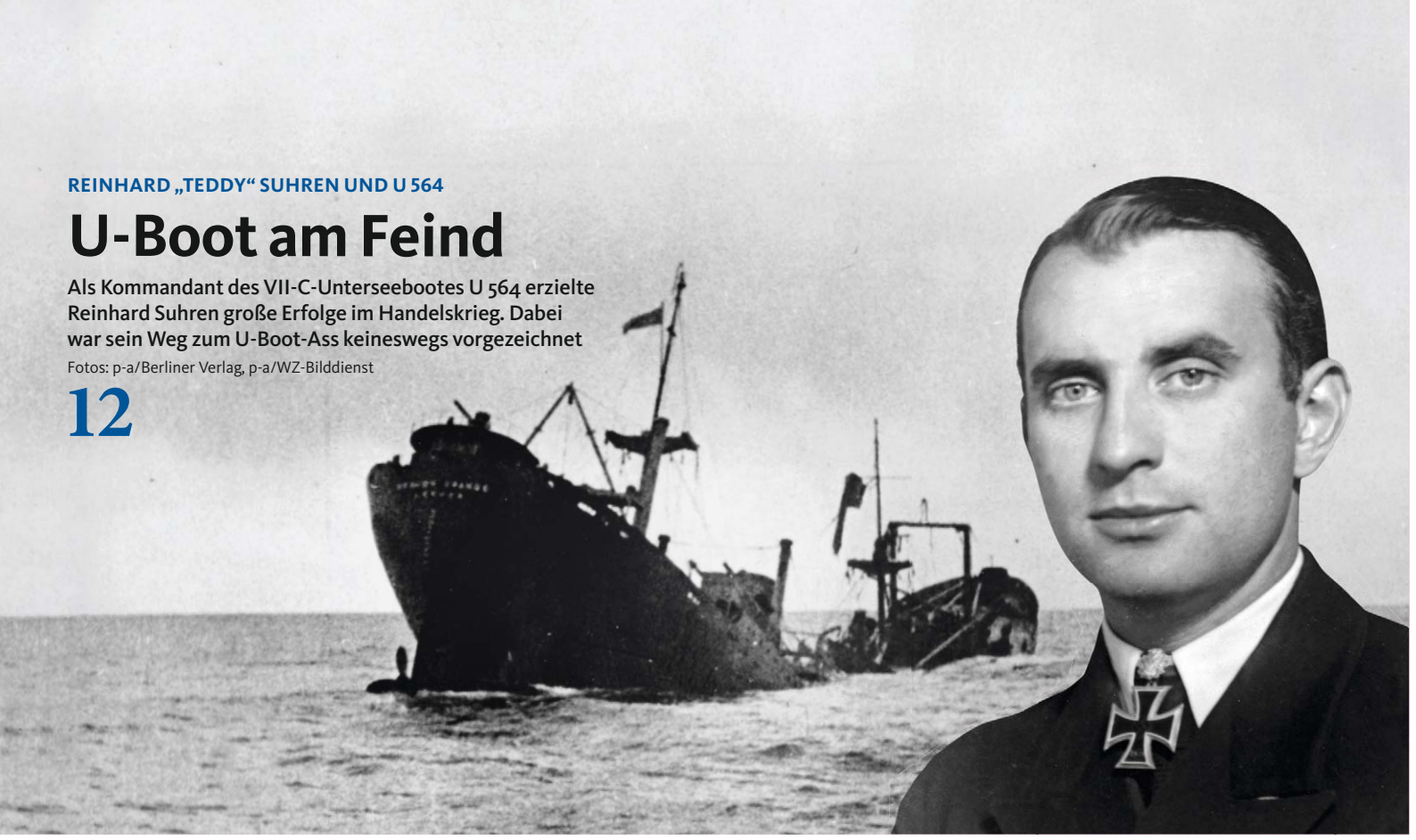
REINHARD „TEDDY“ SUHREN UND U 564

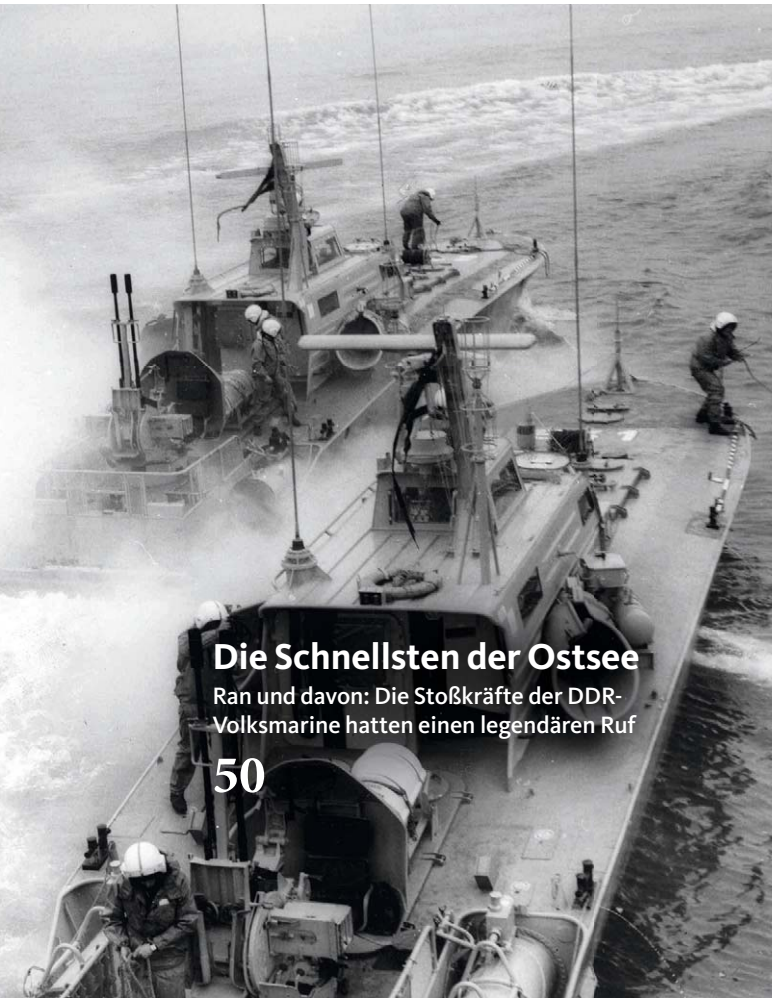
U-Boot am Feind

Als Kommandant des VII-C-Unterseebootes U 564 erzielte Reinhard Suhren große Erfolge im Handelskrieg. Dabei war sein Weg zum U-Boot-Ass keineswegs vorgezeichnet

Fotos: p-a/Berliner Verlag, p-a/WZ-Bilddienst

12





Die Schnellsten der Ostsee

Ran und davon: Die Stoßkräfte der DDR-Volksmarine hatten einen legendären Ruf

50

Räuber in der Tiefe

Undine und *Karlsruhe*: Zwei Beispiele für die perfiden Methoden illegaler Wracktaucher

74

Mit Turbinen

Turbinia hieß das technische Wunderwerk, das 1897 ungläubiges Staunen und eine Revolution im Schiffbau auslöste

64

Wirksame Gegenmaßnahme: Sonar

Es brauchte einige Zeit, um technisch ausgereifte Möglichkeiten für die U-Boot-Abwehr zu entwickeln. Das Prinzip ist geblieben

Horrorfahrt ins Verderben

1816 retteten sich über 150 Menschen auf ein Floß, nachdem ihre Fregatte auf Grund gelaufen war. Dann folgte das Grauen

DAS BESONDERE BILD

6 **Containerfrachter vor Sydney**

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 **Feindfahrten von U 564**
Die Erfolge eines U-Bootes im Handelskrieg

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

28 **Das Unglücksschiff**
Katastrophen fahren im Kielwasser der *Uruguay*

FUNDSTÜCKE

36 **Am Haken**
Das Bordflugzeug des Schlachtschiffes *Gneisenau*

KATASTROPHEN ZUR SEE

38 **Untergang der *Meduse***
Mörderische 13 Tage im Sommer 1816

TECHNIK & GERÄT

44 **Pinnng! Pinnng! Pinnng!**
Werden und Wirken des Sonars

72 **Wie schnell sind wir?**
„Loggen“ war eine sichere Messmethode

STRATEGIE & TAKTIK

50 **Stoßkräfte der Volksmarine**
Schnellboote durchpflügen die Ostsee

EREIGNISSE & PERSONEN

60 **Fluch der Mumien?**
Galeasse *Gottfried* in der Elbmündung

FASZINATION SCHIFF

64 **Windhunde der See**
Mit *Turbinia* in die Zukunft

SPURENSUCHE

74 **„Wer nichts mitbringt, war nicht dort!“**
Wrackopfer *Undine* und *Karlsruhe*

