Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

1/2022 Januar/Februar

SCHIFF Classic

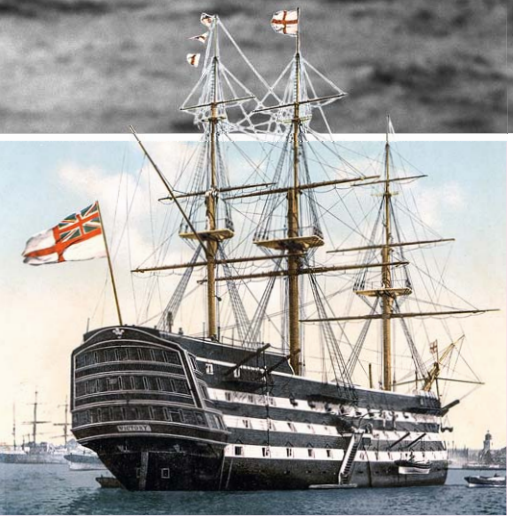
EUR 9,50
A: EUR 10,50
CH: SFR 15,20
BELUX: EUR 10,90
NL: EUR 10,90
SK, I: EUR 12,80
FIN: EUR 13,30
S: SKR 117,00
DK: DKK 99,95

4 198450 009509 01

G 7-Torpedo
High-Tech der Kriegsmarine

Unternehmen Cerberus

1942: Wie **Scharnhorst** und **Gneisenau** die Royal Navy austricksten



HMS Victory: Schwimmendes Nationalheiligtum der Briten

Admiral Behncke: So brachte er die Reichsmarine auf Kurs

Unverzichtbare „Muskelprotze“

Hafenschlepper: Das verborgene Potenzial der kleinen Kraftpakete

Neue Bücher

Jährlich neu im Herbst
Jetzt auch portofrei im Abo zum Sammeln!

NEU € 15,90

OCEANUM.
Unser Jahrbuch der Schifffahrt.
Bereits 6 x erschienen!
Je nur € 15,90

OCEANUM. Das maritime Magazin Band 6
Das neue OCEANUM Jahrbuch zeigt wieder einmal die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute. Auf 272 Seiten interessante Geschichten und aussagestarke Fotos. Herausgegeben von Harald Focke und Tobias Gerken

Zahlreiche Abbildungen, 272 Seiten, Euro 15,90
Auch im Abonnement versandkostenfrei erhältlich!

NEU € 19,90

Seeweg Nordatlantik
Von Detlef Hechtel
Ein Blick auf eine Handelsroute, die für die Nähe und Verbundenheit zweier Kontinente steht.
96 Seiten, Euro 19,90

NEU € 19,90

OCEANUM SPEZIAL.
Englandfähren Deutschland · Dänemark · Niederlande
Von Kai Ortel, 224 Seiten, Euro 19,90

NEU € 16,90

OCEANUM SPEZIAL.
Inselfähren Schleswig Holstein, Hamburg und Cuxhaven
Von Harald Focke und Tobias Gerken, 160 Seiten, Euro 16,90

NEU € 12,90

OCEANUM KOMPAKT.
Seenotretter 2021
Das Jahrbuch von Manuel Miserok, 112 Seiten, Euro 12,90

NEU € 19,90

OCEANUM SPEZIAL.
Die Fährhäfen in Lübeck und Travemünde
Von Lars-Kristian Brandt, 192 Seiten, Euro 19,90

NEU € 18,90

OCEANUM SPEZIAL.
SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND
Von Harald Focke, 160 Seiten, Euro 18,90

Kalender 2022: Neuentdeckungen im Werk des Marinemalers Jan Horstmann
14 Blätter, 48,8 x 33 cm, Euro 22,90

VERLAGS-BUCHHANDLUNG
www.oceanum.de
oder Telefon
0421/ 89 80 88 68

oceanum
VERLAG

Fordern Sie kostenlos unser Gesamtprogramm an!

