

EUR 9,90

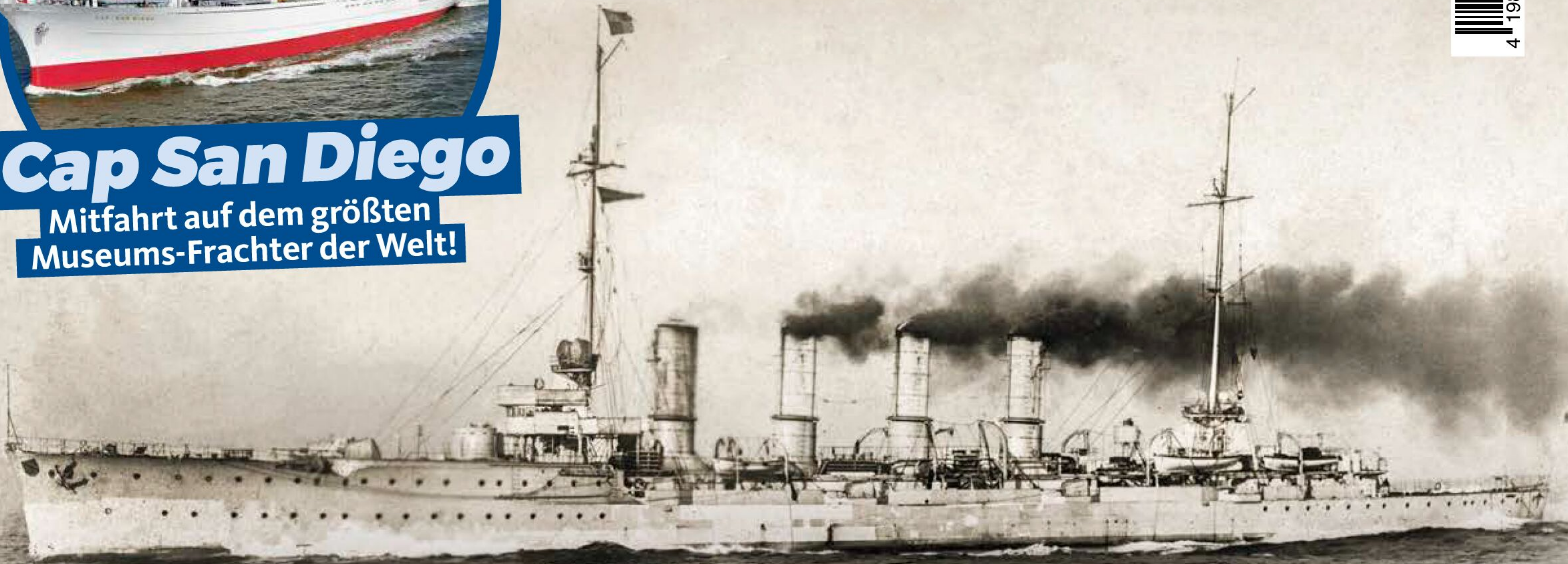
A: EUR 10,90
CH: sFr 15,80

Be, Lux: EUR 11,40
I: EUR 13,00



Cap San Diego

Mitfahrt auf dem größten
Museums-Frachter der Welt!



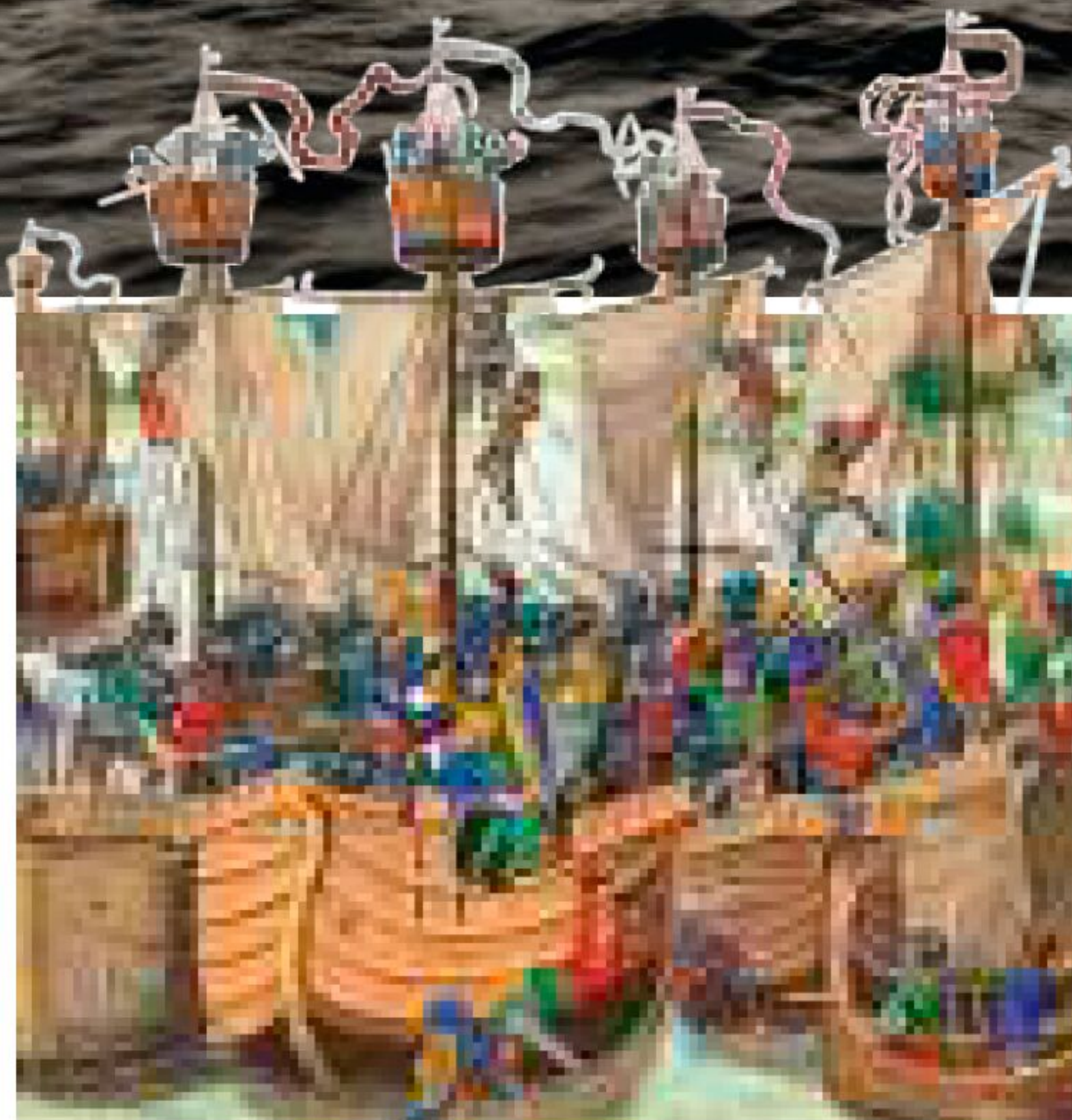
SMS Karlsruhe

1914: Der zweiterfolgreichste Kleine Kreuzer im Handelskrieg

Vom Kohlenkahn zum
schwimmenden Landeplatz



USS Langley: So entstand 1920 der
erste Flugzeugträger der U.S. Navy



La Rochelle 1372: Die Schlacht, die
Englands Seeherrschaft beendete



U 118: Lynchmord 1944 in
US-Kriegsgefangenschaft

Kurs auf 2025!

SCHIFFClassic

SCHIFFClassic

JAHRBUCH 2025

EUR 12,90

A: EUR 14,20 · CH: sFr 20,60

BeNeLux: EUR 14,80

ISBN 978-3-98702-177-0



Kormoran vs. Sydney

Kreuzergefecht
im November 1941

Flucht 1945

Die Kriegsmarine als Retter



Beeindruckende Bilder
aus Cherbourg



Le Redoutable: Im größten
Museums-U-Boot der Welt



Rodney und Nelson: Stark,
kompakt und einzigartig



Seeadler: Wie Graf Luckner
die Alliierten narrete

**Jetzt neu
am Kiosk!**

Das Schiff Classic Jahrbuch
blickt 80 Jahre zurück
auf die Flucht aus dem
deutschen Osten und zeigt,
wie die Kriegsmarine
viele Leben rettete.

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

Oder online bestellen unter

abo.schiff-classic.de/extra



hier können und len,

mein Vater – Jahrgang 1925 – wurde 1944 Sanitätskadett in der 8. Minensuchflottille, die in Westfrankreich im Sicherungs- und Geleitsdienst eingesetzt war. Seinen im Frühsommer 1944 geäußerten Wunsch, dem Routinealltag an Land zu entfliehen – außer einigen Luftangriffen hatte sich zunächst nicht viel ereignet – und zu den „Kleinkampfverbänden“ kommandiert zu werden, lehnte der Flottillenchef ab. Seine Begründung: Er sei der einzige Sanitätsdienstgrad, man brauche ihn hier, schließlich wisse man nicht, was noch komme.

Die „Kleinkampfmittel“ der Kriegsmarine waren nicht nur ein Reflex auf den Rüstungsmangel, sondern auch eine Notwendigkeit, auf die drohende Gefahr einer alliierten Invasion zu reagieren. Außerdem sprachen sie gezielt junge Menschen an

Meine Frage Jahrzehnte später, warum er ausgerechnet zu den „Kleinkampfmitteln“ der Kriegsmarine habe wechseln wollen, beantwortete mein Vater mit den knappen Worten: „Das waren schneidige Burschen.“ Der 19-jährige Sanitätskadett, dessen Aufgabe es gewesen war, Menschenleben zu retten (was er auch getan hat), wäre vermutlich verheizt worden. Wie viele seiner Kameraden, die im Glauben an Heldentum und Opferbereitschaft noch in den letzten Monaten des Zweiten Weltkriegs gefallen sind.

Die „Kleinkampfmittel“ – Kleinst-U-Boote, Einmanntorpedos, Sprengboote und Kampfschwimmer – waren nicht nur ein Reflex auf die Mangelerscheinungen in der Marinerüstung im vorletzten Kriegsjahr. Wegen der Gefahr einer bevorstehenden Invasion der Alliierten entsprachen sie auch der Notwendigkeit, möglichst zügig zu produzierende abwehrfähige Waffen im Küstenvorfeld bereitzustellen. Und: Durch

ihren Charakter als Waffensysteme für den Einzelkampf sprachen sie gezielt die vermeintlich begeisterungsfähige junge Generation an. Nicht auf den behäbigen Dickschiffen (sofern überhaupt noch vorhanden) waren schneller Erfolg und hohe Ehre sicher, sondern in kleinen, wenigen Kampfmaschinen mit draufgängerischen „Piloten“. So dachte man damals.

Angesichts der katastrophalen Verluste im U-Boot-Krieg und ausbleibender Siegesmeldungen sah die Marineführung darin auch einen Propagandazweck. Die Rasanzen, mit der der organisatorische Aufbau des „Kommandos der Kleinkampfverbände“ (K.S.K.) gelang, belegt deren Dringlichkeit. Bereits am 22. Mai 1944 konnte deren Chef, Konteradmiral Hellmuth Heye, dem Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Erich Raeder die Einsatzbereitschaft melden. Bei allem Optimismus merkte Heye allerdings auch an, dass die Ausbildung dauerhaft darunter leiden würde, wenn er auf „Durchschnittssoldaten“ zurückgreifen müsse. Das Ziel sei vielmehr, gut ausgebildete und motivierte Soldaten für diesen Dienst zu gewinnen. Zurzeit gebe es keinen Mangel, da er „über Soldaten aus der Marine und Waffen-SS verfügt, die sich hierzu bereit erklärt haben“ – zu Himmelfahrtskommandos, von denen es nur für die wenigsten eine Rückkehr gab.

Eine spannende Lektüre und immer eine Hand breit Wasser unter dem Kiel wünscht

Guntram Schulze-Wegener



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



**Einmanntorpedo vom Typ „Neger“ wird
für den Einsatz vorbereitet**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



SMS KARLSRUHE

Der Zweiterfolgreichste

12

Der Kleine Kreuzer *Karlsruhe* hat bis zu seinem Untergang am 4. November 1914 insgesamt 17 Schiffe versenkt oder aufgebracht

Törn mit dem Oldtimer

An Bord des berühmten Stückgutfrachters *Cap San Diego*

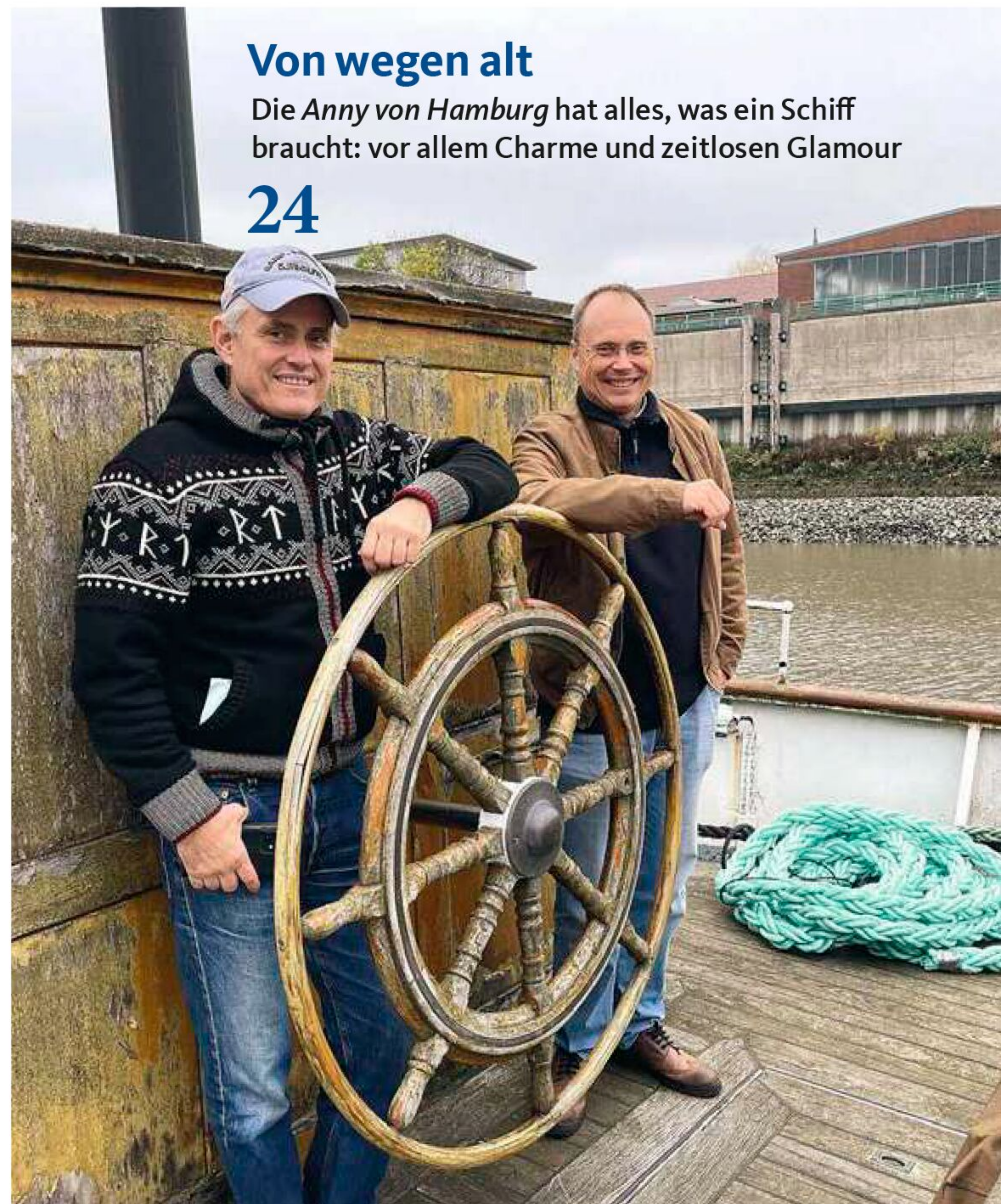
42



Von wegen alt

Die *Anny von Hamburg* hat alles, was ein Schiff braucht: vor allem Charme und zeitlosen Glamour

24



Erster: *USS Langley*

Wie aus einem Kohlenschiff ein Flugzeugträger wurde: die Geschichte der *USS Langley* (CV-1)

64





Vom Meer verschlungen

Das Segelschulschiff der Hapag *Admiral Karpfanger* ging im März 1938 vor Kap Hoorn verloren, alle Mann blieben auf See

DAS BESONDERE BILD

- 6 Vorletzter P-Liner: *Priwall* unter Segeln

MARITIMES PANORAMA

- 8 Wissenswertes rund um die Seefahrt

TITELTHEMA

- 12 **SMS Karlsruhe**
1914 auf Kaperfahrt in fernen Gewässern, explodierte die *Karlsruhe* ohne Feindeinwirkung und besiegelte ihr Ende

SPURENSUCHE

- 24 **Anny von Hamburg**
Seit über 100 Jahren ein ganz besonderer Hingucker

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

- 28 **Untergang der *Karpfanger***
Was passierte im März 1938 vor Kap Hoorn?

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

- 36 **Inferno vor der Küste**
Niederlage der englischen Flotte bei La Rochelle 1372

TECHNIK & GERÄT

- 40 **Die Wende im U-Boot-Krieg**
Huff Duff – Funkpeilung im Zweiten Weltkrieg

SCHIFFE & MEHR

- 42 **Nimm mich mit, Kapitän!**
Eine Fahrt mit der legendären *Cap San Diego*

EREIGNISSE & PERSONEN

- 50 **Der Fememord**
U 118: Warum musste Werner Drechsler 1944 sterben?

Titelbild: Kleiner Kreuzer *Karlsruhe* auf See
Titelabbildungen: Getty Images/ullstein bild Deutschland,
Cap San Diego Betriebsgesellschaft, picture-alliance/
Boudite/opale.photo, Archiv *Schiff Classic*,
picture-alliance/WZ-Bilddienst



Ausstellung im IMMH

Auch das Internationale Maritime Museum in Hamburg feiert 100 Jahre Reederei Essberger – mit einer Sonderausstellung

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

- 54 **Die letzte Veteranin**
Aus SMS *Goetzen* wurde *Liemba* – mit neuer Zukunft

AUSSTELLUNG

- 62 **Reederei John T. Essberger**
Erfolgreiche Handelsschiffahrt seit 1924

WAFFEN & TECHNIK

- 64 **Urahn der Superträger**
Die einzigartige Geschichte der USS *Langley*

MODELLBAU

- 70 **Hochmodern trifft hochbetagt**
Lenkwaffenzerstörer USS *Zumwalt* in 1:700

FASZINATION SCHIFF

- 72 **Bedrohter Dampfer**
Der Bremerhavener Traditionseisbrecher *Wal*

HISTORISCHE SEEKARTEN

- 80 **Bipolare Welt**
Aus der Seekriegsleitung von 1941

RUBRIKEN

- 78 Service
82 Vorschau / Impressum

Feiger Mord in Kriegsgefangenschaft

Kameraden lynchten Werner Drechsler von U 118, weil er Geheimnisse an die Amerikaner verriet

50



Unter vollen Segeln

Priwall – der vorletzte Flying-P-Liner

Einem unbekannten italienischen Fotografen aus Genua gelang am 5. März 1923 diese seltene Aufnahme der *Priwall* von einem passierenden Passagierschiff aus. Die Viermastbark wurde im März 1920 in Dienst gestellt und befand sich zum Zeitpunkt der Aufnahme unter Kapitän Carl Martin Brockhöft auf der Reise von Cuxhaven nach San Annachnio. Fotos von einem Segelschiff dieser Größe, das wirklich sämtliche Segel gesetzt hat, sind äußerst selten. Hier ist gerade eine seemännisch übliche Begrüßung durch Dippen der Flagge zu sehen (kurzzeitiges Niederholen und wieder Aufheißern der Nationalflagge an der Gaffel). *Olaf Rahardt*





Blick von Steuerbord auf die
Viermastbark unter vollen Segeln
beim Dippen der Nationalflagge

Foto: Olaf Rahardt

ZITAT

„Auf See ist der Kommandant sein eigener Admiralstabschef, und jeder Kommandant muss Admiralstabswitz haben“

Admiral Georg Alexander von Müller, 1906 bis 1918 Chef des Marinekabinetts

Foto: Archiv Schiff Classic



TECHNIK

IWS Skywalker

Spezialschiff zur Windparkwartung

Die *IWS Skywalker* ist das erste von sechs baugleichen Spezialschiffen, das die norwegische Firma Integrated Wind Solutions zur Windparkwartung einsetzt.

Konstruiert von Kongsberg Maritime und 2023 von China Merchants Heavy Industry Jiangsu gebaut, wartet das 91 Meter lange und 19,6 Meter breite Schiff bei einem Tiefgang von bis zu 5,9 Metern und einer Bruttotonnage von 6.918 Tonnen mit zahlreichen modernen Ausstattungsmerkmalen auf.

Das Wichtigste ist das System von Kongsberg zur automatischen Positionierung des Schiffes ohne Anker und Festmachen in Verbindung mit der von der Firma MacGregor stammenden und auf 32 Meter Länge ausfahrbaren Walk-to-Work-Gangway. Diese

Die *IWS Skywalker* im ostenglischen Teesport. Deutlich erkennbar sind die hochgeklappte Walk-to-Work-Gangway und der Kran

gleicht die dreidimensionalen Schiffsbewegungen aus und macht zusammen mit dem stufenlos einstellbaren Lift und einem ebenfalls 3-D-kompensierten Kran den Transport von Menschen und Material auf die Windkraftanlagen im Meer deutlich sicherer.

Wegen ihres Hybridantriebs mit drei Tier-III-Maschinen und einer Batteriekapazität von 2,2 MWh ist die *IWS Skywalker*, auf der sich neben der 30-köpfigen Besatzung bis zu 90 weitere Personen einschiffen können, vergleichsweise umweltfreundlich.

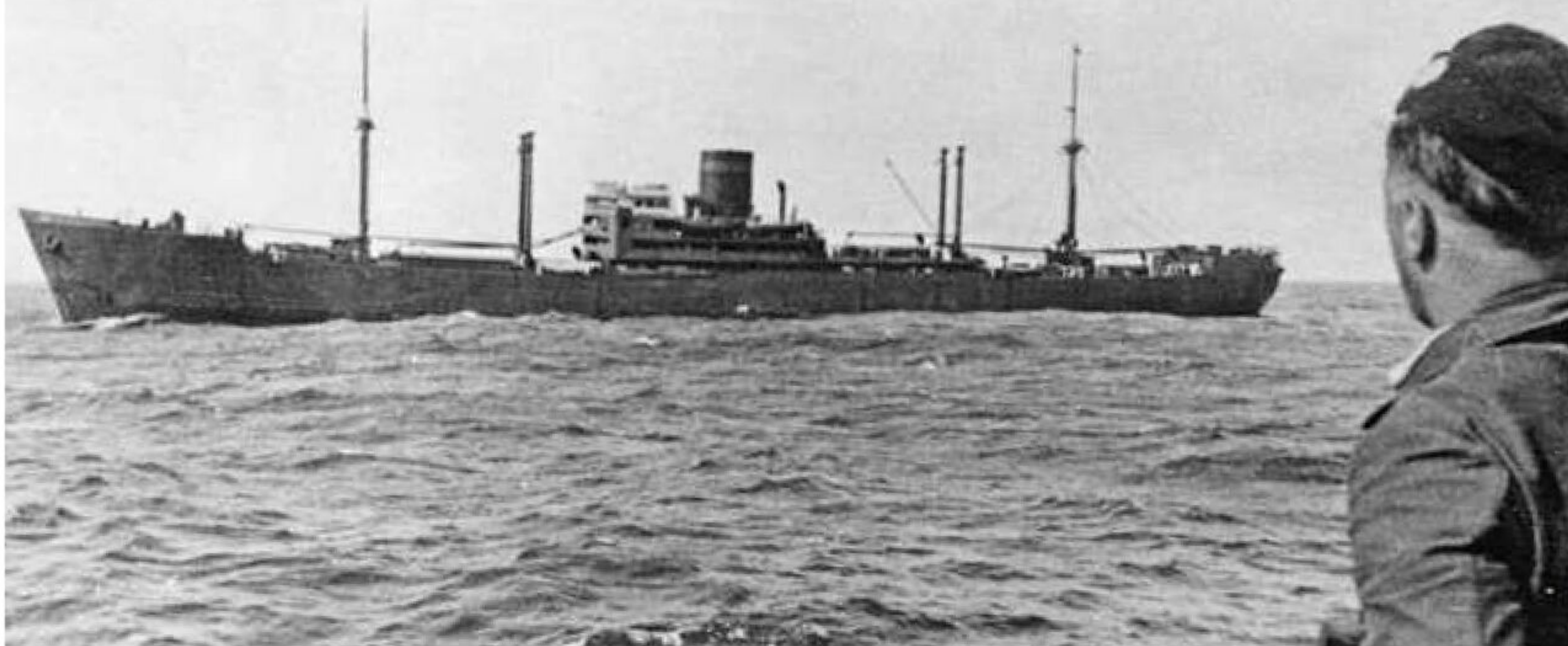
Das Einsatzgebiet dieser CSOV (Commissioning Service Operation Vessel) genannten Schiffe, die sich für einen längeren Zeitraum in einem Offshore-Windpark aufhalten, ist die Doggerbank-Windfarm in der Nordsee.

Ulrike Ollesch

Foto: Ollesch



Der Hilfskreuzer *Kormoran* (Handelsstörkreuzer 8) war einer von insgesamt neun deutschen Hilfskreuzern Foto: Archiv Schiff Classic



Hätten Sie's gewusst?

Von 1940 bis 1943 setzte die Kriegsmarine neun Hilfskreuzer auf allen Weltmeeren ein, die in elf Operationen 841.000 BRT versenkten.

Die „Lex Rhodia“ aus dem 3. Jahrhundert v. Chr. regelte erstmals schriftlich das griechische und später das römische Seefrachts- und Handelsrecht.

Otto Lilienthal (1848–1896), deutscher Luftfahrtpionier, erfand für die Küstenschifffahrt eine Mehrtonsirene, die die bis dahin üblichen Eintons sirenen (Nebelhörner) ergänzte.

Von den 35 bis Juli 1916 verloren gegangenen deutschen U-Booten fielen nur vier britischen U-Boot-Fallen und kein einziges einem bewaffneten Handelsschiff zum Opfer.

Die *Sea Cloud I* ist das derzeit älteste Kreuzfahrtschiff der Welt. Die 1931 vom Stapel gelaufene Luxussegeljacht befährt seit mehr als 90 Jahren die Meere der Welt.

SPÖKENKRAM



Eine schauerliche Sage erzählt man sich in der Bretagne: Vor den Küsten kreuzt seit Jahrhunderten ein Höllenschiff, das mit riesenhaften Menschengestalten und Monsterhunden besetzt ist. Alle Männer seien scheußlicher Verbrechen schuldig und die Hunde Teufel, die sie ob ihrer Sünden so lange peinigen sollen, bis die Schuld abgetragen sei. Bis heute soll das Schiff noch keinen Hafen angelaufen haben ...

KURIOSSES

SS Djenné

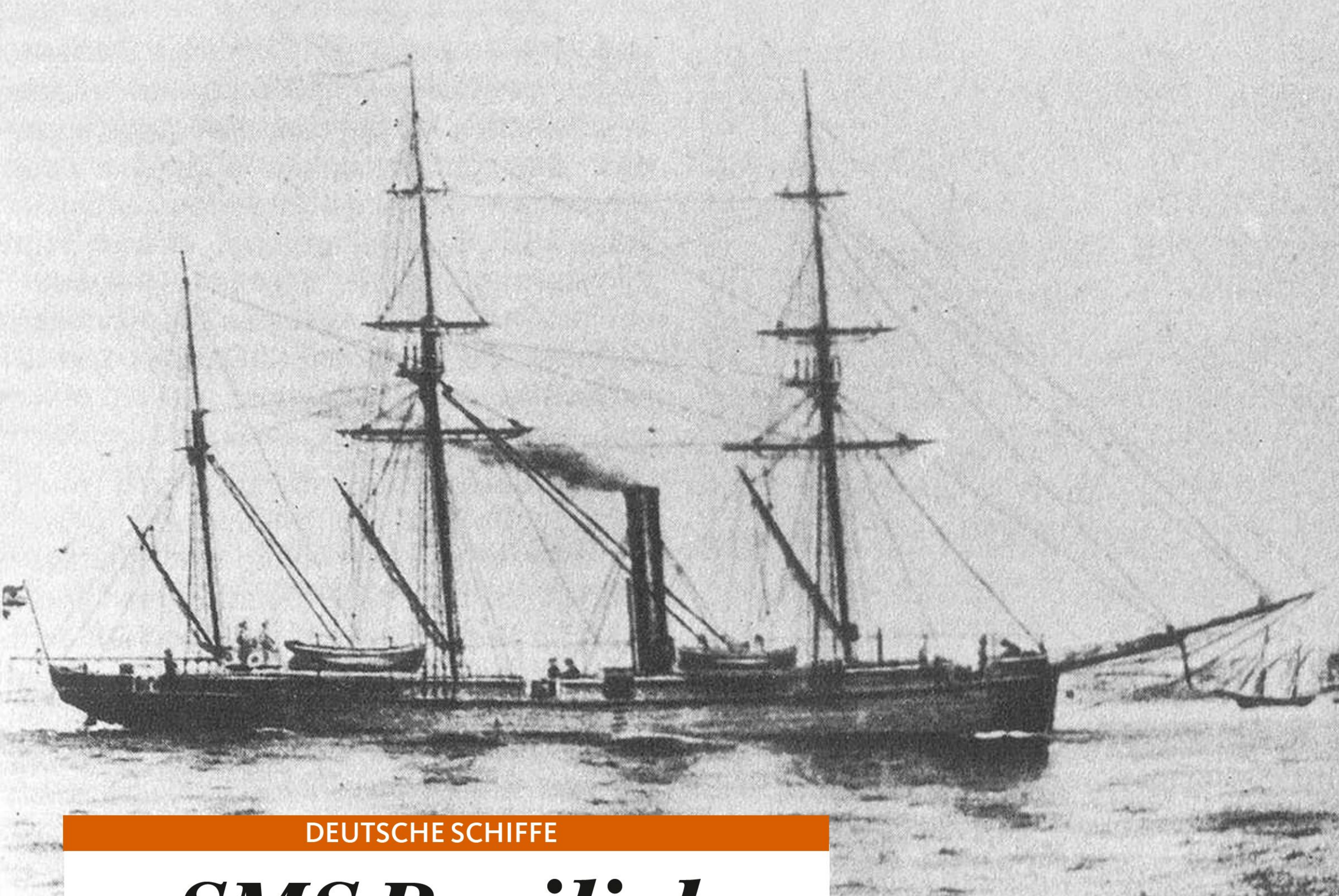
Gefangenenaustausch auf Dampfern

Nach der Landung angloamerikanischer Truppen am 8. November 1942 in Marokko und Algerien (Operation „Torch“) verschlechterte sich die militärische Lage für das Deutsche Afrikakorps rapide. Zwar verstärkten deutsche und italienische Verbände in Tunesien die Panzerarmee Afrika, doch am 12./13. Mai 1943 kapitulierten die Truppen in aussichtsloser Lage. Bei dieser im Volksmund „Tunisgrad“ genannten Niederlage gerieten 275.000 Deutsche und Italiener in Kriegsgefangenschaft. Sanitätspersonal und schwer verwundete DAK-Soldaten wurden nach Verhandlungen des Internationalen Roten Kreuzes gegen alliierte Kriegsgefangene ausgetauscht. Auf neutralem Boden trafen sich die Schiffe *Cuba* und *Tairea* bzw. *Djenné* und *Aquileia* Ende Oktober 1943 in Barcelona zum Gefangenenaustausch.



Das 10.000-Tonnen-Dampfschiff *SS Djenné* der Compagnie de Navigation Paquet aus Marseille war mit großen Hakenkreuzen und dem Schriftzug „Freiheit“ versehen, um nicht irrtümlich angegriffen zu werden. Oben ein Foto der *SS Djenné* von 1932

Fotos (2): Archiv Schiff Classic/Sammlung MMB



DEUTSCHE SCHIFFE

SMS Basilisk

Dampfkannonenboot I. Klasse

Die Preußische Marine gab 1859 acht Dampfkannonenboote I. Klasse in Auftrag: *Basilisk*, *Camaeleon*, *Comet*, *Cyclop*, *Delphin*, *Blitz*, *Drache* und *Meteor*, wobei Letzteres wegen seines Gefechts mit dem französischen Aviso *Bouvet* am 9. November 1870 vor Havanna das bekannteste wurde. Die 1862 in Wolgast vom Stapel gelaufene *Basilisk* war für den Mittelmeerdienst vorgesehen, wurde aber wegen des Krieges gegen Dänemark verlegt. Das Gefecht im k. u. k. Verband vor Helgoland (u. a. mit den österreichischen Fregatten *Radetzky* und *Schwarzenberg*) gegen dänische Seestreitkräfte am 9. Mai 1864 endete mit einem taktischen Sieg Dänemarks, dessen Blockade dennoch beendet war. Im Folgenden bei der Bekämpfung kleinerer dänischer Einheiten beteiligt, endete der Kriegseinsatz der 43,28 Meter langen, 6,96 Meter breiten und für 71 Mann ausgelegten *Basilisk*. Im Deutsch-Französischen Krieg auf der Jade eingesetzt, erhielt das Boot 1874 zu Versuchszwecken ein 38,1-cm-Torpedorohr. Damit war die *Basilisk* das erste Torpedoboot der Kaiserlichen Marine. In den letzten Jahren bis zur Abwrackung nach 1900 diente es vor Wilhelmshaven noch als Minenprahm. AK

Die preußischen Dampfkannonenboote I. Klasse verfügten über eine 15-cm- und zwei 12-cm-Kanonen Foto: Archiv Schiff Classic

DIE HISTORISCHE ZAHL

50

Auflagen
erlebte der 1913
erschienene Roman
Seefahrt ist not!
von Gorch Fock
(Johann Kinau)

HISTORISCHES FUNDSTÜCK

Matrose in Bronze

Erinnerung an die maritime Bedeutung Stettins

Im Zentrum von Stettin (polnisch: Szczecin), in der Aleja Papieża Jana Pawła II, nur wenige Schritte vom Plac Grunwaldzki (ehemals Kaiser-Wilhelm-Platz) entfernt, erhebt sich auf einem mit Granitfliesen bekleideten Betonsockel seit 1980 die 4,05 Meter hohe Bronzestatue eines Matrosen mit hochgewehtem Kragen, der das Steuerrad fest im Griff hat. Das Monument des Bildhauers Ryszard Chachulski ist weder einer bestimmten Person noch einem bestimmten Ereignis gewidmet, sondern soll seine Betrachter lediglich an die maritime Bedeutung Stettins als Werft- und Hafenstadt sowie als Standort einer Seefahrtshochschule erinnern. Entsprechend locker ist der Umgang der Bevölkerung mit der Statue, die immer mal wieder – etwa zu Weihnachten – verkleidet wird.

Ulrike Ollesch

Der Stettiner Matrose hat
das Steuerrad fest im Griff

Foto: Ollesch



KENNEN SIE DEN?

Enrico Dandolo

Begründer der Seeherrschaft Venedigs

Die historische Leistung des um 1107 in Venedig geborenen berühmten Dogen Enrico Dandolo besteht darin, seiner Geburtsstadt die wichtigsten Stützpunkte im östlichen Mittelmeer gesichert zu haben. Zu Recht steht sein Name für den atemberaubenden wirtschaftlichen Aufschwung Venedigs als pulsierendes Handelszentrum und Drehscheibe zwischen Orient und Okzident. Dandolo, 1172 Gesandter in Konstantinopel und 1192 im hohen Alter zum Dogen gewählt, ging bei den venezianischen Eroberungen nicht zimperlich vor. Dafür stehen beispielhaft die Einnahme von Zara an der Adria

1203 und Konstantinopels 1204, wo er ein Jahr später starb. Aus der Dandolo-Dynastie ging mit Andrea ein weiterer bekannter Flottenführer hervor: Er unterlag den Genuesen in der Seeschlacht bei Curzola im Adriatischen Meer 1298 und beging anschließend Selbstmord. GSW



Enrico Dandolo zog die Fäden in
einem sehr weit gespannten
Netzwerk aus Handel und Politik

Foto: Archiv Schiff Classic



BRIEFE AN DIE REDAKTION

Schiff Classic 6-2024 HMS Courageous

Danke für den interessanten Artikel zur HMS Courageous. In dem Artikel ist auch die Rede vom fehlgegangenen Angriff auf die HMS Ark Royal ein paar Tage zuvor. Und es steht da auch, dass HMS Ark Royal die Blasenspur der Torpedos im Wasser entdeckt hat und ausweichen konnte. Im Buch *Verdammte See* von Cajus Bekker steht allerdings, dass die Magnetzündung der Torpedos versagt hatte und die Torpedos zu früh detonierten, was den Angriff vereitelte. Was stimmt denn nun? Könnten Sie oder einer der Leser das aufklären?

Vielen Dank im Voraus und viele Grüße

Paul Rieder

Antwort von Fregattenkapitän

Dr. Christian Jentzsch

Vielen Dank erst einmal für Ihr Interesse an der Marinegeschichte und Ihre genaue Lektüre. Es stimmt, dass Bekker und beispielsweise auch Peillard auf Basis der Angaben des Kom-

mandanten von U 39, Gerhard Glattes, schreiben, dass die beiden Torpedos 80 Meter vor dem Träger detonierten und dies auf fehlerhafte Magnetzünder zurückzuführen sei. Allerdings habe ich für meine Schilderung auf Clay Blairs *Hitler's U-Boat War I* (2000) und Mike Rossiters *Ark Royal* (2005) zurückgegriffen. Die britischen Quellen beschreiben dasselbe Ereignis etwas anders. Danach entdeckten die Ausgucke der Briten die Torpedos rechtzeitig, und das Schiff drehte in die Laufbahn der Torpedos. Diese passierten den Träger und detonierten kurz hinter dem Heck.

Inwieweit Glattes die Drehung des Trägers beobachten konnte, kann ich nicht beurteilen. Es stehen hier die Aussagen von Glattes mehreren Berichten der *Ark Royal* gegenüber, die den britischen und US-amerikanischen Kollegen als Grundlage ihrer jüngeren Publikationen dienten. Blair, Experte des U-Boot-Krieges, kannte definitiv Beckers und Peillards Version des Vorganges und hat sich dennoch für die andere Deutung der Ereignisse entschieden. Hinzu kommt, dass die Schilderungen von Glattes nur auf seiner Erinnerung und Wahrnehmung beruhen, sich die der *Ark Royal* aber auf mehrere Mannschaftsmitglieder stützen und das Beidrehen belegt ist. Aus diesen Gründen habe auch ich mich der britischen Version der Ereignisse angeschlossen.

Möglicherweise liegt die historische Wahrheit darin, dass die *Ark Royal* durch die Drehung den

Torpedos ausgewichen war, die Magnetzündung beim Passieren des Hecks detonierte, was von Glattes wahrgenommen wurde und was er als Fehlfunktion deutete, da er die Ausweichbewegung der *Ark Royal* nicht richtig beobachten konnte. Damit könnten beide Versionen der Ereignisse erklärt werden. Aber das wichtigste Argument ist, dass die Torpedos aufgrund des Abdrehens nicht trafen.

Da die *Ark Royal* in diesem Beitrag zur *Courageous* nur ein Nebenschauplatz war, wäre eine längere Auseinandersetzung mit den beiden Möglichkeiten der Ereignisse angesichts der knappen Zeichenzahl in einem solchen Artikel nicht angemessen gewesen. Christian Jentzsch

Antwort von Paul Rieder

Vielen herzlichen Dank für Ihre schnelle, ausführliche und kompetente Antwort. Damit sind alle meine Fragen restlos beantwortet. Es ist wirklich ein Vergnügen, wenn man es mit einem echten Fachmann zu hat. Paul Rieder

Schreiben Sie an:

redaktion@schiff-classic.de oder:
Schiff Classic, Postfach 40 02 09,
80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwährend zu kürzen.

TITELTHEMA

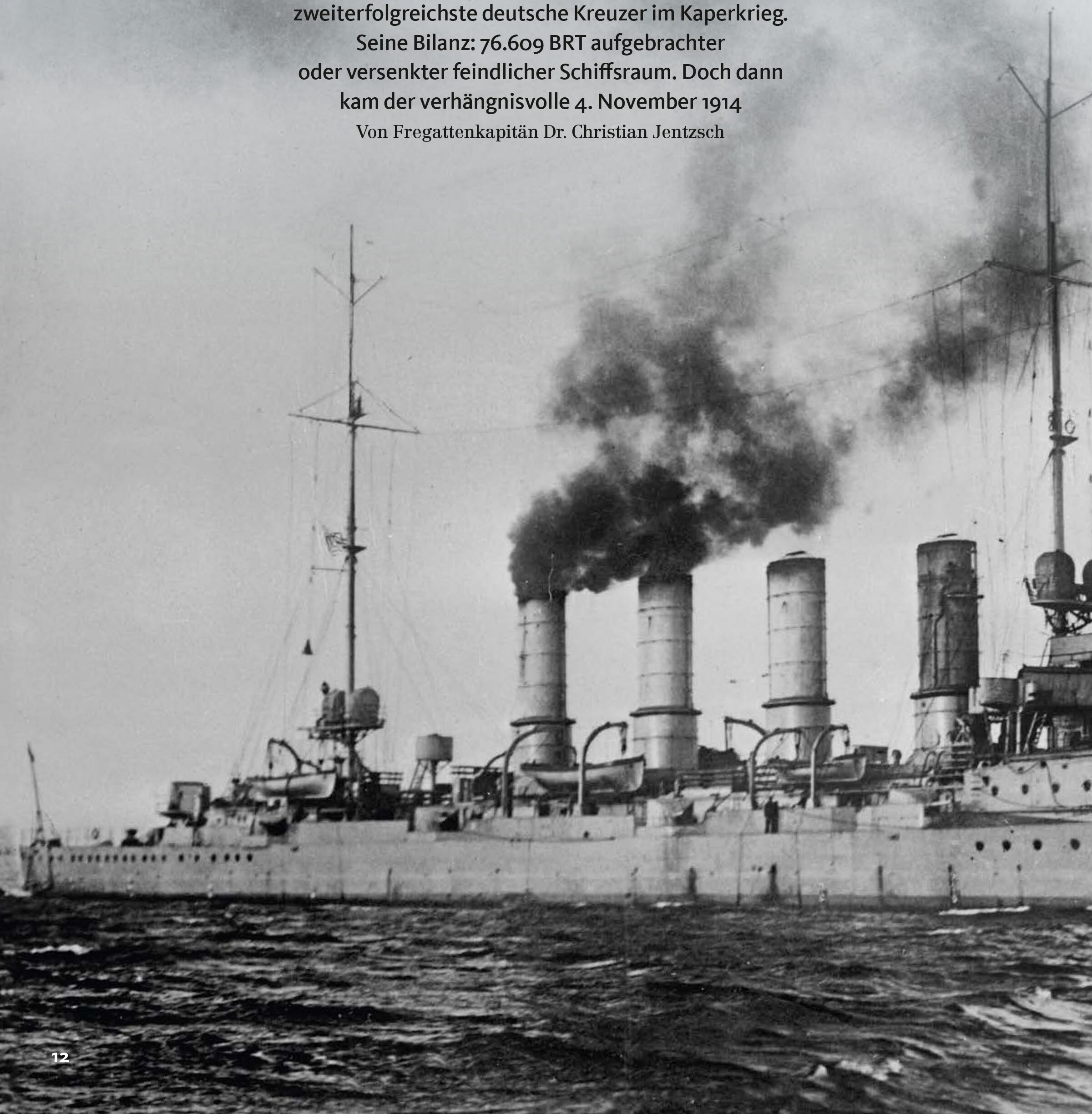
KLEINER KREUZER SMS KARLSRUHE

Unbesiegt gesunken

SMS Karlsruhe war nach *SMS Emden* der zweiterfolgreichste deutsche Kreuzer im Kaperkrieg.

Seine Bilanz: 76.609 BRT aufgebracht oder versenkter feindlicher Schiffsraum. Doch dann kam der verhängnisvolle 4. November 1914

Von Fregattenkapitän Dr. Christian Jentzsch



Ein schlankes Kriegsschiff mit eleganten Linien und markanten vier Schornsteinen dampft durch tiefblaue tropische Gewässer. Ein Bild wie von einem Marinemaler geschaffen, doch es ist Krieg – der Erste Weltkrieg. Viele Kriegsschiffe der Entente machen Jagd auf dieses Schiff, weil es die Seeverbindungen stört und Handelskrieg führt. Doch es ist nicht die berühmte *SMS Emden*, sondern der kleine Kreuzer *SMS Karlsruhe*. Bis zu seinem düsteren Ende blieb er unbesiegt. Wie kam es dazu?

Neue Kreuzerklasse

1910 plante das Reichsmarineamt am Leipziger Platz in Berlin eine neue Klasse Kleiner Kreuzer. Die Zeit drängte, denn man befand sich gerade im maritimen Rüstungswettlauf mit der britischen Royal Navy.

Daher entschieden sich die Ingenieure und Marineoffiziere kurzerhand dafür, die vorhergehende und gut gelungene *Magdeburg*-Klasse nur leicht anzupassen. Man wollte die neuen Kreuzer unbedingt so schnell wie möglich fertigstellen. Die Projektnamen der beiden Schiffe lauteten *Ersatz-Seeadler* und *Ersatz-Geyer* – entsprechend den Schif-

fen, die sie gemäß der Flottengesetze wegen deren Außerdienststellung ersetzen.

Die Namen der neuen Schiffe sollten letztlich *Karlsruhe* und *Rostock* lauten. Im Wesentlichen wurden die Bewaffnung und der Schutz der *Magdeburg*-Klasse übernommen. Doch um die Geschwindigkeit zu erhöhen, verlängerte man den Rumpf und vergrößerte damit die Verdrängung.

Als Baunummer 181 wurde der Rumpf der *Karlsruhe* 1911 auf der Germaniawerft in Kiel gestreckt. Bereits am 11. November 1912 vom Stapel gelaufen, stellte die Flotte das Schiff trotz Bauverzögerungen am 15. Januar 1914 in Dienst. Der 142 Meter lange Kreuzer verdrängte maximal 6.191 Tonnen. Sein Rumpf war in 15 wasserdichte Abteilungen unterteilt und verfügte auf 45 Prozent seiner Länge über einen Doppelboden.

Den Antrieb bildeten zwei Dampfturbinen, die je einen dreiflügeligen Propeller bewegten. Den dafür notwendigen Dampf erzeugten zwölf kohlegefeuerte und zwei öligeuerte Wasserrohrkessel in fünf Kesselräumen. Die Ölfeuerung war ein Novum in der Kaiserlichen Marine und steckte noch in den Kinderschuhen. Ölkessel konnten ihre maximale Leistung länger erbringen und be-

nötigten dafür weniger Personal. Das waren die Vorteile des Antriebes, aber dafür musste erst einmal die entsprechende Logistik bereitgestellt werden und der Nachschub an Öl sichergestellt sein.

Markante vier Schornsteine

Der Antrieb erwies sich als äußerst gelungen, denn bei Testfahrten wurden statt der konstruierten 19.000 tatsächlich 28.251 Kilowatt erzielt. Mit 28,5 Knoten Geschwindigkeit besaßen diese Schiffe einen Vorteil gegenüber den meisten britischen Kreuzern. Außerdem erzeugten zwei Turbogeneratoren den für das Schiff notwendigen Strom von 220 Volt. Der Rauch der Kessel wurde über die markanten vier Schornsteine abgeleitet.