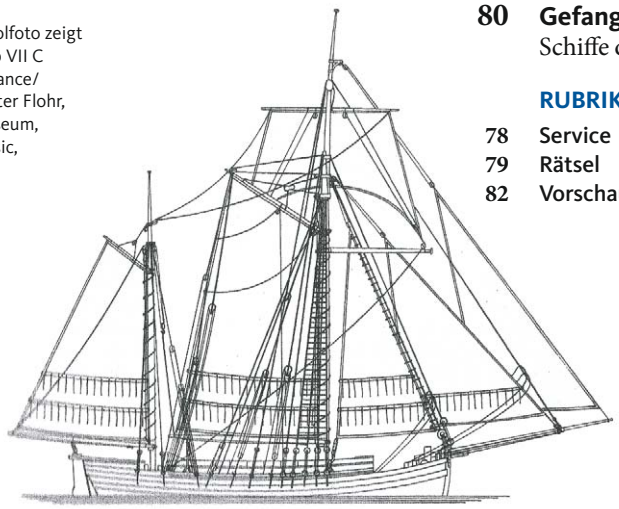
HISTORISCHE SEEKARTEN

80 **Gefangen im Roten Meer**
Schiffe der „East India Company“ in der Falle

RUBRIKEN

78 Service
79 Rätsel
82 Vorschau / Impressum

Titelbild: Unser Symbolfoto zeigt ein Frontboot vom Typ VII C
Titelfotos: picture-alliance/ WZ-Bilddienst (2), Dieter Flohr, SZ-Photo/Science Museum, Sammlung Schiff Classic, picture-alliance/Joko



Gottfried und die Mumien

1822 nahm die Galeasse zahlreiche äyptische Kostbarkeiten mit auf den Grund der Elbe – vom Schiff fehlt jede Spur

60

Der Containerverkehr bestimmt den Handel auf den Weltmeeren, auf denen die „Hamburg Süd“ mit ihrem markanten Schriftzug auf Schiffen und Containern weithin zu sehen ist Foto: Hamburg Süd

DAS BESONDERE BILD

Ein Stück Geschichte

„Hamburg Süd“ und ihre Schiffe

Die Containerschiffe der Reederei „Hamburg Süd“, wie hier die *MS Columbus Canada* vor Sydney, sind ein vertrauter Anblick auf den Weltmeeren. Die traditionsreiche Hamburger Reederei, die seit 2017 zur dänischen Maersk-Gruppe gehört, hat eine 150-jährige erfolgreiche Firmengeschichte hinter sich. Sie überstand Wirtschaftskrisen, zwei Weltkriege und den Wechsel vom Stückgut auf den Container. Die Reederei, die untrennbar mit der Stadt Hamburg und ihrem Hafen verbunden ist, bleibt eine starke Marke. Grund genug für eine exklusive Ausstellung im Internationalen Maritimen Museum (IMMH). Mehr dazu auf Seite 78. *AK*

ZITAT

„Preußen ist eine Kontinentalmacht: es braucht eine gute Armee und keine Flotte. Unsere Ostseehäfen gestatten uns nicht, unsere Schiffahrt auszudehnen“

Friedrich II. von Preußen (Friedrich der Große) in seinem Testament aus dem Jahr 1768

