

SCHIFFClassic

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



Die frühe Elite der Volksmarine
Geheime Ausbildung in Königsberg



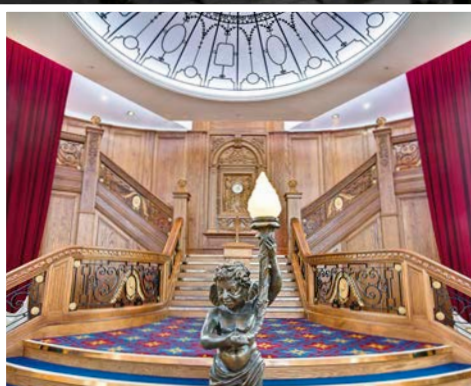
Der größte Sieg der Kriegsmarine

PQ 17 1942: Wie Marine und Luftwaffe
nahezu einen kompletten Konvoi vernichteten

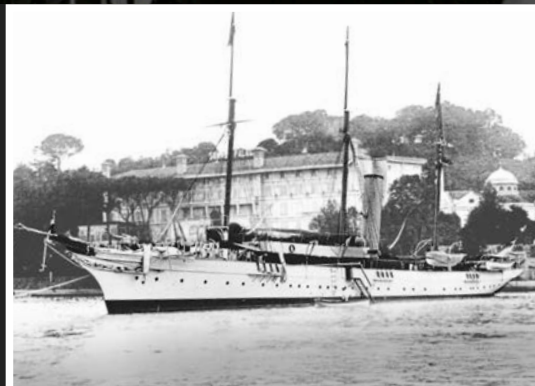
Tragisches Ende
im Zweiten Weltkrieg



USS Rochester: Der erste moderne Panzerkreuzer der USA



Titanic: Museum lässt Titanic so echt wie nie wieder auferstehen



Loreley: Der schwimmende Botschafter des Kaiserreichs

HAMMER ANGEBOT

Sie sparen
37%
gegenüber dem
Einzelheftkauf



**2 Ausgaben für nur
€ 9,90 (statt € 15,80)***

Das führende deutschsprachige Magazin
zum Plastikmodellbau.
Mit umfangreichen Bauberichten und top-
aktuellen Vorstellungen aller Neuheiten.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und
nicht abbestelle, erhalte ich *ModellFan* ab dem
dritten Heft bis auf Widerruf für € 7,45 pro Heft
zwölfmal im Jahr (€ 89,40) frei Haus.

* Preis am Kiosk

Online bestellen unter
www.modellfan.de/hammer



Liebe Lesenden und Leser,

in den vergangenen Wochen war viel die Rede vom 14. Juni 1848. Zu Recht. Es war ja der Jahres- oder Geburtstag unserer Marine. Aber auch der 15. Juni vermerkt ein besonderes maritimes Ereignis, nur 40 Jahre später, 1888. Damals trat Wilhelm II., der Marinekaiser, seine Regentschaft an.

Zu diesem Anlass formulierte er nicht nur einen Armeebefehl, sondern auch einen gesonderten Befehl „An die Marine“, in dem er seine

Steht der 14. Juni 1848 für den schwarz-rot-goldenen Urknall der deutschen Marine, so leitet der 15. Juni 1888, als Wilhelm II. seine Regentschaft antritt, die maritime deutsche Urkatastrophe unter den Farben Schwarz, Weiß und Rot ein

Verbundenheit mit der Flotte zum Ausdruck brachte und den hohen Sinn für treue Pflichterfüllung in der Marine hervorhob. Doch wer genau hinhörte, konnte bereits ein hintergründiges Donnerrollen schwerer Schiffsgeschütze vernehmen. Die Marine, das zeigten die folgenden 25 Jahre, wurde nämlich unter ihrem neuen Kaiser ganz groß, sollte Seeherrschaft erlangen und Deutschland zur Weltmacht führen.

Stand der 14. Juni 1848 für den schwarz-rot-goldenen Urknall der deutschen Marine, so leitete jener 15. Juni 1888 gleichsam die maritime deutsche Urkatastrophe unter den Flaggenfarben Schwarz, Weiß und Rot ein. Ihr erstes, schmachvolles revolutionsgetränktes Ende fand die Marine 1918 und ihr zweites, totales Ende unter dem Hakenkreuz 1945.