Sitz der Gesellschaft: Tobias Gerken GmbH, Thienkamp 93, 26215 Wiefelstede

OCEANUM · Tobias Gerken GmbH · Redaktion · Upper Borg 42 b · D-28357 Bremen · Telefon 0421 / 89 80 88 68 · info@oceanum.de

Liebe Leserinnen und Leser,

Bilder erzählen Geschichte(n). Mal mehr, mal weniger, aber im Fall „Der letzte Mann“ des Marinemalers Hans Bohrdt (1857–1945) ist es eine ganz besondere. Warum? Weil dieses Gemälde zunächst nur als Ausdruck aufrechter, patriotischer Gesinnung galt, um dann Jahrzehnte danach wie kaum ein zweites aus dem Genre der Marinemalerei ideologisch vereinnahmt und missbraucht zu werden.

Aber der Reihe nach, denn der Hintergrund gehört auch in den Zusammenhang. Nach dem Seesieg über die Engländer bei Coronel am 1. November 1914 beabsichtigte Vizeadmiral Maximilian Graf von Spee, mit seinem Kreuzergeschwader das Kap Hoorn zu umrunden und dem Gegner weiter auf den Fersen zu bleiben. Zum Ergänzen von Kohle steuerte er die Bucht von Santa Elena an der Ostküste Südamerikas an, doch die Unsicherheit über den tatsächlichen Kohlenvorrat ließ ihn die Falkland-Inseln anlaufen. Die Kohlelager im britischen Stützpunkt Port Stanley waren verlockend, und außerdem sollte die Funkstation zerstört und wenn möglich der Gouverneur gefangen genommen werden.

Das Bild wurde durch ideologische Vereinnahmung Rechtsradikaler zu einem Kunstwerk mit negativen Vorzeichen degradiert. Die Reichskriegsflagge ist zu einem Symbol rechter Gesinnung verkommen

Was Spee nicht wusste: Die Royal Navy hatte nach der Schmach von Coronel buchstäblich schwere Geschütze aufgefahren: So standen zwei Schlachtkreuzer, drei Panzerkreuzer, zwei Kleine Kreuzer und ein Hilfskreuzer der Grand Fleet zwei Großen Kreuzern, drei Kleinen Kreuzern und drei Hilfsschiffen der Hochseeflotte gegenüber. Spee entschied sich, die Kleinen Kreuzer *Leipzig*, *Nürnberg* und *Dresden* zu entlassen, die von den Briten dann verfolgt und gejagt wurden, während er sich selbst mit *Scharnhorst* und *Gneisenau* dem artilleristisch weit überlegenen Feind im Kampf stellte. Nach starker Gegenwehr sanken am 8. Dezember die beiden Großen Kreuzer, ebenso *Nürnberg* und *Leipzig*. Allein *Dresden* konnte sich in einer Regenbö von ihren Verfolgern absetzen. Tatsächlich sollen nach Aussage des Kommandanten vom britischen Panzerkreuzer *Kent* einige Überlebende der sinkenden *SMS Leipzig* auf dem Achterdeck eine Bootsflagge geschwenkt haben, da die Kriegsflagge bereits weggeschossen war. Ob in der Absicht, sich bemerkbar zu machen, oder als Trotzsymbol, kann nicht mit Sicherheit bestimmt werden.

Der Künstler Hans Bohrdt machte daraus jedenfalls ein im Sinne der deutschen Propaganda mit Pathos aufgeladenes vaterländisches Seestück mit einer unmissverständlichen Botschaft: Mein Schiff und ich mögen untergehen, die Ehre der Flagge aber und die Ehre Deutschlands bleiben bestehen! Kaiser Wilhelm II. soll begeistert gewesen sein.

Das Bild selbst ist verschollen, aber zigfache Kopien wurden angefertigt und zeugten von der Popularität des Sujets, das nach dem Ersten Weltkrieg Rechtsgesinnte und nach dem Zweiten Weltkrieg Neonazis für sich entdeckten. Durch sie ist die auf dem Gemälde dargestellte Reichskriegsflagge nicht nur aus dem Zusammenhang gerissen zu eigenen ideologischen Zwecken umgedeutet worden. Dadurch wurde das Kunstwerk vor allem zu einem Motiv mit negativen Vorzeichen degradiert.