Die Bewaffnung entsprach der *Magdeburg*-Klasse. Zwölf 10,5-cm-Geschütze bildeten die Hauptbewaffnung. Sie waren einzeln hinter einem Schutzschild aufgestellt. Jeweils zwei standen nebeneinander vor und hinter den Aufbauten sowie vier pro Schiffseite. Bei einer maximalen Rohrerhöhung von 30 Grad konnten die Geschütze 12,7 Kilometer weit feuern. Zwei 50-cm-Torpedorohre waren unter Wasser auf jeder Seite eingebaut. An Munition führten die Schiffe 1.800 Schuss

IN SEE: Nach Abschluss der Probefahrten brach *SMS Karlsruhe* am 15. Juni 1914 zu ihrer ersten und letzten Auslandsfahrt auf

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

5 KURZE FAKTEN

ZEIT 1912–1914

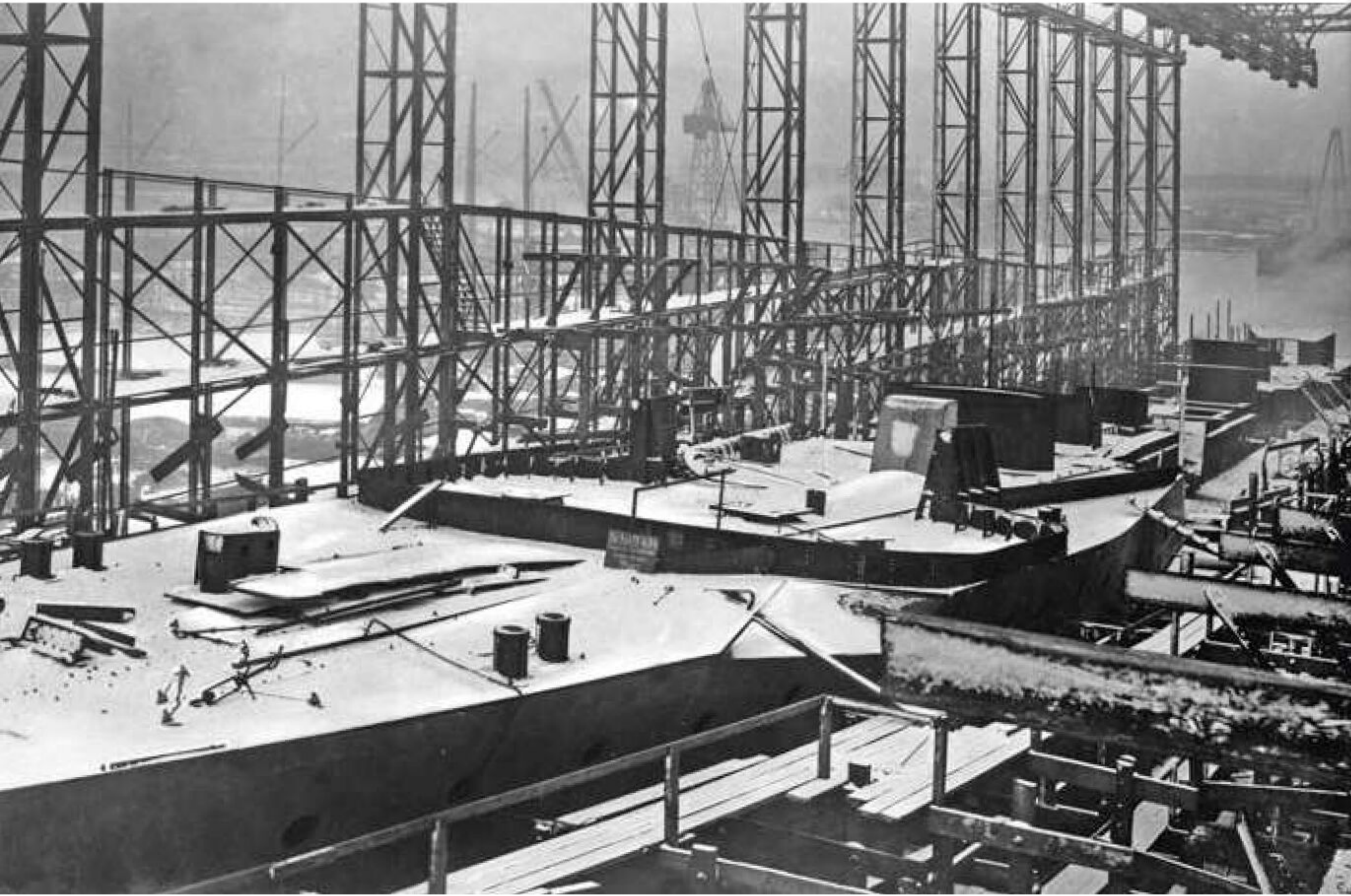
BAUGRUND Ersatz für ältere Kreuzer

EINSATZGEBIET Vorgesehen für Überseedienst

KERNAUFGABE Aufklärung, Sicherung deutscher Interessen

BESONDERHEITEN Zweiterfolgreichster Kleiner Kreuzer





IM BAU: Die Kleinen Kreuzer der *Karlsruhe*-Klasse – *Karlsruhe* und *Rostock* – verfügten über eine kombinierte Öl- und Kohlebefeuerung

Fotos (2): picture-alliance/WZ-Bilddienst



Artillerie, zehn Torpedos und bis zu 120 Seeminen mit. Diese Bewaffnung kann für Aufklärungsaufgaben als ausreichend gelten, war aber für den eigenständigen Kreuzerkrieg gegen die Royal Navy eher schwach.

Auch der Schutz orientierte sich an den Vorgängern. Ein 60 Millimeter dicker Panzergürtel schirmte die vitalen Teile ab und verjüngte sich auf 18 Millimeter am Bug, während das Heck ungeschützt blieb. Horizontal schützte ein ebenso dickes Panzerdeck, das nach vorn auf 40 und achtern auf 20 Millimeter abfiel. Beide Panzerungen waren durch eine 40 Millimeter starke Panzerwand verbunden. Am stärksten war der Kommandostand mit 100 Millimetern gepanzert. Für den Betrieb der Maschinenanlagen, der Bewaffnung, der Logistik und für die Seemannschaft waren 355 Mann und 18 Offiziere notwendig. Die Schiffe galten in der Kaiserlichen Marine als gute Seeschiffe.

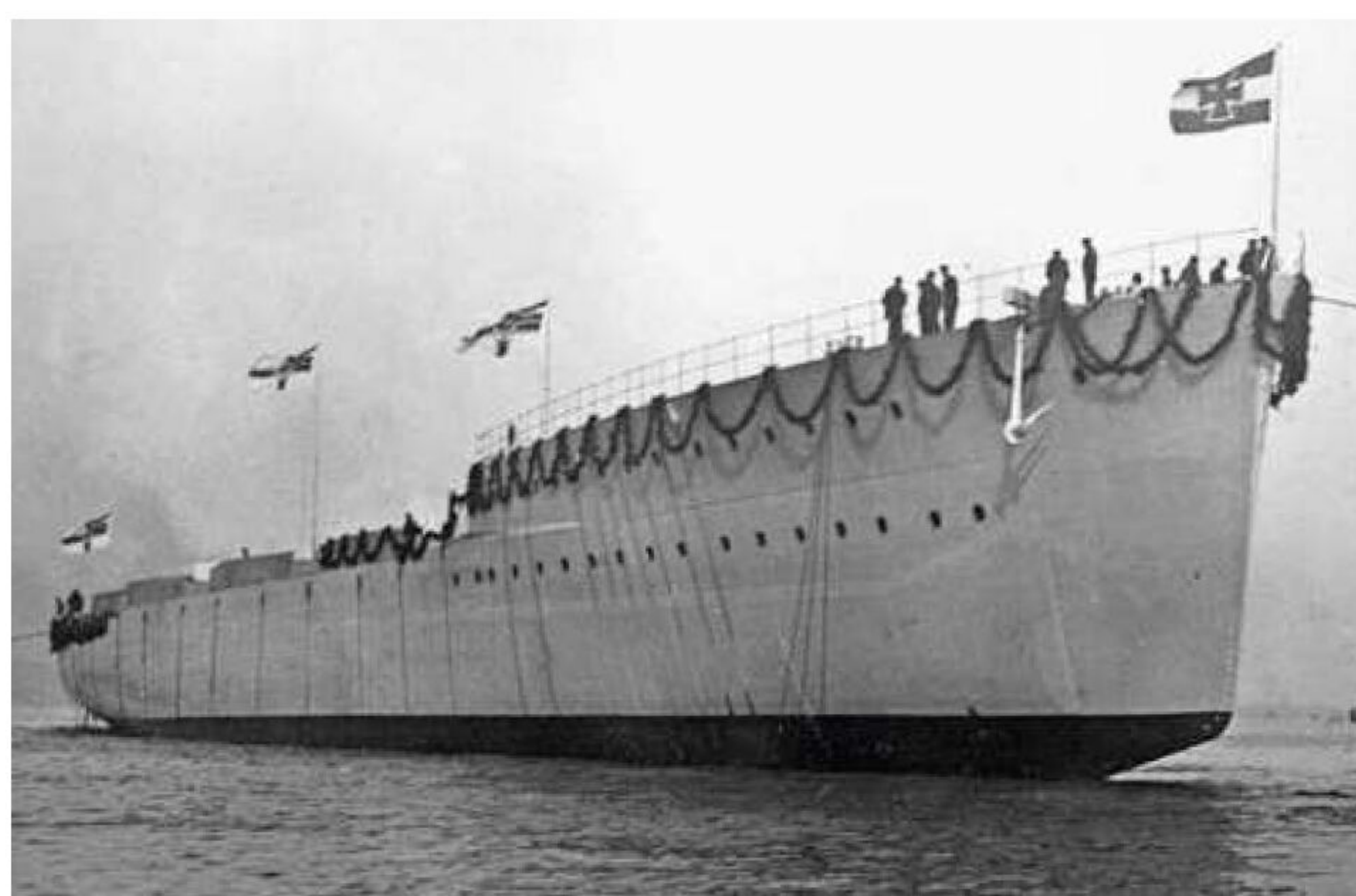
In die Karibik

Erster Kommandant der *Karlsruhe* wurde im Januar 1914 Fregattenkapitän Fritz Lüdecke. Unter seinem Kommando fanden zwar die Probefahrten und die Indienststellung statt, aber er sollte wieder Kommandant seines vorherigen Schiffes, des Kleinen Kreuzers *Dresden*, werden. Die *Dresden* befand sich Anfang 1914 auf der ostamerikanischen Station und sollte von der *Karlsruhe* ersetzt werden. Der Kreuzer hatte

Kommandant Fritz Lüdecke erhielt den Befehl, auf schnellstem Wege zum Kleinen Kreuzer *Dresden* zu stoßen, um dort den Kommandantenwechsel durchzuführen. Der Neue wurde Fregattenkapitän Erich Köhler

SMS ROSTOCK: Ein Foto vom Stapellauf der *Karlsruhe* konnte leider nicht ausfindig gemacht werden, deshalb hier stellvertretend das Schwesterschiff *Rostock*, das nur einen Tag nach der *Karlsruhe*, am 12. November 1912, bei den Howaldtswerken in Kiel vom Stapel lief

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

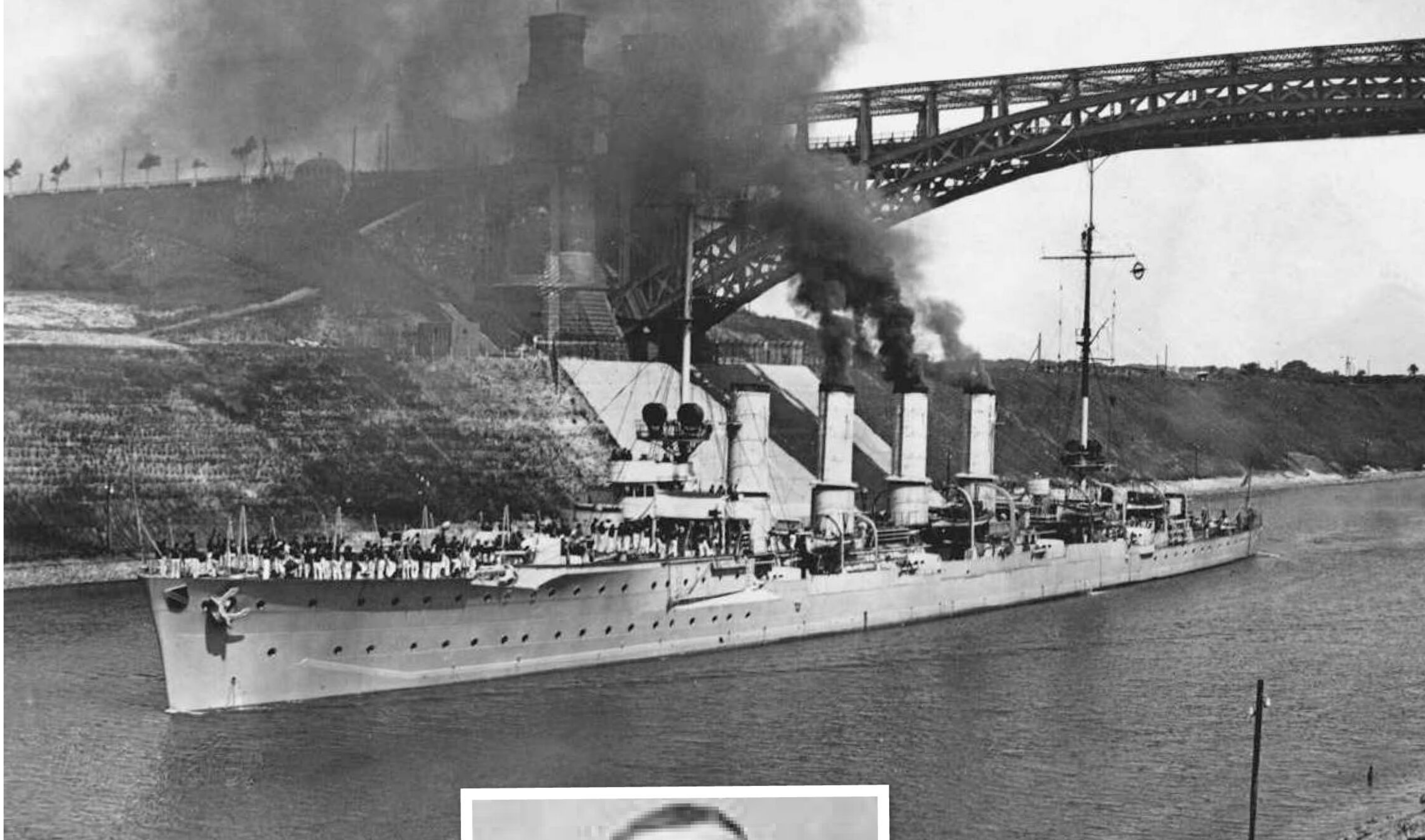


eine spannende und interessante Aufgabe vor sich, denn er würde an der Eröffnungsfeier des Panamakanals teilnehmen und dann zur Weltausstellung nach San Francisco weiterfahren. Für die Besatzung war das sicher eine attraktive Reise.

So bereitete Lüdecke das Schiff auf die Atlantiküberfahrt und den Auslandsdienst vor. Die Reiseroute führte ab Mitte Juni von Kiel aus über die Azoren zu den Jungferninseln. Beim dortigen Bekohlen traf die Nachricht vom Attentat auf den österreichischen Erzherzog Franz Ferdinand und seine Gattin ein. Telegrafisch erhielt Lüdecke den Befehl, schnellstmöglich zur *Dresden* zu stoßen, um den Kommandantenwechsel durchzuführen.

Spannung lag in der Luft, denn die Krise war auch auf der anderen Seite des Atlantiks zu spüren. Das Treffen der beiden Kreuzer sollte am 26. Juli auf der Reede von Port-au-Prince stattfinden. Dort traf die *Karlsruhe* schon am Vortag ein und wartete auf die *Dresden*. Diese erschien pünktlich, und am 27. Juli erfolgte der geplante Kommandantenwechsel. Lüdecke ging von Bord, Fregattenkapitän Erich Köhler betrat den neuen Kreuzer. Die *Dresden* sollte eigentlich in die Heimat zurückkehren, aber der Kriegsbeginn beschied ihr ein anderes Schicksal.

Noch am 27. lief die *Karlsruhe* Richtung Havanna aus. Als sie dort gegen Mittag eintraf, erhielt Köhler



AUSREISE: SMS Karlsruhe im Kaiser-Wilhelm-Kanal, der die Ost- mit der Nordsee verbindet

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

ein verschlüsseltes Telegramm. Aufgrund der Verschärfung der Lage in Europa und des mittlerweile drohenden Krieges wurde sein Kommandobereich in den Alarmzustand versetzt. Schließlich waren die diplomatischen Beziehungen zwischen Österreich-Ungarn und Serbien bereits abgebrochen, die Kriegsvorbereitungen liefen in vielen Ländern auf Hochtouren.

Schon das Auslaufen folgte der Logik des Krieges. Köhler gab als Ziel Mexiko an, doch das war nicht die Wahrheit. Am 30. Juli 1914 um 10 Uhr lief das Schiff letztmalig im Frieden aus, setzte sich aber heimlich in der Nacht nach Nordosten in Richtung Florida ab, um seine Position zu verschleiern. Immer mehr Funksprüche trafen ein, die auf einen möglichen Krieg hinwiesen.

Köhler musste das Schiff – vor allem aber die Besatzung – erst einmal gefechtsstüchtig machen. Also nutzte er die Zeit des Abwartens auf See für Schieß- und Gefechtsübungen. Schließlich stünden ihm im Kriegsfall die britischen Schiffe des 4. Kreuzergeschwaders der Royal Navy unter Rear-Admiral Christopher Craddock gegenüber.

Auftrag: Kreuzerkrieg

Der Marineattaché aus Washington informierte Köhler auch darüber, dass der Dampfer *Kronprinz Wilhelm* zum Hilfskreuzer



ERST KARLSRUHE, DANN DRESDEN: Fregattenkapitän Fritz Lüdecke (1873–1931) wurde später als Kommandant des Kleinen Kreuzers *Dresden* berühmt, hier im Hafen von New York im Jahr 1909

Fotos (2): Archiv Schiff Classic



umgerüstet werden sollte. Dafür hatte die *Karlsruhe* extra Geschütze, Waffen und Munition eingelagert. Am 4. August traf die Nachricht der Kriegserklärung Großbritanniens und Frankreichs ein. Der Auftrag lautete nun Kreuzerkrieg, also das Aufbringen oder Versenken gegnerischer Schiffe. Köhler erhielt freie Hand für seine weiteren Entscheidungen. Dabei musste er aber darauf achten, nicht von Craddocks Kreuzern gestellt zu werden und immer über genügend Kohle zu verfügen. Schließlich besaß das Deutsche Reich in der Region keine eigenen Stützpunkte.

Während der Koordinierung des Treffens mit der *Kronprinz Wilhelm* fingen die Briten Funksprüche ab und klärten so die ungefähre Position der *Karlsruhe* auf. Am Morgen des 6. August traf der Dampfer mit dem Kreuzer zusammen und ging längsseit, wo die *Karlsruhe* an der riesigen Bordwand festmachte. Zwei 8,8-cm-Geschütze, zwei Maschinengewehre und 36 Mauser 98-Gewehre samt Munition wurden übergeben. Der nunmehrige Hilfskreuzer erhielt den Navigationsoffizier Kapitänleutnant Paul Thierfelder zum Kommandanten, und Köhler nahm dafür zwei Reserveoffiziere an Bord sowie Kohlen von der *Kronprinz Wilhelm*.

Gegen 10:15 Uhr meldeten die Ausgucke während der Übergabe plötzlich ein Kriegsschiff. Köhler tippte auf den Cruiser (Panzerkreuzer) *HMS Berwick* aus Craddocks 4. Kreuzergeschwader. Was Köhler allerdings nicht wusste: Craddock hatte ihm auf Basis

der abgefangenen Funksprüche eine Falle gestellt. In der Nähe stand auch noch ein zweiter Panzerkreuzer.

In Hektik trennten beide Schiffe die Verbindung und fuhren in nordwestliche und nordöstliche Richtung davon. Der Brite konnte ja nur ein Schiff verfolgen – mit dem Panzerkreuzer *Suffolk*. Craddock hatte die Falle zuschnappen lassen und setzte seine Priorität klar auf die *Karlsruhe*. Deshalb sollte die *Suffolk* sofort die Verfolgung aufnehmen und den Light Cruiser *HMS Bristol* an den Feind heranführen.

Nachdem Köhler seinen wahren Gegner erkannt hatte, kalkulierte er kühl und lief mit 22 Knoten seinem Feind nur so schnell davon, dass er in sicherer Entfernung entkam, dabei aber nicht zu viele von seinen wertvollen Kohlen verbrannte. Gegen 19:50 Uhr tauchte aber plötzlich die Silhouette der *Bristol* Backbord voraus auf und drehte auf Köh-

ler zu. Zwar war sie langsamer als sein modernes Schiff, aber dafür mit 15,2-cm-Geschützen bewaffnet, die weiter reichten und mehr Schaden anrichteten. Schnell drehte Köhler nach Steuerbord ab und steigerte die Geschwindigkeit auf 26 Knoten.

Das reichte aber nicht. Auf 6,4 Kilometern eröffnete der Brite das Feuer. Nun drehte auch die *Karlsruhe* nach Südost und antwortete mit ihren Backbordgeschützen. Bis zum Einstellen des Feuers um 20:30 Uhr hatte man 80 Schuss bei nur zwei Treffern verschossen, zum Glück ohne Gegentreffer. Der Artillerie-

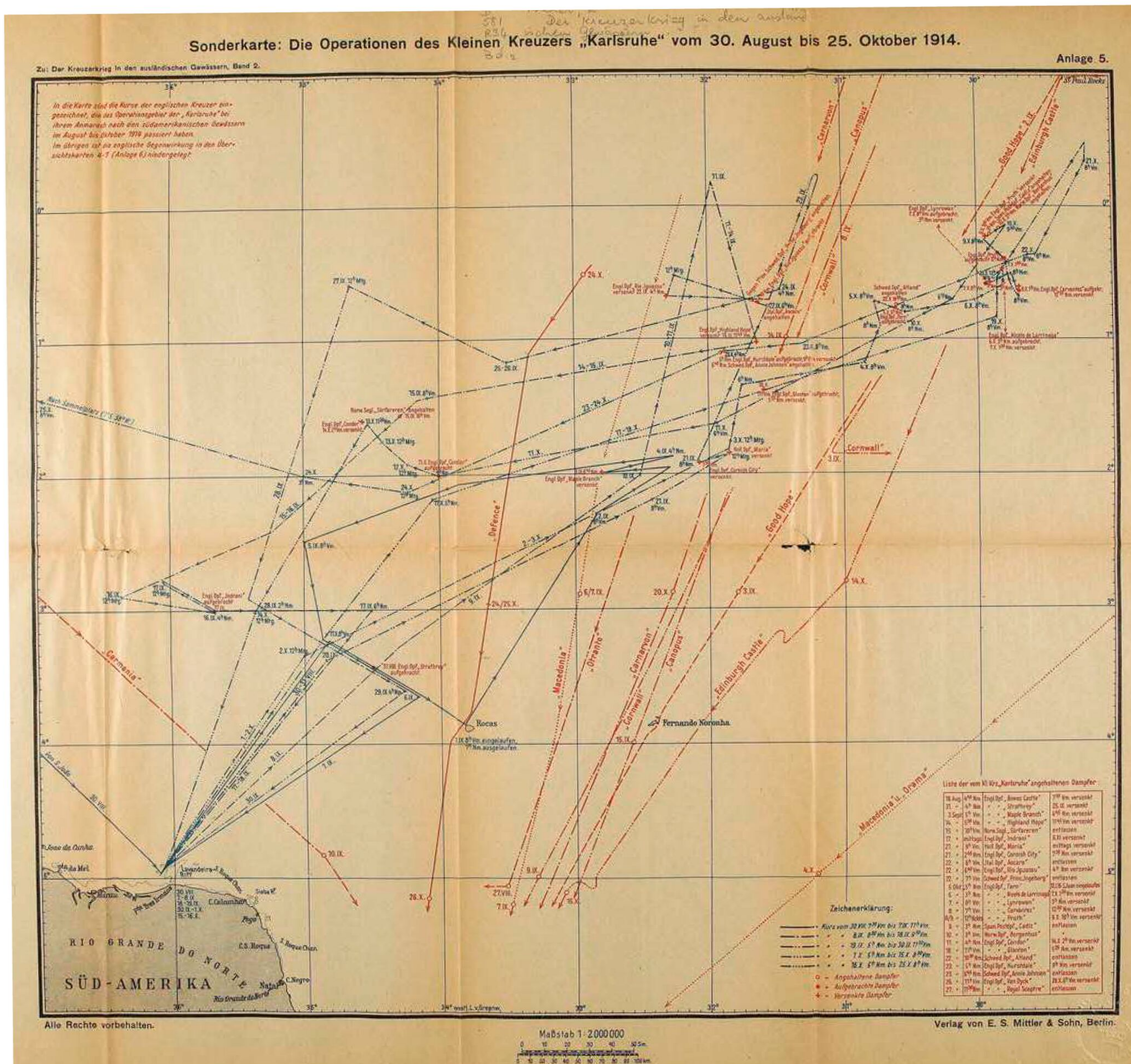
INFO AM OBEREN KARTENRAND: „In die Karte sind die Kurse der englischen Kreuzer eingezeichnet, die das Operationsgebiet der ‚Karlsruhe‘ bei ihrem Anmarsch nach den südamerikanischen Gewässern im August bis Oktober 1914 passiert haben“

Aus: Erich Raeder, *Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern*. Bd. 2, Berlin 1923

offizier, Oberleutnant zur See von dem Borne, war enttäuscht von der Schussleistung, konnte aber daraus die notwendigen Schlüsse für Anpassungen und Ausbildung ziehen.

Kohle, Kohle, Kohle!

Was jedoch weit schwerer wog, war der hohe Verbrauch an Kohle während der Flucht. In der Nacht ging Köhler immer weiter mit der Fahrt herunter, um Brennstoff zu sparen. Die Ausgucke suchten am Morgen des 7. August angespannt den Horizont ab und hofften, kein feindliches Schiff mehr zu sehen. Am Folgetag waren die Kohlevorräte bei einem Verbrauch von 5,6 Tonnen pro Stunde auf 112 Tonnen geschrumpft. Die Situation war ernst: Kohle musste dringend her. Eigentlich war Köhlers Ziel das dänisch verwaltete St. Thomas, aber das war viel zu weit entfernt. Der nächste Hafen war San Juan auf Puerto Rico, wo er am 9. August um 6 Uhr morgens



KOHLN BUNKERN: Am 9. August 1914 nahm die *Karlsruhe* in San Juan (Puerto Rico) insgesamt 550 Tonnen Kohle an Bord und lief am nächsten Morgen wieder aus

Foto: Archiv Schiff Classic



mit nur noch 20 Tonnen Kohle eintraf. Doch die US-Behörden teilten ihm mit, dass er gemäß Neutralitätsstatuten lediglich 24 Stunden im Hafen bleiben dürfe und nur so viele Kohlen erhalten würde, dass er einen befreundeten Hafen anlaufen könne. Das half Köhler nicht weiter, denn die taktische Situation veränderte dies kaum, zumal seine Position nun verraten war.

Im Hafen lag allerdings zu seiner Erleichterung der Dampfer *Odenwald*. Dieser gab ihm unter großem Einsatz der eigenen Besatzung 500 Tonnen Kohlen und 15 Reservisten ab. Außerdem erhielt er die Nachricht, dass der Kohlendampfer *Patagonia* der ostamerikanischen Station in der Nähe stand, mit dem Köhler einen Treffpunkt vereinbarte. Noch am Abend des 9. August lief er deshalb aus San Juan aus und fuhr nach Curaçao, wo er mit 150 Tonnen Kohle am 12. August eintraf. Hier teilte ihm der niederländische Kommodore mit, dass aufgrund der unklaren Situation in Europa erst einmal telegrafisch geklärt werden müsse, wie er sich verhalten solle.

Zwei niederländische Kriegsschiffe richteten daher ihre Rohre auf den Kreuzer. Zu seinem Glück gab es dort aber einen öster-



„Die von dem Kommandanten Fregattenkapitän Erich Köhler gewählte Art der Kriegsführung war damals wie heute beispielhaft für die Seekriegsführung“

Pressemeldung der Deutschen Marine
2009 anlässlich des Untergangs
der *Karlsruhe* vor 95 Jahren

DER KOMMANDANT: Erich Köhler (1873–1914) hatte am 26. Juli 1914 das Kommando über die *Karlsruhe* übernommen und ging mit seinem Schiff am 4. November unter Foto: Archiv Schiff Classic

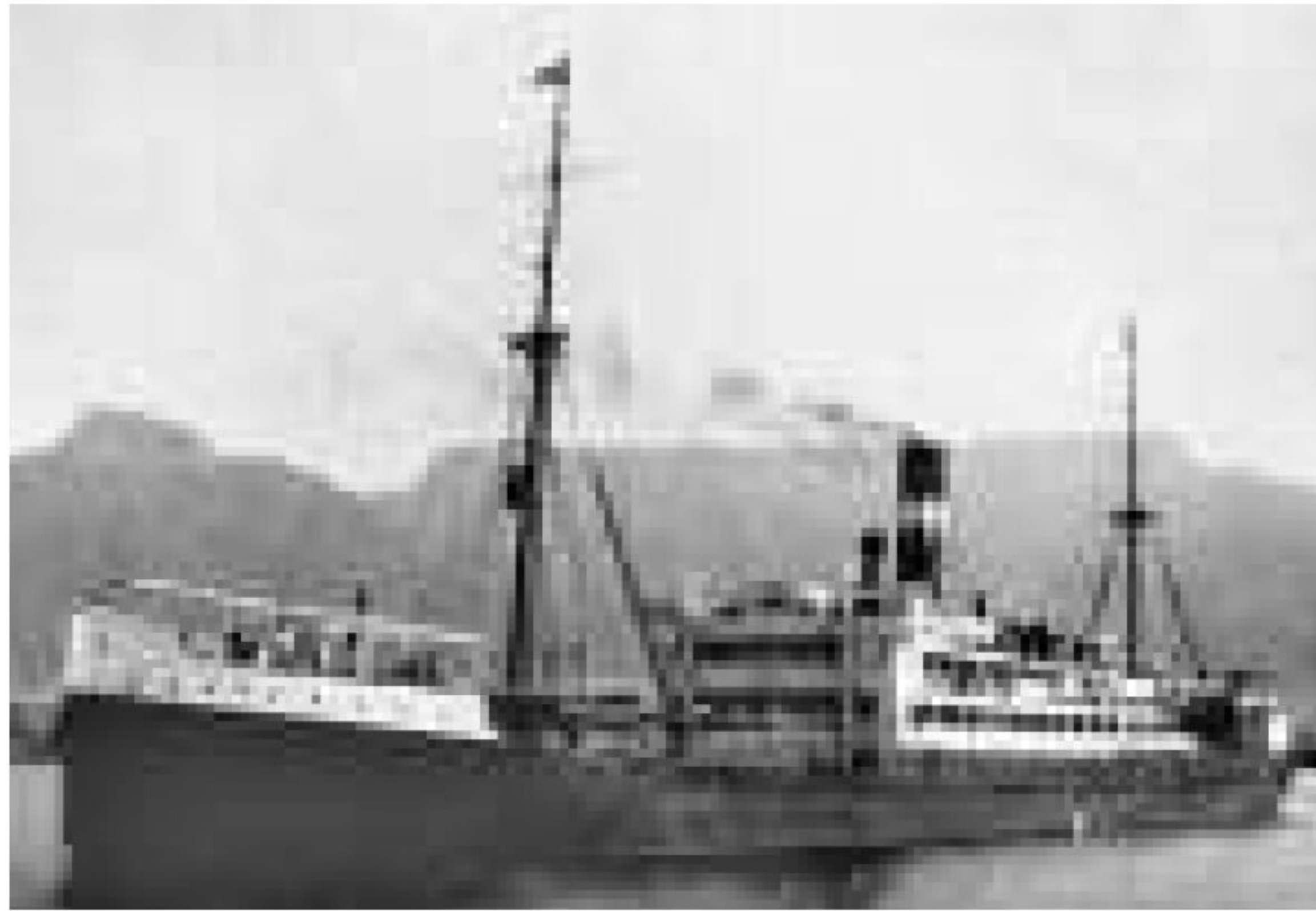
reichischen Kohlebunker, von dem er bis Mittag 1.200 Tonnen Kohle übernahm, und er traf auf den Kohlendampfer *Stadt Schleswig*. Letzterer wurde zu einer Position für eine spätere Kohlenübernahme entsandt. Noch am selben Abend lief die *Karlsruhe* wieder aus und steuerte östliche Kurse in der Hoffnung, auf britische oder französische Handelsschiffe zu treffen, allerdings ohne Erfolg. Der Kreuzerkrieg hatte begonnen.

Erstes Opfer

Am 18. August um 8:30 Uhr traf Köhler ostwärts von Trinidad mit der *Patagonia* zusammen, um Kohle zu übernehmen. Um 16:30 Uhr entdeckten die Ausgucke der *Karlsruhe* eine Rauchwolke, der sie nachsetzten. Es handelte sich um den Frachter *Bowes Castle*, der angesichts des schnellen Kreuzers einen aussichtslosen Fluchtversuch einstellte. Köhler entsandte ein Prisenkommando auf den Frachter, das die Schiffsführung befrag-

te und das Schiff untersuchte. Daraufhin entschied Köhler, das Schiff zu versenken. Gemäß dem Prisenrecht wurde die 36 Mann starke Besatzung auf die *Patagonia* gebracht und die *Bowes Castle* nach Öffnen der Seeventile mit Sprengpatronen versenkt. Damit begannen die Erfolge des Kreuzers im Handelskrieg. Allein bis zum 26. Oktober 1914 hatte *SMS Karlsruhe* 17 Schiffe aufgebracht.

Köhler hielt sich dabei immer an die Gepflogenheiten des Seekriegs und an das Völkerrecht. Kein Besatzungsmitglied kam durch die *Karlsruhe* ums Leben. Der Kommandant nahm einige Schiffe als Prisen und bildete damit einen kleinen Verband. Auf seinen Begleitschiffen sammelte er die Gefangenen und entsandte diese Schiffe dann später in südamerikanische



RETTET: Die *Rio Negro*, hier als *City of Palermo* 1921, war ein Kombischiff der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft und diente 1914 als Hilfsschiff der *Karlsruhe*

Foto: Archiv Schiff Classic

Häfen, damit sie den dortigen Behörden übergeben werden konnten.

Besonders wichtig war für die Kreuzerkriegsführung die Aufnahme von Treibstoff. Deshalb übernahm er die drei Kohlenfrachter *Strathroy*, *Indrani* und *Farn* mit jeweils etwa 6.000 Tonnen Kohle an Bord als Kohlendampfer *KD 1* bis *KD 3* in die Kaiserliche Marine. Dazu ging eine deutsche Besatzung an Bord und behielt die chinesischen Seeleute unter ihrem Kommando, während die Europäer auf die Begleitschiffe kamen.

UNTERGANG: Die Überlebenden der *Karlsruhe* traten auf der *Rio Negro* die Heimreise an

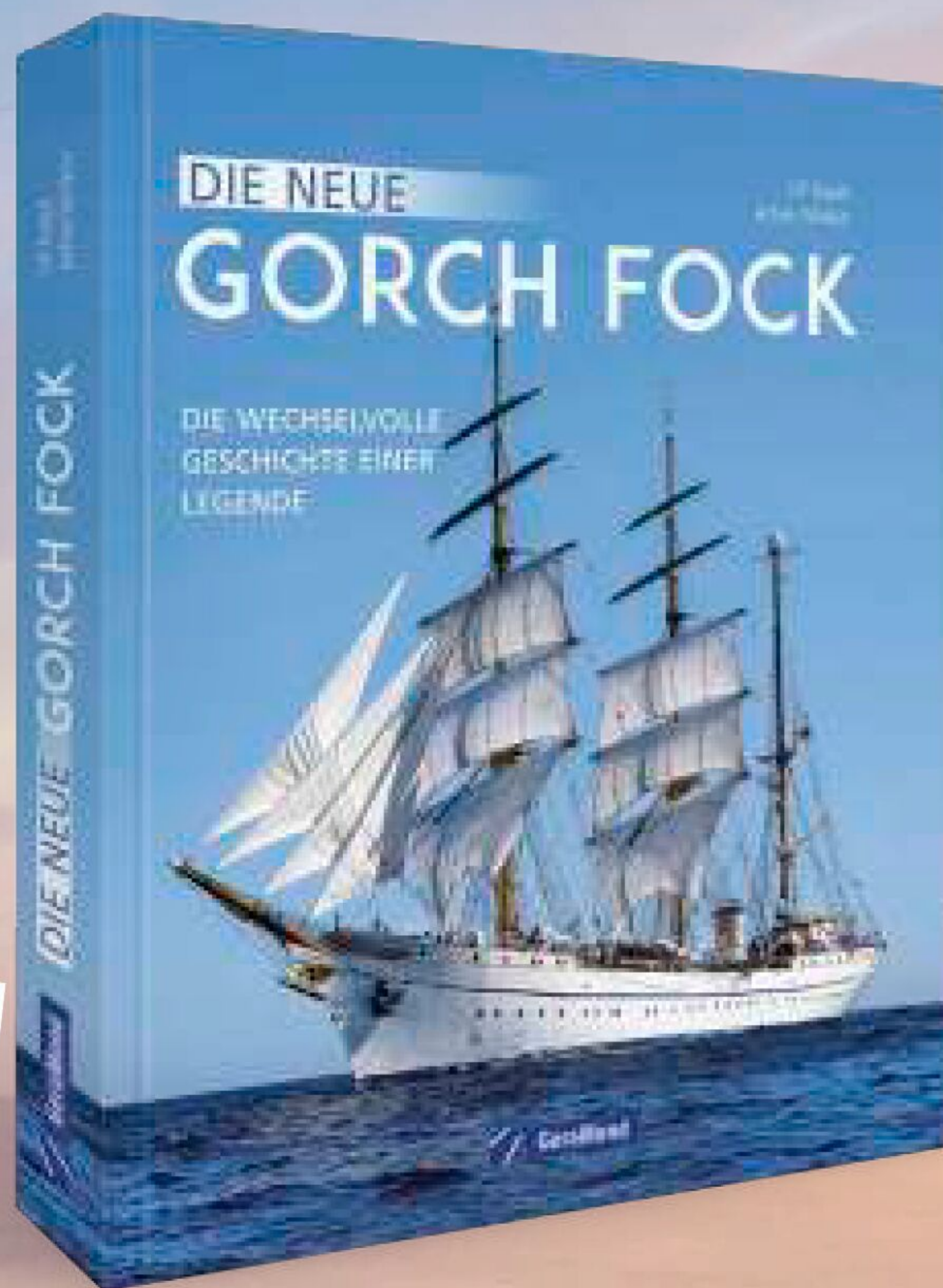
Aus: Erich Raeder, *Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern*. Bd. 2, Berlin 1923



DIE GESCHICHTE DER »NEUEN« GORCH FOCK

Die Geschichte der Gorch Fock bis heute
nach der Grundinstandsetzung. Brillant
bebildert und mit fundierten nautischen
und historischen Hintergrundinfos.

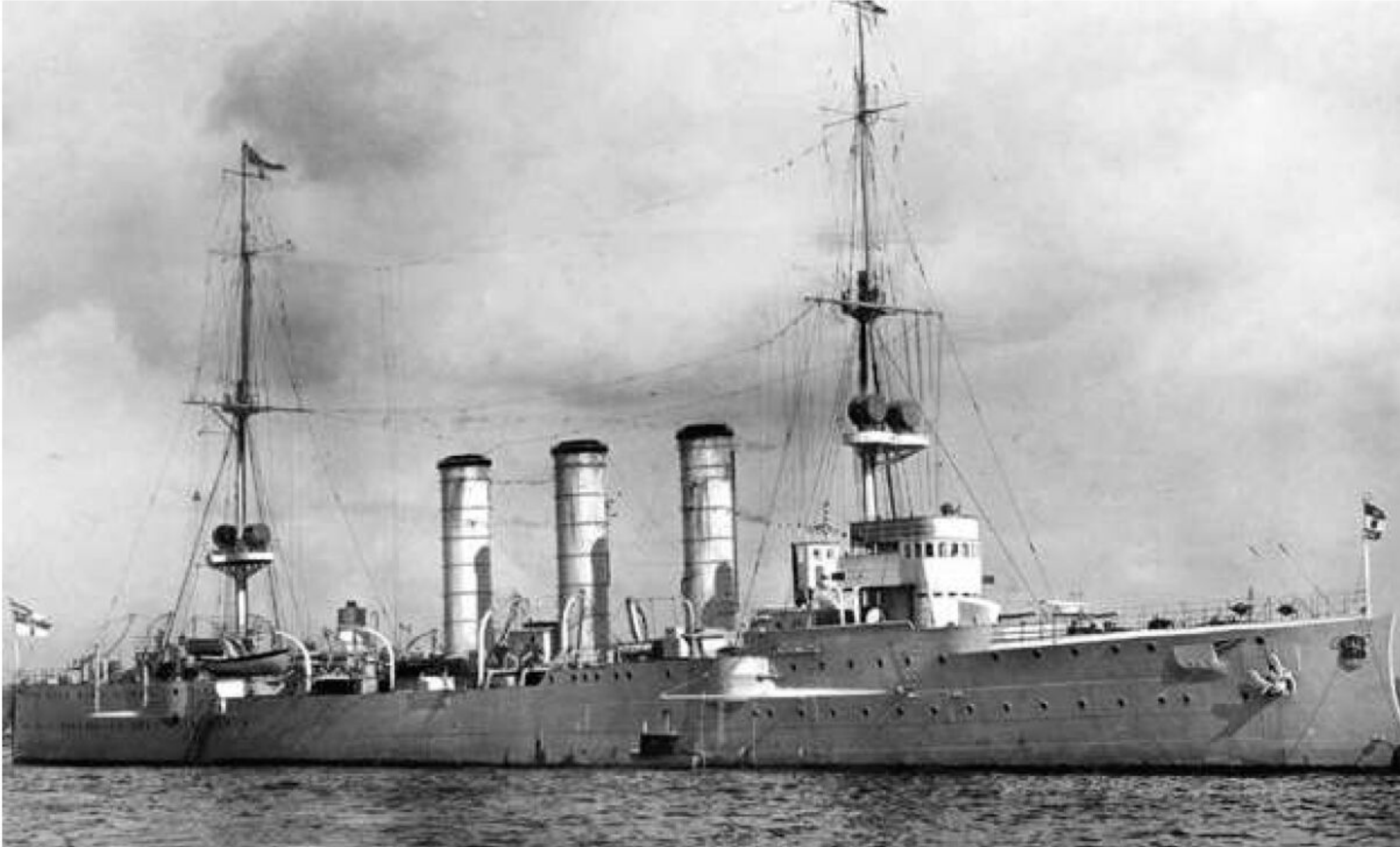
208 Seiten • ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-96453-363-0
€ [D] 34,99



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.





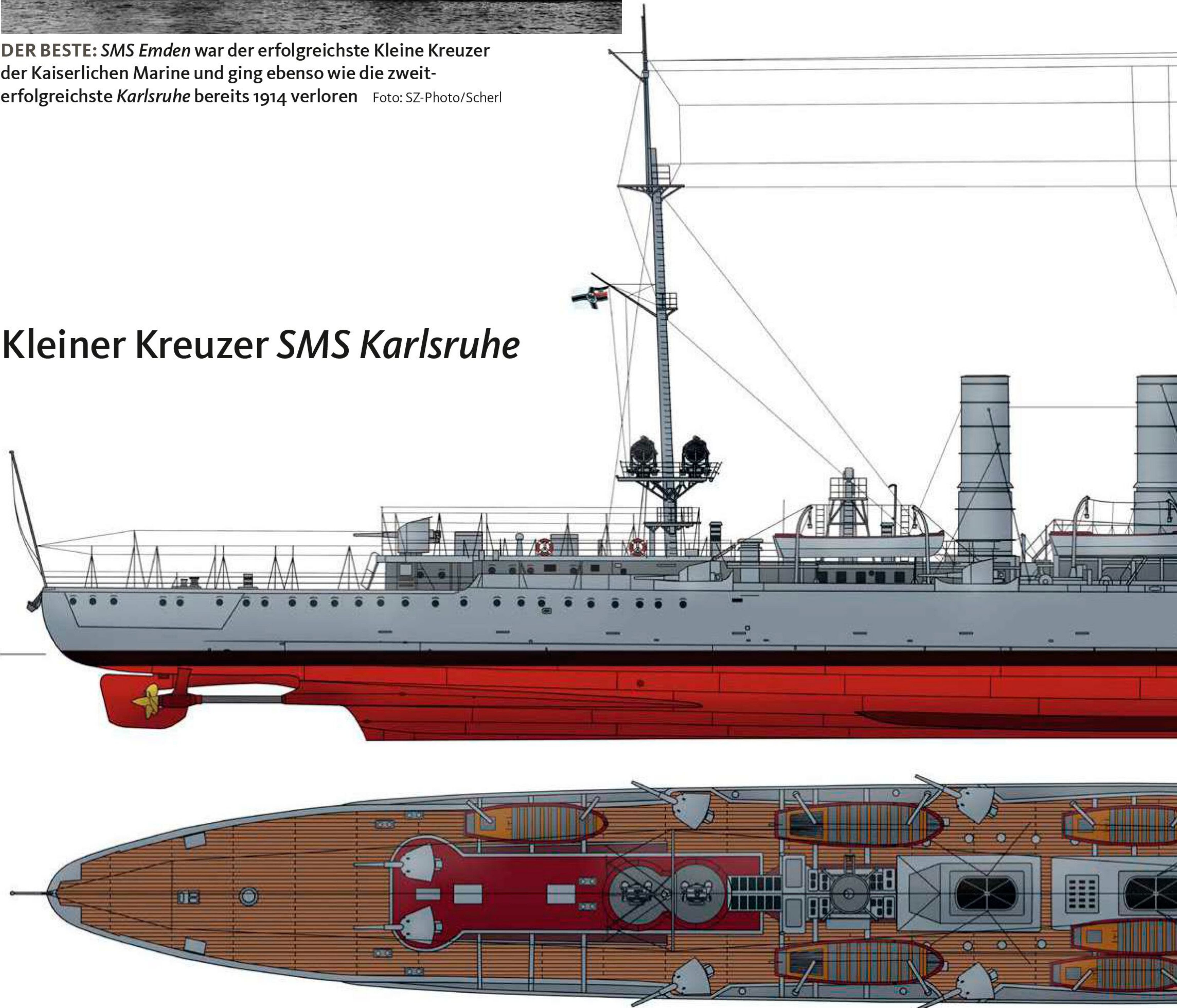
DER BESTE: SMS *Emden* war der erfolgreichste Kleine Kreuzer der Kaiserlichen Marine und ging ebenso wie die zweit-erfolgreichste *Karlsruhe* bereits 1914 verloren Foto: SZ-Photo/Scherl

Bis zum 13. Oktober hatten sich so auf dem Begleitschiff *Crefeld* 398 Menschen angesammelt, darunter 205 Briten sowie 107 Chinesen. Aufgrund der zu versorgenden Menge an Menschen entsandte er den Dampfer nach Teneriffa.

Mit Maschinenschmieröl

Kohle war letztlich das kleinere Problem, da sie der Hauptantrieb aller Schiffe auf dem Atlantik war und daher kein Mangel daran bestand. Aber für ihre Höchstleistungen benötigte die *Karlsruhe* Öl – und das war ungleich schwerer zu finden. Als am 11. Okto-

Kleiner Kreuzer SMS *Karlsruhe*



ber der Frachter *Condor* aufgebracht wurde, entdeckte das Prisenkommando 150 Tonnen mit Petroleum versetztes Maschinenschmieröl. Köhler entschied, es an Bord zu nehmen und als Ersatz für Öl zu testen. Mehr als 1.400 Behälter Schmieröl wurden übernommen und die *Condor* am 14. Oktober versenkt. Auf dem anschließenden Transit testete man die Verwendbarkeit dieser Mischung als Ölersatz. Das Ergebnis war durchaus zufriedenstellend. Damit hatte der Kreuzer fast seine volle Einsatzfähigkeit wiedererlangt.

Trotzdem stapelte sich immer auch Kohle in Säcken auf dem Oberdeck. Lediglich die

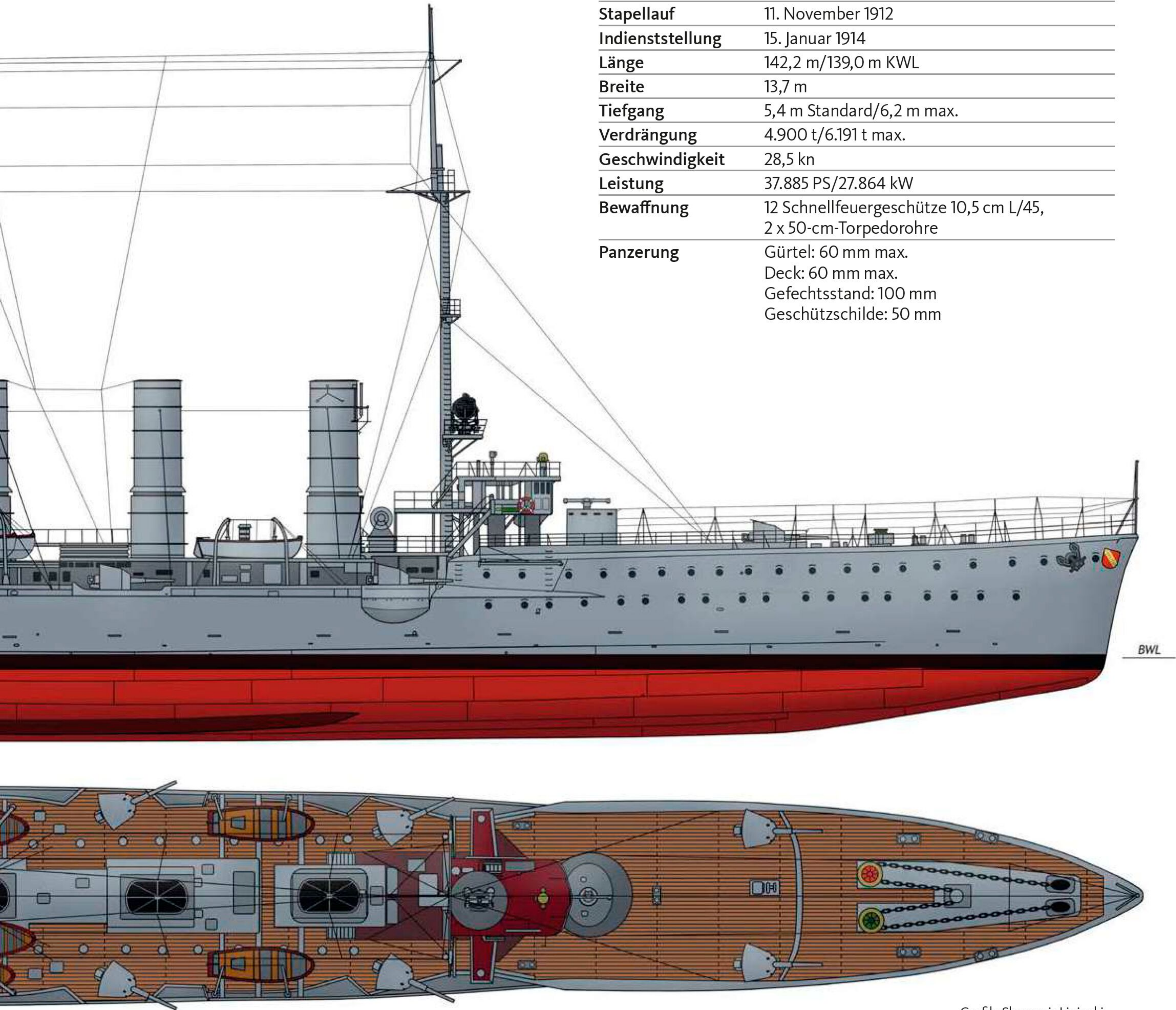
Schwenkbereiche der Geschütze waren freigehalten worden, für den Fall, die Waffen einsetzen zu müssen. Auch der Rost setzte dem Schiff allmählich zu, was erhebliche Wartungsarbeiten erforderte.