Wir wissen, dass Wilhelm II. mit seinen übersteigerten maritimen Ansprüchen die Hochseeflotte 1914 an die zweite Stelle in der Weltrangliste hinter der Royal Navy katapultiert hat.

Kaiser Wilhelm II. mit Offizieren auf einer Nordlandreise 1912. Zu seiner Linken der spätere Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Korvettenkapitän Erich Raeder

Foto: picture-alliance/WZ-Bildidienst

Deren Feindschaft bedeutete den direkten Kurs in den unausweichlichen Ruin. Und selbst nach 1918 und nachdem des Kaisers Flotte in den Fluten von Scapa Flow am 21. Juni 1919 sang- und klanglos versunken war, ging einigen Admiralen der Gedanke an deutsche Weltseegelung nicht aus dem Kopf. Die Skagerrak-Schlacht 1916 sei nicht durchgeschlagen worden, hieß es.

Eine Flottenschlacht, so viel hatte man aus dem Weltkrieg gelernt, war 1939 zwar kein geeignetes Instrument. Aber mit einem fanatischen Kampf über und unter Wasser musste doch die maritime deutsche Selbstentfaltung endlich gelingen. Wie brüllt ein besoffener Offizier in Buchheims Epos „Das Boot“? „Kämpfen – siegen – oder untergehen!“ Eingeschworen auf das verbrecherische NS-Regime kämpften sie weiter – und gingen unter.

Die Marine, die 1955 mit der Hypothek zweier Weltkriege wieder entstand, war keine *creatio ex nihilo* und wusste, dass sie in einem demokratischen Staat und mit Alliierten in einem festen Bündnis eine einmalige historische Chance besaß: Erst in vertrauensvoller Zusammenarbeit mit ihren westlichen Partnern wurde die Marine Deutschlands im besten Sinne „weltmöglich“. So schließen sich 175 Jahre Marine zusammen, in denen, vom Guten ausgehend, alle folgenden Irrungen, Wirrungen und Katastrophen letztlich wieder in das Gute mündeten. Darauf können wir stolz sein!

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht



Dr. Guntram Schulze-Wegener,
Fregattenkapitän der Reserve,
Herausgeber und
verantwortlicher Redakteur

Dr. Guntram Schulze-Wegener



UNTERNEHMEN „RÖSSELSPRUNG“

Angriff auf Konvoi PQ 17

Im Juli 1942 attackierte die Kriegsmarine ein nach Osten fahrendes alliiertes Großgeleit. Die Erfolge verbuchten allerdings U-Boote und Bomber. Warum?

12



Hilfskreuzer am Feind

1940/41: *Thor* gelang es auf einer 329-tägigen Feindfahrt, fast 100.000 BRT zu versenken oder aufzubringen

34



Basis am Eismeer

Ein Stützpunkt im Norden der UdSSR hätte die strategische Position der Kriegsmarine schlagartig verbessert

70



50

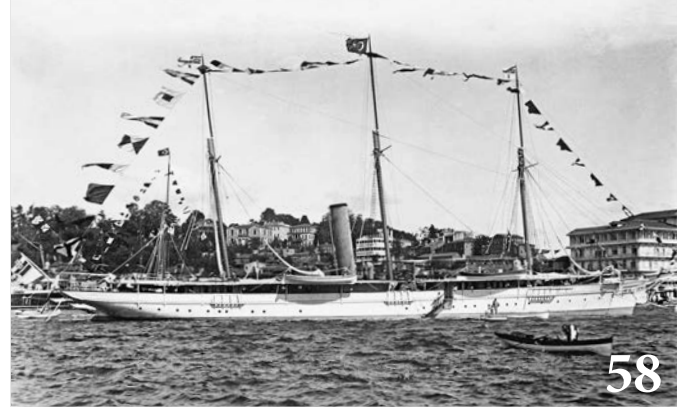
Karriereschub

1952/53 wurden künftige Offiziere der Volksmarine in Kaliningrad ausgebildet. Was erwartete die „Kursanten“?



