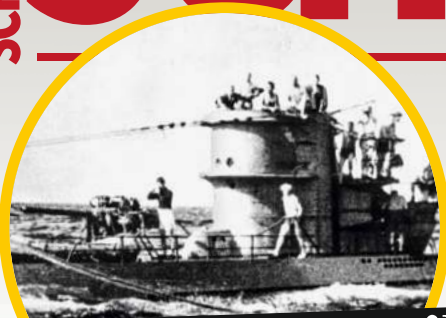


SCHIFFClassic



Duell im Atlantik
U 333 überlebt Rammstoß

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



HMS Repulse und Prince of Wales

Doppelversenkung 1941
So katastrophal war die Niederlage tatsächlich



Das sind die längsten Schiffe aller Zeiten!



Schlachtfeld Ostsee: Kommt der Kalte Krieg zurück?



Lepanto 1571: Die letzte Galeeren-Schlacht der Geschichte



Supertanker: Warum die Welt ohne sie verdursten würde



Deutsches
Marinemuseum
Wilhelmshaven

Für immer sehtauglich

Exponate
im Deutschen Marinemuseum



www.marinemuseum.de

Like Karinnen und Lens,

in Bremen (und auch anderswo) gibt es eine Adolf-Lüderitz-Straße, das heißt, es hätte sie beinahe nicht mehr gegeben, wäre es nach einem Schülerbegehren im Jahre 2019 gegangen. Grund war der Vorwurf der unberechtigten Landnahme in Afrika, mit der der 1834 geborene Bremer Großkaufmann „den Grundstein für die gewaltsame Kolonialherrschaft [legte], die auch den Genozid an den Herero und Nama zur Folge hatte“, wie es in der Erklärung der Schülerschaft hieß.

Die Sache verlief im Sande, ebenso wie eine Klau-Aktion Anfang 2020, als das Straßenschild plötzlich verschwunden war, das die Stadt umgehend ersetzte. Die Sachlage zum umtriebigen Gebaren des ersten Landbesitzers auf dem Gebiet des heutigen Namibia ist in der Tat unklar, die Quellenlage wohl zu diffus, als dass man ein objektives Bild zeichnen könnte. Die bisherigen beiden Biografien über Adolf Lüderitz von 1941 und 1984 (Berlin Ost) haben jedenfalls nur in der Frage einseitiger ideologischer Einfärbungen einen Wert.

Seine (wie auch immer zu bewertenden) kolonialen Erwerbungen oder besser die mit ihnen verbundenen Probleme riefen keinen Geringeren als Reichskanzler Otto von Bismarck auf den Plan, der zum Schutz die Kreuzerfregatten *Elisabeth* und *Leipzig* in Marsch setzte. Diese erschienen Anfang August 1884 in Angra Pequena, der von Lüderitz angekauft

Um seine innenpolitische Machtposition zu sichern, entsandte Kanzler Bismarck die Kriegsschiffe *Elisabeth* und *Leipzig* nach Afrika – nicht aus kolonialem Ehrgeiz

ten Hafenbucht im südwestlichen Afrika, die zur Keimzelle der Kolonie Deutsch-Südwestafrika und später Lüderitz-Bucht genannt werden sollte. Dort hisste Kapitän zur See Rudolf Schering die Kaiserliche Flagge, die den Besitz im Namen des Kaisers anzeigte.

Die Frage ist, weshalb Bismarck, der noch 1881 erklärt hatte: „Solange ich Reichskanzler bin, treiben wir keine Kolonialpolitik“, drei Jahre später zwei Kriegsschiffe losschickte, um plötzlich irgendwo in Afrika vermeintliche

deutsche Interessen durchzusetzen. Sein Schritt dürfte mit dem Druck der öffentlichen Meinung zu tun haben, schließlich standen 1884 Reichstagswahlen an, an deren Ausgang Bismarck keinen Zweifel lassen wollte. Lüderitz' Ehrgeiz, der 1885 die mit Bohrmaschinen und Ackergeräten vollgestopfte Brigg *Tilly* entsandte, um im Hinterland (vergeblich) nach Gold und Diamanten zu schürfen, war dem Kanzler bei der Aktion vermutlich genauso gleichgültig wie ferner Landerwerb/raub.

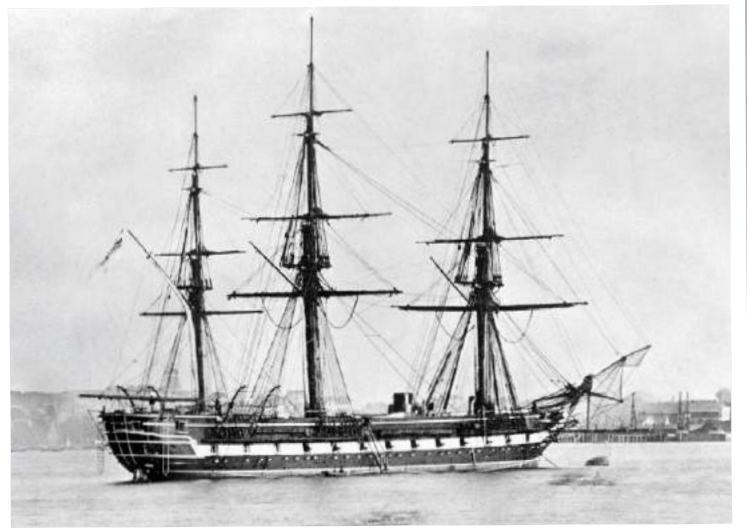
Als Lüderitz bei dem Versuch, die Alexander-Bucht an der Oranje-Mündung zu kreuzen, am 24. Oktober 1886 in der Küstenbrandung ertrank, mochte sich Bismarck darin bestätigt gesehen haben, nichts zu tun, das man nicht vollkommen beherrschen kann. Der im Hintergrund eingefädelte Aufwand, den er mit *Elisabeth* und *Leipzig* mitsamt für sich instrumentalisierter Besatzung trieb, um seine eigene Machtposition im Innern zu sichern, konnte ihm hingegen nicht groß genug sein. Demgegenüber ist Lüderitz ein kleiner Fisch.

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

Dr. Guntram Schulze-Wegener



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



Nicht nur in des Kaisers Namen, auch im Namen des an der Expedition aus bestimmten Gründen interessierten Reichskanzlers Bismarck zeigte SMS *Elisabeth* 1884 in Afrika Flagge

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

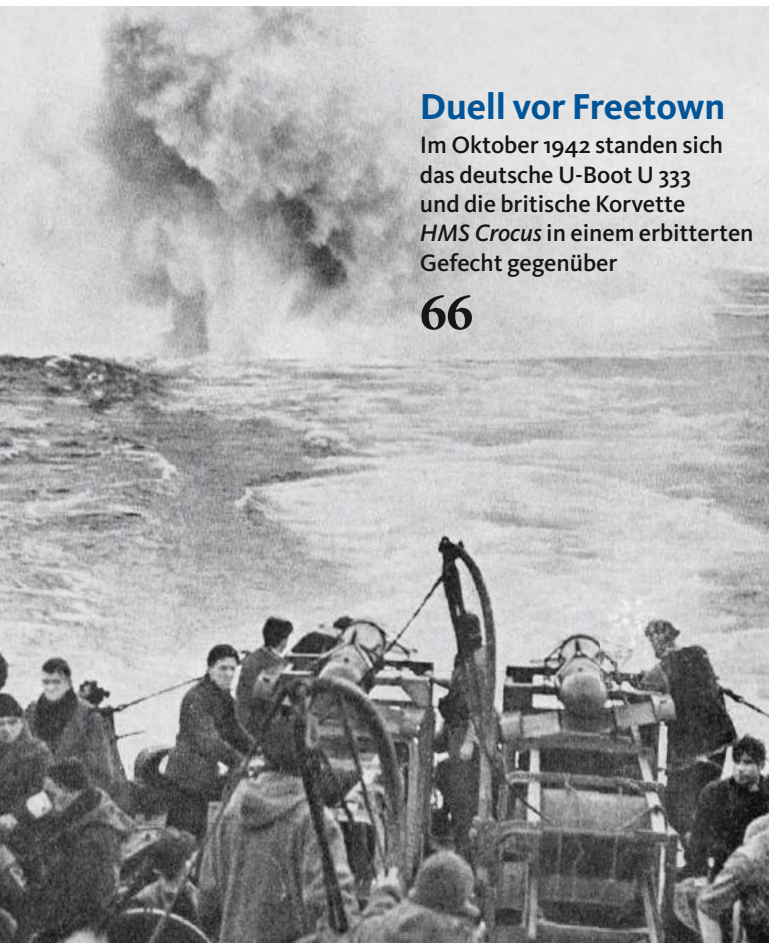
REPULSE UND PRINCE OF WALES

Versunken vor Malaya

Der Untergang der beiden Großkampfschiffe (Force Z) am Ende eines für die Briten katastrophalen Jahres 1941 zeigte vor allem eines: Moderne Luftstreitkräfte waren in der Lage, schwere Einheiten in See zu besiegen

Foto: United Archives/TopFoto/Süddeutsche Zeitung Photo

12



Duell vor Freetown

Im Oktober 1942 standen sich das deutsche U-Boot U 333 und die britische Korvette *HMS Crocus* in einem erbitterten Gefecht gegenüber

66



Einsatzfahrt in der Adria

Der k. u. k. Torpedoboot-Zerstörer *SMS Scharfschütze* in einer heiklen Mission 1914

28



Interniert in Norwegen

Anders als gedacht verlief der Erste Weltkrieg für den deutschen Hilfskreuzer *Berlin*

58



Schiffsartillerie an Land

Um Küsten zu verteidigen und Seeziele zu bekämpfen, verwendete man auch schwere Schiffsgeschütze



Die letzte große Galeeren-Schlacht

Pure Feuerkraft entschied das Treffen der Flotten von „Heiliger Liga“ und Osmanen am 7. Oktober 1571

DAS BESONDERE BILD

- 6 Reichspostdampfer in Tsingtau

MARITIMES PANORAMA

- 8 Wissenswertes rund um die Seefahrt

TITEL

- 12 Tod aus der Luft

Mit Flugzeugen gegen Großkampfschiffe: Japan besiegte 1941 die britische Force Z

STRATEGIE & TAKTIK

- 24 Seemacht ist Weltmacht

Mahans Theorie erobert die Admiralstäbe

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

- 28 Kampfgebiet Adria

SMS Scharfschütze im Kampf

AKTUELL

- 36 Hotspot Ostsee

Droht ein neuer Kalter Krieg?

WAFFEN & TECHNIK

- 42 Deutsche Küstenbatterien

Schiffsgeschütze an Land

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

- 48 Kreuz gegen Halbmond

Vor 450 Jahren: Sieg der Christen vor Lepanto

TECHNIK & GERÄT

- 56 Die Strippenzieher

Reepschläger – ein fast vergessenes Handwerk

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

- 58 Freundliche Neutralität

Internierung des Hilfskreuzers *Berlin* in Norwegen

ZWEITER WELTKRIEG

- 66 Duell vor Freetown

Wie der Kommandant von U 333 sein Boot rettete

FASZINATION SCHIFF

- 70 Riesentanker

Immer größer, immer mehr – wie lange noch?

- 80 HISTORISCHE SEEKARTEN

Mit Gold und Purpur

Schmuckkarte aus dem 16. Jahrhundert

RUBRIKEN

- 78 Museum

- 79 Rätsel

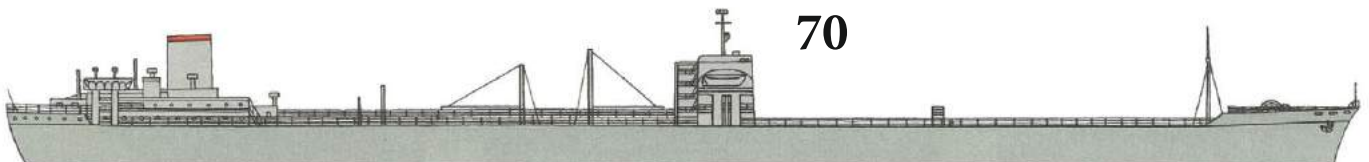
- 82 Vorschau / Impressum

Titelbild: Links die *HMS Repulse* im Jahr 1926, rechts die *HMS Prince of Wales* im Jahr 1941
Titelfotos: Archiv *Schiff Classic*; picture-alliance/WZ-Bilddienst; picture-alliance/AP Photo/Mindaugas Kulbis; picture-alliance/Heritage-Images/Pere Rotger; picture-alliance/Library file photo/Bob Grieser

Tanker – Giganten auf hoher See

So lange Rohöl den Lauf der Welt (mit-)bestimmt, werden Riesentanker die Meere befahren

70



Zu Deutschlands Ehre

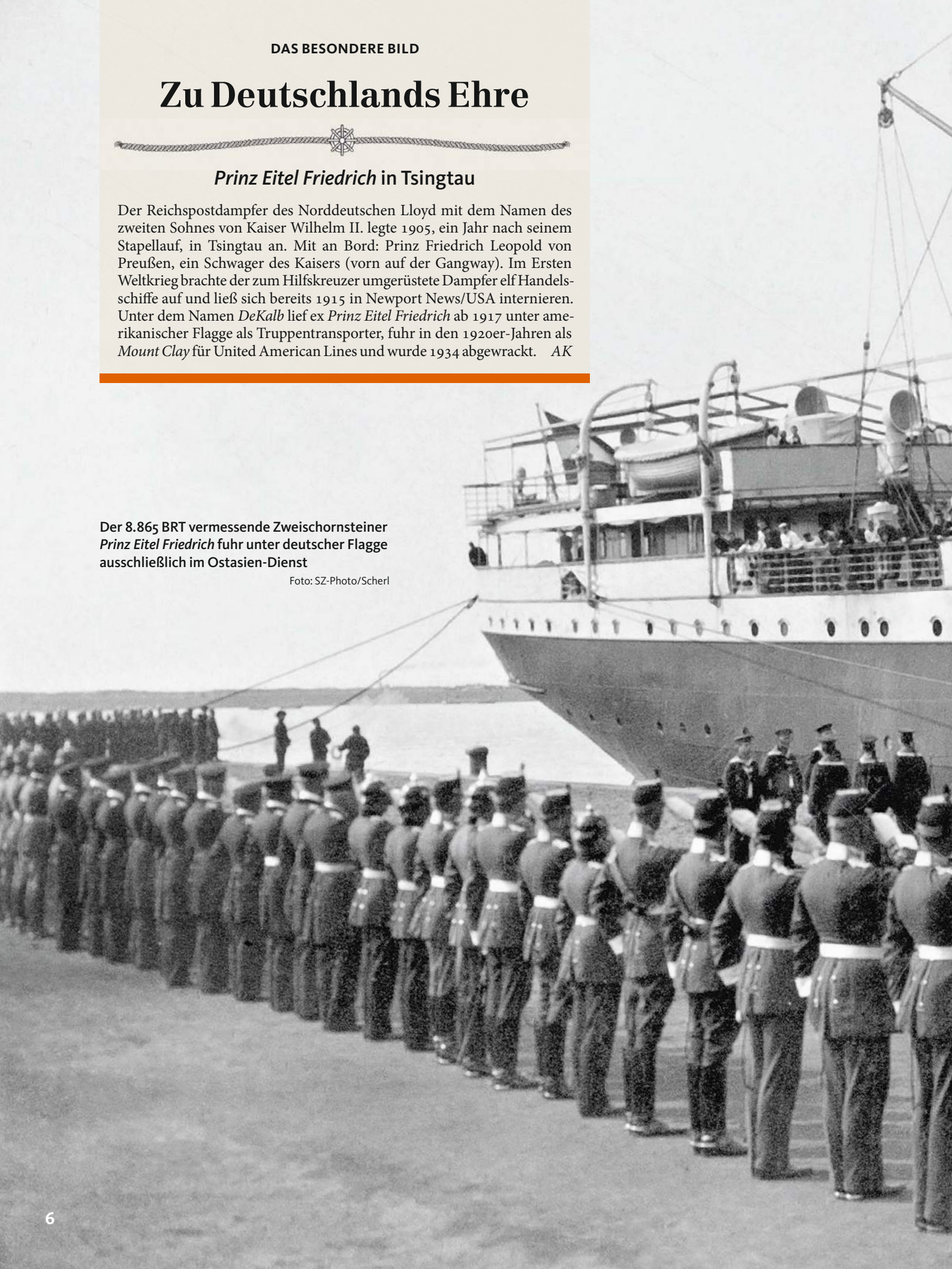


Prinz Eitel Friedrich in Tsingtau

Der Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd mit dem Namen des zweiten Sohnes von Kaiser Wilhelm II. legte 1905, ein Jahr nach seinem Stapellauf, in Tsingtau an. Mit an Bord: Prinz Friedrich Leopold von Preußen, ein Schwager des Kaisers (vorn auf der Gangway). Im Ersten Weltkrieg brachte der zum Hilfskreuzer umgerüstete Dampfer elf Handelsschiffe auf und ließ sich bereits 1915 in Newport News/USA internieren. Unter dem Namen *DeKalb* lief ex *Prinz Eitel Friedrich* ab 1917 unter amerikanischer Flagge als Truppentransporter, fuhr in den 1920er-Jahren als *Mount Clay* für United American Lines und wurde 1934 abgewrackt. AK

Der 8.865 BRT vermessende Zweischornsteiner *Prinz Eitel Friedrich* fuhr unter deutscher Flagge ausschließlich im Ostasien-Dienst

Foto: SZ-Photo/Scherl





ZITAT

„Aus Herzensfreude sangen wir mit lauter Stimme ,Te Deum Laudamus‘ und nahmen Kurs auf Joppa, gewöhnlich Jaffa genannt“

Felix Fabri, Dominikaner und Schriftsteller, der nach einer langen Seereise die sichere Landung von Wallfahrern 1483 im Heiligen Land beschreibt



AKTUELL

Ein Orka mit „k“

Peilschiff für Messungen auf dem NOK



Mit seinem schwarzen Rumpf und dem weißen Aufbau hat es zumindest farblich eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Schwertwal. Und seine Katamaran-Bauweise legt eine hohe Geschwindigkeit nahe, was ebenfalls zum Orka passen würde. Aber das Boot, um das es hier geht, schreibt sich *Orka* mit „k“ und ist meistens überaus langsam im Nord-Ostsee-Kanal unterwegs. Und tatsächlich beträgt seine Höchstgeschwindigkeit nur acht Knoten.

Sein Name hat auch nichts mit dem Killerwal zu tun, sondern leitet sich aus dem Wort „Ortungskatamaran“ ab, wobei dessen Bauweise das Boot besonders ruhig im Wasser liegen lässt. Als Peilschiff ist es für die Wassertiefenmessungen auf dem NOK und benach-

barten Gewässern mit einem Mehrfach-Single-Beam-Echolot ausgerüstet. Gebaut bei der Fassmer-Werft in Berne, wurde es 2006 vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel in Dienst gestellt. Das 18,50 Meter lange Boot hat eine Breite von 8,40 Metern, die sich bei ausgeklapptem Echolotsystem auf 15 Meter erhöht, womit auch die Breite der vermessenen Gewässerboden-Abschnitte 15 Meter beträgt. Mit einem maximalen Tiefgang von 1,60 Metern kann die *Orka* mit ihren zwei bis drei Mann Besatzung auch nahe am Ufer und beispielsweise hinter den Dalben und in den Fährlöchern des NOK operieren. *Detlef Ollesch*

Orka mit um 90 Grad ausgeklapptem Echolot-System
Foto: Detlef Ollesch

BRAUCHTUM

Backspiere

Ein Überbleibsel aus der Segelschiffszeit



Der Begriff „Spire“ stammt aus der Segelschiffszeit und bezieht sich auf Stangen und Rundhölzer. Dies trifft auch auf die sogenannte Backspiere zu, deren Position sich seitlich vorn am Rumpf im Bereich der Back befand. Spätestens seit Einführung der Leesegel im ausgehenden 17. Jahrhundert wurden auch diese Backspieren verwendet, anfangs variabel, später fest angebaut. Selbst als die Segeltakelage längst von Bord verschwunden war, gab es Anfang der 1940er-Jahre immer noch solche Backspieren an Bord. Allerdings führten nach der Segelschiffsära nur noch Kriegsschiffe dieses Ausrüstungsdetail. Anfangs bestand deren Zweck darin, die zusätzlichen

Backspiere um 1900, erkennbar eine Lauf-
fläche an der Oberseite, darunter Tauen und
Jakobsleitern
Foto: Sammlung Olaf Rahardt

Tücher, welche die Seeleute seitlich neben den Untersegeln bei Schwachwind ausbrachten, auszuspreizen. Daher wurden derartige Stangen im Normalfall auch erst bei Notwendigkeit und nur für die Dauer des Gebrauchs an den Fock- und / oder Großrüsten angebaut. Ansonsten waren sie mit den Beiboote mittschiffs gelagert. Als mit dem ausgehenden 19. Jahrhundert die Besegelung zusehends von den Schiffen verschwand, hat man die fest angebauten Backspieren seitlich am Vorschiff beibehalten. Bei Nichtgebrauch klappten die Seeleute diese nach achtern hin an und verzurrten sie. Gingen die Schiffe vor Anker, sind die Spieren ausgeschwenkt worden. Nach dem Krieg kamen die Backspieren von Seeschiffen aus der Mode. Lediglich mit dem Spinnakerbaum auf Segelyachten findet man heute noch artverwandte Takelungselemente vor. *Olaf Rahardt*



Der 1928 in Dienst gestellte Passagierdampfer *MS Monte Cervantes*, hier vor Hamburg, ging bereits 1930 bei Feuerland unter

Foto: picture-alliance/arkivi

Hätten Sie's gewusst?

MS Monte Cervantes, 1930 vor Ushuaia (Feuerland) untergegangener Passagierdampfer der Reederei Hamburg Süd, ist als „*Titanic* des Südens“ in die Geschichte eingegangen.

Die erste Bordkapelle einer deutschen Marine stellten die Preußen: Auf *Gefion* (ex *Eckernförde*) diente ab 1852 eine Bordkapelle unter der Führung eines Stabshoboisten.

Victory, eine unter englischer Flagge fahrende englische Dreimastgaleone, die 1588 an der Armada-Schlacht teilnahm, ist vor 450 Jahren vom Stapel gelaufen.

Die Kraft, die genügt, um 75 Kilogramm einen Meter hochzuheben, wird am 1. Oktober 1872 als Pferdestärke amtliches Kraftmaß der Kaiserlichen Marine.

Frankreichs Richelieu, zu Beginn des Zweiten Weltkriegs eines der schnellsten und am besten bewaffneten Schlachtschiffe der Welt, wurde ab November 1943 der Royal Navy zugeteilt.



SPÖKENKRAM

Ist ein Schiff
in den Ruf gekommen,
„unglücklich“ zu fahren,
dann wird es ihn
auch nicht wieder los.
Der Aberglaube geht so weit,
dass das Missgeschick
sogar dem Namen nachjagt,
wenn das Schiff selbst
schon längst verschrottet ist,
und dieser auf
den Nachfolger
übergegangen ist.

M 72, ein Minensuchboot der dritten Serie, nach dem Amtsentwurf von 1916

Foto: Sammlung GSW



DEUTSCHE SCHIFFE

„M-Böcke“ 1914/16

Kriegsverlauf verlangt speziellen Schiffstyp

Bereits kurz nach Kriegsbeginn 1914 zeigte sich, dass die unerwartete Intensität der Minen-Kriegführung den Bau von Schiffen nötig machte, die diese abwehren konnten. Von Dezember 1914 bis Februar 1915 gab man 26 Minensuchboote in Auftrag, die zwischen Juli 1915 und Januar 1916 in Dienst stellten. Die Front benötigte zwar entschieden größere Boote, um dem Minen-Aufkommen und der Qualität der Sprengkörper Herr zu werden, aber weitergehende Forderungen gingen wegen der vorhandenen Material- und Personal-Engpässe ins Leere. So hatte die zweite Serie deutscher Minensuchboote, M 27 bis M 56, nur geringfügig größere Abmessungen als M 1 bis M 26. Dasselbe Bild zeigte sich bei der folgenden Serie M 57 bis M 86. Bis Kriegsende sind insgesamt 176 Boote bestellt worden, fertig wurden aber nur 137. 30 Boote gingen im Krieg verloren, davon 27 durch Minentreffer. Nach Kriegsende hatten die verbliebenen Schiffe die Aufgabe, gemäß den Bestimmungen des Versailler Vertrages Minen in Nord- und Ostsee zu räumen. 39 Boote sind noch in der Reichs- und Kriegsmarine zum Einsatz gekommen. AK

DIE HISTORISCHE ZAHL

1838

In jenem Jahr gewann die *Great Western*, das größte Dampfschiff seiner Zeit, auf dem Atlantik-West- und dem Ostkurs das begehrte „Blaue Band“

AUSSTELLUNG

„Das Boot“

Neue Ausfahrt für U 96

Wieder einmal „Das Boot“: Im Buchheim-Museum der Phantasie ist U 96 erneut in die Ausstellungs-See gestochen. 2001, als das Museum eröffnete, hieß ein Event schon einmal so. Wie der legendäre Roman, millionenfach verkauft, und im Kielwasser der legendäre Film Wolfgang Petersens 1981. „Legendär“, aber auch wahr?

Realität und Legende von dem, was 1941 auf U 96 wirklich geschah und was Lothar-Günther Buchheim ab 1973 daraus formte, ist der kuratorische Zugang von „Das Boot“ in Bernried am Starnberger See. Vieles ist in den letzten Jahren bekannt geworden, unter anderem die durchaus führende Rolle Buchheims im NS-Propaganda-Apparat („Buchheim 100“, 2018). Die neue Ausstellung lässt sehen und zugleich hören: Nebeneinander in Bild und Ton liegen Kriegs- und Privattagebuch von Kommandant und Leitendem Ingenieur, Buchheims Kriegsbuch *Jäger im Weltmeer* (1943/44) sowie *Das Boot*. Im Direktvergleich Überraschendes: „Viele Textpassagen aus *Jäger im Weltmeer* verwendete Lothar-Günther Buchheim in *Das Boot* wieder“, so Museumsdirektor Daniel J. Schreiber. Allerdings mit stets neuem Bedeutungshorizont.

So mutiert der „BdU“, Karl Dönitz, vom „Rückhalt und Kraft“ spendenden Befehlshaber der U-Boote (*Jäger im Weltmeer*) zum „Maulhelden“ (*Das Boot*). Oder: Die spektakuläre U-Boot-Begegnung von U 96 mit U 572 verwandelt sich vom propagierten Nachweis heldischer Schlagkraft zur Aussichtslosigkeit einer Schlacht, in der sich eigene Boote begegnen, weil ihre überlegenen Gegner längst verschwunden sind. „Was war, was wurde?“, fragt leitmotivisch die neue Dauerausstellung „Das Boot“ und gibt die Antwort selbst: „Es ist kaum zu glauben, aber wahr: Der als Friedensbuch wahrgenommene Weltbestseller geht im Kern auf einen Auftrag von Karl Dönitz für ein Propagandabuch der Kriegsmarine zurück.“

Gerrit Reichert



MSC Orchestra quält sich bis zum Rand von Venedigs Altstadt vor – ein Bild, das es künftig nicht mehr geben wird

Foto: picture-alliance/AA/Piero Cruciatti

INTERNATIONALE SCHIFFFAHRT

Sieg der Vernunft

Regeln für Venedigs Kreuzfahrt-Tourismus

Jahre hat er gedauert, der Kampf von Umwelt- und Gebäudeschützern, die Abgase und Wellenschlag fürchteten. Und manch einen haben auch die Silhouetten der sich durch den Canale della Giudecca und das Bacino San Marco schiebenden Riesen gestört. Jetzt haben sie einen wichtigen Teilsieg im Kampf gegen die Kreuzfahrtschiffe errungen. Seit dem 1. August 2021 dürfen diese, sofern sie länger als 180 Meter sind, nicht mehr an den Terminals am Rand von Venedigs Altstadt festmachen, sondern müssen im Industriehafen von Maghera auf dem Festland anlegen. Was die einen freut, nehmen andere mit Bedauern zur Kenntnis. Insbesondere den Kreuzfahrt-Touristen wird der Blick aus der Höhe auf das Herz der Stadt samt Dogenpalast und Campanile beim Ein- oder Auslaufen aus der Lagunenstadt, der zu den schönsten Mittelmeer-Ansichten überhaupt zählt, fehlen. Detlef Ollesch



BRIEFE AN DIE REDAKTION

Schiff Classic 5-2021, Vier Torpedos!

Auf Seite 35 dürfte sich m. E. ein Fehler eingeschlichen haben. Danach gab es auf U 66 keine Überlebenden. Nach meinen Informationen gingen 36 Besatzungsangehörige von U 66 in amerikanische Kriegsgefangenschaft. Dennoch schätze ich Ihr Heft hoch ein.

Roland Sperle, Sigmaringen

Schiff Classic 6-2021, Im „Teufelsboot“

Ich bin immer ein begeisterter Leser Ihrer Zeitschrift und meistens entgehen mir Detailfehler, die sich mal einschleichen können. Auf Seite 46 wird U 57 im dazugehörigen Info-Text als Boot vom Typ VII C bezeichnet. Da hat sich wohl der Fehlerteufel eingeschlichen, im Artikel wird U 57 ja richtig als Boot II C bezeichnet, da die Boote vom Typ II als Küstenboote einen schmaleren Turm haben als die VIIer-Boote. Machen Sie weiter mit Ihrer guten Arbeit.

Dirk Rentschler, per E-Mail

Schiff Classic 6-2021, Panorama

Die Vorstellung der *Kaiserin Augusta* war für mich besonders interessant, weil mein Großvater im Rahmen seiner dreijährigen Dienstzeit als Obermatrose auf diesem Schiff gefahren ist. Nach verschiedenen Auslandseinsätzen vor den USA und im Mittelmeer wurde das Schiff nach der Besetzung Kiautschous im November 1897 nach

China verlegt. Unter anderem beteiligten sich die Besatzungsangehörigen an der Niederschlagung des Boxer-Aufstandes. Nach einer technischen Durchsicht in Nagasaki trat die *Kaiserin Augusta* zusammen mit den seit 1900 vor China eingesetzten Torpedoboote S 91 und S 92 die Heimreise an und traf am 7. Juni 1902 wieder in Kiel ein.


Ihrer Arbeit wünsche ich weiterhin den verdienten Erfolg. Ich freue mich auf und über jede neue Ausgabe von *Schiff Classic*.

Bernd Neumann, Kirchlinteln

Schreiben Sie an:

redaktion@schiff-classic.de oder:
Schiff Classic, Postfach 400209,
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.



ENDE DER FORCE Z: Mit detailliert vorbereiteten und hervorragend koordinierten Luftangriffen gelang es Japan, den Schlachtkreuzer *Repulse* (vorn) und das Schlachtschiff *Prince of Wales* zu versenken und damit die britische Seefähigkeit in Ostasien vorerst zu neutralisieren

Artists Impression: Anastasios Polychronis

PRINCE OF WALES UND REPULSE. ENTSTEHUNG – EINSATZ – UNTERGANG 1941

Alarm vor Malaya

Die Versenkung von *Prince of Wales* und *Repulse* am 10. Dezember 1941 durch japanische Bomber- und Torpedobomber zeigte erstmals, welcher extremen Gefahr Großkampfschiffe ohne sichernde Luftstreitkräfte ausgesetzt waren. Die Royal Navy musste schnellstens umdenken

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

Das Jahr 1941 war für die Royal Navy eine Katastrophe. Der Schlachtkreuzer *Hood* und das Schlachtschiff *Barham* versenkt, Torpedotreffer auf dem Schlachtschiff *Nelson*, Minentreffer auf den Schlachtschiffen *Queen Elizabeth* und *Valiant*, hinzu kam der atlantische Kriegsschauplatz mit beängstigenden Verlusten an Handelsschiffsraum durch deutsche U-Boote. Und schließlich der Totalverlust von *Prince of Wales* und *Repulse* im Dezember.

Noch fataler als die materiellen Schäden und Ausfälle allerdings war die Kopflosigkeit der alliierten Führung, nachdem die US-Flotte am 7. Dezember durch den japanischen Angriff auf Pearl Harbor neutralisiert worden war. Luftangriffe schienen die neue und, wie Briten und Amerikaner schmerzlich erfahren mussten, sehr erfolgreiche Strategie zu sein. Eine angestrebte Entscheidungsschlacht von Flottenverbänden im Pazifik – das maritime Grundkonzept Amerikas im Kampf gegen Japan – rückte somit in weite Ferne.

Wie sollte es weitergehen? Die japanische Seemachtstellung im Fernen Osten und im Pazifik, wo den Alliierten lediglich drei Flugzeugträger für Defensive und Offensive zur Verfügung standen, schien unangefochten. Japanische Truppen landeten in Thailand und an der Ostküste Malayas mit dem Ziel, die Insel zu erobern, und würde Singapur als Stützpunkt der britischen Strategie im Fernen Osten ausgeschaltet sein, wäre die Front nicht mehr zu halten. Die Alliierten, die dort nur mit einer kleinen Kampfgruppe der Royal Navy präsent waren, mussten reagieren und es blieb nur eine Operation gegen den japanischen Landungsverband bei Singapur an der Nordwestküste Malayas.

Verstärkung nur geplant

Allein der Gedanke, dass die aus älteren Schiffen bestehende britische Flotte (Force Z) den auch in der Luft weit überlegenen Japanern in einer Seeschlacht gegenüberstehen würde, rief äußerstes Unbehagen in der Admiralität hervor. Doch bis die geplante starke Fernostflotte einsatzbereit sein würde,

konnte man nicht warten. So bildeten das Rückgrat der Force Z lediglich die beiden Großkampfschiffe *Prince of Wales* (Schlachtschiff) und *Repulse* (Schlachtkreuzer), die am 2. Dezember in Singapur festmachten und ohne jede Hilfe von Seeluftstreitkräften auskommen mussten (die wenigen auf Malaya stationierten Kampfflugzeuge waren dazu nicht in der Lage).

Freilich blieb der Aufmarsch den Japanern nicht verborgen, die mit dem Zusammenziehen starker Luftstreitkräfte begannen, um vom Südzipfel Indochinas aus schnell eingreifen zu können. Befehlshaber Admiral Isoroku Yamamoto, glühender Anhänger einer schlagkräftigen Marine-Luftwaffe, ließ 36 Bomber vom Typ Mitsubishi G4M Hamaki dort vorsorglich in Warteposition gehen, die mit ihren panzerbrechenden Bomben eine tödliche Gefahr selbst für schwere Schiffe darstellten.

Die britische Führung wusste das, hielt aber die Entfernung, mit der die Japaner gegen die Force Z fliegen würden, für zu groß; außerdem glaubte man nicht an einen



5 KURZE FAKTEN

- ZEIT** 1916/1941 (Indienststellungen) bis 1941
- BAUGRUND** Aufrüstung (vor dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg)
- EINSATZGEBIET** Atlantik, Ostasien
- HAUPTAUFGABEN** Operieren in kleinen Kampfgruppen
- BESONDERHEITEN** Erster Beweis der Verwundbarkeit von Großkampfschiffen durch Luftangriffe

erfolgreichen Luftschlag gegen gut gepanzerte und armierte Dickschiffe vom Format einer *Prince of Wales* und *Repulse*. So etwas hatte es noch nie gegeben und würde es auch künftig nicht geben. Auf britischer Seite bestimmten also Vermutungen und vage Beurteilungen sowie der Zwang zur Aktion die Lage, während die Japaner ihre Streitmacht sammelten – und abwarteten.

Force Z verlässt Singapur

Das Unternehmen mit einem einzigen modernen Schlachtschiff und einem alten Schlachtkreuzer, noch dazu ohne Luftunterstützung, stand von Beginn an unter einem denkbar schlechten Stern, als *Prince of Wales* (Flaggschiff) und *Repulse* am 8. Dezember um 17:35 Uhr die Seefestung Singapur verließen. Sicherung führen die Zerstörer *Express*, *Electra*, *Vampire* und *Tenedos*. Es galt, das Überraschungsmoment auszunutzen und so schnell und so weit wie möglich unerkannt vorzustoßen.

Der Verband fuhr einen breiten, weit vor der Küste Malayas entfernten Suchstreifen, um tunlichst unentdeckt zu bleiben, was bis zum Abend des 9. Dezember auch gelang. Dann machte ein japanischer Aufklärer die Kampfgruppe für die Briten viel zu früh aus – nach anderen Quellen sichtete bereits am

Nachmittag ein japanisches U-Boot den Gegner –, sodass der Kommandierende Admiral Sir Tom Phillips das Unternehmen abbrach. Ihm war klar: In dieser Phase schon aufgeklärt zu werden, bedeutete das Scheitern der Operation, noch ehe sie eigentlich begonnen hatte.

Nachdem er den Zerstörer *Tenedos* um 18:35 Uhr wegen Brennstoffmangels nach Singapur hatte entlassen müssen, ging er zunächst, den beabsichtigten Angriff auf Singora vortäuschend, weiter Kurs Nord-

West. Er wechselte dann, um 20:15 Uhr, im Schutz der hereinbrechenden Dunkelheit auf Südkurs Richtung Singapur.

Um Mitternacht traf an Bord der *Prince of Wales* die Meldung ein, dass japanische Kräfte etwa zehn Seemeilen nördlich von Singapur in Kuantan angelandet seien. Daraufhin entschloss sich Admiral Phillips zum Angriff und drehte mit Kurs Südwest auf Kuantan ein. So würde er nicht gegen den Feind im Norden, aber immerhin im Süden seinen Auftrag erfüllen. Dass sich die

BAUDATEN

Renown- und King-George-V-Klasse

Baudaten der Renown-Klasse

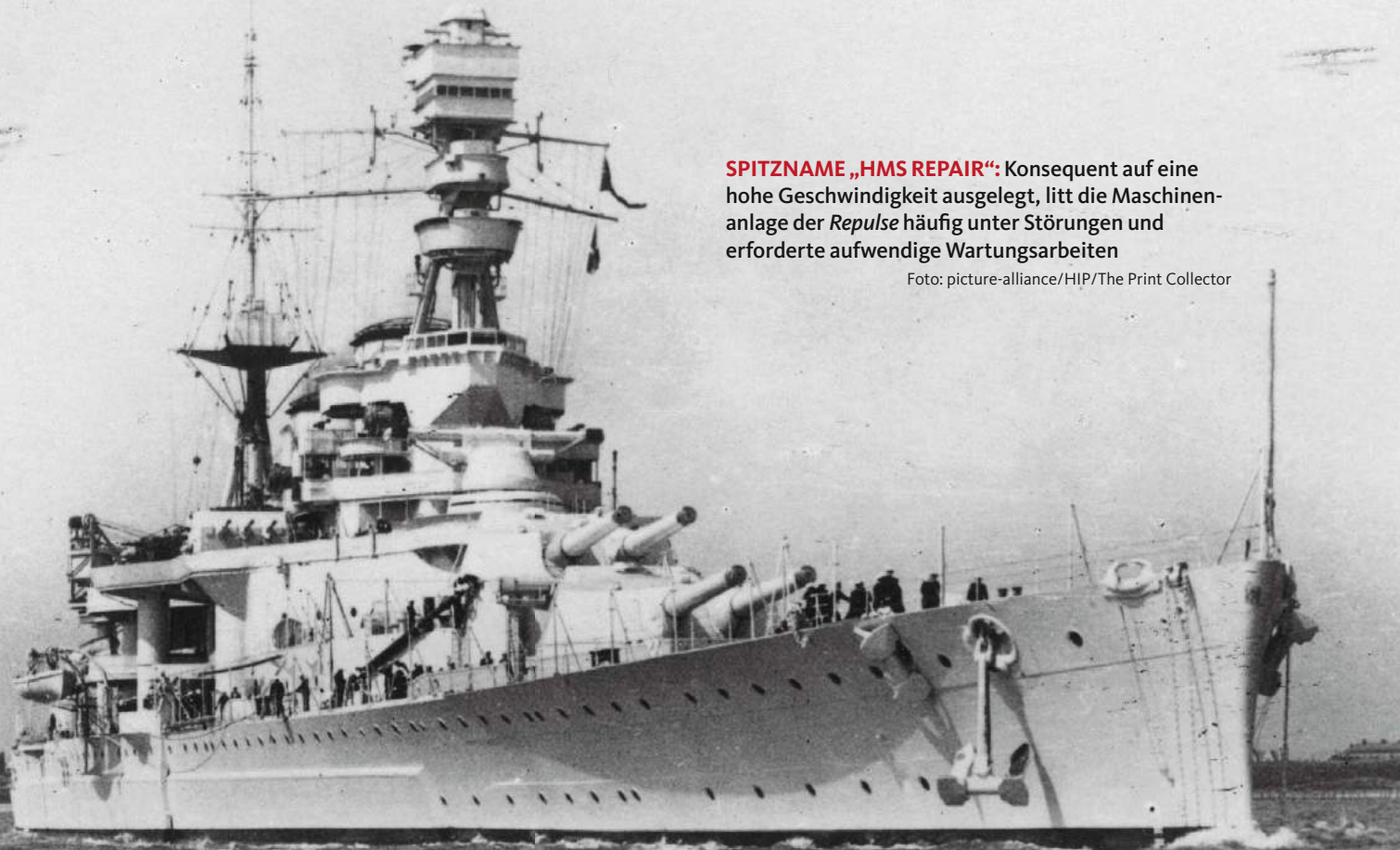
	Kiellegung	Stapellauf	Indienststellung	Bauwerft
<i>Renown</i>	25.1.1915	4.3.1916	20.9.1916	Fairfield
<i>Repulse</i>	25.1.1915	9.1.1916	18.8.1916	John Brown

Baudaten der King-George-V-Klasse

	Kiellegung	Stapellauf	Indienststellung	Bauwerft
<i>King George V</i>	1.1.1937	21.2.1939	11.12.1940	Vickers Armstrong
<i>Prince of Wales</i>	1.1.1937	3.5.1939	31.3.1941	Cammell Laird
<i>Duke of York</i>	5.5.1937	28.2.1940	4.11.1941	John Brown
<i>Anson</i>	20.7.1937	24.2.1940	22.6.1942	Swan Hunter
<i>Howe</i>	1.6.1937	9.4.1940	29.8.1942	Fairfield

SPITZNAME „HMS REPAIR“: Konsequenz auf eine hohe Geschwindigkeit ausgelegt, litt die Maschinenanlage der *Repulse* häufig unter Störungen und erforderte aufwendige Wartungsarbeiten

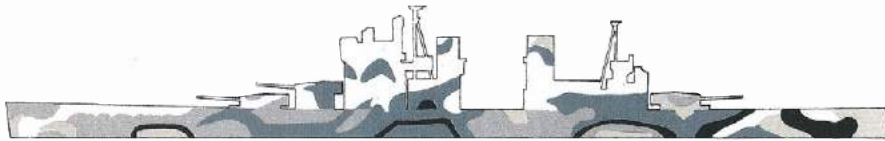
Foto: picture-alliance/HIP/The Print Collector





VORZEIGE-SCHLACHTSCHIFF: Die moderne *Prince of Wales* (zweites Schiff der *King-George-V*-Klasse) galt nach Beheben einiger Mängel an der Hauptartillerie als kampfstark und zuverlässig

Foto: Interfoto/Topfoto



GETARNT: Der Anstrich von *Prince of Wales* von 1941 – im Original und mit der nachgezeichneten exakten Farbgebung – sollte den (See-)Gegner bei der Zielsuche und beim Einschießen irritieren

Fotos: picture-alliance/arkivi, Sammlung GSW

Nachricht von der Landung in Kuantan später als falsch herausstellen sollte (möglicherweise war sie sogar eine Finte der Japaner), konnte niemand wissen. Zuversichtlich und nichtsahnend, dass ihn ein japanisches U-Boot um 2:20 Uhr ausmachte und weitermeldete, lief er in der Nacht zum 10. Dezember auf die Küste zu.