Dazu steuerte Köhler am 25. September eine Position mitten im Atlantik fernab der Handelsrouten an und stoppte das Schiff auf. Die *Karlsruhe* trieb im Meer, und die Schiffs-

techniker bauten zuerst die Backbord- und danach die Steuerbordturbine auseinander und wieder zusammen, um sie zu warten. So stand für den Notfall immer eine der beiden Turbinen als Antrieb zur Verfügung. Außerdem behoben die Matrosen Schäden der Außenbeplankung, entfernten Rost und trugen, wo es notwendig war, neue Farbe auf. Nach zwei Tagen waren die Arbeiten abge-

TECHNISCHE DATEN
SMS Karlsruhe

Bauwerft	Germaniawerft, Kiel
Stapellauf	11. November 1912
Indienststellung	15. Januar 1914
Länge	142,2 m/139,0 m KWL
Breite	13,7 m
Tiefgang	5,4 m Standard/6,2 m max.
Verdrängung	4.900 t/6.191 t max.
Geschwindigkeit	28,5 kn
Leistung	37.885 PS/27.864 kW
Bewaffnung	12 Schnellfeuergeschütze 10,5 cm L/45, 2 x 50-cm-Torpedorohre
Panzerung	Gürtel: 60 mm max. Deck: 60 mm max. Gefechtsstand: 100 mm Geschütztürme: 50 mm



Grafik: Slawomir Lipiecki



ZEITGEIST: Postkarten mit den Erfolgen der *Karlsruhe* waren ein beliebtes Motiv und kursierten tausendfach

Fotos (3): Archiv Schiff Classic

schlossen. Der Kreuzerkrieg konnte wieder aufgenommen werden.

Eine wertvolle Prise waren Marconi-Funkgeräte, wie sie viele zivile Schiffe und die Royal Navy einsetzten. Durch deren Einbau konnte Köhler die verräterischen Spuren der deutschen Funkgeräte vermeiden und so seine Position besser verbergen. Mehrmals passierten Craddocks Kreuzer die *Karlsruhe* sehr nahe, aber Schiff und Besatzung wurden von ihren Jägern nicht entdeckt.

Die Katastrophe

Am Abend des 4. November herrschte etwa 300 Seemeilen östlich von Trinidad ruhiger Dienst; am Abend spielte für die Besatzung Musik auf dem Vorschiff. Die Belastungen des Einsatzes wirkten sich negativ auf die Leute aus, solche Abwechslungen dienten daher der Entspannung. Es war ein ruhiger Abend, der Kommandant hielt sich beim Wachoffizier auf der Brücke auf, während die wachfreien Offiziere zum Abendessen achtern in der Offiziersmesse weilten.

Gegen 18:30 Uhr beobachteten Besatzungsmitglieder der Begleitschiffe *Indrani* und *Rio Negro*, wie plötzlich eine gewaltige Explosion aus dem Vorschiff der *Karlsruhe* in den Himmel schoss. Sie war so heftig, dass selbst auf den anderen Schiffen vorübergehend Männer betäubt waren. Die Brücke, der Fockmast, der Kommandoturm und der vordere Schornstein wurden durch die Explosion fortgerissen und ins Meer geschleudert.

Das Vorschiff des Kreuzers sackte sofort in die Tiefe, während das Achterschiff trotz Schräglage nach Backbord noch eine Weile trieb. Das reichte aus, um die verbliebenen Beiboote auszubringen und 123 Besatzungsmitglieder auf die Begleitschiffe zu bringen. Um 18:57 Uhr sank das Achterschiff der *Karlsruhe* unbesiegt auf den Grund des Atlantiks. 261 Besatzungsmitglieder fanden mit ihrem Kommandanten den Tod.

Die Ursache der Explosion ist bis heute nicht endgültig geklärt. Eine Erklärung ist,

Nach der Explosion sackte das Vorschiff sofort weg. Das Achterschiff trieb trotz Krängung nach Backbord noch eine Weile auf dem Wasser. Das reichte für die Rettung von 123 Besatzungsmitgliedern. Dann sank auch das Achterschiff

dass die Verwendung des mit Petroleum versetzten Schmieröls zum Befeuern des vorderen Kesselraums zur Explosion geführt hatte. Dagegen spricht jedoch die Wucht und schiere Zerstörungskraft der beobachteten Explosion. Vieles deutet eher auf eine Munitionsdetonation hin. In der Tropenhitze kann Kordit ausgasen, was auch bei Schiffen anderer Nationen zu katastrophalen Entzündungen geführt hatte, die mit dem Totalverlust der Schiffe endeten. Möglich ist zudem eine Mischung aus beidem. Eine Kesselexplosion hätte Munition und Torpedos zünden können und damit zu einer Kettenreaktion geführt. Letzte Sicherheit wird aber nur eine Untersuchung des Wracks bringen können.

Unter den Überlebenden befand sich auch der Erste Offizier der *Karlsruhe*, Kapitänleutnant Studt, der nun das Kommando übernahm. Er entschloss sich, auf der *Rio Negro* die Heimreise anzutreten, und versenkte die *Indrani*. Anschließend begann eine Odyssee für die Seeleute, denn sie besaßen nur ihre Tropenkleidung; außerdem gab es auf der *Rio Negro* keine Seekarten für den Nordatlantik.

Es spricht für die Fähigkeiten Studts, dass es ihm gelang, in Richtung Island einen großen Bogen um die Britischen Inseln zu fahren und unter dem Schutz eines Wintersturms durch die britischen Blockadelinien hindurch in die Nordsee zu schlüpfen.

Rückfahrt auf der *Rio Negro*

Ein großes Problem stellten im nordeuropäischen Winter die Tropenuniformen der deutschen Seeleute dar. Deshalb improvisierte man Kleidung aus Wolldecken und Segeltuch. Außerdem befand sich jener Teil der Besatzung, der nicht auf Wache war, oft in der Nähe der Kesselräume, um deren Abwärme

zu nutzen. Zur Verschleierung der Flucht hielt Studt Funkdisziplin, sodass nicht einmal der Admiralstab über das Schicksal des Kreuzers Bescheid wusste.

Angesichts der sich verschlechternden Lage rief die Admiralität Köhler am 27. November mit einem Funkspruch nach Deutschland zurück. Weil auch nach Bekanntwerden des Untergangs von deutscher Seite aus weiterhin Geheimhaltung über den Verbleib betrieben wurde, suchten elf britische Kreuzer noch bis März 1915 nach der *Karlsruhe*.

Die *Rio Negro* lief am 29. November in Norwegen und am 6. Dezember 1914 mit den Überlebenden endlich in Kiel ein. Zwei Tage später versenkten die Briten *Graf Spee* Kreuzergeschwader vor den Falklandinseln fast vollständig (siehe *Schiff Classic* Jahrbuch 2024). Vier Tage nach dem Untergang der



KARLSRUHE (III): 1927 vom Stapel gelaufen und 1929 in Dienst gestellt, wurde der Leichte Kreuzer, hier vor San Diego im Jahr 1934, am 9. April 1940 versenkt

Foto: Archiv *Schiff Classic*

Karlsruhe unterlag auch die *Emden* im Gefecht (siehe *Schiff Classic* 1-2023).

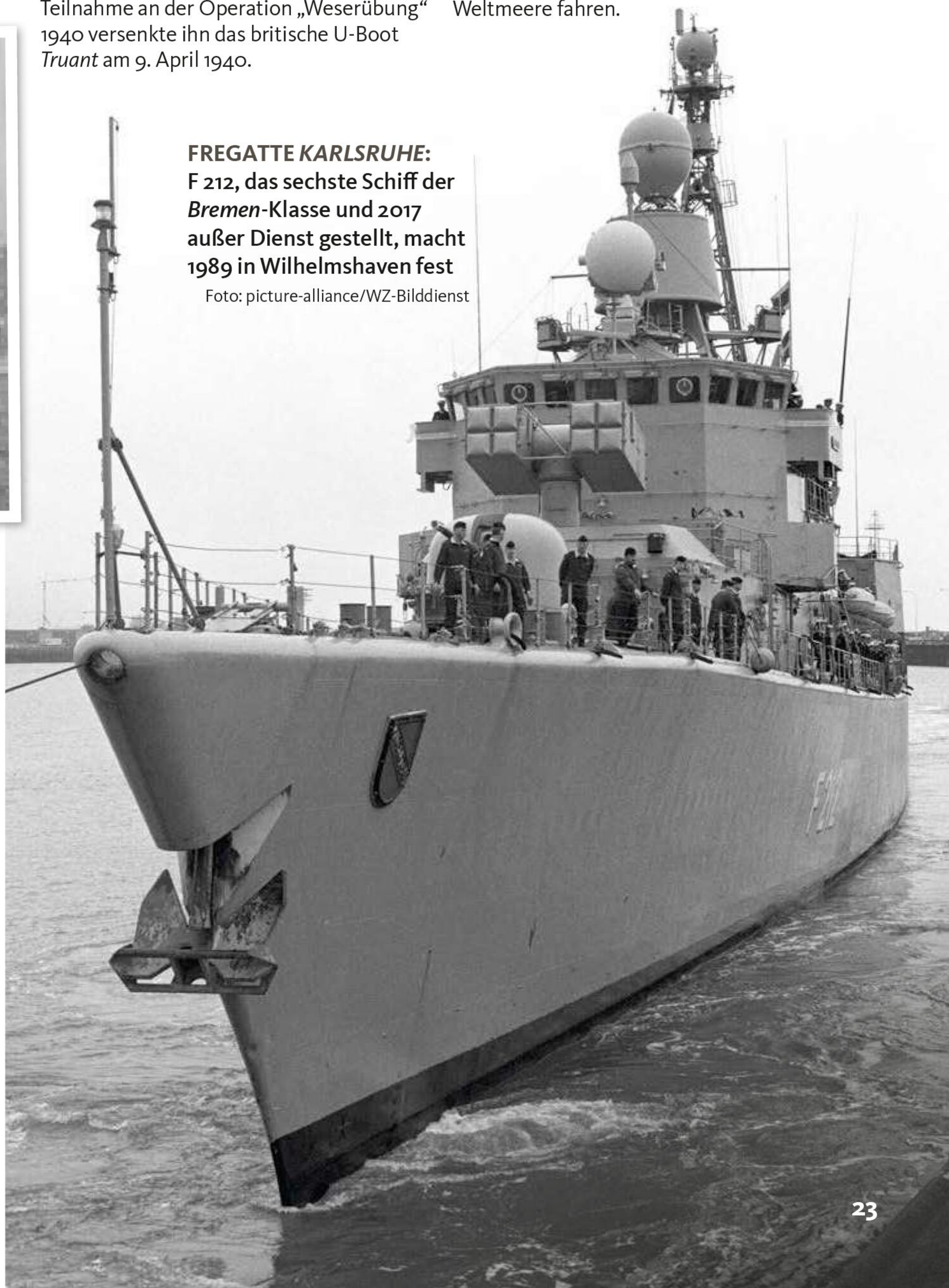
In jenen Tagen neigte sich der deutsche Kreuzerkrieg in Übersee seinem Ende zu. Die *Karlsruhe* hatte unter Fregattenkapitän Köhler 76.609 BRT feindlichen Schiffsraum aufgebracht oder versenkt und war damit nach der *Emden* der zweiterfolgreichste deutsche Kreuzer im Kaperkrieg. Die *Karlsruhe* erreichte aber nie die Popularität der *Emden* und ist heute weitestgehend vergessen. Für die Royal Navy blieb der Kreuzer aber noch eine ganze Weile ein Geisterschiff und band wegen seines geheimnisvollen Untergangs selbst nach seinem Ende viele britische Kräfte. ⚓

SCHIFFE MIT DEM NAMEN KARLSRUHE

Sechs Generationen auf den Weltmeeren

Alle weiteren deutschen Marinen besaßen ein Schiff mit dem Namen Karlsruhe. Schon 1916 stellte die Kaiserliche Marine einen Kreuzer der 2. *Königsberg*-Klasse als *Karlsruhe* in Dienst. Neben Sicherungsaufgaben in der Nordsee nahm er unter anderem an der Operation „Albion“ 1917 in der Ostsee teil. Am 21. Juni 1919 versenkte sich das Schiff zusammen mit der internierten Hochseeflotte in Scapa Flow selbst. Die *Karlsruhe* (III) der Reichsmarine wurde 1927 von der Witwe des Kommandanten der *Karlsruhe* (I), Fregattenkapitän Köhler, getauft und 1929 in Dienst gestellt. Der Kreuzer der neuen und dritten *Königsberg*-Klasse diente lange als Schulschiff. In der Kriegsmarine patrouillierte er unter anderem 1937 während des Spanischen Bürgerkriegs vor den iberischen Küsten. Nach der Teilnahme an der Operation „Weserübung“ 1940 versenkte ihn das britische U-Boot *Truant* am 9. April 1940.

In der Bundesmarine führte eine Fregatte der *Köln*-Klasse (F 120) von 1962 bis 1983 diesen Namen als viertes Schiff. Es wurde dann an die Türkei verkauft und fuhr dort unter anderem Namen bis 1994. Ab 1984 trug zudem die Fregatte der 2. *Bremen*-Klasse (F 122) diesen Namen. Von 1993 bis 2016 nahm sie an Einsätzen wie Sharp Guard, Southern Cross, Active Endeavour, Enduring Freedom, UNIFIL und Atalanta teil. 2017 stellte die Fregatte *Karlsruhe* außer Dienst. Am 7. Mai 2024 taufte die Deutsche Marine eine Korvette der *Braunschweig*-Klasse (K 130). Es ist bisher das sechste deutsche Kriegsschiff mit diesem Namen und wird in den kommenden Jahren in die Flotte übernommen werden. Auch zukünftig wird also das Wappen der Stadt Karlsruhe auf grauen deutschen Schiffen über die Weltmeere fahren.



FREGATTE KARLSRUHE: F 212, das sechste Schiff der *Bremen*-Klasse und 2017 außer Dienst gestellt, macht 1989 in Wilhelmshaven fest

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



ABENTEUER ANNY VON HAMBURG

Zeitloser Glamour

Wer sie sieht, verfällt ihr. So war es schon vor über 109 Jahren – und man erliegt ihrem formschönen Zauber bis heute.

Das jedenfalls belegt ihre eindrucksvolle Biografie

Von Peer Schmidt-Walther

Auf der renommierten Werft von C. Lüh-ring in Hammelwarden an der Unterweser entstand 1914 das Schiff. Weitere sieben Schwesterschiffe folgten. Die erste große Reise des stählernen Frachtseglers ging nach St. Petersburg und endete dort auch. Als der Erste Weltkrieg ausbrach, wurde *Anny* nämlich kurzerhand von den Russen beschlagnahmt und diente fortan als Wohnschiff für Seekadetten des Zaren.

Erst 1925 kehrte sie als Wohnschiff-Hulk nach Deutschland zurück und wurde auf der Wilhelmsburger Werft von Ernst Harms wieder zum Frachtschiff zurückgebaut und in *Hanna* umgetauft. Nach dem Krieg wechsel-

te der Schoner mehrfach den Besitzer und mutierte schließlich sogar zum Motorschiff. Dabei erhielt das Schiff eine verkleinerte Takelage und einen Zweitaktmotor der Hanseatischen Werke in Bergedorf mit 120 PS. 1936 erwarb der Glückstädter Reeder Max Both den Motorschoner und benannte ihn in *Kurt Both* um. Heimathafen des Schiffes blieb Hamburg, das in der Trampfahrt nach Skandinavien beschäftigt war.

Sand- und Kiestransporte

1940 wurde aus dem Dreimaster ein Andert-halbmaster mit einem neuen, 150 PS starken Viertaktmotor der Deutschen Werke in Kiel.

SCHÖNER GEHT ES NICHT: Schoner *Anny* von Hamburg unter Vollzeug in der Ostsee

Alle Fotos: Peer Schmidt-Walther

Im Zweiten Weltkrieg karnte der Segler Zement von Bremen nach Helgoland, denn die Nordseeinsel wurde in diesen Jahren zur Festung ausgebaut.

1950 verlängerte man die *Kurt Both* auf der Werft Fritz Frank in Hamburg-Wilhelmsburg um acht Meter. Nach Entfernung des Bugspriets 1952 bei Hugo Peters in Wewelsfleth/Stör wurde aus dem Schoner endgültig ein Motorschiff. Fünf Jahre später, nach knapp 32 Jahren, löschte man das Schiff aus dem Hamburger Schiffsregister. Es war zum Preis von 230.000 D-Mark an Oscar Abrahams-son & Söhne in Schweden verkauft worden, für die es als *Ringö* fuhr. 1963 erwarb der Finne Paul Grönquist das Schiff, der es dann noch weitere 16 Jahre als Kümo für Sand- und Kiestransporte an der finnischen Küste zwischen Helsinki und Porvoo betrieb.

Bevor eine originalgetreue Restaurierung infrage kam, hieß es erst einmal: um-flaggen – nach England und Antigua, durch Ägäis und Mittelmeer, um die Kanaren und durch die Karibik

1980 entdeckte Jörn Deistler, Geschäftsführer der Germania Schifffahrt, Hamburg, den ehemaligen Gaffelschoner im Hafen von Karlskrona. Er war teilweise ausgebrannt und sah völlig verändert aus. Anhand alter Baupläne der Lüh-ring-Werft wurde eine originalgetreue Restaurierung angestrebt. Doch erst einmal hieß es: umflaggen. Nach England (1985) und Antigua (1989) war das Schiff im Sommer als Kreuzfahrer durch Ägäis, Mittelmeer und im Winter um die Kanaren und durch die Karibik unterwegs. Auch zur Kieler Woche und zur Hanse Sail war es als Sail Training Ship (STS) immer mit dabei.

Schrott und Rost

1997/98 schließlich wurde sie in Wilhelms-haven generalüberholt, um fortan bis 2004 für die Firma Thien & Heyenga unter portugiesischer Flagge mit Madeira als Heimathafen zu fahren. Anschließend übernahm der Verein Hanse-Koggewerft e. V. das Ruder. Und damit tauchte der Schoner wieder im Hamburger Schiffsregister auf.



SEEWASSER IN DEN ADERN: Die beiden Segelschiffsenthusiasten und Neueigner Juha Pokka und Jan Rautawaara (von links)



VERGANGENE ZEITEN:
Als Kümo Kurt Both in der Holzfahrt



ORIGINAL:
Das Werftsschild von C. Lühring. Originale Werftsschilder sind heute begehrte Sammlerobjekte

Rund acht Jahre dümpelte es im Leerer Freizeithafen vor sich hin, nachdem Reeder Hermann Buss es 2007 nach Leer (Ostfriesland) überführt hatte.

Im September 2018 wurde der 119 Jahre alte Dreimastschoner von dem Unternehmer und Milliardär Hans Georg Näder übernommen. Er wollte ihn erneut instand setzen und danach durch das von ihm unterstützte Reedereiprojekt „Timbercoast“ betreiben lassen, das es sich auf die Fahnen geschrieben hatte, seine Fracht klimaschonend mit Segelschiffen zu transportieren.

Der Frachtsegler *Avontuur* war damals das einzige Schiff der Reederei. Die *Anny* wollte Näder nun wieder als Frachtsegler nutzen. Dazu musste der Schiffskörper zunächst sehr genau unter die Lupe genommen werden. Bei einer ersten Ultraschalluntersuchung des Schiffsrumpfes offenbarte sich allerdings ein sehr schlechter Zustand, ebenso bei der Takelage, die dringend einer Überholung bedurfte. Der Vormast bestand nur noch aus Schrott, und unter dem Teakholzdeck rostete alles weg.

Eine Grundsanierung hätte aber mindestens zwischen zwei und drei Millionen Euro gekostet. Wie alle Vorbesitzer wollte auch Näder das Schmuckstück vor dem Verfall retten. Allein der Innenausbau und der Salon waren großartig – da kommt jeder Seemann ins Schwärmen. Ein Rückbau zum Frachter wäre jammerschade gewesen. Aber vielleicht konnte aus dem einstigen Frachtsegler doch noch ein Passagierschiff unter Segeln werden? Angesichts der Kostenlawine gaben alle Beteiligten jedoch auf. Man weiß schließlich

TECHNISCHE DATEN *Anny von Hamburg*

Typ	Schoner
Takelung	Gaffeltakelung
Maße	Länge (Lüa): 38,0 m Breite: 6,95 m Tiefgang (max.): 2,65 m
Antrieb	Deutz-Maschine
Leistung	280 PS (206 kW)
Masten	3 (Holz)
Segelfläche	520 m²
Bauwerft	C. Lühring, Hammelwarden
Baujahr	1914
Eigner	Diedrich Hasseldieck, Nordenham
Taufname	<i>Anny</i> (1914–1925), <i>Hanna</i> (1925–1936), <i>Kurt Both</i> (1936–1957, schwedische Flagge 1957–1963), <i>Ringö</i> (1963–1980, bis 1979 als Motor-Kümo unter finnischer Flagge), Aufliieger in Karlskrona, <i>Anny von Hamburg</i> (seit 1980)
Schwesterschiffe	7
Rumpf	Stahl
Verwendung	Passagierjacht

von dem deutschen Segelschulschiff *Gorch Fock*, wie so etwas ausgehen kann ...

Das Traumschiff

Dann aber nahte Rettung. *Anny* hatte schon monatelang in Hamburg-Finkenwerder gelegen, als es erneut Finnen waren, die der Segelschönheit verfielen: die Kapitäne Jan Rautawaara und Juha Pokka, beide Reserveoffiziere der Finnischen Marine. Über den Kaufpreis wird Stillschweigen bewahrt: „Erst einmal sind alle Reserven weg“, heißt es nur.

Nach der abschreckenden Vorgeschichte jetzt zwei Verrückte? Jan lacht: „Keineswegs, denn wir haben ein klares ökonomisches Konzept.“ Die beiden befreundeten Seeleute kennen sich schon seit 30 Jahren und betreiben als Eigner auch das 53 Jahre alte Küstenmotorschiff *Jeanny*, das in der Getreidefahrt zwischen Fehmarn, Rostock und Hamburg eingesetzt ist und zurzeit auf einer Harburger Werft überholt wird.

Beide sind keine Träumer mit unrealistischen Vorstellungen, sondern Geschäfts-



DA MÜSSEN ALLE RAN:
Ankermanöver im Archipelago



ALLES DRAN, ALLES DRAUF:
Blick vom Klüverbaum nach achtern

UNTER DECK:
Gemütliches
Ambiente
im maritimen
Salon



leute. Sie bringen jahrzehntelange Seererfahrung, handwerkliches Geschick und das Wissen um alte, kleine Schiffe mit. „Wir machen vieles selber“, erklärt Jan, der sonst auf der Brücke einer Milliardärsjacht steht, aber wie sein Freund Juha auch alle Arten von großen und kleinen Schiffen geführt hat, ob Frachter, Segler oder Kreuzfahrtschiffe.

Die beiden Kapitäne bringen alles mit, was nötig ist: jahrzehntelange Erfahrung auf See, handwerkliches Geschick, das Wissen um alte, kleine Schiffe – und natürlich viel Leidenschaft

Jan war beispielsweise 1997 Kapitän bei Charterreisen mit Gästen entlang der Nordseeküste und bis 2022 Kapitän auf der 20.000-BRZ-Expeditionsjacht *Crystal Endeavor*, vorläufig das letzte Schiff der Stralsunder Volkswerft. Doch es zog ihn – auch aus emotionalen Gründen – wieder an die deutsche Nordseeküste. Sein „Traumschiff“, das er schon im Kindesalter in Finnland bewundert hatte, hatte er ständig im Kopf.

Klassisches Jachting

Die letzte Phase der Rettung hat seit dem Kauf für die beiden Schiffsverliebten begonnen. Ihr Motto: „Segeln ist nicht nur ein Ziel, sondern auch eine Reise.“

Noch im Februar 2023 hatten sie den Segler „mit dem großen Potenzial“ auf eigenem Kiel zum Museumshafen in Wischhafen ver-

legt, „weil das preiswerter ist als Hamburg“. Dort wurden einige Arbeiten ausgeführt, um Anfang Mai mit dem Deutz-Diesel Kurs auf eine Werft in Mariehamn auf den Ålandsinseln zu nehmen. Dort wird der Schiffsrumpf überholt und die Schiffsklasse erneuert. Heimathafen wird Ekenäs/Tammisaari in Südfinnland, wo Holzarbeitenexperte Juha auch die drei 24 Meter hohen Masten aus finnischer Kiefer setzen wird. Von Helsinki und Mariehamn aus werden seit 2024 zunächst Tagescharterfahrten mit bis zu 30 Gästen durch die Schärengewässer unternommen – der erste Schritt in die Passagierfahrt.

Ihr Ziel ist es, „eine *Sea Cloud* en miniature als Expeditionssegler mit einzigartiger privater Jachtatmosphäre und hochklassigem Service“ zu schaffen. Über die große, alte Schiffs-dame würde Jan allerdings „auch gern mal einen Tag lang das Kommando haben“.

Weitere Fahrtgebiete des etwas anderen Segelschiffs werden Norwegen, Spitzbergen, die Karibik und das Mittelmeer sein, „emissionsfrei natürlich“, so Jan. „Wir möchten, dass unsere Gäste den zeitlosen Glamour von klassischem Jachting erleben.“



EINSTEIGER ANGEBOT



50%
Ersparnis

2 Ausgaben

nur **€ 9,90** statt € 19,80*

- ✓ Unser 2für1-Angebot: Sie sparen die Hälfte!
- ✓ Sie erhalten die Hefte bequem nach Hause
- ✓ Sie können den Bezug jederzeit kündigen

Sie erwarten spannende aktuelle Reportagen, historische Berichte, Nachrichten, packende Fotos, Gemälde und vieles mehr aus dem Spektrum maritimer Geschichte im zivilen wie im militärischen Bereich – einzigartig, hochwertig und von maritimen Spezialisten!

Wie geht es weiter? Wenn Sie zufrieden sind, erhalten Sie *Schiff Classic* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 9,50 pro Heft 8x im Jahr frei Haus (Jahrespreis: € 76,-).

* Preis am Kiosk © Stefan Krause

Online bestellen unter

www.schiff-classic.de/testen





SCHULSCHIFF ADMIRAL KARPFANGER – EINE REISE OHNE WIEDERKEHR

Vom Meer verschlungen

Das angekaufte Schiff war als *Admiral Karpfanger* 1938 auf seiner ersten Auslandsreise, als das Seemannsschicksal erbarmungslos zuschlug: Um Kap Hoorn verschollen! Für die Besatzung gab es keine Rettung

Von Peter H. Block



AUFZIEHENDES UNHEIL: Die Viermastbark
Admiral Karpfanger vor Kap Hoorn

Artists Impression: Peter H. Block

Block

Die großen deutschen Reedereien hatten schon frühzeitig begonnen, ihren Offiziersnachwuchs auf eigenen Schulschiffen auszubilden. Zum einen lernte der künftige Seeoffizier die raue Seite der Seefahrt, die Kenntnisse über Wind und Wetter und deren Auswirkungen nirgends so intensiv kennen wie auf einem Großsegler. Andererseits sollte ein Schiff ja auch Gewinn einfahren. Selbst ein Schulschiff, denn der Bau oder Ankauf war eine Investition in die Zukunft. Also wurde solch ein Kadettenschulschiff unter fähigen Ausbildern auch in der Frachtschiffahrt eingesetzt. Damit schlugen die Reeder außerdem zwei Fliegen mit einer Klappe: Sie transportierten Fracht gegen gutes Entgelt und ließen sich so die Ausbildung der Kadetten vom Befrachter bezahlen. Sie waren eben auch gute Kaufleute, die hanseatischen Reeder.

„So hat man das beim Norddeutschen Lloyd gehandhabt“, versuchte der Vorstandsvorsitzende der Hapag das Gremium zu überzeugen. „Und die sind recht gut damit gefahren. Was also hindert uns daran, ebenso zu verfahren?“

Eigentlich nichts, fanden die Mitglieder des Aufsichtsrates, ebneten den Weg zum Ankauf eines Kadettenschulschiffes und streckten auch gleich ihre Fühler nach einem passenden Objekt aus. Fündig wurden sie in Liverpool, wo die Viermastbark *L'Avenir* zum Verkauf lag. Die Hapag schickte mit Direktor Kapitän Maschke den Leiter ihrer nautischen Abteilung sowie Oberingenieur Fischer vom Germanischen Lloyd nach Liverpool. Die beiden kamen nach eingehender Inspektion des Schiffes zu einem durchweg positiven Befund: Das Schiff sei 1908 bei Rickmers in Geestemünde gebaut worden, befände sich trotz seiner 30 Jahre in außerordentlich gutem Zustand, und für die Verwendung als Schulschiff bedürfe es nur geringfügiger Umbauten und Reparaturen. Der Bau des Schiffes bei Rickmers sprach für die Qualität des verwendeten Materials, und die Fahrzeit bei dem finnischen Reeder Ericson sahen

wollte die Hapag die Erinnerung wachhalten an den legendären Hamburger Seefahrer und Kapitän des Convoysschiffes *Wapen von Hamburg*, Berend Jacobsen Karpfanger (1622–1683), damals der Held vieler mit Spannung verschlungener Jugendbücher. Für ein Kadettenschulschiff irgendwie passend.

Als Kapitän wurde der 41-jährige Reinhold Walker mit der Führung des Schiffes betraut, ein Mann, der schon Jahre zuvor Großsegler gefahren hatte. Ihm zur Seite stellte die Reederei vier Offiziere, die man auf Segelschiffen noch Steuerleute nannte und von denen der Erste Offizier Feodor Eylmann als Stellvertreter des Kapitäns ebenfalls das Patent für Große Fahrt besaß. Die übrigen drei Offiziere hatten ihre Prüfungen als Bordfunker und Seesteuerleute abgelegt, sodass sich inklusive Schiffsarzt und Navigationslehrer das Schiff in allerbesten Händen befand.

Und dann kamen die Kadetten an Bord, insgesamt 44 junge Leute: acht Matrosen, fünf Leichtmatrosen und 31 Jungen, allesamt Offizieranwärter, von denen nur die Matrosen und drei Leichtmatrosen schon eine Segelschiffsausbildung hinter sich hatten. Und mit den Letztgenannten gab es den ersten Knatsch: Als die erfuhren, dass sie aus Platzmangel nicht in Kammern mit Kojen untergebracht werden konnten, sondern sich mit Hängematten begnügen sollten, empfanden sie das als Zurücksetzung und musterten gleich wieder ab. Smut Gustav Pfeiffer, mit 50 Jahren der Älteste an Bord und sturmerprobter Salzbucket, machte seinem Herzen Luft: „Lasst sie bloß gehen, die jungen Schnösel! In Hängematten haben Generationen von Seeleuten geschlafen. Jawoll, tief und fest haben sie geschlafen!“

M eine Herren, wir haben Order, am 20. September in Ballast nach Australien auszulaufen und von dort mit einer Ladung Weizen zurückzukehren.“ Die Offiziere nickten, das hatten sie erwartet. Es war die Zeit, in der die großen Tiefwassersegler immer noch satte Gewinne einfuhren. Zwar hatten die Dampfer oder „Smokewer“, wie die Segelschiffer sie geringschätzig nannten, die Frachtsegler weitgehend verdrängt, aber so ein Windjammer mit seinen riesigen Laderäumen hatte immer noch seine Daseinsberechtigung. Er brauchte weder Maschinen- noch Kesselräume, auch keine Brennstoffbunker, sondern konnte seinen gesamten Innenraum für die Fracht nutzen. Daher gab es auch jetzt noch Großsegler, die Salpeter aus Chile holten oder Weizen von den riesigen Getreidefeldern Australiens, auch wenn so eine Fahrt 100 Tage dauerte. Dem Weizen machte das nichts, der verdarb schließlich nicht. Und nun sollte ihr Schiff in Ballast nach Australien segeln und mit einer Ladung Weizen zurückkommen. Gut – und eine weite Reise, auf der ihre Zöglinge viel lernen und auch viel von der Welt sehen würden.

„Ursprünglich hätten wir ja noch eine kurze Ausbildungsreise in die Nordsee machen sollen“, fuhr Kapitän Walker fort. „Aber der Zustand des Schiffes ist so gut, dass wir getrost darauf verzichten können. Und die erste Grundausbildung der Seekadetten lässt sich ebenso gut auf einer großen Reise durchführen wie auf einer Probefahrt.“

Die Offiziere nickten zustimmend. Mitte September wurden die letzten Vorbereitungen für die Ausreise getroffen,

„So hat man das beim Norddeutschen Lloyd gehandhabt. Was also hindert uns daran, ebenso zu verfahren?“

Frage aus dem Gremium – dann ist der Ankauf perfekt

die beiden Gutachter als weiteren Pluspunkt. Ein bei Rickmers gebautes und bei Ericson gefahrenes Schiff musste einfach in Ordnung sein.

Aufgrund des positiven Berichtes entschloss sich die Hapag zum Kauf. Man ließ das Schiff auch gleich durch einen Schlepper nach Hamburg bringen und bei Blohm & Voß eindocken. Von Grund auf überholt und mit einem Satz neuer Segel sowie einer modernen Funkanlage versehen, konnte die Viermastbark zwei Monate später ausgedockt und für ihre erste Reise als Kadettenschulschiff ausgerüstet werden.

Admiral Karpfanger stand jetzt in hellen Lettern an dem Vorschiff in Höhe der Back. Mit der Namensgebung



UNTER BELGISCHER FLAGGE:

L'Avenir fuhr
20 Jahre für
die belgische
Handelsmarine,
bevor sie 1937
von der Hapag
erworben wurde

Foto: Archiv
Schiff Classic

Frischproviant und Trinkwasser übernommen, und am 19. September stieg der „blaue Peter“ in den Mast – die blau-weiße Flagge „P“ des Internationalen Signalbuchs als Zeichen dafür, dass das Schiff innerhalb von 24 Stunden ausläuft; die Wirte in den Hafenkneipen sahen das als Hinweis, wem sie keinen Kredit mehr geben durften.

Kapitän Walkers Absicht war, durch den Englischen Kanal zu steuern und von dort aus die afrikanische Westküste hinunter um das Kap der Guten Hoffnung in den Indischen Ozean hinein nach Australien zu segeln. Doch um überhaupt segeln zu können, musste er erst einmal genügend freien Seeraum haben. Den hatte er allerdings auf der Elbe nicht, also brauchte er auf der Fahrt elbeabwärts bereits Schlepperhilfe. Und schon vor Verlassen der Elbe setzte eine Schlechtwetterperiode ein. Starke Regenböen fauchten aus Nordwest heran und beutelten das Schulschiff, das sich unter der Wucht der Böen vom Schlepper nicht mehr auf Kurs halten ließ und begann, querab auf die das Fahrwasser einengenden Sände zu treiben. Wenn Walker mit dem Schiff erst einmal da drinsaf, kam er nicht mehr heraus. Was die Mahlsände einmal hatten, das gaben sie nicht mehr her. Sie würden das Schiff regelrecht begraben, und das würde dann das Ende der Fahrt bedeuten.

„Piper – krallen Sie sich den Timm'mann und dann ab nach vorn auf die Back, Steuerbordanker werfen!“, brüllte Walker durch das Heulen des Sturms. „Aber Vorsicht, Kette lang ausstecken. 40 Faden!“

„Aye, Käpt'n.“ Der Zweite zog sein Ölzeug fester um sich und eilte unter Deck. „Timm'maann!“

Zimmermann Koop war gleich zur Stelle und auch schon im Ölzeug. Er ahnte, was anlag, und da rief der Zweite auch schon: „Los, auf die Back, Steuerbordanker werfen!“

Mit dem Zimmermann und einem Matrosen kämpfte sich der Zweite durch die überkommenden Seen nach vorn zur Back. In der Nordsee und im Kanal mussten beide Buganker stets klar zum Fallen sein. Das hieß, sie hingen an der Außenkante des Vorschiffes in zwei kurzen, in eine Schlippvorrichtung eingehakten Ketten, sodass sie jederzeit

ohne die üblichen Vorbereitungen „geschlippt“ werden konnten. So wie jetzt.

„Anker klar? Dann weg damit – schlipp!“ Zimmermann Koop löste mit einem Handgriff die Verbindung, der Anker klatschte ins Wasser, und funkensprühend rauschte die Kette hinterher, bis der Matrose am Spill die Bremse langsam anzog. 40 Faden, hatte der Kapitän gesagt; bei 30 Faden zog er fester an, die Kette kam steif.

„Anker hat gefasst!“

Die *Admiral Karpfanger* schwoite auf, legte sich langsam auf die Seite und wurde vom nächsten Brecher wieder angehoben. Ungeheure Zugkräfte wirkten auf die Kette, die unter einer irrsinnigen Spannung stand. Sie vibrierte, aber sie hielt. Und mit ihr der Anker. Bis nachts um 3 Uhr, da ließ die Wucht der Böen nach. Kapitän Walker ließ den Anker wieder aufnehmen und die Reise fortsetzen. Ohne Schlepper, der wurde bei Weser-Feuerschiff entlassen.

Die Batteriepfeife schrillte durch das Deck: „All hands on Deck! All hands – runner mit die Plünnen!“

Auflaufendes Wasser – das, was man gemeinhin Flut nannte. Die Nordsee stieg an Land und mit ihr alles, was auf ihr schwamm. Kapitän Walker hatte „alle Mann“ pfeifen lassen, um die Gunst der Stunde zu nutzen, auch den letzten Fetzen Tuch zu setzen und Fahrt ins Schiff zu bekommen. Die Offiziere mussten ebenfalls mit „hinauf ins Gehölz“, um ihren Zöglingen praktische Anweisungen zu geben und auch selbst mit Hand anzulegen. Denn es waren zum Teil unerfahrene junge Burschen, die erst noch lernen mussten, sich im Gewirr der Stage, Gordings, Brassen und Pardunen zurechtzufinden, um sie auch in pechschwarzer Nacht mit sicherer Hand zu finden und bedienen zu können. Davon konnte ihr Leben und das ihrer Kameraden abhängen.

Aber heute hatten es die himmlischen Mächte nicht so sehr mit dem Schulschiff, denn kaum waren die „Plünnen“ gesetzt, begannen sie zu flattern. Der Wind schralte, kam

mit schweren Regenböen aus westlicher Richtung herangeheult. Ungünstiger ging es gar nicht, und laut Wetterbericht würde das auch eine ganze Weile so bleiben.

„Dann müssen wir nach Norden, um Schottland herum“, ärgerte sich der Kapitän. „Bei Westwindwetterlagen mit einem Rahsegler durch den Kanal, das wird eine teuflische Knüppelei. Zuletzt hatte es Kapitän Oellrich mit der Pamir versucht, im Dezember 1925 war das. Drei Wochen hat er dafür gebraucht. Drei Mann über Bord, Besanbaum gebrochen, und Oellrich selbst wurde längsdeck gewaschen und schwer verletzt. Nee“, er schüttelte den Kopf, „das mach ich nicht. Piper, wir laufen um Schottland herum. Bitte Kurs abstecken!“

„Aye, Käpt'n.“ Der für die Navigation zuständige Zweite verschwand im Kartenhaus. Der Weg um Schottland herum konnte unter diesen Umständen günstiger sein, weil das Schiff dort mehr freies Wasser hatte. Die folgenden Tage gaben dem Kapitän recht: Mit den 2.000 Tonnen Ballast, die er für die Reise übernommen hatte, lag das Schiff auf dem neuen Kurs bei achterlichem Wind gut in der mäßig bewegten See und machte flotte Fahrt. Bis zum 27. September ging es mit ständigem Nordkurs entlang der britischen Ostküste, ohne dass Land in Sicht kam. Kapitän Walker hielt sein Schiff bewusst weit genug auf See, um eventuelle Kollisionen von vornherein auszuschließen. Bei diesigem Wetter wurde Nordschottland gerundet, und als die Äußeren Hebriden an Backbord lagen, segelte die *Admiral Karpfanger* mit südlichem Kurs schon weit im Atlantik.

Der aber zeigte sich äußerst ungnädig.

Der über Nacht aufgefrischte Wind blies aus südwestlicher Richtung heftig gegen die Viermastbark an, sodass sie jetzt ständig kreuzen musste. In langer Dünung rollten die Wogen heran, gingen als Brecher über den Rumpf und ließen ihn zeitweilig völlig in überdeckenden Gischtwolken verschwinden. Das Schiff arbeitete schwer in der groben See, ächzte und knarrte in allen Fugen. Unter dem Druck des Windes waren Stage, Brassen und Pardunen bis zum Zerreißen gespannt, und manch banger Blick der Älteren an Deck ging kritisch hinauf in die Takelage und über die straff gespannten Leinen und Drähte. Doch die hielten und zeig-

ten sich dieser harten Belastung gewachsen. Auch die Jungen, die erst noch Seeleute werden wollten, hatten ihre ersten schweren Tage zu bestehen – wie nicht zuletzt so mancher der Offizieranwärter, die schon eine volle Segelschiffsausbildung hinter sich hatten und jetzt beim Segelbergen doppelt hart zupacken mussten, weil sie neben sich auf der Rah einen noch unerfahrenen Jungspund stehen hatten, der das harte Zupacken und Festhalten erst noch lernen musste. Und sie lernten es, die jungen Kerls, auch weil die Verpflegung an Bord gut und reichlich war. Smut Pfeiffer und sein Kochsmaat Weiß brachten viel Abwechslung in den täglichen Speiseplan und verstanden es hervorragend, die Speisen schmackhaft zuzubereiten. Auch wenn Rasmus draußen tobte, schafften sie es immer wieder, etwas Warmes auf die Back zu bringen, und die anfangs schwächlichen Jungen wurden zusehends kräftiger.

Rasmus gönnte ihnen ein paar Tage Ruhe, und es schien fast, als habe ihn sein Wüten selbst erschöpft. Bei leichten nördlichen Winden schob er das Schiff zwischen Rockall Bank und St. Kilda auf 12 Grad West hinunter in wärmere Gefilde. Doch bevor diese erreicht wurden, ließ er es noch einmal ordentlich krachen.

„Barometer fällt, Käpt'n, wir kriegen Stiehm!“

„Soll mir recht sein, Eylmann.“ Kapitän Walker hob schnüffelnd die Nase in den Wind und nickte zufrieden. „Der Törn um Schottland herum hat uns genug Zeit gekostet.“

Obwohl – Zeit hatten sie ja genug, die Frachtsegler oder Windjammer, wie sie auch gern genannt wurden. Der Weizen, den sie in Australien laden sollten, verdarb nicht. Allerdings lieferten sich die Kapitäne seit Jahrzehnten verbissene Rennen, wer mit seinem Schiff die schnellste Überfahrt machte. Die Entfernung Europa–Australien betrug für einen Großsegler ums Kap der Guten Hoffnung herum etwa 13.000 Seemeilen. Die Rückreise um Kap Hoorn dauerte schon etwas länger. Und wenn ein Kapitän für die Hinreise nur 90 Tage brauchte, dann hatte er seinen Windjammer schon ordentlich geknüppelt. Als um die Jahreswende 1933/34 die deutschen Flying-P-Liner *Priwall* und *Padua* der Laeisz-Reederei die Strecke von Lizard bis zum Spencer Golf in 62 bzw. 63 Tage segelten, war das bereits eine echte Sensation. Daran musste der Erste jetzt denken, als er den Skipper mit zufriedener Miene ins Rigg hochblicken sah. Er konnte nur hoffen, dass der „Alte“ diesbezüglich keine Ambitionen hatte.

Zwei Tage später, am 7. Oktober, sprang der Wind um, blies mit zunehmender Stärke aus Ost und wurde im Lauf der folgenden Stunden sehr heftig und auch stark böig. Seine volle Stärke erreichte er in der Nacht vom 9. auf den 10. Oktober. Kapitän Walker hatte schon die Royals, die obersten Rahsegel, wegnehmen lassen, und auch das Bagien, das unterste Segel des Kreuzmastes, lag inzwischen aufgetucht und fest verschnürt auf der Rah. Gerade noch rechtzeitig, bevor das Schiff unter dem Druck einer besonders schweren Bö so stark überholte, dass die Leereeling vom vorbeischießenden Wasser überspült wurde. Durch diesen brausenden Sturm schrillte der durchdringende Ton der Pfeife, und eine Stimme übertönte matt das Wellengetöse: „Gei auf Oberbrams und Großsail!“

DEM ERBE VERPFLICHTET:

Die Viermastbark führte bei Hapag den Namen des legendären Hamburger Kapitäns Berend Jacobsen Karpfanger (1622–1683), Kommandant des Konvoischiffes *Wapen von Hamburg*

Foto: picture-alliance/
Judaica-Sammlung
Richter



Nass, wie sie waren, enterten die Kadetten und Offiziere wieder auf. Vom Winddruck fest gegen die Luvwanten gepresst, arbeiteten sie sich mühsam nach oben. Zentimeterweise. Der Sturmwind presste sie wie mit einer Riesenfaust ins Want, nagelte sie förmlich daran fest, bis sie im Fußpferd standen und sich bäuchlings über die Rah gelehnt bemühten, das regenschwere Tuch des Großsegels Lage für Lage auf die Rah zu bringen.

„Wahrschauuuu...!“

Den laut gebrüllten Warnruf begleitete ein scharfer Knall, dem ein hartes Krachen folgte. Erschrocken blickte Walker hoch ins Rigg. Vom Kreuzunterbramsegel, das bisher dem Sturm getrotzt hatte, flatterten nur noch Fetzen der Segelbahnen knallend im Wind, und noch ehe sich das über Steuerbordbug durchs Wasser rauschende Schiff wieder aufrichten konnte, knallte es erneut, und wieder flog ein nagelneues Tuch aus bestem Leinen aus den Lieken. Dann erwischte es den Fockmast, wo der Sturm das Vorunterbramsegel aus den Lieken fetzte. Zum dritten Mal mussten die Jungen, angeführt von den Offizieren, hinein ins Gehölz, um die flatternden Reste des Segels zu bergen. Eine mühevolle, gefährliche Aktion, denn das in der Nässe bretthart gewordene und im böigen Sturm wild um sich schlagende Tuch war nur mit äußerster Kraftanstrengung zu reffen und festzulaschen. Kapitän Walker ließ weiteres Tuch wegnehmen, um nicht noch mehr Segel aufs Spiel zu setzen, bis als letztes großes Untersegel nur noch die Fock stand, die mit den verbliebenen Untermarsen und vier Stagesegeln das Schiff vorantrieb. Jetzt sah auch Rasmus ein, dass weiteres Wüten keinen Zweck mehr hatte, und gab sich geschlagen. Der Winddruck ließ merklich nach, und mit dem abflauenden Wind wandelte sich die Sturmsee allmählich in eine lange, hohe Dünung.

„Dem Herrn sei's getrommelt und gepfiffen!“

Die Kadetten waren restlos geschafft. Fix und fertig. Durchnässt und verfroren, wie sie waren, kauerten sie sich auf ihren Manöverstationen zusammen und wären vor Erschöpfung eingeschlafen, hätte sie nicht die Batteriepfeife des Ersten wieder auf Trab gebracht: „All hands, boys, all hands! Sett die sails, die Obermarsen zuerst!“

Müde und zerschlagen enterten die Jungen wieder auf, stemmten sich in die Fußpferde der Rahen und schnürten die Zeisinge erneut auf. Mast für Mast rauschten die Segel wieder herunter, traten die Brasswinden in Tätigkeit und trimmten die tonnenschweren Rundhölzer, während die Segelmacher schon darangingen, neue Bahnen für die beschädigten Segel zurechtzuschneiden. Auch die Offiziere wurden nicht geschont und mussten mit ins Rigg, allein schon, um ihren Zöglingen ein Beispiel zu geben. Der Zweite Offizier Piper schrieb in einem Brief nach Hause: „Meine Hände sind wieder hart und rissig wie in den Ausgangstagen meiner Seefahrt. Das, was ich heute als Offizier machen muss, war früher meine Arbeit als Matrose. Aber in Hinsicht auf die Unerfahrenheit der jungen Kadetten ist daran nichts zu ändern.“

Sonntag, 17. Oktober 1937.

Madeira kam voraus in Sicht, die zu Portugal gehörende „Insel des ewigen Frühlings“ im Atlantik und die erste ange-

nehme Unterbrechung auf dieser Reise. *Admiral Karpfanger* ging auf der Reede von Funchal zu Anker, ein Schlepper schor längsseit heran, übergab Postsäcke aus der Heimat und nahm ebenso viele Säcke wieder mit. Die Jungen hatten fleißig geschrieben in den letzten Tagen, denn die Angehörigen sollten doch wissen, dass sie mit ihrem Windjammer schon zwei schwere Stürme gemeistert hatten, bei denen die Segel in Fetzen davongeflogen waren. Sie machten es recht dramatisch, die jungen Burschen; aber wer einmal bei Windstärke acht auf der Rah gelegen und versucht hatte, mit klammen Fingern das brettharte Tuch zu bändigen, der konnte sich ausmalen, was diese eben den Konfirmandenanzügen entwachsenen Jungen bei ihren ersten Bewährungsproben geleistet hatten.

Chapeau!, konnte man da nur sagen – Hut ab!

Am frühen Nachmittag des 19. Oktober wurden die Anker gehievt und die Segel zur Weiterfahrt gesetzt. Knapp eine Dreiviertelstunde dauerte es, dann blähte sich wieder alles Tuch an den hohen Masten im Nordwestwind, der das Schiff flott vorantrieb. So flott, dass das Schulschiff schon eine Woche später die Passatgrenze erreichte. Den Nordostpassat hatte der erfahrene Walker für eine zügige Fahrt fest eingeplant, doch diesmal ließ ihn der sonst so zuverlässige

„Meine Hände sind wieder rissig. Das, was ich heute als Offizier machen muss, war früher meine Arbeit als Matrose“

Selbst die Offiziere werden nicht geschont

Passat im Stich. Obwohl er alles Tuch an den Rahen und an den Stagen hatte, bewegte sich das Schiff auch nicht schneller als im mittleren Radfahrertempo, bis der Wind westlich der Kapverden endlich wieder auffrischte und die *Admiral Karpfanger* mit schäumender Bugwelle dem Sierra-Leone-Becken entgegtrieb. Eine gleichbleibende Brise strich über das Wasser und sorgte für unvergesslich schöne Tage. Und fragte man einen der alten Salzbuckel, wo er am liebsten gesegelt sei, so würde er sicher antworten: „Dort, wo die Passatwinde wehen.“

An Tagen wie diesen stellte man auch auf jeder Wache zwei Kadetten ans große Steuerrad, damit sie ein Gefühl für das Schiff bekamen und lernten, während der Ruderwache nicht nur den Kompass, sondern auch den Windflügel im Topp des Großmastes im Auge zu behalten. Denn das eiserne Kurshalten nützte nichts, wenn der Wind schralte und das Schiff dadurch so hoch am Wind steuerte, dass die obersten der fächerförmig gebrassten Rahen luvwärts zu killen begannen. Dann musste der Rudergänger das mit ein paar Spaken am Rad in Ordnung bringen, damit alle Segel wieder gleichmäßig zogen. Auf den Kurs achten musste er trotzdem, denn hier durfte eine Toleranz von zwei Grad nicht überschritten werden. Wenn doch, musste die Wache erneut ran an die Brassen. Die Jungen waren mit Feuereifer bei der Sache; es machte sie stolz, auf Tuchfühlung mit der Schiffsführung ihren Dienst zu tun.