Museum für die *Titanic*

Als ob man dabei gewesen wäre: Ein einmaliges Museum in Belfast vergegenwärtigt das Schicksal des Luxusliners



Kaiserliche Jacht vor Konstantinopel

Die *Loreley* übernahm repräsentative Aufgaben im Mittelmeer und Schwarzen Meer – und scheute auch brisante Missionen nicht

DAS BESONDERE BILD

- 6 **Hafen New York um 1975**

MARITIMES PANORAMA

- 8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

- 12 **Schlacht im Eismeer**

Juli 1942: In nur wenigen Tagen verloren die Alliierten 23 Handelsschiffe mit 140.000 BRT. Eine Katastrophe

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

- 24 **Ein Schiff, drei Namen (1891–1941)**

US-Panzerkreuzer *New York*, *Saratoga*, *Rochester*

FASZINATION SCHIFF

- 28 **Törn in die Vergangenheit**

Schwedens erster Eisbrecher *Sankt Erik* fuhr bis 1977

- 58 **Stationsjacht *Loreley***

Missionen im Auftrag von Kaiser Wilhelm II.

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

- 34 **„Heiß Flagge! Fallen Tarnung!“**

Hilfskreuzer *Thor* auf Feindfahrt 1940/41

AKTUELL

- 42 **Schorsch, Herta & Co**

Die Letzten ihrer Art: sechs Fähren auf dem Main

- 64 **Zu Ehren der *Titanic***

Das Museum „Titanic-Belfast“ ist eine Reise wert

Titelbild: Schlachtschiff *Tirpitz* beim Auslaufen, hinten links der Schwere Kreuzer *Admiral Hipper*

Titelabbildungen: Sammlung Gehringer, picture-alliance/ZB/Berliner Verlag, Hagen Seehase, Titanic Belfast, picture-alliance/WZ-Bilddienst

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

- 44 **Nelsons Triumph bei Trafalgar**

Epochaler Sieg der Royal Navy am 21. Oktober 1805

EREIGNISSE & PERSONEN

- 50 **Marschallstab im Seesack**

DDR-Offiziersschüler in sowjetischer Ausbildung 1952/53

DAS INTERVIEW

- 68 **„Ich hatte großes Glück“**

Der letzte Überlebende des Schlachtschiffs *Tirpitz* erzählt

STRATEGIE & TAKTIK

- 70 **„Basis Nord“**

1939 war ein Stützpunkt in der UdSSR zum Greifen nah

HISTORISCHE SEEKARTEN

- 80 **Deutsche Meere**

Nord- und Ostsee um 1700

RUBRIKEN

- 78 Service
79 Rätsel
82 Vorschau / Impressum

Ewiger Held

Horatio Nelson siegte und starb in der Schlacht, die Englands Seemacht begründete