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*

Das Original-Gemälde „Der letzte Mann“ ist verschollen, aber zahlreiche Kopien sind Ausdruck für die Popularität des Motivs
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

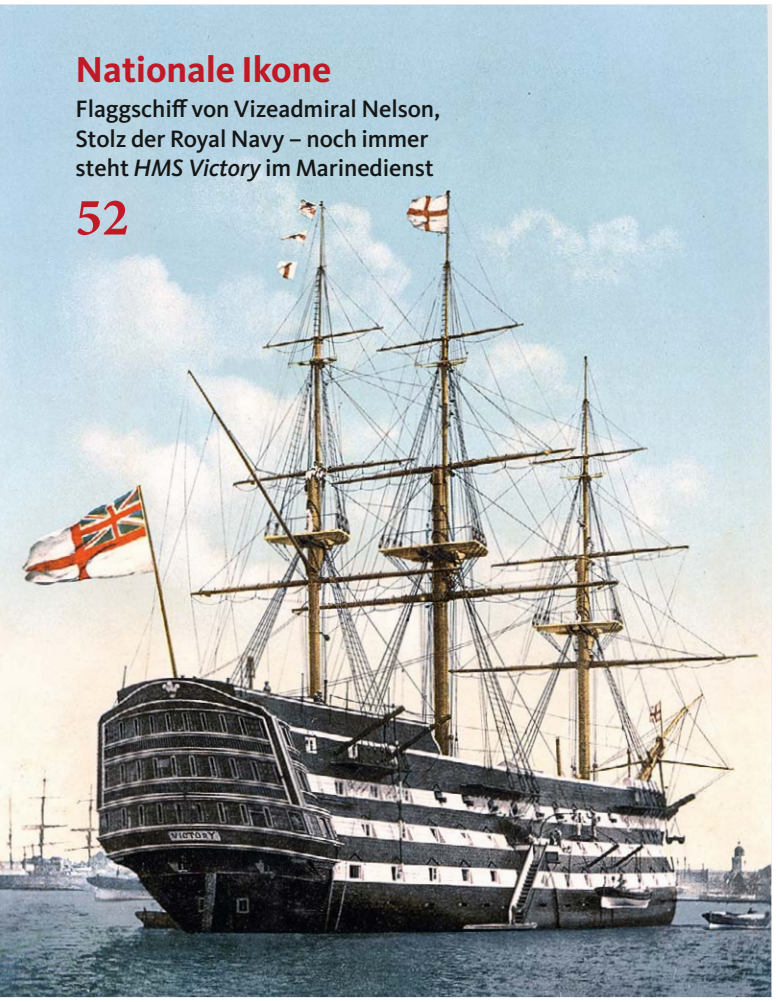
UNTERNEHMEN „CERBERUS“

Der Durchbruch

Die drei schweren Einheiten *Scharnhorst*, *Gneisenau* und *Prinz Eugen* durch den Ärmelkanal zu bringen, forderte im Februar 1942 die gemeinsame Kraftanstrengung von Kriegsmarine und Luftwaffe

12

Foto: picture alliance/WZ-Bilddienst



Nationale Ikone

Flaggschiff von Vizeadmiral Nelson, Stolz der Royal Navy – noch immer steht *HMS Victory* im Marinedienst

52

Torpedos G 7

Standardwaffe der Kriegsmarine im Zweiten Weltkrieg, aber nicht ohne Probleme

36

Untergang der *Cap Trafalgar*

Zwei ehemalige Luxusliner standen bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs in einem Kampf, in dem es nur Verlierer geben konnte

60

Hoffnung für die Reichsmarine

Admiral Paul Behncke schuf seit 1920 alle Voraussetzungen für einen Neuanfang nach dem Ersten Weltkrieg

Hafenschlepper

Was die kleinen Muskelprotze leisten, lässt sich nirgendwo besser beobachten als im Hamburger Hafen

DAS BESONDERE BILD

6 **Blick auf den Pazifik**

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 **Unter den Augen des Feindes**
Der Überraschungscoup der Kriegsmarine gelang, doch „Cerberus“ brachte keinen strategischen Vorteil

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

28 **Flammendes Inferno**
1953: Der Tankdampfer *Angy* in einer Monsterwelle

WAFFEN & TECHNIK

36 **G-7-Torpedos**
Was leistete das deutsche Supergeschoss tatsächlich?