Doch schon an der südlichen Passatgrenze bei zwölf Grad Nord war das traumhafte Dahingleiten unter Vollzeug und blauem Himmel in mäßig bewegter See wieder vorbei. Umlaufende Winde brachten äquatoriale Gewitterregen, die sich aber rechtzeitig ankündigten. Schwere, dunkle Wolken zogen auf.

„Typisch für diese Gegend“, erläuterte der Kapitän. „Wir segeln in die Kalmen, das sind die windstillen Zonen, die die Nordostpassatwinde des Nordatlantiks und die Südostpassate des Äquators voneinander trennen.“

„Und die können wir nicht umgehen?“

„Leider nein.“ Walker wies auf das Gebiet der Seekarte, das die Westküste Äquatorialafrikas zeigte. „Der Kalmen-gürtel ist nicht überall gleich breit. Außerdem kann er sich je nach Jahreszeit verändern. Günstigenfalls wird es regnen, sehr viel sogar. Also: Hochdeck gründlich reinigen lassen, Speigatten dicht machen und alle Pützen und Baljen rausstellen! Frischwasser können wir immer gebrauchen.“

Es waren ganze Fluten, die mit Erreichen der Kalmen vom Himmel rauschten und allmählich das mit Segeltuch umfasste Hochdeck füllten. Mit allen vorhandenen Pützen und Baljen wurden die Frischwassertanks geflutet; für die Jungen ein Heidenspaß, mir den vollen Eimern zu spielen und zu plantschen. Kapitän Walker ließ ihnen das Vergnügen. Es gab ja sonst nichts zu tun. Erst am anderen Morgen ließ der Regen nach, die Sicht besserte sich, und aus dem trägen Wind entwickelte sich langsam eine stetige Brise aus Südost. Sie hatten den Passat erreicht.

„Rudergänger auf Kurs gehen! Freiwache unter Deck!“

Am 7. Dezember rundete das Schiff das Kap der Guten Hoffnung, die Südspitze Afrikas. Die Entfernung war zu groß, um Kapstadt oder zumindest den berühmten Tafelberg zu sehen, aber wenigstens wussten die Kadetten, dass sie jetzt im Indischen Ozean schwammen mit direktem Kurs auf Australien. Und der Indik begrüßte sie mit gutem und günstigem Wind, sodass Etmale von 300 Seemeilen keine Seltenheit darstellten. Das entsprach einem Stundendurchschnitt von 12,5 Seemeilen

„Wir segeln in die Kalmen, da sind die windstillen Zonen, sie trennen Winde des Atlantiks von denen des Äquators“

Ansage des Kapitäns

(23 km/h). So näherte sich die *Admiral Karpfanger* rasch dem 5. Kontinent. In der Nacht vom 3. auf den 4. Januar wurde voraus das Feuer von Cap Borda bei Kangaroo Island ausgemacht, und um 9 Uhr passierte das Schiff South Nep-tun Island in der Einfahrt zum Spencer Golf.

„Noch 107 Meilen, dann sind wir fast schon am Ziel.“

„Ja, nach über 15.400 Meilen und dreieinhalb Monaten“, fügte der Zweite hinzu. „Und ohne Unfälle, wenn wir mal von Günter Schmiga aus Cuxhaven absehen.“ Der Junge war abends beim Losmachen des Besans aus der Takelage

gestürzt und hatte sich Fuß- und Handgelenk gebrochen. Kein großes Problem, wie Schiffsarzt Dr. Heitchen versicherte. Die Brüche würden gut verheilen. Nach Erledigung der Formalitäten bei Zoll und Hafenbehörden ging die Fahrt weiter zum 43 Meilen entfernten Port Germein, dem Bestimmungshafen des Schulschiffes. Am frühen Abend machte die Bark dort an der Pier fest und beendete damit ein bravourses Manöver ihres Kapitäns: Mit einer Viermastbark durch enges und schlecht befeuertes Fahrwasser das Schiff unter Segeln sauber an die Pier zu bringen und das alles ganz allein, ohne Schlepperhilfe – das zeugte vom überragenden Können der Windjammer-Kapitäne, wie auch die Offiziere neidlos anerkannten: „Der Alte hat hier einige schneidige Manöver geliefert“, schrieb der Dritte Offizier Schönberg in einem Brief nach Hause. „Er versteht es, mit einem Großsegler umzugehen. In Port Germein mussten wir ohne Schlepper an die Pier segeln, in dieser Beziehung habe ich hier eine Menge gelernt.“

Es dauerte vier Tage, bis mit der Ladung begonnen werden konnte. In 42.549 Säcken verpackt kamen 3.447 Tonnen Weizen an Bord, die von den Stauern tief unten im Schiff gestapelt wurden. Die vier Tage wollten die Kadetten nutzen, um Neues und auch Aufregendes zu erleben in diesem fremden Erdteil. Aber Port Germein, das war schlichtweg „tote Hose“; ein kleines, langweiliges Nest, bewohnt von Familien, deren Männer als Arbeiter oder Stauer für die Weizen-schiffe tätig waren und wahrscheinlich gar nicht wussten, was eine „Amüsiermeile“ war. Die Männer der Stammbesatzung wussten es umso besser und haderten mit ihrem Schicksal, das sie in diese Einöde verschlagen hatte.

Kapitän Walker wiederum haderte mit den beiden Hilfsmotoren, einem Vier- und einem Zweizylinder-Diesel, für die Stromerzeugung und die Kühlanlage. Einer der beiden „Donkeys“ streikte immer, sodass entweder die Kühlung ausfiel oder das elektrische Licht. Dabei waren vor Antritt der Fahrt beide Motoren gründlich überholt worden, und der Kapitän hatte den Verdacht, dass es weniger an den Dieseln lag als an den beiden Gestalten, die die Reederei in Hamburg als Oberheizer angeheuert hatte. Wenn die beiden an einem der Diesel herumfummelten, blieb der stehen. Der Dritte Ingenieur des gerade in Adelaide liegenden Dampfers *Leuna* brachte die Motoren wieder zum Laufen, aber als das Gefrierfleisch für die Heimreise eingelagert werden sollte, setzten sie prompt wieder aus. „Unsachgemäße Bedienung!“, hieß die Diagnose. Das ganze schöne Frischfleisch musste daher eingesalzen werden.

„Ich könnte die beiden Oberheizer kielholen!“, grollte daraufhin der Smut.

„Tun Sie das, Pfeiffer, aber schön langsam! Die Wache erhält Anweisung, wegzugucken!“

„Schön wär's ja. Jetzt können wir nur noch hoffen, dass wenigstens der kleine Zweizylinder genug Strom für die Funker liefert, sonst sind wir geliefert.“ Das hieß aber auch, dass man sich in den Abend- und Nachtstunden und für die Lichterführung mit Petroleumlampen würde begnügen müssen ... Seefahrt wie zu Störtebekers Zeiten. Man hätte lachen können, wenn die Sache nicht so ernst wäre. Der Kapitän hatte von der Reederei die Anweisung erhalten, jeden zweiten Mittwochnachmittag über Funk eine Positionsmeldung abzugeben. Wie sollte er das ohne Strom

machen? Wie sollte er die Gemüter in Hamburg beruhigen, wenn die Meldungen ausblieben, das Schiff nichts von sich hören ließ? Der Ozean war riesengroß, da konnte man nicht eben mal ein Schiff anhalten und bitten, an ihrer statt die Meldung abzusetzen. Er konnte nur hoffen, dass der Diesel nicht auf der Heimreise seinen Geist aufgab.

Nach 24 anstrengenden Arbeitstagen war die Weizenladung an Bord. Das Schiff machte seeklar zur Heimreise. Reederei-Inspektor Kapitän Köhler ließ sich zum Abschied noch einmal an Bord sehen und fragte Walker, ob er beabsichtige, an der sogenannten „Weizenregatta“ von Australien nach Europa teilzunehmen, bei der das schnellste Schiff eine Prämie erhielt.

„Nein, nein“, wehrte Walker ab. „Einmal habe ich nicht die Absicht, den bestehenden Rekord zu unterbieten, und zum anderen muss ich für die Ausbildung meiner Zöglinge sorgen. Da kann ich nicht auch noch Rennen fahren, und wenn ich die Heimreise in 120 Tagen schaffe, dann will ich zufrieden sein. Aber das habe ich der Reederei auch schon geschrieben.“

„Und wie überhaupt wollen Sie fahren?“

„Um Tasmanien herum und dann um Kap Hoorn“, entgegnete Walker. „Ich gedenke, die um diese Jahreszeit vorherrschende Westwinddrift auszunutzen.“

„Na denn – goode Fahrt!“ Das wünschte auch der australische Lotse, nachdem er die *Admiral Karpfanger* aus dem Spencer Golf herausgebracht hatte und auf sein Lotsenboot überstieg. Mit anerkennendem Brummen bemerkte er, wie fix die jungen Kadetten die Segel gesetzt hatten und wie sauber die Rahen getrimmt wurden.

Unter Vollzeug verließ das Schiff den Spencer Golf und steuerte mit Südostkurs in die aufziehende Nacht, noch lange verfolgt von den Blicken des stumm dastehenden Lotsen. Er genoss dieses malerische Bild mit allen Sinnen, auch weil er nicht wusste, ob und wann ihm je wieder solch ein Anblick vergönnt sein würde.

Der kleine Diesel tat weiterhin seine Pflicht, zumindest vorläufig. Also ging Kapitän Walker davon aus, dass er über die Funkstation Norddeich Radio sowohl Nachrichten aus der Heimat empfangen als auch seine Positionsmeldungen über Kurzwelle würde senden können. Den ersten Funkspruch mit *Admiral Karpfangers* Rufzeichen DJTX empfing Norddeich Radio am 11. Februar, drei Tage nach dem Auslaufen aus Port Germein. Ein schwacher Funkspruch, geschuldet der großen Entfernung sowie der geringen Sendeleistung der Bordfunkstelle. Entsprechend dünn und kaum verständlich kam die Bestätigung von Norddeich auf dem Schiff an.

Dann schwieg die Bark. Neun Tage lang hörte man nichts von ihr. Erst am 21. Februar meldete sich ihre FT-Station wieder. Aber der Ruf lag derart im Bereich anderer Sender, dass er völlig übertönt und deshalb kaum verständlich ankam. Am Mittwoch, dem 11. März, sendete Walker die turnusmäßige Positionsmeldung mit 51 Grad südlicher Breite und 172 Grad östlicher Länge, also nahe der Aucklandinseln mit dem verabredeten Zusatz „rigging ship in good order, all beeing well“. Schiff und Takelage waren demnach okay und an Bord alle wohlauf.



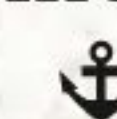
AUFPOLIERT:
Die *Admiral Karpfanger* nach der grundständigen Werftüberholung im August 1937

Foto: Interfoto/
brandstaetter images/
Austrian Archives

Am 12. März gratulierte Radio Norddeich dem Zweiten Offizier Piper zur Geburt seines gesunden Nachwuchses und empfing auch die Quittung des frischgebackenen Vaters – das letzte Lebenszeichen der Viermastbark. Von da an schwieg die Funkstation. Warum, das wusste niemand. Hatte der kleine Diesel wieder mal seinen Geist aufgegeben? Oder war das Unglück so schnell gekommen, dass der Funker auch über die Notstrombatterie keinen Notruf mehr absetzen konnte? Man wusste es nicht. Man wusste nur: Die *Admiral Karpfanger* war verschwunden. Spurlos!

Kapitän Walker hatte von einer Reisedauer von etwa 120 Tagen gesprochen. Nachdem 129 Tage verstrichen waren ohne ein weiteres Lebenszeichen der Bark, begann auch die Hapag nachzuforschen – vergebens. Der englische Dampfer *Durham* meldete, er habe die Kap Hoorn-Route schon einige Tage vor dem Schulschiff befahren und sei elf Eisbergen begegnet, davon einem Riesen von 500 Fuß Höhe und einer Meile Länge. Also eine Kollision mit einem Eisberg? Nicht auszuschließen, doch dann hätte man Wrackteile finden müssen. Wrackteile fand der chilenische Schlepper *Galvarino* stattdessen im Oktober 1938 auf den Wollaston-Inseln nahe Kap Hoorn, die von ihrer Beschaffenheit her vom gesuchten Schulschiff stammen müssten, darunter ein Holzteil mit aufgeschraubtem Metallschild „Kapitän & Offiziere“.

Nach Hamburg geschickt, wurde das Wrackteil einwandfrei als dem Schulschiff zugehörig identifiziert. Damit war klar, dass das Schiff als verloren angesehen werden musste. Wie das Unglück geschehen war, konnte auch die Seeamtsverhandlung am 19. Januar 1939 in Hamburg nicht endgültig klären. Richter und Beisitzer kamen zu dem Schluss, dass *Admiral Karpfanger* nach dem 12. März 1938 auf dem Weg nach Kap Hoorn ein Unglück zugestoßen sein musste, das zum Totalverlust des Schiffes und seiner Besatzung geführt habe. Fehler im Schiffsbetrieb sowie Mängel an Ausrüstung, Bedienung und Bemannung habe die Untersuchung nicht ergeben. Beim Verlassen von Port Germein sei das Schiff seetüchtig gewesen. Die Akte wurde geschlossen, das Kapitel *Admiral Karpfanger* abgehakt. Vom Schiff und seiner Besatzung sah man nie wieder etwas, das Meer gab seine Toten nicht mehr her.



ENGLANDS VERHEERENDE NIEDERLAGE ZUR SEE

Inferno vor der Küste

1372 vernichtete ein kastilisches Geschwader im Hundertjährigen Krieg eine englische Flotte vor La Rochelle. Der Sieg beendete Englands Seeherrschaft im Atlantik und machte Kastilien zur führenden Seemacht Europas

Von Alain Felkel



ENTSCHEIDUNG: Vor dem Hafeneingang von La Rochelle fing Admiral Ambrosio Boccanegra die englische Flotte unter dem 2. Earl of Pembroke ab – mit weitreichenden Folgen

Foto: picture-alliance/akg

Im Jahr 1372 durchlebte Edward III. von England schwere Zeiten. Seit König Karl V. von Frankreich 1368 den acht Jahre zuvor mit England geschlossenen Frieden von Bretigny gebrochen hatte, waren die Franzosen unaufhaltsam in die französischen Provinzen Limousin, Armagnac, Agenais, Périgord und Poitou vorgedrungen.

Nun belagerten sie die von englischen Truppen gehaltene Küstenstadt La Rochelle in der Provinz Saintonge. Edward III. musste schnell reagieren, wollte er nicht die Früchte seiner Siege in den Schlachten von Crécy (1346) und Poitiers (1356) wieder verlieren, die ihm die Hälfte des französischen Königreichs eingebracht hatten.

Flottenführer Pembroke

Der englische König berief den Kriegsrat ein und bestimmte seinen Schwiegersohn John Hastings, den 2. Earl von Pembroke, zum Oberbefehlshaber einer Flotte, die Kurs auf La Rochelle nehmen sollte. Pembroke hatte die Aufgabe, im Poitou Söldner für den Kampf gegen Frankreich anzuwerben, weswegen er in einem Schatzschiff 12.000 Pfund Sterling mit sich führte.

Pembrokes Konvoi bestand aus insgesamt 36 Schiffen, darunter drei große Kriegsschiffe. Der Rest waren hochbordige Naus, die hochseetauglichen Transportschiffe der Epoche. An Bord befanden sich englische Bogenschützen, Waffenknechte sowie Ritter und Reisige mit ihren Pferden.

Pembroke war ein typischer Vertreter des englischen Hochadels, arrogant, aber tapfer. 1370 hatte er sich unter dem Schwarzen Prinzen bei der Eroberung von Limoges ausgezeichnet (die mit einem Massaker der Stadtbevölkerung geendet hatte). Vom Seekrieg verstand er jedoch nichts, was sich bald rächen sollte.

Französische Maßnahmen

Die Vorbereitungen zur Entsendung des englischen Ersatzgeschwaders blieben auf französischer Seite nicht unbemerkt. Da die französische Flotte für einen Kampf gegen die Engländer zu schwach war, bat Karl V. seinen Verbündeten König Heinrich II. von Kastilien um Unterstützung. Der kastilische König hatte sich nur dank Frankreichs Hilfe nach einem Bürgerkrieg gegen seinen Halbbruder Peter I. im Kampf um die Königskrone durchgesetzt und war dem französischen Monarchen etwas schuldig.



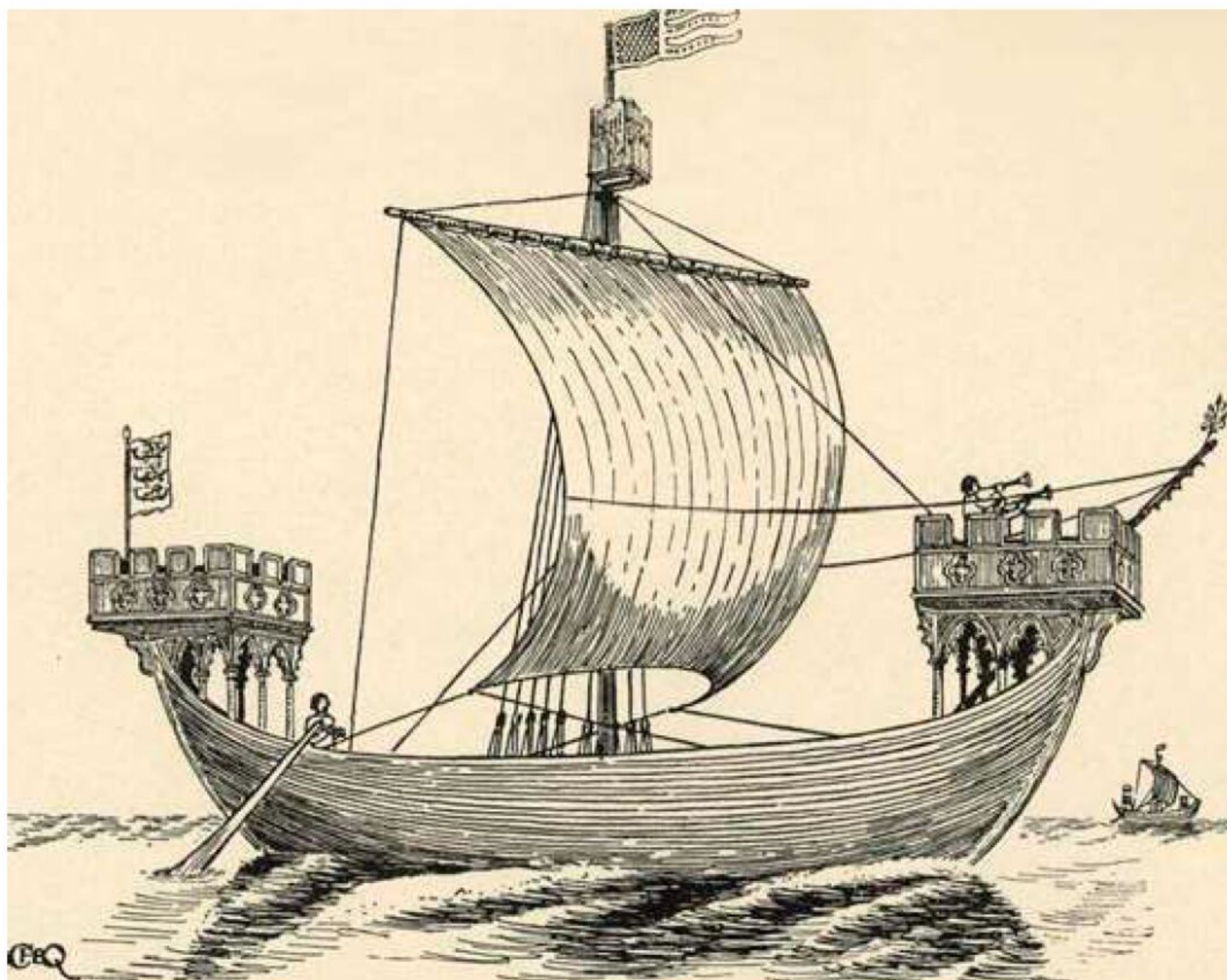
SCHWACHE FÜHRUNG: König Edward III. von England (1312–1377) war zum Zeitpunkt der Seeschlacht bei La Rochelle kaum noch handlungsfähig, er galt als hinfällig und träge

Foto: Archiv Schiff Classic

KASTILISCHE KANONENSCHIFFE

Kampfstark und innovativ

Die Erwähnung von Bombarden in der Seeschlacht von La Rochelle 1372 ist einer der ersten Belege dafür, dass Bronzekanonen im Seekrieg zum Einsatz kamen, obwohl bereits seit 1327 Eisenkugeln verschießende Pulvergeschütze im Landkrieg verwendet wurden. Hinsichtlich der Positionierung der Bombarden in den kastilischen Galeeren gibt es keine exakten Angaben. Es ist jedoch zu vermuten, dass sie sich im Bug der Galeere unterhalb der vorderen Kampfbrücke befanden, wo sie im Enterkampf nicht störten.



Der kastilische König entsandte eine Flotte aus zwölf Galeeren und 40 Naus unter dem Oberbefehl des Genueser Admirals Ambrosio de Boccanegra nach La Rochelle, um den englischen Konvoi abzufangen. Boccanegra hatte bereits im Vorjahr eine portugiesische Flotte in der Seeschlacht auf dem Guadalquivir besiegt und sich dabei als umsichtiger und mutiger Flottenführer erwiesen.

Erste kastilische Erfolge

Am 21. Juni 1372 traf der englische Konvoi auf der Reede vor La Rochelle ein, wo Boccanegras Flotte sie allein erwartete, da die französische Flotte noch nicht gerüstet war. Wie der französische Chronist Jean Froissard schildert, hatten sich die Kastilier in Dwarlinie frontal zu den Engländern formiert, bevor sie angriffen.

Gleich zu Beginn zeichnete sich ein großer Vorteil der Kastilier ab: Ihre Galeeren und Naus hatten Bombarden (siehe Kasten links) und unzählige Wurfgeschütze an Bord, sodass die Engländer mit einem Feuerhagel von Steinkugeln, Gesteinsbrocken, Bleiplomben und Eisenstangen unter Feuer genommen wurden. Zeitgleich lieferten sich durch Pavesen gedeckte kastilische Armbrustschützen mit den gefürchteten englischen Bogenschützen ein Fernduell.

Die ersten kastilischen Angriffe erreichten nicht ihr taktisches Ziel, obwohl die englische Flotte empfindliche Verluste erlitt. Bis zur Abenddämmerung wiesen die Engländer alle Angriffe ab, wobei sie vier Schiffe verloren.

Wie aus der französischen Chronik *Des Quatre Premiers Valois* hervorgeht, zog sich Boccanegra wegen der einsetzenden Ebbe aufs offene Meer zurück und gab so die Hafeneinfahrt von La Rochelle frei. Der Rückzug der Kastilier wurde von Pembroke und seinen Männern mit Verachtung gestraft. Die Engländer schmähten ihre abziehenden Feinde als „Feiglinge“.

Trotzdem konnte der englische Flottenbefehlshaber die Situation nicht nutzen, um seine Flotte nach La Rochelle in Sicherheit zu bringen. Seine schweren Schiffe

ÜBERLIEFERUNGEN:

Buchmalereien und Siegel sind häufig die einzige Darstellung von damaligen Schiffen. Hier ein typisches, hochbordiges Kriegsschiff, von den Bug- und Kastellen aus wurden Bogen- und Armbrustschützen eingesetzt

Foto: Archiv Schiff Classic



Enterkampf: Die Soldaten versuchten, in die Topp-Kastelle („Krähennester“) zu gelangen, um den Feind unschädlich zu machen

Foto: Archiv Schiff Classic

hatten zu viel Tiefgang für die seichte Fahrinne des Hafens von La Rochelle. Pembroke musste das Einsetzen der Flut abwarten.

Die missliche Lage seiner Flotte minderte nicht Pembrokes Siegeszuversicht. Sollte Boccanegra die Engländer attackieren, würde er die Kastilier am nächsten Tag schlagen. Hatte er jedoch gehofft, aus der bedrängten Stadt Verstärkung zu erhalten, wurde er schwer enttäuscht.

Die Bürger von La Rochelle verspürten wenig Lust, ihr Leben in einer Seeschlacht zu riskieren. Nur vier Kähne mit Männern der englischen Festungsbesatzung machten sich auf den Weg zu Pembrokes Schiffen, wo sie bereitwillig aufgenommen wurden.

Brennendes Inferno

Als am nächsten Morgen die Flut wieder einsetzte, griffen die Kastilier von Neuem an, wobei sie diesmal nur ihre Galeeren und Brander einsetzten. Der Vorteil dieser Taktik lag auf der Hand. Aufgrund ihres geringeren Tiefgangs und ihrer Ruder konnten die Galeeren in seichterem Wasser bereits manövrieren, während Pembrokes Schiffe noch manövrierunfähig auf den Sandbänken lagen. Boccanegra nutzte diesen Vorteil entschieden und zielsicher aus.

Seine Brander segelten mitten in die englische Flotte hinein. Gleichzeitig gingen Steinhagel- und Bombardensalven auf die englischen Besatzungen nieder, die zusätzlich mit Feuertöpfen und Brandpfeilen beschossen wurden. Die Brandsätze fielen auf die

Decks, wo sie zerbrachen und die Schiffsrümpfe, Masten und Segel entflamten. Zusätzlich fanden die Brander und Brandpfeile ihr Ziel. Nach und nach fingen Pembrokes Schiffe Feuer.

Dann brach auf der englischen Seite das pure Chaos aus. Angesichts der Feuersbrunst schlugen die Pferde auf Pembrokes Schiffen in Panik aus. Ihr angstgepeinigtes Wiehern klang grauenvoll, während sie qualvoll verbrannten. Ebenso wurden viele englische Seemänner und Kämpfer Opfer der Flammen. Insgesamt verloren die Engländer durch die Brandattacken 14 Schiffe.

Nun war es an Boccanegras Nahkämpfern, den bisherigen Erfolg mit einem Sieg zu krö-

nen. In der letzten Phase der Schlacht enternten die Kastilier die restlichen englischen Schiffe, die von den Brandattacken verschont geblieben waren. Der Nahkampf war hart. Die Engländer wehrten sich mit dem Mut der Verzweiflung, wurden jedoch niedergekämpft oder ergaben sich wie Pembroke erst nach tapferer Gegenwehr.

Als der Tag endete, waren alle englischen Schiffe entweder vernichtet oder gekapert. Außerdem hatten die Kastilier den Kriegsschatz im Wert von 12.000 Pfund Sterling erobert, bevor das Schatzschiff sank. Schätzungen zufolge betrugen die Verluste der Engländer 800 Tote und 1.500 Verletzte, außerdem machten die Kastilier 8.000 Gefangene. Über die kastilischen Verluste schweigen sich die Quellen aus.

Die Früchte des Sieges

Nie zuvor hatten Galeeren im Atlantik im Kampf mit hochbordigen Schiffen einen derartigen Sieg errungen, und niemals waren die Engländer im Hundertjährigen Krieg so schwer zur See geschlagen worden. Für den englischen Historiker J. H. Ramsay galt die Seeschlacht von La Rochelle sogar als die schwerste Niederlage, die England jemals zur See erlitten hatte.

Die englischen Gefangenen hatten dabei sogar noch Glück im Unglück. Boccanegra schonte nicht nur die reichen, sondern auch die mittellosen Gefangenen, was keineswegs den üblichen Kriegssitten entsprach. Auf dem Rückweg in ihren Heimathafen Santander

Innerhalb kurzer Zeit fielen 14 englische Schiffe den Brandangriffen zum Opfer. Das ausbrechende Chaos auf englischer Seite war das Signal für Boccanegra, in den Enterkampf überzugehen – mit Erfolg

kaperten die Kastilier noch vier weitere englische Schiffe, was ihren Erfolg vor La Rochelle zusätzlich erhöhte. Wenig später nahmen die Franzosen Anfang September 1372 den Ort ein. Anschließend eroberten sie im nächsten Jahr die gesamte Bretagne bis auf vier Städte.

Abgesehen von diesen territorialen Eroberungen lag die eigentliche Bedeutung des kastilischen Seesieges darin, dass die englische Flotte den Nimbus der Unbesiegbarkeit verlor und die Kastilier die Seeherrschaft im Ärmelkanal errangen. Von nun an diktierten die Kastilier das Kampfgeschehen auf See.

Ein Jahr später schlug Boccanegra die Portugiesen in der Seeschlacht von Lissabon, was den Krieg Kastiliens mit Portugal entschied, das seinerseits mit England verbündet war. Kurz danach verstarb Boccanegra. Sein Tod beraubte Kastilien eines fähigen Admirals, änderte jedoch nichts an der offensiven See-strategie Kastiliens.

Bis 1380 verheerten die Raids kastilischer Flotten regelmäßig die englische Kanalküste, ohne dass sich ihnen eine englische Flotte zum Kampf in den Weg stellte. Aufgrund der verlustreichen Kämpfe sank England bis zu seinem Sieg über die Spanische Armada



TAKTISCHER VORTEIL: Die englischen Schiffe waren niedriger als die kastilischen; dies ermöglichte es Letzteren, mit großem Erfolg Pfeile und Bolzen auf den Feind abzuschießen; englische Miniatur um 1380

Foto: Archiv Schiff Classic

1588 zu einer Seemacht zweiten Ranges herab, während Kastilien mit Aragon im 15. Jahrhundert zu „Spanien“ fusionierte und aufgrund der Stärke seiner Flotten zu einem Weltreich aufstieg. ⚓

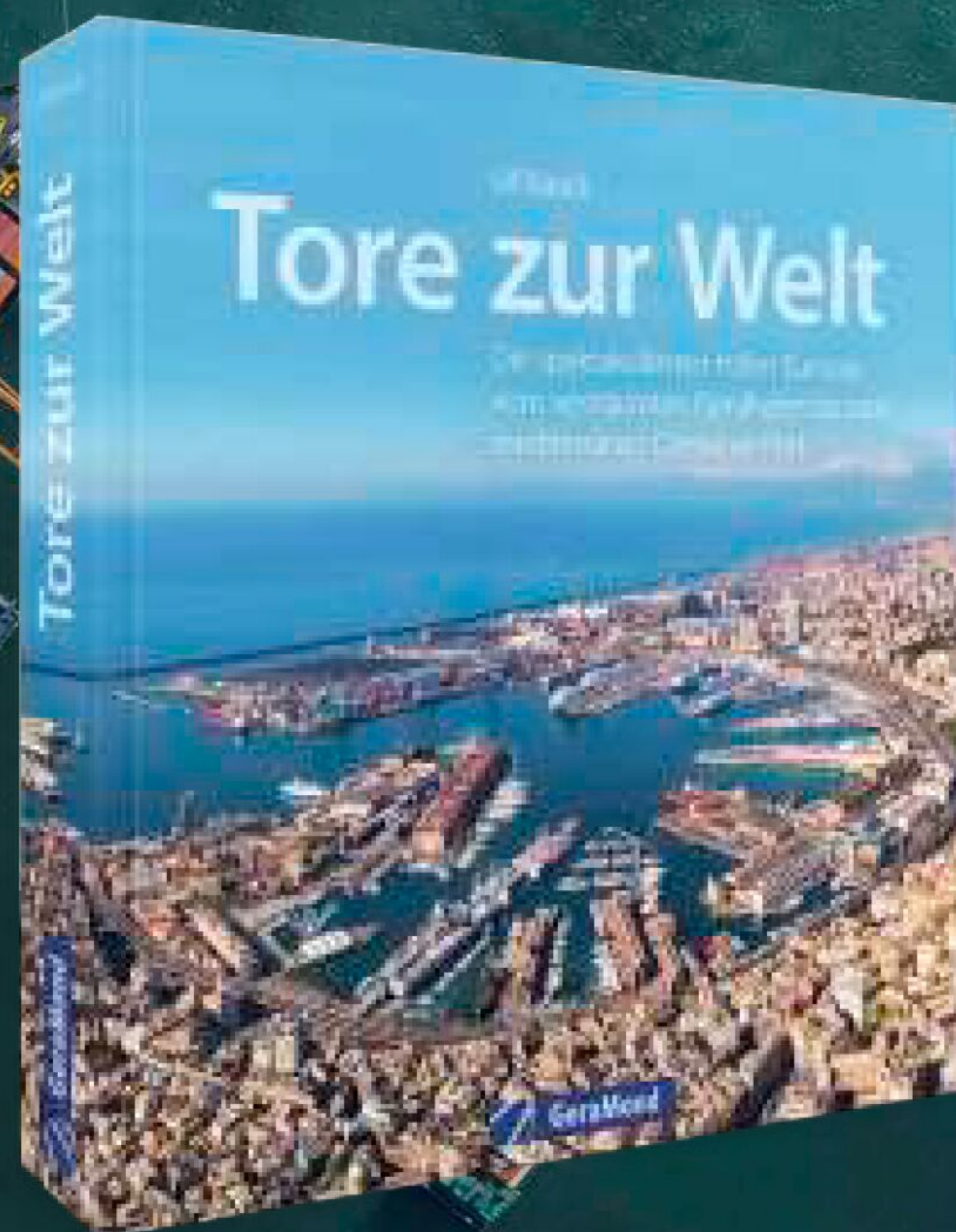
ENGLAND NACH DER SCHLACHT Angriffe gegen die Küste

Infolge der für die Engländer verlorenen Schlacht bei La Rochelle überfallen Franzosen (und Schotten) in einer Reihe von Angriffen englische Häfen. Am 29. Juni 1377 geht Rye in Flammen auf, im Juli Folkestone, Portsmouth, Dartmouth, Hastings und Yarmouth. Im August werden Poole und Winchelsea schwer beschädigt. So geht es in den folgenden Jahren weiter. Erst nach dem Tod von König Karl V. (König von 1364 bis 1380) verhandeln Engländer und Franzosen über einen Waffenstillstand. Außerdem fällt das von den Engländern beherrschte französische Herzogtum Guyenne wieder an die Franzosen zurück, sodass der Weinhandel von dort zum englischen Mutterland abrupt abbricht.

EINE NEUE SICHT AUF EUROPAS HÄFEN

Häfen sind für viele Menschen faszinierende Orte der Sehnsucht, sie sind die Tore zur Welt. Genießen Sie große und kleine Häfen in ihrer Vielfalt.

192 Seiten · ca. 220 Abb.
ISBN 978-3-96453-361-6
€ [D] 45,-



**JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT
ODER DIREKT UNTER GERAMOND.DE**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.



GeraMond

HF/DF IM U-BOOT-KRIEG

Die Wende

Neue Technik besiegt überholte Taktik: Ab Ende 1942 ging ein wesentlicher Teil der deutschen U-Boot-Verluste auf die britische HF/DF-Technik zurück. Aus den Jägern wurden Gejagte

Von Fregattenkapitän a.D. Hans Karr

Der Zeitraum vom August 1942 bis Mai 1943 bildete den Höhepunkt des U-Boot-Krieges. Allein im November 1942 wurden 118 Schiffe mit 743.321 BRT versenkt. Dies war die absolut höchste monatliche Versenkungszahl deutscher U-Boote, die nur noch einmal – im März 1943 – annähernd mit 105 Schiffen und 590.234 BRT erreicht wurde.

In Großbritannien gab man den U-Boot-Krieg schon fast verloren. Die Anzahl der versenkten Schiffe überstieg die mögliche Neubaurate. Aber mit der Einführung neuerer Technologien zum Aufspüren der U-Boote änderte sich die Lage ab Mai 1943 grundlegend.

Steigende Verluste

Für die U-Boote wurde es infolge der immer lückenloser werdenden Überwachung zunehmend schwieriger, Erfolge zu erzielen. Die Versenkungszahlen sanken, und im Gegenzug stiegen die Verlustzahlen bei den U-Booten rapide an. Die U-Boot-Führung sah sich gezwungen, die Boote aus den Brennpunkten

im Nordatlantik abzuziehen und in Gebiete zu verlegen, wo sich die alliierte technische und taktische Überlegenheit noch nicht so stark auswirkte.

Neben den Informationen aus der Entschlüsselung des im Rahmen der deutschen Rudeltaktik reichlich vorhandenen Funkverkehrs der U-Boote sowie dem Einsatz von

Radar und Sonar (ASDIC) trug das Kurzwellenpeilgerät HF/DF (High Frequency Direction Finding) wesentlich zum Abwehrerfolg gegen die deutschen U-Boote bei. Vor allen Dingen auch deswegen, weil Huff-Duff, wie das Gerät umgangssprachlich in der Royal Navy hieß, in der Lage war, selbst wenige Sekunden dauernde Kurzzeitsignale der U-Boote problemlos zu erfassen und zu vermessen.

Die Positionsbestimmungen der U-Boote hatten fatale Folgen: Waren sie verraten, konnten U-Jagdfahrzeuge mit hoher Geschwindigkeit anlaufen und Flugzeuge anfliegen

Jahrelange Vorbereitungen

Schon in den ersten Kriegsjahren verfügte Großbritannien über HF/DF-Stationen an Land. Ab 1942 konnte über ein weitmaschiges Peilnetz der gesamten Nordatlantik abgedeckt werden. Peilstationen waren von den Shetlandinseln bis Land's End vorhanden sowie in Gibraltar, auf Island, Neufundland und den Bermudainseln aufgebaut.

Alle Peilungen dieser Stationen wurden zentral an die Hauptstation in Scarborough gemeldet und dort ausgewertet. Durch das Übereinanderlegen der HF/DF-Peilungen war im optimalen Fall eine bis auf 25 See-

EINRÜSTUNG MIT HF/DF:

Die bis Ende der 1950er-Jahre im Dienst stehende pakistanische Fregatte *Shamsher* (Ex-*Nadder*, britisch) mit der typischen Adcock-Antenne

Foto: Archiv Karr



meilen genaue Positionsbestimmung des sendenden U-Bootes möglich. Bis zum Einbruch in den deutschen Funkschlüssel im Mai 1941 waren die HF/DF-Ergebnisse, trotz der nachfolgend aufgeführten Einschränkungen, die genauesten Informationen, die das englische Lagezentrum hatte (Submarine Tracking Room). Man war dadurch in der Lage, die Konvois weiträumig an den dadurch erkannten deutschen U-Boot-Aufstellungen vorbeizuleiten.

Da sich die landgestützten Peilergebnisse auf einen weit entfernten Gegner bezogen, war die Genauigkeit der Messergebnisse nicht zufriedenstellend. Außerdem gab es auch keinen Hinweis darauf, in welche Richtung das U-Boot fuhr. Weiterhin gab es Verzögerungen zwischen Peilung und Auswertung der Daten, sodass es durchaus möglich war, dass das U-Boot das Seegebiet, in dem es gepeilt worden war, schon längst wieder verlassen hatte. Zu einem taktischen Angriff auf ein U-Boot war das landgestützte HF/DF also nicht nutzbar.

Weiterentwicklungen

Die Bestrebungen gingen dahin, schnellstmöglich Borddiensttauglichkeit zu erreichen, das heißt, die Anlagen so zu verkleinern, dass sie an Bord eingebaut werden konnten. Ab Anfang 1942 wurden die ersten Geleitschiffe mit HF/DF ausgerüstet.

Die zögerliche Einführung der bordgestützten HF/DF-Geräte war auch auf die zunächst vorherrschende mangelnde Verfügbarkeit von notwendigen Geräte- und Elektronikteilen zurückzuführen, was sich erst

ab 1942 verbesserte. Danach war für die Fertigung von Huff-Duff-Geräten keine Begrenzung mehr gegeben.

Gleichzeitig wurden die Geräte auch technisch verbessert. Sie erhielten eine kontinuierliche motorbetriebene Abstimmung, um die wahrscheinlichen Frequenzen zu scannen. Die Bediener konnten ein erfasstes Signal dann schnell feinabstimmen, bevor es verschwand. Diese Geräte wurden auf Konvoi-Begleitschiffen installiert mit der Absicht, U-Boote zu orten, die sich über der Sicht- und Radarreichweite hinaus aufhielten.

U-Jagdschiffe und Flugzeuge konnten dann mit hoher Geschwindigkeit in Richtung des gepeilten U-Bootes geschickt werden, das bei Annäherung per Radar (wenn aufgetaucht) bzw. per ASDIC (wenn getaucht) geortet und bekämpft werden konnte.

Rudeltaktik außer Kraft gesetzt

Hatte man auf deutscher Seite diese Peilaktivitäten der Royal Navy erkannt? Man vermutete Landortungen, aber nicht, dass entsprechende Geräte an Bord montiert waren. Warnungen des deutschen B-Dienstes wurden in den Wind geschlagen.

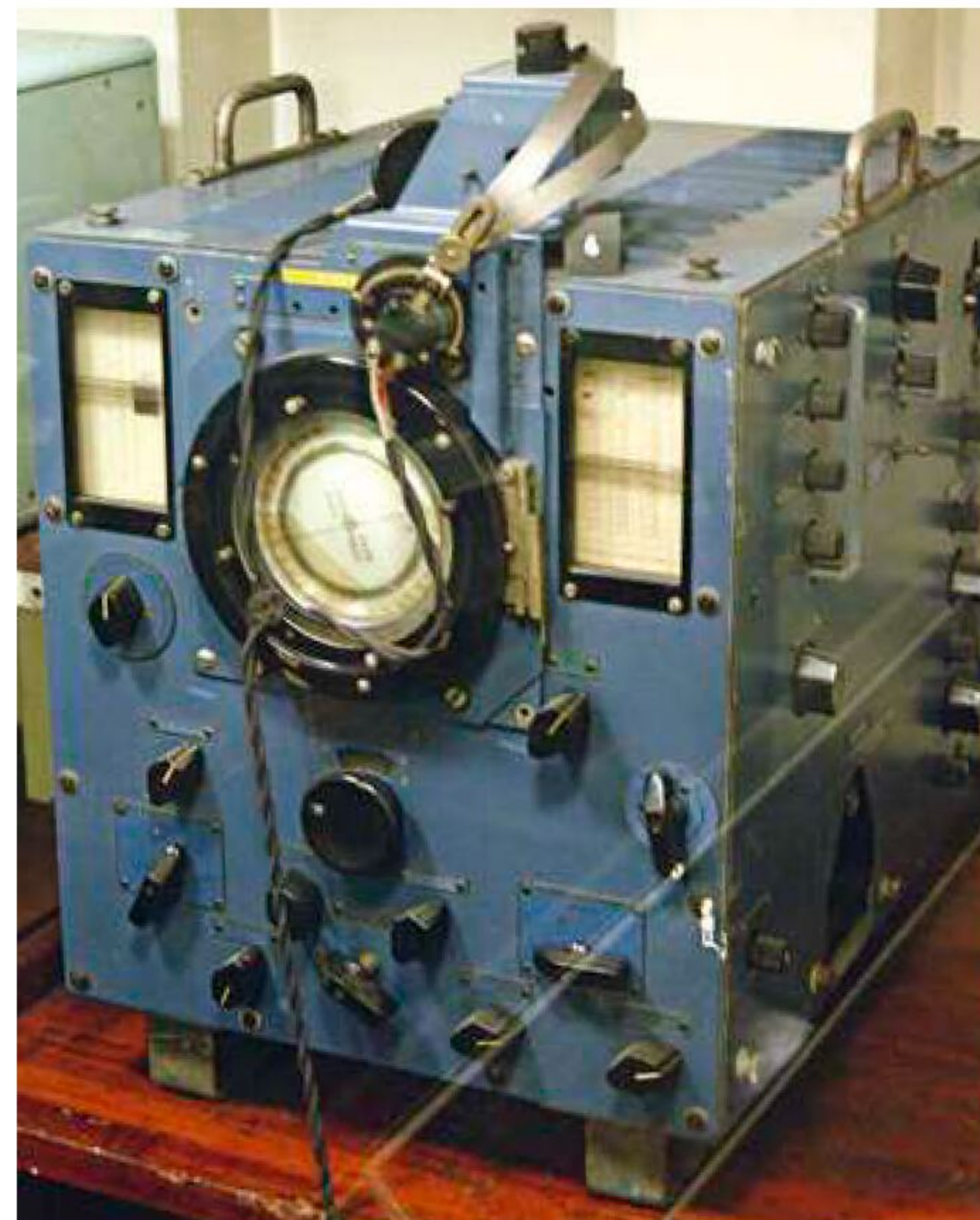
Mit dem bordgestützten HF/DF-Kurzwellenpeiler hatte sich im Zusammenwirken mit Radar und Sonar die Situation auf dem atlantischen Kriegsschauplatz grundlegend geändert. Mit seiner Hilfe wurden die am Geleitführung haltenden U-Boote abgedrängt und unter Wasser gedrückt. Die deutsche Rudeltaktik wurde damit im Kern außer Kraft gesetzt. Wirkungsvolle Angriffe waren fortan kaum noch möglich. ⚓

KURZWELLEN-PEILGERÄT

So funktionierte der Bordeinsatz

„Ein einzelnes Peilgerät konnte die Azimutpeilung feststellen, in der ein U-Boot stand, das einen Kurzwellenfunkspruch nach Hause oder an ein anderes Boot absetzte, und aus der Bodenwelle sogar folgern, ob es sich in der Nähe aufhielt. Die Schnittstelle mit der Peilung eines zweiten HF/DF-Schiffes ergab einen ziemlich genauen Standort, sodass ein Geleitfahrzeug ausgeschiedt werden konnte, um das aufgetauchte U-Boot anzugreifen und zu vertreiben. Falls es tauchte, kam ASDIC zum Zuge. Dieses Vorgehen war von besonderer Bedeutung, wenn das U-Boot ein Führungshalter war, denn unter Wasser waren seine Beobachtungs- und Fernmelde-möglichkeiten erheblich eingeschränkt. So wurde durch die an Bord eingebauten Kurzwellenpeilgeräte aggressive taktische Verfahren möglich, die auf der Grundlage

der Informationen der landgestützten Peilanlagen nicht denkbar gewesen waren. Mehr noch, die bordgestützten Peilanlagen lieferten auch Daten, die selbst das an Bord eingebaute Radar nicht liefern konnte, da die Reichweite der HF/DF-Anlagen etwa 25 Seemeilen betrug. Dagegen reichte das Radar gegen ein aufgetauchtes U-Boot mit seiner niedrigen Silhouette, je nach Seegang, nur 3000 bis 5000 Meter weit. Die Produktion der HF/DF-Geräte kam aber nur langsam in Schwung. Das Radar war populärer, weil es ein aktives Ortungssystem war. Die Anzahl der an Bord von Geleitfahrzeugen der britischen und kanadischen Marine eingebauten HF/DF-Geräte war 1942 noch sehr klein. Im Frühjahr 1943 waren jedoch bei jedem Konvoi mindestens zwei Geleitfahrzeuge mit HF/DF ausgerüstet.“
Michael Cannon: Schwarzer Mai – Die Entscheidung im U-Boot-Krieg. Berlin 2001



DEN KRIEG ÜBERDAUERT:
HF/DF-Empfangsgeräte auf dem heute in London liegenden Museumsschiff *HMS Belfast*

Fotos: Remi Kaupp/CC-BY-SA 3.0

DIE HAMBURGER WELTATTRAKTION *CAP SAN DIEGO*

Nimm mich mit, Kapitän!

Als Fotomotiv ist die in Hamburg liegende *Cap San Diego* berühmt. Das größte fahrtüchtige Museumsfrachtschiff der Welt bietet jährlich beliebte Gästefahrten an. Wir sind für Sie mitgefahren

Von Christian König

ZEITREISE DURCH DIE JAHRZEHNTE: *Cap San Diego* in den 1960er-Jahren in New York, ...

Foto: *Cap San Diego* Betriebsgesellschaft



... in den 1970er-Jahren vor der Küste Südamerikas ...

Foto: *Cap San Diego* Betriebsgesellschaft



... und kurz vor der Umbenennung in *San Diego* zu Beginn der 1980er-Jahre in Hamburg

Foto: *Cap San Diego* Betriebsgesellschaft



Die Namen sagen alles: *Cap San Antonio*, *Cap San Augustin*, *Cap San Diego*, *Cap San Marco*, *Cap San Nicolas* und *Cap San Lorenzo* der Reederei Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft gehörten zu den elegantesten Fahrzeugen, die die deutsche Schiffbauindustrie nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs abzuliefern vermochte.

Als schnelle, luxuriöse und vor allem formvollendete Fracht- und Kühlschiffe, bei denen man aus Designgründen auf einen Schornstein zugunsten von zwei Abgaspfosten verzichtet hatte, gab man den Schwesterschiffen den Spitznamen „Schwäne des Südatlantiks“. Als letztes der sechs *Cap San*-Schiffe lieferte die Deutsche Werft in Hamburg die am 15. Dezember 1961 vom Stapel gelaufene *Cap San Diego* (Baunummer 785) am 27. März 1962 ab.