HISTORISCHE SCHIFFFAHRT

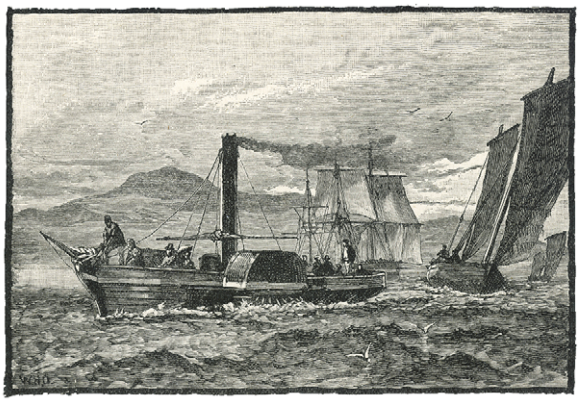
Startschuss mit *Comet*

Das erste kommerziell genutzte Dampfschiff Europas

Ende des Jahres 1811 gab der schottische Hotelier Henry Bell bei einer Schiffswerft in Glasgow ein 12,20 Meter langes und 3,20 Meter breites Dampfschiff in Auftrag. Er wollte es auf der Strecke von Port-Glasgow zum Standort seines Hotels in Helensburgh für den Transport von Passagieren und Waren einsetzen. Die erste Fahrt fand im Januar 1812 statt. Die Einzylinder-Dampfmaschine trieb zwei Paar Schaufelräder an, mit denen die *Comet* fünf Knoten laufen konnte. An dem dünnen Schornstein befand sich zusätzlich eine Rah, um Segel setzen zu können. Der erfolgreiche Einsatz des Schiffes gab den Startschuss für eine rasante Entwicklung der Dampfmaschinen in ganz Europa.

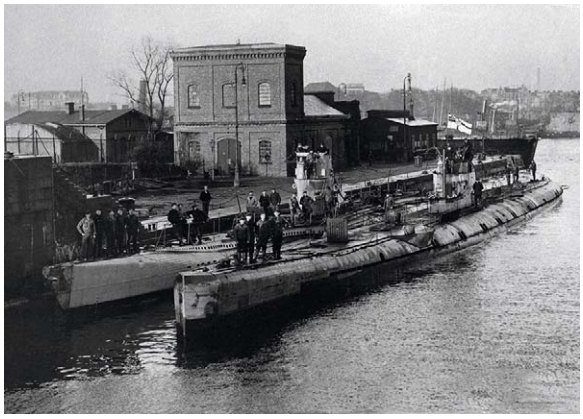
In Deutschland machte das erste Dampfschiff am 17. Juni 1816 im Hamburger Hafen fest: Die in Schottland gebaute *Lady of the Lake* verkehrte als Seebäderschiff zwischen Hamburg und Cuxhaven. Es sollten aber noch 40 weitere Jahre vergehen, bis das erste deutsche Dampfschiff, das zusätzlich mit Segeln ausgestattet war, den Atlantik überquerte. Henry Bell ließ seine *Comet* 1819 umbauen und setzte sie als Postdampfer ein.

Am 15. Dezember 1820 fuhr das Schiff auf einen Felsen und sank. Die Dampfmaschine konnte geborgen werden und steht heute im Science Museum in London, und ein originaler Nachbau ist in Port-Glasgow zu sehen. *Jörg Hillmann*



***Comet* auf ihrer ersten Fahrt im Januar 1812**

Foto: picture-alliance/ Mary Evans Picture Library



Unterseeboote UB 77 und U 82 in der Schleuse von Wilhelmshaven, vor der Fahrt zur Auslieferung an England 1918. Um einen solchen U-Boot-Typ handelt es sich bei UB 32 Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

HISTORISCHES FUNDSTÜCK

Rätsel gelöst: Es ist UB 32

Deutsches Boot 1917 von britischem Flugzeug versenkt

Ziemlich genau auf halbem Weg zwischen dem belgischen Zeebrügge und dem englischen Colchester liegt seit 1917 in den Tiefen der Nordsee ein U-Boot-Wrack. Dass es dort liegt, war bekannt, Umrisse hatten Taucher bereits 2017 ausfindig gemacht. Nur um welches Boot es sich handelte, war lange unklar. Nachdem nun ein Taucherteam unter der Leitung des Archäologen Tomas Termote die Überreste erneut untersucht hatte, besteht Klarheit: Es ist das deutsche Unterseeboot UB 32. Das Besondere ist, dass dieses Boot, das sich im September 1917 unter dem Kommandanten Oberleutnant zur See Benno von Ditfurth auf einer Patrouillenfahrt befand, als einziges deutsches U-Boot im Ersten Weltkrieg von einem britischen Flugzeug versenkt worden ist. Bei dem Angriff ist die gesamte Besatzung – 22 Mann und zwei Offiziere – ums Leben gekommen. Das Wrack ist als Seemannsgrab eingestuft und wird entsprechend respektvoll behandelt, wie Termote gemeinsam mit dem Gouverneur Carl Decaluwé mitteilte. *GSW*