AKTUELL

42 **Wie kommt man rüber?**
Die Fähren des Nord-Ostsee-Kanals

PERSÖNLICHKEITEN & EREIGNISSE

44 **Turbulente Zeiten**
In schwierigen Zeiten brachte Admiral Behncke die junge Reichsmarine auf Kurs

MODELLBAU

50 **Japans Schnellschiff**
Schlachtkreuzer *Kongo*

FASZINATION SCHIFF

52 **„Sieg“ für die Ewigkeit**
Alles über Englands legendäre *Victory*

66 **Kontrollierende Kraftpakete**
Ohne Hafenschlepper geht nichts

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

60 **Showdown der Ozeanriesen**
Carmania und *Cap Trafalgar* im Gefecht

SPURENSUCHE

72 **Schlacht um die Ostsee**
Zeugen des Großen Nordischen Krieges

HISTORISCHE SEEKARTEN

80 **Entdeckungen Portugals**
Die Cantino-Weltkarte

RUBRIKEN

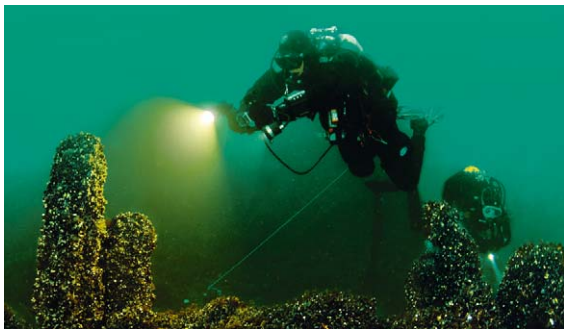
78 Service
79 Rätsel
82 Vorschau/Impressum

Titelbild: Die *Scharnhorst* wird von einem Zerstörer eskortiert; ein Wasserflugzeug vom Typ Heinkel He 115 sichert die beiden Schiffe vor britischen U-Booten
Titelfotos: picture-alliance (p-a)/WZ-Bilddienst, Bridgeman Images/SZ-Photo, Archiv *Schiff Classic*, Interfoto/Antiquariat Felix Lorenz, bpk/SPK/Bildstelle GStA PK, p-a/Maurizio Gambarini

Linienschiff *Hedvig Sofia*

Am Grund der Ostsee entdecken Forscher 300 Jahre alte Schiffswracks aus dem Großen Nordischen Krieg

72



Dieser Zweischornsteiner könnte zur California Pacific Railroad gehört haben, die 1871 aus der Steam Navigation Company hervorgegangen ist