40 Tonnen Öl ... pro Tag!

Namensgebend war das *Cap San Diego* auf der argentinischen Feuerlandinsel Isla de los Estados. Der 159,40 Meter lange und 21,47 Meter breite Neubau kostete damals etwa 16 Millionen D-Mark. Er war mit 9.998 BRT



SCHNÖRKELLOS: Reedereiflagge der „Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft“

Foto: Christian König

vermessen, erreichte mit seinem langsam laufenden Neunzylinder-Zweitaktdieselmotor MAN KZ 78/140 (11.650 PS/8.568 kW) bis zu 20 Knoten. Lag das Schiff mit über acht Meter Tiefgang voll beladen im Wasser, verbrauchte es bei Volllast circa 40 Tonnen Schweröl pro Tag. Vier 500 PS leistende Deutz-Achtzylinder-Dieselmotoren waren als Hilfsmaschinen eingebaut worden. Um in strukturschwachen Überseehäfen wettbe-

werbsfähig einsetzbar zu sein, erhielten die *Cap San*-Schiffe ab Werft einen Schwergutbaum und 16 Ladebäume; zudem wurde an Bug und Heck jeweils ein elektrischer Bordkran installiert. Die *Cap San Diego* hatte unter ihren Ladeluken nicht nur fünf Laderäume mit bis zu drei Zwischendecks und damit ungeahnte Stauflächen. Sie hatte nach einem Umbau 1963 auch acht Kühlräume und sechs beheizbare Süßöltanks. Zwei Tanks waren als Wechseltanks ausgelegt, in denen auch Stückgut transportiert werden konnte.

Wenn die *Cap San Diego* Hamburg verließ, waren die Laderäume meist mit Stück- und Investitionsgütern befüllt, etwa neue Personenkraftwagen, Nutzfahrzeuge und Baumaschinen. Dazu kamen in Mittel- und Südamerika benötigte chemische Erzeugnisse und zuweilen auch Zuchttiere wie Kühe, Pferde und Schweine. In den Häfen der mittel- und südamerikanischen Ostküste lud man diese Waren aus, bevor vor allem landwirtschaftliche Erzeugnisse für europäische Märkte in die Laderäume des Schiffes wanderten.

Eine Rundreise von/bis Hamburg dauerte im Schnitt 60 Tage. Die Liegezeiten in den

PUBLIKUMSMAGNET: Das Museumsfrachtschiff an seinem jetzigen Liegeplatz

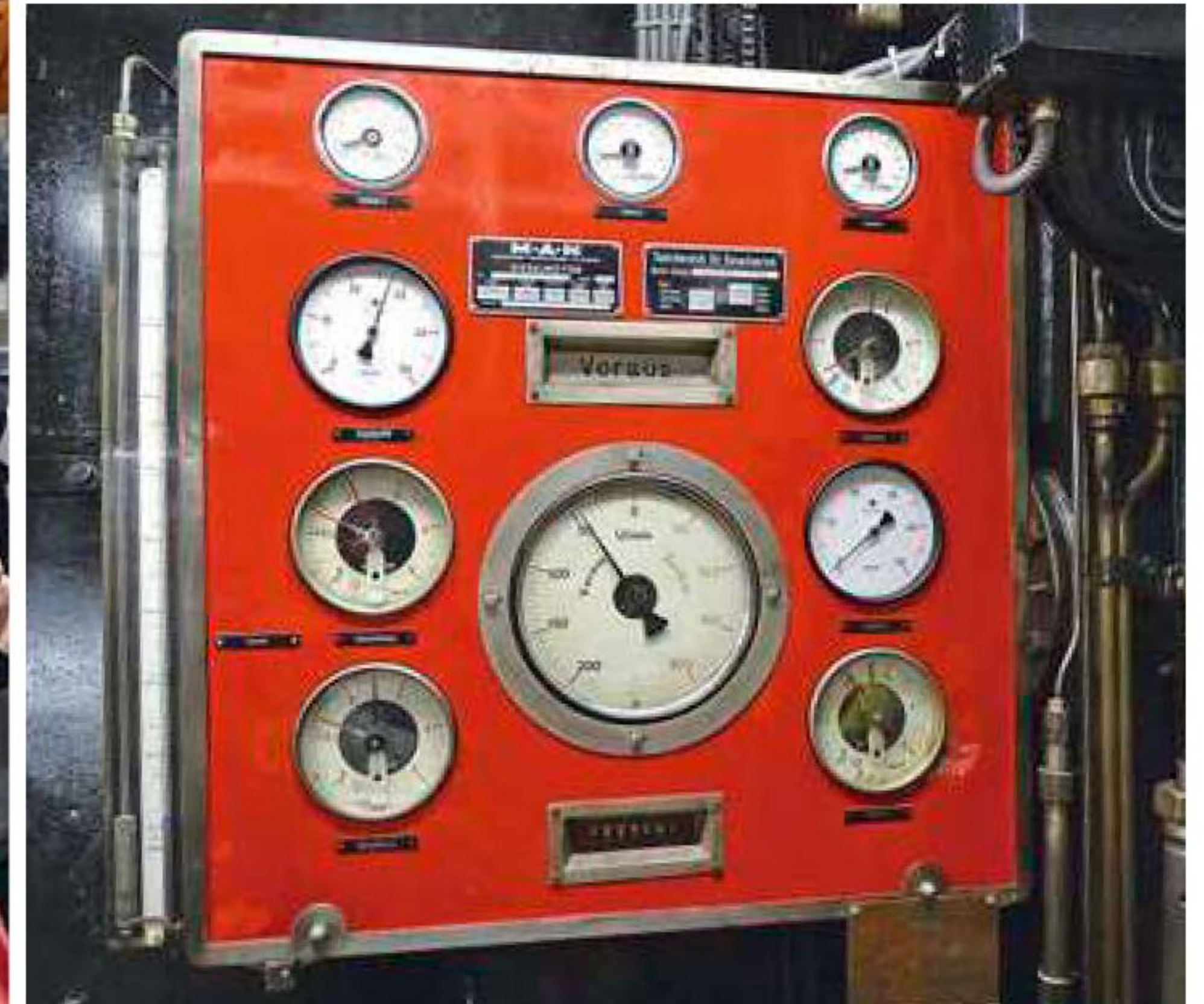
Foto: Christian König





LETZTE VORBEREITUNGEN VOR DEM AUSLAUFEN: Harald Bube am Leitstand der Hauptmaschine

Fotos (4): Christian König



ES GEHT AUCH OHNE COMPUTER: Alle wichtigen Informationen im Überblick



UNTERSTÜTZUNG: Die Hilfsdiesel der *Cap San Diego* werden für die Erzeugung des elektrischen Stroms benötigt

einzelnen Häfen betrugen in den 1960er- und 1970er-Jahren mehrere Tage, in Buenos Aires sogar bis zu zwei Wochen! In der heutigen Seeschifffahrt geradezu verschwenderisch anmutende Zeiten! Neben Baumwolle wurden Hülsenfrüchte, Kakao, Rohkaffee oder Tabak eingeladen. Auch tierische Erzeugnisse wie Häute oder Leder kamen oft an Bord. Die Süßöltanks boten flüssigen Nahrungsmitteln den entsprechenden Raum, beispielsweise für Fisch- oder Leinsaatöle, Erdnussbutter, Rindertalg oder Rizinusöl. In die Kühlräume wanderten je nach Hafen Orangen, Pfirsiche oder Weintrauben, in Argentinien auch Gefrierfleisch, das bei Minus einem Grad Celsius von der Decke baumelte.

38 bis 40 Mann Besatzung hatten die Schiffe maximal, die zusätzlich in vier klimatisierten Einzel- und vier Doppelkabinen bis zu zwölf Passagiere mitnehmen konnten. Damit



OHNE GEHT'S NICHT: Christian Blaauw, einer der vielen Ehrenamtlichen an Bord, beim Einstellen der Fahrtstufe per Manöverhandrad

sich auf den Atlantiküberquerungen unter den Passagieren keine Langeweile breit machte, verfügten die *Cap San*-Schiffe an der Backbordseite des Passagierdecks über eine Bar nebst Raucherzimmer, einen großzügigen Salon mittschiffs und ein separates Speisezimmer auf der Steuerbordseite.

Zwischen den Abgaspfosten hatten sie ein Schwimmbad und eine kleine Bar. Neben der nautischen bzw. seemännischen Besatzung gab die Hamburg Süd den *Cap San*-Schiffen als zusätzliches Küchenpersonal einen Bäcker und zwei Köche, einen Obersteward und fünf Stewards mit.

Nach Panama ausgeflaggt

Bis zu Beginn der 1980er-Jahre ließ sich die *Cap San Diego* gewinnbringend in Fahrt halten, absolvierte 120 Rundreisen. Dann lief ihr der Container den Rang ab. Die Hamburg Süd veräußerte das Schiff 1981 an die spanische Reederei Ybarra & Co., S.A. aus Sevilla. Dort flaggte man die *Cap San Diego* nach Panama aus und führte den Südamerikadienst in Vollcharter der Hamburg Süd ein weiteres Jahr fort.

Danach benannte man das Schiff in *San Diego* um und betrieb es weitere vier Jahre gegen den Trend zum Container. Bei der Hamburg Süd wurden zur Mitte der 1980er-Jahre die Vollcontainerschiffe der sogenannten *Monte*-Klasse in Dienst gestellt, die an die Stelle der klassischen Stückgutfrachter wie beispielsweise der ersten *Cap San*-Klasse traten. Es ist insofern wenig verwunderlich, dass die Reederei Ybarra die *San Diego* auch ausgeflaggt kaum mehr gewinnbringend einsetzen konnte.

Schließlich verkaufte Ybarra & Co., S.A., das Schiff 1986 an Multitrade Shipping aus Monrovia, wo es als *Sangria* nur wenige Monate in Fahrt gehalten wurde. Als Flaggenstaat wählte die Multitrade Shipping St. Vincent and the Grenadines, als Homeport Kingstown. Die Instandhaltung des einst so stolzen Schiffes wurde gegen null zurückgefahren, nur das Nötigste repariert. Der gewaltige Kostendruck und fällige Reparaturen ließen schnell erkennen, dass die *Sangria* unaufhaltsam ihrem bitteren Ende entgegenfuhr. Und doch arbeitete die Zeit für und nicht gegen sie.

Im August 1986 belastete ein Handelsstreit die Beziehungen zwischen den USA und Deutschland. Der Kurs des Dollars als Leitwährung fiel auf den tiefsten Stand seit 1981. Im transatlantischen Streit um die Wirtschaftspolitik sahen sich die westlichen Industrienationen vor einem Währungskrieg.

Die einsetzende Containerschiffahrt wurde für die *Cap San Diego* zum Schicksal: 1981 veräußerte die Reederei den Stückgutfrachter nach Spanien. Dort fuhr er vier Jahre

Der Rückgang der Stahlerzeugung in der Bundesrepublik und in einigen Nachbarländern wirkte sich regressiv auf die Schrottpreise aus. Hatte man 1984 noch mit rund 220 D-Mark pro Tonne Eisen- und Stahlschrott gerechnet, war es im Sommer 1986

VOLLE LADUNG:

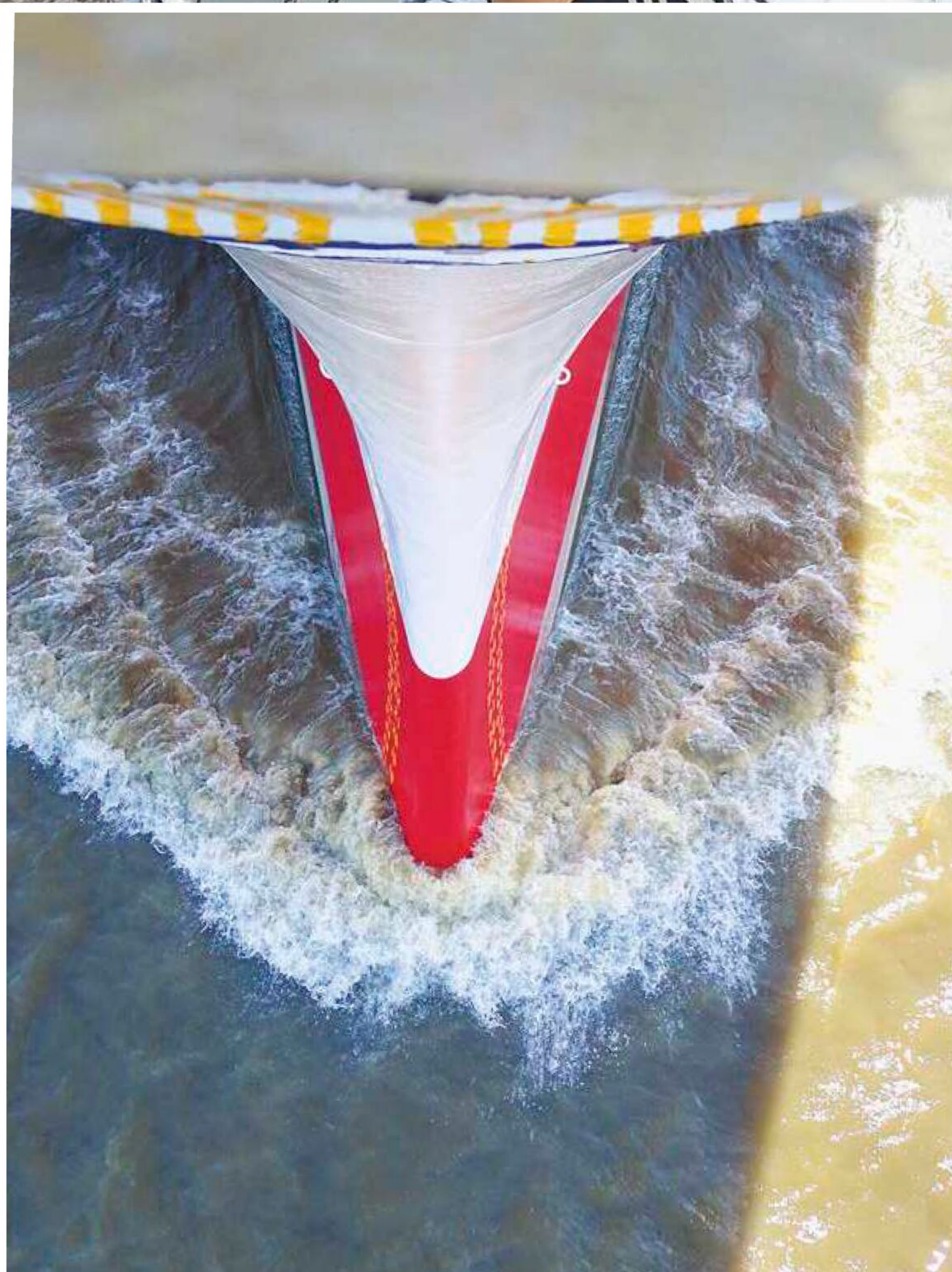
Je Gästefahrt nimmt die *Cap San Diego* bis zu 500 Passagiere mit

Foto: Christian König



PURE FREUDE:
Blick vom Brückendeck
über das Vorschiff
elbabwärts

Foto: Christian König



nur noch die Hälfte. Auch auf dem Weltmarkt verringerten sich die Schrottpreise merklich – für die Rettung der *Sangria* ein Glücksfall.

Die Freie und Hansestadt Hamburg bot bei dem zur Verschrottung anstehenden Frachter mit, erwarb ihn und holte ihn im Oktober 1986 an die Elbe. Nachdem am vorläufigen Liegeplatz in Neumühlen bereits erste, dringend erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen ausgeführt worden waren, ging man ab 1987 den Umbau in ein Museumsschiff an. Einer Generalüberholung im Werk Ross (Dock 15) der Howaldtswerke-Deutsche Werft AG 1987 schloss sich zwei Jahre später eine weitere an.

Instandsetzungen

Nachdem in der Werftenkrise der späten 1980er-Jahre die Howaldtswerke-Deutsche Werft AG insolvent gegangen war, suchte die Auffanggesellschaft Ökotech nach Folgeaufträgen für die ehemaligen HDW-Arbeitnehmer. Das Projekt *Cap San Diego* profitierte

VON OBEN: *Cap San Diego* in Fahrt auf der Elbe

Foto: Christian König



DEN KOMPASS STETS IM AUG: Lara Götschenberg am Steuer

Fotos (2): Christian König



NIMM MICH MIT, KAPITÄN! Birger Möller ganz entspannt auf der Brücke der *Cap San Diego*

vom bestens ausgebildeten ehemaligen HDW-Personal, das die Einbauten des Schiffes zweckmäßig veränderte, um Platz für ein einladendes Bordrestaurant oder als Ausstellungsräume nutzbare Laderäume zu schaffen.

Am 30. September 1989 verholte die *Cap San Diego* zunächst an die Außenseite der Hamburger Überseebrücke, ein Jahr später dann zu ihrem heutigen Liegeplatz an deren Innenseite. Als rein stationäres Museumsschiff wollte die 1987 von der Hansestadt Hamburg gegründete Stiftung Hamburger Admiralität als Eignerin die *Cap San Diego* (IMO Nr. 5060794) indes nicht nutzen. Von 1992 bis 1995 setzte man die Hauptmaschinenanlage komplett instand, brachte die vielfältigen Ballastsysteme wieder in Funktion, überholte die nautische Ausstattung und die Rettungsgeräte an Bord. Anschließend kam es zur Klassifizierung des Schiffes, die seitdem turnusmäßig alle fünf Jahre erneuert werden muss.

Nutzung als Museumsschiff

Nachdem das Museumsschiff beim 100. Geburtstag des Nord-Ostsee-Kanals im Juni 1995 die Hansestadt Hamburg repräsentiert hatte, begann man mit dem Museumsbetrieb. Die Stiftung konstituierte eine als gemeinnützig anerkannte *Cap San Diego* Betriebsgesellschaft, deren etwa 20 Mitarbeiter die Instandhaltung und den Betrieb des Schiffes jeden Tag gewährleisten. Unterstützt werden sie von 100 Ehrenamtlichen, ohne die weder die Instandhaltung noch der seemännische Alltag – vom Maschinenraum bis zur Kommandobrücke, von der Funkbude bis zum Bordrestaurant – möglich wäre.

Als die *Sangria* angekauft wurde, war an Bord noch die originale Seefunkanlage vorhanden. Das Relikt aus den frühen 1960er-Jahren verfügte über Sende- und Empfangsgeräte für verschiedene Wellenbereiche: Mittel-, Grenz- und Kurzwelle nebst UKW. Die Marinefunker-Runde e. V. ergänzte den Funkraum mit den im Amateurfunk üblichen (modernen) Kurzwellengeräten und nutzt den Funkraum der *Cap San Diego* aktiv für den Amateurfunk (Rufzeichen DLØ MFH).

Jedes Jahr besuchen etwa 100.000 Menschen die seit Dezember 2003 unter Denkmalschutz stehende *Cap San Diego*, erkunden das Schiff von den Flurplatten im Wellentunnel bis zum Peildeck, von der Gösch bis zum Reservepropeller auf dem Achterschiff. Es gibt an Bord nichts, was man sich nicht ansehen könnte!

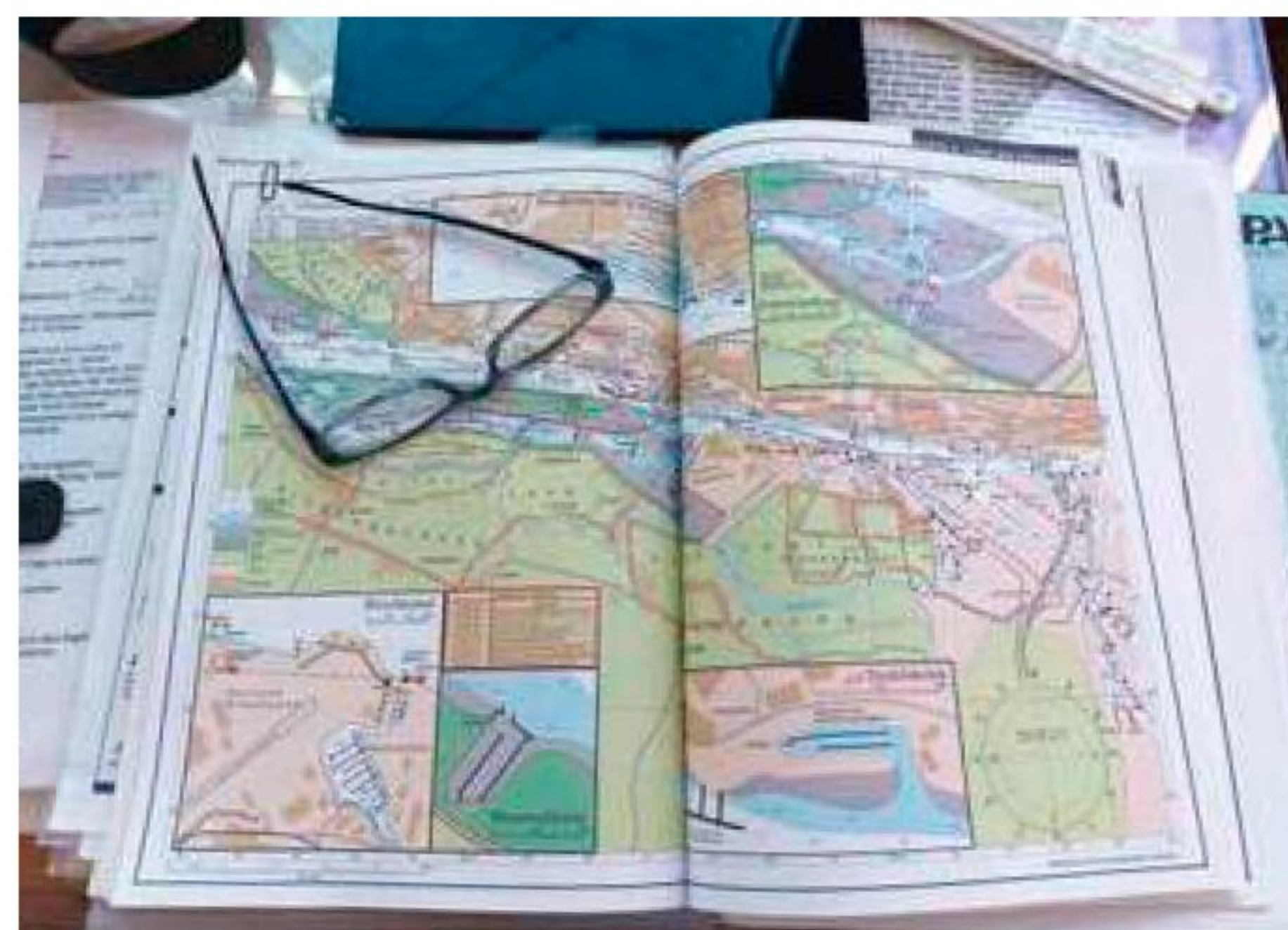
Selbst Übernachtungen in den überraschend großzügig geschnittenen Einzel- und Doppelkabinen mit dem Mobiliar der 1960er-Jahre sind möglich. Als richtungsweisend verstand man damals die Badezimmer mit

Badewanne – auch nach heutigen Standards keine Selbstverständlichkeit! Wer an Bord übernachtet, kann darüber hinaus morgens beim Gastwerk ein stets frisches, reichhaltiges Frühstück genießen. Und mit einem Tässchen heißen Kaffees aus einer der Brückennocken über die morgendliche Elbe zu den bekannten Hamburger Musicaltheatern oder zum Hamburger Michel schauen. Die Bar und die Aufenthaltsräume für Passagiere

Die *Cap San Diego* Betriebsgesellschaft sorgte mit den Mitarbeitern und zahlreichen ehrenamtlichen Helfern für die Instandhaltung und einen reibungslosen Ablauf an Bord

können für Konferenzen, Privat- und Betriebsfeiern angemietet werden. Und in den ehemaligen Laderäumen ist unendlich viel Platz vorhanden – für Kunstaussstellungen, Kinovorführungen oder zur Nutzung für diverse Veranstaltungen.

Zwischen den Lademasten befindet sich ein Hochseilgarten – hoch über der Elbe. Selbst einen Escape Room hat man mittlerweile realisiert. An jedem Tag wird an Bord gearbeitet: Stets gibt es etwas zu reparieren, auszubessern und zu pönen. Pro Jahr werden ungefähr 700 Liter Farbe verarbeitet! Rund 10.000 Stunden leisten die ehrenamtlichen Mitarbeiter in ihren roten Arbeitskombis von



UNVERZICHTBARER HELFER:

Das Hafenhandbuch Foto: Christian König

SCHÖNE AUSSICHT: *Cap San Diego* in Fahrt in der Elbmündung

Foto: *Cap San Diego* Betriebsgesellschaft



Januar bis Dezember, damit die CSD stets aussieht wie aus dem Ei gepellt.

Mitfahren ist alles!

Als jährliche Höhepunkte gelten die Gästefahrten. Sie bieten allen Interessierten die einzigartige Möglichkeit, einen historischen Stückgutfrachter in Aktion zu erleben – und zwar aus Perspektiven, die sonst nur Seeleute haben können. Wenn beispielsweise der haushohe Dieselmotor – das Herz des Schiffes – mit Pressluft gestartet wird, können Gäste unmittelbar im Manöverfahrstand danebenstehen und zuschauen.

Die Kommandos für den Manöverstand werden mittels Maschinentelegraf von der Kommandobrücke übermittelt, die Fahrtstufen per Manöverhandrad eingestellt. Der Motor ist ein Langsamläufer: Nur rund 75-mal dreht sich die Propellerwelle pro Minute, ausreichend für acht Knoten Fahrt voraus. Durch den Wellentunnel kann man bis zur Stopfbuchse laufen, wissend, dass sich dahinter die 16,5 Tonnen schwere, vierflügelige Schiffsschraube dreht.

Beim Manövrieren ohne Schlepperassistenz muss zuweilen rückwärtsgefahren werden. Dafür wird die getriebelose Hauptmaschine erst einmal gestoppt, um die Nockenwelle umzusetzen. Diese steuert die Einspritzpumpen, und wird sie umgesetzt, kann der Dieselmotor in einer neuen Drehrichtung gestartet werden.



TECHNISCHE DATEN

Cap San Diego

Bauwerft	Deutsche Werft, Hamburg
Stapellauf	16. Dezember 1961
Indienstnahme	27. März 1962
Länge ü. a.	159,4 m
Breite	21,4 m
Tiefgang	8,44 m
Vermessung	9.998 BRZ
Tragfähigkeit	10.017 tdw
Antrieb	9-Zylinder-Zweitaktdieselmotor
Leistung	11.650 PS
Geschwindigkeit	19 kn
Besatzung	38 m/w/d

DIE SEELE BAUMELN LASSEN:

An Bord und von Bord aus gibt es unendlich viel zu sehen

Foto: Christian König

MIT EINWEISER:

Kurz vor Cuxhaven bringt
das Lotsenversetzboot *Steinburg*
den Lotsen zur *Cap San Diego*

Foto: Christian König



Als beruhigend empfinden viele Gäste den Betrieb der Haupt- und der Hilfsmaschinen; sie beobachten das Auf und Ab der Nocken, die Bewegung der Ventile. Wie Kätzchen schnurren die Maschinen vor sich hin. Wenn die *Cap San Diego* beispielsweise mit langsamer Fahrt von Hamburg nach Cuxhaven gleitet, verbraucht sie knapp 4.500 Liter schwefelarmen Marinediesel.

In Händen von Profis

Während sich das Schiff langsam von seinem Liegeplatz löst, zieht es die meisten Gäste naturgemäß aufs Oberdeck. Von dort winken sie den an Land zurückbleibenden Men-

**Für das wahre Seemanns-/
Seefraugefühl gibt es beim
Boarding eine Kaffeetasse
aus Blech – das richtige
Utensil für den traditio-
nellen Snack: ein Tässchen
Bohnenkaffee mit Kuchen**

schen zu. Die Moderatoren kommentieren, was gerade passiert, die Bordkapelle spielt, die Reise beginnt!

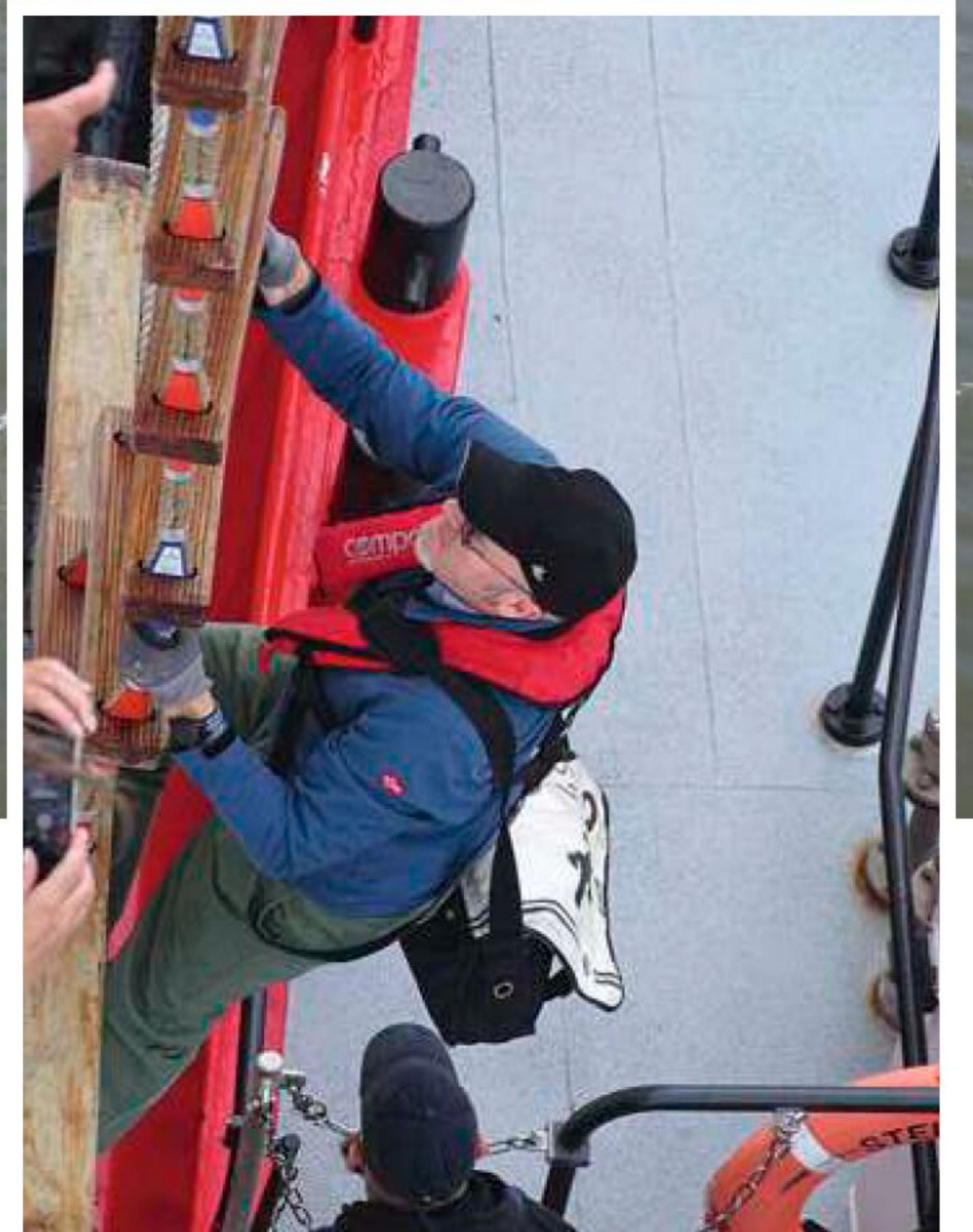
Auf der Brücke berät der Hafenlotse unprätentiös und routiniert die Schiffsführung. Kurz sind die Befehle, die umgehend umgesetzt werden. Die Besatzung ist eingespielt, ihre Ruhe wirkt auf die Gäste, obschon es für die allermeisten Menschen nicht alltäglich

sein dürfte, mit einem fast 160 Meter langen Oldtimer auf der Elbe unterwegs zu sein.

Erfahrene Kreuzfahrer wissen, dass man pro Woche mit Aida, Mein Schiff und Co oft bis zu drei Kilo zunimmt. Seeluft macht hungrig, und auf einem Kreuzfahrtschiff kann man gefühlt 35 Stunden am Tag essen. Und zwar jeden Tag. Die *Cap San Diego* ist bei den Gästefahrten glücklicherweise jeweils nur einige Stunden unterwegs. Aber die Rahmenbedingungen laden ebenso zum Essen ein. Jedem Mitreisenden wird schon beim Boarding eine Kaffeetasse aus Blech überreicht. Ein unabdingbares Utensil, um den traditionellen Welcome-Snack – ein Tässchen Bohnenkaffee und ein Stück Kuchen – einzunehmen.

Etwa 200 Liter Kaffee, rund 400 Liter Wasser, zahllose Softdrinks, Bier und Wein werden auf einer Ausfahrt konsumiert. Wer möchte, kann schon beim Ablegen mit einem Gläschen Sekt anstoßen. Zur Mittagszeit warten kalte und warme Büfets auf hungrige Mägen. Sie sind überaus reichhaltig und qualitativ hochwertig, mit Salat und Gemüse, Fisch und Fleisch, Sättigungsbeilagen und leckerem Nachtisch. Alle Reisenden können sich zusammenstellen, was sie mögen. In Summe werden etwa 600 Mahlzeiten vorgehalten (auch, falls sich jemand ein zweites Mal in die Schlange einreicht). Frisch gestärkt geht es dann zurück an Deck, wo am Nachmittag Muffins oder Blechkuchen gereicht werden.

Beim Blick hinter die Kulissen wird schnell klar: Die Durchführung dieser Fahrten ist aufwendig und funktioniert überhaupt



VIEL ARBEIT: Der Lotse kraxelt
die Leiter hoch

Foto: Christian König

nur, weil sich viele Menschen ehrenamtlich einbringen. Bevor die bis zu 500 Gäste je Fahrt an Bord gehen können, bereiten Ehrenamtliche das Schiff bis zu 24 Stunden lang vor. Für jede Fahrt benötigt man etwa 60 Besatzungsangehörige; zu viele, um sie dauerhaft auslasten zu können.

Das festangestellte Personal des Museumsschiffs besteht aus einem Bootsmann, einem Elektriker und vier Matrosen und deckt nur die notwendigsten Aufgaben ab. Für alle anderen gib es einen kleinen Personalpool. Für den Fahrbetrieb kann man auf zehn altgediente Nautiker, bis zu 20 Funker und insgesamt rund 75 Fachkräfte aus dem Decks- und Maschinenpersonal zurückgreifen – mehrere pensionierte Chiefs inbegriffen. Im Personalpool befinden sich auch Grafiker und IT-Spezialisten, Sanitäter oder auch die Reisemoderatoren. Nicht zu vergessen natürlich all die freundlichen Damen und Herren, die den Souvenirshop der *Cap San Diego* betreuen.

Wenn auch Sie mit diesem wunderschönen Schiff in See stechen wollen, finden Sie auf der Website (www.capsandiego.de) weitere Informationen und Buchungsmöglichkeiten. Man sieht sich an Bord! ⚓



U 118 IM VISIER:

Am 12. Juni 1943 greifen Grumman TBF-Avenger und Grumman F-4F Wildcat des amerikanischen Geleiträgers *USS Bogue* das Boot mit Bordwaffen an

Foto: picture-alliance/akg

WERNER DRECHSLER: VON SIEBEN MITGEFANGENEN GEHÄNGT

DER FEMEMORD

Ein junger deutscher U-Boot-Fahrer gerät in US-Kriegsgefangenschaft und wird 1944 wegen Verrats von Kameraden gelyncht. Was genau ist passiert? Die Aufarbeitung des Falles ist mühsam

Von Korvettenkapitän d.R. Rolf Stünkel



VERSENKT: Der Kommandant sowie alle Offiziere und der Großteil der Besatzung kommen ums Leben. Nur 17 Mann können vom Zerstörer *USS Osmond Ingram* gerettet werden

Foto: picture-alliance/akg

Der Chemnitzer Werner Max Henry Drechsler, geboren 1923, galt schon als Junge als schalkhafte Persönlichkeit mit Vorliebe für Geschichte und Kunst. Nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933 erlernte er zuerst ein Handwerk, wurde dann zur Wehrmacht eingezogen und kam als 18-Jähriger zur U-Boot-Waffe. Als Mechaniker wurde er auf U 118 versetzt, einem von acht auf der Germania-Werft in Kiel gebauten XB-U-Booten. Drechsler, dessen Vater unter den Nazis als Sozialdemokrat drei Jahre im Konzentrationslager saß, war ein strikter Gegner des Nationalsozialismus.

Schiffbruch und Gefangenschaft

U 118 hatte Bordeaux mit 57 Mann Besatzung unter Korvettenkapitän Werner Czygan am 20. Mai 1943 zur vierten Einsatzfahrt verlassen. Am 12. Juni 1943 gegen 14 Uhr – das Boot lief aufgetaucht westlich der Kanarischen Inseln – griffen Grumman TBF-Avenger und Grumman F-4F Wildcat des amerikanischen Geleiträgers *USS Bogue* das Boot mit ihren Bordwaffen an.

Die Bootsbesatzung machte gerade Mittagspause, einige Soldaten waren zum Essen unter Deck gegangen. Nach den ersten Salven der Angreifer erwiderte die Brückenwache das Feuer, dann befahl Kommandant Czygan zu tauchen.

Wenige Minuten später wurde U 118 nach Wasserbombentreffern aber wieder zum Auftauchen gezwungen und war den Angriffen hilflos ausgesetzt. Der tödlich verwundete Kommandant gab noch den Befehl zum Verlassen des Bootes. U 118 brach kurz darauf auseinander und sank. Czygan kam mit allen Offizieren und dem Großteil seiner Besatzung ums Leben. Nur 17 Mann konnten vom Zerstörer *USS Osmond Ingram* gerettet werden, einer von ihnen starb kurz nach seiner Bergung.

Der Mechaniker-Obergefreite Werner Drechsler gehörte zu den Überlebenden. Er hatte eine schwere Verletzung am Knie davongetragen und kam zunächst ins Marinekrankenhaus von Norfolk in Virginia. Anschließend verlegte man ihn mit anderen Kameraden für sieben Monate zur Befragung nach Fort Hunt in Maryland.

Drechsler erwies sich zum Erstaunen seiner Bewacher als williger Gesprächspartner und lieferte ihnen zahl-



BESATZUNG VON U 118: Kommandant Werner Czygan und seine Männer nach der Indienststellung. Einer von ihnen ist Werner Drechsler

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

UNTERSEEBOOTE VOM TYP X B Fast alle verloren

Der Typ X B war ein Zweihüllen-Hochseeboot und Minenleger für den Übersee-einsatz. Ab 1943 hatten alle Boote einen Schnorchel. Ihre Minenwurfeinrichtung bestand aus sechs vorderen senkrechten Schächten für je drei Minen sowie aus jeweils zwölf Schächten mittschiffs an Backbord und Steuerbord für je zwei Minen. 1943 wurde das Deckgeschütz entfernt. Die Flakbewaffnung wuchs um zwei weitere 2-cm-Geschütze. Bis auf zwei gingen alle Boote im Einsatz verloren.



reiche Informationen über den Bordalltag in der Kriegsmarine – von technischen Details der U-Boote bis zu Ortsangaben der Marinebordelle in Frankreich.

Im Dienst der Amerikaner

Die Amerikaner gaben Drechsler den Decknamen „Limmer“, und der junge Mann tat sich damit hervor, als angeblicher Obermaat deutsche Kameraden auszuhorchen und in Gespräche zu verwickeln. Wie einige von ihnen später aussagten, befragte sie Drechsler unter anderem wegen eines geheimen Kurzwellenradios, mit dem sie deutsche Sender hören konnten. Die Amerikaner zeigten sich zufrieden und stellten dem 22-jährigen Drechsler eine Vorzugsbehandlung nach Ende des Krieges in Aussicht.

Mit zunehmendem Erfolg der Alliierten gegen die deutsche U-Boot-Bedrohung – der Enigma-Code war entschlüsselt – ließ „Limmers“ Bedeutung als Informationsquelle allmählich nach. Am 12. März 1944 verlegte man den 22-Jährigen in das Army-Kriegsgefangenenlager Papago Park bei Phoenix, Arizona.

An einem heißen Nachmittag traf sein Zug mit etwa 350 Kriegsgefangenen am nahe gelegenen Bahnhof von Tempe ein. Drechsler, der wegen seiner Knieverwundung noch etwas hinkte, wurde in einem Army-Ambulanzauto nach Papago Park gefahren und mit ungefähr 50 weiteren Gefangenen in Baracke T-843 des Compound (Lagers) 4 untergebracht. Das Gelände war schwer mit Stacheldraht gesichert.

Enttarnung und Mord

Bald nach Eintreffen der Soldaten fand ein Fußballspiel statt. Drechsler gesellte sich als Zuschauer zu den anderen Kriegsgefangenen. Dabei wurde er von einigen der Soldaten, die er zuvor in Fort Hunt ausgehorcht hatte, wiedererkannt. Die U-Boot-Fahrer Rolf Wi-zuy (22) und Bernhard Reyak (20), hellauf empört über die Spitzeldienste ihres Kameraden, versammelten befreundete Soldaten, um über Drechslers Schicksal zu beraten.

ZUKUNFT NACH DEM KRIEG? Am 20. Juni 1943 verlässt Werner Drechsler, wegen einer Knieverletzung gestützt von seinem Kameraden Hermann Polowzyk, die *USS Osmond Ingram*

Foto: National Archives

GLÜCKLICHE GESICHTER:

Die Gefangenen von U 118 in einem Bus auf dem Navy-Stützpunkt in Norfolk.
Zweiter von links: Werner Drechsler

Foto: National Archives

Einige sprachen sich dafür aus, ihn mit dem „Heiligen Geist“ zu behandeln, also maskiert zu verprügeln. Wizuy, der als Wortführer fungierte, und andere wollten den Verräter hingegen sofort umbringen. Schnell bildete sich ein kleiner Mordtrupp, bestehend aus Wizuy, Reyak und ihren Freunden Helmut Fischer (21), Fritz Franke (20) und Günther Külsen (21), die alle auf U 615 gefahren waren. Heinrich Ludwig (25) von U 199 kam kurz danach hinzu.

Nach Einbruch der Dunkelheit versammelten sich die Männer zwischen Drechslers Baracke und dem Duschgebäude. Reyak und Ludwig bereiteten einen Strick und eine Bank für die Exekution vor. Dann liefen alle zu Drechslers Stube. Der erwachte sofort, als die Männer ihn aus seiner Koje holten. Trotz heftiger Gegenwehr gelang es ihnen, Drechsler aus dem Gebäude zu zerren und zu verprügeln. Seine Hilferufe weckten viele Insassen des Lagers, die nun aus ihren Gebäuden kamen.

Die Angreifer ließen für einen Moment von ihrem blutenden Opfer ab und versteckten sich, und Drechsler lief zurück in seine Baracke.

Sieben gegen einen

Die Täter berieten in der Dunkelheit das weitere Vorgehen. Wizuy fand, man habe Drechsler genügend geschlagen und ihm einen gehörigen Schrecken eingejagt. Doch in diesem Moment stieß Otto Stengel (26) von U 352 zur Gruppe, der, wie Wizuy später aussagen sollte, Drechsler hasste. Das nunmehr siebenköpfige Team kehrte zu Drechslers Baracke zurück, wo es sein Opfer auf dem Bett sitzend vorfand.

Drechsler gestand ihnen gegenüber seinen Verrat und bat seine Peiniger, ihm bis zum nächsten Morgen Zeit für weitere Erklärungen zu geben. Doch die schleppten ihn stattdessen in den Duschraum, wo der Strick bereits an einem Dachbalken hing. Zwei Männer kletterten auf eine Bank, um Drechsler die Schlinge um den Hals zu legen. Jemand stieß die Bank weg, und Drechsler starb. Die Täter verließen den Raum und kehrten zu ihren Unterkünften zurück.



BASIC PERSONNEL RECORD
(Also Known as Prisoner of War)

NO. 4184
(Prisoner of War Number)
Werner Drechsler
(Name of Prisoner)
Male

Height: 5' 7 1/2" ft.
Weight: 155 lbs.
Race: White
Hair: Dark Brown
Age: 20

Location of Prisoner: Norfolk, Va.
From: Germany

1. Tobacco Permit

Disturbing marks or disfigurement:
I have scars on my arm. Small scar left arm. Scar on right thigh anterior surface. Bullet wound on knee. Will leave scar.

30 June 1943, Naval Hospital, P.O.B., Norfolk, Va.
(Indicate place where prisoner taken into custody, and date, in other places)

Right Hand

1. Thumb 2. Index Finger 3. Middle Finger 4. Ring Finger 5. Little Finger

Left Hand

6. Thumb 7. Index Finger 8. Middle Finger 9. Ring Finger 10. Little Finger

Notes: (Indicate any other marks or disfigurement)

VORDERSEITE VON DRECHSLERS POW PERSONAL RECORD KARTE:

Kriegsgefangene wurden mit Fingerabdrücken fotografiert und erhielten ihre POW-Nummer

Foto: National Archives

Nach eingehenden polizeilichen Untersuchungen und langen Verhören, bei denen die Verdächtigen durch den Einsatz von Lügendetektoren, durch gezielte Drohungen und Schlafentzug müde gemacht wurden, hatte sich der Täterkreis herausgebildet. Alle sieben Mörder unterschrieben schließlich ihre Geständnisse.

Prozess und Hinrichtung

Am Morgen des 15. August 1944 versammelten sich 13 Offiziere der U.S. Army unter dem Vorsitz von Colonel Cassius Poust zum Kriegsgerichtsprozess. Major Francis Walsh, später auch in den Kriegsverbrecherprozessen in Nürnberg aktiv, fungierte als Vertreter der Anklage, Major William Taylor übernahm die Verteidigung.

Nach den Schlussplädoyers des kurzen Verfahrens schrieb jedes Jurymitglied „guilty“ auf seinen Zettel. Nach der Verkündung fand – abermals in geheimer Abstimmung – die Urteilsfindung statt. Sie war einstimmig: „To be hanged by the neck until dead.“

Die sieben Täter sollten zunächst nichts von ihrem Todesurteil erfahren. Am 27. Januar 1945 reisten sie unter schwerer Bewachung mit dem Zug von Florence, Arizona, zur Justizvollzugskaserne von Fort Leavenworth, Kansas. Was die Gefangenen nicht ahnten: Es bestand eine Chance, gegen US-Kriegsgefangene in Deutschland ausgetauscht zu werden. Gesandte der neutralen Schweiz hatten die Vermittlung zwischen Berlin und Washington übernommen.

Präsident Truman bestätigt Urteil

Doch da der Krieg in Europa zu Ende ging, hatte sich jeglicher Gefangenenaustausch mit Deutschland erledigt; bereits Anfang Juli 1945 waren bis auf zwei Mann alle US-Kriegsgefangenen aufgefunden worden und wieder heimgekehrt.

Und so bestätigte US-Präsident Harry Truman das Todesurteil für die sieben Deutschen am 28. Juli 1945. Am 24. August, dem Tag vor der Hinrichtung, las man ihnen die Hinrichtungsbefehle vor. Sie schrieben Abschiedsbriefe und wurden vom katholischen Kaplan betreut.

Am frühen Morgen des 25. August führte man Helmut Fischer zum Galgen, gefolgt von seinen Kameraden. Kaum lag einer im Sarg, folgte der nächste. Als Letzter starb Rolf



CAMP PAPAGO PARK: Das Gefangenenerlager wurde der Öffentlichkeit nicht nur durch den Fememord bekannt, sondern auch durch spektakuläre Ausbruchsversuche

Foto: Arizona Military Museum

KRIEGSGEFANGENENLAGER DER USA

Camp Papago Park

Camp Papago Park, ein Gelände in Scottsdale bei Phoenix (Arizona), diente zwischen 1943 und 1956 als Lager für bis zu 3.100 deutsche Kriegsgefangene, überwiegend Angehörige der Kriegsmarine. Ein Teil des früheren Geländes dient heute der Arizona Army National Guard, größere Teile gehören zum städtischen Papago Park.

**Die letzten Gründe
für Werner Drechslers
Handeln werden
im Dunkeln bleiben.
Aber es ist anzunehmen,
dass Hass auf die Nazis
und die Aussicht auf eine
Vorzugsbehandlung
durch die Amerikaner
den Ausschlag gegeben
haben. Für seine
Kameraden war es
klarer Verrat**

Wizuy. „Die Falltür öffnete sich für den ersten um 2:10 Uhr, der Letzte ging um 2:48 Uhr in den Tod“, schrieb die Army-Zeitung *Fort Leavenworth News*. Nicht ohne Stolz fuhr der Reporter fort: „In unserer Einrichtung wurde ein neues System zum Massenhängen entwickelt, das den Vorgang um mehr als eine Stunde verkürzte.“ Es war die letzte Massenhinrichtung in den Vereinigten Staaten.

Die Särge wurden kurz nach Sonnenaufgang zum nahen Friedhof gebracht und ohne Ehren auf dem Gelände von Fort Leavenworth bestattet. Auf ihren Grabsteinen sind lediglich Name, Rang und Todesdatum eingraviert.

Werner Drechslers Grabstelle hingegen befindet sich auf dem National Cemetery von Fort Bliss in El Paso, Texas.

„Betrachte mich nicht als Mörder“

Der Fall Drechsler wurde von der US-Militärjustiz lückenlos aufgeklärt. Alle Verhörprotokolle liegen vor, zahlreiche Historiker haben sich mit diesem Thema beschäftigt. Doch niemand kann mit letzter Sicherheit sagen, warum der 22-jährige Werner Drechsler als Spion fungierte. War es Geltungsdrang? Die Hoffnung auf bessere Behandlung durch die Amerikaner? Oder ein tief sitzender Hass auf die Nazis?

Ebenso lässt die Gewalttat der vorher unbescholtenen jungen Marinesoldaten noch Fragen offen. Otto Stengel, verheiratet und Familienvater, kannte Drechsler nicht und war mit keinem der anderen Täter zur See gefahren. Am Schluss seines Geständnisses gab er zu Protokoll:

„Drechsler wurde ermordet, aber er hat selbst zahllose Morde verübt. Meine Schwägerin wurde ausgebombt, meine Cousine kam bei einem Luftangriff um. Wie viele weitere Frauen und Kinder, und darüber hinaus: Wie viele tapfere U-Boot-Fahrer hat Drechsler auf dem Gewissen? Sollen wir Kriegsgefangenen bis zum Kriegsende warten, um uns an Deutschlands Verrätern zu rächen? Ich liebe mein Vaterland und kann nicht so lange warten, denn bis zum Ende dieses Krieges könnte Drechsler meine Frau und die Kinder ebenfalls umgebracht haben.