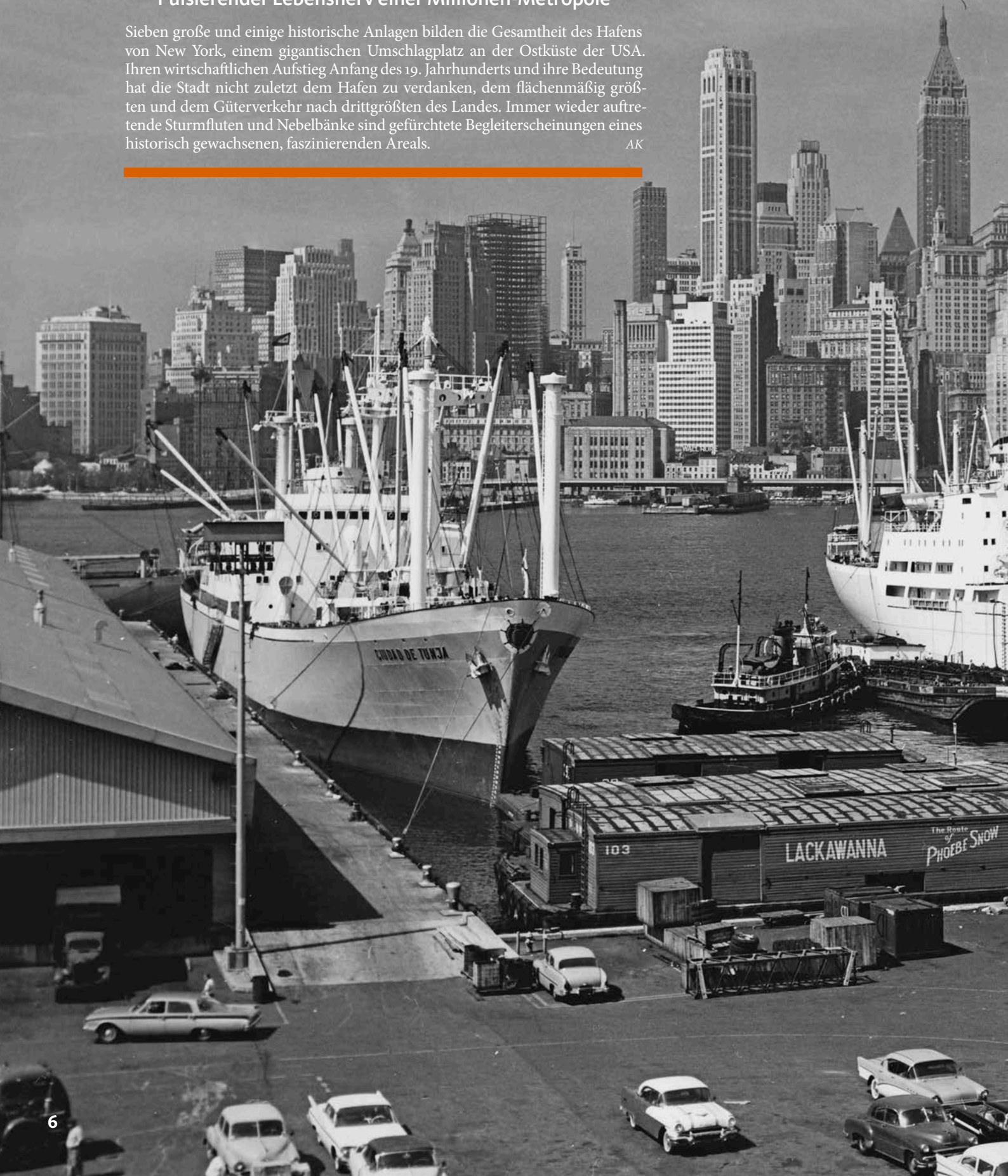
44



New York Harbor

Pulsierender Lebensnerv einer Millionen-Metropole

Sieben große und einige historische Anlagen bilden die Gesamtheit des Hafens von New York, einem gigantischen Umschlagplatz an der Ostküste der USA. Ihren wirtschaftlichen Aufstieg Anfang des 19. Jahrhunderts und ihre Bedeutung hat die Stadt nicht zuletzt dem Hafen zu verdanken, dem flächenmäßig größten und dem Güterverkehr nach drittgrößten des Landes. Immer wieder auftretende Sturmfluten und Nebelbänke sind gefürchtete Begleiterscheinungen eines historisch gewachsenen, faszinierenden Areals. AK



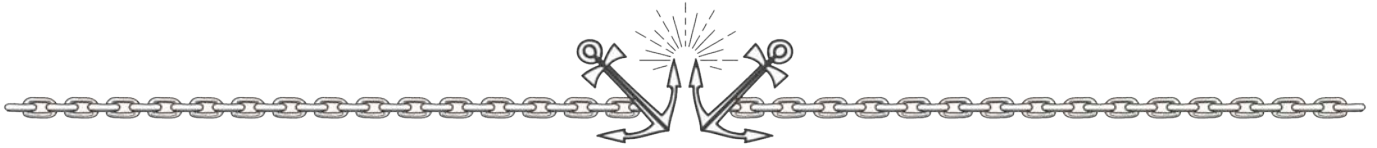
Container ankern Mitte der 1970er-Jahre
im „Commercial Dock“ Foto: Interfoto/Superstock



ZITAT

Es gab bislang keinen bedeutenden Mann, der sein ganzes Leben auf dem Festland verbrachte

Herman Melville (1819–1891)