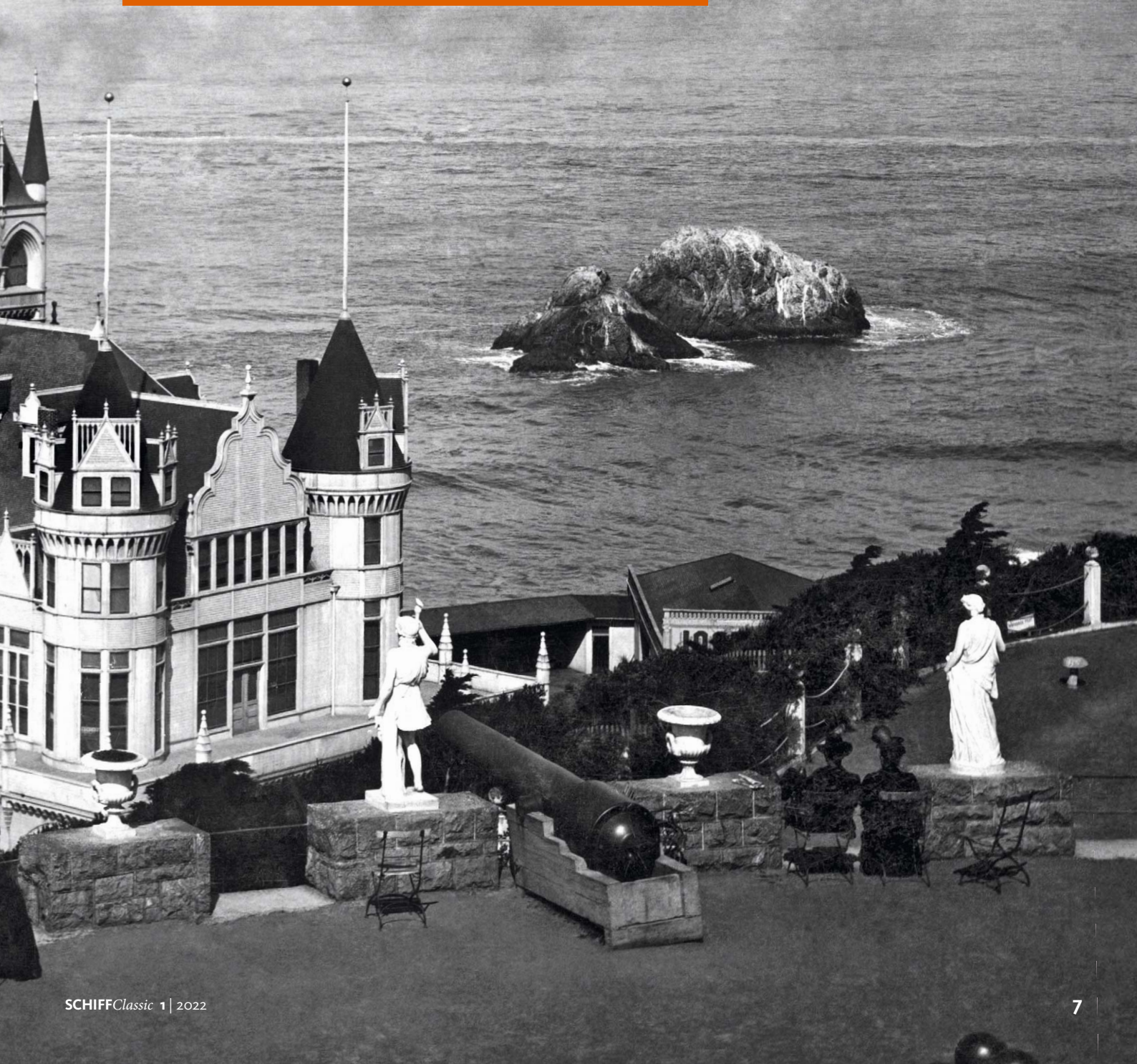
Foto: Interfoto/Underwood Archives

DAS BESONDERE BILD

Wie aus einem Märchen

Cliff House mit traumhaftem Blick auf den Pazifik

Der Mann war in der Tat zu beneiden, denn wann immer er aus dem Fenster sah oder auf seiner Terrasse saß, hatte er das Meer mit Schiffen vor Augen: ob die US-Flotte bei der Manöverausfahrt oder – wie auf diesem Foto – ein Zweischornstein-Steamer, der seelenruhig in die offene See rausstampft. Wem dieser Blick gehörte? Dem gebürtigen Preußen Adolph Heinrich Joseph Sutro, der 1850 aus Deutschland nach Amerika auswanderte, um dort als Bürgermeister von San Francisco Karriere zu machen. Das Haus am Uferrand San Franciscos überstand übrigens ein Erdbeben, fiel später jedoch einem verheerenden Brand zum Opfer. *AK*



ZITAT

„Ein Segelschiff ist ein Geschöpf, das wir gewissermaßen zu dem Zweck in die Welt gesetzt haben, um an ihm unsere Fähigkeiten zu beweisen“

Joseph Conrad, polnisch-britischer Schriftsteller (1857–1924)

KRIEGSMARINE

Wer war Hans Lody?