Niederländische Fleuten beim Walfang, der unter anderem den wertvollen Tran als Grundstoff zum Betreiben künstlichen Lichts einbrachte

Foto: picture-alliance/akg-images

Hätten Sie's gewusst?

In der Blütezeit des Walfangs brachte der Tran Licht in die wachsenden Städte, deren Straßen noch nicht mit Petroleumlampen beleuchtet waren.

Die Römer trugen wenig zur navigatorischen Weiterentwicklung bei, da ihre Schiffe großenteils nicht mit dem dreieckigen Lateinersegel bestückt waren, sondern mit dem herkömmlichen, wenig manövrierfreundlichen Rahsegel.

Der Kurfürst von Brandenburg Friedrich Wilhelm („Großer Kurfürst") gründete am 1. Oktober 1684 offiziell die brandenburgisch-preußische Marine.

Ab 1898 stand die „Entscheidungsschlacht" in einem künftigen Seekrieg im Zentrum der operativen Überlegungen und Ausbildung der Kaiserlichen Marine.

SS Ideal X war das erste Containerschiff der Welt. Malcom McLean ließ es 1955 aus einem Öltanker umbauen und löste damit eine Revolution im globalen Frachtverkehr aus.

SPÖKENKRAM

Traditionell wird der Teufel auf englischen Schiffen „Old Nick" genannt. Die Bezeichnung leitet sich wohl aus der nordischen Mythologie her, in der „Hnikar" der Beiname Odins als Herrscher auch über Wind und See ist. Als Tod und Verderben bringendes Zerrbild „Nick" lebt die heidnische Gottheit bis zum heutigen Tag weiter

DEUTSCHE SCHIFFE

Leipzig und *Sedan*

Für den Dienst in außerheimischen Gewässern

Arcona, *Gazelle*, *Vineta*, *Hertha* und *Elisabeth* hießen die fünf Schraubenfregatten, die 1855 bis 1869 auf der Königlichen Werft Danzig gebaut wurden. 1871 entstand der Entwurf für die gedeckten Korvetten *Leipzig* und *Sedan* (ab 1878 *Prinz Adalbert*), die 1875 und 1876 bei der AG Vulcan in Stettin vom Stapel liefen. Die Schiffe verdrängten 3.980 bzw. 4.626 Tonnen und liefen mit ihren 6.050 PSi 14/15,8 Knoten. Bewaffnet waren *Leipzig* und *Sedan* mit zwei 17-cm-L/25- und zehn 17-cm-L/20-Ringkanonen in Batterien. 39 Offiziere und 386 Mann taten jeweils auf den für den Einsatz in außerheimischen Gewässern vorgesehenen Schiffen Dienst. *Leipzig* fuhr 1877 bis 1879 um die ganze Erde, eine zweite Weltreise absolvierte die Kreuzerkorvette als Seekadetten-Schulschiff 1882 bis 1884. Um den Ansprüchen der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft Nachdruck zu verleihen, beteiligte sich *SMS Leipzig* mit anderen Kriegsschiffen Ende der 1880er-Jahre vor der Küste Ostafrikas an mehreren Gefechten und fuhr dann über Ostasien über die Magellan-Straße und Uruguay nach Süd- und Ostafrika. *SMS Leipzig* wurde 1894 ausgemustert und nach Nutzung als Hulk 1921 abgewrackt. *AK*

Die Kreuzerkorvette *Leipzig* verfügte wie *Sedan* über Holzplanken und einen Kupferbeschlag auf der eisernen Außenhaut, um den in südlichen Gewässern üblichen schnellen Bewuchs des Schiffsbodens zu verzögern

Foto: Sammlung GSW

DIE HISTORISCHE ZAHL

400.000

Menschen beschäftigt die maritime Wirtschaft in Deutschland