Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

7/2022 Oktober

SCHIFF Classic

Deutsche Marine im Einsatz
Vom Golfkrieg 1991 bis heute

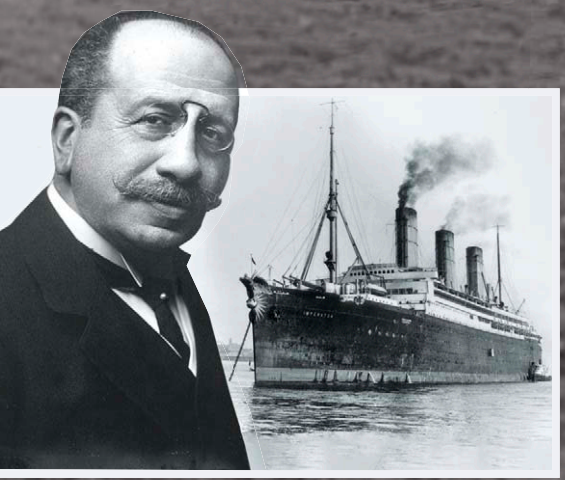
EUR 9,50
A: EUR 10,50
CH: SFR 15,20
BELUX: EUR 10,90
NL: EUR 10,90
SK, I: EUR 12,80
FIN: EUR 13,30
S: SKR 117,00
DK: DKK 99,95

4 198450 009509 07

Durchhalten gegen alle Widerstände

Admiral Hipper

So konnte sich der Kreuzer bis 1945 behaupten



Albert Ballin: Der „Reeder des Kaisers" – Aufstieg und Absturz

Freiheit für Griechenland!

Seeschlacht 1822: So wurde die osmanische Flotte vernichtet

Desaster: Warum die U.S. Navy 1923 sieben Zerstörer verlor

Soldaten · Technik · Einsätze

© viktor - Fotolia

Sie zählt zu den bekanntesten Verbänden der Wehrmacht: die 7. Panzer-Division, die unter ihrem Kommandeur Erwin Rommel 1940 Berühmtheit erlangte.

Lesen Sie mehr dazu im neuen *Militär & Geschichte Extra*!

Oder online bestellen unter

www.militaer-und-geschichte.de/extra

Liebe Leserinnen und Leser,

vor 110 Jahren, am 17. September 1912, übernahm Konteradmiral Maximilian Graf von Spee das Kreuzergeschwader in Ostasien. Er selbst sagte dazu: „Es ist ja die Stellung als Chef des Kreuzergeschwaders dienstlich mit die schönste Stellung, die man sich denken kann, und wenn die lange Trennung von Weib und Kind nicht wäre, (würde sie) eine reine Freude für mich sein, und ich kann nur dankbar dafür sein, dass ich so etwas erreicht habe."

„Es ist übrigens merkwürdig, wie überaus gleichgültig ich mir für die Welt vorkomme, wenn ich an die Ziele des Krieges denke, und wie wenig mir persönlich am Leben liegt"

Vizeadmiral Maximilian Graf von Spee

Spee war überglücklich über die „schönste Stellung", wobei man sich fragt: warum eigentlich? Er befehligte nun die Großen Kreuzer *Scharnhorst* und *Gneisenau*, die Kleinen Kreuzer *Emden*, *Nürnberg* und *Leipzig* sowie sieben Kanonenboote, zwei Torpedoboote und den Begleitdampfer *Titania*. Nicht wenig, gewiss, aber als Zweiter Admiral hatte er bereits die Aufklärungsschiffe der Hochseeflotte unter sich gehabt und war anschließend Chef des Stabes der Marinestation Nordsee gewesen. Beides sehr anspruchsvolle und weitreichende Aufgabengebiete mit großer Verantwortung – und eben nicht fernab von „Weib und Kind".