Wie der Zerstörer Z 10 zu seinem Namen kam

Das 1935 auf der Kieler Germaniawerft auf Kiel gelegte und 1938 in Dienst gestellte Schiff gehörte zum Typ 1934-A-Zerstörern. Mit ihnen erinnerte die Kriegsmarine an Offiziere der Torpedo-Waffe, die im Ersten Weltkrieg gefallen waren. Drei Namen jedoch stehen in keinem Zusammenhang. Mit Z 8 und Z 9 verbinden sich zwei Offiziere, die beim Matrosenaufstand 1918 die Kriegsflagge ihrer Schiffe verteidigt hatten und dabei ums Leben kamen: Korvettenkapitän Bruno Heinemann und Leutnant zur See Wolfgang Zenker. Aber wer war Hans Lody? Carl Hans Lody (*20. Januar 1877 in Berlin) diente als Einjährig-Freiwilliger in der Kaiserlichen Marine, fuhr dann als Offizier in der Handelsmarine, war Reiseleiter bei der HAPAG und bot bei Kriegsbeginn 1914 seine Dienste dem Marine-Nachrichtendienst an. Lody trug den Dienstgrad eines Oberleutnants zur See – ein Dienstgrad, den er sich wohl aufgrund nicht abgeleisteter Reserveübungen nie erdient hatte. Mit der Torpedo-Waffe hatte er jedenfalls nichts zu tun. Unter dem falschen Namen Charles Inglis reiste er als US-Bürger nach Schottland und spionierte den Marinestützpunkt in Rosyth aus. Seine Nachrichten fing der britische Geheimdienst ab und enttarnte ihn. Nach einer Gerichtsverhandlung am 2. November 1914 wurde er am 6. November im Londoner Tower erschossen. Die Nationalsozialisten instrumentalisierten ihn, was auch den Namen des Zerstörers rechtfertigte. Am Burgtor in Lübeck errichtete man 1934 ihm zu Ehren ein Denkmal, das 1946 entfernt wurde. Lediglich eine Plakette überstand die Jahre und sorgt noch immer für Diskussionen in der Hansestadt. Lody hatte auch den jungen Dichter Bertolt Brecht inspiriert, der 1914 das Gedicht „Hans Lody“ schrieb. *Jörg Hillmann*

Der am 14. Mai 1938 vom Stapel gelaufene Zerstörer Z 10 mit der taktischen Nummer 81, das heißt Führerschiff der 8. Zerstörerflottille

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

BRAUCHTUM

Der feine Unterschied

Fahnen und Flaggen deutscher Marinen

Eigentlich ganz einfach: Flaggen wehen an einer Leine, die über einen Mast befestigt ist, werden morgens gesetzt und abends eingeholt. Fahnen hingegen sind an ihrem Stock befestigt und können allenfalls eingerollt werden. Während Flaggen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts „gemalen“ wurden, waren Fahnentücher gestickt. Überdauerten Fahnen oder Flaggen ein Gefecht, durch das sie erst einen besonderen Wert darstellten, dienten sie als erhaltungs- und unbedingt schonenswürdiges Traditionsgut. Die Abbildung links zeigt eine frühe Fahne deutscher Marineeinheiten für den Kampf an Land, diejenige rechts die Fahne eines kaiserlichen Seebataillons, deren Zahl nach Gründung des Deutschen Kaiserreiches 1871 stieg. In Kiel war das I. Seebataillon beheimatet, in Wilhelmshaven das II., und nach Besetzung von Kiautschou im Jahr 1898 wurde ein III. Seebataillon aufgestellt. Dessen Heimatgarnison war Wilhelmshaven, als Gegenstation zum Standort Tsingtau „Schlicktau“ genannt. In der Mitte der Fahne befindet sich der von einem goldenen Lorbeer umgebene Kaiseradler auf rotem Grund. In den Ecken sind Kaiserkrone, W für Kaiser Wilhelm II. und darunter die römische III des III. Seebataillons aufgebracht. Die stilisierte Handgranate an der Ober- und Unterkante weist auf den Charakter der Marineinfanterie als infanteristische Sturmtruppe hin. Diese Sturmabteilungen sind ab 1917 vom Heer für spezielle Unternehmen angefordert und vom Flandernkorps eingesetzt worden. *GSW*

Älteste deutsche Marinefahne des Regiments Simon von Bolsey (1675) und die Fahne des III. Seebataillons

Foto: Sammlung GSW

Die *Great Republic* war die einzige jemals gebaute Viermastklipperbark und Meisterstück des amerikanisch-kanadischen Konstrukteurs Donald McKay

Foto: picture-alliance/UIG

Hätten Sie's gewusst?

Die im australischen Wollhandel fahrende *Great Republic* (gesunken 1872) war der größte jemals gebaute Clipper.

Die Deutsche Marine führt an ihren Schiffen unterschiedlich farbige Bugklüsen – je nachdem, welche besondere Passage sie durchfahren haben: Rot (Äquator), Gelb (Suezkanal), Blau (Polarkreis), Grün (Gibraltar), Schwarz (Schwarzes Meer).