Kein Feind vor Kuantan

Als Phillips um 8:00 Uhr morgens angriffsbereit vor Kuantan stand, zu seiner Überraschung aber keine Invasionsflotte vorfand, die er hätte bekämpfen können, war ein aus 36 Bombern und 50 Torpedobombern bestehender japanischer Verband bereits in der Luft. Phillips wählte den Gegner nun eher im Norden, suchte also weiter nach nicht existenten Schiffen, während sich der Tod aus der Luft unaufhaltsam näherte.

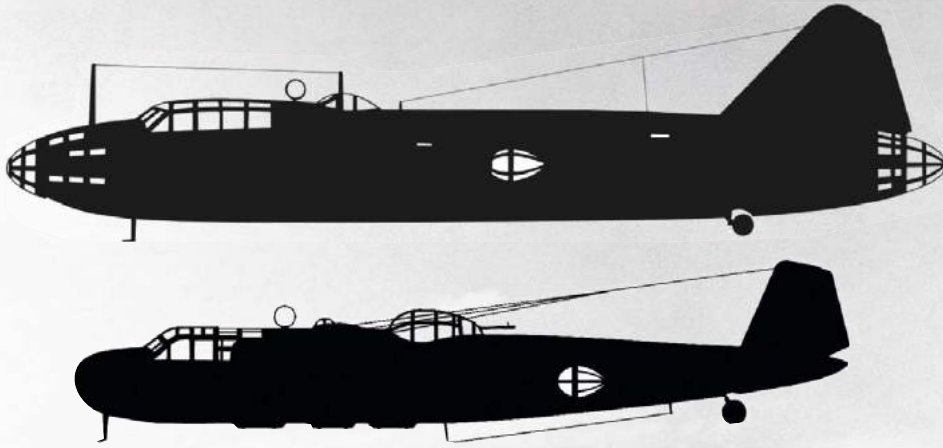
Wie ernst die Situation war, ahnte der Flottenchef erst, als die entlassene *Tenedos* meldete, von Flugzeugen angegriffen wor-

Admiral Phillips ließ Kurs auf Kuantan nehmen, nachdem die Meldung eingetroffen war, dass dort feindliche Kräfte anlanden würden. Doch nichts geschah. Stattdessen hatte ein U-Boot seine Kampfgruppe auf dem Weg dorthin aufgeklärt und weitergemeldet

den zu sein – und befahl den sofortigen Abbruch. Der rettende Hafen Singapur war nicht sehr weit entfernt, aber ohne Luftsicherung wurde jede Seemeile für die beiden Großkampfschiffe, die bei ruhiger See mit 20 Knoten 95 Grad steuerten und höchste Alarmbereitschaft gegen Fliegerangriffe ausgelöst hatten, zu einer Ewigkeit.

Um 11:00 Uhr zeigten sich auf den Radarschirmen die ersten Punkte – japanische Bomber und Torpedobomber (Mitsubishi G4M Hamaki und Mitsubishi G3M Chukou) des 21. und 22. Marine-Fliegergeschwaders, die Minuten später zur realen Gefahr wurden. Geschlossen nahmen sie ihre 25 Knoten schnell laufenden Ziele aus einer Höhe von 3.000 Metern ins Visier, die mit ihren 13,3-cm-Geschützen (*Prince of Wales*) und 10,5-cm-Geschützen (*Repulse*) das Feuer eröffneten.

Unbeirrt von der heftigen Gegenwehr der verzweifelt manövrierenden Schiffe, warfen die ersten Bomber ihre 250-kg-Last alle



Die Mitsubishi G4M (oben) zeichnete sich vor allem durch ihre große Reichweite von bis zu 5.000 Kilometern aus. Die ältere G3M bot eine Reichweite von rund 4.400 Kilometern

Foto: Archiv Verlag

KLARE STRATEGIE: Admiral Yamamoto hatte vorsorglich 36 Bomber vom Typ Mitsubishi G4M in Südindochina stationiert, die den Kern der Angriffsflotte auf die britische Kampfgruppe bildeten

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library



HMS ELECTRA Schutz der Kampfgruppe

HMS *Electra* war am 10. Dezember 1941 einer von vier Begleitzerstörern und hatte bereits bei der Jagd auf das deutsche Schlachtschiff *Bismarck* teilgenommen. Der Zerstörer rettete die meisten Überlebenden von *Prince of Wales* und *Repulse*. Am 27. Februar 1942 gehörte die 1934 vom Stapel gelaufene *Electra* zu einer britisch-holländisch-amerikanischen Kampfgruppe, die japanische Truppen im Java-Meer abfangen sollte. Bei einem Gefecht auf kurze Distanz mit acht feindlichen Zerstörern und einem Kreuzer stieß HMS *Electra* durch eine Nebelwand zum Angriff vor und wurde versenkt.

Foto: Sammlung GSW



ANGRIFF: Die erste Welle flogen 86 Bomber und Torpedobomber, denen die britischen Schiffe schutzlos aufgeliefert waren

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

gleichzeitig mit wechselhaftem Erfolg ab. Um 11:30 Uhr folgten weitere 27 Bomber und 61 Torpedobomber seitlich hintereinander, die sich von der rasend schließenden Flak, die einige Flugzeuge vom Himmel holen konnte, nicht irritieren ließen. Beide Schiffe erhielten in kurzer Zeit schwere Treffer, *Repulse* durch Bomben, *Prince of Wales* durch Torpedos.

Disziplinierte Angriffe

Die Japaner flogen ihre Attacken nach festen Mustern diszipliniert hintereinander, drehten Kreise, nutzten zur Tarnung geschickt die Wolken, blieben selbst bei dem unausgesetzten Flak-Feuer in ihren angewiesenen Bahnen und warfen ihre Torpedos aus einer den Briten aus ihrer Praxis nicht bekannten Höhe. Einer der Aale traf die *Prince of Wales* um 11:44 Uhr mit enormer Wucht an der Backbordseite ausgerechnet an einer schwach geschützten Stelle. Nach allem, was man heute weiß, war der Treffer in die Schraubenwelle der Backbord-Außenseite, der Wassereintritt und starke Zerstörungen im

„Während des gesamten Krieges traf mich kein Schlag unerwarteter, erst später erfasste ich die ungeheure Tragweite dieser Nachricht. (...) Japan herrschte unbeschränkt über die ungeheuren Weiten dieser Ozeane; wir waren, wohin man sah, nackt und bloß“

Premierminister Winston Churchill über den Verlust von *Prince of Wales* und *Repulse*

Schiffsinneren hervorrief, die Ursache für den Untergang des Schlachtschiffes. In der Folge fielen dann die E-Maschinen aus und die Schlagseite, die wiederum ein Drehen der Flak-Türme beeinträchtigte, nahm schnell zu.

Der Kommandant, Captain John Leach, befahl „Gegenfluten“ und Sichern der Lecks, während sich die Japaner mit zwei weiteren Angriffen auf die *Repulse* konzentrierten, die einen Torpedo-Einschlag überstand. Dann wurde die manövrierunfähige *Prince of Wales* von vier Torpedos an der Steuerbordseite getroffen, die Geschwindigkeit reduzierte sich auf nur noch acht Knoten bei drei Grad Schlagseite nach Backbord.

Währenddessen musste *Repulse* Angriffe aus verschiedenen Richtungen abwehren und es war nur eine Frage von Minuten, bis der Schlachtkreuzer waidwund geschossen sein würde. Sein Kommandant, Captain William Tennant, erkannte die Ausweglosigkeit und ließ die Besatzung noch rechtzeitig ausbooten, ehe das Schiff um 12:33 bei 65 Grad Schlagseite kenterte und um 12:35 Uhr in



- 1 Eine 250-kg-Bombe trifft die *Repulse* bereits zu Beginn des ungleichen Kampfes
- 2 Feindliche Kampfflugzeuge fliegen direkt auf die *Repulse* zu, die einige abschießen kann
- 3 Ein einziger Torpedo trifft die *Prince of Wales* und reißt eine Welle aus der Halterung

- 4 Aufgrund des entscheidenden Treffers bekommt das Schlachtschiff schnell Schlagseite
- 5 Der Gegner konzentriert sich nun auf den sich verzweifelt wehrenden Schlachtkreuzer
- 6 *Repulse* sinkt um 12:35 Uhr, *Prince of Wales* um 13:20 Uhr

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

AUS GROSSER HÖHE FOTOGRAFIERT: *Repulse* (unten) und die etwas breitere *Prince of Wales* (oben), die keine Luftunterstützung hatten, weil die britische Konzeption einer Seeschlacht diese nicht vorsah

Foto: Sammlung Schiff Classic

TODGEWEIHT: Die nach dem ersten Angriff der Japaner bereits getroffenen *Prince of Wales* (links) und *Repulse*, im Vordergrund der Geleitzerstörer *Express* Foto: Interfoto/awkz



RETTEN, WAS ZU RETTEN IST: Die Begleitzerstörer *Electra*, *Vampire* und *Express* nahmen so viele Überlebende wie möglich auf Foto: Interfoto/Topfoto





KEINE CHANCE:
Prince of Wales sinkt,
 1.285 Mann der Besatzung
 überlebten, während
 Kommandant und
 Kommandierender
 Admiral mit ihrem
 Schiff untergingen
 Foto: Sammlung Schiff Classic

schiff, konnte die Führung verschmerzen. Aber dass die völlig neue *Prince of Wales* der *King-George-V*-Klasse, in deren Konstruktion vieljährige Erfahrungen eingeflossen waren, derart chancenlos gewesen war, wirkte wie ein Schock auf die britische Admiralität. Umgehend ließ sie zahlreiche schiffstechnische Verbesserungen, gerade was die Wasserdichtheit und Nachrüstungen der elektrischen Anlagen anbetraf, bei ihren

den Fluten versank. *Electra* und *Vampire* konnten 796 Mann aufnehmen, 513 Mann starben.

Die feindlichen Bomber hatten jetzt alle Zeit, um auch der *Prince of Wales* den entscheidenden Stoß zu versetzen. Um 12:42 Uhr griffen neun Bomber aus großer Höhe an. Wie ein naher Verwandter, der dem Tod geweihten in den letzten Minuten beisteht, blieb der Zerstörer *Express* an der Seite des Schlachtschiffes und rettete, was an Menschenleben zu retten war. Um 13:20 Uhr sank die *Prince of Wales*. *Express* und *Electra* nahmen Überlebende auf: 1.285 Mann wurden gerettet, für 327 Seeleute gab es kein Entkommen mehr.

Entsetzen in London

Nach dem Verlust der beiden Großkampfschiffe hatten die wenigen noch verbliebenen Seestreitkräfte in Südostasien keine Chance, gegen die zu Wasser, zu Land und in der Luft überlegenen Japaner erfolgreich vorzugehen. Folgerichtig fiel Singapur an die Japaner und am 26. Dezember 1941 kapitulierten die letzten britischen Truppen in Hongkong.

Eine besonders bittere Lektion hatte die Royal Navy aus dem Untergang der Kampfgruppe lernen müssen: diese nie wieder ohne ausreichende Luftunterstützung in den Einsatz zu schicken – auf offener See mit konzentrierten Torpedo- und Bombenangriffen aus der Luft konfrontiert zu werden, hatte bis dahin im Konzept der Royal Navy schlicht nicht stattgefunden. Flugzeuge waren fortan stets Teil des operativen Ganzen, ihr Wert als Offensiv- und Defensivwaffe stieg proportional mit der Anzahl der britischen Flottenernehmer, die allerdings in Südostasien fürs Erste nicht denkbar waren. Alle verfügbaren Kräfte wurden im Atlantik und im Mittelmeer benötigt.

Den Untergang von *Repulse*, einem zwar modernisierten, aber dennoch alten Kriegs-



anderen Schiffen der *King-George-V*-Klasse vornehmen, um sie vor einem ähnlichen Schicksal zu bewahren.

Angeschlagene Navy

Bedenkt man, dass die Vernichtung von „Mighty Hood“ durch den deutschen Konkurrenten erst vor wenigen Monate tiefe Wunden im Selbstverständnis der Seemacht Großbritannien verursacht hatte, so wirkte der Tod des „Prinzen“ durch den zweiten großen Seegegner Japan wie paralysierend. Als *Prince of Wales* in den Fluten verschwand, hatte sie bereits das Gefecht mit der *Bismarck* und dem Schweren Kreuzer *Prinz Eugen* in der Dänemarkstraße hinter sich (Unternehmen „Rheinübung“ im Mai 1941) und eine besondere politische Mission: Auf dem Schlachtschiff war am 14. August die Atlantik-Charta zwischen Premierminister Winston Churchill und US-Präsident Franklin D. Roosevelt unterzeichnet worden, die Grundlage der Vereinten Nationen und damit einer neuen Weltordnung werden sollte.

Und: Das Schiff genoss – ähnlich wie *HMS Hood* – eine außerordentliche Popularität in der Bevölkerung, da es mit den ande-



„THE PRINCE“ LÄUFT VOM STAPEL:

Am 3. Mai 1939 glitt die *Prince of Wales* ohne besondere Vorkommnisse in ihr Element und konnte nach der Endausrüstung mit den Probefahrten beginnen

Foto: picture-alliance/akg-images

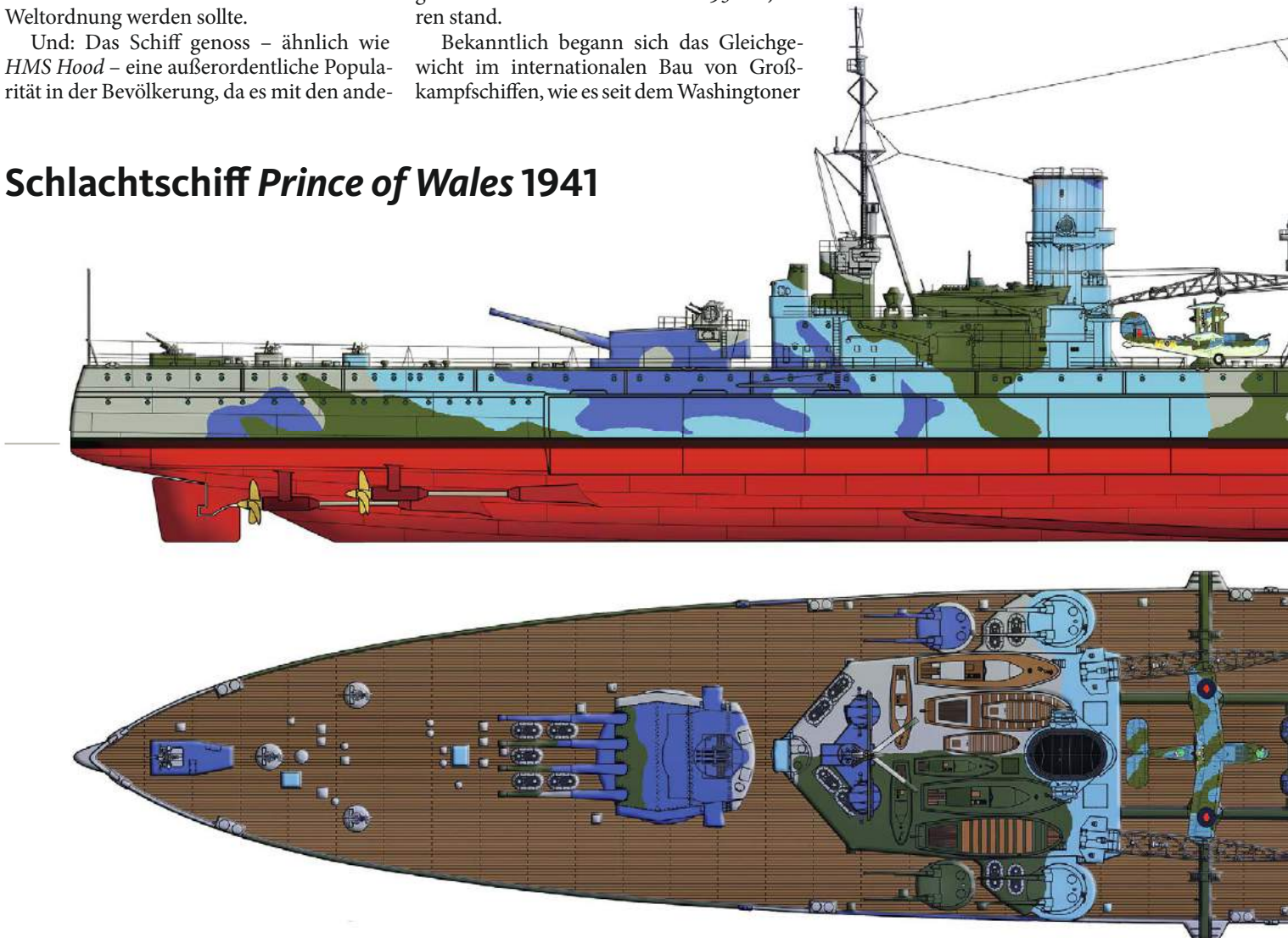
ren Schlachtschiffen der *King-George-V*-Klasse symbolisch für die maritime Wiedergeburt Großbritanniens in den 1930er-Jahren stand.

Bekanntlich begann sich das Gleichgewicht im internationalen Bau von Großkampfschiffen, wie es seit dem Washingtoner

Flottenabkommen von 1922 bis zum Londoner Vertrag von 1930 bestanden hatte, danach mit Wucht zu verschieben. Deutschland kehrte mit den Panzerschiffen der *Deutschland*-Klasse, dann vor allem mit den Schlachtschiffen *Scharnhorst* und *Gneisenau* und ab 1936 mit *Bismarck* und *Tirpitz*, in das Konzert der Seemächte zurück. Auch Italien und Frankreich legten Schlachtschiffe auf Kiel. (*Vittorio-Veneto*-Klasse, *Richelieu*-Klasse) Und den pazifischen Raum vor Augen, standen sich Amerikaner (Schlachtschiffe *North-Carolina* und *Washington*) und Japaner (*Yamato* und *Musashi*) gegenüber.

Als Antwort auf den italienisch-französisch-deutschen Rüstungswettlauf und im Unklaren über die geheimen Planungen Japans, forderte die bis dahin zurückhaltende britische Marine 1937 eine schlagkräftige neue Schlachtschiff-Klasse. Sie wurde noch im selben Jahr entworfen, nachdem die Londoner Flottenkonferenz (von Großbritannien, Frankreich und den USA unterzeich-

Schlachtschiff *Prince of Wales* 1941



net) die Tonnagegrenze für Großkampfschiffe auf 35.000 ts und die Bewaffnung auf 35,6-cm-Geschütze festgelegt hatte.

Starke Konstruktionen

Als erstes Schiff lief 1939 die *King George V* vom Stapel. Sie gab der neuen Klasse auch ihren Namen und wurde am 1. Oktober 1940 fertiggestellt. Ihr schlossen sich vier weitere Schiffe an: *Prince of Wales*, *Duke of York*, *Howe* und *Anson* (siehe Tabelle Seite 14).

Die *Prince of Wales* erwies sich in allen Punkten als ein wenig kleiner und leistungsschwächer als der im Atlantik möglicherweise zu erwartende direkte deutsche Konkurrent der *Bismarck*-Klasse. Bei einer Geschwindigkeit von zehn Knoten konnte sie aber eine Fahrtstrecke von 15.600 Seemeilen zurücklegen. Zehn 35,6-cm-Geschütze, die Granaten von 721 kg mit einer Mündungsgeschwindigkeit von 754 m/sec verschossen, waren in zwei Vierlingtürmen und einem Zwillingsturm untergebracht.

Im Rahmen der Vertragsbedingungen von 1936 galten die fünf Schlachtschiffe als ausgezeichnete Konstruktionen, die jeweils kurz hintereinander auf Stapel gelegt worden waren (erstmalig seit Ende des Ersten Weltkrieges). Und: Im Zweiten Weltkrieg waren sie die modernsten und letzten in Großbritannien gebauten Schlachtschiffe, sieht man

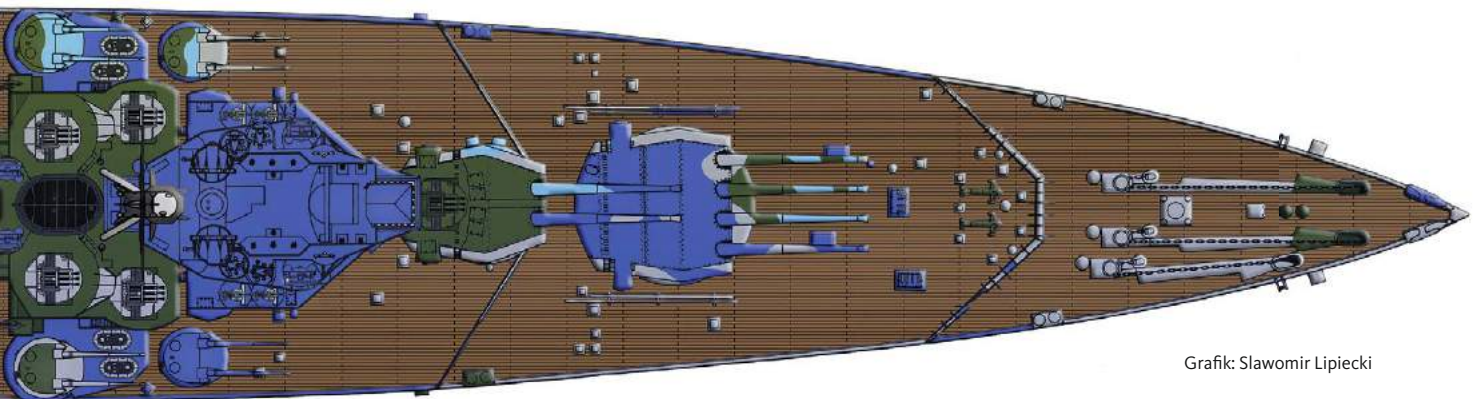
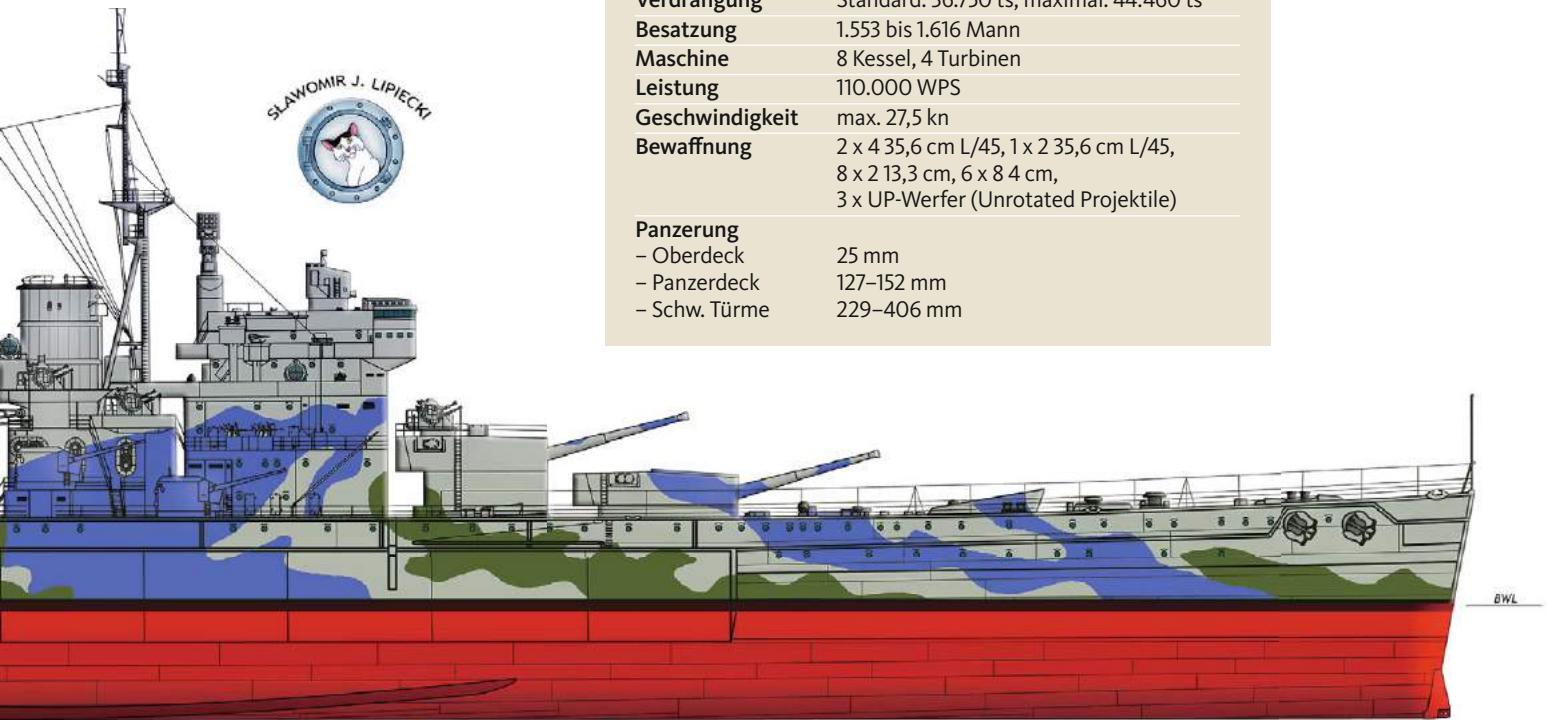
einmal von der 1946 in Dienst gestellten *HMS Vanguard* ab.

Die starke Panzerung der „Kings“ bei einer ebenso starken Hauptbewaffnung – die Admiralität hatte sich bewusst gegen 40,6 Zentimeter entschieden, wie sie auf den amerikanischen Schlachtschiffen *North Carolina* und *Washington* zum Einsatz kam – waren die Kennzeichen dieser Klasse. Ihre Nachbereichs-Flugabwehr hingegen zeigte im Entwurfs- und Baustadium noch Mängel,

TECHNISCHE DATEN

Schlachtschiff *HMS Prince of Wales*

Schiffstyp	Schlachtschiff
Länge über Alles	227,12 m
Breite	31,45 m
Tiefgang	max. 10,9 m
Verdrängung	Standard: 36.750 ts, maximal: 44.460 ts
Besatzung	1.553 bis 1.616 Mann
Maschine	8 Kessel, 4 Turbinen
Leistung	110.000 WPS
Geschwindigkeit	max. 27,5 kn
Bewaffnung	2 x 4 35,6 cm L/45, 1 x 2 35,6 cm L/45, 8 x 2 13,3 cm, 6 x 8 4 cm, 3 x UP-Werfer (Unrotated Projekteile)
Panzerung	
- Oberdeck	25 mm
- Panzerdeck	127–152 mm
- Schw. Türme	229–406 mm



Grafik: Slawomir Lipiecki



ANTWORT AUF DIE DEUTSCHE HERAUSFORDERUNG:

HMS Repulse in der John-Brown-Werft 1916 mit den Torpedobooten *Peregrine* und *Romola*, dem Monitor *Erebus* und dem U-Boot E 35

Foto: Interfoto/Mary Evans/Imperial War Museum/Robert Hunt Library



EINE KLASSE FÜR SICH: *HMS Repulse* (vorn) und *HMS Renown* auf einer Manöverfahrt. Bei beiden störungsanfälligen und überholungsbedürftigen Schlachtkreuzern hatte die Royal Navy einige Probleme zu bewältigen

Foto: Interfoto/empics/PA

die später durch schrittweisen Einbau zusätzlicher Pom-Pom-Lafetten reduziert wurden.

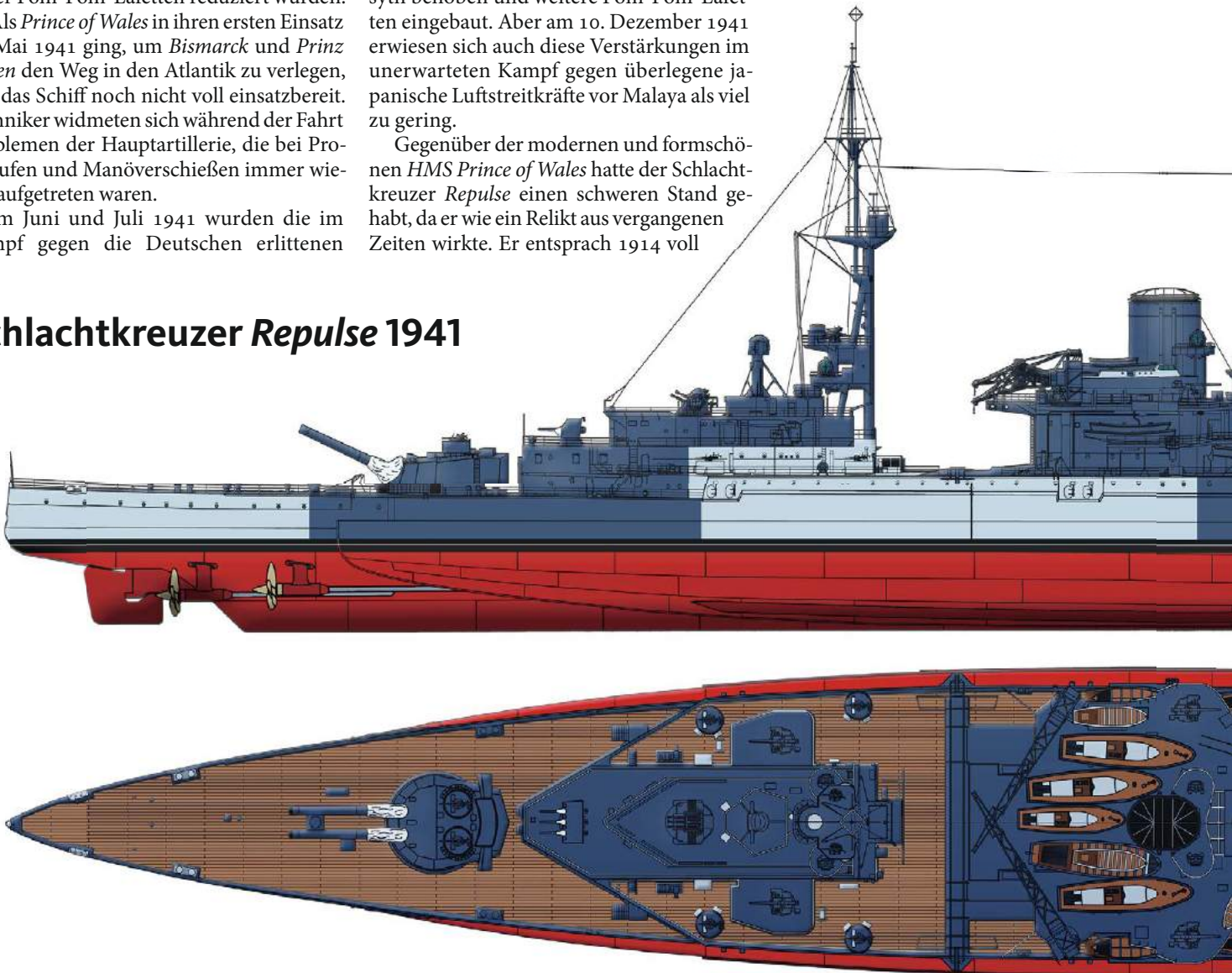
Als *Prince of Wales* in ihren ersten Einsatz im Mai 1941 ging, um *Bismarck* und *Prinz Eugen* den Weg in den Atlantik zu verlegen, war das Schiff noch nicht voll einsatzbereit. Techniker widmeten sich während der Fahrt Problemen der Hauptartillerie, die bei Probeläufen und Manöverschießen immer wieder aufgetreten waren.

Im Juni und Juli 1941 wurden die im Kampf gegen die Deutschen erlittenen

Schäden während der Werftfliegezeit in Rosyth behoben und weitere Pom-Pom-Lafetten eingebaut. Aber am 10. Dezember 1941 erwiesen sich auch diese Verstärkungen im unerwarteten Kampf gegen überlegene japanische Luftstreitkräfte vor Malaya als viel zu gering.

Gegenüber der modernen und formschönen *HMS Prince of Wales* hatte der Schlachtkreuzer *Repulse* einen schweren Stand gehabt, da er wie ein Relikt aus vergangenen Zeiten wirkte. Er entsprach 1914 voll

Schlachtkreuzer *Repulse* 1941



und ganz den Vorstellungen des Ersten Seelords in der Admiralität, Admiral John Fisher, der eine schwere Bewaffnung und leichten Panzerschutz favorisierte. Fisher konnte den Ersten Lord der Admiralität Winston Churchill schließlich zum Bau der beiden Schlachtkreuzer *Repulse* und *Renown* als Antwort auf die deutsche *Mackensen*-Klasse überreden. Churchills Bedenken, die Schiffe würden nicht mehr rechtzeitig fertig, konterte Fisher mit dem schlagenden Argument, der von ihm vorangetriebene Bau von *HMS Dreadnought* sei 1905/1906 in kürzester Zeit zum Abschluss gelangt, was absolut den Tatsachen entsprach.

„Wer mich berührt ...“

Auf die Kiellegung im Januar 1915 folgte ein Jahr darauf der Stapellauf unter dem markigen Wahlspruch „Qui tangit frangitur“ („Wer mich berührt, wird zerbrochen“) und nach einem weiteren halben Jahr konnte der Schlachtkreuzer mit einer Hauptartillerie von gewaltigen sechs 38,1-cm-Rohren in drei Doppeltürmen bereits in Dienst gestellt werden. Aber weder mit der *Repulse* noch

mit der *Renown* wurde die britische Admiralität glücklich: zu teuer, viele Störungen und Ausfälle, zu hoher Wartungs- und Änderungsaufwand – und das mitten im Krieg! *Repulse* kam lediglich am 17. November 1917 in der (zweiten) Seeschlacht vor Helgoland zum Einsatz, kollidierte gegen Ende des Jahres zu allem Überfluss mit dem Schlachtkreuzer *Australia* und fiel beschädigt für den Rest des Krieges aus.

In den 1920er- und 1930er-Jahren genehmigte die Marineführung Umbauten des Schiffes, die indes, anders als bei der *Renown*, sehr verhalten und nur teelöffelweise ausfielen, was dem Schiff den Beinamen „HMS

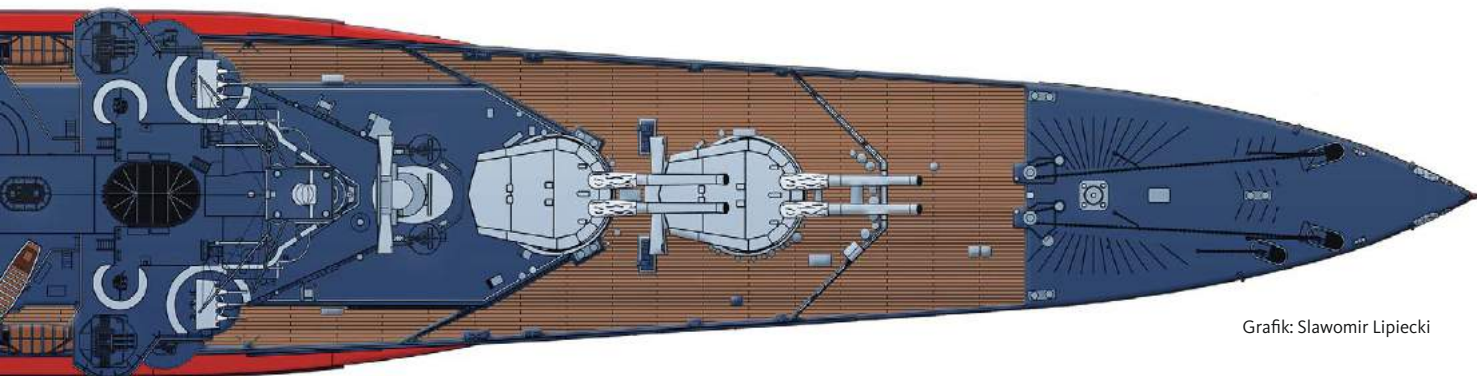
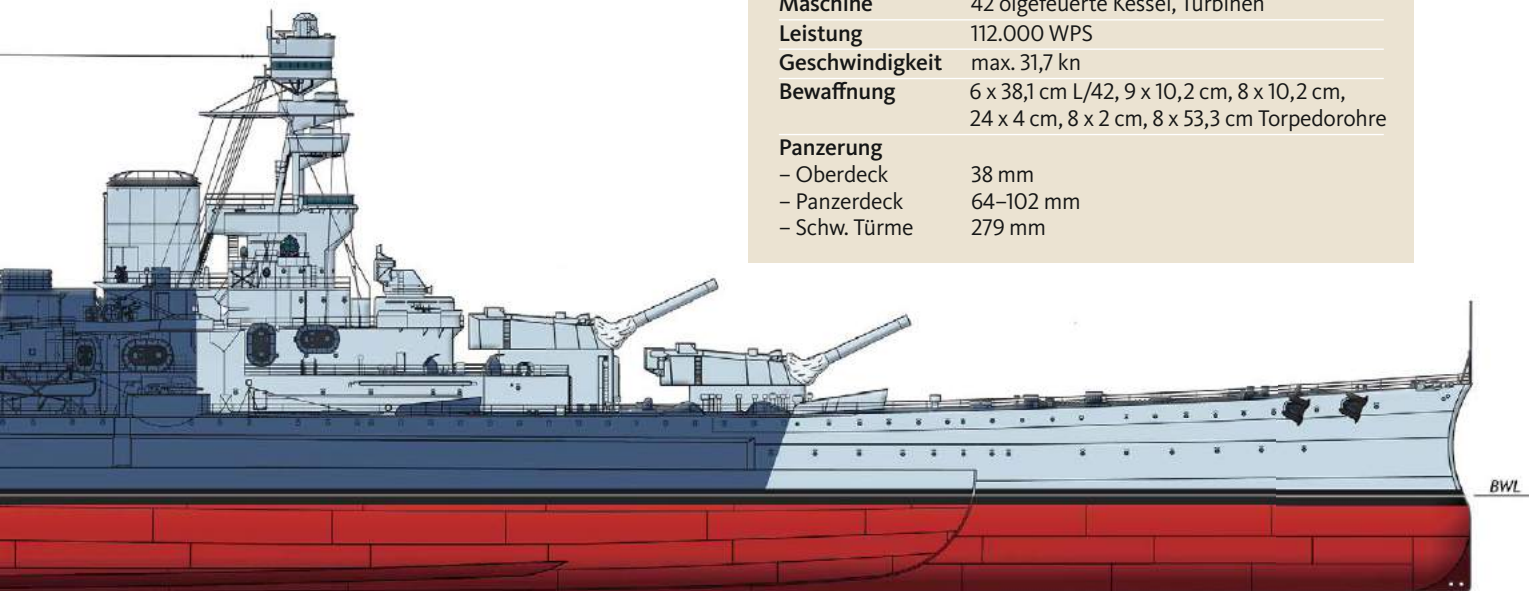
Repair“ eintrug. Ein bautechnischer Neuanfang fand nicht statt, sodass man dem Schlachtkreuzer zu Beginn des Zweiten Weltkrieges zunächst nur einen Einsatz in der Verteidigung der britischen Heimatgewässer zutraute.