Ich habe einen Mord verübt, doch ich betrachte mich nicht als Mörder, sondern als verantwortungsbewussten deutschen Soldaten.“

LIEMBA, EX-SMS GOETZEN

Die letzte Veteranin

Liemba ist das einzige verbliebene ehemalige deutsche Kriegsschiff aus dem Ersten Weltkrieg. Bis 2018 war das Schiff ein wichtiger Wirtschaftsfaktor auf dem Tanganjika-See – und wurde dann aufgelegt. Jetzt ist klar: Es gibt eine Zukunft für die *Liemba*

Von Ingo Thiel

Die Reise im Dienst für das Vaterland ist lang, beschwerlich und ein großes Abenteuer. Drei Arbeiter der Meyer Werft führt dieser Auftrag kurz vor dem Ersten Weltkrieg mitten hinein in das Herz Afrikas. Mit ihnen reist ein in seine Einzelteile zerlegtes Dampfschiff, fein säuberlich in 5.000 Holzkisten mit einem Gesamtgewicht von 800 Tonnen verpackt, von Papenburg in die größte Kolonie des Kaiserreichs: Deutsch-Ostafrika.

Das die heutigen Staaten Tansania, Ruanda und Burundi umfassende Gebiet reicht bis zum Tanganjika-See, der die Grenze zwischen den beiden Kolonialstaaten Belgisch-Kongo und Deutsch-Ostafrika markiert.

In der heißen Phase des Kolonialismus zu Beginn des 20. Jahrhunderts sind Berlin und Brüssel große Konkurrenten um die Herr-

schaft an dem lang gestreckten See mit seinen Anrainerflächen. Die Pläne des Kaiserreichs für eine noch größere Kolonie „Mittelafrika“ kollidieren mit den Interessen Belgiens und auch der Briten, die weitere Nachbargebiete in Besitz genommen haben.

Flagge zeigen!

Um Kraft und Überlegenheit zu demonstrieren, beschließt Kaiser Wilhelm II., auf dem Tanganjika-See ein deutsches Dampfschiff zu stationieren. Selbst einen Namen hat Seine Majestät bereits: *Graf Goetzen* soll das Schiff heißen, nach dem ehemaligen Gouverneur von Deutsch-Ostafrika, Gustav Adolf Graf von Goetzen.

Anfang 1913 beginnt der Bau auf der Meyer Werft in Papenburg an der Ems, Auftraggeber ist die Ostafrikanische Eisenbahn-Gesell-



schaft, unterstützt vom Reichskolonialamt. In nur zehn Monaten entsteht ein Wunderwerk zeitgenössischer Technik: ein Baukasten-schiff, das zunächst nicht genietet, sondern nur zusammengeschraubt wird, damit es für den Transport wieder in Tausende Einzelteile zerlegt werden kann. Knapp 72 Meter lang, zehn Meter breit, eine Verdrängung von 1.200 Tonnen – die *Graf Goetzen* soll das größte Schiff auf sämtlichen afrikanischen Gewässern werden.

Bereits im November 1913 nehmen zwei Mitarbeiter der Ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft und ein Vertreter des Reichskolonialamtes das Schiff auf der Helling ab. Anschließend wird es auseinandergenommen, und die Teile werden, zusammen mit 160.000 Nieten, in rund 5.000 Holzkisten auf Güterwagen geladen.

Im Auftrag des Kaisers

Die Meyer Werft schickt für den Zusammenbau in Afrika den Schiffbaumeister Anton Rüter, den Nieter Rudolf Tellmann sowie den Gesellen Hermann Wendt mit. Die lange Abwesenheit von Frauen und Kindern wird fürstlich entlohnt. Rüter erhält während des Einsatzes monatlich 600 Reichsmark, mehr als das Vierfache seines normalen Arbeitslohns. Per Bahn gelangen die drei Werftarbeiter und sämtliche Kisten nach Hamburg und dann auf drei Dampfern nach Daressalam, dem Verwaltungssitz Deutsch-Ostafrikas, wo

sie am 16. Februar 1914 eintreffen. Dort werden die Kisten wieder auf die Bahn verfrachtet und nach Kigoma transportiert.

Am Tanganjika-See bauen über 250 einheimische Arbeiter und 20 Inder aus der Eisenbahnwerkstatt Daressalam unter der Leitung von Schiffbaumeister Rüter die *Graf Goetzen* in monatelanger Arbeit wieder zusammen. Da die Helling der Querstapelanlage aufgrund des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs nicht mehr geliefert werden kann, muss der Stapellauf improvisiert

werden. Der Ingenieur Friedrich Hübener von der Firma Philipp Holzmann lässt eine tiefe Dockgrube für das Schiff graben. Am 5. Februar 1915 wird der Damm, der Grube und See trennt, durchstoßen, und die *Graf Goetzen* schwimmt auf. Ende Mai ist das Schiff fertig montiert, einige Probefahrten finden Anfang Juni statt, die Indienststellung ist am 9. Juni 1915.

Das neue Schiff weist allerdings nur äußerst mäßige Seeigenschaften auf. Korvettenkapitän Gustav Zimmer, Marinebe-

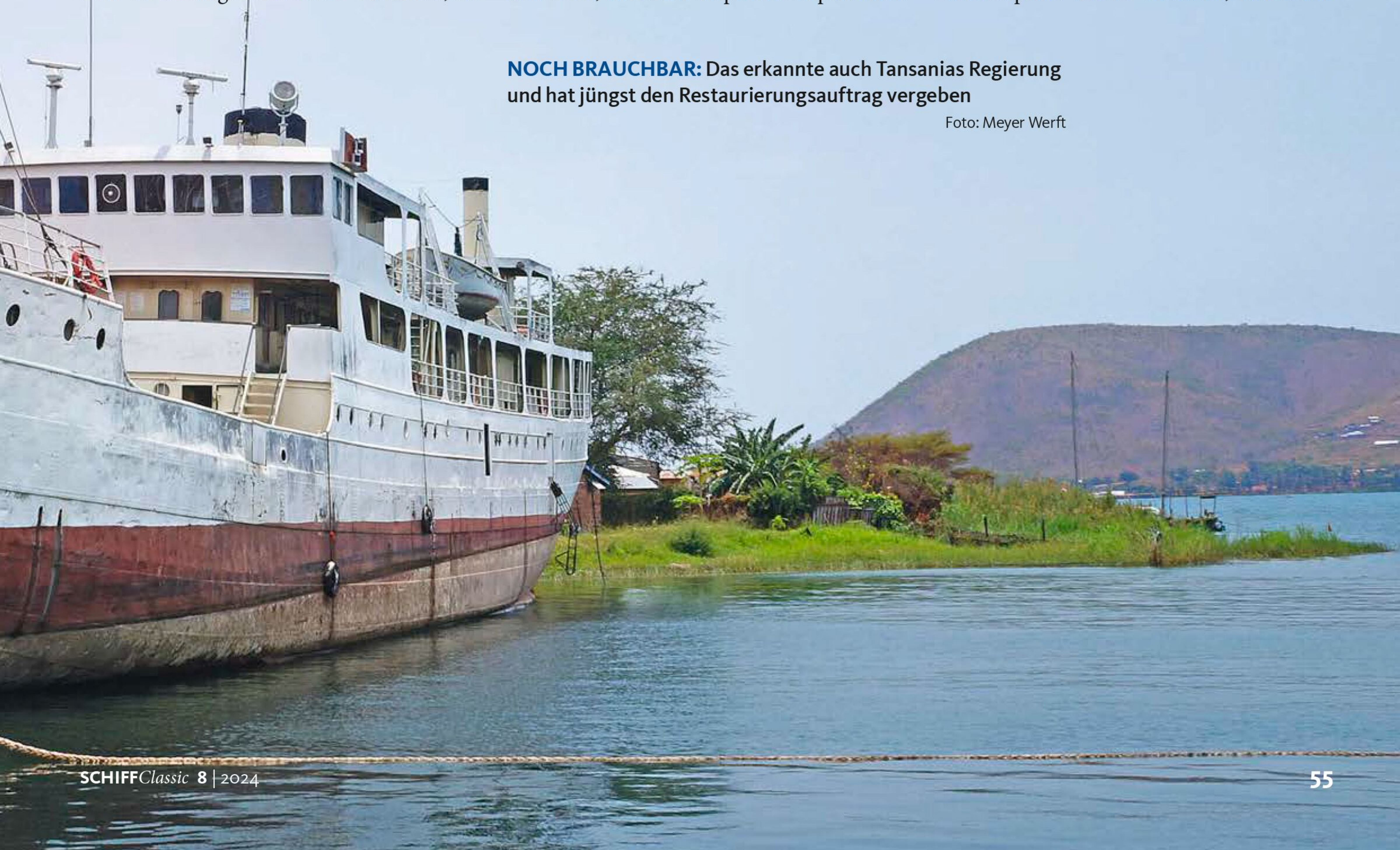


SMS GOETZEN: Am 5. Februar 1915 in Afrika vom Stapel gelaufen, sollte das Motorschiff ursprünglich den Warentransport auf dem Tanganjika-See im Westen der deutschen Kolonie Ostafrika und mit der benachbarten belgischen Kolonie Kongo gewährleisten

Gemälde: Olaf Rahardt

NOCH BRAUCHBAR: Das erkannte auch Tansanias Regierung und hat jüngst den Restaurierungsauftrag vergeben

Foto: Meyer Werft



STOLZES SCHIFF: Wie von der Führung geplant, beherrscht die *SMS Goetzen* den Tanganjika-See Foto: Meyer Werft



IM EINSATZ:
Bedienmannschaft der *Goetzen*
am 10,5-cm-Geschütz L/40 Sk

Foto: Archiv Schiff Classic



fehlshaber am Tanganjika-See, beklagt sich am 20. August 1915 schriftlich bei dem Gouverneur Heinrich Schnee: Die Maschinen seien zu schwach und verursachten starke Vibrationen, die Steuereinrichtung wäre sehr störanfällig, die *Graf Goetzen* rolle selbst bei geringen Wellen sehr stark, es gäbe zu wenig Trimmmöglichkeiten, und die Schotten seien zu schwach.

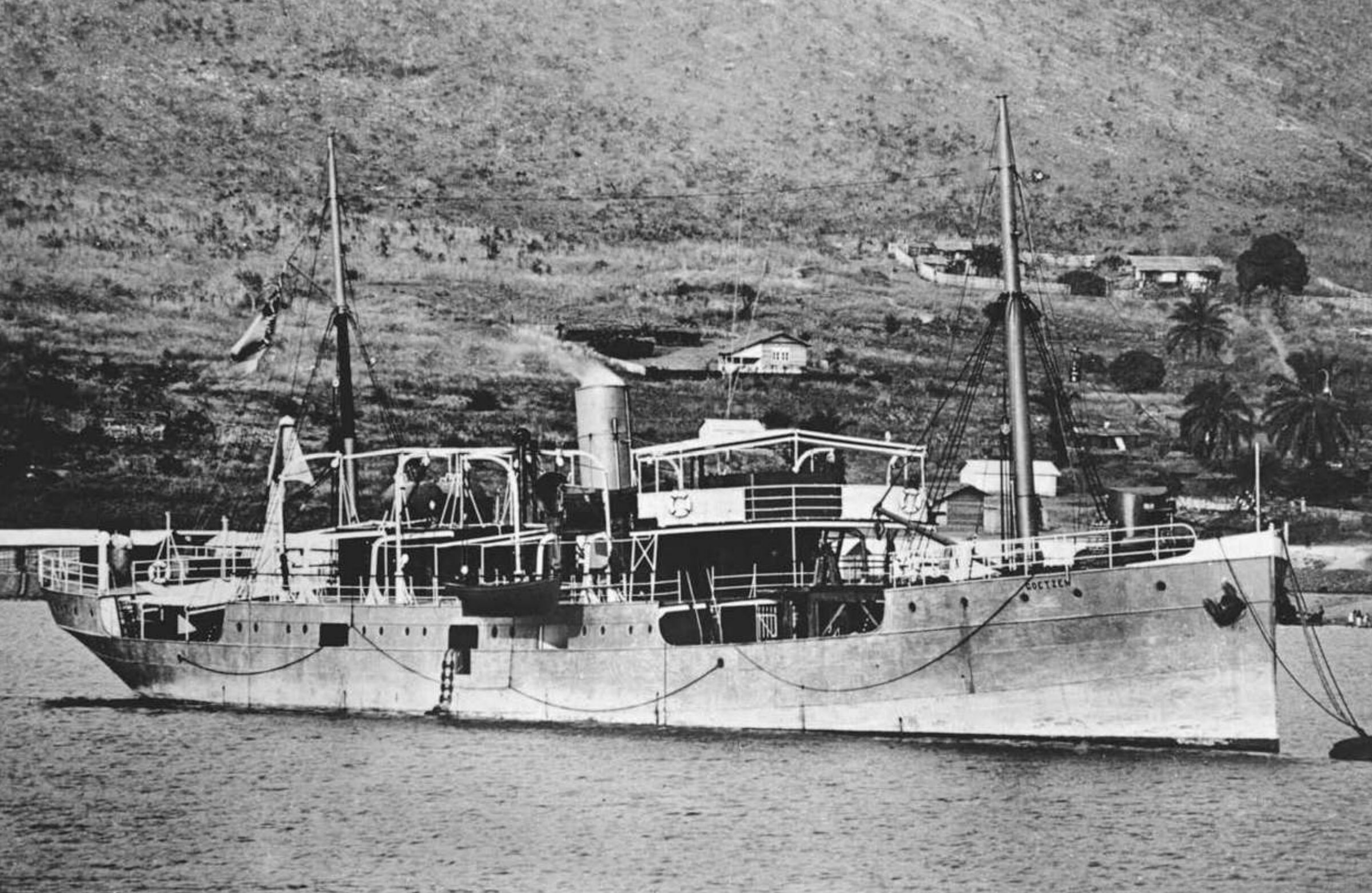
Im Ersten Weltkrieg

Eine Besatzung von 64 Mann (60 Mannschaften und vier Offiziere) kümmert sich um Fracht und Passagiere, die in sieben Einzelkabinen mit Schlafsofa in der ersten Klasse und fünf Kabinen zweiter Klasse mit Zweierbett untergebracht sind. Dazu gibt es je einen Ess- und Rauchsalon erster und zweiter Klasse. Die Maschinenanlage besteht aus zwei mit Holz oder Kohle befeuerten Rundkesseln zur Dampferzeugung für zwei Dreifachexpansionsmaschinen mit einer Leistung von je 250 PSi, einer Kühlmaschine im isolierten Kühlraum sowie einer Beleuchtungs- und einer Belüftungsanlage.

Zur Zeit der Indienststellung der *Graf Goetzen* hat der Erste Weltkrieg längst Afrika erreicht. Der Tanganjika-See, koloniale Grenze zu den belgischen Gebieten, ist Frontlinie, es kommt zu ersten Gefechten. General Paul von Lettow-Vorbeck, Kommandant der deutschen Schutztruppe, befiehlt, das Schiff für die militärische Verwendung aufzurüsten. Seine Männer bergen die Geschütze des nicht mehr operationsfähigen und später südlich von Daressalam selbst versenkten Kleinen Kreuzers *Königsberg*. Fortan trägt das Schiff ein 10,5-cm-Geschütz, ein 8,8-cm-Geschütz sowie zwei 37-mm-Hotchkiss-Revolverkano-

nen des Vermessungsschiffes *Möwe*. Das Hilfskriegsschiff fährt nun unter der Bezeichnung *SMS Goetzen*, Kommandant wird Oberleutnant zur See Siebel.

Als Truppentransporter bricht die *SMS Goetzen* von Kigoma mit mehreren Hundert Soldaten zur deutschen Festung Bismarckburg im Süden des Sees auf. Sie beherrscht, wie von Lettow-Vorbeck geplant, den Tanganjika-See, denn die Briten verfügen nur über die beiden jeweils 13 Meter langen Kanonenboote *Mimi* und *Toutou* mit nur je einer kleinen Kanone. So schleppt das deutsche Schiff den britischen Dampfer *Cecil Rhodes* aus



KAISERLICHES KOLONIALFAHRZEUG: SMS *Goetzen* auf Reede im Tanganjika-See in Deutsch-Ostafrika Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Kasakalawe am Süden des Sees ab und versenkt ihn im tiefen Wasser.

Doch die Belgier reagieren auf die Bedrohung und verbringen mehrere Schiffe zum Tanganjika-See, darunter das 18 Meter lange Kanonenboot *Netta*. Die letzte Versorgungsfahrt der SMS *Goetzen* findet am 18. April 1916 nach Usambura statt, dann bleibt das Schiff im Hafen von Kigoma.

Treffer am Heck

Am 10. Juni bombardiert ein belgisches Wasserflugzeug des Typs Short Admiralty 827 das Schiff und trifft es am Heck. Während der Reparaturarbeiten kommt es bei einem weiteren Luftangriff kurze Zeit später zu einem erneuten, leichten Treffer. Die Belgier greifen Kigoma immer wieder aus der Luft an, und General Lettow-Vorbeck erkennt, dass seine Schutztruppe die Stellungen am Tanganjika-See nicht länger halten kann.

Er befiehlt den Rückzug, die SMS *Goetzen* soll den Belgiern allerdings nicht in die Hände fallen. Es bleibt nur eine Lösung: Das Schiff muss versenkt werden. Schiffbaumeister Rüter lässt die wichtigsten Teile vor dem Öffnen der Seeventile dick mit Fett gegen Rost einschmieren, um es später wieder heben zu können.

Das mächtigste Kriegsschiff auf dem Tanganjika-See wird am 26. Juli 1916 geflutet und in einer Wassertiefe von rund 20 Metern in der Katabe Bay auf Grund gesetzt. Nachdem die Papenburger Werfthandwerker ihr Schiff versenkt haben, verlassen sie eilig Kigoma, geraten aber schon kurze Zeit später in britische Gefangenschaft. Von Tanganjika müs-

Die Deutschen erkennen, dass sie ihre Stellung nicht weiter halten können – doch die SMS *Goetzen* darf den Belgiern nicht in die Hände fallen. Also muss das Schiff versenkt werden

sen sie in ein Kriegsgefangenenlager nach Ägypten marschieren. Erst nach dem Krieg dürfen sie in ihre Heimat zurückkehren.

Die Belgier versuchen zweimal erfolglos, das Schiff zu heben. Erst die Briten, die als neue Kolonialherren Tanganjika 1921 übernehmen, schaffen es am 16. März 1924. Anschließend werden die Schäden beseitigt.

30.000 Pfund Sterling kostet das Flottnachen. Am 16. Mai 1927 wird das Schiff vom Tanganjika Railways and Port Service unter neuem Namen wieder in Dienst gestellt. Es heißt jetzt *Liemba*, der einheimische Name für den Tanganjika-See. Taufpatin ist Mary Scott, die Ehefrau von Gouverneur Sir John Scott. Der zunächst dunkelgraue Rumpf wird bei jährlichen Werftaufenthalten immer heller gestrichen, bis die *Liemba* ab Mitte der 1930er-Jahre das strahlend weiße Farbkleid erhält, das sie bis heute trägt.

Umfangreiche Renovierungen

Im Zweiten Weltkrieg wird der normale Liniendienst fortgesetzt. 1948 übernimmt die East African Railways and Harbour Administration (EAR&H) das Schiff und führt von 1950 bis 1952 eine umfangreiche Renovierung durch. Der Aufbau wird um ein Deck aufgestockt, der Hauptmast durch zwei Lademasten ersetzt, Schlingerkiel werden angebracht und ölbefeuerte Kessel eingebaut.

Durch den Umbau erhöht sich die Zahl der Passagiere auf 20 in der ersten Klasse, in der dritten Klasse (Deckspassagiere) können mehr als 200 Personen transportiert werden, die Frachtkapazität liegt bei 550 Tonnen. Aufgrund der in der Region immer wieder aus-

HOFFNUNGSTRÄGER:
Burundische Flüchtlinge warten 2015
auf die *MV Liemba*, mit der sie in
die sichere Stadt Kigoma gelangen

Foto: picture-alliance/Reuters/Thomas Mukoya

brechenden Bürgerkriege wird die *Liemba* ab 1962 von der UNHCR oftmals als Flüchtlings-transporter angemietet. Noch 1997 werden in einer fünfmonatigen Operation mit 22 Fahrten von Kigoma nach Uvira mehr als 75.000 Flüchtlinge aus der Demokratischen Republik Kongo gerettet, und 2015 bedeutet das Schiff für Zehntausende vom Bürgerkrieg in Burundi betroffene Menschen die Rettung.

Wichtiges Verkehrsmittel

Nach der Unabhängigkeit Tanganjikas (später Tansania) kommt die *Liemba* ab Ende der 1960er-Jahre unter einheimische Führung. Für die Menschen an den Ufern des Sees ist sie ein unersetzliches Verkehrsmittel. 700 Kilometer lang ist die Route von Tansania über die Demokratische Republik Kongo, Burundi und Sambia, und 16-mal hält das Fährschiff zwischen Kigoma und Mpulungu an der Südspitze des Sees.

Die regelmäßige Tour ist von enormer Bedeutung; sie macht das große Binnengewässer zur Lebensader zwischen den Anrainerstaaten. Über diese Entfernung gibt es kein anderes zuverlässiges Transportmittel, vor allem kleine Händler transportieren so ihre Waren. Das Be- und Entladen übernehmen kleine Barkassen, da sich Landungsbrücken nur in Kigoma, Kasanga und Mpulungu befinden.

In den frühen 1970er-Jahren steht die *Liemba* kurz vor ihrer Verschrottung in Kigoma. Kessel, Dampfmaschine, Schornstein und Ruderanlage werden entfernt. Dem irischen Schiffingenieur Patrick Dougherty ist ihr Überleben zu verdanken. Mit Unter-



TECHNISCHE DATEN

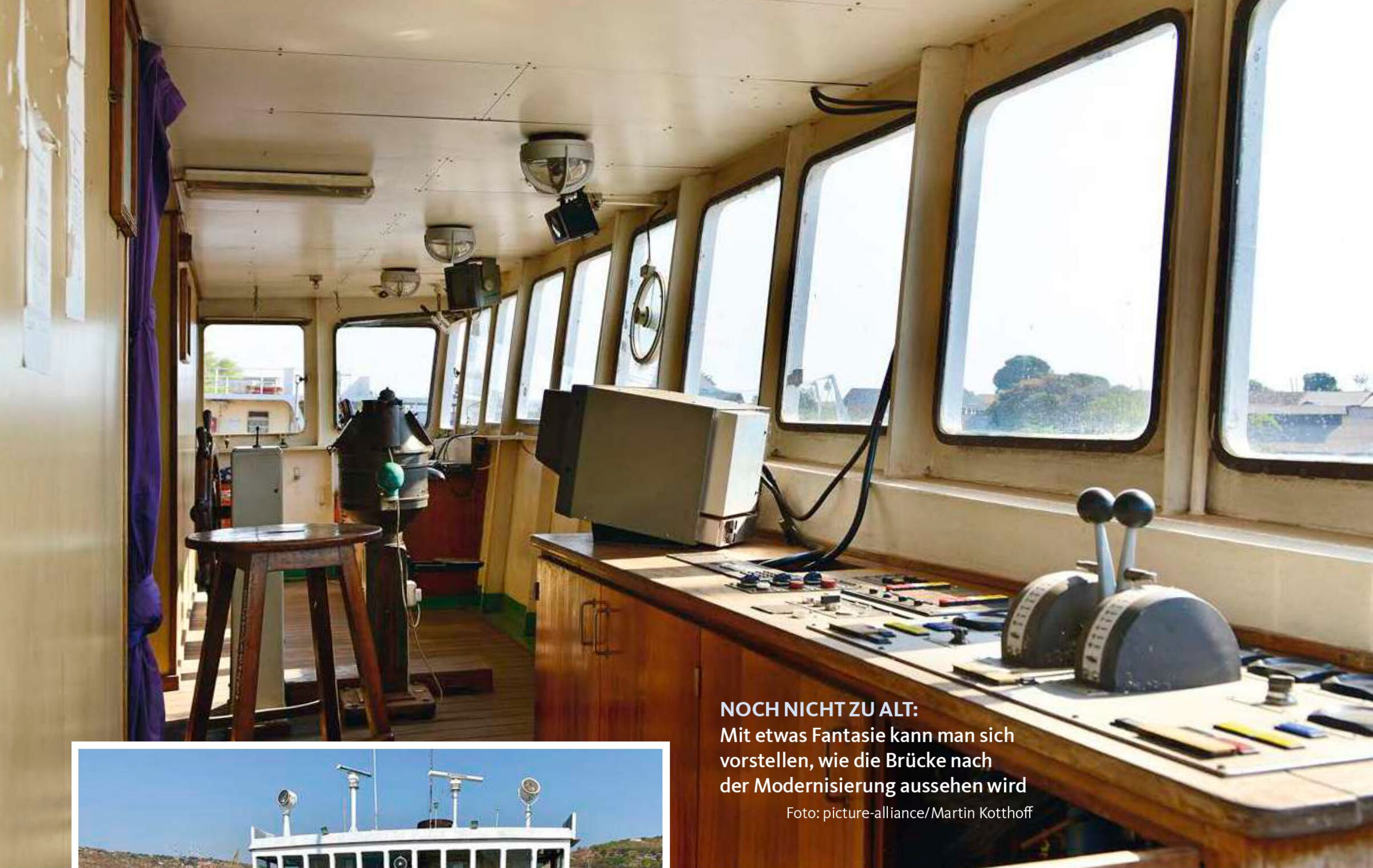
Liemba, Ex-SMS Goetzen

Flagge	Tansania
Heimathafen	Kigoma
Eigner	Marine Services Company Ltd., Mwanza
Bauwerft	Meyer Werft
Baunummer	300
Baukosten	750.000 DM
Stapellauf	5. Februar 1915
Länge	71,40 m (Lüa)
Breite	10 m
Tiefgang	2,50 m
Verdrängung	1.200 t
Maschine	Dieselmotoren MAN B & W Alpha Diesel Typ 5L23/30, 2 × 460 kW Dampfmaschinen 2 × 184 kW (2 × 250 PSI)
Geschwindigkeit	11 kn
Propeller	2
Passagiere	600

ROUTE BIS SAMBIA: Von drei Jahrzehnten deutscher
Kolonialzeit ist u. a. diese Fahrtstrecke geblieben

Foto: picture-alliance/Susan Keller





NOCH NICHT ZU ALT:
Mit etwas Fantasie kann man sich vorstellen, wie die Brücke nach der Modernisierung aussehen wird

Foto: picture-alliance/Martin Kotthoff



MARKENZEICHEN: Unverkennbar ist die Brücke mit ihren elf Fenstern

Foto: picture-alliance/Martin Kotthoff

stützung der Weltbank und Entwicklungsprogrammen mehrerer Staaten setzt er alles daran, das Schiff wieder fahrtüchtig zu machen. Zwischen 1976 und 1978 wird das Schiff umfassend renoviert und mit zwei Caterpillar-Dieselmotoren mit je 400 PS ausgestattet. Die Passagierkapazität wächst auf 480 Personen. Anfang 1979 nimmt die *Liemba* den Liniendienst wieder auf.

Generalüberholung

1993 wird das Schiff mit Unterstützung der dänischen Entwicklungshilfeorganisation DANIDA (Danish International Development Agency) generalüberholt: Umbauten am Deckhaus, die elektronische Anlage, Rohr-



SCHADSTELLEN:
Sprießendes Unkraut zeigt an, wo Ausbesserungsbedarf besteht

Foto: p-a/Christin Kotthoff



GESICHERTE ZUKUNFT: Die grundsätzliche Fahrtüchtigkeit der *Liemba* war ein Hauptgrund für die Entscheidung, in die Zukunft zu investieren

Foto: picture-alliance/Susan Keller

leitungen und Kabinen werden erneuert, ein hydraulischer Kran auf dem Vorschiff eingebaut und der hintere Laderaum in einen Passagiersaal umgewandelt, was die Kapazität auf 600 Passagiere erhöht.

Außerdem bekommt die *Liemba* zwei neue Dieselmotoren (MAN B & W Alpha Diesel Typ 5L23/30), die zur Anpassung an

Unsicherheiten bei der Finanzierung schienen das Schicksal der *Liemba* zu besiegeln. Seit 2018 lag das Schiff im Hafen von Kigoma auf und fristete dort ein trostloses Dasein

die Verhältnisse auf dem Tanganjika-See auf eine Leistung von je 460 kW (625 PS) gedrosselt sind. Damit erreicht das Schiff eine Dienstgeschwindigkeit von elf Knoten. Nach dem Umbau gibt es jetzt zehn Passagierkabinen erster Klasse (Zweibettkabinen), zwei VIP-Kabinen mit Einzelbetten sowie 18 Kabinen zweiter Klasse (sechs Zwei- und

zwölf Vierbettkabinen). Die meisten Passagiere fahren aber dritter Klasse und schlafen unter oder auf Deck. Es gibt einen Speisesaal mit Bar sowie einen Kiosk.

Neu sind auch zwei Rettungsboote mit je 39 Plätzen sowie eine größere Anzahl Feststoffrettungsflöße auf dem Oberdeck. Bereedert wird das Schiff ab 1997 von der Marine Services Company Limited mit Sitz in Mwanza am Victoriasee, eine Tochtergesellschaft der Tanzania Railways Corporation (TRC), der das Schiff seit 1977 gehört.

Hilferuf aus Tansania

Im Jahr 2011 richtet die Republik Tansania ein offizielles Hilfesuch an Deutschland, weil sie dringend anstehende Reparaturen und Überholungen nicht finanzieren kann. Drei Bundesministerien und die niedersächsische Staatskanzlei sind involviert, der niedersächsische Ministerpräsident Christian Wulff lässt eine mögliche Instandsetzung prüfen.

Zweimal besuchen Delegationen der Staatskanzlei mit Experten

der Meyer Werft Tansania und begutachten im Heimathafen Kigoma den Zustand des Schiffs. Die Meyer Werft bietet an, die *Liemba* für sechs bis acht Millionen Euro zu sanieren, das Geld soll vom zuständigen Ministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit kommen. Das aber will die Summe nicht bereitstellen – und verweist darauf, dass eine reine Sanierung nicht seinen Sicherheitsanforderungen entspreche.

So werden keine grundlegenden Instandsetzungsmaßnahmen vorgenommen, trotz zunehmender technischer Ausfälle verkehrt das Schiff weiterhin mehr oder minder regelmäßig zweimal monatlich ab Kigoma. Im Jahr 2018 ist dann vorläufig Schluss, die *Liemba* mit ihren zahlreichen Mängeln wird im Hafen von Kigoma aufgelegt. Dort fristet sie ein ungewisses Dasein, verlassen an einem Pier, bewacht vom Militär.

Der Schiffseigner, die Marine Services Company Ltd. (MSCL), hatte zwar eine Ausschreibung für eine Generalüberholung des letzten deutschen Kolonialdampfers unter tansanischen Unternehmen bekannt gegeben.





„KOMA IN KIGOMA“: Was witzig klingt, war ein langjähriges Trauerspiel. Seit 2018 aufgelegt, dämmerte die *Liemba* ihrem allmählichen Ende entgegen

Foto: Meyer Werft

SMS GOETZEN

Ein Schiff für Hollywood

1934 veröffentlichte der britische Autor Cecil Scott Forester die Novelle *The African Queen*, später in Hollywood mit Humphrey Bogart und Katherine Hepburn verfilmt, in dem das Schiff Vorlage für das Kanonenboot *Königin Luise* ist. 2001 entstand die NDR-Dokumentation *Die lange Fahrt der Graf Goetzen*, im Jahr 2007 wurde der Roman *Eine Frage der Zeit* von Alex Capus veröffentlicht. Modelle des Schiffes sind in der Meyer Werft, im Hotel Alte Werft in Papenburg und im Eisenbahnmuseum Nairobi zu sehen. Der Papenburger Zeitspeicher zeigt die Geschichte der *Goetzen*.

Doch danach hatte sich nichts getan. Aus den Planken des letzten Kolonialdampfers aus der Zeit Kaiser Wilhelms II., der als weltweit älteste noch verkehrende Fähre galt, wucherten mittlerweile Pflanzen.

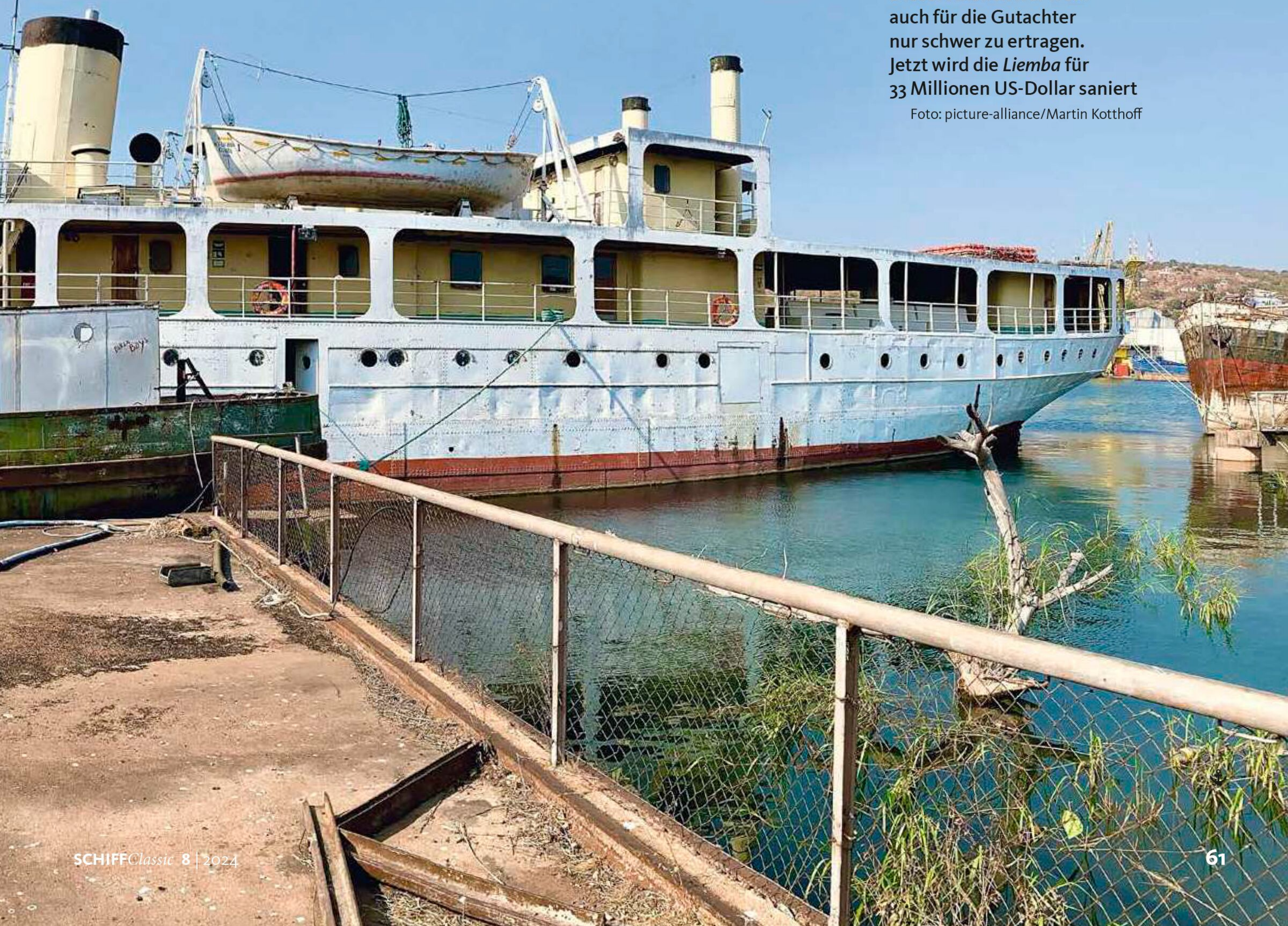
Das Ende schien unausweichlich. Doch dann kam die rettende Botschaft für die ehe-

malige *SMS Goetzen*: ein 33-Millionen-Dollar-Auftrag, den Tansanias Regierung u. a. der kroatischen Werft Brodosplit und der Dar es Salaam Merchant Group (DMG) erteilt hatte. Endlich wird die *Liemba* nun repariert. Die Arbeiten sollen bis 2026 abgeschlossen sein. ⚓

ZEIT FÜR NEUES:

Dieser Anblick war wohl auch für die Gutachter nur schwer zu ertragen. Jetzt wird die *Liemba* für 33 Millionen US-Dollar saniert

Foto: picture-alliance/Martin Kotthoff





AUF DECK 6: Essberger-Sonderausstellung mit dem Öltanker *Elisabeth Essberger* (1958) und dem Chemikalien-tanker *Philipp Essberger* (2003) Fotos: IMMH

IMMH: 100 JAHRE REEDEREI JOHN T. ESSBERGER

Dritte Generation

In diesem Sommer beging die Reederei John T. Essberger ihr Firmenjubiläum in der Unternehmenszentrale an der Hamburger Palmaille. Dazu würdigt das Internationale Maritime Museum Hamburg (IMMH) die Unternehmensgeschichte mit einer kleinen Sonderausstellung

Von Rainer Schubert

Eigentlich wollte John T. Essberger Marineoffizier werden – und bleiben. Danach sah es anfangs auch aus. Denn 1906 trat der 20-jährige Abiturient in die Kaiserliche Marine ein, wofür der gebürtige Briten die deutsche Staatsbürgerschaft angenommen hatte.

Weitreichender Entschluss

Nach dem Ersten Weltkrieg änderte sich der Berufsweg des gelernten Torpedoboot-Kommandanten und Teilnehmers an der Skagerrak-Schlacht 1916. Den nunmehrigen Korvettenkapitän und Leiter der Reichsmarine-Dienststelle sprachen vier ehemalige Marineoffiziere an, die kleine, beschäftigungslose, aber funktionsfähige Marinetanker in der zivilen Schifffahrt einsetzen wollten. Die Marine stimmte zu, und Essberger beschloss daraufhin, selbst Reeder zu werden.

Er quittierte den Dienst in Uniform und gründete mit Friedrich Joch 1924 die Atlantic-Tank-Rhederei GmbH. Zunächst mit den



SEHR JUNG, SEHR ERNST:
Kadett John T. Essberger in Kiel
im Jahr seiner Aufnahme in
die Kaiserliche Marine 1906

Foto: Archiv Essberger

alten Marinetankern, ab 1925 mit dem ersten eigenen Schiff, der aus Großbritannien erworbenen *Nord Atlantic*, begann die 100-jährige Erfolgsgeschichte in der Tankschiffahrt. 1928 trennten sich die Partner, Joch führte die Atlantic-Rhederei F&W Joch weiter, während Essberger mit dem blauen „E“ zu einem der zeitweise größten Reeder in Deutschland wurde

Der unternehmerische Erfolg zeigte sich im Erwerb zweier Immobilien in bester Lage, dem Landhaus Peter Godeffroy als Wohnsitz an der Elbchaussee, bekannt als „Weißes Haus“, und dem Bauer'schen Palais an der Palmaille, bis heute Sitz des Unternehmens. Essberger war ein Schrittmacher. 1938 stellte

Seit ihrer Gründung vor 100 Jahren ist die Reederei John T. Essberger ein Familienunternehmen und hat sich in der Tankschiffahrt und im Liniendienst einen Namen gemacht

er mit der *Nord Atlantic* den ersten öldicht geschweißten Tanker in Dienst. Zu diesem Zeitpunkt war Essberger der größte Privatree der Deutschlands, zudem als Arbeitgeber sehr begehrt, denn die Mannschaftslogis waren komfortabel und wohnlich ausgestattet. Dafür sorgte Essbergers zweite Ehefrau und kunstsinnige Mäzenatin Elsa.

Seit 1933 Vorsitzender des Verbandes Deutscher Reeder, war Essberger weniger als 20 Jahre nach der Unternehmensgründung



DIE WELT AM DRAHT: Der Reeder
John T. Essberger (1886–1959) in seinem
Kontor an der Palmaille in Hamburg

Foto: Archiv Essberger

eine gewichtige Stimme der deutschen Schifffahrt. In Nazideutschland hieß seine Funktion „Führer der deutschen Seeschiffahrt“. Obgleich monarchisch und nicht demokratisch sozialisiert, behagten Essberger die Nationalsozialisten nicht. Zwischen Distanz und Pragmatismus fand er seinen Weg im Interesse der Reederei und des Reeder-Verbandes.

Zukauf und Expansion

1942 vollzog John T. einen bedeutenden Schritt durch den Erwerb zweier etablierter Wettbewerber im Afrikageschäft: der Woermann-Linie (gegründet 1885) und der Deutschen Ostafrika-Linie (gegründet 1890), später in den Deutschen Afrika-Linien (DAL) zusammengefasst. Die Afrikafahrt blieb über Jahrzehnte das wesentliche Standbein und geradezu ein Synonym für den Namen Essberger und (später) von Rantzau. Doch dem wachsenden Druck in der inzwischen containerisierten Afrikafahrt konnte das Familienunternehmen Essberger nicht standhalten, sodass die DAL 2022 an die Hapag-Lloyd AG verkauft wurde.

Nach John T. Essbergers Tod 1959 trat Liselotte, seine Tochter aus erster Ehe, in die Fußstapfen ihres Vaters, die 1942 durch Heirat in das Haus von Rantzau dessen Namen annahm. Schon frühzeitig arbeitete sie sich in das Familienunternehmen ein und avancierte in ihrem Berufsleben zur „Grande Dame“ des männerdominierten Reederei- und Afrikageschäfts.

Eine weitere mit Essberger verbundene Persönlichkeit sorgte dafür, dass das Unter-

nehmen ganz vorne in der Branche mitspielte: Prof. Rolf Stödter. Der gewandte Jurist, der 1937 Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder wurde, von 1952 bis 1955 sowie 1970 dessen Vorsitzender, stieg 1955 als Teilhaber in die Reederei ein.

Krise und Konsolidierung

Auch Essberger musste nach 1945 von vorn beginnen, nahm aber schnell wieder eine führende Rolle im Tankergeschäft ein. Schon 1952 war *Elsa Essberger* das größte deutsche Handelsschiff. Mit dem boomenden Ölgeschäft wuchsen die Essberger-Tanker mit, bis es mit der Ölkrise nach dem Yom-Kippur-Krieg 1973 zusammenbrach. Die neu gebauten Supertanker, die beschäftigungslos in der Geltinger Bucht auflagen, sind noch in Erinnerung.

In diesen unruhigen Zeiten trat die bestens vorbereitete dritte Generation in die Geschäftsleitung ein: 1978 der Jurist Heinrich von Rantzau und 1979 Dr. rer. pol. Eberhart von Rantzau. Seit dem Ausstieg aus dem Afrikageschäft konzentriert sich Essberger wieder auf die Tankerfahrt, in der man bereits zuvor neue Chancen ausgemacht hat: mit kleinen, aber höchst spezialisierten Chemikalientankern. 31 dieser Spezialschiffe, erkennbar an roten Rümpfen, sowie zwei Containerschiffe zeigen gegenwärtig das blaue „E“ auf den Meeren. Das 100 Jahre erfolgreiche Prinzip hält Essberger weiterhin aufrecht: unabhängig zu bleiben. ⚓

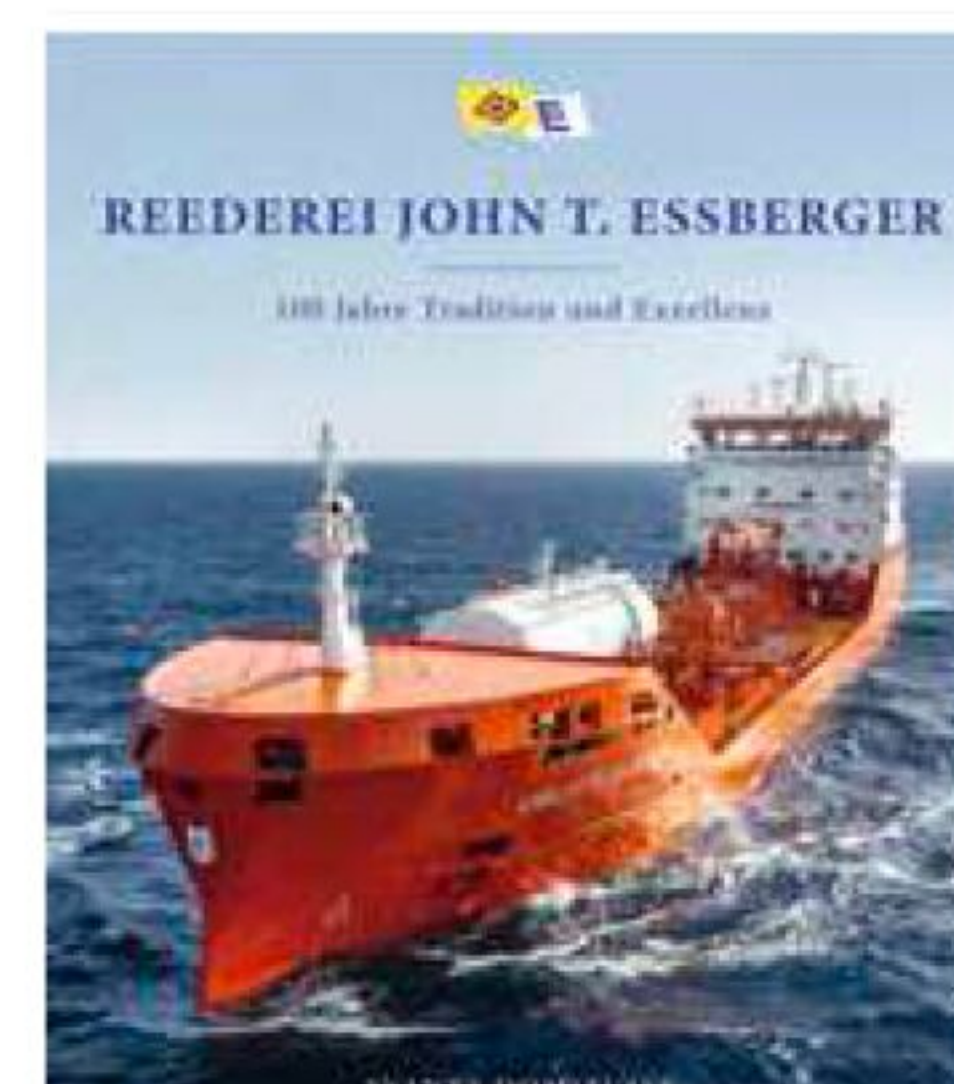
INFO

Lohnenswerter Besuch

Sonderausstellung: 100 Jahre
Reederei John T. Essberger.
Internationales Maritimes
Museum Hamburg, Kaispeicher B,
Koreastraße 1, 20457 Hamburg.
Täglich 10–18 Uhr, Deck 6, noch
bis 10. November 2024

BUCHTIPP

Domizlaff, Svante: *Reederei John T. Essberger – 100 Jahre Tradition und Exzellenz*.
304 S., Koehler im Maximilian Verlag,
Hamburg 2024, 49,95 Euro



USS LANGLEY

Urahn der Superträger

Heute verfügt die U.S. Navy über die größte Flugzeugträgerflotte der Welt. Der Anfang war allerdings bescheiden. Vor etwas über 100 Jahren diente ein ausgemustertes Kohlenschiff als Plattform für den ersten amerikanischen Flugzeugträger

Von Sidney E. Dean

Die Geschichte beginnt mit dem Stapellauf eines Kohlenschiffs namens *Jupiter*. Am 24. August 1912 auf der Mare Island Marinewerft in Kalifornien vom Stapel gelaufen und ein halbes Jahr darauf in Dienst gestellt, erhielt das Schiff die Rumpfkennung AC-3.

Bemerkenswert war das Antriebssystem, denn als erstes Schiff der U.S. Navy war *Jupiter* mit einem Turboelektroantrieb ausgestattet. Nach anderthalb Jahren bei der Pazifikflotte verlegte *Jupiter* zur Atlantikflotte. Im Oktober 1914 durchquerte AC-3 als erstes Schiff den (zwei Monate zuvor eröffneten) Panamakanal in Richtung West nach Ost, um bis 1917 als Flottenversorger zu fungieren.

Mit Eintritt der USA in den Ersten Weltkrieg teilte die Führung das Schiff ab April 1917 dem maritimen Transportdienst der Navy zu mit der Aufgabe, die Konvois mit Kohle zu versorgen. Doch wurde *Jupiter* bereits im ersten Kriegsjahr, im Juni 1917, auch als Transportschiff herangezogen.

Interessanterweise war dies der erste Einsatz als „Flugzeugträger“. Die Fracht bestand

Anfangs war es nicht zwingend, dass die Navy überhaupt eine Flugzeugträgerflotte aufbauen würde. Es gab Widerstand der Traditionalisten. Doch die Modernisten setzten sich letztlich durch

aus Navy-Jagdflugzeugen, die (gemeinsam mit Piloten und Bodenpersonal) nach Frankreich überführt werden mussten, um vor der französischen Atlantikküste U-Boote zu jagen. Nur wenige Stunden vor Erreichen des Zielhafens von Pauillac (Bordeaux) griff ein deutsches U-Boot an, wobei die beiden Torpedos Bug und Heck knapp verpassten.

Ein schicksalhafter Fehlschuss, wie sich bald herausstellen sollte. Denn nach Kriegsende begriff Washington, dass die Navy Gefahr lief, gegenüber den anderen Seemächten technologisch ins Hintertreffen zu gelangen. Und trotz Skepsis seitens der Traditionalisten im Offizierskorps setzte sich das Projekt durch.