Wasser bedeckt etwa 70 Prozent der Erde, 80 Prozent der Weltbevölkerung leben an oder in der Nähe von Meeren, und rund 90 Prozent des Welthandels verlaufen über die Ozeane.

Emden war erster Hauptsitz der 1853 gegründeten Admiralität der Preußischen Marine.

Zu Beginn fast jeder Sitzung des Parlaments in der Frankfurter Paulskirche 1848 verlas man die Namen von Spendern, die zum Aufbau einer gemeinsamen Flotte beigetragen hatten.

Bereits Anfang des 17. Jahrhunderts erschienen Publikationen, die den Einfluss europäischer Aktivitäten in Übersee auf die Geografie und die Naturwissenschaften zeigten.

SPÖKENKRAM

König Jakob VI. von Schottland bezichtigte Hexen auch der Macht über Wetter und Wind. Grund war ein heftiger Sturm, der im Jahr 1590 seine Braut an Bord eines Schiffes auf dem Weg von Dänemark nach Schottland in Angst und Schrecken versetzt hatte. Offiziell machte man Hexen für diesen Sturm verantwortlich

Zur Unterstützung der Zentralredaktion Geschichte/Technik der GeraMond Media GmbH in München suchen wir einen

GeraMond

Volontär (m/w/d)

mit dem Schwerpunkt militärgeschichtliche Zeitschriften.

Ihre Aufgaben:

Als Volontär unterstützen Sie uns in allen Bereichen eines Zeitschriftenverlages. Hierbei werden Sie u.a. die Grundlagen der Konzeption und Planung von Magazinen, der Themen- und Autorenrecherche sowie des Redigierens kennenlernen und aktiv an der Heftproduktion mitwirken.

Sie sollten ein gutes Gespür für die Bedürfnisse des Marktes und der angesprochenen Zielgruppe mitbringen sowie über eine hohe Fachkompetenz und Organisationstalent verfügen.

Ihr Profil:

Sie haben ein abgeschlossenes Geschichtsstudium und schon erste redaktionelle Erfahrungen (z.B. Praktika) gesammelt. Sie begeistern sich für Geschichte und haben insbesondere eine hohe Affinität zu militär-/technikgeschichtlichen Themen. Sie verfügen über sehr gute Deutsch-, Englisch- und PC-Kenntnisse, arbeiten gerne kreativ und strukturiert, sind vor allem team- und begeisterungsfähig.

Der Arbeitsort ist München. Wenn Sie Freude an einer vielseitigen und spannenden Aufgabe haben und gerne Teil eines hoch motivierten und sympathischen Teams sein möchten, freuen wir uns auf Ihre Bewerbung. Ihre ausführlichen Unterlagen senden Sie bitte an:

GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, Monica Kammerer, Infanteriestraße 11a, 80797 München oder per Email an bewerbung@verlagshaus.de
Weitere Informationen zu dieser Stelle finden Sie auf unserer Karriereseite unter www.verlagshaus.de/karriere/