Dennoch empfand er es als höchste Ehre, diese Position zu bekleiden, und man muss sich einen Augenblick in das Selbstverständnis der Zeit versetzen, um seinen Stolz auf das Erreichte nachvollziehen zu können. In der Tat gehörte dieser Posten des Chefs der kaiserlichen Ostasien-Schiffe zu den angesehensten und begehrtesten der Marine. Als Führer der Seestreitkräfte im Fernen Osten unterstand Spee fortan direkt dem Kaiser und besaß eine Selbstständigkeit wie kein Admiral in einer heimatlichen Dienststelle. Wer diese Stellung innehatte, zeigte die deutsche Flagge im Ausland, war mehr Diplomat als Militär und hatte überdies zahlreiche Gelegenheiten, fremde Sehenswürdigkeiten und neue, interessante Menschen kennenzulernen. Im Krieg aber, das wusste Spee genau, wäre sein Schicksal – auf verlorenem Posten stehend – inmitten einer feindlichen Übermacht besiegelt. So ist es am 8. Dezember 1914 vor den Falkland-Inseln ja auch gekommen.

Als Spee das Kommando von seinem Vorgänger Konteradmiral Günther von Krosigk am 4. Dezember 1912 vor Schanghai übernahm und seine Flagge auf der *Scharnhorst* setzte, hatte er eineinhalb glückliche Jahre vor sich. Dann, nach Kriegsausbruch 1914 und mittlerweile zum Vizeadmiral befördert, ahnte er, was ihm als dem am meisten geachteten, gleichwohl einsamsten Befehlshaber der Kaiserlichen Marine nun bevorstand: „Es ist übrigens merkwürdig, wie überaus gleichgültig ich mir für die Welt vorkomme, wenn ich an die Ziele des Krieges denke, und wie wenig mir persönlich am Leben liegt, wie gern ich es mit Nutzen fürs Vaterland hergeben würde; das sind eigentlich dumme Gedanken, aber sie kommen, und es ist gut, sich wenigstens einmal ganz klar darüber geworden zu sein, dass man weiter nichts ist als ein Stäubchen im Weltall."

Allen Wichtigtuern unserer Zeit würde weitaus weniger Einsicht gut zu Gesicht stehen.

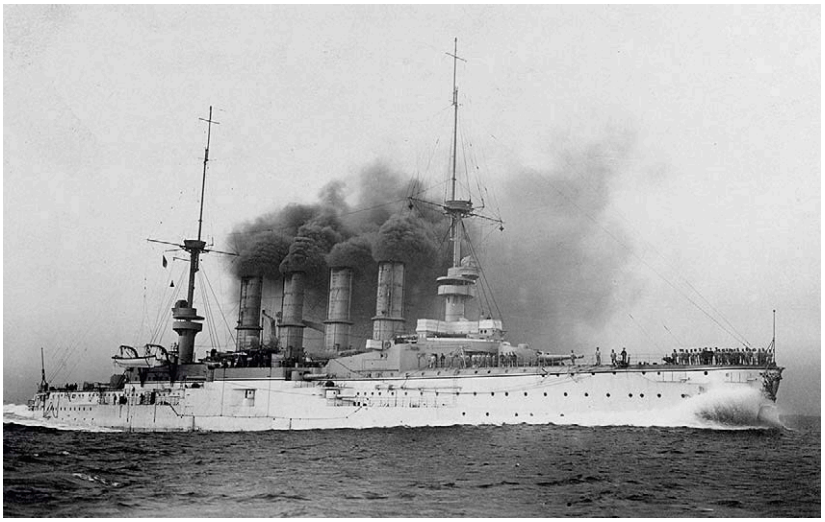
Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr
Guntram Schulze-Wegener

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

Der Große Kreuzer *SMS Scharnhorst*, auf dem Konteradmiral Maximilian Graf von Spee als Befehlshaber des Ostasien-Geschwaders am 4. Dezember 1912 seine Flagge gesetzt hatte

Foto: Sammlung*Schiff Classic*



SCHWERER KREUZER *ADMIRAL HIPPER*

Schwierige Beziehung

Der Schiffstyp Schwerer Kreuzer war in der Marine nicht beliebt – „nicht Fisch, nicht Fleisch“. Dennoch meisterte *Admiral Hipper* im Handelskrieg 1939 bis 1945 die gestellten Aufgaben

12

Desaster vor Honda-Point

Warum gingen im September 1943 sieben der modernsten Zerstörer der U.S. Navy verloren?