Nach ihrer ergebnislosen Jagd auf die deutschen Schlachtschiffe *Scharnhorst* und *Gneisenau* und (wie *Renown*) der Teilnahme am Kampf gegen die *Bismarck* verlegte die *Repulse* im Oktober 1941 nach Ostindien. Als sich der Krieg gegen Japan abzeichnete, machte der überalterte Riese Anfang Dezember in Singapur fest – seiner und seines Gefährten *Prince of Wales* letzten Station. ⚓

TECHNISCHE DATEN

Schlachtkreuzer *HMS Repulse*

Schiffstyp	Schlachtkreuzer
Länge über Alles	240,00 m
Breite	30,00 m
Tiefgang	max. 10,12 m
Verdrängung	Standard: 26.500 ts, maximal: 36.800 ts
Besatzung	1.181 bis 1.205 Mann
Maschine	42 ölgefeuerte Kessel, Turbinen
Leistung	112.000 WPS
Geschwindigkeit	max. 31,7 kn
Bewaffnung	6 x 38,1 cm L/42, 9 x 10,2 cm, 8 x 10,2 cm, 24 x 4 cm, 8 x 2 cm, 8 x 53,3 cm Torpedorohre
Panzerung	
– Oberdeck	38 mm
– Panzerdeck	64–102 mm
– Schw. Türme	279 mm



Grafik: Slawomir Lipiecki

SCHÖPFER EINER UMSTRITTENEN MARINE-DOKTRIN

Seemacht ist Weltmacht

Keiner prägte mit seinen Seemacht-Theorien die internationale Marinepolitik im ausgehenden 19. Jahrhundert so folgenreich wie der amerikanische Rear Admiral Alfred Thayer Mahan. Aber was hat er eigentlich genau gesagt? Eine Spurensuche

Von Kapitän zur See a. D. Uwe Dirks

Im Jahre 1890 brachte der Verlag Little Brown in Boston das Buch *The Influence of Seapower upon History 1660–1783* heraus. Geschrieben hatte es der bis dahin weitgehend unbekannte amerikanische Seeoffizier Alfred T. Mahan, seit 1886 Präsident des 1884 gegründeten Naval War College in Newport, Rhode Island.

Das Buch wurde ein Welterfolg und machte den Autor berühmt. Mahan war ein Vielschreiber; sein wenig systematisches Werk weist eine Vielzahl von Schriften auf, auffällig viele davon fassen Vorlesungen am Naval War College zusammen oder sind Sammelbände für anderweitig schon erschienene Artikel. In Mahans Werk zeigen sich zwei durchaus ungleich gewichtete Teile.

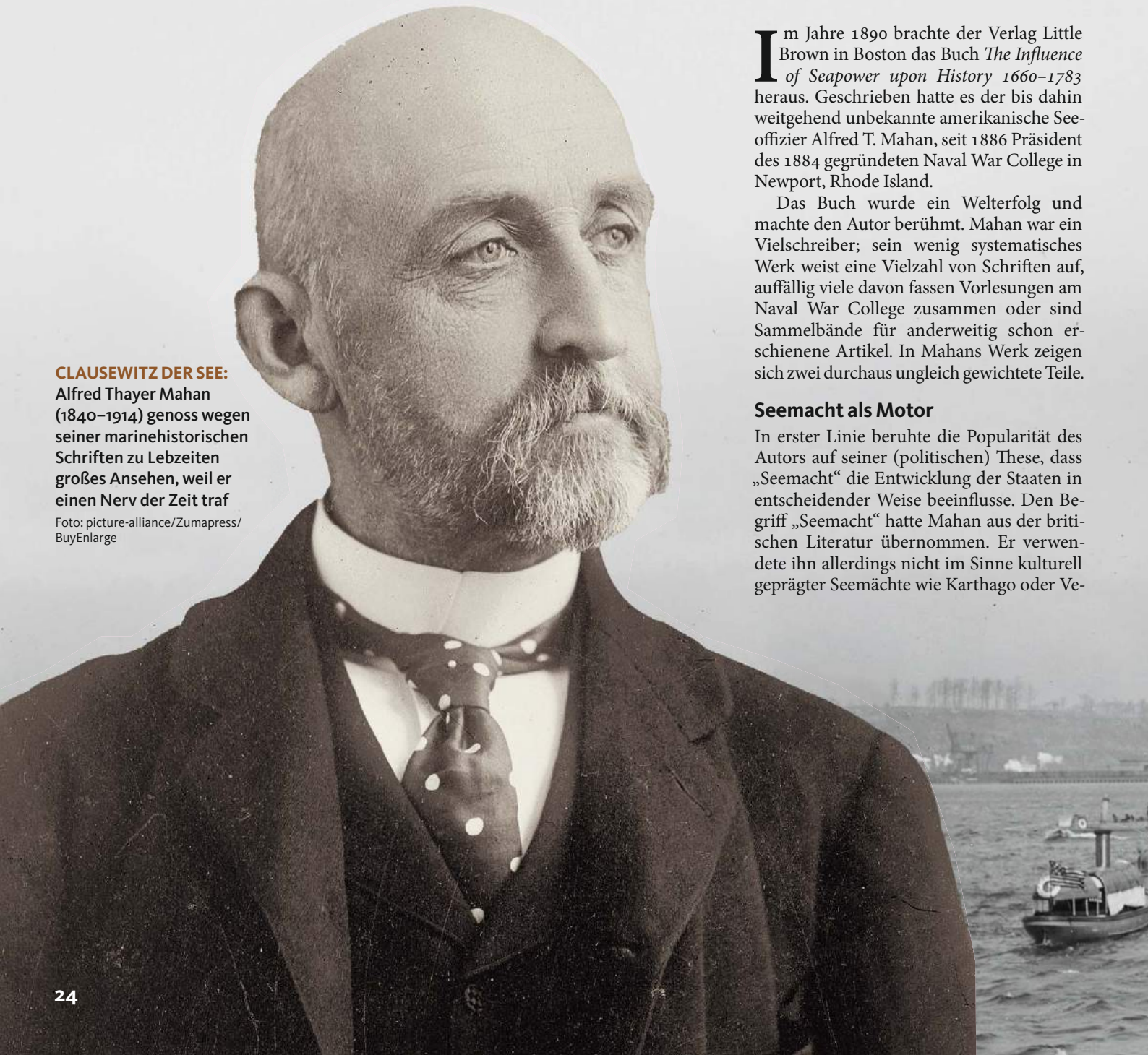
Seemacht als Motor

In erster Linie beruhte die Popularität des Autors auf seiner (politischen) These, dass „Seemacht“ die Entwicklung der Staaten in entscheidender Weise beeinflusse. Den Begriff „Seemacht“ hatte Mahan aus der britischen Literatur übernommen. Er verwendete ihn allerdings nicht im Sinne kulturell geprägter Seemächte wie Karthago oder Ve-

CLAUSEWITZ DER SEE:

Alfred Thayer Mahan (1840–1914) genoss wegen seiner marinehistorischen Schriften zu Lebzeiten großes Ansehen, weil er einen Nerv der Zeit traf

Foto: picture-alliance/Zumapress/
BuyEnlarge



nedig, sondern eher als ein politisches Konzept, aus dem er Forderungen für Rüstung und Strategie ableitete. „Seemacht“ konnte danach (fast) jeder werden; diese Botschaft fand rasante Verbreitung. Mahan reicherte den Begriff mit imperialistischen und sozialdarwinistischen Inhalten an, was dem Zeitgeist des ausgehenden 19. Jahrhunderts entsprach und seine Popularität sicherlich beförderte.

Die seekriegstheoretischen Aussagen in Mahans Werk bilden keine geschlossene Theorie. Es sind eher Fragmente und sie sind nicht frei von Widersprüchen; letztlich dienen sie dazu – wie das reichlich verwendete historische Beispiel Clausewitz’ –, das Konstrukt „Seemacht“ zu untermauern.

Mahan geht nicht von einer Theorie des Krieges aus, sondern von seiner Seemacht-Ideologie. Sein Thema ist daher der Seekrieg; andere Arten des Krieges werden in sporadischen Hinweisen auf die Zusammenarbeit mit der Armee allenfalls angedeutet. Dass Mahan sich der Wirkung unterschiedlicher Arten des Krieges bewusst war, ist in seinem Werk nicht erkennbar.

Eine zentrale Rolle spielt – wie auch in der „Blue Water School“ – der Begriff „Seeherrschaft“. Sie ist die Grundlage, auf der

„Ich lese gerade nicht nur, sondern ich verschlinge das Buch von Kapitän Mahan und ich versuche, es auswendig zu lernen“

Kaiser Wilhelm II. über
The Influence of Seapower upon History

sich im Krieg die „Seemacht“ entfalten und den finanziellen Ruin des Gegners hervorgerufen kann. Inhaltlich wird Seeherrschaft in mehreren unterschiedlichen Versionen beschrieben, ohne dass Mahan dies erklären würde.

Am häufigsten verwendet er den Begriff im Sinne einer allgemeinen und umfassenden Seeherrschaft, schon weil dies am ehesten den Anspruch der von ihm so herausgestellten „Seemacht“ zu erfüllen scheint. Im Jahre 1890 schrieb er: „Es ist nicht die Weg-

nahme individueller Schiffe oder Konvois, ob es nun wenige oder viele sind, welche die finanzielle Stärke einer Nation zerstört; es ist der Besitz dieser übermächtigen Stärke auf See, welche die feindliche Flagge von ihr vertriebt oder ihr allenfalls erlaubt, als Flüchtling zu erscheinen.“

Vernichtung und Blockade

Nach dieser Definition ist Seeherrschaft offensiv und dadurch zu erringen, dass die feindliche Flotte vernichtet wird. Die angebliche Gewohnheit der Franzosen, nach übergeordneten Zielen zu streben, war wiederholt Gegenstand seiner heftigen Kritik. Auch das in der britischen Tradition immer wieder zitierte Konstrukt einer „fleet in being“, also einer durch ihr bloßes Dasein wirkenden Flotte, war ihm ein Gräuelp.

Das Objekt der Seekriegführung muss unbedingt die feindliche Flotte sein. Bevor sie nicht geschlagen ist, darf die eigene Flotte nicht geteilt werden. Daraus folgt, dass die Schlacht offensiv und so früh wie möglich gesucht werden muss. Und es ist nur folgerichtig, dass er für einen Krieg in der Nordsee eine frühe Schlacht erwartete. 1902 schrieb er dazu: „Im Fall eines Krieges zwischen einer der Kanal-mächte und einer oder meh-

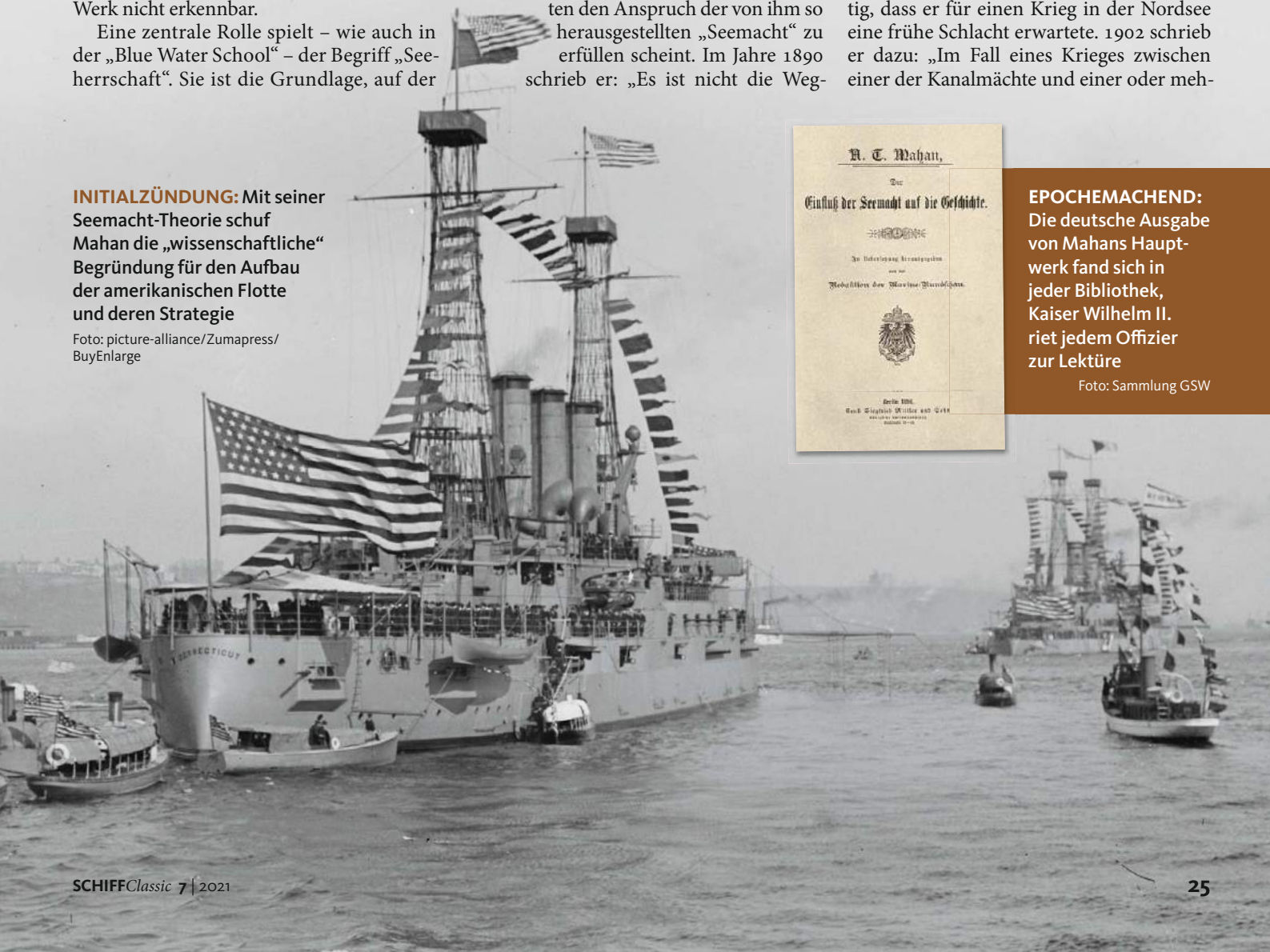
INITIALZÜNDUNG: Mit seiner Seemacht-Theorie schuf Mahan die „wissenschaftliche“ Begründung für den Aufbau der amerikanischen Flotte und deren Strategie

Foto: picture-alliance/Zumapress/
BuyEnlarge



EPOCHEMACHEND: Die deutsche Ausgabe von Mahans Hauptwerk fand sich in jeder Bibliothek, Kaiser Wilhelm II. riet jedem Offizier zur Lektüre

Foto: Sammlung GSW



rerer weiter östlich muss daher die Seeherrschaft in der Nordsee sofort entschieden werden. Für den östlichen Staat ist dies zur wirtschaftlichen Selbsterhaltung offensichtlich sofort notwendig. Für den westlichen Staat ist das offensive Motiv gleichermaßen zwingend.“ Was die Wirkung des „zwingenden offensiven Motivs“ angeht, sah es Großadmiral Alfred von Tirpitz wohl genauso.

Alles im eigenen Interesse

Abweichend von seinem üblichen Ziel der Seeherrschaft, die in der Schlacht gegen die feindliche Flotte zu erringen sei, argumentierte Mahan 1895 in einem Artikel für die Royal United Services Institution für einen Vorrang der Blockade. Wenn die einem potenziellen Angriff ausgesetzten eigenen Interessen zahlreich genug seien, dann sei kein anderes Gegenmittel mit gleicher Wirksamkeit vorstellbar, als die Gefahr an ihrer Quelle einzudämmen.

Wie hoch auch immer der Aufwand für eine Blockade sein würde, er sei auf jeden Fall geringer als der Aufwand zum Schutz dieser verstreuten Interessen auf hoher See. Dies sei die entscheidende strategische Überlegung, aus der die anzuwendende Methode – nämlich die Blockade – folge. In diesem Sinn beruht Seeherrschaft auf der Fähigkeit zur Blockade.

Zeitlich oder örtlich begrenzte Seeherrschaft erwähnte Mahan nur selten. Eine Erklärung für die unterschiedlichen Formen von Seeherrschaft findet sich an keiner Stelle, Alfred Thayer Mahan verwendet diese Denkfiguren nach Bedarf.

Er beschäftigte sich häufig mit Verbindungslinien, zumeist im Zusammenhang mit Positionen, und bezeichnete sie unter-



GELEHRIGER SCHÜLER: Admiral Alfred von Tirpitz erwartete wie Mahan die entscheidende Schlacht in der Nordsee. Beide hielten das „offensive Motiv“ für zwingend

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

mee, Flotte) und der Basis der nationalen Kraft sah Mahan als die wichtigste an, zumal diese Linien auch immer die militärischen Rückzugslinien seien. So kam er zu dem Schluss: „Verbindungen dominieren den Krieg, allgemein gesprochen sind sie das wichtigste Element in der Strategie, sei sie politisch oder militärisch.“

Sehr viel seltener betonte Mahan den Wert von Handelsrouten. „In der Kontrolle über sie hat die besondere Bedeutung von Seemacht gelegen – als ein Einfluss auf die Geschichte der Vergangenheit“, schrieb er 1900. Ausdrückliche Forderungen für die Strategie zog Mahan daraus nicht.

Historische Wurzeln

Mahans seekriegstheoretische Fragmente unterscheiden sich nicht wesentlich von den Gedanken der britischen „Blue Water School“. Beide beruhten auf dem Einfluss des britischen Admirals Horatio Nelson, Mahan hatte für sich die Wirkung Jominis hinzugefügt.

Vielleicht am originellsten ist noch seine Forderung nach dem „Eindämmen der Gefahr an der Quelle.“ Als er dies 1895 schrieb, wurde Blockade zwar als sehr aufwendig, aber doch machbar angesehen. Als 20 Jahre später mit dem U-Boot-Krieg die Situation eintrat, auf die sein Gedanke so auffällig gut passte, war das Mittel nicht mehr anwendbar: Die Entwicklung der Technik hatte seine Theorie überrollt. ⚓

schiedslos als „communications“. Im Vordergrund standen für ihn militärische Verbindungslinien, ein deutlicher Einfluss des Schweizer Theoretikers Antoine-Henri Jomini; die behaupteten Analogien zwischen Land- und Seekriegführung sind allerdings nicht immer überzeugend. Die Linie zwischen der militärischen Organisation (Ar-

SEEMACHT

Voraussetzungen eines Landes für Seemacht (nach Mahan)

- Geostrategische Lage
- Infrastruktur
- Schiffbare Küstenlinien
- Großes Staatsgebiet
- Wachsende Bevölkerung
- Maritimer „Spirit“
- Wille zur Seemacht

FLOTTENRÜSTUNG: Die Kaiserliche Marine nahm Mahans These auf und begann ihrerseits mit dem Bau einer Schlachtflotte, hier SMS Thüringen, mit entsprechender propagandistischer Wirkung

Foto: picture-alliance



Kommen Sie an Bord!



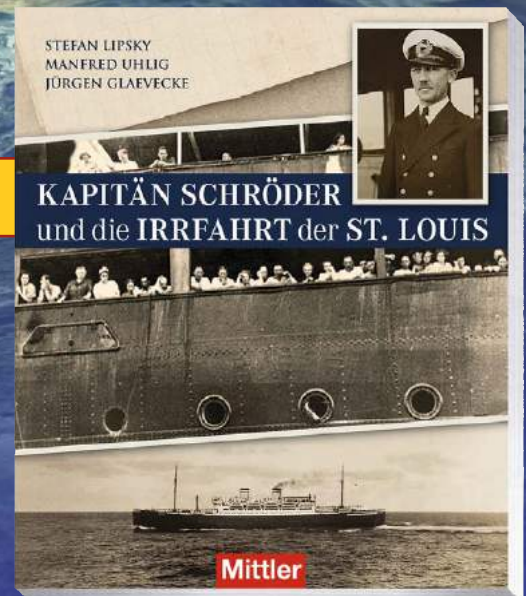
Lesen Sie *Schiff Classic*
im Jahresabo und sichern
Sie sich viele Vorteile:

- ✓ Sie sparen 5% gegenüber dem Kioskpreis!
- ✓ Sie erhalten jedes Heft bequem und sicher frei Haus*.
- ✓ Sie erhalten eine Prämie Ihrer Wahl gratis dazu.

Ihr Geschenk
GRATIS!

Buch »Kapitän Schröder und die Irrfahrt der St. Louis«**

Fast achtzig Jahre nach dieser Irrfahrt entdeckt der Großneffe des Kapitäns die alte Seekiste von Gustav Schröder auf seinem Dachboden. Es kommen wertvolle Manuskripte und Fotos des Seemanns zutage – das Vermächtnis von Gustav Schröder. Seine einzigartigen Erlebnisse erzählt der Kapitän in diesem Buch zum Teil mit eigenen Worten.



* nur im Inland ** solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

Jetzt online bestellen unter
www.schiff-classic.de/abo

Kampfgebiet Adria

Im Ersten Weltkrieg übernahmen die Torpedoboot-Zerstörer der k. u. k. Marine zahlreiche wichtige Aufgaben, darunter auch den Kampf gegen Montenegros Zugänge zur Adria und gegen französische Unterstützung. *SMS Scharfschütze* war dabei

Von Peter H. Block



Der historische Hintergrund

Mit dem schnellen Anwachsen der Torpedoboot-Flottillen und der zunehmenden Größe und Seefähigkeit der Boote wuchs auch die Notwendigkeit, ein geeignetes Abwehrfahrzeug zu schaffen. In der Folge entstand auf den Reißbrettern der Konstruktionsbüros ein entsprechender Schiffstyp: der Torpedoboot-Zerstörer. Er war letztlich ein Torpedoboot, nur größer als dieses und wesentlich stärker armiert. Hatten die Torpedoboote ihre wenigen kleinen Kanonen lediglich zum Eigenschutz, besaßen die armierten Torpedoboot-Zerstörer schon stärkere Kaliber. Das galt auch in der k. u. k. Marine Österreich-Ungarns, wo die zwölf 400-t-Zerstörer der *Huszar*-Klasse mit jeweils einer 7-cm- und sieben 47-mm-Kanonen neben zwei einzelnen Décks-Torpedorohren aufwarten konnten. Die 1911/1912 gebauten Zerstörer der *Tatra*-Klasse kamen schon auf 850 Tonnen Wasserverdrängung und führten als Geschütze zwei 10-cm-L/50-, vier 7-cm-L/45- und zwei 7-cm-L/45-Ballonabwehr-Geschütze (BAG), zwei Zwillingrohrsätze für 45-cm-Torpedos.

Somit unterschied sich dieser Schiffstyp auch nicht wesentlich von dem der übrigen Seemächte. Der Unterschied bestand darin, dass es im offiziellen Sprachgebrauch der k. u. k. Marine den Begriff Torpedoboot-Zerstörer

gar nicht gab. Der kam erst 1917 auf und bis dahin wurde der Zerstörer als Torpedofahrzeug bezeichnet. Innerhalb der Marinesektion des Kriegsministeriums war man offenbar nicht gewillt, deutsche oder englische Bezeichnungen (Destroyer) in den österreichischen Sprachgebrauch zu übernehmen.

Daher erging im Mai 1906 eine Anweisung an sämtliche untergeordneten Dienststellen der beteiligten Werften, im Schriftverkehr statt Torpedoboot-Zerstörer überall Torpedofahrzeug zu setzen. Als das Marinetechnische Komitee im Juli 1917 abermals die Frage aufwarf, ob die Bezeichnung Torpedo-Fahrzeug beizubehalten oder durch Zerstörer zu ersetzen sei, wurde dahingehend entschieden, dass alle Torpedo-Einheiten bis einschließlich 800 Tonnen als Boote, die übrigen als Torpedo-Fahrzeuge zu bezeichnen seien. Das Kriegsende beendete diesen bürokratischen Unsinn. Bei dem nun im Mittelpunkt stehenden Boot *SMS Scharfschütze* handelt es sich offiziell also um ein Torpedo-Fahrzeug. Zum besseren Verständnis bleibt der Autor jedoch bei dem Begriff Zerstörer, wie ihn die österreichischen Seeoffiziere auch verwendeten und wie er in der österreichischen Marineliteratur ebenfalls präsent ist.



IN AKTION: Die *Huszar*-Klasse umfasste ein Dutzend Boote, die von 1904 bis 1909 entstanden, darunter *SMS Scharfschütze* mit ihrer besonderen Einsatzgeschichte

Artists Impression: Peter H. Block



Mit Ausbruch des ersten Balkankrieges 1912, bei dem sich Bulgarien, Serbien, Montenegro und Griechenland auf Initiative Russlands zum Balkanbund zusammenschlossen und gemeinsam Front gegen die Türkei machten, bekam auch *Scharfschütze* erstmalig Gelegenheit, auf sich aufmerksam zu machen. Der am 15. September 1907 in Dienst gestellte Zerstörer operierte im Verband einer internationalen Flotte vor der montenegrinischen Küste, was naturgemäß zu Diskussionen in der kleinen Offiziersmesse des 400-t-Bootes führte.

„Wie Sie sicher wissen, befand sich ein Großteil der Balkan-Halbinsel mit Ausnahme Griechenlands noch in den 1970er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts unter osmanischer Herrschaft. So auch Bosnien und die Herzegowina, die nach dem Russisch-Türkischen Krieg von 1878 und dem anschließenden Berliner Kongress von unseren Truppen besetzt wurden“, so der Kommandant. Er schien einen Moment zu überlegen, bevor er weitersprach: „Serbien, Montenegro und auch Rumänien wurden stufenweise selbstständige Staaten und noch im November 1912 hatte sich das seit 1506 unter türkischer Herrschaft stehende Albanien für unabhängig erklärt.“

Aber damit begannen auch schon die Schwierigkeiten, denn auf der Londoner Konferenz vom Dezember 1912 hatten die beteiligten Staaten beschlossen, in Albanien mit der Hauptstadt Skutari ein selbstständiges Fürstentum zu errichten. Auch Österreich-Ungarn trat für ein selbstständiges Albanien ein, denn dadurch blieb der Zugang Serbiens als ständiger Unruheherd zum Adriatischen Meer gesperrt.

„Es wird ernst, meine Herren. Da Russland nicht nachgibt, stellt die Allianz bereits Landungstrupps zusammen“

Der Kommandant der *Scharfschütze* informiert seine Offiziere

„Als dann aber am 3. Februar der Waffenstillstand zwischen den nördlichen Balkanmächten und der Türkei gekündigt wurde und die Kämpfe wieder auflebten, erneuerten auch die montenegrinischen Streitkräfte ihre Angriffe auf das von ihnen eingeschlossene Skutari und besetzten die Stadt“, führte der Kommandant weiter aus. „Dabei wurden sie von serbischen Verbänden unterstützt und da diplomatische Interventionen bei König Nikolaus von Montenegro erfolglos blieben, mussten die Großmächte handeln. Sie beschlossen die Blockade der Küste Montenegros und der von Serbien besetzten Küste Albaniens durch ein internationales Geschwader, um so König Nikolaus zu zwingen, seine Eroberungen wieder aufzugeben. Und zu diesem Geschwader zählen auch wir.“

„Und wie stark ist dieses Geschwader, Herr Kapitän?“

„24 Schiffe, darunter vier Linienschiffe und drei Panzerkreuzer. Allein Österreich-Ungarn ist mit vier Dickschiffen vertreten. Geschwader-Chef ist Vizeadmiral Cecil Burney auf dem Linienschiff *King Edward VII.*“

Den erstrebten Erfolg hatte die Blockade zunächst nicht. Am 22./23. April kapitulierten die türkischen Verteidiger. Essad Pascha übergab die Festung Skutari und wenige Tage später erklärte König Nikolaus die Stadt zur neuen Hauptstadt Montenegros. Das konnten die Großmächte so nicht hinnehmen, ohne Albanien gegenüber wortbrüchig zu werden und ihre eigenen Vorstellungen einer Neuordnung des Balkans aufzugeben.

„Es wird ernst, meine Herren“, informierte der Kommandant seine Offiziere. „Da Nikolaus nicht nachgibt, plant die Allianz die gewaltsame Besetzung Skutaris und stellt bereits Landungstrupps zusammen, alles in allem 700 Mann. Für uns bedeutet das, dass wir mit den beiden britischen Zerstörern zur Feuerunterstützung herangezogen werden.“

Die Offiziere schwiegen. Jeder versuchte, sich vorzustellen, wie die Zerstörer mit ihren 7- und 10-cm-Geschützen die Landungsboote deckten und die Dickschiffe mit ihren schweren Koffern den Weg landeinwärts ebneten. Aber schon die Drohung mit dem Landungskorps hatte genügt, um König Nikolaus zum Einlenken zu bewegen. Am 4. Mai gab er nach und erklärte sich zur Räumung Skutaris bereit. Das Landungskorps wurde dennoch ausgeschifft, besetzte die Stadt und übernahm bis auf Weiteres die Verwaltung. Das alles ohne Kanonendonner, aber einen Zwischenfall gab es dennoch.

Schiff Steuerbord achteraus in Peilung 1-3-0, Herr Kapitän!“ Der Kommandant nahm das Glas hoch, und schnell hatte er das weiß gestrichene Schiff in der Optik, einen Dampfer mit ausgesprochen eleganter Linienführung. „Schnittiges Schiff“, murmelte er anerkennend. „Der will wohl türmen, aber das versalzen wir ihm. Die Blockade ist noch nicht aufgehoben. Hart Steuerbord, auf 1-6-0 gehen! Beide Maschinen ganze Kraft! Signal an Flaggschiff: verfolge fliehendes Schiff vor Pulai mit Kurs 1-6-0!“

Mit rasenden Schrauben nahm *Scharfschütze* Kurs auf den Ausreißer. Der gab sich alle Mühe, zu entkommen, war aber den 6.000 PSI der Zerstörer-Maschinen nicht gewachsen. An der Signalleine wurde das Stoppsignal vorgeheißt und die drohend gerichteten Geschütze zeigten Wirkung. Mit zurücklaufenden Schrauben kam das Schiff zum Stehen. Ein Enterkommando unter der Führung des Ersten Offiziers ging an Bord und machte eine höchst interessante Entdeckung.

„Das Schiff ist die rumänische Königsjacht *Rumija*, Herr Kapitän. An Bord viele hochrangige Türken, Gefangene!“

„Aha, und die sollten wohl noch schnell in sicheres Gewahrsam gebracht werden. Mal sehen, was der Geschwaderchef dazu sagt.“

Die Morsetaste in der Radiokabine zirpte die Nachricht hinaus, die auch kurz und bündig beantwortet wurde: „Jacht zurückschicken ++ Leute freilassen!“

Tags darauf ging der Name *Scharfschütze* erstmals durch die Presse und die Aktion beschäftigte die Öffentlichkeit. Besonders in der Donaumonarchie, wo das rasche Eingreifen des Bootes lobend hervorgehoben wurde. Nach diesem Einsatz war auch der erste Balkankrieg beendet und der Zerstörer wurde außer Dienst gestellt; eine damals übliche Praxis. Um das Schiff instandzuhalten, blieb eine Rumpfbesat-



RARITÄT:
Eine der
seltenen
Aufnahmen
von SMS
Scharfschütze,
hier an
einer Mole, im
Hintergrund
vermutlich
ein weiterer
Huszar-
Torpedoboot-
Zerstörer

Foto: Interfoto/
Austrian National
Library/k. u. k.
Kriegspresso-
quartier, Lichtbild-
stelle Wien

zung an Bord, die im Bedarfsfall auch für eine schnelle Einsatzbereitschaft sorgen würde.

Und dieser Bedarfsfall kam schneller als erwartet, nämlich mit der Ermordung des österreichischen Thronfolgerpaars Erzherzog Franz Ferdinand und seiner Gattin am 28. Juni 1914 durch den Serben Gavrilo Princip, einem 18-jährigen Gymnasiasten. Er erschoss das Paar auf einer Autofahrt durch Sarajewo. Es war das zweite Attentat an diesem Tag, denn kurz zuvor hatte ein anderer junger Serbe eine Bombe gegen den Konvoi geworfen. Er verfehlte zwar das kaiserliche Auto, die Explosion verletzte aber viele Zuschauer. Der Auftakt zum Ersten Weltkrieg!

Die k. u. k. Kriegsmarine erhielt am 26. Juli den Mobilisierungsbefehl, zwei Tage später erklärte Österreich-Ungarn dem mit Russland verbündeten Serbien den Krieg. Die komplizierten Bündnissysteme der europäischen Staaten entwickelten eine Eigendynamik, die Kriegsmaschinerie war nicht mehr aufzuhalten. Die Flotte Österreich-Ungarns wurde vom Kriegsausbruch keineswegs überrascht. Für den Trauerkondukt, der die Särge der Ermordeten an Bord des Linienschiffes *Viribus Unitis* (Latein: „mit vereinten Kräften“) nach Triest brachte, waren nahezu alle modernen Kriegsschiffe der k. u. k. Marine in Dienst gestellt worden und seit diesem letzten Geleit für das tote Thronfolgerpaar auch im Dienst geblieben.

So auch *Scharfschütze*. Das Boot wurde mit „Ordre de bataille“ vom 28. August 1914 der 4. Fahrzeuggruppe der 2. Torpedo-Division, 1. Torpedo-Flottille, zugeteilt. Kommandant war immer noch Korvettenkapitän Bogumil Nowotny, sein GDO (Gesamt-Detail-Offizier, entsprach dem I. Offizier in Deutschland) war Linienschiffsleutnant (Kapitänleutnant) Georg Kvekic und die Stelle des Torpedo- und Navigationsoffiziers besetzte Fregattenleutnant (Oberleutnant zur See) Gaston Conte degli Alberti. Als Chef zeichnete Maschinenbetriebsleiter I. Klasse Johann Radich.

Nach der Kriegserklärung Montenegros an Österreich-Ungarn am 5. August verlegte das Boot zunächst nach Cattaro (heute Kotor), den in einer Bucht gelegenen südlichsten Hafen der Donaumonarchie. Die Bucht selbst bildete einen ausgedehnten fjordähnlichen Einschnitt, an dessen Ende sich der steile, hohe Lovcenpass schon auf montenegrinischem Gebiet befand. In dem eben begonnenen Krieg hoffte auch Montenegro mithilfe Frankreichs

auf einen territorialen Gewinn, indem es Cattaro erobern und sich so sein schmaler Zugang zur Adria erweitern würde. Zur Unterstützung der schwachen österreichischen Landstreitkräfte wurde die V. Division mit den drei alten Linienschiffen der *Monarch*-Klasse nach Cattaro verlegt, wobei *Scharfschütze* Sicherung fuhr.

Den ersten größeren Kampfeinsatz für den Zerstörer brachte der 18. Oktober und richtete sich gegen Montenegro. Das kleine südslawische Königreich war zu Kriegsbeginn Österreich-Ungarns einziger Gegner, dessen Küste die Adria berührte, und über seinen Hafen Antivari (heute Bar) kam der Nachschub für Serbien. Um das zu unterbinden, musste die k. u. k. Flotte die Küste blockieren, aber noch bevor die Blockademaßnahmen griffen, brachte wieder ein Frachter im Schutz französischer Kriegsschiffe Lebensmittel, Geschütze und zwei Flugzeuge nach Antivari.

„Eines unserer Seeflugzeuge, und zwar E 33, griff am Tag darauf den Hafen an“, instruierte Korvettenkapitän Nowotny seine aufmerksam lauschenden Offiziere über den nächsten Einsatz. „Dabei entdeckte der Beobachter die beiden Flugzeuge neben der Königsjacht *Rumija*. Durch Bombenabwurf versuchte er, die Flugzeuge zu zerstören, aber das wird er wohl noch üben müssen; getroffen hat er jedenfalls nichts. Das sollen wir jetzt erledigen, und zwar in der kommenden Nacht, gemeinsam mit zwei Booten der IV. Torpedo-Division, nämlich *Ulan* und *Streiter*.“

„Dazu müssten wir in stockdunkler Nacht die Flugzeuge erst mal finden, Herr Kapitän. Könnte schwierig werden.“

„Dafür haben wir den Beobachter der Maschine an Bord, das ist der Fregattenleutnant Prebanda. Der wird uns zu den Flugzeugen führen“, wischte der Kommandant den Einwand vom Tisch. „Also, meine Herren: Mitternacht seklar!“

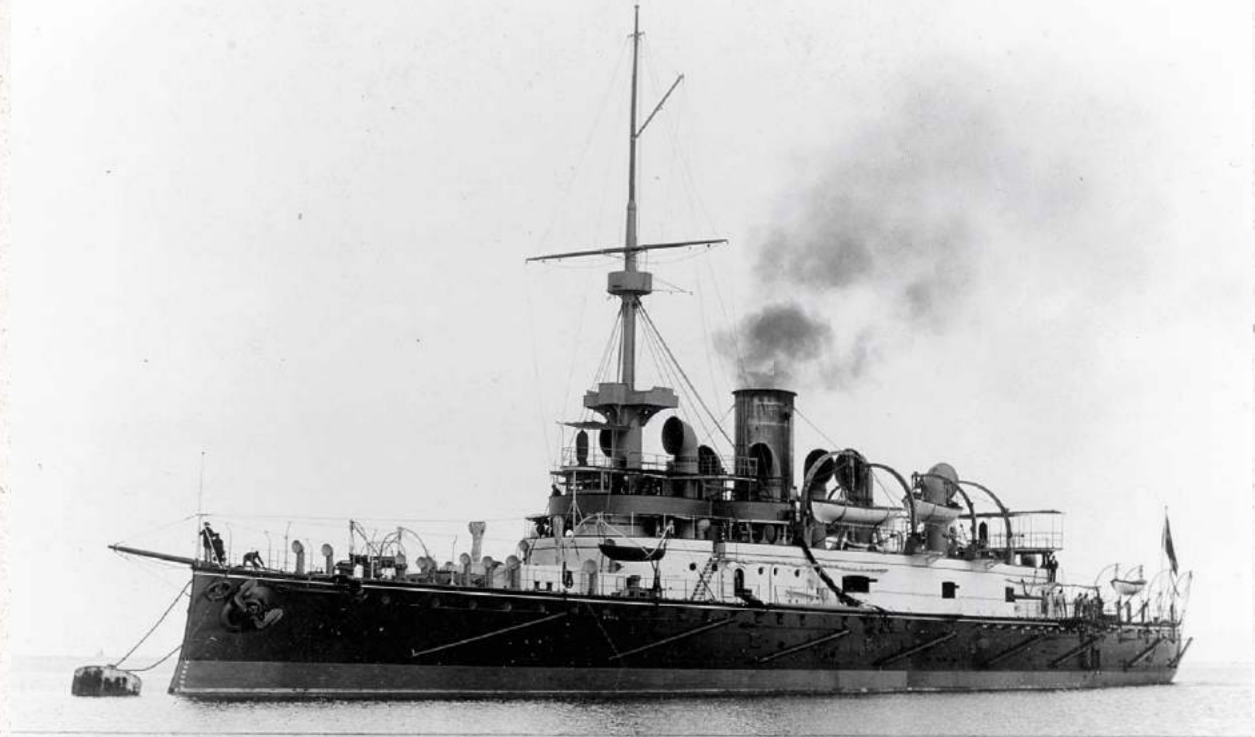
Samstag, 18. Oktober 1914, 1:00 Uhr.