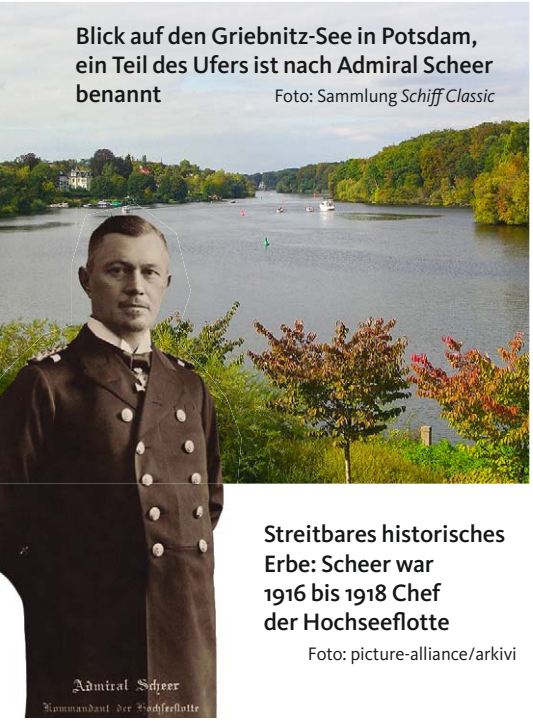
DEUTSCHE SCHIFFE

Victoria-Louise-Klasse

Fünf Kreuzer zu Ehren der Kaisertochter

Bevor die Kaiserliche Marine um die Jahrhundertwende mit dem Bau ihrer Schlachtflotte begann, hatte es Mitte der 1890er-Jahre im Oberkommando noch Meinungsverschiedenheiten bezüglich ihrer künftigen Ausrichtung gegeben: große, aber leicht gepanzerte Kreuzer (Kreuzer II. Klasse) und kleine, ungeschützte Kreuzer, zu deren Befürwortern auch der Kaiser zählte, oder Großlinienschiffe? Noch setzte sich die „Kreuzer-Fraktion“ durch, und so entstand als Weiterentwicklung von *Kaiserin Augusta* 1893/95 die *Victoria-Louise*-Klasse mit *Victoria Louise*, *Hertha*, *Hansa*, *Freya* und *Vineta*. Alle besaßen drei 3.500-PSi-Vierzylinder-Dreifach-Expansionsmaschinen auf drei Wellen für 18,3 bis 19,1 Knoten. Bei einer Besatzung von 31 Offizieren und 446 Mann, einer Bewaffnung aus 2 x 21-cm-Kanonen vorn und achtern, 8 x 15-cm-Kanonen, 10 x 8,8-cm-Kanonen sowie drei Torpedorohren waren diese Schiffe in erster Linie für den Auslandsdienst konzipiert. 1905 bis 1909 modernisiert, hatten sie bis Kriegsausbruch 1914 als Schulschiffe ihre ideale Verwendung, da sich herausgestellt hatte, dass diese Schiffe mangels Fahrbereichs für den Auslandsdienst nur bedingt einsetzbar waren. *AK*

***Victoria Louise* und *Freya* wurden zunächst in der Flotte verwendet, *Hertha*, *Vineta* und *Hansa* im Ausland** Foto: Sammlung GSW



Blick auf den Griebnitz-See in Potsdam, ein Teil des Ufers ist nach Admiral Scheer benannt Foto: Sammlung *Schiff Classic*

Streitbares historisches Erbe: Scheer war 1916 bis 1918 Chef der Hochseeflotte Foto: picture-alliance/arkivi

AKTUELL

Nichts ist ewig

Admiral Reinhard Scheer und die Erinnerung

Wer durch den malerischen Stadtteil Klein-Glienicke in Potsdam geht, verweilt gerne an einem begrünten Uferstück als Abschluss der Waldmüller-Straße mit Blick auf den Griebnitz-See. Das Uferstück wurde 1928 gestaltet und heißt seitdem „Admiral-Scheer-Blick“. Damit folgte man in Klein-Glienicke einem generellen, im Deutschen Reich zu beobachtenden Trend, der „Helden“ des Ersten Weltkriegs zu gedenken. Scheer wurde als „Held vom Skagerrak“ verehrt, und so benannten zahlreiche Städte auch im Binnenland Straßen nach ihm. Die Reichsmarine bezeichnete im Kieler Tirpitz-Hafen eine Mole nach Admiral Scheer, in Münster waren es die Nationalsozialisten, die 1936 die Admiral-Scheer-Straße einweihten – in Essen war dies bereits 1933 der Fall.

Immer wieder entbrannten in den vergangenen Jahrzehnten Diskussionen über Scheer als Namensgeber, da er nicht nur die Hochseeflotte während der Skagerrak-Schlacht 1916 geführt, sondern auch Todesurteile gegen die Marinemeuterer Max Reichpietsch und Albin Köbis im Jahr 1917 bestätigt hatte.
Die Deutsche Marine hat sich von den Namen Tirpitz und Scheer in Kiel im April 2021 verabschiedet. Der Tirpitz-Hafen heißt jetzt Marinestützpunkt Kiel-Wik, die Tirpitz-Mole wurde in Gorch-Fock-Mole umbenannt und die Scheer-Mole in Oskar-Kusch-Mole. Der zivile Hafen am Eingang des Nord-Ost-Kanals hingegen scheint immer noch Scheer-Hafen zu heißen.
Die Frage lautet: Wie lange noch?

Jörg Hillmann