50

Ein Imperator zur See

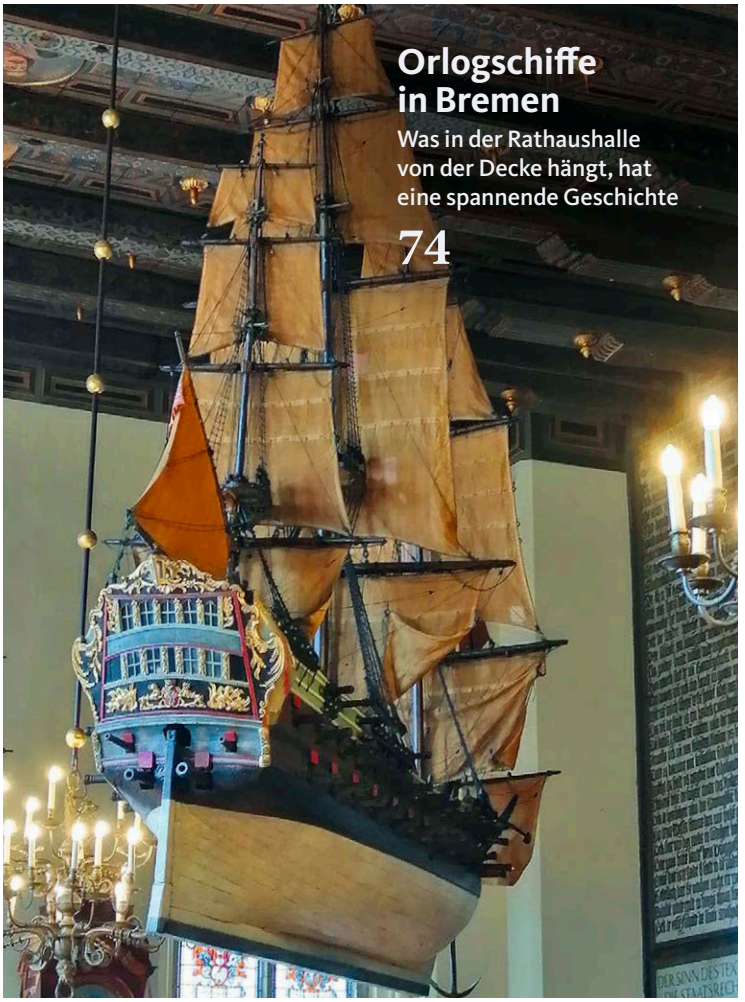
Wie kein anderer steht der Hamburger Reeder Albert Ballin für Aufstieg und Fall des Reiches

66

Orlogschiffe in Bremen

Was in der Rathaushalle von der Decke hängt, hat eine spannende Geschichte

74



Der Untergang der türkischen Flotte

1822 siegte die griechische Flotte im Unabhängigkeitskampf der Griechen gegen die Osmanen

Führungsrolle in der Ostsee

Drei Jahrzehnte Erfahrung in Auslandseinsätzen haben die Deutsche Marine stark gemacht. Die Russen fürchtet sie nicht

DAS BESONDERE BILD

6 **In Rekordzeit über den Atlantik: die *Rex***

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 **Rufzeichen „Heinrich Paula“**
Entwicklung, Technik und Einsatzgeschichte des Schweren Kreuzers *Admiral Hipper* im Zweiten Weltkrieg