Die weitverzweigten Buchten des k. u. k. Kriegshafens achteraus lassend, liefen die Boote mit südöstlichem Kurs die Küste hinunter. *Scharfschütze* lief als Führerboot voraus, der schwache Schein seiner abgeblendeten Hecklaterne wies den dichtauf folgenden Schwesterbooten den Weg durch die Dunkelheit. „Ein einziges Gebirge, die ganze Küste“, entfuhr es dem Fliegeroffizier beim Anblick der an Backbord vorbeiziehenden Bergmassive. „Von See her

**MONARCH-
KLASSE:**

Die drei
Linienschiffe
SMS Monarch,
SMS Wien
(im Bild) und
SMS Budapest
verlegten kurz
nach Kriegs-
beginn unter
Sicherung von
*SMS Scharf-
schütze* nach
Cattaro

Foto: Archiv
Schiff Classic



kaum zu erkennen, wo Österreich aufhört und Montenegro und Albanien anfangen.“

„Ja, wenn dann noch die Küstenfeuer gelöscht sind wie jetzt, wird's schwierig. Aber ich kann Ihnen versichern, wir haben einen ausgezeichneten Navigationsoffizier. Der findet auch im Dunkeln sein Ziel.“

Mit hoher Fahrt rauschten die Boote durch die Nacht. Ihr mattschwarzer Anstrich schützte sie vor neugierigen Blicken, ihre Konturen wurden vor dem Hintergrund der Berge regelrecht aufgesogen. Nur die schwach erkennbare Bug- und Hecksee zeugte von ihrer Existenz. Nur schade, dass das bald vorbei sein würde. Das Flottenkommando hatte mit Datum vom 9. Oktober angeordnet, alle Schiffe mattgrau zu streichen; aber erst, wenn ein neuer Anstrich fällig war.

„Frage: Standort?“

„Fünf Meilen vor Antivari, Herr Kap'tän.“

„Gefechtsbereitschaft herstellen!“

Laut gebrüllte Kommandos übertönten das Brummen der Lüfter. Geschützverschlüsse klickten, der GDO ließ die Artillerie feuerbereit machen, die noch im Mai 1913 verstärkt worden war. Die sieben 47-mm-SFK hatte man ausgebaut, dafür waren fünf weitere 7-cm-Rohre an Bord gekommen und hatten die Feuerkraft ganz erheblich gesteigert.

„Einfahrt Antivari Backbord voraus!“

„Auf halbe Kraft gehen! Nach achtern weitergeben!“

Während der Signalgast den Fahrtbefehl zum folgenden Boot blinkte, fiel die rauschende Bugsee in sich zusammen. Es wurde still auf der Brücke. Alle Augen richteten sich auf die Hafeneinfahrt, Geschützbedienungen und Ausguckposten beobachteten scharf das Land. Neue Kurs- und Fahrtbefehle, dann drehte das Führerboot in die Einfahrt hinein.

Allein, die Schwesterboote blieben als Sicherung draußen. Mit langsam laufenden Maschinen glitt das Boot über die Binnenree, suchend kreisten die Gläser über die Wasserfläche und den Hafen, aber von Flugzeugen keine Spur.

„Sind Sie sicher, dass die Maschinen hier gelegen haben, Prebanda?“

„Absolut sicher, Herr Kap'tän. Da drüben, neben der Jacht.“

„Aber da sind sie nicht mehr. Versuchen wir es mal bei Licht. Scheinwerfer leuchten!“

Der Scheinwerfer flammte auf, sein Licht strich über die Wasserfläche; wanderte suchend durch den Hafen, über Schiffe und Verlademole. Nur Flugzeuge fand er nicht. Abwehrmaßnahmen fanden jedoch auch nicht statt, alles blieb ruhig. „Zwecklos“, brach der Kommandant die Sucherei ab. „Aber da wir schon mal hier sind, werden wir ein wenig Unheil anrichten. Kvekic: Verladepier, Waggons und Magazine unter Feuer nehmen!“

Der GDO gab die Zielanweisungen an die Geschütze und ließ Feuer eröffnen. Die harten Schläge der Abschüsse hallten durch den nächtlichen Hafen, gefolgt vom Krachen der im Ziel explodierenden Sprenggranaten. Schuss folgte auf Schuss und bald schon standen Pier, die mit Kriegsmaterial beladenen Waggons und Magazine in Flammen.

„So, das dürfte reichen. Feuer einstellen und ab nach Cattaro, bevor uns die Radiostation noch die Franzosen auf den Hals hetzt!“

Es war schon hell, als in der Bocche di Cattaro der Anker aus der Klüse rasselte.

Am 7. November verlegte *Scharfschütze* nach Pola ins Dock, wo er gründlich überholt wurde und auch die geforderte mattgraue Maling bekam. Nach dem Ausdocken verlegte er am 21. Dezember nach Sebenico (heute Sibenik/ Kroatien), schob dort zunächst Wachdienst vor der Küste und sicherte Minensuchverbände. Der strenge Winter 1914/15 hatte mit seinem ständigen schlechten Wetter etliche Minen aus ihren Verankerungen losgerissen, die auch die eigene Schifffahrt gefährdeten und unschädlich gemacht werden mussten. So verging der erste Kriegswinter, ohne dass die Besatzung sonderlich Aufregendes erlebt hätte. Bisher war die französische Mittelmeerflotte der einzige Kriegsgegner an der Adria gewesen.

Das änderte sich mit dem Kriegseintritt Italiens am 23. Mai 1915. Jetzt erwuchs an der Adria ein Gegner, der al-

lein 21 Linienschiffe und Panzerkreuzer ins Feld führen konnte und dessen langgestreckte Küste nur knapp 100 Seemeilen entfernt war; bei Pola waren es sogar nur 80 Meilen.

Der italienische Angriffsplan sah vor, durch eine Reihe von Aktionen die österreichische Flotte aus ihren Stützpunkten zu locken, um sie dann vernichtend zu schlagen. Schon in der Nacht nach der Kriegserklärung begann die italienische Flotte mit einem ersten Erkundungsvorstoß im Adriatischen Meer.

Auf österreichischer Seite war man auch nicht untätig gewesen und hatte schon frühzeitig Vorbereitungen getroffen, im Kriegsfall unverzüglich gegen Italien loszuschlagen. Der Plan, seit Tagen in allen Einzelheiten ausgearbeitet, sah einen überraschenden Feuerüberfall auf verschiedene Stützpunkte und Städte an der italienischen Ostküste vor. Nur schnell musste er sein und so lief wenige Stunden nach der Kriegserklärung sowohl die italienische als auch die österreichisch-ungarische Flotte aus.

sonntag, 23. Mai 1915.

Mit dem Gros ging um 22:00 Uhr auch ein Verband kleinerer Einheiten von Sebenico aus in See, die Gruppe E mit dem neuen Rapidkreuzer *Novara* als Führungsschiff, mit *Scharfschütze* und vier Torpedoboote. Befehlshaber des Verbandes: Linienschiffskapitän Nikolaus Horthy de Nagybanya, der spätere Reichsverweser von Ungarn.

„Meine Herren, ich bringe Ihnen jetzt unseren Einsatzbefehl zur Kenntnis“, hatte Horthy auf der Kommandantensitzung gesagt. „*Novara*, *Scharfschütze* und die Torpedoboote steuern unter Vorziehen zweier Boote als Vorposten gegen Porto Corsini. Eintreffen dort um 3:30 Uhr morgens. *Scharfschütze* versucht, in den Kanal einzudringen und die sich dort befindlichen Torpedo- und Unterseeboote, Depots und Vorräte zu zerstören. Vielleicht ergibt sich ohne großen Zeitverlust auch Gelegenheit, den Kanal durch Versenken geeigneter Objekte zu sperren. Mit uns wird auch die Flotte auslaufen zur Beschießung der gesamten Ostküste Italiens, wobei die Hälfte der Flotte sich auf den Kriegshafen Ancona konzentriert. Ziel des Unternehmens ist, Brücken und Eisenbahnlinien nahe der Küste und damit wichtige Nachschublinien für die Front zu zerstören.“

Für Horthys Gruppe also Porto Corsini; ein kleiner Hafen, etwa acht Kilometer nördlich von Ravenna, eingebettet zwischen dem Meer und einem jahrhundertealten Pinienwald und von den Italienern nach dem türkisch-italienischen Krieg 1911/12 zu einem Stützpunkt für Torpedoboote ausgebaut, der gelegentlich auch U-Boote beherbergte.

„Kreuzer signalisiert: *Scharfschütze* detachiert. Vorgehen nach Plan!“

„Bestätigen! Beide Maschinen langsame Fahrt!“

Im schwachen Schein der Kompassbeleuchtung blickte der Kommandant auf seine Uhr; kurz vor drei, sie waren pünktlich. Das Stampfen der Kolbendampf-Maschinen wurde schwächer, der Zerstörer verlor an Fahrt. Das Glas an die Augen gepresst, suchte Nowotny das an Backbord liegende Gestade nach der Kanaleinfahrt ab, bis er die Unterbrechung der Küste in der Optik hatte. In der Dunkelheit nur schwach erkennbar, aber es musste die Einfahrt sein.

Nur war sie relativ eng. „rum mit dem Boot, auf o-8-o gehen!“

Er hatte sich entschlossen, mit dem Heck voraus in den Kanal zu laufen. Das 68 Meter lange Boot würde in dem Kanal nicht drehen können. Jetzt war es noch ruhig, aber wenn der Gegner erst mal aufgeschreckt war und Abwehrmaßnahmen ergriff, würde er bei Fahrt achteraus aus dem Kanal heraus Probleme bekommen. Da war es schon besser, gleich über das Heck einzulaufen. So versprach er sich größtmögliche Manövrierfähigkeit.

„Beide Maschinen stopp! Langsam zurück beide!“

Das Eindringen in den Kanal schilderte der Kommandant in seinem Bericht wie folgt. „Der frische Nordostwind, die Strömungen im Kanal und eine Stausee vor der Einfahrt machten mir das Manöver nicht gerade leicht. Umso mehr, als ich, um gut steuerfähig zu bleiben, im ersten Teil des Kanals mit ganzer Kraft fahren musste. Die wenigen, den Kanalbeginn markierenden Pfähle waren in der Morgendämmerung – es war 3:10 Uhr – nur sehr schlecht auszumachen. Nach einigen Minuten, die navigatorisch die unangenehmsten waren, erreichte ich den geschützten und ausgebauten Teil des Kanals. Ich konnte nun die Geschwindigkeit vermindern und fuhr derart weiter, dass *Scharfschütze* immer steuerfähig blieb.“

Durch die Ufermauern zeichnete sich der Kanal jetzt schärfer ab und Nowotny konnte seinen Verlauf bis zur Abzweigung nach Ravenna verfolgen. Aber im Hafen von Corsini lagen weder Torpedoboote noch U-Boote, lediglich zwei Segelbarken, die vertäut an der Semaphorstation am Nordufer des Kanals dümpelten. Darüber hinaus fand GDO Kvekic keine Ziele für seine Geschütze.

„Kreuzer signalisiert: *Scharfschütze* detachiert. Vorgehen nach Plan.“ – „Bestätigen! Beide Maschinen langsame Fahrt“

Eingehende Meldung – und Befehl von Korvettenkapitän Nowotny

„Die Semaphorstation unter Feuer nehmen!“, entschied der Kommandant. „Ist letztlich auch ein militärisches Objekt.“

Immer noch über Heck laufend, eröffnete der *Scharfschütze* das Feuer auf die Signalstation. Kaum waren die ersten Schüsse raus, wurde es lebendig am Kanal. Alarmglocken schnepperten, im Laufschrift rückte ein Zug Soldaten aus der nahen Kaserne gegen den Kanal vor. Knatterndes Gewehrfeuer jetzt auch an Steuerbord. Die Geschosse pfffen über Deck und Brücke, prallten gegen Metall und flogen mit schrillum Pfeifen davon.

„Teufel – wo kommt das her?“

„Schützengräben, Herr Kap'tän! Waren gut getarnt.“

„Halten Sie mit der Steuerbordatterie dazwischen, Kvekic! Die Schwarmlinie mit MG stoppen!“ Die Soldaten waren noch etwa 800 Meter entfernt, als das MG auf der

Radiokabine losratterte und unter den Anstürmenden wütete. Höllischer Lärm hüllte den Zerstörer ein, der jetzt mit allen Rohrwaffen feuerte. Überrascht wandte sich der Kommandant um, als es im Norden des Kanals aufblitzte und mit krachenden Abschüssen Granaten mittleren Kalibers heranheulten. Jetzt wurde es eng. Mit langsamer Fahrt über Heck in dem engen Kanal steuernd, aus nächster Nähe Gewehrfeuer aus Schützengraben und aus 1.000 bis 1.500 Metern Artilleriefeuer. Drei gute Gründe, schleunigst wieder auszulaufen. Aber Nowotny vertraute auf sein Glück und lief weiter den Kanal hinauf, auch weil der größte Teil der heranstürmenden Italiener schon im Abwehrfeuer gefallen war. Doch dann wurde es brenzlich. Kurz vor Ende des Kanals geriet *Scharfschütze* ins Kreuzfeuer zweier Batterien. Spätestens jetzt wurde es Zeit, sich davonzumachen.

„Beide Maschinen stopp! Beide halbe Kraft voraus!“

Mit bebenden Verbänden kam das Boot zum Stehen, nahm mit brodelnder Hecksee Fahrt voraus auf und nicht nur der Kommandant atmete erleichtert auf, als die Entfernung zu den feuernden Batterien größer wurde. Noch mal gut gegangen, ging es Nowotny durch den Kopf. Nicht einen einzigen Treffer hatte sein Boot einstecken müssen. Aber je näher es dem Kanalausgang kam, desto zielsicherer wurde die feindliche Artillerie. Links und rechts krachten die Granaten ins Kanalufer und wuchteten nahe dem Rumpf hohe Geysire aus dem Wasser – so nah, dass die Sprengstücke sirrend über das Deck fetzten.

„Versteh ich nicht.“ Unwillkürlich duckte sich der Kommandant, als eine Granate dicht an der Brücke vorbeihaupte und die Stoßwelle ihm die Mütze vom Kopf riss. „Mit zunehmendem Abstand liegen ihre Salven besser.“

„Den hat's erwischt. Treffer achten“ – „Signal vom Kreuzer: Auf Führungsschiff sammeln. Rückmarsch!“

Daraufhin lässt der Kommandant der *Scharfschütze* das Signal bestätigen

„Die sind auf Schießen gegen Seeziele geeicht“, war sich der Artillerist Kvekic sicher. „Mit nahen Zielen wie vorhin kommen die nicht klar.“

Feuer bekamen sie jetzt auch von den beiden Seglern an der zerstörten Signalstation. Deren Leute hatten ihre Gewehre hervorgeholt und schossen auf das vorbeilaufende Boot, was das Zeug hielt, ohne jedoch viel Schaden anzurichten. Das konnte *Scharfschütze* besser. Wenige Salven genühten, dann standen die beiden Barken in Flammen und das Boot passierte ungehindert den Kanalausgang. Und auch unbeschädigt, wie der Kommandant erfreut feststellte. Ein paar Schrammen von umherfliegenden Granatsplittern, das war alles. „Feuer einstellen, Geschütze klarhalten zum Feuern!“

Metallisches Klirren zeigte an, dass die Kanoniere die Messingkartuschen wegräumten. Die im Seegang hin und her rollenden Kartuschen waren gefährliche Fallen an Oberdeck. Mit Passieren der Kanalausfahrt halte wieder Geschützfeuer herüber, diesmal von See her. Nowotny konnte im morgendlichen Dämmerlicht ihren Kreuzer erkennen, eingehüllt in eine Wolke fettigen Pulverqualms, die sich nur widerwillig vom Kreuzer löste und aus der in schneller Folge die gelbroten Mündungsfeuer herausstachen.

„Der prügelt sich mit den Strandbatterien herum“, erkannte Nowotny. Er schwenkte das Glas herum und sah, wie eines ihrer Torpedoboote plötzlich von zwei hohen Wassersäulen eingerahmt wurde. Dazwischen ein Aufblitzen, mit der Stichflamme wirbelten Trümmer durch die Luft. Qualmend zog sich das Boot hinter den Kreuzer zurück.

„Den hat's erwischt. Treffer achten.“

„Signal vom Kreuzer: Auf Führungsschiff sammeln! Rückmarsch!“

„Bestätigen!“ Der Kommandant sah auf die Uhr – Viertel vor fünf. Waren seit dem Eindringen in den Kanal wirklich erst eineinhalb Stunden vergangen? Er konnte es kaum glauben, aber es musste wohl so sein. Die Boote sammelten sich auf den Kreuzer, auf dessen Signaldeck es wieder aufblitzte.

„Vom Kreuzer: *Scharfschütze* entlassen – Sicherung 80 T nach Pola!“

„Bestätigen!“ Nowotnys Blick wanderte zu dem Torpedoboot, das aus der Linie ausscherte. „Dann hat es das Boot doch stärker erwischt.“

Wie stark, das erfuhr er nach dem Einlaufen in Pola. Die Granate hatte die Offiziersmesse verwüstet und drei Mann verwundet. Auch der Kreuzer hatte mehrere Treffer einstecken müssen und fünf Tote und elf Verwundete zu beklagen. Die Aktion selbst wurde in italienischen Berichten als kühn bezeichnet. Dass ein österreichisches Kriegsschiff tief in den Kanal eindringen und einen derartigen Feuerüberfall durchführen würde, damit hatte wohl keiner gerechnet.

Montag, 26. Juli 1915.

Der letzte Einsatz lag schon wieder fünf Wochen zurück. Da waren sie in der Nacht des 17. Juni mit den Kreuzern *Novara*, *Admiral Spaun*, vier Zerstörern und vier Torpedoboote zu einem Aufklärungsvorstoß in die Gewässer von Venedig und des Golf von Triest gelaufen, aber ohne Erfolg. Danach hatte sie ihr Kurs bis auf Höhe Rimini geführt, wo sie auf den Panzerkreuzer *St. Georg* trafen, der laut Befehl die dortige Eisenbahnbrücke durch Geschützfeuer zerstören sollte. Als sich nach 30-minütigem Beschuss die Rohre wieder senkten, rief ein Funkspruch den Verband wieder zurück. An der Nordküste Istriens waren italienische Zerstörer gesichtet worden. Das war zu nah an Pola und so war der Verband mit Höchstfahrt nach Norden gedampft, hatte die Italiener aber nicht mehr vorgefunden.

Und jetzt liefen die beiden Kreuzer mit den Zerstörern *Scharfschütze*, *Uskoke* und drei Torpedoboote wieder aus zum Beschuss der Bahnstrecke Pesaro–Rimini, die südlich Rimini dicht an der Küste vorbeiführte. Gegen 4:00 Uhr

morgens stand der Verband vor der Küste und eröffnete das Feuer auf die Eisenbahnanlagen, die nach einer halben Stunde völlig zerstört waren – ein Schock für die Italiener, die plötzlich von See her mit Granaten eingedeckt wurden und keine Abwehrmöglichkeit hatten.

Am 21. Oktober 1916 verlegte *Scharfschütze* zur Südadriastation nach Cattaro, um im Raum Otranto eingesetzt zu werden, dem Zugang von der Adria ins Mittelmeer. Hier versuchte der Gegner immer wieder, die Durchfahrt zu sperren, um die k. u. k. Flotte aus dem Mittelmeer herauszuhalten.

„Unsere Aufgabe ist es, Überwachungsfahrzeuge und Transporter des Feindes anzugreifen und nach Möglichkeit zu versenken!“ hatte der Flottillenchef bei der Einsatzbesprechung gesagt und kurz vor Mittag des 21. Dezembers 1916 verließen die Zerstörer *Reka*, *Dinara* und *Velebit* mit *Scharfschütze* als Führerboot die Bucht von Cattaro. Bei leichter Brise dampften die Boote außerhalb der Sichtweite der Küste nach Süden, als am Nachmittag dichter Nebel einsetzte. Es wurde pottendick. Ein Risiko, weiterzufahren, allein schon wegen der Treibminen.

„Ausguckposten verdoppeln!“

Zwei lange Stunden tastete sich der Verband wie blind durch die dicke Suppe, dann lichtete sich der Nebel, und Nowotny konnte erleichtert feststellen, dass die Boote ihre Positionen sauber gehalten hatten. Auf dem folgenden Boot blitzte die Signallampe auf. „*Reka* signalisiert, Herr Kap’tän: Zwei Fahrzeuge Steuerbord voraus!“

Kleinere Fahrzeuge, wie *Nowotny* nach einem Blick durchs Glas feststellte. Hochgezogener Bug, Brücke hinter der Schiffsmittle, Stützsegel. Und eine Kanone auf der Back. Armierter Fischdampfer also, die hier auf Vorposten lagen.

„Versenken!“ Kurz und knapp kamen seine Befehle. „An *Reka* geben: Feuererlaubnis!“

Mit scharfem, bösem Knall eröffnete das Backgeschütz das Feuer, gefolgt von den beiden Siebenzencentimetern der Steuerbordbatterie. Glühende Punkte jagten hinüber zu den beiden Vorpostenbooten und lagen auch sofort deckend. Die ersten Brände loderten auf, auch auf dem zweiten Boot, das von *Reka* mit Granaten eingedeckt wurde. Aber offenbar hatte der Gegner noch Alarm gegeben.

„Lichtsignale querab, Herr Kap’tän! Vermute Zerstörer.“

„Hart Steuerbord, auf 1-9-0 gehen! Zielwechsel auf Zerstörer in Grün 7-0!“

Es waren Zerstörer, die mit schäumender Bugsee heransuchten, um ihre Boote zu unterstützen. Auf 20 Hektometer wurden sie sofort unter Feuer genommen und jetzt zahlten sich die ständigen Gefechtsübungen aus. Der vordere, ein Vierschornsteiner, wurde mit Geschossen regelrecht überschüttet. Er stoppte, blieb liegen, brannte. Flammen tauchten seine Aufbauten in zuckendes Licht. Das Rottenboot schor in Feuerlee heran und stoppte ebenfalls.

„Zerstörer voraus! Feuer!“

„Was denn, noch einer?“ *Nowotny* richtete das Glas über den Bug nach vorn. „Sieht aus, als ob sie uns den Weg abschneiden wollten. Ruder Steuerbord 20! Zielwechsel auf Zerstörer Backbord voraus! Klar bei Torpedowaffe!“ Feuernd näherten sich die Boote. Das Lanzierrohr vor der Brü-



cke schwenkte aus und mit Insichtkommen des Zerstörers schoss der Torpedo aus dem Rohr. Knapp 800 Meter betrug der Abstand noch, da drehte der Gegner nach mehreren Treffern dick qualmend ab und der Torpedo ging vorbei.

„Beide Maschinen halbe Kraft! Auf alten Kurs gehen! Signal an alle: Positionen einnehmen!“

Die Schwesterboote hatten die beiden Vorpostenboote versenkt und waren dabei, aufzuschließen, da zerschnitt der grelle Lichtfinger eines Scheinwerfers die Dunkelheit. Wie aus dem Nichts jagten die Schatten zweier Zerstörer heran und steuerten in die Lücke zwischen *Velebit* und *Dinara*. Diese eröffneten sofort das Feuer auf die durchbrechenden Zerstörer, die als französisch erkannt wurden. *Dinara* scherte aus und preschte mit Höchstfahrt unablässig feuern hinterher und löste auch einen Torpedo. Der war noch schneller, traf und nach einer heftigen Explosion blieb der Zerstörer liegen.

Mit einem Kesselschaden musste *Dinara* das Gefecht abbrechen und nahm wieder Kurs auf den eigenen, nach Norden laufenden Verband. Aber das war noch nicht der letzte Zerstörer in dieser Nacht gewesen.

„Scheinwerfer von achtern, kommt schnell auf!“, meldete der Ausguck. Erstaunt sah *Nowotny* das grelle Licht, das sich schnell näherte. Unglaublich schnell kam der Fremde auf, näherte sich *Velebit*, die mit allen Waffen feuerte. Und übergangslos wieder tiefe Dunkelheit. Explosionsartig war der Scheinwerfer in dem Geschosshagel zersplittert, mit heulenden Maschinen verschwand der Zerstörer in der Nacht. *Nowotny* atmete tief durch.

„Teufel – was war denn das?“, *Franzose*, Herr Kapitän.“ Der GDO grinste. „Klasse, Commandant Riviere. Der Typ läuft mit Turbinen, da kommt man sich vor wie ein alter Mann.“

Als sich die Augen wieder an die Dunkelheit gewöhnt hatten, war der Spuk vorbei. Nur die von den Schrauben aufgewühlte See zeugte noch davon, dass hier eben ein Phantom durchgerast war. Bis Februar 1917 fuhr *Scharfschütze* noch Patrouillendienst in der Südadria und verlegte dann zur Generalüberholung nach Pola in die Werft. Am 1. Mai verließ der zum Fregattenkapitän beförderte *Nowotny* den Zerstörer, mit dem er 23.000 Seemeilen zurückgelegt hatte; einmal rund um die Erde. Mit Kriegsende wurde die Flagge niedergeholt und das Boot zum Abwracken Italien zugesprochen. ⚓

IN DER NÄCHSTEN AUSGABE: Retter in der Not für den 1952 auf Grund gelaufenen Passagierdampfer *Champollion*

IM HAFEN:

Einschiffung auf *Scharfschütze*, vermutlich 1917; gut zu erkennen ist eines der Beiboote. Gegen Kriegsende musste das Boot im Gefecht mit Zerstörern der Entente-Mächte noch drei, wenn auch leichte, Treffer hinnehmen

Foto: Interfoto/Austrian National Library/k. u. k. Kriegspressequartier, Lichtbildstelle Wien

DIE OSTSEE: HOTSPOT VOR DER HAUSTÜR?

Maritime Muskelspiele

Nach dem Kalten Krieg und der gedeihlichen Zusammenarbeit westlicher Marinen mit der russischen Flotte ist eine neue Eiszeit angebrochen. Wie bereitet sich die Allianz und insbesondere die Deutsche Marine auf das gefährliche Szenario vor? Eine Bestandsaufnahme

Von Dr. Sebastian Bruns



REVANCHISTISCHE AUSSENPOLITIK:

Im Bestreben, Russland zu internationaler Stärke zurückzuführen, setzt Präsident Wladimir Putin auch auf die Wirkung seiner Seestreitkräfte

Foto: picture-alliance/TASS/Alexei Druzhinin

Der Lärm, der an diesem 17. Oktober 1985, mitten in der zweiten Hochphase des Kalten Krieges, über der Ostsee zu vernehmen ist, ist ein echter Donnerhall. Das Baltische Meer ist damals eine zentrale Nahtstelle am Eisernen Vorhang. Das 46.000 Tonnen schwere Schlachtschiff *USS Iowa*, ein Veteran aus dem Zweiten Weltkrieg und von US-Präsident Ronald Reagan und Marineminister John Lehman erst kürzlich im Rahmen des offensiveren amerikanischen Marine-Renaissance reaktiviert, feuert übungshalber in einem abgesperrten Seegebiet nahe der dänischen Insel Bornholm eine volle Breitseite.

Die amerikanische Marine hält sich seit Anfang der 1970er-Jahre regelmäßig in der Ostsee auf, um die Freiheit der Meere zu sichern und damit politischen Bestrebungen von Ostblock und Anhängern der „Friedensbewegung“ einen Riegel vorzuschieben, das Binnenmeer nur noch Seestreitkräften der Anrainer zugänglich zu machen. Die gewaltigen Schüsse wurden – im übertragenen Sinne – denn auch in Moskau vernommen, wo ein junger Michael Gorbatschow sich anschickte, als neuer Generalsekretär der KPdSU die UdSSR zu reformieren und damit auch den weltpolitischen Konflikt zwischen West und Ost zu entspannen.

Wie wir heute wissen, gelang ihm das in einem ungeahnten, in seiner Konsequenz unkontrolliertem Tempo und Umfang. Die Ostsee profitierte paradoxerweise davon, wurde vom Schauplatz von militärischen Konflikten zu einem „Meer des Friedens“ – übrigens ein Ausdruck aus dem DDR-Propaganda-Ministerium.

Echo des Kalten Krieges

Mehr als 35 Jahre später registrieren viele Beobachter und auch die Angehörigen von Seestreitkräften aus NATO- und EU-Staaten ein dumpfes Echo dieses Kalten Krieges, wenn sie auf die Ostsee blicken. Die poli-



GEMEINSAMES MANÖVER: NATO-Kampfschiffe, darunter die deutsche Fregatte *Lübeck*, demonstrieren am 8. Juni 2020 in der Ostsee ihren Willen zur Verteidigung gegenüber immer wieder aggressiv auftretenden Einheiten der russischen Flotte

Foto: picture-alliance/Zumapress/
Mc 1 Kyle Steckler/US Navy

BALTIC OPERATIONS Manöver in der Ostsee

Das internationale Manöver Baltic Operations – kurz Baltops – wird seit 1971 jährlich unter Federführung der U.S. Marine ausgerichtet. Baltops endet pünktlich zur Kieler Woche in Kiel; daher sind die Stadt und die Festivitäten in Marinekreisen global bekannt. Das Mare Balticum war eine Frontlinie des Kalten Krieges. Nach 1991 änderten sich die Übungsinhalte, maritime Sicherheitskooperation auch mit russischen Einheiten stand weit oben. Seit 2014 ist Russland nicht mehr dabei, führt seitdem eigene Manöver durch. Die Ostsee ist wieder Schauplatz maritimer Muskelspiele, die bisweilen überreizen. All dies ist zwar im Einklang mit internationalem Seerecht, bedürfte aber Konfliktlösungsmechanismen auf See und an Land.



AUF ALLES VORBEREITET: U.S. Marines an Bord eines Amphibienfahrzeugs stürmen einen Küstenabschnitt während Baltops 2018

Foto: picture-alliance/AP Photo/Mindaugas Kulbis

tische Eiszeit zwischen Russland und dem Westen infolge der expansiven Landnahme auf der Krim und in der Ostukraine seit 2014 als Teil von Vladimir Putins revanchistischer Außenpolitik hat auch das Seegebiet zwischen Tallinn, Helsinki, Stockholm und Kopenhagen erfasst.

Putin, der Nach-Nachfolger des aus post-sowjetischer Sicht glücklosen Generalsekretärs Gorbatschow, will Russlands nationales Trauma der weltpolitischen Bedeutungslosigkeit mit autoritären und kriegerischen Mitteln vergessen machen. Dabei sind ihm sowohl Energie- und Rüstungspolitik als auch Cyberattacken und allerlei verdeckte Instrumente im Graubereich zwischen Frieden, Konflikt und Krise stets recht.

Aber es ist vermessen, von einem „Kalten Krieg 2.0“ zu reden. Im 21. Jahrhundert verfügen Russland und die USA zwar noch immer über beträchtliche Nuklearwaffen-

Arsenale, doch schon lange stehen sich keine Panzerarmeen aus Ost und West in Mitteleuropa mehr gegenüber. Mit der Volksrepublik China als kommender Weltmacht ist Amerikas Fokus zunehmend auf Asien ausgerichtet; die Vereinigten Staaten sind infolge außen- und innenpolitischer Fehlentscheidungen in einem relativen Abstieg begriffen.

Bestehende Bündnisse wie die NATO und die EU haben zwar ihre Mitgliederanzahl vervielfacht, offenbar aber auch an Bindungskraft verloren. Und: Aktive Schlachtschiffe gibt es in keiner Marine weltweit mehr. Aus der westdeutschen Bundesmarine ist, ergänzt um wenig Personal der abgewickelten ostdeutschen Volksmarine, längst die Deutsche Marine geworden.

Weil sich die weltpolitische Situation nach 1990 änderte, fanden sich deutsche Marine-Angehörige nun häufiger in der

Adria und im östlichen Mittelmeer wieder. Selbst im Indischen Ozean sah man Schwarz-Rot-Gold nun häufiger, etwa beim Bekämpfen von moderner Piraterie. Gleichzeitig schrumpfte die Marine, gab beispielsweise ihre Zerstörer der *Lütjens*-Klasse und die Schnellboote ersatzlos auf und musterte die „Brequet Atlantique“-Seefernaufklärer ebenso aus wie die U-Boote vom Typ 206.

Ausgerechnet in der Phase, in der deutsche Soldatinnen und Soldaten in Operationen gegen Piraten und Terroristen eingesetzt sind, verändert sich die Sicherheitslage in Europa

Häufig plante die Führung keinen 1:1-Ersatz ein und Kleinserien von Fregatten, Korvetten und Hilfsschiffen bestimmten zusehends das Inventar. Dafür heißen die Schlagworte nun Satelliten- und Weltraumtechnik, Digitalisierung, Automatisierung, maritime Sicherheit, Flugkörper und vieles mehr. Die Aussetzung der Wehrpflicht seit

2011 hat die Marine zudem vor die große Herausforderung gestellt, die Nachwuchswerbung bundeswehrgemeinsam nachhaltig zu professionalisieren. Just, als eine ganze Generation von Soldatinnen und Soldaten in überwiegend niederschweligen maritimen Sicherheitsoperationen gegen Piraten, Terroristen oder Menschenhändler zum Einsatz kam, veränderte sich die europapolitische Sicherheitslage seit 2014 nun abermals – und diesmal mit dramatischen Konsequenzen.

Massive Veränderungen

Der Ostseeraum trat nunmehr in seine dritte Phase ein. Nach der Schnittstelle der Blockkonfrontation im Kalten Krieg erlebte die Ostsee ab 1990 einen wirtschaftspolitischen Aufschwung, der außerordentlich konfliktarm vor sich ging und in der Entwicklung wohl nur mit der Hansezeit einige Jahrhunderte zuvor vergleichbar ist.

Der umfangreiche Fährverkehr, die vertiefte touristische Nutzung der Ostsee, aber auch Brücken- und Tunnelbauprojekte (zum Teil bereits fertiggestellt) verändern die Mobilität der Menschen und die strategische Geografie massiv.

Auch für nunmehr politisch umstrittene Energie-Versorgungsprojekte wie North

Stream 2 – die direkte Gaspipeline zwischen Russlands Nordwesten und Mecklenburg-Vorpommern – oder Windenergie-Farmen ist die Baltische See ein attraktives Feld geworden. Zeitgleich hat der zivile Handelsschiffsverkehr enorm zugenommen. Längst ist die Ostsee eines der beliebtesten Areale für Kreuzfahrtschiffe, einem zumindest bis zur Covid-19-Pandemie stark wachsendem Marktsegment, von dem unter anderem die Häfen von Rostock und Kiel außerordentlich profitieren.

Mit dem Nord-Ostsee-Kanal liegt gar die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt (basierend auf Schiffspassagen) mitten in Norddeutschland. Für alle Anrainer der Ostsee ist der freie Seeverkehr damit von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung, denn moderner Seehandel läuft nach Fahrplan und wird mit spitzen Bleistift berechnet. Dort, wo Unsicherheiten herrschen, steigen die Versicherungsprämien und die Frachtraten, was wiederum beim Kunden höhere Preise provoziert.

Politische Dimensionen

Neben dem wirtschaftlichen Aspekt hat die Sicherheit von Seewegen auch eine politische Dimension. Wird die Freiheit der See – die Ostsee ist ein internationales Gewässer – beschnitten, ist dies unter Umständen ein gefährlicher Präzedenzfall für die internationale Gemeinschaft. Gerade deswegen ist die Situation im Südchinesischen Meer, wo China die territorialen Grenzen versucht auszuweiten, eben auch von Belang für die Ostsee. Die Meere verbinden also auch sicherheitspolitisch.

Die Bundesrepublik hat zweifellos von der Öffnung des Ostseeraums politisch, wirtschaftlich und kulturell profitiert. Mittlerweile ist die Deutsche Marine allerdings auch die größte Ostseemarine. Polen etwa ist traditionell heer- und luftwaffelastig, weil es die Bedrohung durch Russland, nicht zuletzt historisch bedingt, über Land und Luft wahrnimmt. Die drei baltischen Republiken Estland, Lettland und Litauen haben nur kleine Seestreitkräfte, die beschränkte Aufgaben im Küstenvorfeld wahrnehmen.

Hier spielt die lange Landgrenze zu Russland ebenso eine Rolle wie bei Finnland. Die finnische Marine konzentriert sich ebenfalls auf die zerklüfteten Küstenbereiche und

UNMITTELBARE BEDROHUNG:
Russische Kampfbomber über der Ostsee zeigen immer wieder Präsenz und signalisieren damit, dass mit ihnen jederzeit zu rechnen ist

Foto: U.S. Navy

integriert sich zunehmend mit der schwedischen Marine, die ähnliche geografische Situationen vorfindet. Die Bedrohung durch Russlands Außenpolitik ist in Stockholm und Helsinki deutlicher ausgeprägter als in manch anderen Staaten in der Region.

Schweden und Finnland befinden sich – noch – außerhalb des viel beschworenen Beistandspakts nach Artikel V, Nordatlantikpakt. Beide sind nämlich EU-Mitglieder, aber nicht formell in der NATO. Beide Staaten bemühen sich derzeit verstärkt darum, sich militärisch-sicherheitspolitisch an das Bündnis anzunähern. Das NATO-Gründungsmitglied Dänemark schließlich hat seine Nord- und Ostsee-Marine aus Zeiten des Kalten Krieges eingeschmolzen und operiert überregional im Dreieck Arktis-Afrika-Indischer Ozean.

Die unter dänischer Verwaltung stehenden Färöer-Inseln, Grönland und die damit verbundenen nordatlantisch-arktischen Verpflichtungen machen diesen Schritt nachvollziehbar. Überdies hat sich Dänemark wesentlich in den militärischen Operationen in Afghanistan und im Irak eingebracht, Heer und Luftwaffe zulasten der Seestreitkräfte verstärkt.

Erweiterte Fähigkeiten

Für eine kluge strategische Vorausschau, nämlich eine mögliche Rückkehr der heimatnahen Gewässer auf die politische Agenda, ist das kein gutes Zeugnis. Diesem Vorwurf muss sich auch die Bundesrepublik stellen. Zugespißt könnte man formulieren, dass die Bundeswehr zwar fürs Auswärtsspiel (Stabilisierungseinsätze, Pirateriebekämpfung, maritime Sicherheit) optimiert wurde, darüber aber die Heimspiele (Fähigkeit zum Kampf sowie zur Landes- und Bündnisverteidigung) weitgehend außer Acht gelassen wurden.

Diese einseitige, politisch abgesegnete Prägung führt dann im Gesamtklassament eben nur zu einem Platz im Mittelfeld. Die Berliner Republik hat die Streitkräfte zusammenschumpfen lassen, ihnen aber gleichzeitig eine Vielzahl an Reformen und noch mehr Einsätze beziehungsweise einsatzgleiche Verpflichtungen aufgebürdet, wo diese politische opportun oder sicherheitspolitisch notwendig erschienen.

Maritime Strategie nötig

In dem von kontinentaler Denkweise geprägten Berlin hat man es bis heute versäumt, eine echte nationale und damit maritime (nicht nur Marine-) Sicherheitsstrategie zu entwerfen. Weißbücher, verteidigungspoliti-



IN DER KIELER FÖRDE: Zum Abschluss von Baltops 2019 lief das 18.560 verdrängende britische Landungsschiff *HMS Albion* in den Kieler Marinestützpunkt ein, im Hintergrund die dänische Fregatte *Iver Huitfeldt*

Foto: picture-alliance/Sulupress.de/Jörg Waterstraat



STARKE ALLIANZ: Die schwedische Korvette *K 34 Nyköping* gehört zu den ersten einsatzfähigen Tarnkappenschiffen (Stealth Design) der Welt. Durch ihren Wasserstrahl-Antrieb beträgt ihre Höchstgeschwindigkeit bis zu 35 kn (65 km/h)

Foto: picture-alliance/Sulupress.de/Jörg Waterstraat



BEREIT ZU KÄMPFEN: Mittlerweile üben Kriegsschiffe aus bis zu 18 Nationen bei den Baltops-Manövern – die Botschaft an Russland ist eindeutig

Foto: picture-alliance/Carsten Rehder

sche Richtlinien oder geografisch orientierte Leitlinien wie die zum Indopazifik können die mangelhafte strategische Kultur nur bedingt ersetzen. Auch der reflexhafte Fingerzeig auf Alliierte, auf NATO und EU (die übrigens eigene maritime Eckpunktepublikationen publiziert haben, die von der Bundesrepublik auch mitgezeichnet wurden) löst bei vielen Soldatinnen und Soldaten, bei manchem Bürger und zumindest im Bereich der immerhin zahlreicher werdenden Sicherheitspolitik-Experten meist lediglich Augenrollen aus.

Immerhin: Die Deutsche Marine ist den Weg der Refokussierung auf die Ostsee mit Konsequenz gegangen. Erinnert sei an die „Wilhelmshavener Erklärung“ (Februar 2016, siehe Kasten rechts) des damaligen Inspektors der Marine, Vizeadmiral Andreas Krause, sowie entsprechende Weisungen, Wortmeldungen und Aktivitäten. Dazu gehören der Fokus auf U-Boote und Korvetten für den stets im Zusammenhang mit Nord- und Norwegensee als Nordflanke verstandenen Raum vor Deutschlands Küsten.