AKTUELL

Tickende Zeitbombe

Höchste Gefahr: 180 Millionen Liter Rohöl

Seit 1988 liegt die *Safer* (Ex-*Eso Japan*) als schwimmendes Ölterminal vor der Küste Jemens im Roten Meer. Der einwandige Supertanker diente als Umschlagterminal für Rohöl, bevor ihn Huthi-Rebellen im März 2015 in ihre Gewalt brachten. Die *Safer* wurde von den Rebellen nicht gewartet, sodass erste Leckagen 2019 auftraten. Im März 2022 stimmten sie zu, dass das Öl auf einen von den Vereinten Nationen gekauften Tanker (*Nautica*) umgepumpt würde. Die



Eine 430 Kilometer lange Pipeline verbindet die *Safer* mit dem Ölfeld bei Ma'rib

Foto: picture-alliance/Reuters

Kosten für den komplizierten Abpumpvorgang der über 180 Millionen Liter Öl werden auf 113 Millionen US-Dollar geschätzt, die von den Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen aufgebracht werden sollen. Wenig Geld im Vergleich zu den Kosten, die eine Ölpest verursachen würde – mindestens 20 Milliarden US-Dollar, prognostizieren Experten. Die „Rettungsaktion“, an der sich Deutschland bisher mit zwölf Millionen Euro beteiligt hat, ist angelaufen.

Jörg Hillmann

GEDENKEN

Rache des Regimes

Marine und der 20. Juli 1944

Die Landung in der Normandie gab Oberst Claus Schenk Graf von Stauffenberg Anlass, den Regimeumsturz durch ein Attentat auf Hitler schnellstens durchzuführen. Aktiv an den Vorbereitungen und der Durchführung des Attentats nahmen seitens der Kriegsmarine Korvettenkapitän Alfred Kranzfelder und Marineoberstabsrichter Berthold Schenk Graf von Stauffenberg teil. Beide wurden vom „Volksgerichtshof“ abgeurteilt und am 10. August 1944 in Berlin-Plötzensee ermordet. Zwei Tage nach dem Attentat, am 24. Juli, befahl Großadmiral Karl Dönitz: „Aus Anlass der Errettung des Führers von dem gemeldeten Mordanschlag hat der Führer dem Wunsche der Oberbefehlshaber der 3 Wehrmachtteile entsprochen, als äußeres Zeichen

der unerschütterlichen nationalsozialistischen Weltanschauung der Wehrmacht und der treuen Ergebenheit der 3 Wehrmachtteile zum Führer für die gesamte Wehrmacht anstelle des Handanlegens an die Mütze den Deutschen Gruß einzuführen. Ich befehle für die Kriegsmarine ab sofort die Anwendung des Deutschen Grußes.“ Hitler reagierte auf die Ergebenheit des Großadmirals mit den Worten: „Kein einziger dieser Verbrecher gehörte der Marine an. In der Marine gibt es heute keinen Reichpietsch mehr! Der Großadmiral würde mit eiserner Härte durchgreifen, wenn sich nur der geringste Defaitismus zeigt. Ich halte ihn für meinen besten Mann.“ Dönitz wurde Hitlers Nachfolger als letztes Staatsoberhaupt des „Dritten Reiches“.

Jörg Hillmann



Korvettenkapitän Alfred Kranzfelder (1908–1944) bezahlte wie Marineoberstabsrichter Berthold Schenk Graf von Stauffenberg sein Mitwissen mit dem Leben

Foto: MSM



Mann mit Seebeinen: Der niederländische Admiral Michiel de Ruyter wird bis heute in seiner Heimat verehrt Foto: picture-alliance/Heritage Images/Fine Art

Hätten Sie's gewusst?

Der niederländische Flottenbefehlshaber Michiel de Ruyter (1607–1676) verbrachte über sechs Jahrzehnte auf See und war an 40 Schlachten beteiligt.

Um 3500 v. Chr. vollzogen die Ägypter den epochalen Schritt vom Nil ins Mittelmeer.

1545 wurde der Monatssold der Matrosen auf der berühmten englischen Karacke *Mary Rose* auf sechs Schillinge und acht Pence pro Kopf erhöht. Dies war der Tagessold eines Admirals.