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

28 **Gestrandet auf Prerow-Bank**
1937: Der Dampfer *Taube* im Glück

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

36 **Sieg der Freiheit**
Triumph der Griechen über die Osmanen 1822

AKTUELL

40 **Kämpfen können!**
Die Einsätze der Deutschen Marine 1991 bis heute

SPURENSUCHE

48 **Wrackfund vor Lübeck**
Fleute oder Galiot? Sensation in der Trave

KASTASTROPHEN ZUR SEE

50 **Schwarzer September**
Als die U.S. Navy 1923 sieben moderne Zerstörer verlor

FASZINATION SCHIFF

58 ***Kaiser Wilhelm der Große***
Als Hilfskreuzer 1914 versenkt

TECHNIK & GERÄT

62 **Moderne Torpedos**
Ihre Entwicklung seit 1945

PERSÖNLICHKEITEN

66 **Des Kaisers Reeder**
Albert Ballin (1857–1918): Triumph und Tragik

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

74 **Orlogschiffe**
Raritäten im Bremer Rathaus

HISTORISCHE SEEKARTEN

80 **Wyborger Bucht**
Ein unvollendetes Meisterwerk

RUBRIKEN

78 Service
79 Rätsel
82 Vorschau / Impressum

Titelbild: Indienststellung der *Admiral Hipper* im April 1939
Titelfotos: picture-alliance/WZ-Bilddienst, picture-alliance/Sammlung Berliner Verlag Archiv, Hapag Lloyd AG/Hamburg (2), Archiv *Schiff Classic* (2)

Großes Schiff, unrühmliches Ende

Der ebenso bedeutende wie schöne Passagierdampfer *Kaiser Wilhelm der Große* musste 1914 als Hilfskreuzer in den Krieg, den er nicht überlebte

58

Rex galt als politisches Symbol des italienischen Faschismus und des aufstrebenden Italiens der 1930er-Jahre

Foto: SZ-Photo/Scherl

DAS BESONDERE BILD

In Rekordzeit

Italienische *Rex* in New York

Der 1932 vom Stapel gelaufene Transatlantikliner *Rex* war der Stolz der „Italia Flotte Riunite". Das bis dahin größte italienische Passagierschiff mit Heimathafen Genua eroberte 1933 mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 28,92 Knoten das „Blaue Band" nach einer Atlantiküberquerung von Gibraltar nach New York. Die 268 Meter lange und über 50.000 BRT vermessende *Rex*, die das „Blaue Band" bis 1935 behalten sollte, wurde 1943 von der deutschen Kriegsmarine beschlagnahmt. Pläne, den Dampfer zu einem Flugzeugträger umzubauen, verfolgte die Marineführung nicht weiter. Der ehemalige Luxusliner diente fortan als Hospitalschiff und wurde 1944 durch britische Flugzeuge nahe Triest versenkt. *AK*

REX

ZITAT

„Niemals zuvor sah ich eine so große und schöne Konstruktion“

Luca Di Massi degli Albizzi, Kapitän der florentinischen Galeeren, über die *Grace Dieu*, Flaggschiff Heinrichs V. (1386–1422)