Kooperation und Führungswille

Die Baltic Commanders Conference (BCC), bei der die Befehlshaber von Ostseemarienen zusammenkommen, zählt zu den institutionellen Ergebnissen der Bundesrepu-

Für die Deutsche Marine bedeuten die Veränderungen in der Ostsee, den Weg der Refokussierung weiterhin konsequent zu beschreiten. Die Führung gibt eindeutige Signale

blik. Auch das Baltic Maritime Component Command (BMCC), das sich noch im Aufbau befindet, ist ein sichtbares Ergebnis, das – wenn die operative Umsetzung der ambitionierten Pläne gelingt – sichtbar zur Kooperation und Führungsfähigkeit beitragen wird. Auch die sicherheitspolitische Community ist verstärkt auf die Ostsee eingeschwenkt, etwa durch einschlägige wissenschaftliche Symposien und Forschungsvorhaben.

Regelmäßige Manöver wie Northern Coasts und das immer noch jährlich stattfindende Baltops (siehe Kasten Seite 37) prägen den Kalender der Seestreitkräfte. Bilaterale Kooperationen, etwa im Bereich der

WILHELMSHAVENER ERKLÄRUNG Zukunft der Marine

Anfang 2016 hielt der damalige Marineinspekteur Vizeadmiral Andreas Krause eine programmatische Rede im Rahmen eines marinewissenschaftlichen Symposiums in der Jade-Stadt. Darin skizzierte er wesentliche historische und zukünftige Leitlinien für die Seestreitkräfte, etwa den Fokus auf die Ostsee, ohne den Indischen Ozean außer Acht zu lassen. Auch die Flottenstruktur – zum Beispiel zusätzliche Korvetten und U-Boote – fanden in der Rede ihren Niederschlag. Aufbauend auf die Arbeit einer 2014 eigens eingesetzten informellen Beratergruppe, flankierte die Erklärung das später im Jahr publizierte *Weißbuch zur Sicherheitspolitik und zur Zukunft der Bundeswehr* aus Marinesicht.

U-Boote mit Norwegen sowie mit Polen, um nur ein Beispiel zu nennen, sind für die ohnehin als Bündnismarine denkende und handelnde Deutsche Marine Alltag. Immer öfter trifft sie im Baltischen Meer auch auf Einheiten aus den USA, Kanada, ja sogar Portugal, Spanien – und China.

Pekings maritime Diplomatie erstreckt sich auch bis nach Nordeuropa. Russland zieht zwar manch belustigende Blicke auf sich, wenn es Kriegsschiffe in Marsch setzt. Moskaus größte Pfund aber sind seiner Unterseeboote. Infolge der nationalen Katastrophe nach dem Untergang der *Kursk* im August 2000 setzte Russland konsequent und mit Erfolg auf die technisch anspruchsvolle Unterwasserdomäne.

Russlands Entschlossenheit

Auch die Zweitschlagfähigkeit Russlands – das Bastionen-Konzept – basiert im Wesentlichen auf Unterseeboote. Westliche Marinen, die U-Jagd zugunsten maritimer Sicherheitsaufgaben hintanstellen mussten, bemerken nun, wie sehr sie in diesem Bereich ins Hintertreffen geraten sind. Da Einsätze niedriger Intensität aber weiterhin politisch opportunistisch sind und folglich auch weiterhin im Lastenheft der Marine stehen, gleichzeitig die High-End-Fähigkeiten geübt und artikuliert werden müssen, steht die Deutsche Marine vor einem ernst zu nehmenden Problem.

Der Deutschen Marine laufen zurzeit Schiffe, Boote und Luftfahrzeuge in einer Zahl zu, wie es schon seit Jahrzehnten nicht mehr der Fall gewesen ist. Dies erfordert umsichtige und vorausschauende Politik. Nicht zuletzt aus der Warte der Umweltsicherheit

drängt die Zeit: Allein in der Ostsee werden 1,5 Millionen Tonnen Altmunition aus den Weltkriegern vermutet, die korrodieren oder instabil werden und Mensch, Tier und Seesicherheit gefährden.

Aufbau und Funktion von Seestreitkräften sind langfristige Unternehmen. Schiffe, die man mit einem bestimmten Profil baut, sind mehrere Jahrzehnte im Einsatz. Die in Kleinstserien beschafften Hochtechnologie-Produkte erbringen aber keine Skaleneffekte und auch hier rächt sich, dass ein überparteilicher strategisch-sicherheitspolitischer Ansatz – der etwa ein Marinegesetz umfassen könnte – in der Bundesrepublik fehlt. Kann sich eine bisweilen träge Institution wie die Deutsche Marine, können sich deren Angehörige an die sich verändernden Anforderungen anpassen, wenn sich der politische Wind dreht?

Komplexes 21. Jahrhundert

Wie steht es um einst gut trainierte Fähigkeiten, die eine Zeitlang nicht mehr gefragt sind, dann aber plötzlich wieder nötig werden? Diese Aspekte kann man nur im Zusammenhang mit dem umfassenden maritimen und marinebezogenen Kontext verstehen. Die Auswertung von weltpolitischen und technologischen Entwicklungen und das Wissen um das Wesen von Seemacht und Seestreitkräften sind unabdingbar.

Eine Flotte, so bemerkte einst ein amerikanischer Admiral, sei wie eine Handvoll Karten – man spiele die Hand, nicht die einzelne Karte. Dieses Verständnis gilt es für die Deutsche Marine zu schärfen. Das eingangs erwähnte Schlachtschiff *Iowa* lieferte zwar eindrucksvolle Bilder für die westliche PR. Die größere Sorge für die Sowjetunion ging aber eigentlich von dem sie damals begleitenden brandneuen Luftabwehrkreuzer *USS Ticonderoga* und der kampfstarken Zerstörer-Eskorte aus, die im Vorgarten Moskaus ihre Aufwartung machten.

Wenn man die Landes- und Bündnisverteidigung ernst nimmt, dann kommt man um einen solchen differenzierten Ansatz zu den Chancen und Beschränkungen des Einsatzes von eigenen Seestreitkräften im komplexen Umfeld des 21. Jahrhunderts nicht länger herum. ⚓

ZUR PERSON

Dr. Sebastian Bruns leitet seit 2016 das Center for Maritime Strategy & Security am Institut für Sicherheitspolitik Universität Kiel (ISPK). Seit August dieses Jahres ist er John-McCain-Fulbright-Gastprofessor an der US-Marineakademie in Annapolis.

Rettungscrew gesucht!

Mission: Marine-Ehrenmal erhalten

Danke für Ihre Unterstützung!



Spendenkonto des Marine-Ehrenmals
Kieler Volksbank • Konto-Nr. 56 77 66 40
IBAN DE68 2109 0007 0056 7766 40

**Spenden
Sie jetzt!**

Alle Infos finden Sie hier:
marine-ehrenmal-erhalten.de



Dr. Eilken Huber, Archäologe und Forschungstaucher
Christin Erbacher, Hauptbootsmann
Dr. Jan M. Witt, Historiker des Deutschen Marinebundes e.V.

Folgen Sie uns auf Social Media

Instagram @marinebund.dmb

Facebook @DeutscherMarinebundDMB



**Deutscher
Marinebund**

Das Bündnis für
Mensch. Schifffahrt. Meer.

Deutscher Marinebund e.V. als Treuhänder der Eduard Theis Stiftung

SCHIFFSARTILLERIE IN FESTEN STELLUNGEN AN LAND

Deutsche Küstenbatterien

Küsten und Inseln waren stets wunde Punkte der Verteidigung, aber mit dem Aufkommen der Geschütze wurde es möglich, Seeziele selbst auf große Entfernungen auszuschalten.

Kein Wunder, dass sich die deutsche Marine im Ersten und Zweiten Weltkrieg sehr intensiv dem Ausbau der Küstenartillerie widmete, wobei auch Schiffsgeschütze zum Einsatz kamen

Von Peter H. Block

Es wäre sicher vermessen zu sagen, die Schiffsartillerie sei eine deutsche Erfindung. Fakt ist jedoch, dass schon im frühen Mittelalter der Anteil deutscher Büchsenmacher, Stückmeister oder Kanoniere auf allen Schiffen seefahrender Staaten des europäischen Raumes relativ hoch war. Sie galten als eine elitäre Gesellschaft, die Jünger der „Feuerwerkerei“, die sich auch nicht in ihre nach Schwefel riechenden Karten gucken ließen und stets in der Nähe ihres Fürsten platziert wurden.

Aber letztlich diente die Schiffsartillerie nur dazu, den Enterkampf vorzubereiten, in dem man die noch kleinkalibrigen Rohre mit Bleikugeln, Steinsplintern oder mit Metallschrott vollstopfte und vom erhöhten Vor- oder Achterkastell das Deck von Enterern „freifegte“. Mit verbesserten Pulvermischungen und weit tragenden Kanonen begann im 16. Jahrhundert das Zeit-

alter der Linienschiffe, der Kampf Mann gegen Mann wandelte sich zum Kampf Schiff gegen Schiff, bis die durch Kriege rasch fortschreitende Waffentechnik mit verbessertem Geschützstahl, mit wirksameren Treibladungen, mit Granatpatronen und Schnellladekanonen dem ein vorläufiges Ende setzte.

Parallel hierzu optimierten sich auch die Feuerleitverfahren so weit, dass ein guter Artillerieoffizier mit einer eingespielten Mannschaft den Gegner auch auf größere Entfernung mit der vierten Salve eingegabelt hatte und zum Wirkungsschießen übergehen konnte.

Rasante Entwicklung

Jetzt konnten auch die Küstengebiete nicht mehr sicher sein. Solange keine feindlichen Truppen landeten, waren sie auch nicht bedroht. Aber mit den steigenden Reichweiten

moderner Geschütze konnten die Küstengebiete jetzt schon von weit draußen auf See unter Feuer genommen, Häfen, Werften und Docks unter den Salven weit tragender Schiffsartillerie vernichtet und Invasionsgruppen der Weg freigebombt werden. Was lag also näher als der Gedanke an den Schutz der Küste vor gegnerischer Waffengewirkung und die Frage nach Stärke und Umfang des Küstenschutzes?

Daher war sowohl die Abwehr feindlicher Landungen als auch das Verhindern von Küstenbeschuss zu der Zeit, als Deutschland nach Seegeltung strebte, traditioneller Auftrag der Marine. Folglich entstand 1877 aus der preußischen Seeartillerie die Kaiserliche Matrosenartillerie als Schutztruppe für Flussmündungen, Häfen und Küsten.

Und in den ersten Jahren des Deutschen Reiches stand auch die Küstenverteidigung im Vordergrund der Marinerüstung. Das änderte sich mit Kaiser Wilhelm II., der eine starke Hochseeflotte als Gegenpol zu Englands Grand Fleet priorisierte, ohne aber auf den Ausbau der Küstenartillerie gänzlich zu verzichten.

VORBILD ERSTER WELTKRIEG:

28-cm-Geschütz der Batterie „Tirpitz“ südwestlich von Ostende, die eine wirkungsvolle Verteidigung ermöglichte

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst





EINSATZBEREIT: Mannschaften der Matrosenartillerie in Kiautschou. Fünf Matrosenartillerie-Abteilungen standen an den deutschen Küsten und im Schutzgebiet Kiautschou zur Verfügung

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



SCHWERE ARTILLERIE: Um gefährdete Küstenbereiche zu schützen, setzte Deutschland auf große Kaliber, so wie hier in Norwegen während des Zweiten Weltkriegs

Foto: SZ-Photo/Berliner Verlag



KENNZEICHNUNG

Geschütze und ihre Kaliber

VERSUCHTE LANDUNG: Die Briten unternahmen 1918 einen Raid mit dem Kreuzer *HMS Vindictive* gegen Zeebrügge, der im Abwehrfeuer der Küstenartillerie, darunter 28-cm-Granaten, zusammenbrach

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

So standen bis 1914 fünf Matrosenartillerie-Abteilungen an den deutschen Küsten und im Schutzgebiet Kiautschou einsatzbereit, der Schutz des Küstenvorfeldes oblag den noch vorhandenen Küstenpanzerschiffen und leichten Seestreitkräften. Während des folgenden Krieges zählte die von deutschen Truppen besetzte Küste Belgiens zu den stärksten mit Marineartillerie ausgestatteten Küstenabschnitten und hier hatte auch sofort nach der deutschen Besetzung die Royal Navy Feuerüberfälle von See her unternommen.

Ortsfeste Batterien

Zur Abwehr begann die Kaiserliche Marine, Geschütze an diese Küste zu verlegen, hauptsächlich in den Bereich Zeebrügge/Ostende. Vordringlich vorangetrieben wurden die Arbeiten an den Batterien „Friedrichsort“ (4 x 28-cm-Schnellladekanonen), „Lübeck“ (4 x 15-cm-SK) und der Molenbatterie (6 x 8,8-cm-SK und 2 x 15-cm-Beutekanonen aus Belgien). Die veralteten 28-cm-Rohre der Batterie „Friedrichsort“ wurden 1917 durch moderne 17-cm-SK ersetzt.

Bis 1918 stieg die Anzahl dieser ortsfesten Batterien von Knokke bis Westende auf ins-

Die wichtigste Kennzeichnung eines Geschützes ist sein Kaliber, nämlich der innere Durchmesser seines Rohres beziehungsweise der Ausbohrung. Diese Angabe wird ergänzt mit dem Konstruktionsjahr wie etwa C/34 und zusätzlich mit der Kaliberlänge L. Sie gibt an, wievielfach das Rohr, gemessen vom Stützring des Kaliberbodens, länger ist als das Kaliber. Diese Angabe lässt Schlüsse zu auf die Leistungsfähigkeit des Rohres hinsichtlich Ausnutzung der Treibmittel, der Lebensdauer und der Höchstschussweite.

Eine 28-cm-SK L/47 C/34 wäre also eine 28-cm-Schnellladekanone mit einer Rohrlänge von $28 \times 47 = 13,16$ Meter des Konstruktionsjahres 1934.

Ein einziges Geschütz der Küstenbatterie „Pommern“ feuerte bis Kriegsende insgesamt 587 Granaten ab, ohne die Grenze der Lebensdauer (Rohrverschleiß) zu überschreiten

gesamt 40 Batterien mit 229 Geschützen, davon allein 136 im Kaliber 15 bis 38 cm, wovon mit 38 cm die schwersten Geschütze in den Stellungen bei Moere (Batterie „Pommern“) und Ostende (Batterie „Deutschland“) standen. Das Geschütz der „Pommern“-Batterie feuerte bis Oktober 1918 insgesamt 587 Granaten ab, ohne dass die Grenze der Lebensdauer überschritten wurde. Um das Ziel zu erfassen, waren sämtliche Batterien mit Entfernungsmessern ausgestattet und für Nachtgefechte erhielt jede Batterie eine Anzahl Scheinwerfer.

Die große Bewährungsprobe der deutschen Küstenartillerie kam mit dem britischen Kommando-Unternehmen gegen Zeebrügge im April 1918. In der Nacht vom 23. auf den 24. griffen auf dem Kreuzer *Vindictive* eingeschifft Landungstruppen die von 2-x-15-cm- und 6-x-8,8-cm-Kanonen geschützte Mole von Zeebrügge an.

Die 17-cm-Geschütze der Batterien „Friedrichsort“ und „Württemberg“ sicherten die Einfahrt, dazu kamen noch die 4-x-28-cm-SK der Batterie Freya in den Dünen bei Heist, die einen großen Anteil an der Abwehr des Unternehmens hatten. So brach der britische Raid im deutschen Abwehrfeuer zusammen. Auf britischer Seite zählte man 241 Tote und 383 Verwundete, wogegen der deutsche Blutzoll mit zehn Toten und 16 Verwundeten vergleichsweise gering ausfiel. Bei einem zeitgleich auf den Hafen von Ostende durchgeführten Angriff erfass-

GROSSE WIRKUNG: Geschütz der Batterie „Hanstholm“ an der Nordwestküste Jütlands zur Sicherung der Zufahrt zur Ostsee durch das Skagerrak, der die Kriegsmarine große Bedeutung beimaß. Gegenüber an der norwegischen Küste waren ebenfalls Geschütze montiert, die zusammengefasst das Skagerrak artilleristisch fast abdeckten

Fotos (3): Sammlung GSW

ten die aufmerksamen Küstenbatterien die britischen Schiffe bereits beim Anlaufen.

Die zur Sperrung vorgesehenen Blockschiffe wurden schon vor der Hafeneinfahrt versenkt und den sichernden Schnellbooten gelang es, die Mannschaften nur unter großen Verlusten zu evakuieren. Auch die zur Artillerieunterstützung begleitenden Monitore mussten sich nach mehreren Treffern der deutschen Batterien zurückziehen. Ein weiterer Angriff am 10. Mai blieb ebenfalls im deutschen Feuer liegen.

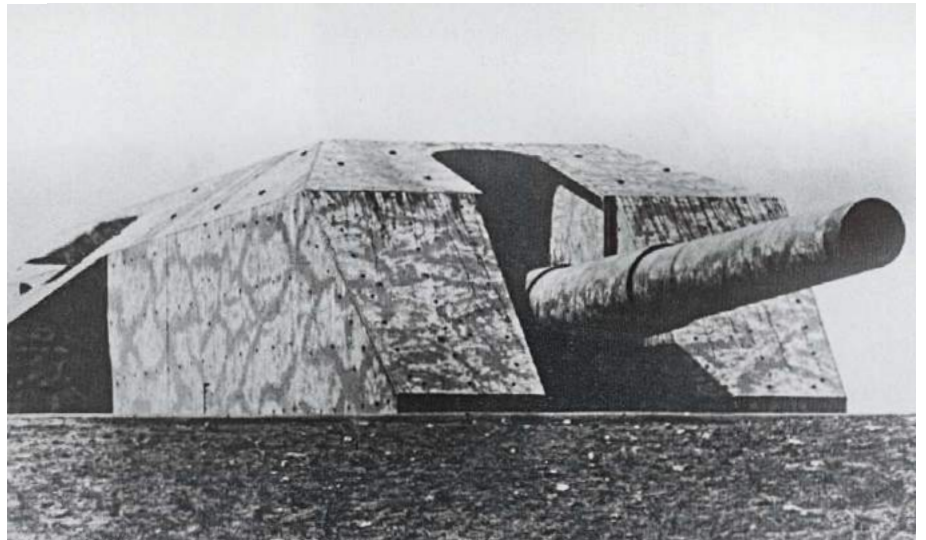
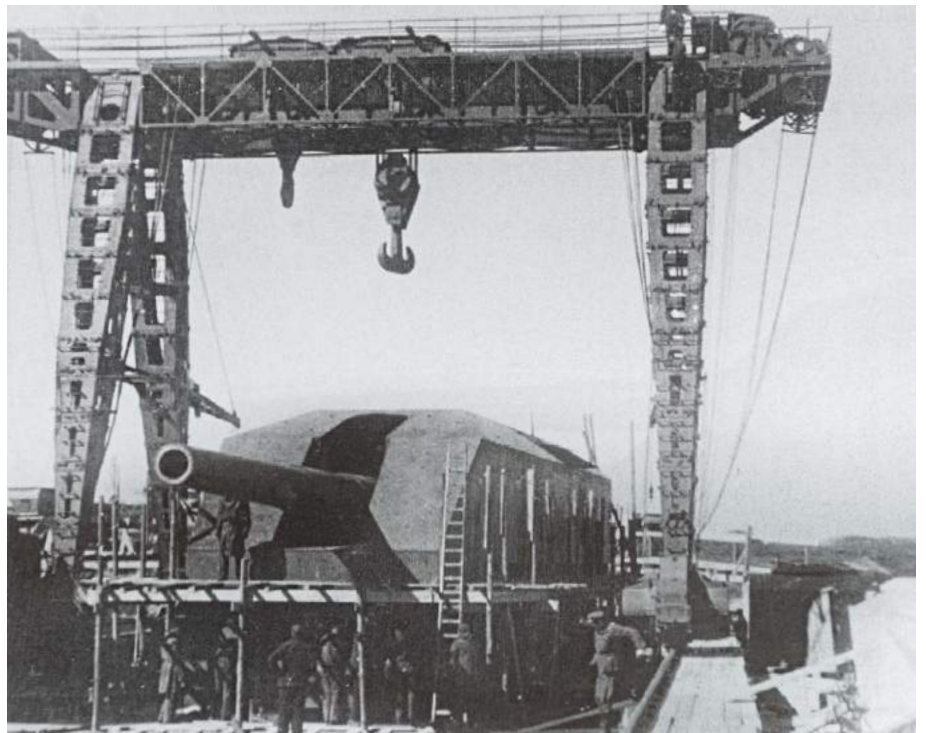
Kriegsmarine reagiert

Dem machte der Versailler Vertrag ein Ende, der die deutschen Küstenbefestigungen auf ein Mindestmaß reduzierte und den wenigen noch vorhandenen eine Modernisierung versagte. Erst mit der Wehrhoheit von 1935 konnte die Kriegsmarine daran gehen, die Anlagen des Küstenschutzes auf einen zeitgemäßen Stand zu bringen. Dazu gehörte auch, den ortsfesten Batterien festungsähnlichen Schutz zu geben.

Aus der Matrosenartillerie wurde die Marineartillerie, von der bis 1939 sieben Abteilungen von Memel bis Emden in Stellung standen. Zwar mit durchweg älteren Geschützen, aber auch im Dritten Reich galten die Prioritäten eindeutig dem Ausbau einer starken Flotte, die gegen die Royal Navy bestehen sollte.

Doch dazu kam es nicht mehr. Hitler hetzte Deutschland in einen Krieg, auf den es nicht vorbereitet war und den es nicht gewinnen konnte. Überraschenden Anfangserfolgen des Seekrieges folgten bittere Niederlagen, allein der Norwegen-Feldzug kostete die Kriegsmarine einen nagelneuen Schweren Kreuzer und zehn Zerstörer. Das war schwer zu verkraften.

Mit der Besetzung Dänemarks und Norwegens und dem anschließenden Westfeldzug änderte sich auch die seestrategische Lage Deutschlands, denn mit den günstigen Einsatzmöglichkeiten von U-Booten und Überwasser-Einheiten galt es auch, eine mehr als 4.000 Kilometer lange Küste vom Nordkap bis zur spanischen Grenze gegen Angriffe von See her zu schützen.





FEUER! Der 28-cm-Drillingsturm der *Gneisenau* („Örland“-Turm) im Einsatz. Gut zu erkennen ist an der linken Seite die durch eine Panzerplatte abgedeckte Öffnung für das ausgebaute E-Messgerät

Fotos: Sammlung GSW (3)

Die Deutschen mussten jederzeit mit überfallartig durchgeführten Vorstößen des Gegners rechnen, die den deutschen Seeverkehr an den Küsten empfindlich stören konnten. Das betraf auch die Häfen als Stützpunkte der Flotte, die selbst viel zu schwach war, um an den gefährdeten Küstenabschnitten ständig präsent zu sein. Deshalb begann die Kriegsmarine nach Übernahme der militärischen Einrichtungen in den besetzten Gebieten unverzüglich mit der Suche nach geeigneten Geschützen, für die auch die entsprechende Munition in ausreichender Menge vorhanden war.

Dabei griff man auch auf die eigenen Bestände an Schiffs- und Küstenartillerie zurück, die für den Einsatz an den besetzten Küsten herangezogen werden konnten. Danach fiel ein großer Teil des erbeuteten Geschützmaterials an den Küstenschutz, von der sowjetischen Panzerabwehr-Kanone über die tschechische Skoda-Haubitze bis zur schwedischen Bofors und den französischen le-Creusot-Kanonen.

Auch ganze Geschütztürme von nicht mehr fahrbereiten oder nicht mehr fertiggestellten Schiffen baute man aus- und in die Küstenbefestigungen ein, so wie die vier 20,3-cm-Zwillingstürme des Schweren Kreuzers *Seydlitz*. Zwei dieser Türme erhielt die gleichnamige Batterie auf der Ile de Groix vor Lorient und die anderen beiden wurden als Batterie Karola der Ile de Re zugeordnet und bildeten mit der Heeresküstenbatterie Kora mit ihren französischen 4-x-22-cm-Schneider-Geschützen den artileristischen Rückhalt für die Verteidigung der U-Boot-Bunker von La Pallice.

Ebenfalls für den Küstenschutz ausgebaut wurden die vier 15-cm-Zwillingstürme des bei einem Bombenangriff beschädigten und nicht wiederhergestellten Schlachtschiffes *Gneisenau*. Zwei Türme fanden als Batterie „Gneisenau“ auf der dänischen Insel Fanö einen neuen Platz und die anderen zwei im holländischen Zanddijk bei Den Helder. Das Kriegsende verhinderte das.

Auch die neun 28-cm-Geschütze des Schlachtschiffes traten ihren Weg zur Kü-

UNGEWISSE ZUKUNFT: Diese Aufnahme des ehemaligen *Gneisenau*-Drillingsturmes entstand kurz nach der Kapitulation

ROUTINEARBEITEN: Wie an Bord, musste man das Geschütz und seine drei Rohre auch an Land regelmäßig warten und reinigen





ARTILLERISTISCHER RÜCKHALT:

Einer der 20,3-cm-Türme des Schweren Kreuzers *Seydlitz* diente als Batterie „Karola“ auf der Insel Ile de Ré an der französischen Westküste zum Schutz von La Pallice

Fotos (2): Sammlung GSW



GROSSES KALIBER: Ein 38-cm-Rohr der nicht mehr fertiggestellten „Tirpitz“-Stellung in der Nähe von Blavland bei der dänischen Stadt Esbjerg, dessen Hafen die Deutschen als besonders gefährdet einstufen

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



tenartillerie an. Die drei Rohre des ausgeglühten Turms „Anton“ stellte man als Einzelgeschütze bei Hoek van Holland in offenen Betonbettungen auf, die unbeschädigten Drillingstürme „Bruno“ und „Caesar“ hob man mit ihrem Unterbau aus den Barbetten und brachte sie zerlegt nach Norwegen. Dort kam Turm „Bruno“ als Batterie Fjell auf der Insel Sotra vor Bergen zum Einsatz, Turm „Caesar“ erhielt seinen Platz als Batterie Örlund am Eingang des Drontheim Fjordes. Er ist als Zeitzeuge erhalten geblieben, weitgehend im Originalzustand restauriert und kann auch besichtigt werden.

Aber das waren noch nicht die schwersten Kaliber. Wesentlich leistungsfähiger als die 28er waren die 38-cm-SK C/34, die von Krupp für die Schlachtschiffe *Bismarck* und *Tirpitz* entwickelt worden waren. Mit einer Höchstschussweite von 42 Kilometern ihrer 800 Kilogramm schweren Sprenggranaten dienten vier Rohre als Batterie „Todt“ auf Kap Gris Nez, die bis an die Südwestküste Englands reichten und sich Duelle mit ihren britischen Pendanten bei Dover lieferten, wo sie 1944 einen Volltreffer erzielten.

Den Schlusspunkt setzten die die 40,6-cm-SK C/34, ebenfalls eine Kruppsche Konstruktion, für die niemals gebauten Schlacht-

schiffe der H-Klasse. Von den später als „Adolf-Kanonen“ bezeichneten Rohrmaschinen wurden sieben Geschütze in Bettungsschießgerüsten zum Schutz des Erzhafens Narvik nördlich und südlich des Westfjordes aufgestellt. Der Aufbau begann Mitte 1942, im August 1943 waren die Batterie „Trondenes“ mit vier und die Batterie „Dietl“ mit drei Geschützen einsatzbereit, ohne dass bis Kriegsende ein Gefechtseinsatz erfolgt wäre. Die Ära der großen Geschütze war vorbei, die Zeit der Fernlenkwaffen begann.

Mehr zum Thema Küstenbefestigungen erfahren Sie im neuen *Clausewitz Spezial „Atlantikwall“* (ISBN: 978-3-96453-503-0)



House of History GmbH



Fine Military Antiques
Buy & Sell
Expert since 1987

Kai Winkler

Ausgewählte
Militärische Antiquitäten
An & Verkauf
Fachhändler seit 1987



House of History GmbH
Schulstrasse 11a
21220 Seevetal / Maschen
Germany

Telefon:
+49 (0)4105 84384
Kontakt:
winkler@houseofhistory.de
www.history-shop.de

7. OKTOBER 1571: DIE SEESCHLACHT VON LEPANTO

Kreuz gegen Halbmond

Vor 450 Jahren stellte sich die „Heilige Liga“ in der letzten großen Galeeren-Schlacht der Weltgeschichte der Flottenmacht der Osmanen. Grund für das Aufeinandertreffen, das letztlich durch Feuerkraft entschieden wurde, war aber nicht nur die Bedrohung aus dem Morgenland

Von Glenn Langeloh



Im Vertrauen auf Gott, unseren Herrn, dessen Sache wir vertreten, ist die Entscheidung getroffen worden, die Schlacht zu suchen“, schrieb Don Juan de Austria am 16. September 1571 an den ehemaligen Vizekönig von Neapel, García Álvarez de Toledo. „Also laufe ich heute Abend in Richtung Korfu aus. Ich hoffe, dass uns der Herr den Sieg schenken wird, wenn wir auf den Feind treffen.“

Nicht weniger als 200 Galeeren führte der 24-jährige Capitán General del Mar, ein unehelicher Spross Kaiser Karls V., in den Kampf – eine gewaltige Bündnisflotte, an der neben dem habsburgischen Spanien mit seinen Vizekönigtümern Neapel, Sizilien und



BEFEHLSHABER: Don Juan d' Austria, 24-jähriger Halbbruder des spanischen Königs Philipp II., Marcantonio Colonna, Admiral und Vizekönig von Sizilien, und Sebastiano Venier, Flottenkommandant der Venezianer (von links) Foto: Interfoto/Imagno

Sardinien auch die Handelsrepublik Venedig und ein halbes Dutzend weiterer italienischer Staaten beteiligt war.

Der Kopf hinter dieser Militärallianz war Seine Heiligkeit Papst Pius V., ein engagierter Widersacher der osmanischen Expansion, der schon in der Vergangenheit Spaniens Kampf gegen die Osmanen im Mittelmeer finanziert hatte.

In Reaktion auf den schwelenden venezianisch-osmanischen Konflikt um Zypern hatte der Papst bereits im Frühjahr 1570 den Bündnisschluss der christlichen Seemächte zur „Heiligen Liga“ angeregt. Die Spannungen eskalierten bald darauf, nachdem sich Venedig geweigert hatte, die Insel im Ein-



DIE SCHLACHT TOBTE EINEN TAG LANG: Zwar siegte die „Heilige Liga“ bei Lepanto, doch konnte sie den militärischen Triumph nicht zu einem nachhaltigen politischen Sieg erweitern

Foto: SZ-Photo/United Archives/Topfoto

vernehmen abzutreten. Eine osmanische Invasionsstreitmacht landete an der zyprischen Küste und nahm die Festungsstadt Nikosia ein. Als Reaktion entsandte die „Heilige Liga“ eine Flottille; Erfolg versprechende Operationen gegen die Osmanen unterblieben allerdings, was vor allem auf den allzu zurückhaltenden Befehlshaber Giovanni Andrea Doria zurückzuführen war.

Die genuesischen Galeeren des Verbands standen nämlich seit Jahren in spanischem Sold und der Genuese zögerte, dieses finanziell ergiebige Arrangement durch den Verlust der Schiffe zu riskieren. Die Seeschlacht von Preveza, in der 1538 eine christliche Bündnisflotte gegen die Osmanen eine empfindliche Niederlage erlitten hatte, war noch in bester Erinnerung.

Papst schmiedet Christenbund

Don Juan de Austria übernahm im Frühsommer 1571 den Oberbefehl über die vereinigte Flotte der Liga. Zwar hatte er sich als Militärbefehlshaber während der Niederschlagung des zweiten Morisken-Aufstandes in Andalusien einen Namen gemacht, über seemännische Erfahrungen verfügte er aber nicht. Es war sein Halbbruder, Philipp II. von Spanien – neben dem Papst der Haupt-



ZÄHE VERHANDLUNGEN: Papst Pius V. hatte mit Venedig und Spanien am 25. Mai 1571 das Bündnis gegen die mohammedanische Gefahr geschlossen

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

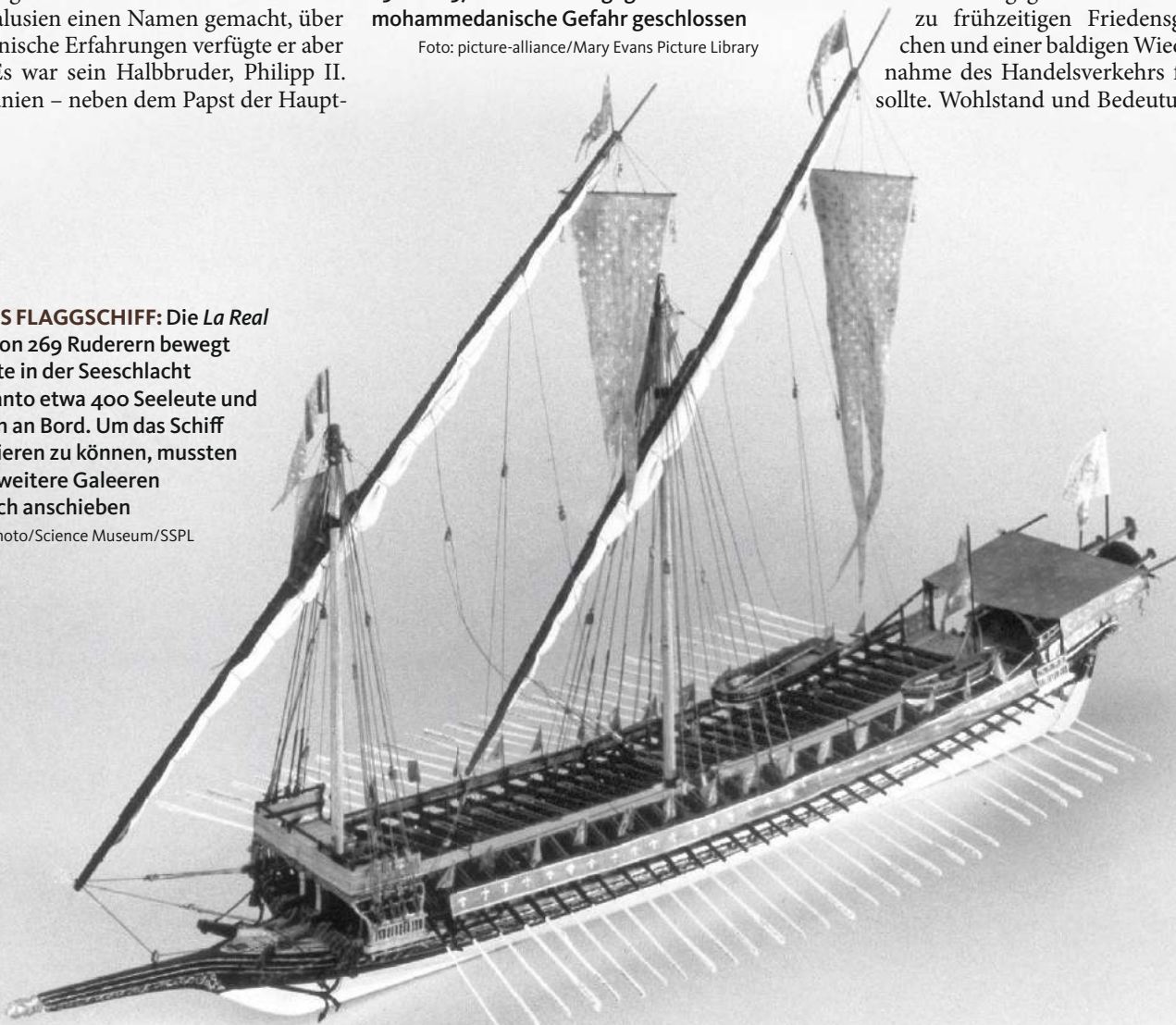
finanzier der Unternehmung –, der seine Ernennung durchgesetzt hatte. Juan sollte die Interessen der spanischen Krone innerhalb der Liga wahren, die nicht ohne Weiteres mit denen der übrigen Verbündeten zu vereinbaren waren.

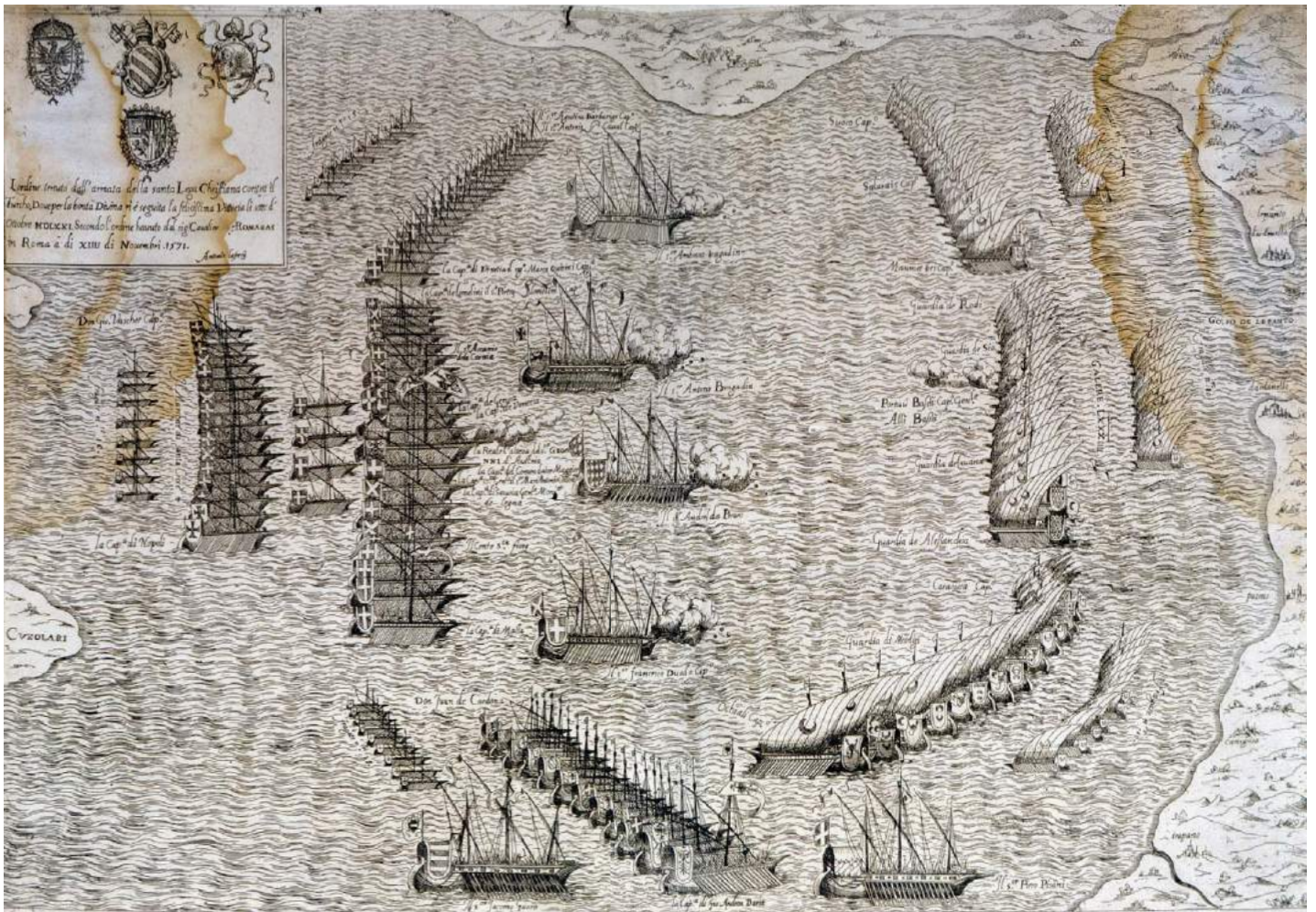
Zwar betrachtete der spanische Monarch den Kampf gegen die Osmanen als seine christliche Glaubenspflicht wie auch als staatspolitische Notwendigkeit. Allerdings lag sein Augenmerk vorwiegend auf der Barbaresken-Küste, von der eine ständige Bedrohung für das spanische Mutterland und seine italienischen Besitzungen ausging. Folglich liebäugelte Philipp mit dem Plan, die vereinigte Flotte der Liga gegen eines der Piratennester wie Algier, Tunis oder Tripolis einzusetzen, statt sie auf eine riskante Kampagne in die Levante zu entsenden.