Um der durch Schlingern und Stampfen der Schiffe hervorgerufenen Seekrankheit vorzubeugen, wurde in den 1880er-Jahren ein spezieller, den Druck ausgleichender Sitz für Passagiere entwickelt – ohne Erfolg.

Am Ende des Zweiten Weltkriegs verfügte Großbritannien über die weltweit größte Handelsflotte.

BRAUCHTUM

Schlachtfest

Lebendes Vieh an Bord

Schiffe der Kaiserlichen Marine, die sich in See befanden, führten zur Verpflegung haltbare Lebensmittel wie Salz-, Pökel- oder Dosenfleisch, Hartbrot, Dörrgemüse und Sauerkraut mit. Der Bestand an Butter, Salz, Zucker, Kaffee und Tee glich dem der in den Häfen liegenden Einheiten. Außerdem sahen die „Bestimmungen für den Dienst an Bord“ auch die Mitnahme von Schlachtvieh vor, „falls ausreichende Kühlräume zur Konservierung von ausgeschlachtetem Fleisch vorhanden sind“. Das lebende Vieh wurde in einer Art Stall mit Holzgrätings statt Stroh gehalten und mit Essensresten („Drank“) der Besatzung gefüttert. Das Schlachten der Tiere – meist Schweine – nahmen Schlachter vor, die ebenso an Bord Dienst leisteten wie Bäcker, Friseure, Schuster und Schneider. Das Schlachtfest war ein Ereignis und eine willkommene Abwechslung – nicht nur für den meist recht eintönigen Speiseplan.

GSW



In Erwartung einer kulinarischen Abwechslung auf dem Kleinen Kreuzer *SMS Kolberg*; im Vordergrund sogenannte Botteliersgasten, die speziell für helfende und unterstützende Dienste ausgebildet waren