BRAUCHTUM

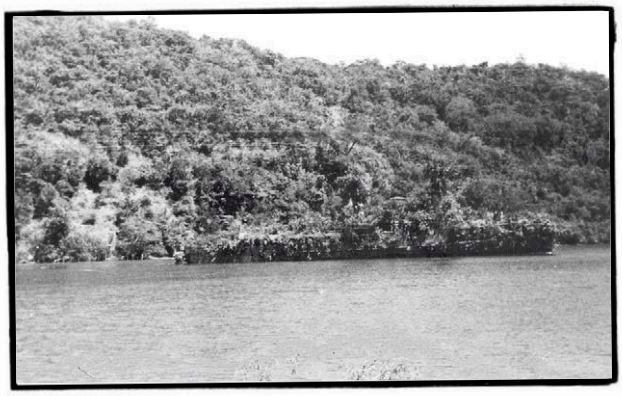
Backen und Banken

Eine lebendige Tradition an Bord

Wenn an Bord vom „Backen und Banken“ die Rede ist, weiß der Seemann, dass es nun etwas zu essen gibt. „Backen und Banken“ ist eine Umschreibung für die im Tagesdienst geregelte Nahrungsaufnahme. An Bord wird die Bezeichnung Back nicht nur für das vorderste Schiffsdeck verwendet, sondern auch für einen Tisch. Die Bank dient wie üblich zum Sitzen. Beides, Tische und Bänke, sind schon lange an Bord übliche Ausstattung, um der Besatzung die Möglichkeit zu geben, sitzend Mahlzeiten einzunehmen. Auf Kriegsschiffen geschah dies oft zwischen den Geschützen. Aus Gründen der Platzersparnis und um zwischen den Kanonen Decksfläche freizuräumen, wurden die Tische (Backen) und Bänke bei Nichtgebrauch zwischen den Deckbalken des darüberliegenden Decks verstaut. Hieß es „Klarmachen zum Backen und Banken!“, wurden Backen und Bänke von dort entnommen und zwischen den Geschützen aufgebaut. Die jeweilige Back wurde stets von ein und derselben Gruppe Seeleuten, einer sogenannten Backschaft, genutzt. Im 19. Jahrhundert änderten sich mit grundlegenden Modernisierungen im Schiffbau auch die Lebensbedingungen an Bord. In der Regel mussten Backen und Bänke nun nicht mehr weggeräumt werden. Bis hin zur Gegenwart ist es allgemein üblich geworden, dass die Besatzungen spezielle Aufenthalts- und Speiseräume, sogenannte Messen, nutzen. Deren Einrichtungen sind natürlich fest verbaut. Dennoch wird auch heute noch zum „Backen und Banken“ gerufen, wenn das Essen angerichtet ist.

Olaf Rahardt

Backen und Banken an Bord eines Kriegsschiffes der Kaiserlichen Marine Foto: Sammlung Olaf Rahardt



HISTORISCHES FUNDSTÜCK

(Fast) nicht zu sehen

Niederländer narrt Japaner

Der niederländische Minensucher *Abraham Crijnssen* (Stapellauf 1937) konnte sich, mit viel Strauchwerk als Insel getarnt, vor überlegenen japanischen Luft- und Seestreitkräften im März 1942 von Java nach Australien absetzen. Das Schiff existiert noch, es liegt als Museumsschiff in Den Helder.

Hagen Seehase

Der Minensucher *Abraham Crijnssen*
Foto: Netherlands Indies Government Information Service

1667 verbrennt die niederländische Flotte Teile der englischen Flotte vor Chatham mit Brandern

Foto: Sammlung *Schiff Classic*

Hätten Sie's gewusst?

Brander waren in der Segelschiffszeit gefürchtete, mit leicht entzündbaren und brennbaren Materialien befüllte Schiffe zum Zerstören feindlicher Schiffe und Küsteneinrichtungen.

Grundlog war die Bezeichnung für ein früher verwendetes, bis auf den Grund abgesenktes Bleilot zum Bestimmen der Schiffsgeschwindigkeit.

Vor 200 Jahren lief der Baltimore-Schoner *Chasseur* vom Stapel, der im britisch-amerikanischen Krieg 18 feindliche Schiffe aufbrachte.

Revierfahrt nennt man die vom Liegeplatz im Hafen bis zum freien Gewässer zurückzulegende Strecke, die als schwierig gilt und deshalb besondere Sicherheitsmaßnahmen erfordert.

Comte Louis-Antoine de Bougainville (1729–1811) umsegelte als erster Franzose die Erde. 1771 veröffentlichte er seine *Reise um die Welt*.

RMS Slavonia, ein 1902 vom Stapel gelaufener Passagierdampfer der Cunard Line, setzte im Juni 1909 vor der Azoren-Insel Flores den ersten SOS-Notruf ab.