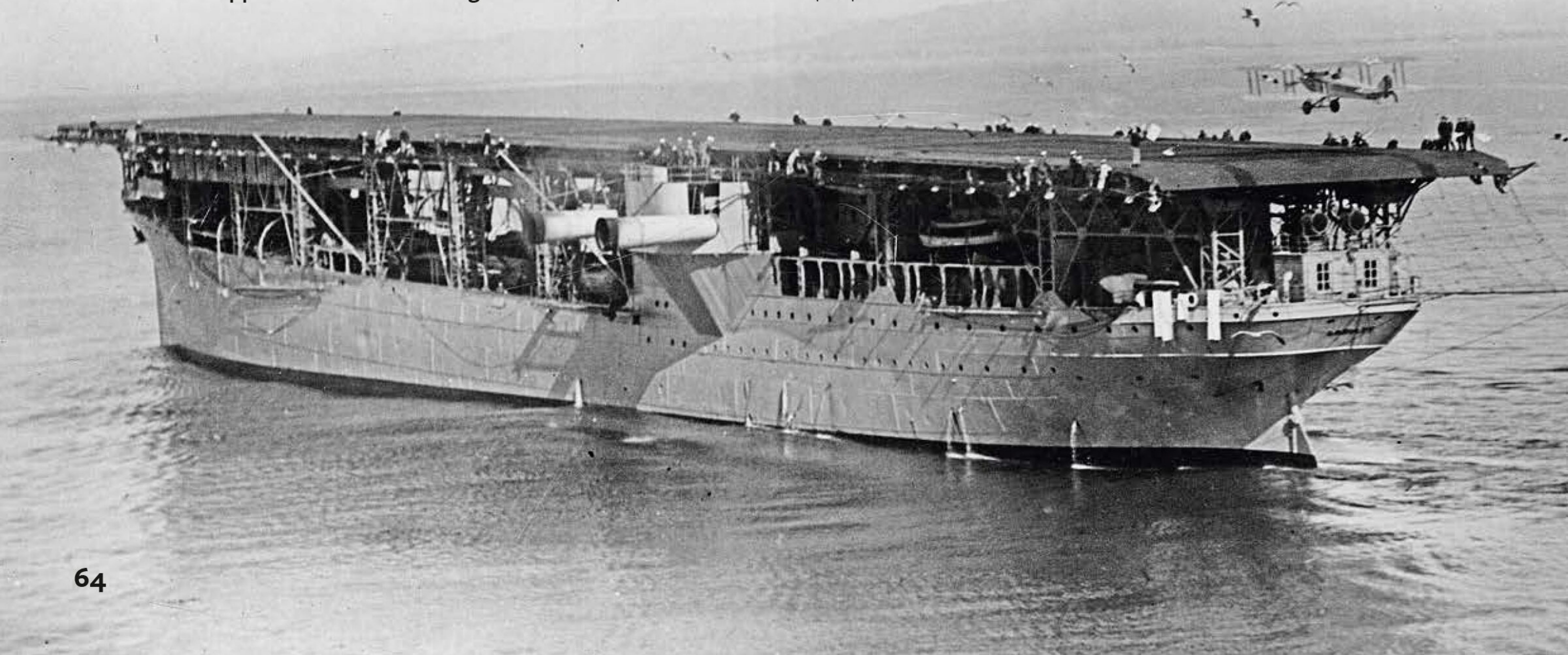
Ein Kohlenschiff sollte als Basis des Trägers verwendet werden, weil sich die großen Bunker bestens für die Umwandlung in Werkshallen und Munitionslager eigneten. Da *Jupiter* als einziges Schiff seiner Klasse einen Elektroantrieb besaß, weniger Raum als herkömmliche Antriebssysteme beanspruchte und 100 Tonnen weniger wog, fiel die Wahl leicht.

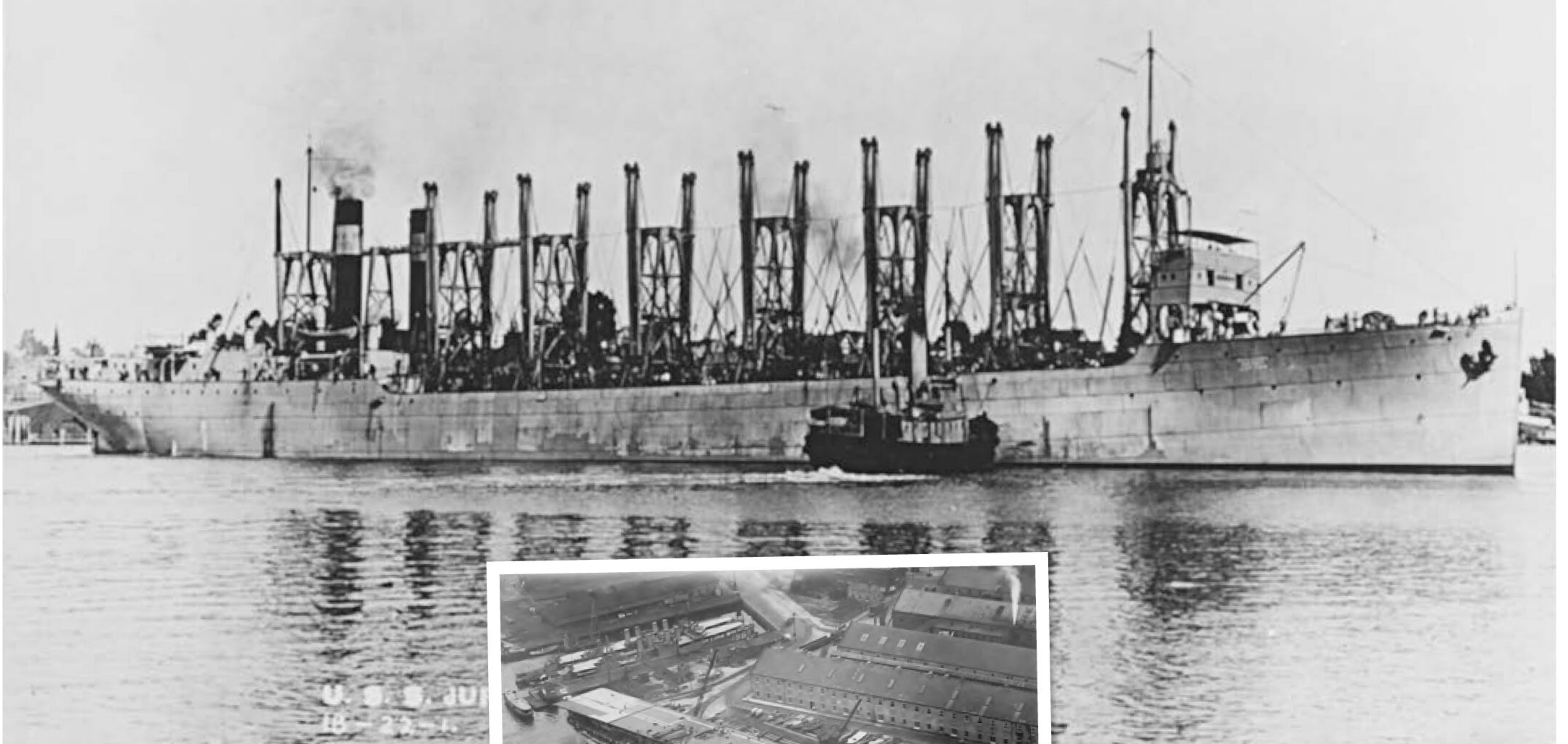
Aus *Jupiter* wird *Langley*

AC-3 erreichte am 12. Dezember 1919 Norfolk, Virginia. Nach der offiziellen Außerdienststellung im März 1920 begann auf der Norfolk Navy Yard der Umbau, die feierliche Indienststellung als Flugzeugträger konnte am 20. März 1922 begangen werden. Das Schiff

DER ERSTE: *USS Langley* hatte keinen Inselaufbau, und der Rauch wurde backbord durch einen klappbaren Schornstein abgeleitet

Foto: picture-alliance/Boudite/opale.photo





DAS MATERIAL: *Jupiter* 1913 vor Mare Island, Kalifornien. Die sieben mittschiffs verlaufenden Verladekräne sind deutlich zu sehen

Foto: Naval History and Heritage Command (NHHHC)



DER UMBAU: Ende 1921 entsteht auf der Norfolk Naval Shipyard, Virginia, aus dem ehemaligen Kohlenschiff der Flugzeugträger

Foto: NHHHC

wurde zu Ehren des Physikers und Navy-Flugpioniers Samuel Langley auf dessen Namen getauft und erhielt die Kennung CV-1. Die Verdrängung war durch die verschiedenen strukturellen Veränderungen auf 12.700 Tonnen (13.900 bei voller Beladung) reduziert, vier Fünf-Zoll-Geschütze ersetzten die Vier-Zoll-Geschütze.

Langley war als Glattdeckschiff ausgelegt. Das 167 Meter lange und 20 Meter breite hölzerne Flugdeck erstreckte sich über das Hauptdeck. Die unteren Trägerpfeiler der sieben mittschiffs auf dem Hauptdeck verlaufenden Lastenkräne des Kohlenschiffs blieben erhalten und dienten als tragendes Element des neuen Flugdecks. Als weitere Stütze des Flugdecks wurde außenbords beiderseits ein stähleres Gitterwerk hinzugefügt.

Die ehemaligen Bunker waren jetzt Werkshallen und Lager für Flugbenzin, Munition und Ersatzteile. Ein interner Flugzeughangar fehlte. Bis zu 36 Flugzeuge hatten auf dem Hauptdeck Platz, die allerdings der Witterung ausgesetzt waren. Ein einziger Lastenaufzug transportierte die Maschinen zwischen dem Haupt- und dem Flugdeck. Das war wenig, es genügte aber.

Arretierseile befanden sich sowohl am Bug als auch am Heck, um das Anlanden bei Vor- und Rückwärtsfahrt zu ermöglichen. Einem Bugkatapult als Starthilfe folgte im Verlauf der 1920er-Jahre ein zweites Katapult. Doch die Leistung der frühen Katapulte reichte häufig nicht aus, um startende Maschinen auf ihre Mindestfluggeschwindigkeit zu beschleunigen. Viele Piloten nutzten

KOHLENTRANSPORTER *JUPITER* Höchstfahrt 15,5 Knoten

Als Einheit der *Proteus*-Klasse hatte *Jupiter* 19.400 Tonnen Verdrängung, eine Länge von 167 Metern, einen Tiefgang von 8,5 Metern und war 20 Meter breit. Vier Vier-Zoll-Geschütze dienten lediglich zum Eigenschutz. Die Besatzung zählte 163 Mann. Der Antrieb bestand aus einem 5.000-kW-Curtis-Turbogenerator und zwei 6.500-PS-General Electric-Wechselstrom-Induktionselektromotoren, die über zwei Antriebswellen mit den beiden Schiffsschrauben verbunden waren. Beide Schiffsschrauben erreichten 110 Umdrehungen pro Minute. Die Reichweite betrug 3.500 Seemeilen bei zwölf Knoten Marschgeschwindigkeit, die Höchstfahrt lag bei 15,5 Knoten.

daher den 16 Meter betragenden Höhenunterschied zwischen dem Flugdeck und der Wasseroberfläche und erreichten erst im „Freifall“ ihre nötige Fluggeschwindigkeit.

Erste Jahre eines Trägers

Captain Stafford Doyle übernahm das Kommando auf dem neuen Träger mit dessen 468-köpfiger Besatzung. Erster Offizier wurde Commander Kenneth Whiting. Dies war eigentlich schon seine zweite Verwendung auf dem Schiff, da er als Leutnant Chef des Fliegerdetachements gewesen ist, das 1917 auf der *Jupiter* nach Frankreich überführt wor-

den war. Whiting war es übrigens, der im Jahr 1918 die Umrüstung eines Kohlenschiffs zum Flugzeugträger angeregt hatte – wohl nicht zuletzt aufgrund seiner Eindrücke von 1917.

Den Rest des Jahres 1922 verbrachte das Schiff vor Virginia in der Chesapeake-Bucht und übte dort den sicheren Flugbetrieb. Am 17. Oktober 1922 startete Lieutenant Virgil Griffin in einem leichten Jagdflugzeug vom Typ VE-7SF als erster Pilot von der vor Anker liegenden *Langley*. Neun Tage später – am 26. Oktober 1922 – führte Lieutenant Commander Godfrey Chevalier die erste Landung auf dem Deck des nunmehr fahrenden Schiffes durch. Und Commander Whiting gelang am 18. November ein besonderer Coup, als er in einem PT-Wasserflugzeug als erster Pilot per Katapult vom Deck eines Flugzeugträgers aus startete.

Nachdem die volle Einsatzbereitschaft für den Flugbetrieb hergestellt war, begann ein zweijähriges Übungsspensum entlang der Atlantikküste und in der Karibik mit dem Ziel, die Fähigkeiten des Flugzeugträgers voll auszutesten. In dieser Zeit fuhr das Schiff verschiedene Städte an – einschließlich Washington und New York – und führte Regierungsvertretern und der Bevölkerung Flugmanöver vor. Durch diese öffentlichkeitswirksamen Aktionen hoffte die Navy, bei der Fortentwicklung der Flugzeugträger-Technologie weiter unterstützt zu werden.

Schwimmendes „Labor“

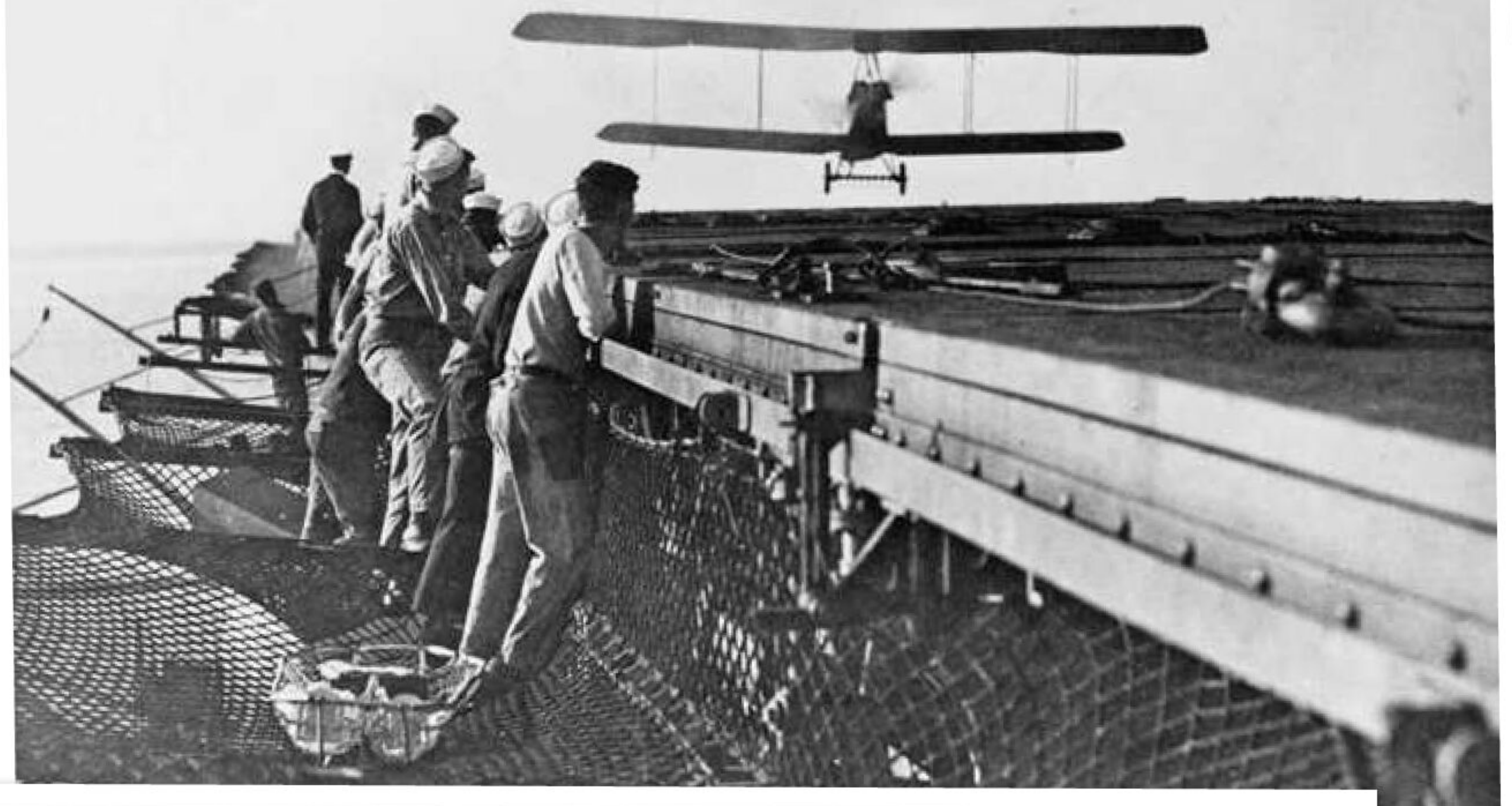
Es war nie vorgesehen, *Langley* als Kriegsschiff einzusetzen; mit nur 15,5 Knoten Höchstfahrt wäre CV-1 im Ernstfall nicht imstande gewesen, mit den übrigen Kriegsschiffen der Flotte Schritt oder Abstand zu feindlichen Verbänden zu halten. Vielmehr



START: Ein DT-2 Bomber hebt 1925 ab; deutlich im Bild: das Startkatapult Foto: NHHC

ANFLUG: Aeromarine 39B-Doppeldeckerflugzeug kurz vor dem Aufsetzen auf dem Flugdeck; Oktober 1922

Foto: NHHC



diente das Schiff der Konzeptentwicklung und -erprobung auf verschiedenen Ebenen.

Einerseits galt es festzustellen, wie der Deck- und Flugbetrieb optimal ablaufen sollte. Durch Erproben von Alternativen lernte die Navy auf der *Langley*, wie Flugzeuge am effizientesten geparkt und gewartet werden sollten und wie man möglichst schnell und reibungslos Maschinen auf dem Flugdeck abfertigte, startete und landete.

Auch der Schiffbau profitierte von den jahrelangen Tests. Es ging um

- optimale Ausrichtung der Flug- und Hangardecks sowie der Lastenaufzüge,
- Gewichtsverteilung für eine stabile Lage unter allen Einsatzbedingungen,
- Bugform, Ausrichtung der Kommandostände, optimale Katapult- und Arretierausrüstung sowie
- Landelichter auf dem Deck.

Die laufenden Schlussfolgerungen dieser Experimente prägten den Entwurf der in den 1920er- und 1930er-Jahren gebauten frühen Flottenträger.

Ebenso wichtig war die Entwicklung des Einsatzkonzeptes. Aus diesem Grund wurde CV-1 Ende 1924 nach San Diego verlegt und der Pazifikflotte zugeteilt. Bereits zu diesem Zeitpunkt kalkulierte Washington mit der Möglichkeit eines Krieges gegen Japan. Ab 1919 wurde ein entsprechender Kriegsplan unter der Codebezeichnung „Plan Orange“ entwickelt und regelmäßig den strategischen und operativen Entwicklungen angepasst; wichtig war die Einbindung der *Langley* in die Übungen der Pazifikflotte.



KEINE SELTENHEIT: Bruchlandung eines Jagdbombers Boeing F3B-1 im Oktober 1928

Foto: NHHC

CV-1 bewies schnell den taktischen und den strategischen Wert des neuen Waffensystems Flugzeugträger. So gelang den trägergestützten Flugzeugen im Verlauf der Übung „Fleet Problem 1927“ ein Überraschungsangriff auf den Panamakanal. Im Jahr darauf glückte den Jagdbombern der *Langley* eine morgendliche Attacke auf Pearl Harbor – eine Leistung, die die Piloten des Schiffes in den nächsten Jahren mehrfach wiederholten. Binnen sieben Minuten setzte die *Langley* dabei 35 Flugzeuge in die Luft.

Erneute Umrüstung

Bis Mitte der 1930er-Jahre hatte die *Langley* ausgedient. Die U.S. Navy verfügte zwischenzeitlich über vier kampfstärke Flottenträger und ausgereifte Konzepte für deren Einsatz. Zwei weitere Einheiten befanden sich im Bau. Die Tonnagebeschränkungen des Washingtoner Abkommens von 1922 verhinderten jedoch den Betrieb von sieben Flugzeugträgern. So schied *USS Langley* als Flugzeugträ-

ger aus und wurde einer neuen Verwendung als Wasserflugzeugtender zugeführt.

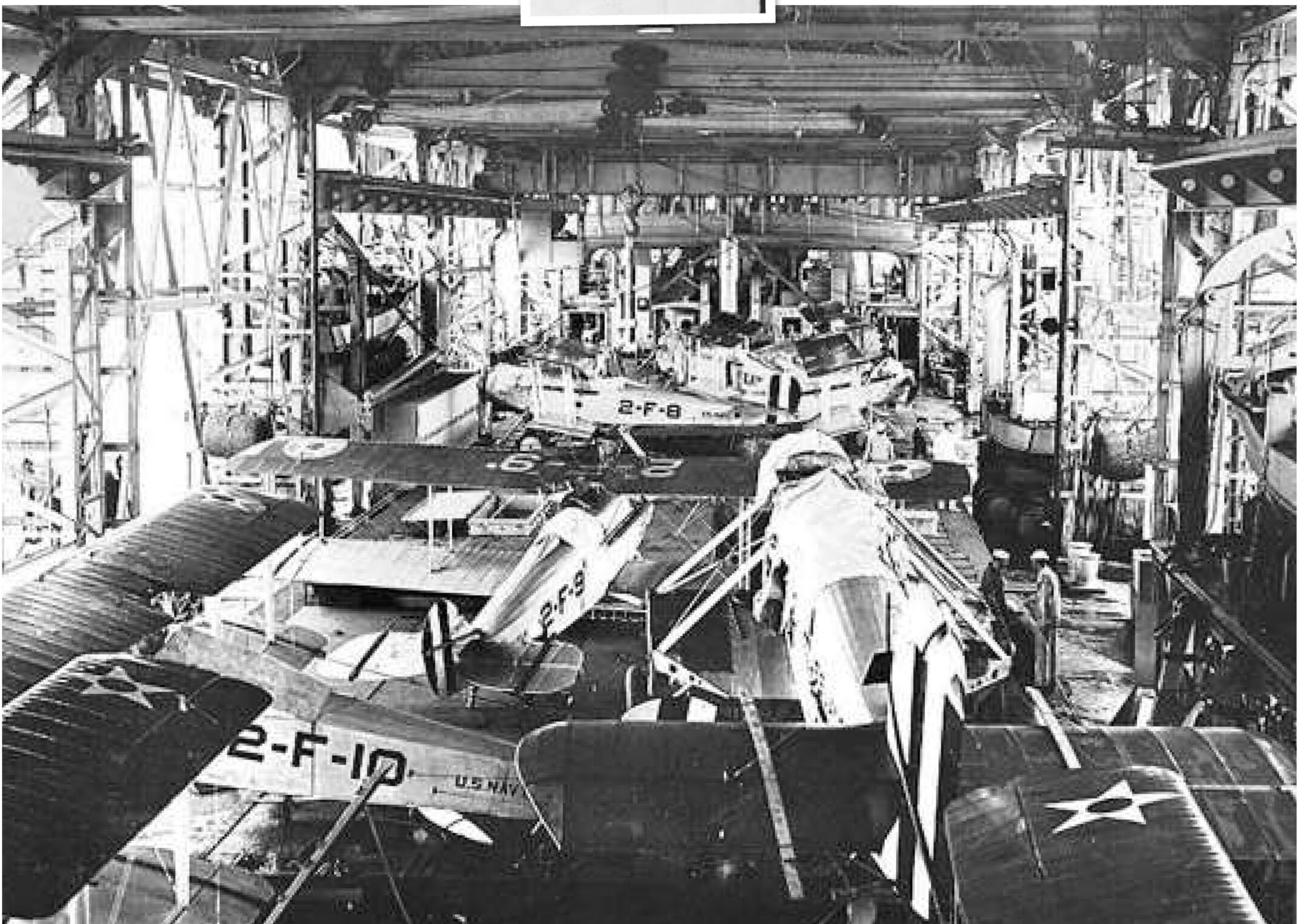
Die Umbauarbeiten auf Mare Island dauerten von Oktober 1936 bis Februar 1937: Das vordere Drittel des Flugdecks fiel weg, Hebekräne kamen an Bord, um Wasserflugzeuge auszusetzen und zu bergen. Die Bordbewaffnung wurde um vier Drei-Zoll-Flak und vier MG im Kaliber .50 erweitert.

Langley – nunmehr mit der Rumpfken-
nung AV-3 – kam zur Aufklärungsflottille



PIONIERLEISTUNG: Commander Kenneth Whiting als Erster Offizier der *Langley*, 1922. Whiting führte den ersten Katapultstart vom Deck des Schiffes aus

Foto: NHHC

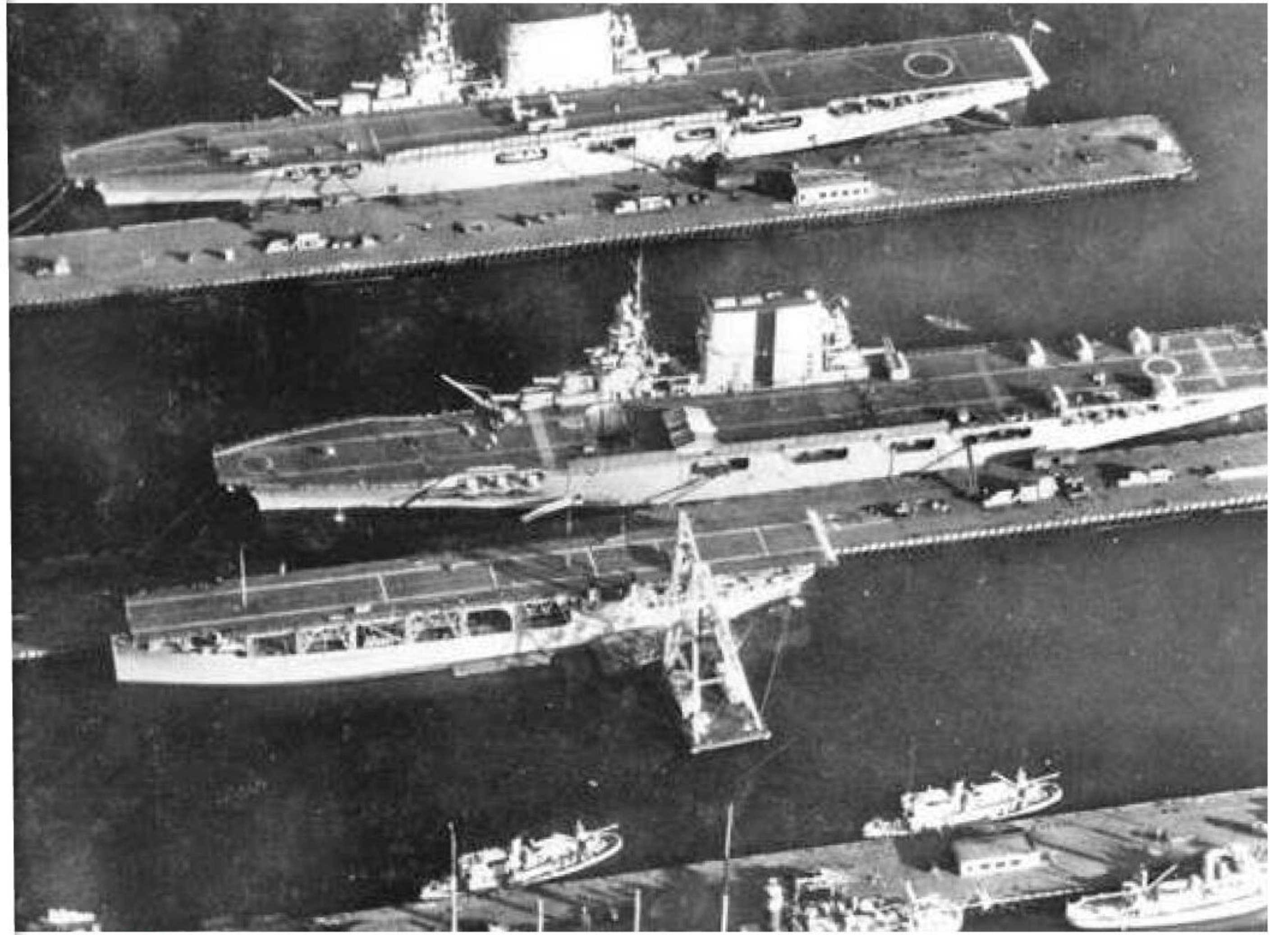


VOLLES HAUS: Jagdflugzeuge und Torpedobomber auf dem Hauptdeck der *USS Langley* Mitte der 1920er-Jahre Foto: NHHC



IM PAZIFIK, JUNI 1927: Nach Abschluss der „Fleet Problem“-Übung vor Panama wird die *Langley* einem kurzen Check unterzogen

Foto: National Archives and Records Administration (NARA)



GRÖSSENUNTERSCHIED: *Langley* 1929 am Kai im Puget Sound Naval Shipyard mit den beiden wesentlich größeren Flugzeugträgern der *Lexington*-Klassen CV-2 und CV-3

Quelle: National Museum of Naval Aviation (NMNA)

Allerdings war der nur aus rund 60 Einheiten bestehende Flottenverband der Verbündeten der japanischen Invasionsflotte weit unterlegen.

Bis zum 11. Januar 1942 unterstützte *Langley*, von Darwin aus operierend, australische Flugzeuge bei der Jagd auf japanische U-Boote. Als Flugzeugfähre eingesetzt, erhielt das Schiff Mitte Februar die Order, 32 Jagdflugzeuge vom Typ P-40 samt Piloten und Bodenpersonal an Bord zu nehmen. Die Maschinen sollten über Ceylon nach Burma gebracht werden.

Am 22. Februar verließ *Langley* den australischen Hafen Fremantle und schloss sich einem Richtung Ceylon fahrenden US-australischen Konvoi an. In den frühen Morgenstunden des 27. Februar erhielt Commander Robert McConnell den Befehl, den Konvoi zu verlassen. Einem dringenden Hilferufen der niederländischen Exilregierung folgend, verfügte Washington, die Flugzeuge nach Java umzuleiten. In Begleitung der beiden Zerstörer *USS Edsell* und *USS Whipple* nahm AV-3 Kurs auf den 200 Seemeilen entfernten Hafen Tjilatjap.

Himmelfahrtskommando

Zu diesem Zeitpunkt hatten japanische Streitkräfte den größten Teil Borneos bereits unter ihre Kontrolle gebracht und dort mehrere militärische Flugplätze übernommen. Durch die Kombination aus landgestützten und trägergestützten Flugzeugen besaßen sie nun die Lufthoheit über Java. Die Fahrt der *Langley* am 27. Februar 1942 nach Tjilatjap war also hochgefährlich.

Um 11:40 Uhr – rund 75 Meilen südlich des Ziels – griffen 16 landgestützte japanische GM-4-Bomber den Träger an. Die drei Schiffe schossen aus allen Rohren Sperrfeuer, doch flogen die zweimotorigen Bomber außerhalb der Wirkreichweite der Deckartillerie. Der ersten und der zweiten Angriffswelle konnte *Langley* ausweichen, obwohl die Manövrierfähigkeit des Schiffes durch die Überladung der Decks mit 32 Flugzeugen beeinträchtigt war.

Um 12:12 Uhr flogen die Bomber ihre dritte Angriffswelle aus mehreren Richtungen zugleich und verhinderten so ein Ausweichen des Trägers. Den Japanern glückten fünf

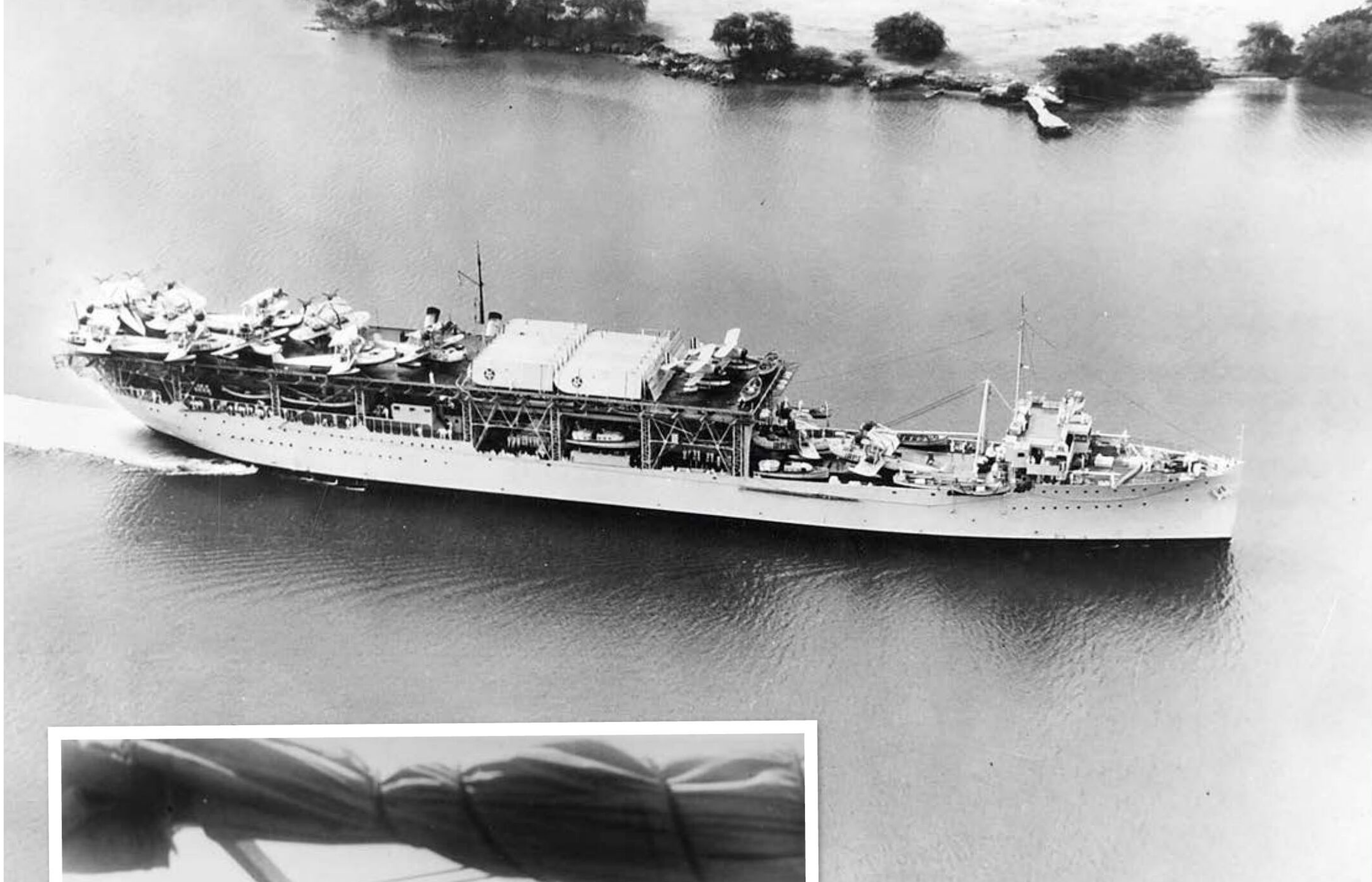
Bis Anfang 1942 unterstützte die *USS Langley* die australische Air Force bei ihrer Jagd auf japanische U-Boote. Dann wurde sie als Flugzeugfähre zum Transport von 32 US-Jägern vom Typ P-40 Warhawk über Ceylon nach Burma eingesetzt

Treffer mit 250-kg- und 60-kg-Bomben, mehrere Flugzeuge auf dem Schiffsdeck gingen sofort in Flammen auf. Mindestens eine Bombe schlug achtern an der Wasserlinie ein und beschädigte die Steuerung. Das Schiff bekam schnell zehn Grad Schlagseite. Wasser drang in den Maschinenraum ein und setzte den Hauptantrieb aus. Die *Langley* lag bewegungsunfähig im Wasser.

Um 13:32 Uhr gab Commander McConnell den Befehl, von Bord zu gehen. Bis auf 16 Mann, die durch den Bombenangriff ums Leben kamen, wurde die gesamte Besatzung einschließlich der mitfahrenden Flugmannschaft – insgesamt 485 Mann – durch die beiden begleitenden Zerstörer aufgenommen. Die Zerstörer feuerten um 14:29 Uhr zwei Torpedos und neun Vier-Zoll-Granaten auf das havarierte Schiff, um ein Abbergen durch die japanische Marine zu verhindern.

Anschließend fuhren *Edsell* und *Whipple*, bedrängt durch landgestützte japanische Flugzeuge, nach Süden Richtung Weihnachtsinsel. In der Nacht vom 28. Februar auf den 1. März nahm der amerikanische Flottentanker *USS Pecos* die Geretteten auf und lief anschließend nach Australien.

Tragischerweise wurde *USS Pecos* noch am Nachmittag des 1. März von trägergestützten japanischen Flugzeugen angegriffen und versenkt. Der Hilferuf erreichte die beiden Zerstörer, die sofort kehrten. *Edsell* wurde vor Erreichen der *Pecos* durch japanische Schiffe versenkt, *Whipple* konnte rund 230 Überlebende an Bord holen, musste den Einsatz aber bei Anbruch der Nacht wegen U-Boot-Gefahr abbrechen. Es blieben etwa



DAS ENDE: Zerstörer torpedieren die *Langley* am 27. Februar 1942, um zu verhindern, dass verwertbare Ausrüstung oder Dokumente in feindliche Hände fallen; aufgenommen vom Deck der *USS Whipple*

Foto: NHHC

TECHNISCHE DATEN

USS Langley CV-1

Bauwerft	Mare Island Naval Shipyard, Mare Island
Stapellauf	14. August 1912
Indienststellung	7. April 1913/20. März 1922
Länge	165,3 m
Breite	19,9 m
Tiefgang	8,43 m/5,77 m
Verdrängung	12.700 t/13.900 t max.
Antrieb	Turboelektrisch, 2 Schrauben, 3 Dampfkessel
Leistung	7.300 PS
Geschwindigkeit	15,5 kn
Reichweite	3.500 sm bei 10 kn
Bewaffnung	4 x 12,7 cm, 4 MG, 34 Flugzeuge
Besatzung	468 Mann

VERÄNDERT: *Langley* im Juli 1938 in Pearl Harbor mit Catalina Seefernaufklärern nach der Umrüstung zum Seeflugzeugtender (1937/38)

Foto: NMNA

400 Mann im Wasser zurück, darunter zwei Drittel von der *Langley*, für die jede weitere Hilfe zu spät kam.

Meilenstein

Das Schiff hatte keine nennenswerten Siege zu verzeichnen, trug aber wesentlich zur Entwicklung der US-amerikanischen Flugzeugträgerflotte und der Einsatzkonzepte bei. Diese waren für den Sieg der USA im Pazifikkrieg letztlich ausschlaggebend und prägten auch die jüngere amerikanische Marinegeschichte entscheidend.

Die Navy ehrte das Andenken an die *Langley*, indem sie den Schiffsnamen binnen weniger Monate zweimal vergab: Der Zerstörer DE-131 (*Edsell*-Klasse) erhielt bereits bei der Kiellegung im Juli 1942 den Namen, wurde aber schon im August umfirmiert, da man die Bezeichnung *Langley* für einen neuen Flugzeugträger benötigte – den leichten Flugzeugträger CVL-27. Im August 1943 in Dienst gestellt, nahm er ab Januar 1944 ohne Unterbrechung an den Offensiven der US-Flotte im Westpazifik teil. Nach Kriegsende wurde die zweite *Langley* 1947 außer Dienst gestellt und 1951 der französischen Marine übergeben. Dort diente das Schiff als *La Fayette* (R 96) noch bis 1963. ⚓

USS ZUMWALT IM MASSSTAB 1:700

„Liebling, ich habe das Dickschiff geschrumpft!“

Schlachtschiffe sind bei Modellbauern ein beliebtes Thema, laden sie doch zu einer üppigen Detaillierung ein

Die *USS Zumwalt* ist ein hochmoderner Lenkwaffenzerstörer der U.S. Navy, während Fort Drum eine über 100 Jahre alte Festungsruine in der philippinischen Manila Bay ist – auch bekannt als das „Betonschlachtschiff“. Modellbauer Stephan Karraß hat beide Motive in einem spektakulären Wasserdiorama vereint. *ModellFan* zeigt, wie es gelingt, eine authentische Ruine und eine stimmige Wasseroberfläche mit der *USS Zumwalt* als Protagonistin zu kreieren.



TRADITIONSSCHIFF EISBRECHER WAL

Bedrohter Dampfer

Sein bauchiger Rumpf hat etwas Gemütliches, das sich im Inneren fortsetzt, denn der Eisbrecher *Wal* bietet seinen Gästen eine ganz besondere Atmosphäre aus vergangenen Dampfschiffzeiten. Doch wie lange noch?

Von Matthias Schultz

EXOT MIT CHARME: Dampfeisbrecher *Wal* passiert nach einer Helgolandfahrt den Glockenturm an der Kaiserschleuse in Bremerhaven

Foto: picture-alliance/Ingo Wagner



„HAVENWELT“: Der neue Hafen von Bremerhaven ist die Heimat des *Wal*

Foto: picture-alliance/Hauke-Christian Dittrich



Als das Dampfschiff *Wal* (II) 1990 außer Dienst gestellt wurde, ging in Deutschland eine Epoche zu Ende. Denn der bullige Eisbrecher war das letzte Exemplar des Bundesverkehrsministeriums, das auf diese altertümliche Art angetrieben wurde. Außerdem stellt seine Dreifachexpansions-Dampfmaschine eine technische Besonderheit auf Nord- und Ostsee dar.

Doch droht dem betagten Dampfer mit dem Baujahr 1938 nun das endgültige Aus. Denn das Geld für einen dringend benötigten Kesseltausch ist in dem Verein, der sich seit über 30 Jahren um das Schiff kümmert, schlicht nicht vorhanden.

Eisbrecher sind spezialisierte Schiffstypen, die es erst seit dem Aufkommen der Dampfkraft sowie der Industrialisierung Mitte des 19. Jahrhunderts gibt. Im Zuge veränderter Wirtschaftsstrukturen lief die Produktion von Gütern nun das ganze Jahr. Rohstoffe mussten permanent herangeschafft und Produkte durchgängig ausgeliefert werden.

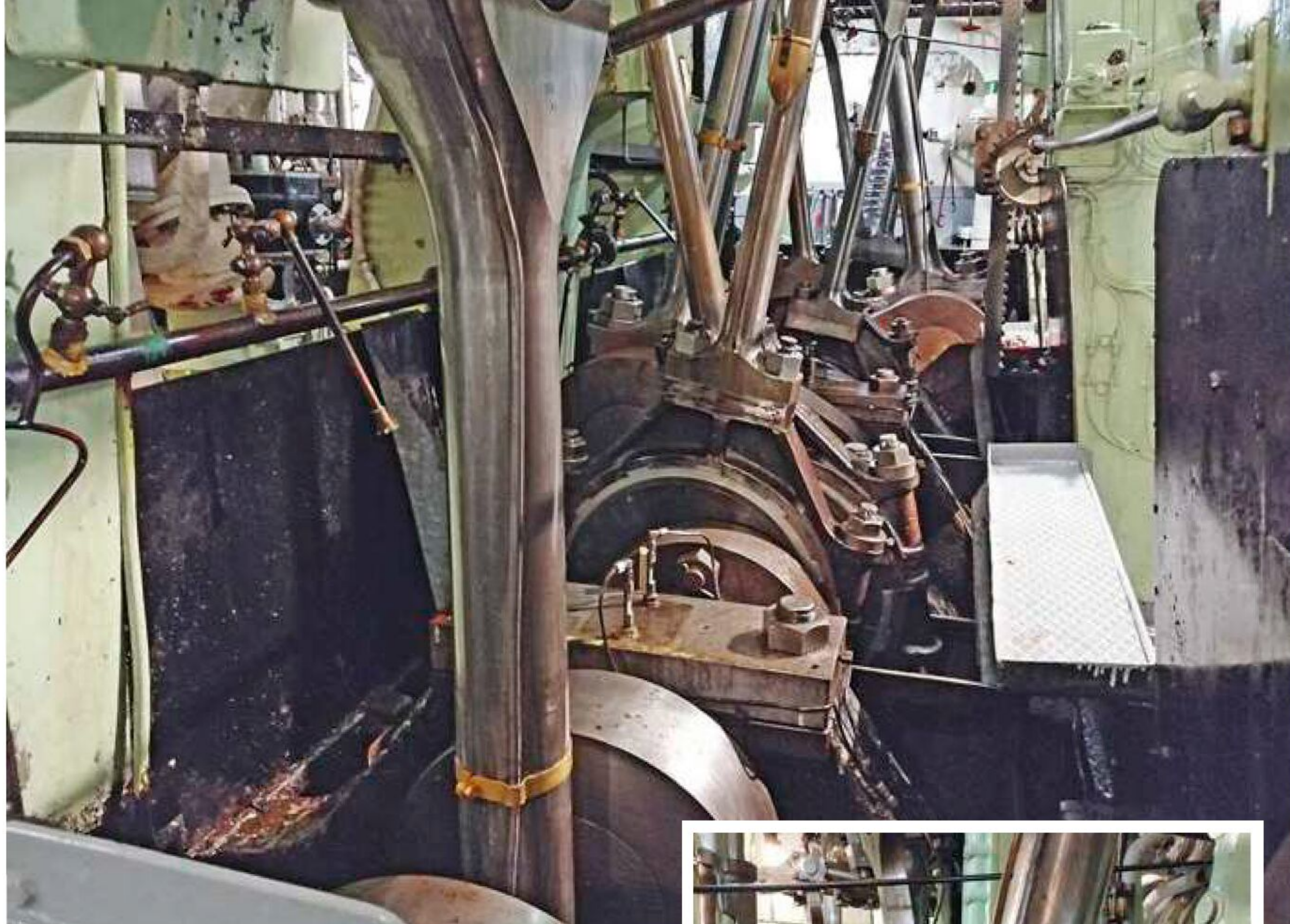
Eisbrecher dieser Art, noch dazu als Dampfschiffe, sind absolute Exoten. Schon allein deswegen lohnt sich der Erhalt. Die *Wal* ist ein schwimmendes Museum und Anschauungsobjekt

Insbesondere der Güterverkehr auf den Flüssen nahm rapide zu. Eisgang, der den Schiffsverkehr auf Wasserstraßen und in Häfen behindern könnte, galt es zu vermeiden, zudem gab es durch sich aufstauende Eisbarrieren auf den Flüssen regelmäßige Überflutungen. Der Hochwasserschutz von Wasserstraßenanliegern war also ein weiterer Grund, das Eis auf den Flüssen zu brechen.

Durchbruch

Seit der Reichsgründung im Jahr 1871 wurde auch in Deutschland eine für die voranschreitende Industrialisierung notwendige Infrastruktur geschaffen beziehungsweise stark verbessert. Die Wasserwege ganzjährig schiffbar zu halten, konnte dabei am besten mit besonders konstruierten eisernen Schiffen, die über einen zuverlässigen Dampfantrieb verfügten, bewerkstelligt werden.

Dabei galt es, die im Reich recht unterschiedlichen Verhältnisse hinsichtlich Lage, Größe und Schiffbarkeit des Flusses, klimatischen Bedingungen, Schiffsverkehr und Vereisungsbedingungen zu berücksichtigen.



EINE BESONDERHEIT AUF NORD- UND OSTSEE: Die Dreifachexpansions-Dampfmaschine

Alle folgenden Fotos: Matthias Schultz

Im Osten mit besonders harten Wintern lagen Weichsel und Nogat, Memel, Pregel, Danziger Hafen und Oder, im Norden Trave, Kieler Hafen mit Kaiser-Wilhelm-Kanal sowie Flensburger Hafen, im Westen Elbe, Weser und Rhein.

Wurden anfangs noch Sprengtechniken eingesetzt, brach sich jedoch schnell die Erkenntnis Bahn, dass es sinnvoller sei, nur noch Eisbrecher zu diesem Zweck einzusetzen. Mit dem ab 1871 in Hamburg verwendeten Eisbrecher I nahm eine lange Liste von Schiffen ihren Dienst auf, darunter ab 1889 auch schon ein erster Eisbrecher namens *Wal* in Uebigau bei Dresden.

Zur Pariser Weltausstellung im Jahr 1900 verfassten die beiden Wasserbaudirektoren M. Görz aus Danzig und M. Buchheister aus Hamburg ein Standardwerk über das deutsche Eisbrecherwesen. Da viele Archive, vor allem im Osten des Deutschen Reichs, mittlerweile verloren gegangen sind, ist dieses als Fotoreproduktion neu herausgegebene Werk für Historiker eine wahre Fundgrube



INFORMATIONEN: Das Schild im Maschinenraum klärt darüber auf, wann und wo der Eisbrecher vom Stapel lief



an Informationen über die frühe Geschichte des Eisbrecherwesens in Deutschland.

Im Kaiser-Wilhelm-Kanal

Im März 1937 von der Wasserstraßen-Verwaltung des Deutschen Reiches bei den Stettiner Oderwerken unter der Baunummer 800 mit Baukosten in Höhe von 626.996 Reichsmark in Auftrag gegeben, lief das Schiff Eisbrecher *Wal* (II) am 5. Mai 1938 vom Stapel.

Sechs Wochen später wurde der Eisbrecher mit schwarzem Überwasserschiff, rotem Unterwasserschiff sowie weißen Aufbauten und gelbem Schornstein an das Wasserstraßen-Maschinenamt Rendsburg übergeben. Dieses setzte es fortan für den Eisbrechdienst im Kaiser-Wilhelm-Kanal ein.

Während des Zweiten Weltkrieges war der Eisbrecher *Wal* (II) auch für die Kriegsmarine in der Kieler und Lübecker Bucht im Einsatz und der 11. Hafenschutz-Flottille in Kiel-Holtenau unterstellt. Zeitweise bestand seine Besatzung in dieser Zeit aus deutschen Soldaten und holländischen Heizern.