Philipps Absichten standen damit konträr zu den Hoffnungen Venedigs, die Liga könnte den Verlust Zyperns schließlich doch noch abwenden. Überdies drängte die Handelsmetropole auf eine Entscheidungsschlacht gegen die Osmanen, die zu frühzeitigen Friedensgesprächen und einer baldigen Wiederaufnahme des Handelsverkehrs führen sollte. Wohlstand und Bedeutung Ve-

STOLZES FLAGGSCHIFF: Die *La Real* wurde von 269 Ruderern bewegt und hatte in der Seeschlacht bei Lepanto etwa 400 Seeleute und Soldaten an Bord. Um das Schiff manövrieren zu können, mussten es zwei weitere Galeeren zusätzlich anschieben

Foto: SZ-Photo/Science Museum/SSPL





nedigs hingen unweigerlich von den Erträgen aus dem Levante-Handel ab – auch deshalb galt die Republik ihren Alliierten als unbeständige Bundesgenossin.

Don Juan sucht den Kampf

Schon in der Vergangenheit hatten die Venezianer Verhandlungen einer langwierigen Militärkonfrontation mit der Hohen Pforte vorgezogen. Zu einem Eklat kam es aber nicht. Entgegen den strategischen Weisungen seines Monarchen brach Juan de Austria mit der Flotte von Sizilien aus nach Osten auf, um die osmanische Marine herauszufordern, die sich bei der westgriechischen Hafenstadt Lepanto im Golf von Patras gesammelt hatte.

In seinem Schlachtplan folgte Juan de Austria wohl den Ratschlägen García Álvarez de Toledo, einem der erfahrensten Admirale Spaniens, der einige Jahre zuvor die osmanische Belagerung von Malta gebrochen hatte. Die christlichen Galeeren waren ihren osmanischen Gegenstücken in der Manövrierfähigkeit unterlegen, zeichneten sich dafür aber durch ihre Robustheit und gute Bewaffnung aus.

Gelang es, die Ordnung aufrechtzuerhalten und dem Feind das Eindringen in die

HART SÜDLICH DER KÜSTE: Als sich die Flotten sichtigten, erkannten beide Seiten, dass sie die Stärke des Gegners unterschätzt hatten. Die türkische Flotte positionierte sich zunächst als Halbmond, während die christliche Mittelmeerflotte ihre riesigen Galeassen vor ihr Gros stellte

Foto: picture-alliance/Leemage/Costa

Der spanische Nationaldichter Miguel de Cervantes nannte die Schlacht bei Lepanto die „denkwürdigste und erhabenste Begebenheit“ seiner Zeit

christliche Formation zu verwehren, dann musste sich der zahlenmäßige Vorteil in der Artilleriebestückung gewiss auszahlen. Mit den Galeassen – sehr großen Galeeren – hatte der junge Admiral zudem einen Trumpf in der Hand. Diese in Venedig konstruierten Kriegsschiffe waren zwar besonders schwerfällig, ihre ausgezeichnete Gefechtsausrüstung machte diese Schwäche aber mehr als wett.

Sie verfügten mit jeweils etwa zwei Dutzend Kanonen über die vier- bis fünffache Geschützzahl gewöhnlicher Galeeren. Zudem waren sie schwer zu entern, da die Bordwand und das verstärkte Schanzkleid hoch über dem Wasser aufragten. Entsprechend wurden die Galeassen vor dem Gros der Flotte als kampfstärke Vorhut eingesetzt.

Die Gegner treffen aufeinander

Am Morgen des 7. Oktober 1571 drang der Verband der Liga in den Golf von Patras ein. Die bei Lepanto liegende Flotte der Osmanen stand unter dem Befehl von Müezzinzade Ali Pascha, dem Großadmiral der osmanischen Marine. Seine Streitkräfte besaßen kaum halb so viele Kanonen wie der christliche Gegner, dafür befehligte der Osmane über eine größere Zahl von Schiffen,



ORIGINALKARTE: Im Gegensatz zu den Osmanen, die nur zehn Galeeren als Reserve bereithielten, verfügte die „Heilige Liga“ über 44 Schiffe hinter der Hauptschlachtlinie

Foto: Interfoto/Photoaisa/P. Rotger

darunter leichte Korsaren-Galeeren, die man für überfallartige Entermanöver ausgelegt hatte und als „Geheimwaffe“ galten.

So beabsichtigte der osmanische Admiral, die Flotte der Liga an den Flügeln zu schlagen und ihre Formation zu zersplittern. Anschließend sollten die christlichen Galeeren einzeln umzingelt und im Enterkampf überwältigt werden. Dem osmanischen Zentrum kam es zu, die christliche Flotte durch einen Angriff in der Front zu fesseln. Im Norden, wo sich der Flügel der Liga an die Küste anlehnte, ging währenddessen eine Flottille unter Suluk Mehmet vor.

Die ortskundigen Osmanen setzten darauf, mit ihren leichteren Schiffen entlang der seichten Küstengewässer vorzudringen und den Feind zu umgehen. In den offenen Gewässern im Süden wiederum operierte ein wendiges Kontingent osmanischer Galeeren und Piratenschiffe aus Algerien unter dem Befehl Uludsch Alis, eines zum Islam konvertierten Korsarenführers italienischer Herkunft.

Verlustreiche Eröffnung

Während sie sich dem christlichen Gegner näherten, erlitten die Osmanen erste Verluste. Aus den Kanonenrohren der Liga ergoss sich ein todbringender Geschosshagel in die osmanische Formation, der zunächst nur sporadisch erwidert wurde.

In der Seekriegspraxis der Osmanen diente das Feuer der Artillerie nämlich dazu, das Entermanöver vorzubereiten, so dass sie es für den Beschuss aus nächster Distanz zurückhielten. Aber dann drängten sich die osmanischen Galeeren gegen die Formation der Liga. Nah der Küste wurde der linke Flügel der Liga unter dem Venezianer Agostino Barbarigo in verlustreiche Nahkämpfe verwickelt.

„Vom Blut der Heiden und der Christen rot sah ich gefärbt das blaue Bett Gottes“, schrieb der spanische Schriftsteller Miguel de Cervantes, der an der Schlacht teilgenommen hatte. Der spätere Verfasser des berühmten Romans „Don Quijote“ diente als Arkebusen-Schütze auf der genuesischen Galeere *Marchesa*, die zum Kontingent Barbarigos gehörte. Drei Schusswunden trug Cervantes im Gefecht davon, seine linke Hand blieb zeitlebens verstümmelt.

Viele seiner Mitkämpfer hingegen fielen, darunter Admiral Barbarigo, der von einem osmanischen Pfeil tödlich verwundet wurde. Zeitgleich stand auch das Zentrum der Liga im Gefecht. Ein Brennpunkt der Schlacht entwickelte sich um das Flaggschiff Juan de Austrias, die *La Real*, die von Ali Paschas

BEWAFFNUNG

Kampfkraft der Galeeren entscheiden die Schlacht

Zwar setzte sich das Segelschiff allmählich durch, aber um 1571 war die Galeere in den Kriegsmarinen der mediterranen Welt noch immer dominant. Die Geschichte der Galeere lässt sich bis in den alten Orient zurückverfolgen; der Schiffstyp war ideal an die Bedingungen des Mittelmeeres angepasst. So blieben Galeeren auch bei ungünstigen Winden manövrierfähig und konnten ungefährdet entlang der weitläufigen mediterranen Küstenlinien operieren.

Bei der Konstruktion spielte weniger die Seetüchtigkeit eine Rolle, sondern ihre Bedeutung als Kanonen-Plattform. Üblicherweise war sie mit einer schweren sowie vier leichten Kanonen ausgestattet, die am Bug platziert wurden. Entsprechend war der Artillerieeinsatz von der Ausrichtung des Schiffsrumpfes abhängig, im Gefecht operierte der Galeerenverband vorwiegend in Dwarlinie. Die Galeere war mit Segeln ausgestattet, die die Seeleute allerdings bargen, sobald das Gefecht begann. In der Schlacht bewegten sich die Schiffe ausschließlich mit Ruderkraft fort, denn nur so war das exakte Manövrieren in Formation wie auch der effektive Einsatz der Geschütze möglich. Bei ruhiger See räumte diese Praxis den Galeeren dabei sogar einen Gefechtsvorteil gegenüber Segelschiffen ein. Mit der Steigerung von Größe und Bewaffnung stieg auch die Zahl der benötigten Rudermannschaften. Dies ging zulasten von Reichweite und Einsatzdauer, da die Ladekapazitäten dieses Schiffstyps im Hinblick

auf Trinkwasser und Verpflegung beschränkt waren. Aufgrund des hohen Personalbedarfs war der Unterhalt einer Galeerenflotte zudem ein kostspieliges Unterfangen. Die Osmanen wendeten zeitweilig ein Viertel ihres Staatshaushaltes für das Marinewesen auf, und in Spanien verdreifachte sich der Flottenetat im 16. Jahrhundert infolge steigender Soldkosten. Aus ökonomischen Gründen ergänzten die mediterranen Seemächte ihre Rudermannschaften daher häufig mit Sträflingen, Kriegsgefangenen und Sklaven. Wirtschaftliche Aspekte spielten auch bei der Ausstattung der Galeeren eine Rolle. Der Kampf gegen die Barbaresken zwang das Königreich Spanien zum Unterhalt einer ständigen Flotte, die professionell, aber in ihrer Größe entsprechend limitiert war. Die Spanier kompensierten dies, indem sie die Kampfkraft der einzelnen Galeeren steigerten. So waren die spanischen Kriegsschiffe mit besonders schweren Geschützen und gut bewaffneten Infanteriekontingenten ausgestattet.

Demgegenüber verfügte die Republik Venedig über ein größeres Potenzial an Schiffen sowie ein ergiebiges Reservoir an erfahrenen Seemannschaften. Auf venezianischen Galeeren dienten daher vorwiegend freie Ruderer. Eine stehende Infanterie wie Spanien unterhielt die Handelsmetropole an der Adria hingegen nicht, weshalb seine Kapitäne im Seekrieg auf Geschwindigkeit und Distanzgefechte setzten.

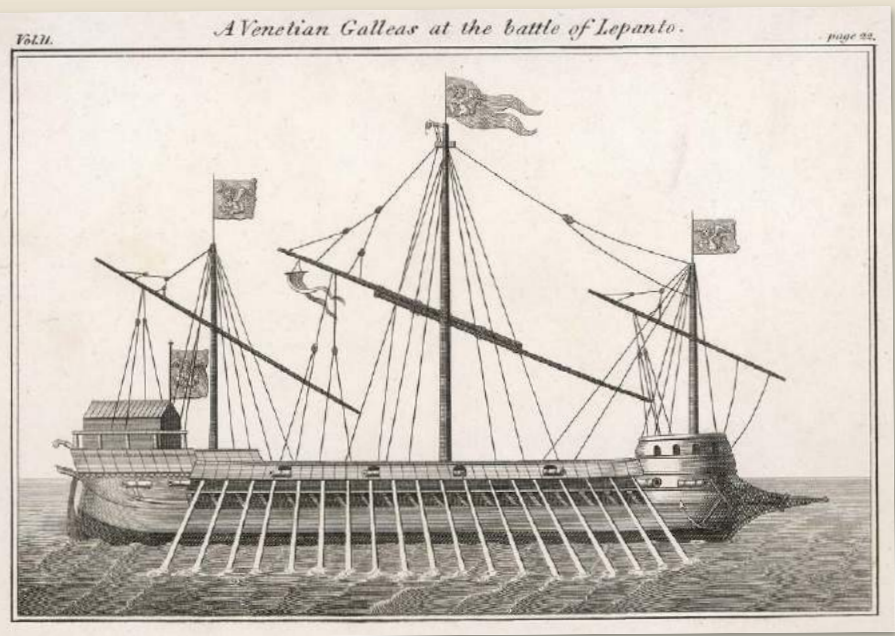


Foto: Interfoto/Mary Evans Picture Library



ZENTRUM DES GESCHEHENS:
 Die Flaggschiffe *La Real* und *Sultana*
 mit Ali Pascha an Bord. Beim dritten
 Enterangriff wurde die *Sultana*
 erobert und der Befehlshaber getötet
 Foto: picture-alliance/Heritage-Images/Pere Rotger



Grafik: Anneli Nau

Galeere attackiert wurde. Als die beiden Flaggschiffe Bug an Bug stießen, fegten Pfeile, Arkebusen-Kugeln und Brandsätze über das Deck der spanischen Galeere. Dann stürmten Janitscharen mit Kriegsaxten und Krummsäbeln an Bord.

Auf der rechten Flanke der Liga ließ das Gefecht hingegen noch auf sich warten. Uludsch Ali hielt seinen Verband zunächst jenseits der Reichweite der christlichen Geschütze und steuerte in südwestlicher Richtung. Der genuesische Admiral Giovanni Andrea Doria, der einen Flankierungsversuch witterte, führte seine Flottille auf einen Parallelkurs, womit er in die Falle des Korsarenführers tappte.

Denn nun öffnete sich eine Lücke zwischen dem rechten Flügel und dem Zentrum der Liga. In diese stießen die wendigen Korsaren sogleich hinein. Sie überwältigten einige venezianische Nachzügler und eroberten schließlich sogar das Flaggschiff der Malteser mitsamt der Ordensstandarte. Dann hielten sie auf das entblößte Zentrum der christlichen Formation zu.

Kampf wogt hin und her

Währenddessen hatte der Kampf um die *Real* eine neue Wendung genommen. Juan de Austrias Galeere war ein machtvolles Kriegsschiff mit beinahe 300 Ruderern und einer Gefechtsmannschaft von 400 Arkebusern aus dem spanischen Vizekönigtum Sardinien. Diese trieben die Janitscharen von Bord und enterten nun selbst das osmanische Flaggschiff.

Zugleich griffen von allen Seiten Verstärkungen in das Gefecht ein. Das päpstliche Admiralschiff unter Marcantonio Colonna stieß hinzu, bald gefolgt von dem venezianischen Generalkapitän Sebastiano Venier, der seinerseits das Flaggschiff Ali Paschas mit einem beherzten Angriff rammen ließ.

Aber auch die Osmanen brachten auf Booten immer neue Mannschaften heran. Mehrmals wurden die Soldaten der Liga auf ihre eigenen Schiffe zurückgedrängt. „Türken und Christen hatten des Feindes Galeeren geentert, fochten im Nahkampf mit kurzen Klingen, kaum einen verschonend“, berichtete ein venezianischer Augenzeuge der Schlacht. „Und Zweihänder, Krummsäbel, Keulen, Dolche, Äxte, Schwerter säten endlosen Tod.“

Doch am Ende war es das Übergewicht an Feuerwaffen, das die Heilige Liga über den Kampfgeist der Osmanen triumphieren ließ. Denn der Beschuss aus Kanonen und Arkebusen hielt die nachrückenden osmanischen Galeeren zunehmend auf Abstand. Nach-

NEUBAU DER FLOTTE

Osmanischer Scheinriese

Obwohl die osmanische Flotte im Herbst 1571 faktisch zerschlagen war, gab sich die Hohe Pforte von der Niederlage im Golf von Patras unbeeindruckt. Bei Lepanto, so ließ der osmanische Großwesir Sokollu Mehmed Pascha gegenüber dem venezianischen Gesandten in Istanbul verlauten, hätten die Christen den Osmanen eine Rasur verpasst, aber der geschorene Bart würde nur umso dichter nachwachsen. Dagegen sei der Arm, den die Venezianer mit Zypern eingebüßt hätten, für immer verloren. Und tatsächlich machten sich die Osmanen unverzüglich an den Wiederaufbau ihrer vernichteten Seemacht. In den großen osmanischen Werften, in Istanbul und auf Gallipoli, sowie an den Küsten Anatoliens legte man Dutzende neuer Galeeren auf. Doch es war ein Scheinriese, der in den Winter- und Frühjahrsmonaten nach Lepanto heranwuchs. Unter dem Mangel an gut abgelagertem Holz litten Seeeigenschaften und Lebensdauer der Neubauten. Auch ließen sich die Verluste an gut ausgebildeten Mannschaften nicht ohne Weiteres ersetzen.

DER SULTAN NIMMT ES LEICHT: Zwar stockte der Neubeginn seiner Flotte, aber der Separatfrieden mit Venedig am 7. März 1572 war zweifellos ein diplomatischer Erfolg

Foto: picture-alliance/CPA Media



dem der Strom der feindlichen Verstärkungen schließlich versiegt war, gelang es den Seesoldaten Juan de Austrias, die Galeere Ali Paschas nach aufopferungsvollem Kampf endgültig in ihre Hand zu bringen.

Als Uludsch Ali sein brillantes Manöver mit einem entscheidenden Stoß in die Flanke der Liga vollenden wollte, hatte sich die osmanische Flotte bereits in heillosen Flucht zerstreut und über dem Flaggschiff ihres Admirals wehte das christliche Kreuzbanner.

„Indem wir Euch das Königreich Zypern entrissen haben, haben wir Euch einen Arm abgetrennt. Indem Ihr unsere Flotte besiegt habt, habt Ihr uns nur den Bart abrasiert“

Großwesir Sokollu Mehmed Pascha

Nach dem fulminanten Seesieg bei Lepanto schmiedete die „Heilige Liga“ Pläne, um den Krieg in der Levante fortzusetzen. Aber im Mai 1572 starb Papst Pius V., der Kopfhinter dem Bündnisunternehmen, und Philipp II. von Spanien hegte angesichts einer drohenden Rebellion in den spanischen Niederlanden kein Interesse an einer weiteren Seekampagne. In der Folge kam der Krieg im Mittelmeer zum Erliegen.

Auf Druck seiner Handelsherren nahm die venezianische Regierung schließlich Verhandlungen mit der Hohen Pforte auf – hinter dem Rücken der Verbündeten. Im Jahr darauf einigten sich die Venezianer mit den Osmanen auf einen Separatfrieden und traten die Insel Zypern ab.

Obwohl der christliche Sieg bei Lepanto den Verlust Zyperns an die Osmanen letztlich nicht verhindert hatte, gilt die Schlacht doch als Wendepunkt in der abendländisch-osmanischen Auseinandersetzung im Mittelmeer. Zwar war die Marine des Sultans noch immer in der Lage, die Küsten des Reiches zu verteidigen – 1573 eroberte sie etwa Tunis und Bizerte von den Spaniern zurück –, aber die Gefahr einer weiteren osmanischen Expansion im Mittelmeer war nachhaltig gebannt. ⚓

REEPSCHLÄGER AUF HAMBURGS „ECHTER“ REEPERBAHN

Die Strippenzieher

Taue und Seile spielen in der modernen Seefahrt zwar noch eine Rolle, aber längst nicht mehr so eine große wie in früheren Zeiten. Heute droht der Handwerksberuf des Reepschlägers auszusterben

Von Ingo Thiel

Die meisten Hamburger waren noch nie auf der Reeperbahn. Denn die „echte“ Reeperbahn befindet sich nicht auf St. Pauli, sondern auf der anderen Seite des Hafens in Hausbruch. Hier steht eine der letzten Arbeitsstraßen, nach der die weltbekannte Amüsiermeile benannt ist.

Seit der aus dem Harz stammende Seilermeister Friedrich Lippmann 1850 der Liebe wegen in der Hansestadt hängen blieb, stellt der von ihm gegründete Betrieb Taue, Trossen und Seile her. Ursprünglich saß der Betrieb auf der Elbinsel Altenwerder. 1962 aber soff er während der Jahrhundertflut ab und brannte darüber hinaus im Jahr 1979 ab. Urnenkel Klaus Lippmann verkaufte ihn daher 1982 nach jahrelangen Verhandlungen an die Stadt, die auf dem Gelände das modernste Containerterminal Europas errichten ließ.

Enorm lange Bahnen

Der 78-Jährige baute den Betrieb, den heute seine Tochter in der fünften Generation führt, auf der anderen Elbseite wieder auf, inklusive der 342 Meter langen Reeperbahn, weil dies trotz moderner Maschinen die qualitativ beste Methode für manche Spezialitäten ist. Neue Seilschlagmaschinen brauchen lediglich ein Dreißigstel des Platzes, können allerdings auch nur Seile bis 40 Millimeter Durchmesser herstellen. Ältere Exemplare von 1930 schaffen immerhin eine Dicke von 50 Millimetern und 220 Meter Länge, aber alles, was darüber hinaus geht, entsteht noch immer auf der Reeperbahn.

Zum Beispiel Brandungstau, 30 Zentimeter dick und 250 Meter lang, die dazu dienen, auf Reede liegende Schiffe zu sichern. Drehte sich bei Lippmann früher fast alles rund um die Seefahrt, liegt heute die Zahl des für Schiffe hergestellten Tauwerks unter 20 Prozent der Gesamtproduktion, die mehr



DICKES DING: Da sich in der modernen Schifffahrt zunehmend Kunststoffe durchsetzen, haben diese Prachtstücke aus Naturseil Seltenheitswert

Alle Fotos: Ingo Thiel

als 3.000 Artikel umfasst. So gibt es in ganz Deutschland keine 40 Reepschläger mehr – 30 arbeiten bei Lippmann German Ropes, wie die Firma heute heißt.

Neben allen handelsüblichen Seilen, geflochten oder gedreht, von 0,1 bis 200 Millimeter Durchmesser, stellt Lippmann jede denkbare Spezialanfertigung her – darunter Hängebrückenseile und Kletternetze für Kinderspielplätze, Zugseile für Segelflieger und Forstarbeiter, Treppengeländer, Bar-Absperrungen, Katzenkratzbäume sowie Schnüre für Kitesurfer und eine eigene Angelseerie namens „Hemingway“.

Die eigene Entwicklungsabteilung und ein Prüflabor machen dies möglich. Der Maschinenpark besteht neben zahlreichen Seilschlag- auch aus mehr als 150 Flechtmaschinen, mit denen Seile von 0,1 bis 160 Millimeter geflochten werden können. Modernste Imprägnierungs- und Veredelungsanlagen runden den Maschinenstamm ab. Damit ist Lippmann German Ropes einer der weltweit führenden Seilhersteller mit mehr als 10.000 Kunden im In- und Ausland.

Synthetik statt Natur

Die traditionell gefertigten Schiffstau sind in der ganzen Welt gefragt, vor allem bei Hobby- und Sportseglern. Bei Reedern moderner Schiffe haben Materialien wie Hanf, Flachs, Sisal oder Kokos wegen der schwierigen Pflege aber keine Chance, nur noch 30 Prozent der hergestellten Taue bestehen aus Naturfasern. Hauptsächlich werden synthetische Seile aus Kunststofffasern gefertigt, die dünner als ein Menschenhaar sind, aber über eine immense Belastungsfähigkeit verfügen und daher unentbehrlich sind.

Entsprechend eingefärbt, sind sie von Naturseilen optisch kaum zu unterscheiden. Zur Produktion von Festmacherseilen für Tanker werden wegen der Feuergefahr mit Fasern umwickelte Stahldrahtlitzen verwendet, reine Drahtseile könnten Funken schlagen. Kreuzfahrtschiffe nutzen dagegen meist rein synthetisches Material wie Polypropylen oder Doppelflechtseile aus Polyester.

Die Herstellungsmethode traditioneller Seile ist geblieben: Die Fasern eines Seils sind zu millimeterdicken Fäden gesponnen und werden zu Litzen zusammengedreht. Diese Litzen laufen dann über ein Kranzbrett und werden auf der Reeperbahn über die gewünschte Länge gespannt und miteinander verdrillt.



ALLE FÄDEN IN DER HAND:
Das Handwerk erfordert nicht nur
Geschicklichkeit, sondern bei
bestimmten Arbeitsschritten
höchste Aufmerksamkeit



RICHTIGER DREH: Hier wird aus dünnen Fäden ein stabiles Seil mit Widerstandsfähigkeit

Dabei wird auch ein „Herz“ oder „Seele“ genanntes Seil in die Mitte eingeschlossen, denn bei umeinander verdrehten Litzen entsteht ein Hohlraum. Die daraus entstehenden Seile, Kardeelen genannt, werden zu Tauen oder Trossen geschlagen. Die Schlagrichtung der Kardeelen und des gesamten Seils sind dabei einander entgegengesetzt, was ein Aufdrehen des Seiles verhindert. Früher liefen dabei die Reepschläger die Reeperbahn hinunter, heute übernimmt das ein Schlagwagen auf Schienen. Trotzdem kommt es vor allem auf Handarbeit und das menschliche Gefühl an. Ständig kontrolliert der Reepschläger, ob das Seil gleichmäßig fest ist und nicht weiter vorne weicher oder

härter wird. Das Verbinden der Seilenden übernimmt das Spleißen, bei dem die Enden miteinander verflochten werden.

Herstellungswise unverändert

Das Prinzip ist seit Jahrtausenden dasselbe. Bereits für das Mesolithikum, 10.000 Jahre vor Christus, sind Seile und Fischernetze aus Weidenbast nachgewiesen. Es war ein notwendiges Bedürfnis, Tiere anzubinden und Kleidung zu verstärken oder zuzubinden.

Die Herstellung von Seilen ist eines der ältesten Gewerbe der Welt und auch das älteste Gewerbe wird auf einer Hamburger Reeperbahn ausgeübt. Auf der, die jeder Hamburger kennt. Dabei ist die Namens-



NATUR PUR: Die aufgerollten Seile, in denen die Erfahrung von Jahrhunderten steckt, sind fertig für den Versand

gebung historisch wohl falsch, denn die eigentliche Bahn der Reeper soll die im Vergleich zur heutigen Amüsiermeile schnurgerade verlaufene parallele Simon-von-Utrecht-Straße gewesen sein. Was wohl auch besser war, denn ob damals oder heute: Reeperbahn-Besucher schaffen es ohnehin nicht immer, geraden Kurs zu halten. ⚓

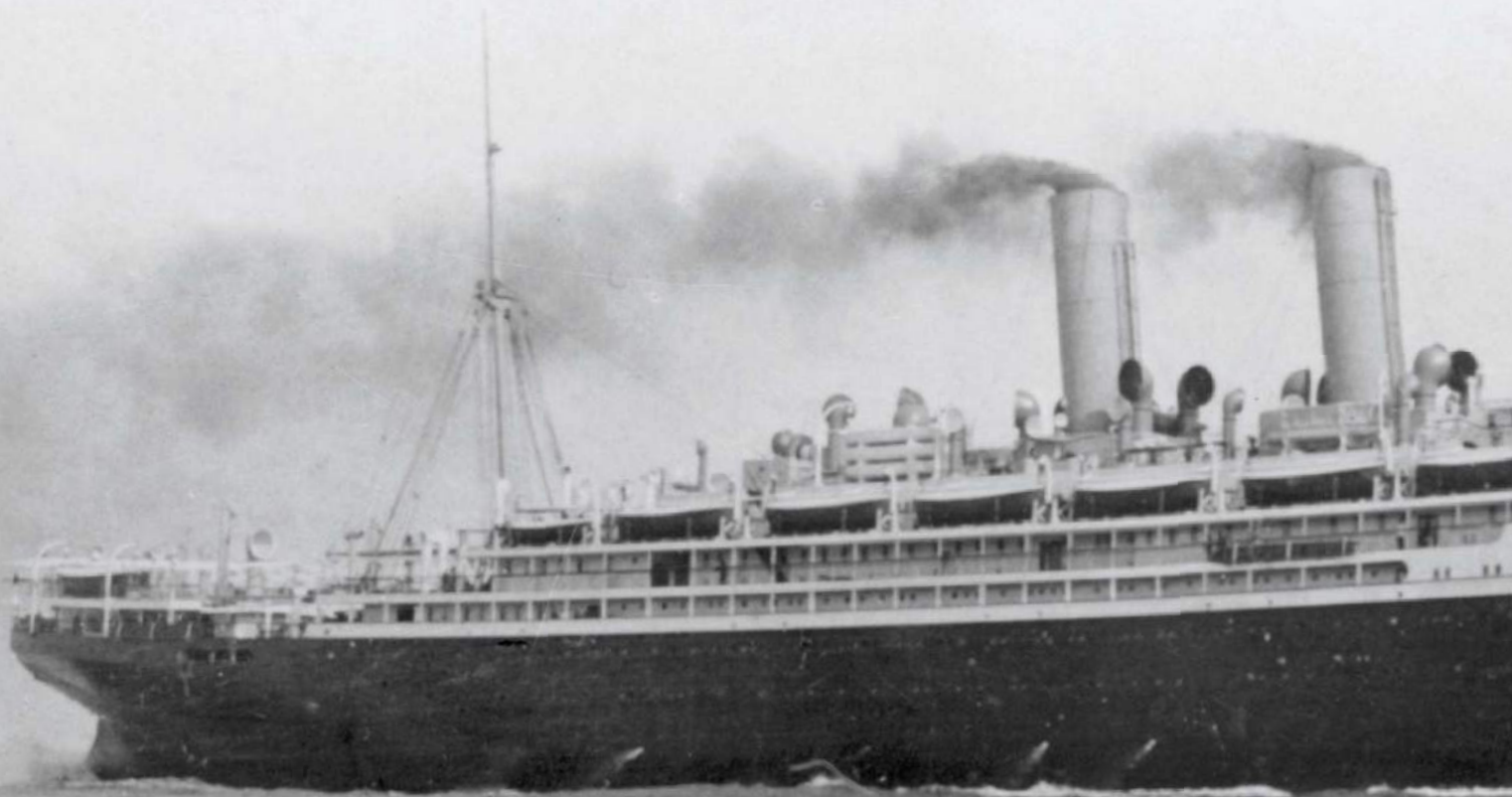
ERSTER WELTKRIEG: HILFSKREUZER *BERLIN* IN NORWEGEN

Freundliche Neutralität

Eigentlich hatte der ehemalige Passagierdampfer *Berlin* im Ersten Weltkrieg die Aufgabe, als Hilfskreuzer Handelskrieg zu führen. Doch es kam anders.

In Norwegen interniert, erlebten Schiff und Besatzung den Krieg ganz anders

Von Rainer B. Hoppe



TECHNISCHE DATEN

Hilfskreuzer *Berlin*

Schiffstyp	Passagierschiff
Flaggen	Deutsches Reich, Großbritannien, Belgien
Heimathafen	Bremen
Eigner	Norddeutscher Lloyd, Red Star Line, White Star Line
Werft	AG Weser, Bremen
Stapellauf	7. November 1908
Länge	179,2 m
Breite	21,2 m
Verdrängung	17.327 BRT
Besatzung	410 Mann
Maschine	2 x Vierfach-Expansion
Leistung	16.000 WPS
Geschwindigkeit	19 kn
Propeller	2

Eine bessere Gelegenheit für den Durchbruch konnte es kaum geben: Neumond und heftige Schneeschauer über der Norwegischen See schränkten die Sicht stark ein. Unter Volldampf lief der Hilfskreuzer *Berlin* auf das Leuchtfeuer Halten zu und passierte es um 1:55 Uhr des 16. November 1914.

Unbemerkt fuhr das Schiff weiter durch das Frohavet, vorbei an zahllosen Schären und Untiefen. Die eigentliche Gefahr lauerte erst an der breiten Einfahrt des Trondheim-Fjords: Fort Agdenes mit seinen insgesamt 16 Kanonen. Diese sollten die norwegische Neutralität schützen, also fremden Kriegsschiffen die Einfahrt verweigern. Die Artillerie hätte die *Berlin* leicht stoppen können, aber von Schneeschauern eingehüllt, glitt der 17.000-Tonner unbemerkt an den Stellungen vorbei.

Das Husarenstück der *Berlin* löste in den nächsten Tagen einen innenpolitischen Skandal aus, sah doch Norwegen seinen Ruf als neutraler Staat gefährdet. Unterdessen dampfte das Schiff ungestört nach Trond-

heim, legte sich auf Reede und feuerte 21 Schuss Salut.

1914 von der Marine kassiert

Die unsanft geweckten Einwohner waren verwirrt, denn der ungewohnte Kanonendonner kam offensichtlich von einem Passagierschiff. Die *Berlin* war 1909 für den Norddeutschen Lloyd gebaut worden und bediente bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges die Route Genua/Neapel–New York.

Die deutsche Marineleitung hatte sich das Schiff wegen seiner Marschfahrt von 17,5 Knoten jedoch schon vor dem Stapellauf für einen eventuellen Einsatz als Hilfskreuzer vor-gemerkt. Als die Führung sie zusammen mit anderen großen Ozean-dampfern 1914 requirierte, blieben nicht nur große Teile der Stammmannschaft an Bord, sondern auch die gesamte luxuriöse Ausstattung. Demontiert wurden lediglich die Kabinen der III. Klasse, um Platz für 200 Minen

zu schaffen. Außerdem erhielt die zum „Hilfskreuzer C“ verwandelte *Berlin* für den Handelskrieg eine leichte Artillerie.

Laut Einsatzbefehl sollte das Schiff den Zugang nach Glasgow verminen. Aber bereits bei der Ausfahrt aus der Deutschen Bucht sowie dem Ansteuern der schottischen Küste am 22. Oktober 1914 zeigte Kommandant Pfundheller „erhebliche Nervosität“, wie es im späteren Untersuchungsbericht der Marine hieß.

Wegen des angeblich regen englischen Funkverkehrs ließ Pfundheller vorzeitig abdrehen. Die Minen legte man stattdessen nördlich von Irland. Drei Tage später wurde das Postschiff *Manchester Commerce* erstes Opfer dieser Minen und nochmals einen Tag später das moderne britische Schlachtschiff *Audacious* – ein empfindlicher Prestigeverlust für die Grand Fleet.

Jäger wird Gejagter

Die *Berlin* hatte sich mittlerweile in die Dänemarkstraße abgesetzt und sollte die Fischerei vor Island angreifen. Kommandant

GENUA–NEW YORK UND ZURÜCK:

Die *Berlin* bediente 1909 bis 1914 die Route Mittelmeer–Nordamerika

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



Pfundheller ignorierte diesen Auftrag, weil dies seiner Ansicht nach den dritten Teil des Einsatzes gefährdete, nämlich Handelskrieg in der Barentssee zu führen.

Also lief er nach Osten ab und kreuzte ab dem 3. November unermüdlich vor Nordnorwegen. Eigenartigerweise, denn in Anlage 1 zum Einsatzbefehl stand unmissverständlich: „Gegen Ende Oktober hört die Schifffahrt auf dieser Linie auf.“ Obendrein hatte der Jäger sich selbst zu einem Gejagten gemacht. Sichtete die *Berlin* endlich eine Rauchfahne, flüchtete sie augenblicklich, könnte es sich doch um einen englischen Kreuzer handeln. Zur Nervosität des Kommandanten kamen die schwierigen Wetterverhältnisse, die einen Kaperkrieg als unmöglich erschienen ließen und die der fast leeren *Berlin* schwer zu schaffen machten: „Schiff arbeitet stark“ verzeichnet das Logbuch lakonisch. Als am 15. November ein weiterer Sturm heraufzog, fiel die Entscheidung, das neutrale Norwegen anzulaufen.

So eindeutig wie das Urteil des Untersuchungsberichts der Marine war allerdings das Verhalten des Kommandanten nicht. Gegenüber den norwegischen Behörden und seinen deutschen Vorgesetzten begründete er das Anlaufen Trondheims mit Kohlemangel und dem schlechten Zustand der Kessel. Dieser Aussage widerspricht nicht nur Pfundhellers eigene Eintragung in seinem Logbuch, demzufolge noch Kohle für 2.000 Seemeilen in den Bunkern lagerte, sondern auch der Leitende Ingenieur. Er sagte später nämlich aus, die Maschine sei in ausreichend gutem Zustand gewesen.

Wie auch immer: Pfundheller lehnte die von Norwegen geforderte Ausreise innerhalb von 24 Stunden ab. Aber war sie überhaupt noch möglich? Vom stets gut informierten britischen Konsul in Trondheim alarmiert, hätten britische Kreuzer die *Berlin* vor dem Fjord abgefangen. Obendrein konnte sich Kommandant Pfundheller gegenüber der deutschen Admiralität auf seinen Einsatzbefehl berufen.

Könne er nicht nach Deutschland durchbrechen, sei das Schiff „an einem geeigneten neutralen, wenn möglich norwegischen, schwedischen oder dänischen Hafen aufzulegen.“ Zumindest die letzte Aufgabe seines Einsatzbefehls hatte Kommandant Pfundheller zufriedenstellend gelöst.

24 Kilometer östlich von Trondheim lag direkt am Fjord der kleine Ort Hommelvik. Dessen große Bucht war ausreichend tief für

Der Kommandant, Kapitän zur See Hans Pfundheller, ignorierte den Auftrag, die feindliche Fischerei vor Island anzugreifen, weil dies seine eigentliche Aufgabe in der Barentssee gefährdete

die *Berlin* mit ihren fast zwölf Metern Tiefgang und bot hinreichend Schutz vor westlichen Winden. Auch die Bahnanbindung und der passende Abstand zu Trondheim sprachen für Hommelvik, sodass der Oberbefehlshaber des V. Militärbezirks, General Spørk, die inzwischen desarmierte *Berlin* hier internieren ließ. Am 21. November ging sie in der Bucht vor Anker und wurde achtern an eigens einbetonierten Pollern solide vertäut. Danach ließ man zentrale Teile der Schornstein-Anlagen entfernen. An eine Flucht war nun nicht mehr zu denken.

Norwegen internierte das Schiff in Übereinstimmung mit internationalem Völkerrecht, nach dem Norwegen dazu verpflichtet war, widerrechtlich eingelaufene Schiffe kriegführender Staaten bis zum Kriegsende festzuhalten und zu bewachen. Wie jedoch mit internierten Soldaten umgehen, die keineswegs Kriegsgefangene waren?

Von Großbritannien und Deutschland stets argwöhnisch beobachtet, stand die Regierung vor einem schwierigen Balanceakt. Einerseits mussten Schiff und Mannschaft in Gewahrsam bleiben, andererseits musste man die Internierten human behandeln, wollte man keinen Aufstand riskieren.

Komfortables Leben

Für die *Berlin* erledigte sich zumindest die Frage der Einquartierung. Deckoffizier Niebuhr bemerkte in seinen Erinnerungen, dass „nur ein Bruchteil der Kriegsteilnehmer so komfortabel wie wir an Bord wohnten.“ Auch die Versorgung von Mannschaft und Schiff mit Lebensmitteln, Wasser und Kohle

DIE BUCHT VON HOMMELVIK:

Fabriken und lange Kais für den Holzexport (links die *Berlin*)

Foto: Historielaget Hommelviks Venner





BEWACHER UND BEWACHTE:

In den ersten Monaten wurden die Matrosen an Land stets von norwegischen Soldaten begleitet

Foto: Historielaget Hommelviks Venner

war zufriedenstellend. Problematisch war die soziale Isolation der streng an Bord gehaltenen 450 Mann. Zahlreiche Fluchtversuche in das nahe gelegene Schweden wurden unternommen, glückten aber meist nur den Seeoffizieren. Die durften gegen Abgabe ihres Ehrenworts an Land. Viele brachen ihr Wort: 1916 waren 24 der 30 Offiziere geflüchtet! Auch Kommandant Pfundheller.

Netter Zeitvertreib

Unterdessen versuchte sich die Mannschaft an Bord mit Instandsetzungsarbeiten und Sport die Zeit zu vertreiben und zu unterhalten. Die Männer gründeten ein Bordorchester und einen Chor, selbst ein Mandolin- und Zither-Ensemble stampfte man aus dem Boden. Zahlreiche deutsche Delegationen besuchten das Schiff und höchst interessiert waren die Norweger selbst. An Wochenenden durften sie das Schiff besuchen und „alle“ kamen, um die luxuriöse Ausstattung zu bestaunen.

Außerdem gab es auf der *Berlin* Bier und Schnaps „taxfree“. Es wurde aber nicht nur getrunken, die Mariner in ihren feschen Ausgehuniformen beeindruckten die Norwegerinnen anscheinend sehr; später wurden viele Ehen geschlossen. Gleichzeitig suchten die örtlichen Unternehmer unter der Mannschaft nach gut ausgebildeten Arbeitskräften.



BELIEBTES FOTOMOTIV: Soldaten der norwegischen Wachmannschaft mit Frauen vor dem Hilfskreuzer im Lofjord Foto: Åsen Museum og Historielag





BELIEBTE ARBEITSKRÄFTE: Viele „Berliner“ traten bei der Eisenbahngesellschaft in Dienst, die dringend Personal benötigte

Foto: Historielaget Hommelviks Venner

Aber auch die Wochenendbesuche der Norweger konnten den moralischen Verfall der Mannschaft nicht aufhalten. Ohne Offiziere und somit ordnende Kräfte vertrieb sie sich in den Tiefen des Schiffs die Zeit mit Kartenspiel. Auch General Spørk war klar, dass die Mannschaft irgendwann Landgang erhalten musste.