SPÖKENKRAM

Seit alters her macht der Mond den Seeleuten zu schaffen. Sie glauben nicht nur, dass wechselnder Mond Einfluss auf das Wetter hat, sondern sogar, dass er den Wind „auffrisst". Die Römer kannten eine Wetter-Mondskala, nach der ein neuer Mond mit aufrecht stehenden Hörnern am vierten Tag seines Erscheinens heftige Seestürme bedeutete.

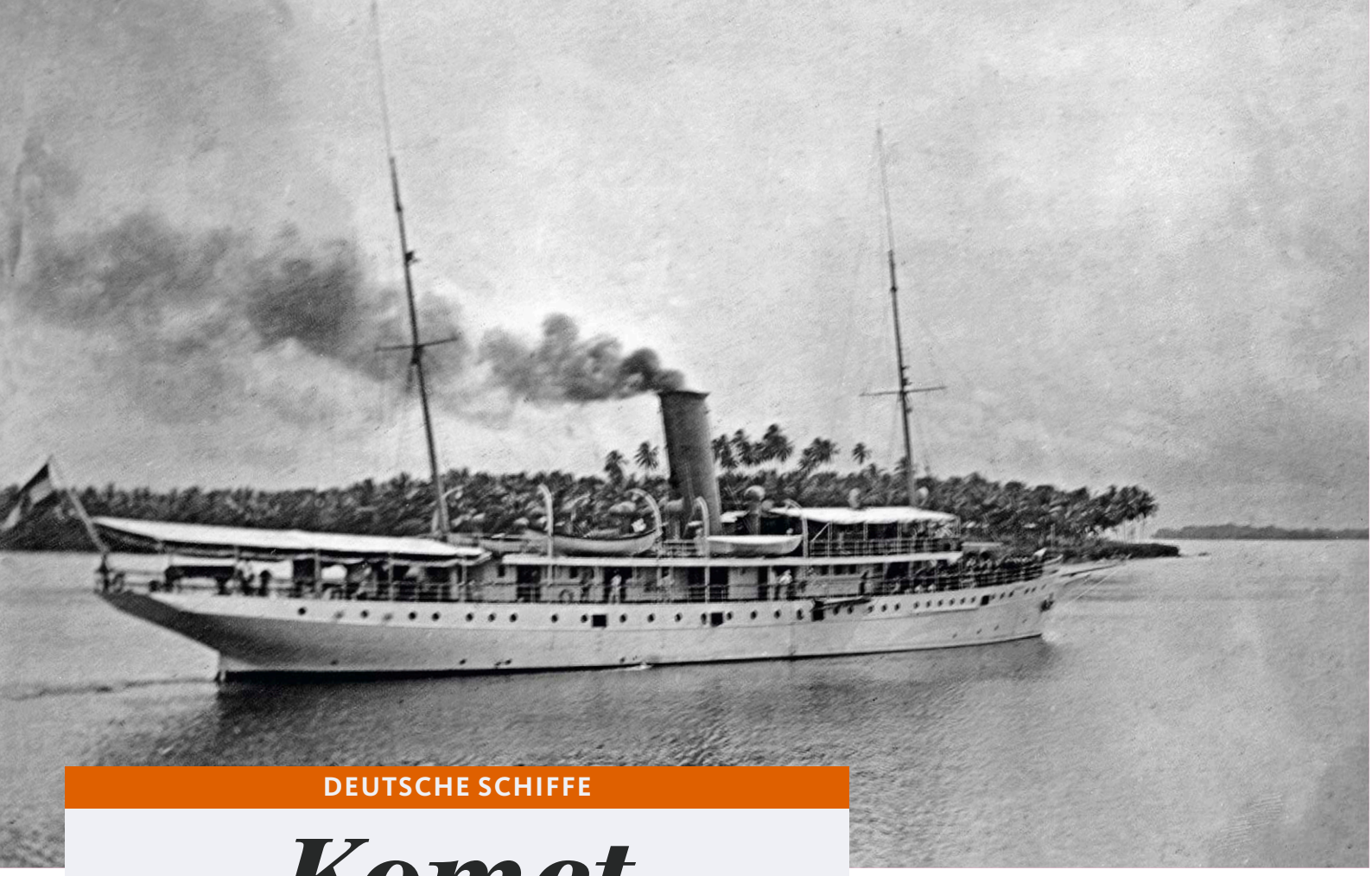
BUCHTIPP

„16 Menschenschädel"