Während einer Kesselreparatur auf der Rostocker Neptun Werft wurde das Schiff am 26. April 1942 von einem alliierten Bomben-treffer so stark beschädigt, dass es auf



DIE BRÜCKE: Einer der beiden Maschinen-telegraphen und der Steuerstand mit Kompass auf der besonders breiten Brücke

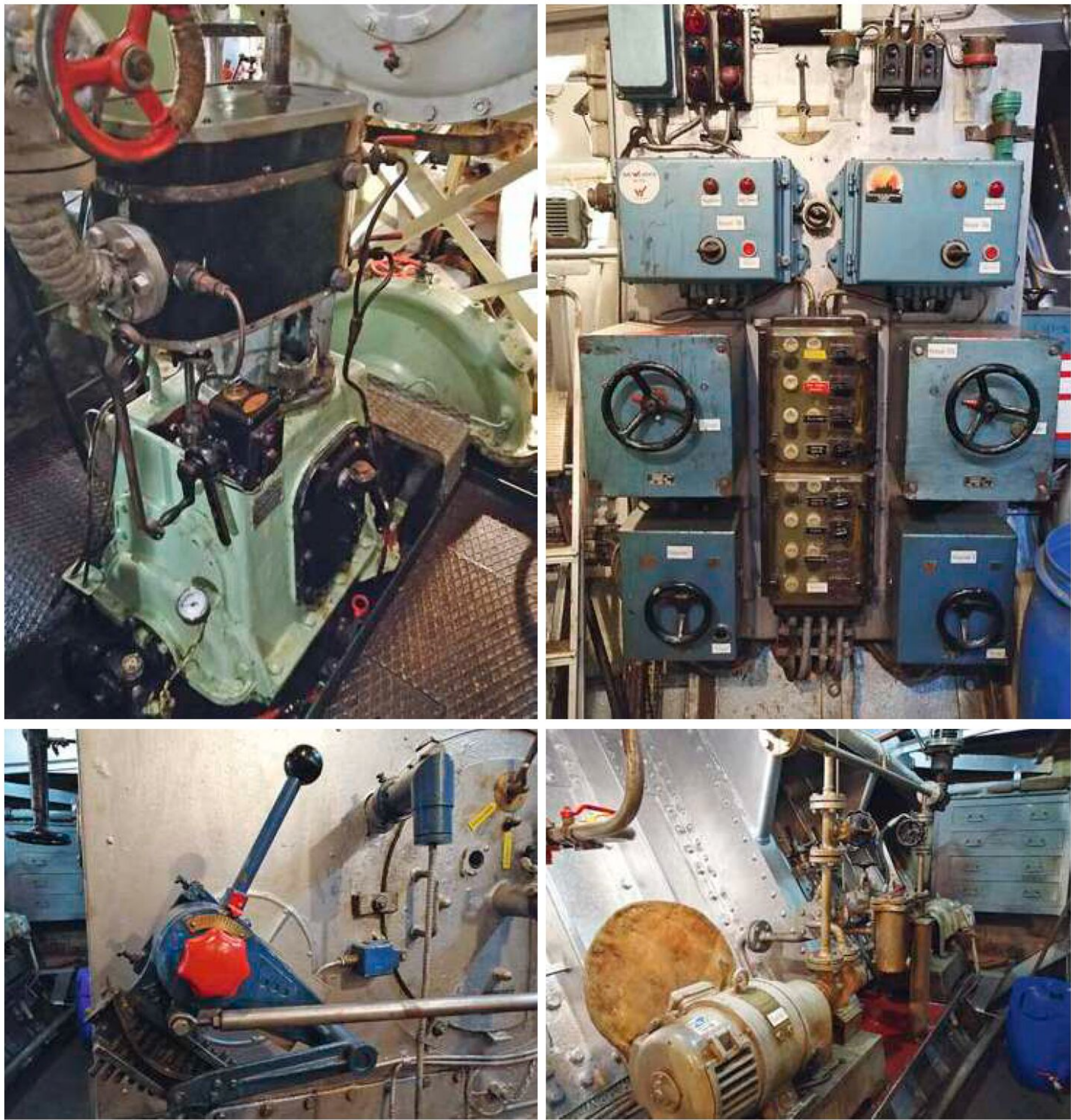
Grund ging. Doch bereits im Mai 1942 konnte es wieder von der Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft gehoben und bis Januar 1943 von der Lübecker Maschinenbau Gesellschaft instand gesetzt werden.

Während der Flüchtlingskatastrophe in der letzten Phase des Zweiten Weltkriegs beteiligte sich der Eisbrecher ab März 1945 auch an der Evakuierung der deutschen Bevölkerung aus den von der Roten Armee bedrohten Ostgebieten des Reiches. Er transportierte Verwundete und Flüchtlinge vom eingeschlossenen Danzig aus über die Ostsee in den sichereren Westen.

Letzter Einsatz 1987

1950 wieder an das Wasserstraßen-Maschinenamt Rendsburg übergeben, war der Eisbrecher bis dahin mit der Schiffskennung KC 69 im Auftrag der britischen Militärregierung im Einsatz in seinem angestammten Revier, dem Kaiser-Wilhelm-Kanal, der seit





ALT, ABER FUNKTIONIERT (NOCH): Die Technik im Maschinenraum stammt zum größten Teil von 1938

TECHNISCHE DATEN
Eisbrecher Wal

Klassifikation	Germanischer Lloyd 100 A5
Baujahr	1938
Bauwerft	Oder-Werke, Stettin
Heimathafen	Bremerhaven
Länge ü. a.*	49,96 m
Länge z. d. L.**	45,84 m
Breite	12,34 m
Breite auf Spanten	11,50 m
Tiefgang	4,32 m vorne, 5,25 m achtern
Vermessung	662,09 BRT (208,45 NRT)
Antrieb	Dreifachexpansions-Dampfmaschine
Leistung	1.200 PS
Gewicht	941 t
Gesamttragfähigkeit	99 tons deadweight

* über alles
** zwischen den Loten

1948 Nord-Ostsee-Kanal heißt. Auch den Wiederaufbau der von den westlichen Besatzungsmächten komplett zerstörten Insel Helgoland unterstützte das robuste Schiff im Jahr 1952 mit Nachschubfahrten.

Zwischen März 1963 und Dezember 1965 wurde Wal auf der Staatswerft Rendsburg-Saatsee umgebaut, da die Kessel irreparable Schäden aufwiesen und es zudem Probleme mit der bisherigen Feuerung gab.

Statt mit Kohle werden die beiden halb-automatischen Wasserrohr-Seeschiffsdampfkessel von der Ottenser Eisenwerk GmbH aus Hamburg mit einem Leistungsvolumen von jeweils 6.000 Kilogramm pro Stunde von billigerem Erdöl erhitzt. Außerdem musste nur noch eine kleinere Besatzung als bei einem kohlebefeueren Schiff eingesetzt werden, da die Heizer nun entfielen. So konnten abermals die Betriebskosten gesenkt werden.

Der neue Antrieb rußt wesentlich weniger als damals, ein Umweltaspekt, der heute eine weitaus größere Rolle spielt als früher. Den letzten aktiven Einsatz als Eisbrecher hatte Wal (II) auf dem Nord-Ostsee-Kanal im Februar 1987. Es folgte noch eine Gästefahrt

Die Betriebskosten konnten auch dadurch gesenkt werden, dass wegen des Antriebs mit billigerem Erdöl weniger Personal als bei einem kohlebefeueren Schiff benötigt wird

anlässlich des 50. Dienstjubiläums im Dezember 1988, bevor er dann 1990 endgültig außer Dienst gestellt wurde.

Drohendes Ende

Um das erst seit 2019 unter Denkmalschutz stehende Schiff der Nachwelt zu erhalten, erwarb die Schifffahrts-Compagnie Bremerhaven e.V. mit finanzieller Unterstützung der Stadt Bremerhaven den Veteran für 48.000 D-Mark und überführte ihn Anfang Juni 1990 von Rendsburg nach Bremerhaven. Innerhalb von nur einem Jahr restaurierte die ehrenamtliche Stammbesatzung das Schiff in mühevoller Kleinarbeit und baute es im Innenbereich behutsam für seine neuen Aufgaben als Museumsschiff um. Außerdem wurde die Ausrüstung dem aktuellen Stand der Technik angepasst.

Heute verfügt das Schiff über zwei Radargeräte Atlas 4500, GPS, Kreiselkompass,



DRINGEND SANIERUNGSBEDÜRFTIG:

Die Kessel des Dampfers

Magnetkompass, Echolot, zwei UKW-Anlagen und einen Wetterempfänger. Des Weiteren über drei automatische Rettungsinseln für 75 Personen, ein Rettungsboot für 26 Personen, zwei Rettungsflöße, ein Schlauchboot sowie 150 Rettungswesten.

Das Traditionsschiff mit dem jetzigen Rufzeichen DFDR und der Registriernummer IMO 8862662 bietet die Möglichkeit zur Mitfahrt auf der Weser, nach Helgoland, zur Kieler Woche, zum „Dampf Rundum“ in Flensburg, zur „Hanse Sail“ in Rostock oder zum „Hafengeburtstag“ in Hamburg. Zum „Tag der Niedersachsen“ machte der Eisbrecher 2019 auch in Wilhelmshaven Station.

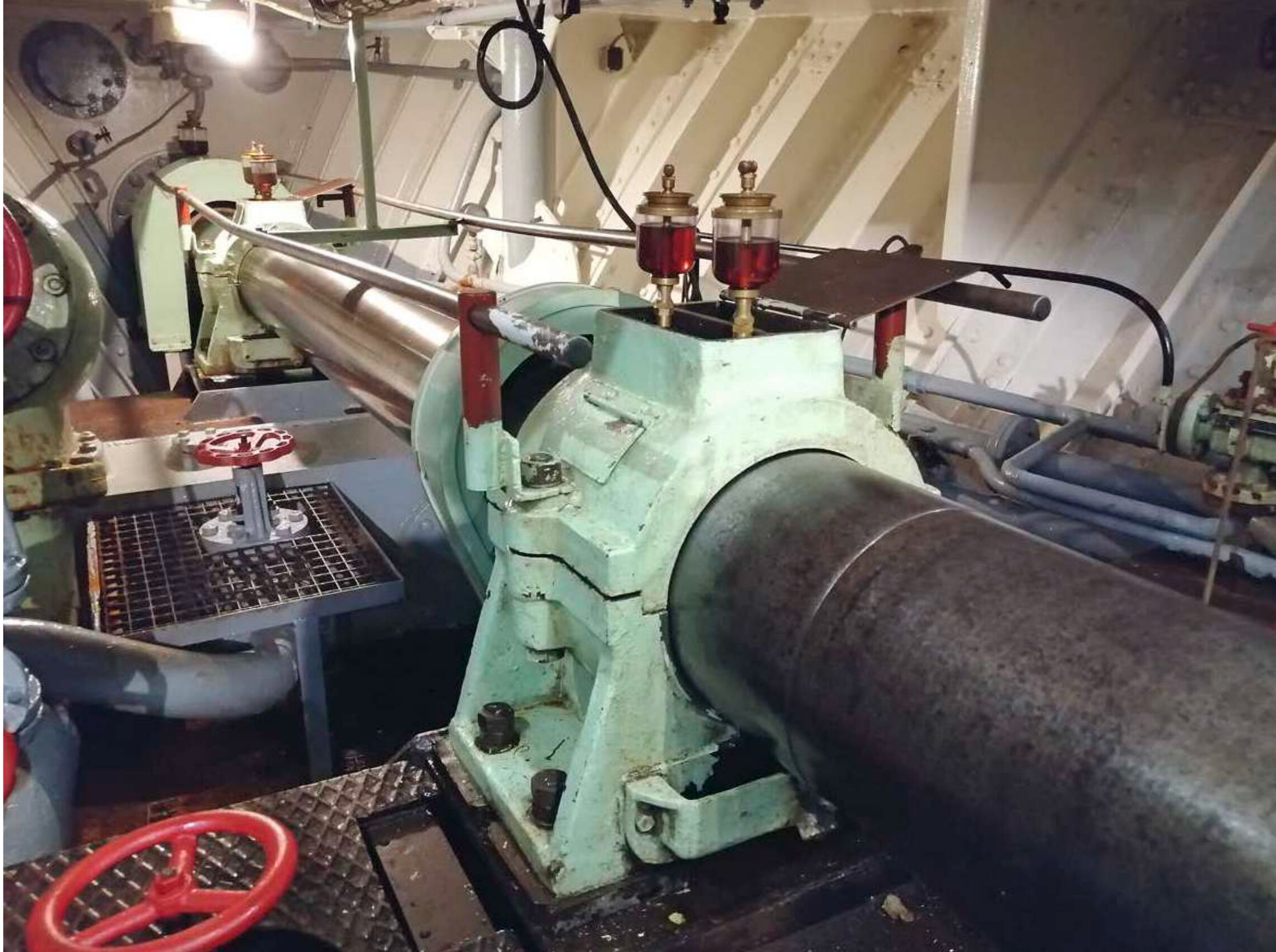
Angetrieben wird er immer noch von der originalen Dreifach-Verbunddampfmaschine mit Stephenson-Kulissensteuerung. Diese erbrachte einmal 1.201 PS (883 Kilowatt) Maschinenleistung, kurzzeitig sogar 1.650 PS (1.214 Kilowatt), die mittels Welle auf einen einzelnen Vierblatt-Festpropeller mit einem Durchmesser von vier Metern sowie einem Gewicht von 6,2 Tonnen wirkt. Die Dauerhöchstgeschwindigkeit des Eisbrechers



Wal (II) betrug einst 11,5 Knoten (21,29 km/h). Heute hat die Geschwindigkeit aufgrund des Alters und auch aus Rücksicht auf das ermüdete Material und einen wiederholt defekten Kessel erheblich nachgelassen.

Für die dringend notwendige Sanierung mit Austausch der Rohre – oder besser noch dem kompletten Wechsel des Kessels – fehlen

dem Verein die Mittel: 2,2 Millionen Euro wären nötig. Zu allem Überfluss machen auch die extrem gestiegenen Rohstoffpreise den ehrenamtlichen Helfern zu schaffen. Zwar wird der Eisbrecher meist nur noch mit einem Kessel gefahren und der Druck auf zehn statt 14 Bar gedrosselt, um Sprit zu sparen, der zweite Kessel muss aber aus Sicher-



ALLES DA:
Im Salon gibt es heute
auch eine Bar



heitsgründen stets im Stand-by-Modus mitbeheizt werden.

Dennoch reichen all diese Einschränkungen und Maßnahmen nicht aus, und da die Fahrgastpreise der tatsächlichen Kostenentwicklung nicht angepasst werden können – sie wären schlicht zu hoch –, muss das Schlimmste befürchtet werden.

Alte Dampfer bieten zweifellos eine besondere Atmosphäre – das Fauchen der Dampf-

DAS NOTIGSTE IST DRIN: Eine von insgesamt 17 Kabinen an Bord

VOLLE PULLE: Über die Welle gelangt die Kraft auf den Feststellpropeller

maschine, das leise Rumpeln von Ventilen und Welle – und eine Behaglichkeit, die sich in dem Salon für maximal 30 Personen mit Bar, der Mannschaftsmesse für bis zu 16 Personen sowie den 17 Kabinen erleben lässt. Doch selbst bei den größten Enthusiasten der Dampfschiffahrt ist preislich irgendwann das „Ende der Fahnenstange“ erreicht. Sollte also kein neuer Kessel zum Einbau kommen, wird der letzte Zeuge einer untergegangenen Epoche unwiederbringlich im Neuen Hafen verrotten. ⚓

INFO

Wal – Zeuge einer Epoche

Schiffahrts-Compagnie Bremerhaven e.V., Verein zum Erhalt historischer Wasserfahrzeuge
Am alten Hafen 118
27538 Bremerhaven
oder Hermann-Henrich-Meier-Straße 6 B,
27568 Bremerhaven
Tel. 0471 9464648 oder 0471 411484
E-Mail: info@schiffahrts-compagnie.de
www.schiffahrts-compagnie.de



ZU 40 PROZENT ORIGINAL: Vollschiiftakelung und Schornstein der *Jylland* weisen auf den Übergang vom Segler zum Dampfer hin

Fotos: Ollesch



AM GESCHÜTZ: Die Bedienung der Vorderladerkanonen war personalintensiv, anstrengend und gefährlich

HOCHZIEHBAR: Der dampfgetriebene Propeller kam nur im Hafen und im Gefecht zum Einsatz



MARITIMES ENSEMBLE IM DÄNISCHEN EBELTOFT

Fregatte *Jylland*

Das längste noch existierende Holzschiff der Welt

Vor 160 Jahren stand sie das erste und einzige Mal im Gefecht – gegen Einheiten der österreichischen und der preußischen Marine bei Helgoland 1864. Und zwar als Teil des dänischen Nordseegeschwaders unter dem Kommando von Orlogskaptajn Edouard Suenson: die Schraubenfregatte *Jylland*. Am 20. November 1860 bei der Orlogsværft in Kopenhagen vom Stapel gelaufen, war sie eigentlich schon bei ihrer Indienstellung 1862 technisch veraltet. Trotzdem trug sie im Krieg von 1864 wesentlich zur dänischen Seeüberlegenheit gegenüber Preußen bei.

Am 9. Mai jenes Jahres kam es dann zu dem bekannten Seegefecht vor der damals britischen Nordseeinsel, das der Kommandeur des vereinigten deutschen Geschwaders, Linienschiffskapitän Wilhelm von Tegetthoff, abbrach, nachdem sein Flaggschiff in Brand geraten war. Ein österreichischer Treffer in die Ruderanlage der *Jylland* hielt Suenson davon ab, den Gegner beim Verlassen der neutralen britischen Gewässer erneut anzugreifen.

Weitere Einsätze gegen einen gleichwertigen Gegner blieben dem Schiff erspart. Es diente fortan der Machtdemonstration gegenüber der farbigen Bevölkerung in Dänisch-Westindien, der Ausbildung von Marineangehörigen und nicht zuletzt dem dänischen König samt Familie für Reisen zu den Färöern, nach Island und Russland. 1888 wurde die Fregatte zum Kasernenschiff herabgestuft, 1908 an ein Hamburger Abwrackunternehmen verkauft und umgehend von dänischen Patrioten zurückerworben. Im Ersten Weltkrieg eine schwimmende Tele-

grafestation und Kaserne, dann wieder Telegrafestation und zuletzt Kinderferienheim – das waren die weiteren Stationen im Dasein der *Jylland*, bevor sie 1947 im Hafen von Kopenhagen sank. Ihr Erhalt gelang schließlich durch eine touristische Nutzung.

Doch bis das Museum in Ebeltoft, dessen Hauptexponat und Attraktion die Fregatte heute darstellt, eröffnet wurde, sollte noch fast ein halbes Jahrhundert vergehen. Aus finanziellen Gründen konnte die umfassende Restaurierung des seit 1960 vor der ostjütländischen Kleinstadt liegenden Wracks erst in den 1980er-Jahren beginnen.

Das Ergebnis ist ein zu noch rund 40 Prozent aus Originalteilen bestehendes Schiff im Trockendock, das dem Besucher nicht nur den technischen Stand des Marineschiffbaus aus der Übergangszeit vom hölzernen Segler zum stählernen Dampfschiff vermittelt, sondern auch den Alltag der Seeleute jener Zeit durch integrierte Großdioramen nachvollziehbar macht. Eingebettet ist das 71 Meter lange, 13 Meter breite und 2.456 Tonnen verdrängende Schiff in eine ergänzende Ausstellung, die die an Bord gewonnenen Eindrücke durch zahlreiche Originalexponate, Modelle, Bilder, Filme und Dioramen vertieft und ergänzt. Darüber hinaus vermittelt die Fregattenwerft altes maritimes Handwerk, während im Hafenbecken kleinere historische Schiffe das maritime Ensemble vervollständigen. ⚓

Detlef Ollesch

INFO

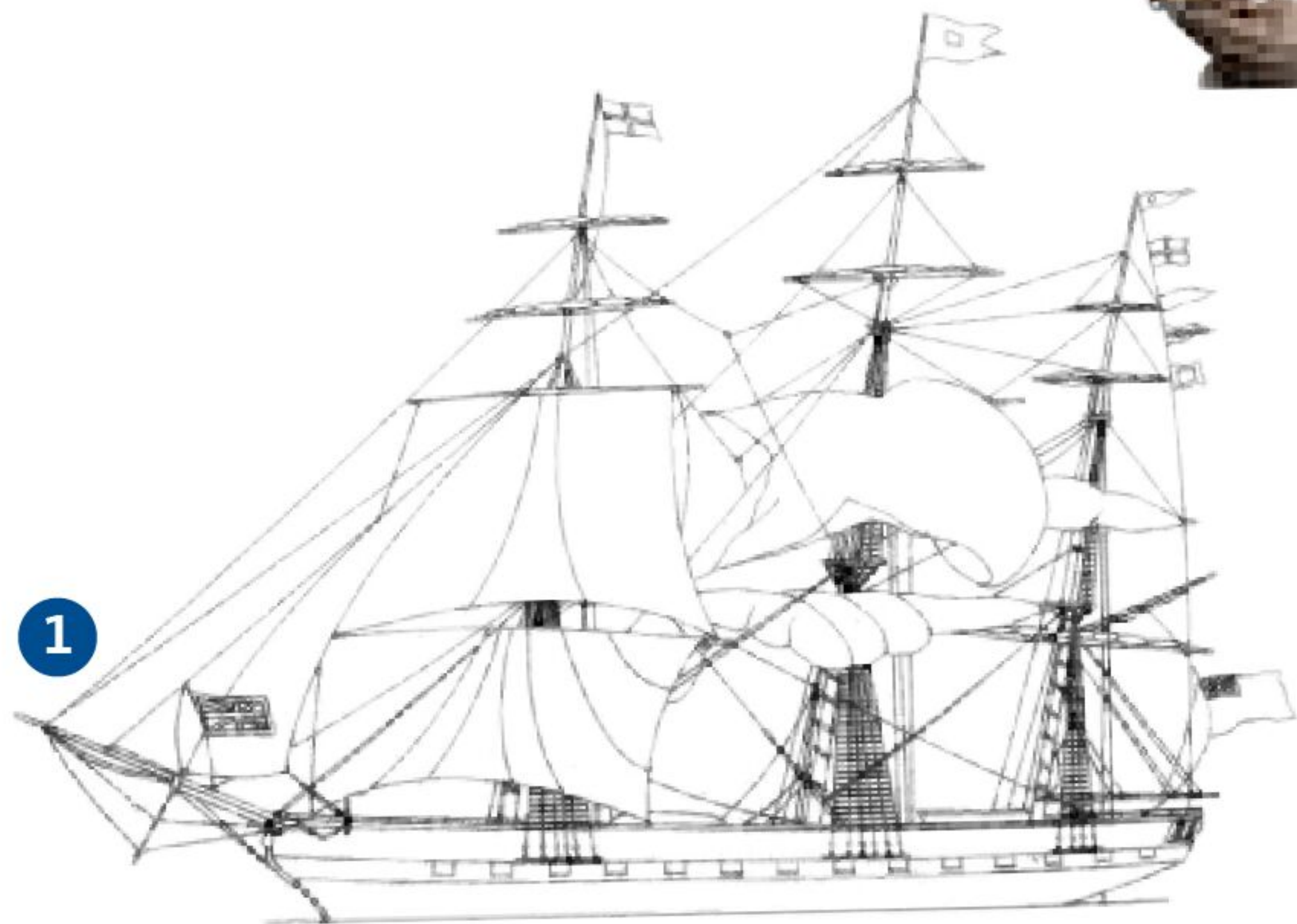
Fregatten *Jylland*

S.A. Jensens vej 4, DK-8400 Ebeltoft
Tel. +45 8634 1099

E-Mail: info@fregatten-jylland.dk
www.fregatten-jylland.dk/deutsch/

Öffnungszeiten:

Ganzjährig zu unterschiedlichen Zeiten
(Näheres siehe Internet)



BILDERRÄTSEL

Erkennen Sie das Schiff?

LÖSUNGEN

- 1 Marco Polo (Clipper, Großbritannien, Stapellauf 1851)
 2 Thomas W. Lawson (Siebenmast-Schoner, USA, Stapellauf 1902)
 3 Bremen (Fregatte, Deutschland, Stapellauf 1979)

BUCHTIPPS

Schifffahrt verbindet

Menschen auf See

Elf Kapitäne, im Dienst oder im Ruhestand, dazu vier Crewmitglieder erzählen aus ihrem Seefahrerleben, Männer wie Frauen, aus diversen Nationen stammend, auf der Brücke, in Maschine und Kombüse, von ihrer Ausbildung und Zeiten an Land. So abwechslungsreich wie die Seefahrt, so unterschiedlich sind ihre Biografien und die Wege, wie sie zur Seefahrt gefunden haben. Was sie verbindet: Sie arbeiten auf Hapag-Lloyd-Schiffen und sind sich einig, in der Schifffahrt den richtigen Beruf gefunden zu haben. Eine Fotoreportage von der Jungfernfahrt der *Berlin Express* illustriert passend das Leben an Bord. **Rainer Schubert**

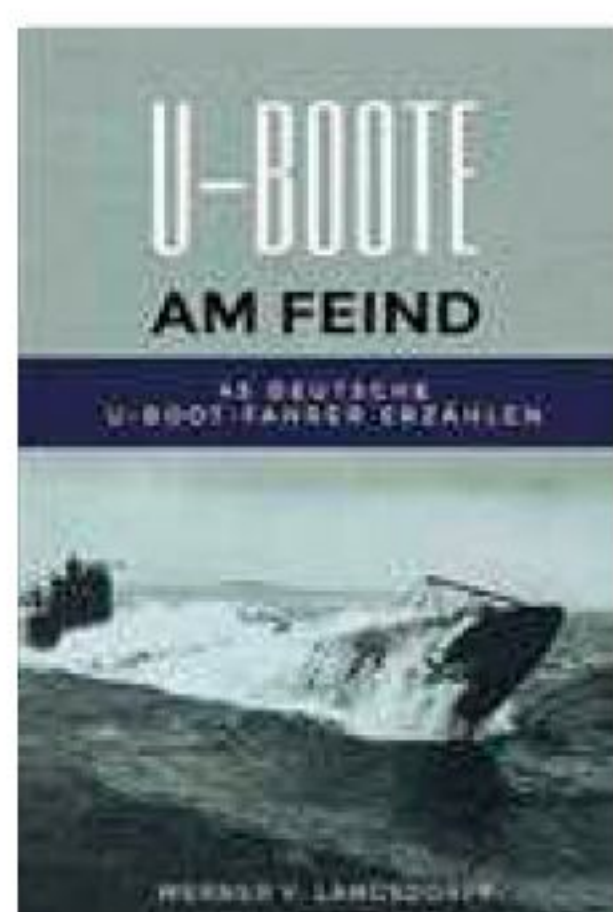


Fischer, Ulrike (Text), Mertens, A., Tjaden, O. (Fotos): „Bei Sturm helfen dir keine Likes“. Hapag-Lloyd-Kapitäne und Crewmitglieder erzählen. Bd. 2, 192 S., Koehler, Hamburg 2023, 29,95 Euro

Original-Erlebnisberichte

Alltag im U-Boot

Der Erste Weltkrieg führt auch auf See zu einer neuen Art der Kriegsführung. Nichts zeigt dies besser als die deutsche U-Boot-Waffe. Nach der Seeblockade Englands hat sie sich umso mehr zu beweisen. Schnell dient sie nicht mehr nur der Unterstützung für die Hochseeflotte, sondern ist selbst eine anerkannte, eigenständige und gefürchtete Waffengattung. Langsdorff verleiht zahlreichen deutschen U-Boot-Fahrern eine Stimme und liefert zugleich spannende Einblicke in das harte und gefährliche Alltagsleben der wagemutigen Mannschaften. Ausweglose Situationen gehören dabei stets zur Routine. **Maximilian Gori**



Werner v. Langsdorff: *U-Boote am Feind. 45 deutsche U-Boot-Fahrer erzählen.* 348 S., Klarwelt/Epubli, 2019, 12,99 Euro

FILMKRITIK

Ziel: Narvik

Emotionales Feuerwerk

April 1940: Kaum jemand kennt zu diesem Zeitpunkt die Stadt Narvik, von deren Hafen aus das kriegswichtige schwedische Eisenerz verschifft wird. Sowohl das „Dritte Reich“ als auch die Alliierten wollen sich den wertvollen Rohstoff sichern. Beide Seiten schicken Flotten, um den Ort zu erobern – der Wettlauf um Norwegen beginnt. Schließlich erreichen die deutschen Kriegsschiffe als Erste den Hafen und besetzen die Stadt. Doch noch während sich die Soldaten der Kriegsmarine auf die Schulter klopfen, tauchen die Briten vor der Küste auf. Ein Gefecht um das Schicksal Norwegens entbrennt. Mitten drin befindet sich die Narvik-Familie Tofte, die nun ums Überleben kämpfen muss ... Neben beeindruckenden Schauwerten wie etwa den sinkenden deutschen Zerstörern bietet *Narvik* auch ein packendes Drama. Der Film schafft es sehr gut, die angespannte Lage in Norwegen im Vorfeld der Invasion einzufangen, die auch für den Zuschauer beinahe mit den Händen zu greifen ist. Zudem gelingt der Spagat zwischen einem Kriegsfilm, der das große Weltgeschehen abbildet, und einem Drama. So wird die Zerrissenheit der Familie Tofte herausgearbeitet, deren Mitglieder immer wieder vor der Frage stehen, mit den Besatzern zu kooperieren oder in den Widerstand zu gehen. Besonders hervorzuheben ist der Schluss, der den Zuschauer vermutlich noch über das Ende des Films hinaus beschäftigen wird. Trotz vieler starker Momente ist die Handlung aber doch eher vorhersehbar, und es wird auch ziemlich viel Zeit benötigt, bis die Stärken voll zur Geltung kommen. Wer jedoch ein historisch weitgehend akkurates Werk sehen möchte, das auch auf die Grautöne und Schwierigkeiten der Normalbürger im Schatten der Weltpolitik eingeht, ist bei *Narvik* goldrichtig. **Markus Fegg**



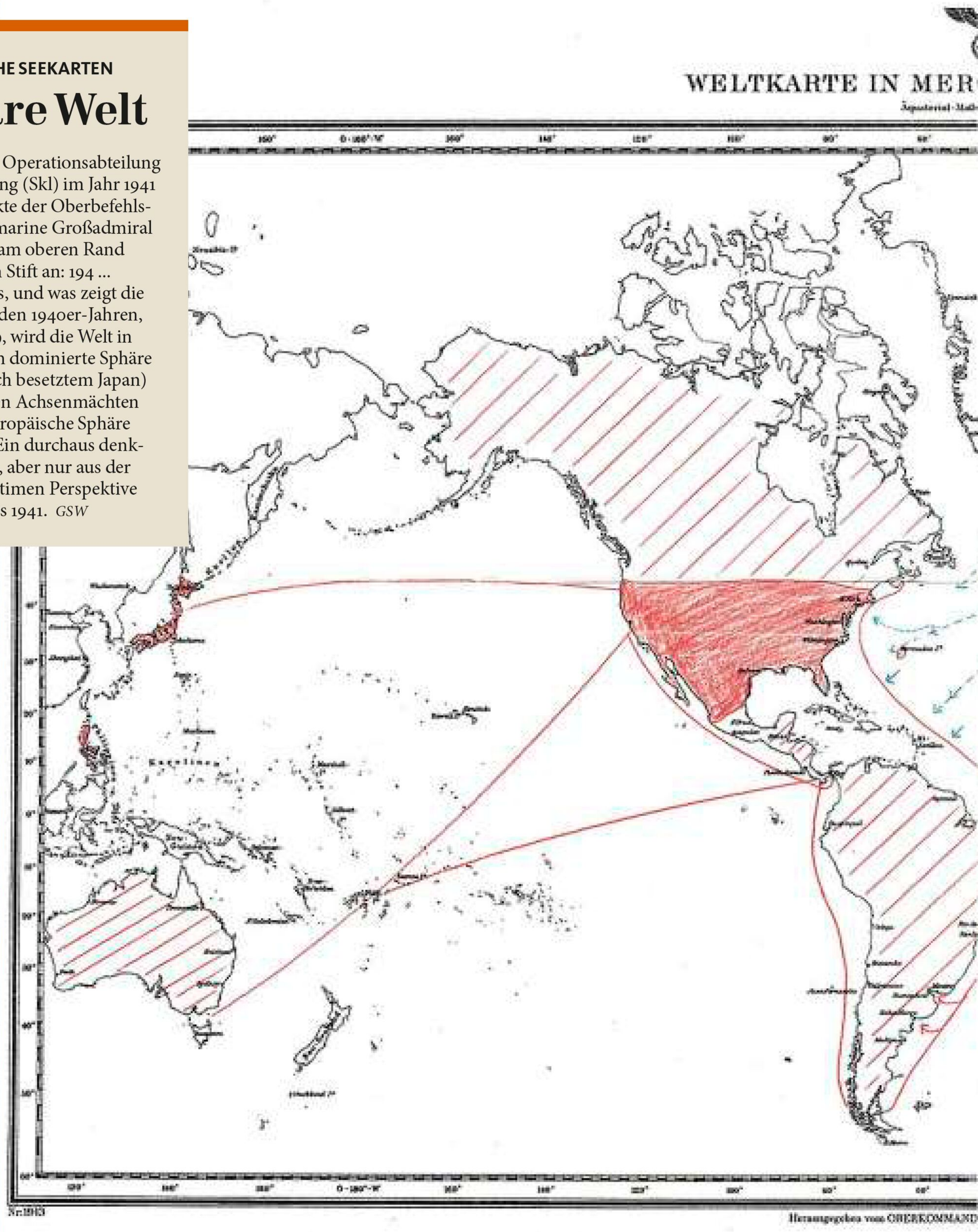
Dauer: 108 Minuten
 Erscheinungsjahr: 2022
 Kann bei Netflix gestreamt werden

HISTORISCHE SEEKARTEN

Bipolare Welt

Von Offizieren der Operationsabteilung der Seekriegsleitung (SkI) im Jahr 1941 angefertigt, merkte der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine Großadmiral Erich Raeder am oberen Rand mit grünem Stift an: 194 ...

Was bedeutet das, und was zeigt die Karte? Noch in den 1940er-Jahren, spätestens 1949, wird die Welt in eine amerikanisch dominierte Sphäre (mit amerikanisch besetztem Japan) und eine von den Achsenmächten beherrschte europäische Sphäre aufgeteilt sein. Ein durchaus denkbares Szenario, aber nur aus der deutschen maritimen Perspektive des Jahres 1941. GSW



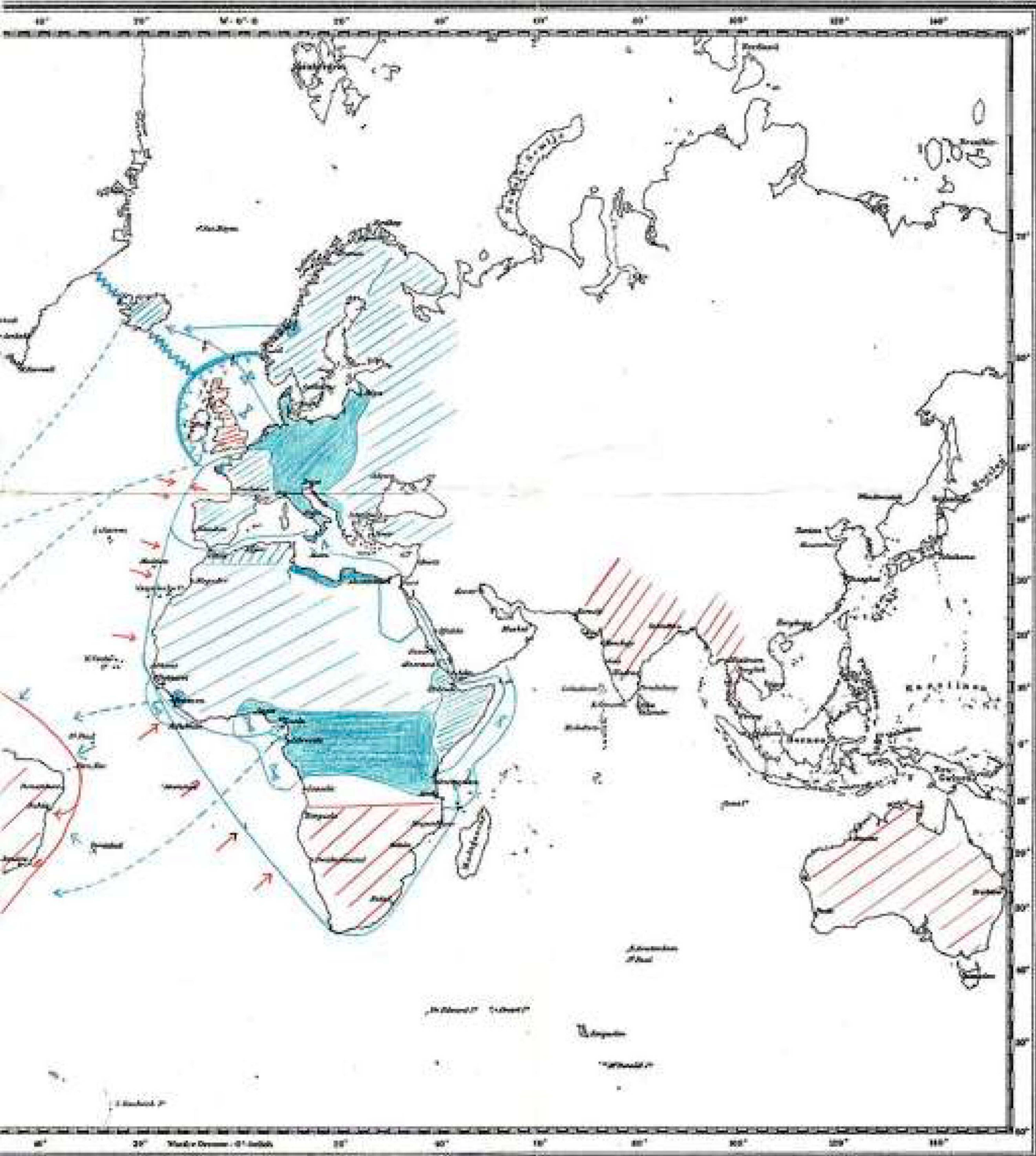


WÄNDERS PROJEKTION

W. 1.10.0000000

Nr. 1943

194....



DER KRIEGSMARINE, Berlin 1941.

Schule der Offizierskandidaten der Kriegsmarine

Foto: Archiv Schiff Classic



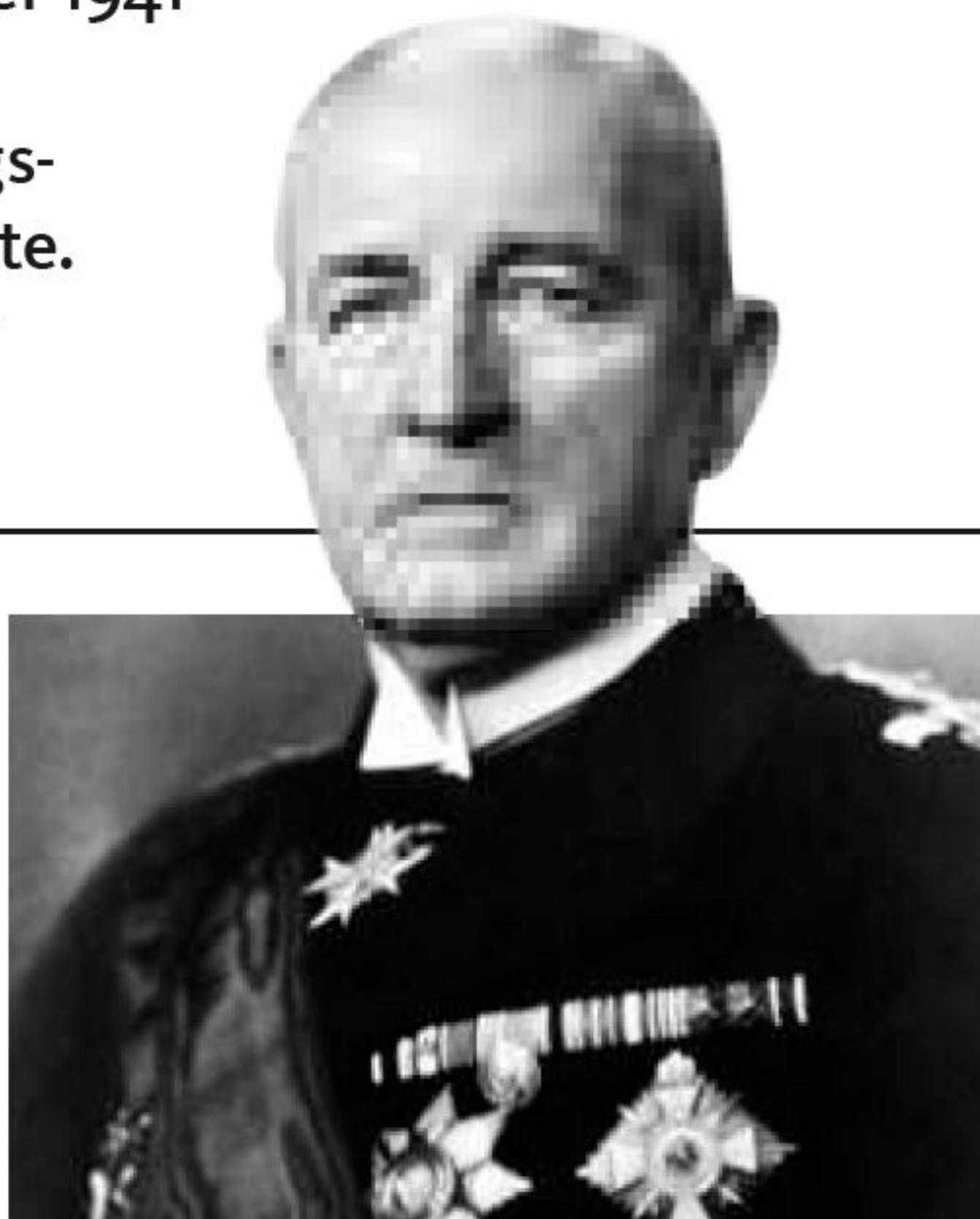
Ab
Freitag,
6.
Dezember
am Kiosk

U 95

SCHICKSAL IM MITTELMEER: U 95 unter Kapitänleutnant Gerd Schreiber war wie das Schwesterboot U 96 ein Boot vom Typ VII C, konnte auf sieben Unternehmen acht Schiffe mit über 28.000 BRT versenken und vier mit einer etwa ebenso großen Tonnage beschädigen. Dann lief U 95 am 28. November 1941 durch Gibraltar ins Mittelmeer und wurde von dem niederländischen U-Boot O 21 versenkt. 35 Besatzungsmitglieder blieben auf See, der Kommandant überlebte. Geschichte und Einsätze von U 95 mit zum Teil bisher unveröffentlichten Fotos sind das Titelthema.

Admiral Souchon

SCHILLERENDE PERSÖNLICHKEIT:
Befehlshaber der Mittelmeerdivision 1914,
Oberbefehlshaber der osmanischen Marine und
1917/18 Geschwaderchef der Hochseeflotte.



KS-BOOTE

**WACHBOOT ODER
U-BOOT-JÄGER?**
Die Küstenschutzboote
der Volksmarine der DDR –
ein spezieller Typ mit
speziellen Aufgaben.



Nelsons Versuch

BOULOGNE SUR-MER: Im August 1801
konnten die Briten unter Horatio Nelson
nichts gegen französische Schiffe
erreichen. Warum?



AUSSERDEM:

SELTENE ORIGINALE: Schiffe in Speyer
SONDERLING AN BORD: Finknetzreling
ARABIA: Passagierschiff – 1916 versenkt

SCHIFFClassic

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 8/2024, Nr. 76, 12. Jahrgang
Editorial Director (Bereich Militär): Markus Wunderlich (Lt. d. R.)
Chefredakteur: Markus Wunderlich (V.i.S.d.P.)
Stellvertretender Chefredakteur: Jens Müller-Bauseneik M. A.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. Guntram Schulze-Wegener
(Fregattenkapitän d. R., fr)
Redaktion: Jens Müller-Bauseneik M. A.
Schlussredaktion: Helga Peterz (fr)
Redaktionsassistent: Brigitte Stüber
Layout: Ralf Puschmann (fr)
Head of Magazine Brands: Markus Pilzweiger
Leitung Produktion Magazine: Grit Häußler
Herstellung/Produktion: Benedikt Bäumler
Kartografie: Anneli Nau (fr)

Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a,
80797 München, www.geramond.de
Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein
Director Sales B2B, Media Gesamtleitung: Jessica Wygas
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen),
jessica.wygas@verlagshaus.de
Anzeigenverkauf: Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de
Anzeigendisposition: Rita Necker, rita.necker@verlagshaus.de
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung: Zeitschriftenhandel, Bahnhofsbuchhandel:
MZV, Unterschleißheim, www.mzv.de

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

© 2024 by GeraMond Media München
ISSN: 2196-7490
Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, insbesondere im Hinblick auf Online-Publikationen. Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden von den Autoren sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden. Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Dieses Heft enthält historische Abbildungen aus der Zeit der nationalsozialistischen Diktatur. Sie können Hakenkreuze oder andere verfassungsfremde Symbole beinhalten. Soweit solche Fotos in diesem Heft veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. Diese Publikation befindet sich damit im Einklang mit der Rechtslage in der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere § 86 (3) StGB. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar! Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.

KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG

✉ Schiff Classic Abo-Service
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau
☎ +49 (0) 89 46 22 00 01
Unser Kundenservice ist Mo–Fr von 8–20 Uhr telefonisch erreichbar.
📧 service@verlagshaus24.com
💻 www.schiffclassic.de
Preise: Einzelheft 9,90 € (D), 10,90 € (A), 15,80 sFr (CH),
11,40 € (B, Lux), 13,00 (I), € 13,30 (FIN), SKR 117,00 (S), DKK 99,95 (DK)
bei Einzelversand zzgl. Versandkosten, Jahres-Abopreis (8 Hefte) 76,00 €
(inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter: www.schiffclassic.de/abo

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressticket eingedruckte Kundennummer. Erscheinen und Bezug: *Schiff Classic* erscheint 8-mal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Luxemburg, Italien) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter:
www.mykiosk.de

LESERBRIEFE UND BERATUNG

✉ Schiff Classic
Infanteriestraße 11a, 80797 München
☎ +49 (0) 89 13 06 99-720
📧 redaktion@schiff-classic.de
💻 www.schiffclassic.de
Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

📧 anzeigen@verlagshaus.de
Mediadaten: <https://media.verlagshaus.de>
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2024.



Schwimmendes Wunder

SCHIFFClassicEXTRA

NR. 5, SONDERHEFT 2024

SCHIFFClassicEXTRA

ISBN 978-3-98702-129-9

SCHEER

Rekonstruktion in 3D
Artillerie, Anstrich & Co:
Die Admiral Scheer im Detail



Deutschlands erfolgreichster Kreuzer



Technik-Revolution: Geburt einer neuen Schiffsklasse



1937: Scharfer Einsatz im Spanischen Bürgerkrieg

Mit 200 Granaten: Warum die Admiral Scheer Almeria beschoss



Ende in Kiel: Was von dem Schweren Kreuzer übrig blieb

**Jetzt neu
am Kiosk!**

Der Schwere Kreuzer
Admiral Scheer
gilt vielen Ingenieuren
noch heute als Meisterwerk
der Technik

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

Oder online bestellen unter

www.schiff-classic.de/extra



GORCH FOCK KÖNIGIN DER MEERE

Weltneuheit – Personalisierter Bierkrug zum
60-jährigen Jubiläum der Gorch Fock

Unter dem Hupen der Schiffshörner und dem Jubel zehntausender Zuschauer rauscht die Dreimastbark der Bundesmarine am 23. August 1958 um genau 11:16 Uhr ins Wasser, als es heißt „Stoppen los!“. Seitdem hat die „Gorch Fock“ im Lauf ihres 60-jährigen Dienstes auf über 165 Ausbildungsfahrten umgerechnet 35-mal die Erde umrundet.

Personalisiert mit einem Namen Ihrer Wahl

Der Krug ist von Hand aus edlem Porzellan gefertigt und erscheint zu Ehren des **60-jährigen Jubiläums** des Stapellaufs der „Gorch Fock“ exklusiv bei The Bradford Exchange. Als Topper zierte eine goldfarbene „Gorch Fock“ den Deckel dieses einzigartigen Bierkruges. Das



Oberseite des Deckels
mit detailreich gestalteter
Windrose und goldenen
Filigranarbeiten



Jeder Krug ist auf der
Unterseite von Hand
nummeriert – ein
echtes Unikat!

Motiv auf der Vorderseite zeigt die maritime Ikone unter vollen Segeln in ihrem Einsatz als Segelschulschiff und als friedliche „Botschafterin in Weiß“ auf den Weltmeeren. Das Besondere an diesem einzigartigen Bierkrug: auf einem Schild steht auf Wunsch ein **Name Ihrer Wahl!** Ein Echtheits-Zertifikat garantiert die Authentizität Ihres persönlichen Exemplars. **Sichern Sie sich Ihren personalisierten Bierkrug „Gorch Fock – Königin der Meere“ am besten gleich heute!**



GRATIS
nach Ihren Wünschen
personalisiert



Mit
maßstabsgetreuer
Miniatur



Füllmenge:
ca. 0,7 l
Durchmesser:
ca. 16,5 cm
Höhe: 20 cm

Artikel-Nr.:
422-FOR07.01P

Artikelpreis: € 159,90
(zahlbar auch in 3 Monats-
raten zu je € 53,30)
zzgl. € 9,95 Versand*



PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 110882

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis 9. Dezember 2024

☐ **Ja**, ich reserviere den personalisierten Bierkrug
„Gorch Fock – Königin der Meere“
Artikel-Nr.: 422-FOR07.01P

Bitte gravieren Sie folgenden Namen:
(Name mit max. 10 Zeichen, inkl. Leerzeichen und Bindestriche)

* Dieses Produkt wird nach Ihrer Kundenspezifikation hergestellt und ist deshalb vom Umtausch ausgeschlossen.

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (x):

Lieferzeit ca. 4 Wochen

- ☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in drei bequemen Monatsraten

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.bradford.de/datenschutz. Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpreferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine beruflichen Angebote erhalten möchten.

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

☒ Unterschrift

**Das Angebot ist limitiert –
Reservieren Sie gleich heute!**

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **110882**

Bitte einsenden an:

The Bradford Exchange Ltd.
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3
63317 Rödermark
kundenbetreuung@bradford.de
Telefon: 0 60 74/916 916
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt/V
Schweiz: Inwilerriedstrasse 61 • CH-6340 Baar

WEEE: 97075536