Erste Versuche hatte man bereits im Winter 1914/15 gemacht, als jeweils 50 Mann unter Bewachung rund um Hommelvik marschierten. Ab nächsten Sommer spielte dann die Fußballmannschaft der *Berlin* gegen den lokalen Club. Schwimmen und Sport an abgelegenen Plätzen gestatteten die Norweger ebenfalls. Im nächsten Winter konnten die Männer sogar Ski fahren, denn ein wohl-tätiger Norweger hatte der Mannschaft 30 Paar Ski gestiftet. Nach Aussagen von Deckoffizier Niebuhr verhielt sich die Mannschaft bei all diesen Aktivitäten sehr korrekt. Ferner stoppte ein neues Reglement die noch immer stattfindenden Fluchtversuche effektiv. Im Juni 1916 kam endlich der lang erwartete Durchbruch: freier Landgang für die Mannschaft.

Die Erlaubnis dazu hatte auch wirtschaftliche Gründe. Norwegen florierte während des Ersten Weltkriegs und 1915/16 machte

FRISCHER FISCH!

Smutjes filetieren Seeteufel („breiflab“), auch sonst wusste man sich zu helfen

Foto: Historielaget Hommelviks Venner

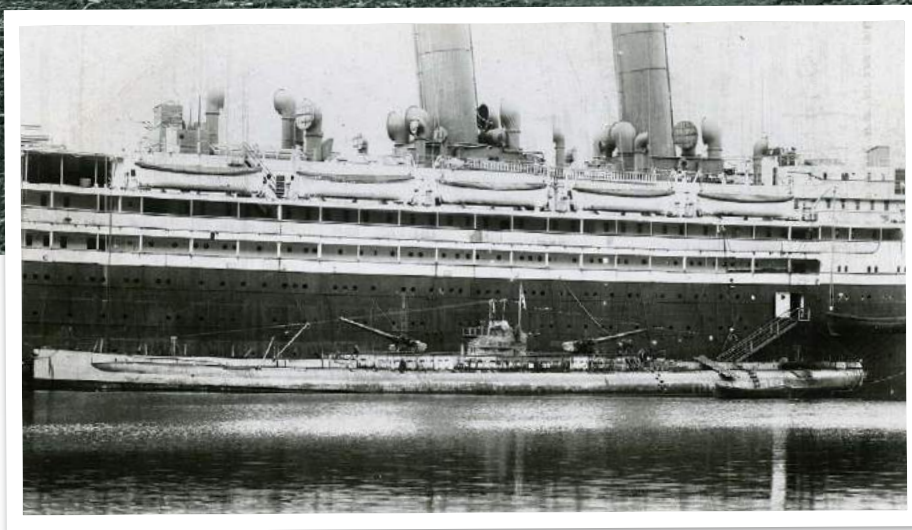


SELBSTVERSORGER: Die Schweine- und Karnickelzucht an Bord veranlasste die Mannschaften zu ungewohnten Tätigkeiten

Foto: Åsen Museum og Historielag

„EIN GOTTVERLASSENER PLATZ“: Hilfskreuzer *Berlin* ab Herbst 1917 im Lofjord.
Im Vordergrund ein Schilderhaus der norwegischen Wachmannschaft

Foto: Åsen Museum og Historielag



UNERWARTETER BESUCH: Das Unterseeboot U 157 wurde im November 1918 für kurze Zeit im Lofjord interniert

Foto: Norsk Maritimt Museum

sich ein immer größerer Mangel an Arbeitskräften bemerkbar. Jetzt bekamen die Unternehmer in Hommelvik, wonach sie auf dem Schiff gesucht hatten, nämlich gut ausgebildete Arbeitskräfte. Die neue Freiheit entwickelte allerdings ihre eigene Dynamik.

Gern gesehene Arbeiter

Zeitliche wie lokale Beschränkungen des Landgangs wurden ständig reduziert oder entfielen sogar ganz. Ende 1916 arbeiteten beispielsweise rund zirka 150 Mann auf ganzen 100 Kilometern südlich von Trondheim beim Bau der neuen Bahnstrecke nach Oslo. Auch in Trondheim fanden sich die „Berliner“ in fast allen Unternehmen, sogar im städtischen Gaswerk. Einige, wie zwei SteWARDS, machten dabei Karriere und stiegen später im vornehmen Hotel „Britannia“ in das Management auf.

Entlohnt wurden die willkommenen Arbeitskräfte nach geltendem norwegischem Tarif. Dies führte an Bord der *Berlin* zu merklichen sozialen Unterschieden und somit

Spannungen zwischen den „Landarbeitern“ und denen, die an Bord die notwendigen Wartungsarbeiten ausführen mussten. Um diesen Unterschied auszugleichen, richtete die Schiffsleitung eine Solidarkasse ein, in die jeder „Landarbeiter“ Anteile seines Lohnes einzahlen musste.

Mit der Zeit entstanden Spannungen zwischen den „normalen“ Besatzungsmitgliedern und solchen, die zusätzlich für guten Sold in der norwegischen Industrie Beschäftigung fanden

Später unterstützte man mit einer zweiten Abgabe auch Not leidende Familien der Besatzung in Deutschland. Wenn diese Abgaben vor allem dem Frieden an Bord dienten, so zeigten sie doch eine beachtliche soziale Verantwortung von Mannschaft und Schiffsleitung. Hinzu kamen das Wohlwollen und die Loyalität der norwegischen Militärbehörden und Unternehmer.

Win-win-Situation

So gewann jeder: Das norwegische Militär konnte den schwierigen Balanceakt zwischen Bewachen und guten Bedingungen für die Internierten befriedigend lösen; die Wirtschaft Mittelnorwegens erhielt dringend benötigte Arbeitskräfte und die Mannschaft des Schiffes genoss enorme Freiheiten. Einzig die norwegischen Wachmannschaften schienen die Verlierer gewesen zu sein, denn ihr Dienst war nicht nur stupide, sondern bei den klimatischen Bedingungen im Winter auch hart.

Die neue Bewegungsfreiheit der Mannschaft schloss ab Mitte 1916 sogar einen Heimaturlaub mit ein. Zuerst nur in Notfällen gewährt, wurde der Urlaub dann als eine Art Belohnung vergeben. Schließlich durften je-

doch alle nach Deutschland reisen. Ab 1917 reisten die Männer zirka zwei Mal jährlich zu ihren Familien – und wieder zurück. Flüchtige Mannschaften wurden im Gegensatz zu den Offizieren von den deutschen Militärbehörden zurück nach Norwegen überstellt.

Schließlich kamen sogar Angehörige der Besatzung nach Norwegen. Man hatte ihnen gestattet, sich in Hommelvik niederzulassen, wo sie das Wohlwollen der Einwohner vermutlich auf eine harte Probe stellten. Denn allmählich wurden auch in Norwegen die Lebensmittel knapper. Dennoch soll zwischen den Norwegern und der inzwischen auf 40 Familien angewachsenen deutschen Kolonie ein gutes Einvernehmen geherrscht haben. Und dieses Wohlwollen wurde der *Berlin* und ihrer Mannschaft inzwischen allgemein in Norwegen entgegengebracht. Probleme bereitete nur noch der englische Konsul in Trondheim. Immer wieder versuchte er zu verhindern, dass norwegische Firmen Wartungsarbeiten für das Schiff übernahmen. Seine Bemühungen hatten jedoch nicht immer Erfolg.

Die Ruhe ist vorbei

In Schwierigkeiten kamen Schiff und Besatzung erst durch Ereignisse fernab von Hommelvik und Trondheim. Im Februar 1917 erklärte die deutsche Marine den uneingeschränkten U-Boot-Krieg, in dessen Verlauf ungefähr die Hälfte der norwegischen Handelsflotte versenkt wurde und nahezu 1.400 norwegische Seeleute ums Leben kamen. Ebenfalls 1917 wurde eine Reihe deutscher Agenten in Oslo und Bergen gefasst. Als im Sommer gleichen Jahres das Transitlager in Hafen von Trondheim brannte, lastete man dies rasch deutschen Agenten an.

Auch die *Berlin* geriet in den Sog einer allgemeinen Spionagehysterie. Das norwegische Militär sah sich gezwungen, die angebliche „Spionzentrale in Hommelvik“, so ein Polizeibericht, zu inspizieren. Man fand nichts Verdächtiges, was die aufgeheizte Stimmung aber nicht abkühlte. Schließlich mussten die Militärbehörden dem Druck der öffentlichen Meinung nachgeben. Sie ließen die *Berlin* weiter östlich in den einsamen Lofjord verlegen, wohin sie am 30. Oktober 1917 mit eigener Maschine fuhr. Ein „gottverlassener Platz“, wie Deckoffizier Niebuhr resigniert bemerkte.

Vor allem die Verkehrsanbindung war schlecht. Der neue Liegeplatz lag zirka an-



TRAUTES HEIM: Hans und Elsa Rothfos feiern 1917 Weihnachten in einer angemieteten Wohnung

Foto: Historielaget Hommelviks Venner

derhalb Stunden von der nächsten Bahnstation entfernt. Folglich ließ der Kontakt mit Trondheim nach, viele verloren ihre Arbeit. Schlimmer noch war, dass die deutschen Familien wieder heimkehren mussten, denn es gab kaum Wohnungen für sie in der ländlichen Umgebung des Lofjords.

Für die Mannschaft entstand nun wieder das Freizeitproblem, das man im Lofjord allerdings eleganter mithilfe von Sport und organisierten Freizeitaktivitäten löste. Der Reporter einer norwegischen Tageszeitung war sehr erstaunt, als er bei seinem Besuch sah, dass viele der deutschen Matrosen auf Wan-

derschaft gingen, während andere ihre Segelboote für eine Regatta klarmachten. Im Winter trugen die Männer Meisterschaften im Eisschnellauf und Eissegeln aus, wiederum andere gingen auf lange Skitouren. Ferner hatte man an Land eine Schweine- und Kaninchenzucht eingerichtet, deren Erzeugnisse nicht nur die Bordküche aufbereitete, sondern auch die umliegenden Höfe versorgten.

Zu vielen der verstreut liegenden Höfen entwickelten sich freundschaftliche Beziehungen, vor allem dann, wenn die Mannschaft bei der Ernte und auch sonst der Bevölkerung half; so kam es auch hier zu einer Reihe von Eheschließungen.

Zwar ereilten Spionagegerüchte die *Berlin* am neuen Liegeort, aber eigentlich nahm sie niemand mehr ernst. Eine Sensation hingegen dürfte die Ankunft des deutschen U-Bootes U 157 gewesen sein, das – ebenfalls interniert – im November 1918 an dem Hilfskreuzer festmachte.

Rückreise – aber nicht für alle

Diesen erreichte im November 1918 die Nachricht vom Aufstand der Matrosen und ein schnell gebildeter Soldatenrat brachte das Schiff unter seine Kontrolle. Kurz darauf reiste jedoch ein Teil der Mannschaft zurück nach Deutschland. 65 Mann musterten ab und blieben in Norwegen. Alle Übrigen sollte das Schiff nach Deutschland überführen, wozu es vorerst jedoch nicht kam. Während U 157 nach rund zwei Wochen ablegen durfte, wollte die norwegische Regierung die *Berlin* erst dann freigeben, wenn das Deutsche Reich die Kosten für die Internierung erstattet hatte, zirka 1,5 Millionen Kronen. Zähe Verhandlungen waren die Folge, in deren Verlauf der norwegische Außenminister Ihlen sogar versuchte, die *Berlin* gleichsam als Pfand in Besitz zu nehmen. Auswärtiges Amt und Marineleitung bestanden jedoch weiterhin darauf, dass Norwegen das Schiff herausrückt, denn laut Brüsseler Handelsschiffsabkommen musste Deutschland es an England ausliefern.

Im Mai 1919 stellte man die norwegische Regierung vor vollendete Tatsachen, schickte ein Kohleschiff und neue Mannschaften nach Trondheim. Und endlich, am 14. Juni 1919, durfte die *Berlin* Norwegen verlassen. Mit ihrem mächtigen Typhoon grüßte sie noch einmal hinüber nach Trondheim – dieses Mal jedoch aus Dankbarkeit für die trotz aller Widrigkeiten erlebte freundliche Aufnahme durch Land und Leute. ⚓

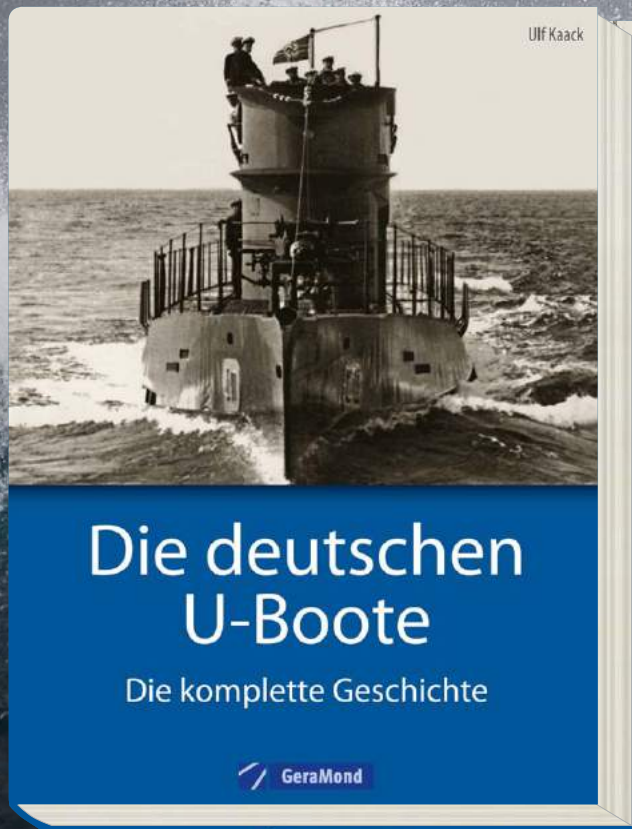
GESCHICHTE DER BERLIN

Wie ging es weiter?

In Bremerhaven wurde die *Berlin* wieder in den Originalzustand versetzt und dann an England ausgeliefert. Die britische Navy verwendete das Schiff zuerst als Truppentransporter, verkaufte es aber bereits 1920 an die White Star Line. Unter dem neuen Namen *Arabic* fuhr es noch viele Jahre auf dem Nordatlantik, auch unter belgischer Flagge, bis es schließlich 1931 abgewrackt wurde.

Die Geschichte der *Berlin* ist damit aber noch nicht ganz zu Ende. Am 9. April 1940 lief ein deutscher Flottenverband mit dem Schweren Kreuzer *Blücher* an der Spitze in den Oslofjord ein (Unternehmen „Weserübung“) und hielt auf die Festung Oscarsborg zu. Diese wurde von Oberst Birger Eriksen kommandiert, der 1915 in Fort Agdenes das Kommando übernommen und den Durchbruch der *Berlin* erlebt hatte. An diesem Aprilmorgen ließ Oberst Eriksen, ohne höheren Befehl abzuwarten, das Feuer auf die *Blücher* eröffnen.

Die gewaltige Technik des deutschen Militärs



**SONDER-
AUSGABE**

nur € 14,99*
vorher € 29,99

224 Seiten · ca. 340 Abb.
ISBN 978-3-96453-270-1
€ (D) 14,99

Unterseeboote sind furchteinflößende und äußerst wirksame Waffensysteme. Dieses Buch stellt mit der Entwicklung der deutschen U-Boote von der Kaiserlichen Marine über die Kriegsmarine bis zur Deutschen Marine ein faszinierendes Kapitel maritimer Militärgeschichte dar. Über die reinen technischen Betrachtungen hinaus werden dem Leser außerdem historische Einsatzberichte und Erzählungen ausgewählter Zeitzeugen – aus erster Hand – geboten.

* gebundener Verlagspreis



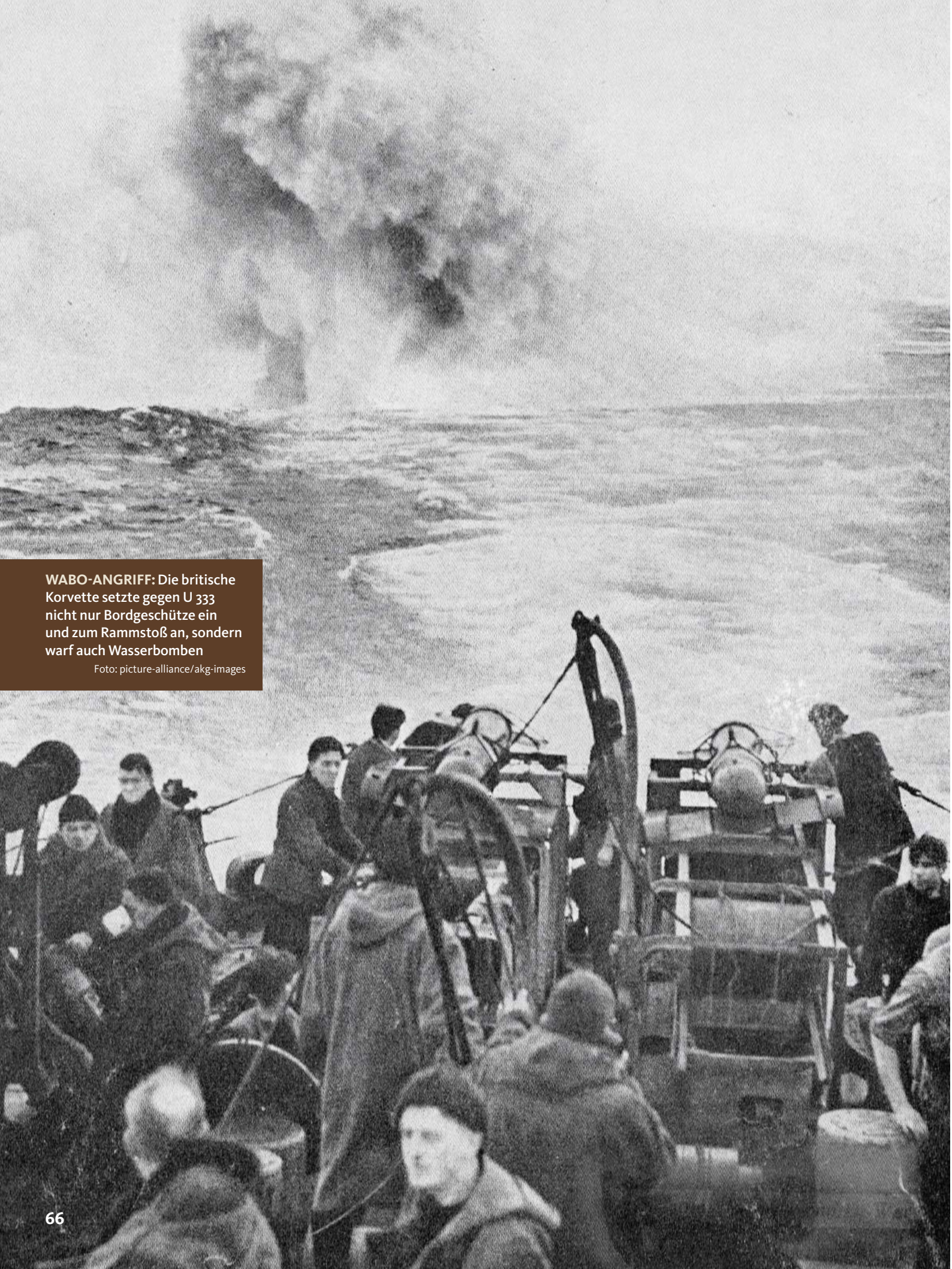
Weitere Militärtitel finden Sie unter www.geramond.de



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



WABO-ANGRIFF: Die britische Korvette setzte gegen U 333 nicht nur Bordgeschütze ein und zum Rammstoß an, sondern warf auch Wasserbomben

Foto: picture-alliance/akg-images

U 333 UND HMS CROCUS VOR DER WESTAFRIKANISCHEN KÜSTE

Duell vor Freetown

Am 6. Oktober 1942 beschoss und rammte die britische Korvette *HMS Crocus* auf kurze Entfernung das aufgetaucht fahrende U 333 unter Kapitänleutnant Peter-Erich Cremer. Dann gelang dem schwer verwundeten Kommandanten ein rettendes Manöver

Von Jens Grützner

An jenem Oktobertag stand U333 im Rahmen der U-Bootgruppe „Iltis“ frühmorgens vor Freetown an der westafrikanischen Küste. Es war noch dunkle Nacht, es herrschte schlechte Sicht und ein Tropenschauer folgte dem nächsten. Das Boot fuhr aufgetaucht, der fünf Mann starke Ausguck musste alles geben.

Gegen 5:00 Uhr erfasste die in der Nähe patrouillierende Korvette *HMS Crocus* das Boot mit Radar und griff sofort an. Der neuseeländische Kommandant Lieutenant-Commander J. F. Holm beabsichtigte, schnellstens auf das U-Boot zuzulaufen und einen Rammstoß anzusetzen, bevor es wegtauchen konnte.

Sein Gegner, Kapitänleutnant Peter-Erich „Ali“ Cremer, hatte vor wenigen Minuten den Turm verlassen und befand sich in der Zentrale, um die Navigation und die Lotung zu überprüfen. Der Ruf „Dreimal äußerste Kraft voraus, hart Steuerbord, Kommandant auf die Brücke!“ brachte ihn schnellstens nach oben. Einer der achteren Ausgucks hatte an Steuerbord einen sich schnell nähernden Schatten ausgemacht. Zweifellos ein feindliches Kriegsschiff, eine Korvette oder ein Zerstörer, das sich mit hoher Fahrt näherte und jetzt nur noch 500 Meter entfernt war.

Die Korvette feuert sofort

Gerade in dem Augenblick, als Cremer im Turm ankam, schlugen die ersten Geschosse der gegnerischen Oerlikon-Geschütze und Fla-Maschinengewehre ein. Durch die kurze Distanz waren die komplette Brückenwache und der Kommandant sofort getroffen. Cremer hatte mehrere Einschüsse im Arm,

der I. Wachoffizier (I. WO) erhielt einen Schuss in den Hals. Beide blieben trotzdem oben. Der an Bord eingeschiffte Kommandantenschüler, Oberleutnant zur See Wilhelm Pohl, war schwer verwundet und mit durchschossener Kehle vom Turm bis in die Zentrale gefallen.

Nachdem der I. WO, Oberleutnant Bernhard, erneut am Arm und Bein getroffen worden war, befahl ihm sein Kommandant, die Brücke zu verlassen. Cremer blieb allein oben und hievte mit seinem unverletzten Arm die schwer verwundeten Matrosen-Obergefreiten Thiel und Levermann in den Turm hinunter. Der Bootsmaat Kurze war offenbar außerbords gerutscht und blieb vermisst.

Die Korvette schoss Dauerfeuer, um die Deutschen am Besetzen des 8,8-cm-Geschützes zu hindern. Cremer erhielt noch weitere Granatsplitter, versuchte aber dennoch, das U-Boot in eine günstige Torpedoschuss-Position zu bringen. Der britische

Kommandant tat alles, um U 333 so schnell und so hart wie möglich zu rammen. Dafür beleuchtete *Crocus* mit seinem Scheinwerfer das U-Boot. Beide Gegner umkreisten sich, die Entfernung betrug nur wenige Meter. Schließlich konnte das Boot einem Zusammenstoß nicht mehr ausweichen.

Cremer hatte die Wucht des Aufpralls durch ein schnelles Hart-Ruder-Manöver kurz vorher noch abmildern können. Obwohl es mehr ein flüchtiger Anprall war, bei dem U 333 zwei Minuten an der Seite der Korvette entlang rutschte, riss die Bordwand des Briten unter der Wasserlinie in einer Länge von fast zwei Metern auf. Das Vorschiff lief schnell voll und alle Pumpen mussten eingesetzt werden, um die Korvette über Wasser zu halten.

Befehl: tauchen!

Nachdem sich beide voneinander gelöst hatten, entschloss sich der deutsche Kommandant, sein Boot durch Tauchen zu retten. Er

DATEN U 333 (TYP VII C)

„Das Boot mit den drei kleinen Fischen“

1941	14. Juni	Stapellauf Nordseewerke Emden
	25. August	Indienststellung
1942	1. Mai	von Tanker <i>British Prestige</i> gerammt
	6. Oktober	von <i>HMS Crocus</i> zwei Mal gerammt
1943	18. November	von britischer Fregatte <i>HMS Exe</i> gerammt
1944	31. Juli	südwestlich der Scillyinseln durch Wasserbomben der Sloop <i>HMS Starling</i> und der Fregatte <i>HMS Loch Killin</i> versenkt. Tod der 45-köpfigen Besatzung, darunter der Kommandant Kapitänleutnant Hans Fiedler

Foto: Sammlung GSW



befahl „Klar bei Schwimmwesten und Tauchretter“. Cremer war übel zugerichtet. Am Kopf verwundet, das linke Auge blutverklebt und durch den Blutverlust geschwächt, traf ihn noch ein fingerlanger, rasiermesserscharfer Granatsplitter, der im Brustbein stecken blieb. Trotzdem schaffte er es, sein Boot auf Parallelkurs zu legen und langsam vor der Korvette herzufahren.

Lieutenant-Commander Holm wollte das U-Boot erneut rammen. U 333 hatte inzwischen starke Schlagseite, sodass er annehmen musste, dass es danach kentern würde. Der Drehkreis der Korvette war aber stets größer als der des U-Bootes. Die Gegner versuchten, sich gegenseitig auszumanövrieren.

Schließlich gelang es *Crocus*, das U-Boot ein zweites Mal zu rammen. Doch Cremer drehte in letzter Sekunde mit äußerster Kraft hart Steuerbord ab, sodass der Brit lediglich das Heck überfuhr. U 333 legte sich daraufhin schwer über und tauchte plötzlich weg. „Das kann keiner überleben!“ sagte Holm zu seinem Artillerieoffizier.

Pausenloser Beschuss

Das Ende des Bootes schien offensichtlich. Darüber hinaus wurde es in den letzten Augenblicken ununterbrochen mit Maschinenwaffen beschossen und mit den beiden Steuerbord-Wasserbombenwerfern beharkt.

U 333 hatte starke Schlagseite und geriet unter dem Wasserschwall der Explosionen außer Sicht der Briten. Es war in der Tat schwer getroffen: Der Bug verbeult, der Turm durchlöchert und zweieinhalb Meter des Hecks waren abgetrennt. Cremer gab den Befehl, auf 20 Meter Tiefe zu gehen, danach fiel er in eine kurze Ohnmacht. Das Boot sackte auf den Grund, wo sich weitere Schäden zeigten.

Der Rammstoß hatte die äußere Klappe des Heck-Torpedorohres abgerissen, sodass es undicht geworden war. In der E-Maschine herrschte starker Wassereinbruch, der durch die Lenzpumpen allein nicht mehr behoben werden konnte. Cremer befahl, nachdem er das Bewusstsein wiedererlangt hatte, die Dunkelheit auszunutzen, um aufzutauchen und über Wasser zu entkommen. Inzwischen schoss *Crocus* Leuchtgranaten und warf Wasserbomben ins Nichts, da er das ablaufende U-Boot nicht bemerkte.



MIT ALLEN MITTELN: Der zweite Rammstoß der Korvette schnitt zweieinhalb Meter vom Heck des Unterseebootes ab

U 333 blieb tauchklar, alle Schäden waren in dem Moment aber noch nicht zu übersehen. Nachdem Kapitänleutnant Cremer sein Boot und seine Besatzung aus der größten Gefahr gerettet hatte, verlor er durch den starken Blutverlust – er ließ sich erst nach 20 Minuten verbinden – wieder das Bewusstsein. Sein Gesundheitszustand war äußerst

VERHEERENDER ANGRIFF: Die Oerlikon-Geschütze der *Crocus* durchsiebten den Turm von U 333

Fotos: Sammlung Grützner (2)

kritisch. Der II. Wachoffizier forderte aus diesem Grund beim Befehlshaber der U-Boote (BdU), Admiral Dönitz, per Funk ein U-Boot mit einem an Bord eingeschifften Arzt an.

In Cremers Brust steckte noch immer der Granatsplitter, der schnellstens entfernt werden musste, jeder Atemzug bereitete höllische Schmerzen und konnte der letzte sein. Der in Erster Hilfe geschulte Funker traute sich eine „Notoperation“ nicht zu – aber der Leitende Ingenieur, Oberleutnant (Ing.) Georg Hoffmann. Er desinfizierte sich behelfsmäßig die Hände und übernahm mit einer großen Zange aus dem Handwerkskasten den chirurgischen Eingriff.

Zur Betäubung kippte der Kommandant zwei volle Becher französischen Rum hinunter. Drei Mann hielten ihn fest und Hoffmann drehte mit der Zange den Splitter heraus. Von den sechs Männern auf dem Turm hatten nur Cremer und Oberleutnant Pohl schwer verwundet überlebt. Die drei Gefallenen wurden am nächsten Tag nach Seemannsart im Meer beigesetzt.

Hilfe trifft ein

Rund 72 Stunden später traf U 333 auf U 459, dem Versorgungs-U-Boot, unter Korvettenkapitän von Wilamowitz-Moellendorff. Oberassistentarzt Joachim Kirmse kam an Bord des beschädigten Bootes und untersuchte die beiden Schwerverwundeten.

Bei Cremer diagnostizierte er 14 Verletzungen. Durch den großen Blutverlust hatten Herz und Kreislauf gelitten. Der linke Arm war bewegungslos, dazu kamen Prellungen der Brust- und Lendenwirbelsäule sowie der Bauchdecke. Darüber hinaus hatte er einen Steckschuss im linken Oberarm

HMS CROCUS: Am 26. Juni 1940 in Glasgow vom Stapel gelaufen und noch im selben Jahr in Dienst gestellt, wurde die Korvette der *Flower*-Klasse nach dem Krieg unter dem Namen *Annlock* an einen zivilen Betreiber veräußert

Foto: Interfoto/Topfoto



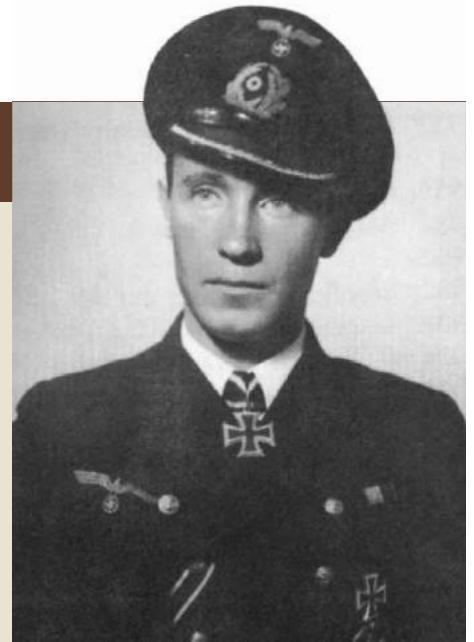
PETER-ERICH „ALI“ CREMER

Spitzname „Wrack Peter“

1911	25. März	geboren in Metz
1932		Eintritt in die Kriegsmarine
1936	1. Januar	Beförderung zum Leutnant zur See
1940	1. Februar	Beförderung zum Kapitänleutnant
1941	25. August	Kommandant von U 333
1942	11. Mai	Nennung im Wehrmachtbericht
	5. Juni	Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes
1944	1. August	Beförderung zum Korvettenkapitän
1945	25. April	erneute Nennung im Wehrmachtbericht, dieses Mal als Führer eines Panzervernichtungstrupps der Kriegsmarine
	Mai	Kommandeur Wachbataillon Dönitz
1992	5. Juli	in Hamburg gestorben

DER KOMMANDANT:
Kapitänleutnant Peter-Erich Cremer übernahm am 25. August 1941 U 333 und versenkte auf seiner ersten Feindfahrt irrtümlich den deutschen Blockadebrecher *Spreewald*, den er für ein britisches Schiff gehalten hatte

Foto: Sammlung Grützner



sowie etliche Splitterverletzungen und Streifschüsse im Gesicht, am Oberkörper, an der Hüfte und beiden Beinen. Ohne ärztliche Hilfe hätte der Kommandant vermutlich nicht überlebt.

Oberleutnant Pohl wurde am linken Arm schwer getroffen. Unzählige Splitter, einige saßen im Lungenbereich, hatten seinen Körper durchsiebt. Durch den Kehlkopfdurchschuss verlor er die Stimme und konnte seit dem nur noch flüstern.

U 459 hatte den Oberleutnant zur See Kasch an Bord, der das beschädigte U 333 in den Stützpunkt La Pallice/La Rochelle an der französischen Atlantikküste zurückbringen sollte. Die Heimfahrt verlief bis zum vorletzten Tag unspektakulär. Kapitänleutnant Cremer zwang sich, kurz vor Ende der Fahrt immer länger wach zu bleiben, obwohl er sich aufgrund seines kritischen Zustandes und der vielen verabreichten Arzneimittel kaum wachhalten konnte. Er wusste zu genau, dass die letzten Stunden einer Feindfahrt die gefährlichsten sind.


Denn vor den deutschen Stützpunkten lauerte nochmals der Gegner. So schoss am 21. Oktober das britische U-Boot *HMS Graph* vier Torpedos auf U 333 ab, die jedoch alle ihr Ziel knapp verfehlten. Cremer war durch sofortige Meldungen in seiner Koje über jede Bewegung informiert, befahl

Der schwer verletzte Kommandant gab von seiner Koje aus Befehle, ließ Zickzackkurs fahren und sogar vor feindlichen Fliegern wegtauchen. Dann erreichte das Boot den rettenden Hafen

„äußerste Kraft voraus“ und ließ Zickzackkurs fahren. Später musste das Boot vor drei feindlichen Jägern wegtauchen. Nach Eintreffen des Sicherungsgeleits detonierte vor dem vorausfahrenden Sperrbrecher zu guter Letzt noch eine Mine.

Am 23. Oktober 1942 erreichte U 333 La Rochelle. Das Boot kam zur Reparatur in die Werft und Cremer für einige Monate ins Lazarett.

Großadmiral Dönitz kommentierte das Kriegstagebuch: „Mit ihrem Kommandanten hat sich die ganze Besatzung im Augenblick größter Gefahr ausgezeichnet bewährt.“ Die britische Admiralität erkannte die gemeldete Versenkung eines U-Bootes durch *Crocus* an. Premierminister Winston Churchill wurde über das Seegefecht informiert und König George VI. verlieh Lieutenant-Commander Holm das „Distinguished Service Cross“.

Nach dem Krieg sahen sich die beiden Kommandanten erstmals – und wurden Freunde. 

„BOOT MIT DEN DREI KLEINEN FISCHEN“: U 333, das am Turm drei Fische als kennzeichnendes Wappen trug, beim Versorgungsmanöver in See

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

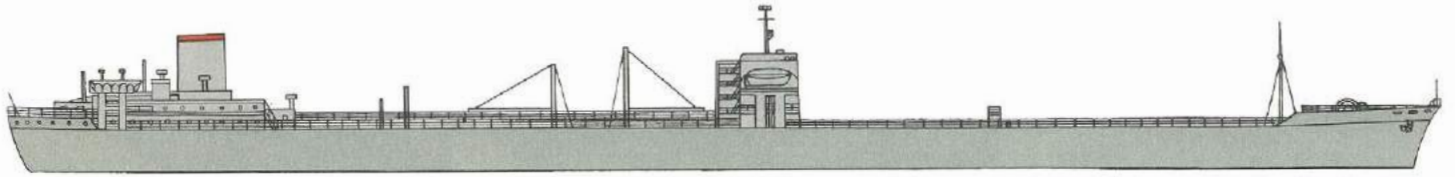


FÜR DEN WELTHANDEL (NOCH) UNVERZICHTBAR

Giganten der Meere

Tanker transportieren rund 60 Prozent der verfügbaren Ölmenge und sorgen damit für den Nachschub des dringend benötigten Rohstoffs. Solange die Welt vom schwarzen Gold abhängig ist, ist sie auch auf die Stahlkolosse angewiesen

Von Ingo Thiel



SUPERSCHIFF: *Nissei Maru* war in den 1970er-Jahren der Inbegriff japanischer Wirtschaftskraft. Das 1975 in Dienst gestellte Rohöltankschiff besaß eine Tragfähigkeit von 484.337 tdw (Tons Deadweight) und eine Tankkapazität von insgesamt 573.345 Kubikmetern

Foto: Sammlung GSW

Ohne Tanker würde die eine Hälfte der Menschheit frieren und die andere Hälfte hungern, sagen Logistik-Experten. Denn die Bunkerschiffe sind nicht nur für die Wärmeversorgung wichtig, sondern haben auch eine Schlüsselfunktion für den globalen Handel, der ohne sie zum Erliegen käme. Der Bedarf am Treibstoff des Welthandels ist riesig: Etwa 95 Millionen Barrel Öl werden weltweit pro Tag verbraucht, das sind 175.000 Liter Rohöl in der Sekunde – wäre der Tegernsee ein Öltank, wäre er in gut zwei Wochen leer.

Flexible Lademöglichkeiten

Tanker können aber nicht nur Öl transportieren, sondern alles, was flüssig ist, etwa Chemikalien oder verflüssigte Gase, aber auch Lebensmittel wie Orangensaft-Konzentrat. Die meisten Tanker sind darauf ausgelegt, nur bestimmte Flüssigkeiten zu transportieren. Wer als Reeder dennoch flexibel sein will, baut daher unterschiedliche Tanks ein, um verschiedene Produkte befördern zu können. Die technischen Anforderungen an die Tanks für Öl und Gas sind extrem: So wird verflüssigtes Erdgas bei rund minus 160 Grad Celsius transportiert, Rohöl bei etwa 50 Grad. Es wird im beheizten Zustand geladen und während der gesamten Seereise durch große Kesselanlagen beheizt, damit man es im Löschhafen abpumpen kann.

Einen Tanker kann man von außen sehr gut von der Silhouette anderer Schiffe unterscheiden: Tankschiffe haben ein flaches Deck, das außer dem Brückenhaus, das meist neben der Kommandobrücke auch

Offizierskabinen, Messe, Küche sowie Mannschaftsräume beherbergt und kurz vor dem Heck liegt, keine Aufbauten trägt.

Mittschiffs sind die Manifoldkräne montiert, die Schläuche von Land an Bord heben, um diese mit den Leitungen des Tankers zu verbinden und so Rohöl aufzunehmen oder das gebunkerte Öl abzupumpen. Auch die üblicherweise auf beiden Seiten eines Tankers angebrachten Anschlüsse für die Schläuche, die sogenannten Manifolds, sind durch ihre Zylinderform mit genormten Flanschen gut zu erkennen.

Bei den Manifolds befinden sich zahlreiche Sicherheitseinrichtungen zum Schnellschließen der Ventile bei Überläufen, Feuerlöscheinrichtungen und Ölwannen zum Auffangen von Leckagen.

15.982 Schiffe

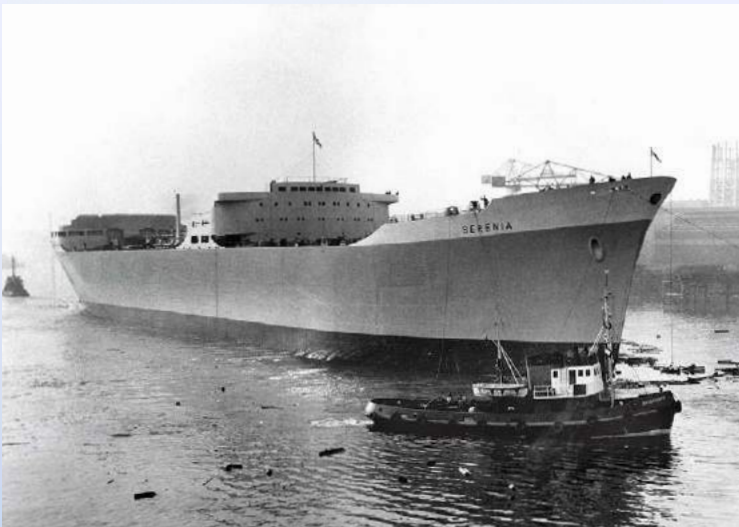
Unter Deck sind Pumpen mit einer Einzelleistung von mehr als 10.000 Tonnen pro Stunde angebracht. Öltanker der VLLC-Klasse mit einem Fassungsvermögen von zwei Millionen Barrel Rohöl verfügen über große Pumpsysteme. Trotzdem kann es bis zu vier Tage dauern, das Rohöl aus solch einem Großtanker vollständig abzupumpen. Überwacht werden Lade- und Löschoperationen mit einem Rechner. Dieser Ladungsrechner gestattet eine Vorhersage über Kräfte wie Auftrieb und Gewicht der Ladung, die auf das Schiff einwirken, und berechnet, wie die Ladung ideal auf die Tanks verteilt wird.