Berichte aus der Südsee

Jacob Weißer: *„Jetzt weht unsere Kriegsflagge darüber"*. Heimatbriefe aus der Südsee (1877–1886). Ulfried Weißer (Hg.), Berlin 2022, 174 Seiten, 28 Euro

Von 1877 bis 1879 leistet die Glattdeckskorvette *Ariadne* Stationsdienst in der Südsee. Der Bootsmannsmaat Jacob Weißer beschreibt die Reise, auf der er 52.850 Seemeilen während 401 Seetagen zurückgelegt und 296 Tage in Häfen verbracht hat, in Briefen an seine Eltern. Unter anderem berichtet er von Landgängen und Strafexpeditionen, Begegnungen mit Kannibalen und vom Leben an Bord. Politische Zusammenhänge sind hingegen zweitrangig. Die Reise der *Ariadne* steht im Mittelpunkt des Quellenbandes, den weitere Briefe aus den Folgejahren ergänzen. Dieser gibt interessante Einblicke in das Verständnis und Denken eines jungen Unteroffiziers in der frühen Kaiserlichen Marine und ist eine Bereicherung für die deutsche Kolonial- und Marinegeschichte. *JH*



Die Jacht *Komet* passiert mit gesetztem Sonnensegel eine Insel des Kaiserlichen Gouvernements Deutsch-Neuguinea

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

DEUTSCHE SCHIFFE

Komet

Von einer Regierungsjacht zum Vorpostenboot

Als Ersatz für die 1909 nach Auslaufen aus Brisbane verschollene Regierungsjacht *Seestern* lief die *Komet* am 4. Juni 1911 auf der Vegesacker Werft Bremer Vulkan vom Stapel und verlegte nach Endausrüstung in das Schutzgebiet Deutsch-Neuguinea. Stationiert in Rabaul, diente die Jacht als Gouvernement-Schiff und führte die Reichskolonialflagge. Die *Komet* war knapp 70 Meter lang, 9,5 Meter breit und hatte einen Tiefgang von maximal 4,1 Metern. Eine 1.200 PS starke Dampfmaschine trieb das Schiff an, das eine Maximalgeschwindigkeit von 13 Knoten erreichen konnte und 1.600 Tonnen verdrängte. Die 50-köpfige Besatzung setzte sich aus europäischen Offizieren und einheimischen Seeleuten zusammen. Bewaffnet war die Jacht mit zwei 3,7-Zentimeter-Hotchkiss-Revolverkanonen.

Das Schiff war gut ausgestattet und wurde von hochrangigen Kolonialbeamten für Inspektionsreisen und von der Kolonialpolizei Deutsch-Neuguineas genutzt. Bei Kriegsbeginn 1914 versorgte die *Komet* den Hilfskreuzer *Prinz Eitel Friedrich*, bevor sich die Jacht im Komethafen, an der Nordküste der Insel Neu-Pommern, versteckte. Am 9. Oktober 1914 erbeuteten australische Truppen das Schiff und überführten es nach Sydney. In *HMAS Una* umbenannt, diente die ehemalige Jacht als Patrouillenboot der australischen Marine. Aus der Liste der Kriegsschiffe wurde sie 1920 gestrichen und fristete von 1925 bis 1953 ihr Dasein als Lotsenboot in der Bucht Port Philipp vor Melbourne als *Akuna*, bevor die Ex-*Komet* 1955 abgewrackt wurde. *Jörg Hillmann*

DIE HISTORISCHE ZAHL

500

Jahre

mussten seit dem Todestag des portugiesischen Entdeckers Heinrich der Seefahrer vergehen, bis 1960 in Lissabon ein Denkmal zu seinen Ehren errichtet wurde