Foto: Sammlung GSW

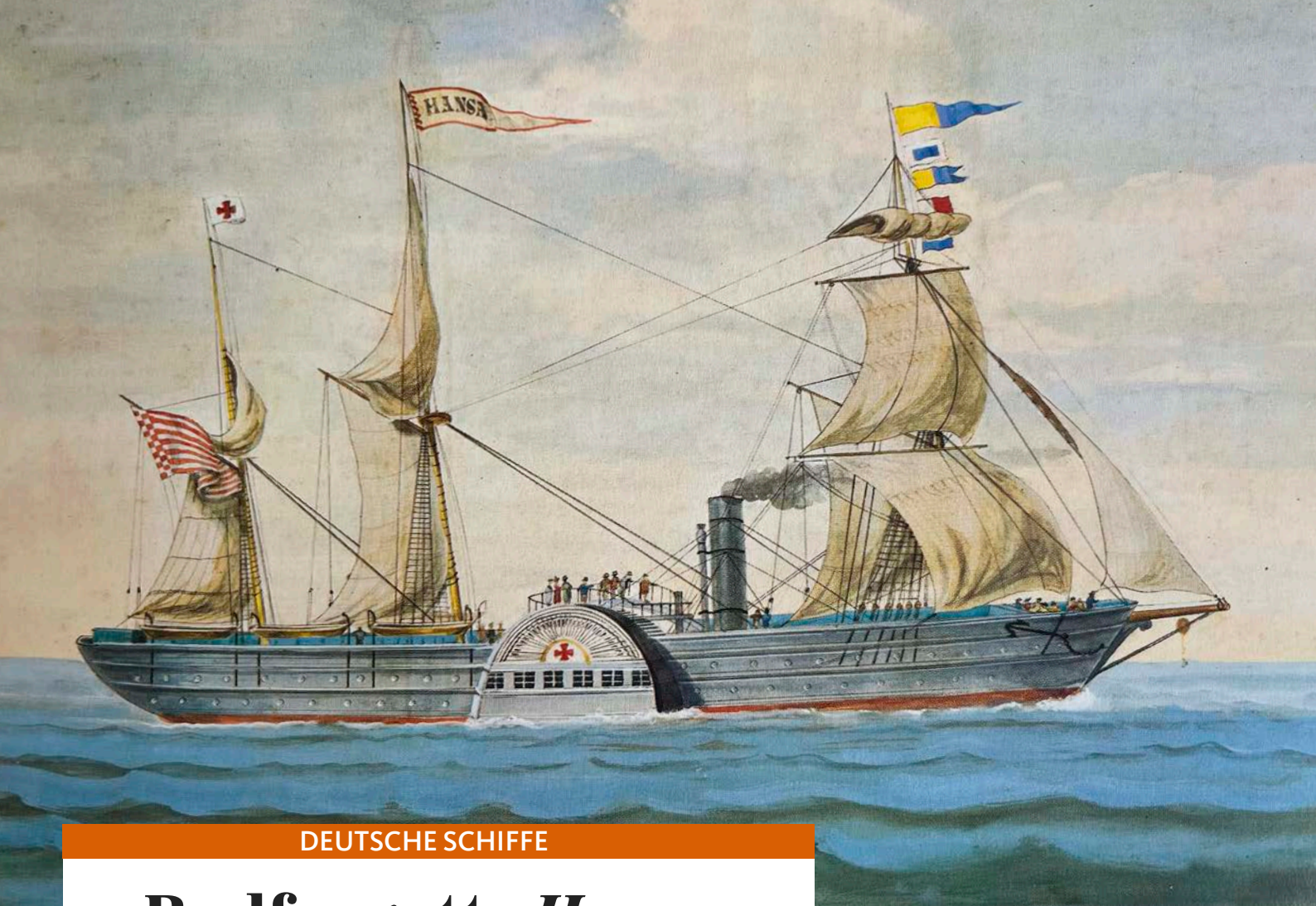
SPÖKENKRAM



Der Charakter von Meerjungfrauen soll im Ganzen betrachtet nicht der beste sein.

Die Art und Weise, wie sie den Männern nachstellen, ist ziemlich heimtückisch und oft sogar gewaltsam. Es macht ihnen auch Freude, das männliche Geschlecht zu verhöhnen. So hörten zwei Seeleute auf hoher See wiederholt Schreie: „Verloren! Verloren!“

Als sie der Stimme nachfuhren, schien diese aus immer größerer Tiefe heraufzurufen, verbunden mit schaurigem Gelächter und Rasseln des Schuppenkleides.



DEUTSCHE SCHIFFE

Radfregatte *Hansa*

Flaggschiff von Konteradmiral Bromme

Um den Aufbau der Ersten Deutschen Flotte zu beschleunigen, kaufte man die 1847 in den USA erbaute Radfregatte *United States* an und stellte sie nach Umrüstungsarbeiten am 18. März 1850 als *Hansa* in Dienst. Konteradmiral Karl Rudolf Bromme nutzte das knapp 82 Meter lange Schiff als Flaggschiff. Bewaffnet war die *Hansa* mit drei 84-Pfünder- und acht 68-Pfünder-Bombenkanonen. Mit einer Verdrängung von 1.650 Tonnen und einer Maschinenleistung von 1.800 PS konnte eine Höchstgeschwindigkeit von zehn Knoten erreicht werden. Vier Kofferkessel und zwei Einzylinder-Dampfmaschinen trieben die im Durchmesser fast elf Meter großen Seitenräder an. Zusätzlich verfügte das Schiff über drei Masten.

Nach der Auflösung der Flotte gelangte die *Hansa* im März 1853 nach Bremen, wo sie als Frachtschiff die Linie Bremerhaven–New York bediente. Zweimal charterten britische Reedereien die *Hansa*, bevor sie 1858 von einem irischen Reeder übernommen und in *Indian Empire* umbenannt wurde. Nach einem Brand am Abend des 23. Juli 1862 musste das Schiff aufgelegt werden. Gerüchte rankten sich um die Brandursache, zumal der Reeder zeitgleich den Verlust eines weiteren Schiffes, der *Modern Greece*, bekanntgab. Vier Jahre später schlug die *Indian Empire* leck und sank. Jörg Hillmann

Hansa nach dem Verkauf
an die Bremer Reederei Fritze

Foto: Sammlung GSW

DIE HISTORISCHE ZAHL

74.000
Kilometer

legte Joshua Slocum
auf der ersten Einhand-
Weltumsegelung
im Jahr 1898 mit seiner
Jacht *Slocum* zurück