Die Welttankerflotte umfasste im Januar 2021 insgesamt 15.982 Schiffe mit 720,7 Millionen Deadweight Tonnage (dwt), darunter

ANDROMEDA

Das erste Tankschiff

Die 1864 auf der Werft Jones, Quiggin & Co. in Liverpool gebaute *Andromeda* war ursprünglich ein Frachtsegler. 1879 kaufte der Reeder Wilhelm Anton Riedemann den Dreimaster und ließ ihn 1885 bei Joh. C. Tecklenborg zum ersten Tankschiff der Welt umbauen. Fest im Rumpf an der tragenden Struktur befestigt, kamen 72 ehemalige Wassertanks als Öltanks zum Einsatz. Sie waren durch eine spezielle Rohrleitung miteinander verbunden und konnten so zentral be- und entladen werden. Der Bremer Ölkaufmann Franz Ernst Schütte nutzte die *Andromeda* erfolgreich für den Ölimport nach Deutschland, die Kosten konnte er so um vier Mark pro Fass senken. Am 13. März 1888 lief der Tanksegler bei Nebel auf die Cross Sands bei Great Yarmouth auf Grund und musste aufgegeben werden. Länge: 82,85 m, Breite: 11,46 m, Tiefgang: 7,71, Vermessung: 1932 RT



EINZELFALL: Der 1960 vom Stapel gelaufene Tanker *SS Serenia* war der größte, den eine britische Werft jemals fertiggestellt hat

Foto: Interfoto/Topfoto



KLOTZEN, NICHT KLECKERN: Die 1954 in Hamburg gebaute *Al-Malik Saud Al-Awal* der Flotte von Aristoteles Onassis löste die *Tina Onassis* als bis dahin größten Tanker der Welt ab

Foto: picture-alliance/Deutsche Fotothek/Erich Andres

DICKER BROCKEN: *Elisabeth Knutsen* mit 80.000 Tonnen Rohöl an Bord läuft in den Rostocker Hafen ein. Der 265 Meter lange norwegische Tanker mit einem Fassungsvermögen von 121.000 Tonnen ist der bislang größte, der in Rostock abgefertigt wurde

Foto: picture-alliance/AA/Stringer





MONTAGEARBEITEN BEI BLOHM & VOSS:

Bei einem Öltanker lagert das Öl in riesigen Tanks, die durch Quer- und Seitenlängsschotte unterteilt sind. Sie verhindern, dass die Flüssigkeit umherschwappt und das Schiff aus dem Gleichgewicht gerät. Bug und Heck verjüngen sich nach unten und bilden auf der Schwimmwasserlinie eine Art Taille, ehe sie unter der Wasseroberfläche wieder breiter werden

Foto: picture alliance/ZB/euroluftbild.de/Hans Blossley

8.033 Rohöltanker mit 524.8 Millionen dwt, die rund 2,5 Milliarden Kubikmeter Rohöl pro Jahr befördern. Für nahezu die Hälfte dieser Tonnage kommt die Nachfrage aus Asien, Tendenz stark steigend. Da die Transportkosten bei größeren Schiffen niedriger sind, wurden zunächst immer größere Öltanker mit entsprechenden Kapazitäten gebaut.

Wachsende Zuladungen

Das durchschnittliche Zuladungsgewicht stieg bei Rohöltankern stetig: Das erste Schiff, das als reiner Tanker 1879 gebaut wurde, die *Zoroaster*, hatte gerade einmal 250 tdw. Im Jahr 1914 durchbrach die *Jupiter* der Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft (DAPG) mit 12.000 tdw die fünfstellige Schwelle, der erste Tanker mit mehr als 100.000 tdw war die in Japan gebaute *Universe Apollo*. Die 320.000-Tonnen-Grenze wurde 1968 mit den ersten ULCC-Schiffen der *Universe-Ireland*-Klasse überschritten, 1973 folgten die *Globtik Tokyo* und die *Globtik London*, gebaut bei IHI in Japan, mit 478.000 tdw. Mit der *Batillus*, dem ersten Schiff der Welt, das die 400-Meter-Längenmarke überschritt, nahm 1976 zum ersten Mal ein Tanker mit mehr als 500.000 tdw seinen Dienst auf.

Unglaubliche Maße von 458 Metern Länge, 68 Metern Breite und 564.650 tdw machten die *Seawise Giant* (siehe Kasten Seite 76) 1980 zur größten beweglichen von Menschenhand gebauten Maschine. Doch die gigantische Größe schränkte den Riesentanker sehr ein: Bei einem Bremsweg von mehr als sechs Kilometern durfte er weder den Panama- noch der Suezkanal durchqueren. Das Schiff konnte auch den Ärmelkanal aufgrund der schlechten Manövrierbarkeit nicht befahren. Wegen des enormen Tief-

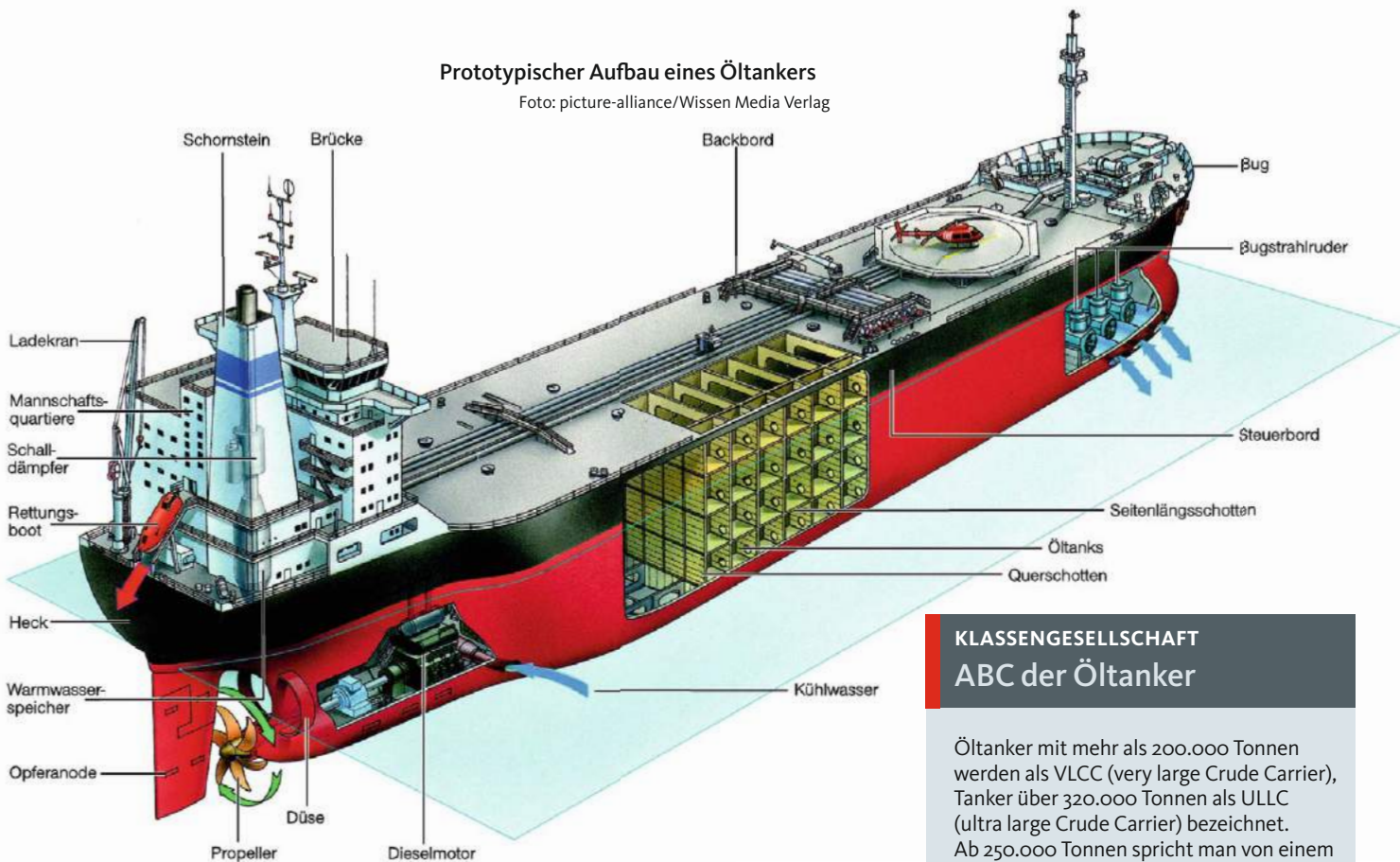


QUERGESTELLT: Es müssen nicht immer die ganz großen sein, die Aufmerksamkeit erregen. Hier blockiert das Öltankschiff *Elbtal* die Wasserstraße des Datteln-Hamm-Kanals bei Hamm in Nordrhein-Westfalen

Foto: picture alliance/ZB/euroluftbild.de/Hans Blossley

Prototypischer Aufbau eines Öltankers

Foto: picture-alliance/Wissen Media Verlag



KLASSEGESELLSCHAFT
ABC der Öltanker

Öltanker mit mehr als 200.000 Tonnen werden als VLCC (very large Crude Carrier), Tanker über 320.000 Tonnen als ULLC (ultra large Crude Carrier) bezeichnet. Ab 250.000 Tonnen spricht man von einem Supertanker. Doppelhüllen-Tanker mit mehr als 300.000 Tonnen gehören zur VPlus-Klasse. Trotz ihrer Größe kommen selbst Supertanker in der Regel mit 15 bis 25 Mann Besatzung aus. FSO (Floating Storage and Offloading Vessel /schwimmende Speicher- und Ladeeinheit) heißen Supertanker, die nur als Zwischenlager zum Aufbewahren von Öl und als Umschlagstationen für kleinere Tanker dienen, so wie die *Seawise Giant* nach ihrer Transportdienstzeit. Auch in der Binnenschifffahrt spielen Tanker eine große Rolle, es sind meist Produktentanker: Rund 8.000 von ihnen versorgen die Märkte weltweit mit Raffineriegütern. Sogenannte Parceltanker transportieren sowohl petrochemische Produkte als auch Speiseöle, Säuren, Laugen und andere Chemikalien. Größter Binnentanker der Welt ist die 2011 in Dienst gestellte *Vorstenbosch* mit einer Ladekapazität von 13.889 Kubikmetern.

gangs von mehr als 24 Metern kam nur eine kleine Zahl an Welthäfen für eine Durchfahrt infrage. Das Be- und Entladen besorgten meist sogenannte Offshore Mooring Rigs. Wegen dieser Einschränkungen sind die Zeiten der Riesen vorbei. Die heutige Obergrenze im Tankerbau liegt bei rund 450.000

lion Barrel, doch der Suezkanal kann in Leerfahrt auch von 320.000 bis 450.000-tdw-ULLC-Tankern befahren werden. Die Kanalbehörde hatte deswegen eine Idee, die zwar die Landschaft verschandelte und gefährdete, sich aber zigfach auszahlte: Um auch an Supertankern verdienen zu können, installierte man ein Pipeline-Tanksystem entlang des Kanals.

Kurz vor der Einfahrt in den Kanal wird das Öl bis zum erlaubten Tiefgang abgepumpt und nach der Ausfahrt in Tanks zur Wiederaufnahme bereitgehalten.

Millionenschwere Reeder

Vom Bremer Kaufmann Franz Ernst Schütte (siehe Kasten *Andromeda*) über Aristoteles Onassis bis hin zum heutigen Tankerkönig John Fredriksen – sie alle wussten: Im Einkauf liegt der Gewinn. Während Schütte seine Gewinne nur aus der Differenz zum Verkauf des Rohöls zog, perfektionierten Onassis und Fredriksen ihre Gewinnmaximierung: Der griechische Lebermann kaufte seine ersten Schiffe 1932 zu Spottpreisen von einer kanadischen Reederei, die aufgrund der Wirtschaftskrise in Schwierigkeiten geraten war. Er nahm gleich sechs Stück, obwohl er eigentlich nur zwei brauchte. Ab 1938 ließ er selbst Tanker bauen.

Das Pipeline-Tanksystem entlang des Suezkanals hat zwar die Umwelt ruiniert, sich aber für die Betreiber ausgezahlt: Sie verdienen an jeder Fahrt und jedem Schiff mit

Tonnen Tragfähigkeit, diese als ULCC (ultra large Crude Carrier) bezeichneten Supertanker fassen bis zu zwei Millionen Barrel Rohöl (318 Millionen Liter). Damit passen diese Tanker nicht durch den Panamakanal, für Lieferungen von den Erdölfeldern in Nahost ist der Suezkanal aber wesentlich bedeutender.

Tanker der Suezmax-Klasse haben ein Fassungsvermögen von 800.000 bis eine Mil-

Als der Zweite Weltkrieg begann, verfügte er bereits über 46 Schiffe, die den begehrten Rohstoff transportierten und hohe Frachtraten erzielten. Zum Ende des Krieges war er dadurch hundertfacher Millionär.

Sein größter Coup, der ihn zum Milliardär machte, gelang Onassis in den 1950er-Jahren. Der griechische Reeder baute ein Quasi-Monopol für den weltweiten Öltrans-



FÜTTERUNG: Ein Tanker liegt an einer „oil storage and transportation base“, um Rohöl aufzunehmen und für den Transport klargemacht zu werden

Foto: picture-alliance/HPIC/Shen Lei

port von Saudi-Arabien auf. Nachdem Onassis der deutschen Schiffbauindustrie nach dem Zweiten Weltkrieg durch Tankerneubauten, wie der bei den Howaldtswerken in Hamburg gebauten *Tina Onassis* mit 236 Metern Länge, wieder auf die Beine geholfen hatte, einigte er sich 1954 mit der saudischen Regierung unter König Ibn Saud: Er rüstete Saudi-Arabien exklusiv mit seinen Tankern aus. 17 Tankschiffe entstanden auf Werften in Hamburg, Kiel und Bremen, darunter die *Al-Malik Saud Al-Awal*, die mit 47.000 dwt die *Tina Onassis* als größten Tanker der Welt ablöste.

Geschicktes Geschäft

Onassis, der von sich selbst sagte, er sei „nur ein griechisches Kind, das Rechnen gelernt hatte“, erhielt in den Verhandlungen mit den Saudis nicht nur das Transportvorrecht, sondern auch eine Umsatzbeteiligung am Ölhandel selbst, die ihn märchenhaft reich machte. Onassis verfügte über insgesamt 30 Reedereien mit mehr als 900 Schiffen!

Ziemlich gut rechnen und verhandeln gelernt hat auch John Fredriksen. Als Mitte der 1970er-Jahre der Ölhandel wegen der

Ölkrise zusammenbrach, Norwegens Fjorde zu Parkplätzen ausgemusterter Tanker wurden und die langfristigen Charterpreise für Tanker von 1973 bis 1977 auf historische Tiefststände gefallen waren, übernahm Fredriksen viele Verträge. Zogen die Frachtraten wieder an, wie 1978, vermietete er die Schiffe auf dem täglichen Spotmarkt zu vielfach höheren Preisen und strich allein in diesem Jahr 40 Millionen US-Dollar Gewinn ein. Heute ist die Tankerflotte seiner Reederei „Frontline“ mit rund 90 Schiffen die größte der Welt.

Auch während des Krieges zwischen Iran und dem Irak (1980 bis 1988) setzte der 77-jährige, aus Norwegen stammende Multimilliardär voll auf Risiko: Er war einer der wenigen Reeder, die damals noch in der Golfregion und in der Straße von Hormus operierten. Er ließ Öl vom iranischen Terminal Kharg transportieren, die Gewinne

Die Schifffahrt mit Riesentankern birgt neben enormen Gewinnmargen immer auch das Risiko extremer Verseuchungen der Meere durch nie ganz vermeidbare Havarien

waren enorm. Auch im vergangenen Jahr mit der Corona-Krise sahnte Fredriksen groß ab: Immer, wenn es kriselt und der Ölpreis fällt, werden Tanker als schwimmende Öllager genutzt. „Floating Storage“ (schwimmende Lagerung) nennt es die Branche, bei der Schiffe mehr als zwölf Tage auf der Stelle dümpeln. Liegt die Tagesrate für einen modernen Supertanker der VLCC-Klasse in normalen Zeiten bei 30.000 US-Dollar, wird in Krisenzeiten zehnmal so viel Geld fällig. Zeitweise zog der Charterpreis sogar auf 400.000 US-Dollar an und erreichte den höchsten Stand seit 15 Jahren.

Der Platz, um die überreichen Mengen an Rohöl zu bunkern, war extrem knapp. Fredriksen konnte sich vor Anfragen kaum retten. Er zählte zu den wenigen, die überhaupt noch Tonnage hatten, um Öl zu speichern. Im April 2020 wurden 60 Millionen Fass Erdöl auf hoher See gelagert, im Herbst desselben Jahres waren es laut dem führenden Schiffsbroker Clarksons Plateau aus London bereits mehr als 200 Millionen Barrel (31,8 Milliarden Liter).

Gefahren für die Umwelt

Welche Probleme der Transport von Erdöl mit sich bringt, wurde erstmals in den 1960er-Jahren deutlich. Als man die ersten Supertanker in den Dienst stellte, stiegen zugleich die Gefahren für die Umwelt. Die erste



KATASTROPHEN PROGRAMMIERT:

Der amerikanische Tanker *Exxon Valdez* – auf dem Weg durch San Diego Bay zur Reparatur in eine Werft – lief 1989 vor Alaska auf Grund und verursachte eine gigantische Ölpest

Foto: picture-alliance/Library file photo/Bob Grieser

große Ölkatastrophe ereignete sich 1967, als der Tanker *Torrey Canyon* bei den Scilly-Inseln vor der Südwestspitze Englands mit einer Ladung von 119.000 Tonnen Öl auf ein Riff lief und leckschlug. Ein 1.000 Quadratmeter großer Ölteppich verschmutzte die Küsten Cornwalls, der Kanalinsel Guernsey und Frankreichs.

1989 erschütterte ein Unfall eine ganze Nation: Die Havarie des Öltankers *Exxon Valdez* im Golf von Alaska. Gut 258.000 Barrel (41 Millionen Liter) Rohöl flossen damals ins Meer und verseuchten mehr als 2.000 Kilometer Küste. Hunderttausende Fische, Seevögel und andere Tiere starben als direkte Folge des Unglücks. Das Öl aus der *Exxon Valdez* ist auch heute noch mit bloßem Auge sichtbar, da die Ölreste in der kalten Umgebung nur langsam abgebaut werden.

Seit diesem Unglück hat ein Umdenken eingesetzt: Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (IMO) beschloss, dass ab 1996 alle Tankerneubauten, deren Transportgewicht 5.000 Tonnen überstieg, mit einer Doppelhülle auszustatten waren. Die



TANKERUNGLÜCK: In der Nähe von Athen erreicht der Ölteppich Strände, nachdem der Öltanker *Agia Zoni II* im September 2017 mit rund 2.500 Tonnen Treibstoff gesunken war; im Hintergrund ein Bergungsschiff

Foto: picture-alliance/Robert Geiss

zweite Außenhülle soll verhindern, dass nach einem Zusammenstoß Öl ausläuft. Diese Regelung wurde 1999 noch einmal verschärft, als der Öltanker *Erika* vor der bretonischen Küste bei Windstärke zehn und 14 Meter hohen Wellen zerbrach und sank. Rund 17.000 Tonnen Öl landeten an den Stränden. Den finanziellen Schaden schätzen Experten auf 500 Millionen Euro,

Hunderttausende verendete Seevögel und Fische nicht eingerechnet. Die IMO beschloss daraufhin, dass seit 2005 nur noch Öltanker mit doppelwandigen Außenhüllen die Weltmeere befahren dürfen und auch alte Tanker umgerüstet werden mussten.

So furchtbar sie auch sind, tragen Havarien zum Gesamteintrag von Öl in die Meere nur knapp zehn Prozent bei. 35 Pro-

SEAWISE GIANT

Der größte Öltanker

Das 1972 von einem griechischen Reeder als 420.000-tdw-Tanker bei Sumitomo Heavy Industries in Japan geordnete Schiff wurde 1976 als *Porthos* fertiggestellt, aber nicht abgenommen. 1979 kaufte der Hongkonger Reeder C. Y. Tung das Schiff und taufte es auf *Seawise Giant*. Ein Jahr später wurde der Tanker bei der Nippon-Kokan-Werft um 81 Meter auf 458 Meter verlängert – das längste jemals gebaute Schiff der Welt. Im Mai 1988 erlitt der Tanker während des Iran-Irak-Krieges durch Beschuss der irakischen Luftwaffe schwere Schäden, nach Kriegsende schleppte man den Giganten nach Singapur, um ihn zu überholen. Der norwegische Reeder Anders Jahre erwarb den Tanker und nannte ihn in *Jahre Viking* um. Im Herbst 2003 kaufte die Reederei Fred Olsen Tankers das Schiff, das ab 2004 wegen verschärfter Umwelt- und Sicherheitsbestimmungen nicht mehr fahren durfte, da es kein Doppelhüllentanker war. Das Schiff verrichtete unter dem Namen *Knock Nevis* seinen Dienst als Zwischenlager für Rohöl in Katar. Im Januar 2010 wurde es zum Abbruch nach Indien verkauft und in Alang auf den Strand gesetzt.

Technische Daten

Länge	458,0 m
Breite	68,80 m
Tiefgang	24,61 m
Vermessung	260.815 BRT
Tragfähigkeit	564.650 tdw
Fassungsvermögen	652 Mio. Liter Rohöl
Höchstgeschwindigkeit	15,8 kn
Maschine	2 Dampfkessel, 1 Dampfturbine Sumitomo Stal-Laval AP 50/85
Leistung	50.000 PS (36.775 kW)

zent gelangen durch Schiffsverkehr, auch durch illegale Schiffstankreinigungen, ins Meer. Der große Rest entsteht vor allem durch die Bohrungen und größere Leckagen bei der Ölförderung. Allein in der Nordsee und dem Nordost-Atlantik sind mehr als 740 Öl- und Gasplattformen in Betrieb.

Die weltweit ersten Tanker mit emissionsfreiem Elektroantrieb durch einen 3,5-MWh-Akku sollen im März 2022 und März 2023 für eine japanische Reederei in Dienst gehen. Mit 62 Metern Länge werden diese Elektrotanker allerdings sehr klein und nur an der Küste Japans eingesetzt. Der 3,5-MWh-Akku soll aber auch als Not-Energiequelle für Großstädte wie Tokio dienen, falls Stromausfälle oder Naturkatastrophen diese heimsuchen.

Höhepunkt überschritten

Noch ist der Welthandel vom Öl abhängig, aber das ferne Ende ist bereits sichtbar: Die Förderung der bestehenden Ölfelder geht um jährlich 6,7 Prozent zurück. Die Internationale Energieagentur (IEA) stellte fest, dass das Fördermaximum (Peak Oil) von konventionellem Erdöl – die Höchstmenge, nach deren Erreichen die Produktion unumkehrbar abfällt – bereits im Jahr 2006 erzielt worden sei. Zwischen 14 und 16 Billionen Barrel Öl sollen noch zur Verfügung stehen.

Dabei geht es nicht um die absolute Gesamtmenge des Öls im Boden, sondern um die Menge, die mit heute verfügbarer Tech-

nik wirtschaftlich gefördert werden kann. Die Reserven sollen noch mindestens 100 bis 150 Jahre reichen, je nach Verbrauch. Langfristig ist die Öltanker-Schifffahrt in ihrer Existenz bedroht, obwohl sich die Gesamt-Ladekapazität der Öltanker im Weltseehandel in den vergangenen 20 Jahren verdoppelt hat.

Die Abhängigkeit vom Nahen Osten steigt, weil die Förderung aus alten Vorkommen rapide sinkt. Bis zum Jahr 2030 wird der Anteil der Golfstaaten am Ölexport von 40 auf mehr als 60 Prozent zunehmen.

Bei der durchschnittlichen Lebensdauer eines Tankers von insgesamt 25 Jahren wird die Entwicklung lange im Voraus im Kapazitätsplan berücksichtigt. Die Zahl der Öltanker wird schrittweise abnehmen, die Nutzungsdauer bestehender Schiffe bis an die technische Grenze ausgereizt und die Bautätigkeit einbrechen, da immer weniger Neubauten als Ersatz ausgemusterter Öltanker benötigt werden.

Tankschiffe wird es weiterhin geben. Sie könnten neben Flüssiggas (LNG), dem derzeit saubersten Schiffstreibstoff, auch Ammoniakgas transportieren. Denn Ammoniak-Antriebe, mit denen in den nächsten Jahren erste Schiffe ausgerüstet werden sollen, könnten im Schiffsverkehr nach Angaben von Experten bis 2050 auf 25 Prozent wachsen. ⚓

RIESIG: Jahre Viking, ehemals Seawise Giant der Klasse ULCC (ultra large Oil Carrier) ist das längste Schiff der Welt

Foto: picture-alliance/NTB/Scanpix



Bilder · Tatsachen · Hintergründe

Fundiert recherchiert, packend erzählt!



Jetzt
am
Kiosk!





WICHTIGE DOKUMENTE: Seefahrtsbücher, Musterrollen und Befähigungsnachweise öffnen dem Besucher das Tor zur Vergangenheit

Fotos (4): Detlef Ollesch

RENSBURGER SCHIFFFAHRTSARCHIV

Schiffe und Tradition

Örtliche Seefahrt in Vergangenheit und Gegenwart

Das bekannteste Bauwerk der mitten in Schleswig-Holstein gelegenen ehemaligen Festungs- und Garnisonsstadt Rendsburg ist die Eisenbahn-Hochbrücke mit der angehängten Schwebfähre über den Nord-Ostsee-Kanal. Letztere ist seit einem Unfall im Jahr 2016 außer Betrieb, wird jedoch in absehbarer Zeit wieder einsatzbereit sein.

Nur knapp zwei Kilometer von diesem außergewöhnlichen Verkehrsmittel entfernt, befindet sich im Ortskern eine weitere maritime Sehenswürdigkeit, die viel weniger bekannt ist: das Rendsburger Schifffahrtsarchiv.

Im Jahr 1784 wurde der Eiderkanal zwischen Holtzenau und Rendsburg fertiggestellt, mit der von hier aus schiffbaren Eider verbunden und war die erste durchgehend von Seeschiffen befahrbare Wasserstraße zwischen Nord- und Ostsee. Hatten die zahlreichen kleinen Werften in der Umgebung ursprünglich nur kleinere Binnenschiffe für das Befahren der Eider gebaut, war nun die Grundlage geschaffen, um die hiesigen Kaufleute am Überseehandel zu beteiligen und um größere Schiffe zu bauen.

Die Eröffnung des damaligen Kaiser-Wilhelm-Kanals am 28. Juni 1895 vergrößerte die Möglichkeiten der Händler, Reedereien und Werften noch einmal beträchtlich. Bis heute ist Rendsburg mit seinen Nachbaror-

ten ein wichtiger Hafen, Schiffbau- und Reederei-Standort.

Die Geschichte der hier beheimateten Seefahrt und des ortsansässigen Schiffbaus mit dem zeitlichen Schwerpunkt ab den 1940er-Jahren der Öffentlichkeit zu präsentieren, ist die selbst gestellte Aufgabe des 2007 eröffneten Schifffahrtsarchivs.

Kern der auf 550 Quadratmeter in einem über 300 Jahre alten Haus gezeigten Ausstel-

INFO

Rendsburger Schifffahrtsarchiv
Königstraße 5, 24768 Rendsburg
Telefon: 04331 437 93 76
<https://rendsburger-schifffahrtsarchiv.de>
E-Mail: info@rendsburger-schifffahrtsarchiv.de

Öffnungszeiten (vorbehaltlich
pandemiebedingter Einschränkungen)
Mi. 10:00–17:00 Uhr, Sa. 10:00–13:00 Uhr
Gruppenführungen nach Vereinbarung

**SCHIFFFAHRTS
ARCHIV
MUSEUM**

lung ist die private Sammlung des Reeders Jens-Peter Schlüter (gestorben 2014), dessen Stiftung dieses Museum finanziell erst ermöglicht hat.

Dass unter den rund 120 großen Modellen die Schiffe der Reederei Karl Schlüter zahlreich vertreten sind, versteht sich von selbst. Aber es handelt sich bei den gezeigten Exponaten, zu denen neben den Modellen etliche Gemälde, Fotos und Dokumente gehören, mitnichten um eine Schau der Firma des Museumsgründers. Entscheidend ist der Bezug der vorgestellten Schiffe zu Rends-

ENTSTANDEN AM NORD-OSTSEE-KANAL: Schnellboote der Zobel-Klasse wurden etwa von der Kröger-Werft, Schacht-Audorf, gebaut



RENSBURGER JUNG': Das auf der Linie Travemünde–Malmö eingesetzte Fährschiff *Gustav Vasa* lief bei Nobiskrug vom Stapel

burg. Beispielsweise hat man das Schulschiff *Deutschland* (A 59) der Bundesmarine auf der hiesigen Nobiskrug-Werft gebaut und den Forschungs-Eisbrecher *Polarstern* hier fertiggestellt.

Zu den weiteren Exponaten zählen neben dem Handwerkszeug der Schiffszimmerleute aus dem vorletzten Jahrhundert seltene Stücke wie eine Thomsonsche Lotmaschine oder ein Gewehr, das die Einwohner nach dem Zweiten Weltkrieg zur Jagd auf Schweinswale und Thunfische benutzten.

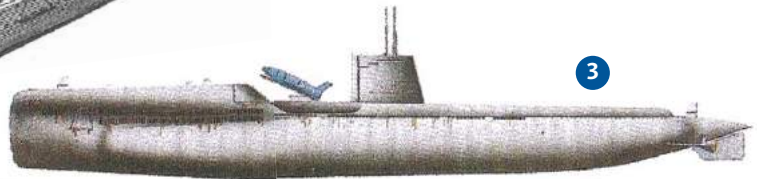
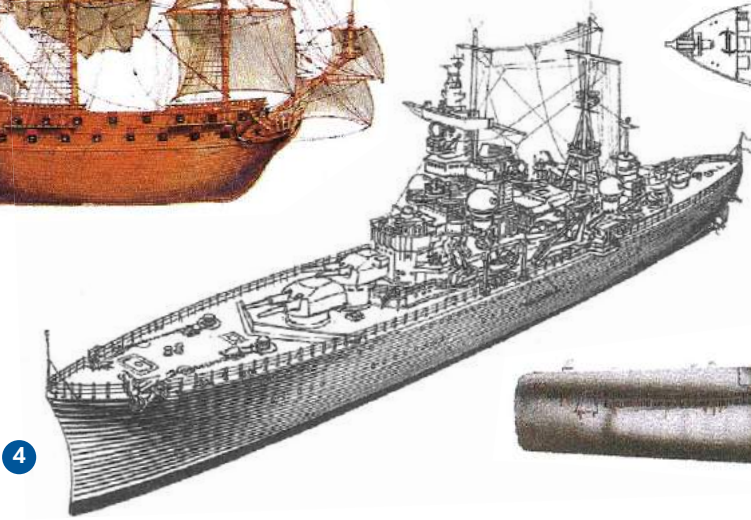
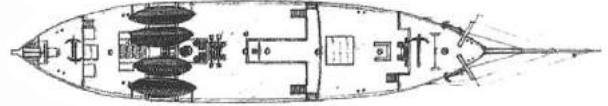
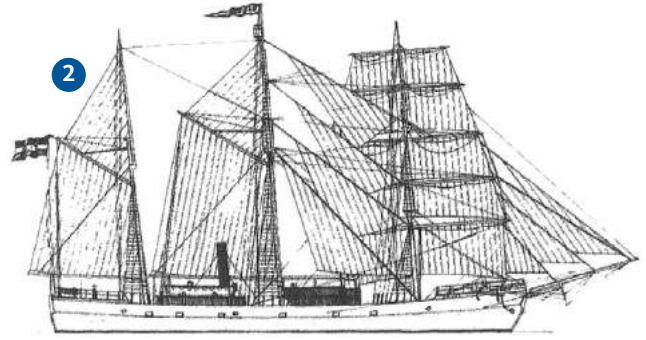
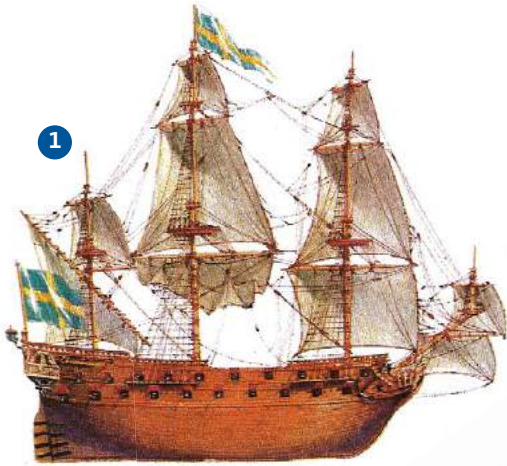
Empfehlenswert ist eine Führung mit Museumsleiter Peter Carstensen. Mit seinem Hintergrundwissen und Anekdoten zu den Ausstellungsstücken macht der ehemalige Schiffsmakler den Besuch zu einem echten Erlebnis.



Detlef Ollesch

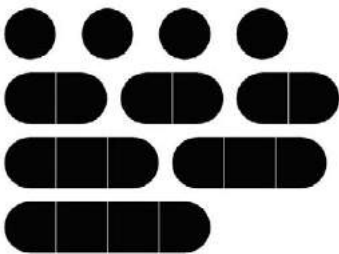
BILDERRÄTSEL

Erkennen Sie das Schiff?



LOGIKRÄTSEL

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffs-sektionen waagrecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.



	2	0	2	2	1	4	2	2	1	4
4										
2										
1										
2										
1										
1										
5										
0										
3										
1										

LÖSUNGEN – BILDERRÄTSEL

- 1 Sora Kronan Amaranth (Linienschiff, Schweden, Stapellauf um 1685)
- 2 Gauss (Südpolar-Forschungsschiff, Deutschland, gebaut 1901)
- 3 Grayback (U-Boot, USA, Stapellauf 1957)
- 4 Admiral Hipper (Schwerer Kreuzer, Stapellauf 1937)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)



Foto: Interfoto/Austrian National Library



Mit Gold und Purpur

Diese prächtig und aufwendig gestaltete Schmuckkarte aus dem 16. Jahrhundert zeigt den Indischen Ozean und Küsten des Nahen Ostens und Indiens mit den damals bekannten Küstenstädten und Inseln beziehungsweise Inselgruppen.

Die Karte war nie in Gebrauch, sondern diente zur Demonstration des eigenen Herrschaftsanspruches – wessen, ist weder bekannt noch ersichtlich. AK

VORSCHAU



SMS Baden

Ab
25.
Oktober
am Kiosk

TOPMODERNER GIGANT: Das zweite mit acht 38-cm-Geschützen in der Hauptartillerie bewaffnete Großlinienschiff der Bayern-Klasse (*SMS Bayern* sowie die nicht mehr fertiggebauten *SMS Württemberg* und *SMS Sachsen*) stellte im Oktober 1916 in Dienst und war das letzte Flaggschiff der Hochseeflotte. Die Bau- und Einsatzgeschichte der *Baden*, die 1921 bei Schießübungen von Schiffen der britischen Homefleet versenkt wurde, ist Titelthema der nächsten Ausgabe.

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben

- ✉ Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
- ☎ Tel. +49 (0) 1805 . 32 16 17*
oder +49 (0) 8105 . 38 83 29 (normaler Tarif)
- ☎ +49 (0) 1805 . 32 16 20*
- ✉ leaserservice@schiffclassic.de
- 🌐 www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv

*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 9,50 (D), € 10,50 (A), Sfr. 15,20 (CH)

(bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
Jahresabonnement (8 Hefte) € 72 inkl. MwSt.,
im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abgebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ0000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Der aktuelle Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

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

Redaktion

(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic, Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen

armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 51 | 7/2021 | Oktober | 9. Jahrgang

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89 . 13 06 99-720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bausenik, Alexander Müller

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Potsdam), Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn) Rainer Schubert (Journalist, Berlin), Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe), Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)

Herstellung Sabine Springer

Layout Ralf Puschmann

Verlag GeraMond Media GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond.de

Geschäftsführung Clemens Schüssler, Oliver Märten, André Weijde

Gesamtanzeigenleitung Bernhard Willer

Mediaberatung Armin Reindl

armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigenposition Rita Necker

Tel. +49 (0) 89 . 13 06 99-552

Fax +49 (0) 89 . 13 06 99-100

rita.necker@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31 vom 1.1.2021.

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel,

Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften

Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead Central Europe, Poland

© 2021 by GeraMond Media. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung.

Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Guntram Schulze-Wegener; verantwortlich für die Anzeigen: Bernhard Willer; beide: Infanteriestr. 11a, 80797 München.

ISSN 2196-7490

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungswidrige Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in *Schiff Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. 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.

ISSN 2196-7490

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches“ können Hakenkreuze oder andere verfassungswidrige Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in *Schiff Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die militärhistorische und wissenschaftliche Forschung. 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.

Liberty-Frachter

EINFACH UND ROBUST:

Mit den schnell und billig zu bauenden Schiffen schickten die Amerikaner mehr Frachter in See, als die Kriegsmarine versenken konnte.



Piraten im Mittelmeer

GEISSEL DER SEEFAHRT: Vom 16. bis ins 19. Jahrhundert waren die in Nordafrika ansässigen Barbaresken-Korsaren gefürchtete Gegner von Handelsschiffen aller Länder.

Ziel: Schlachtschiff

MIT VIER TORPEDOS: Am 25. November 1941 versenkte U 331 unter dem Kommandanten Oberleutnant zur See von Tiesenhausen das britische Schlachtschiff *HMS Barham*.



AUSSERDEM:

BESTECK Standortbestimmung auf See
U-BOOT-WRACK *Le Rubis* im Mittelmeer
HOCHAUSGEZEICHNET Steuermannsmaat Fischer

Rätselauflösung von Seite 79



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





- ⊕ 4WD
- ⊕ FAHREN & SCHWIMMEN
- ⊕ READY TO RUN

LIEFERBAR
HERBST 2021



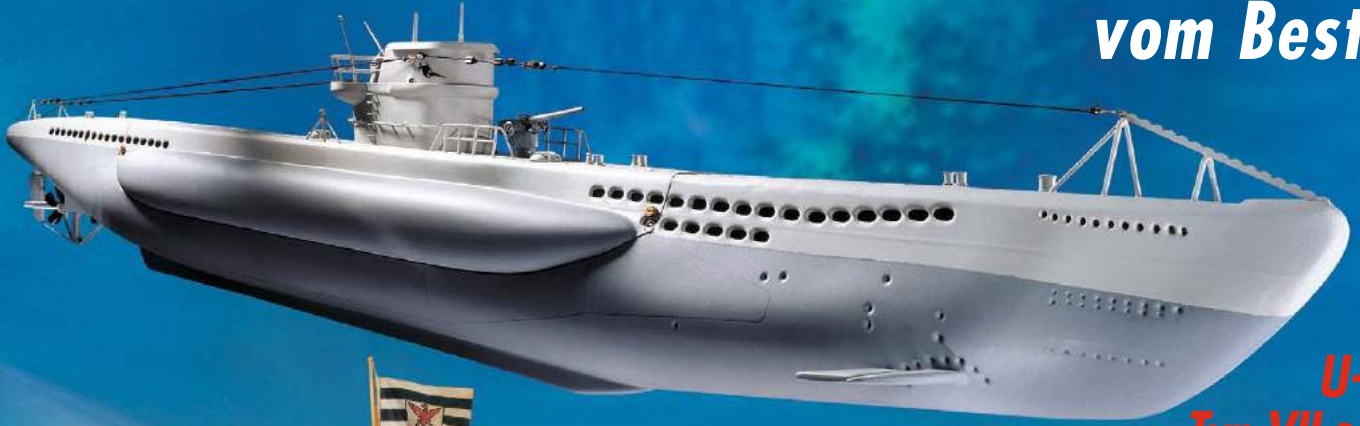
FORD GPA

1:16 READY TO RUN

Torro GmbH | Am Röhrig 2 | D-63762 Großostheim
Email: sales@torro.de
Telefon: 06026 9990480

www.torro-shop.de

Historischer Modellbau vom Besten!



Roter Löwe 1:55

brandenburgische Galeone
aus dem Jahre 1579
Länge: 720 mm
Bestell-Nr. 21719

U-Boot Typ VII B 1:60

Länge: 1120 mm
Bestell-Nr. 20310 Standmodell
Bestell-Nr. 20311 Antriebs- und Tauchset

www.krick-modell.de

Diese Kataloge sind auch bei
Ihrem Fachhändler erhältlich.



Fordern Sie den aktuellen Krick-Hauptkatalog gegen
€ 10,- Schein (Europa € 20,-) oder den jeweils aktuellen
"Highlights"-Prospekt gegen Einsendung von Briefmarke
im Wert von € 1,45 Porto (Europa € 3,70) an.

Orient Express 1:32

Schlafwagen Länge: 730 mm
Bestell-Nr. 25214 Standmodell



krick
Modellbau vom Besten

Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr. 1 · 75438 Knittlingen