

# SCHIFF *Classic*

 Schiff & Zeit 92

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte



**Andrea Doria: Untergang des legendären Schiffes**



# Pearl Harbor

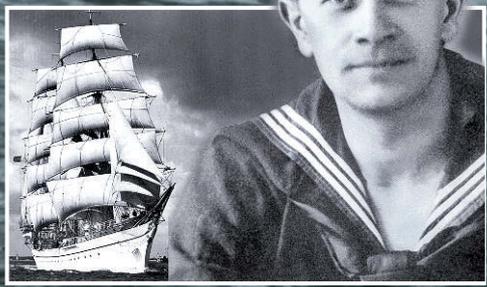
So planten die Japaner den Pazifik-Krieg



**Algier 1816: Wie die alliierte Flotte die Piraten niederwarf**



**U-Boot Hai: Das größte Unglück der Bundesmarine**



**Dichter Gorch Fock: Sein Tod in der Skagerrak-Schlacht**

# "Taifun": Sturm auf die Hauptstadt



Jetzt neu  
am Kiosk!

Testabo mit Prämie bestellen unter:  
[www.clausewitz-magazin.de/abo](http://www.clausewitz-magazin.de/abo)

# Wie können und lens,

wenn der Name Karl Dönitz fällt, steht er vor allem mit zwei Aspekten der deutschen Marinegeschichte in Verbindung: mit der „Rudeltaktik“, also dem Zusammenfassen mehrerer Unterseeboote für den Angriff auf einen feindlichen Geleitzug, und der Rettung von mehr als zwei Millionen Flüchtlingen über die Ostsee in den letzten Monaten des Zweiten Weltkriegs (siehe Artikel Seite 28 bis 31). Beides aber sind Legenden, die sich über Jahrzehnte halten konnten und immer dann zur Rechtfertigung der Person Dönitz herangezogen werden, wenn der überzeugte Nationalsozialist und Nachfolger Hitlers ins Zentrum der Kritik gerät.

Die Anfänge der „Rudeltaktik“ reichen in den Ersten Weltkrieg zurück – mit Booten, die zu Beginn des Zweiten Weltkrieges prinzipiell dieselben waren: tauchfähige Überwasserfahrzeuge. Der ehemalige U-Boot-Kommandant Dönitz hat als Befehlshaber der U-Boote die Taktik der Zusammenfassung lediglich perfektioniert und den neuen Gegebenheiten angepasst, sie aber nicht erfunden.

Der beherzte Transport von Frauen, Kindern, Greisen und Verwundeten über die Ostsee in den Westen, um sie vor der heranstürmenden Roten Armee zu bewahren, soll ebenfalls das Werk des Großadmirals gewesen sein. Bis zu seiner Regierungsübernahme war seine Haltung jedoch die Hitlers gewesen, für den die Flüchtlingstransporte keinesfalls Vorrang vor militärischen Notwendigkeiten hatten. So entschied der „Führer“ in einer Lagebesprechung am 22. Januar 1945, dass die noch „vorhandenen Kohlenbestände für die militärischen Aufgaben vorbehalten werden müssen und für den Abtransport von Flüchtlingen nicht eingesetzt werden dürfen“\*, woraufhin Dönitz „Reichsleiter“ Martin Bormann bat, den verantwortlichen Gauleitern entsprechende Weisungen zu erteilen.

Der Großadmiral hat nicht interveniert und nicht darauf bestanden, im Zeichen der unausweichlichen Niederlage alle zur Verfü-

gung stehenden Mittel zum Schutz von Leben einzusetzen – im Gegenteil: Als er den Kreuzer *Emden* für Flüchtlingstransporte freigab, wies er darauf hin, dass die Schwerpunktaufgaben der Kriegsmarine – Truppentransport, Versorgung, Sicherungsdienst – keinesfalls darunter leiden dürften.

Erst als der Vorhang gefallen und der Diktator tot war, änderte er seine Meinung und wies die führenden Marine-Flaggoffiziere per Funkspruch an, „möglichst viele deutsche Menschen (dem) Zugriff (des) Bolschewismus zu entziehen.“\*\* Dönitz reagierte, aber er reagierte viel zu spät; bis dahin hatte er willfährig und ergeben Hitlers Befehle befolgt.

Es waren vielmehr die örtlichen Befehlshaber und Schiffskommandanten, die sich des Flüchtlingseleuds annahmen und unter widrigsten Umständen und Feindeinwirkung ebenso mutig wie kurzentschlossen die humanitäre Hilfe vor alles andere stellten. Allein ihnen gebührt vor der Geschichte die Anerkennung, den Namenlosen eine Überlebenschance gegeben zu haben. Nicht Dönitz.

Viel Erkenntnisgewinn bei der Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Ihr

*Guntram Schulze-Wegener*



**Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur**



**Karl Dönitz (1891–1980), letztes Staatsoberhaupt des „Dritten Reiches“, wurde in den Nürnberger Prozessen schuldig gesprochen und zu zehn Jahren Haft verurteilt**

Foto: Interfoto/IMAGNO/Votava

\* Niederschrift über die Teilnahme des Ob.d.M. an der Führerlage am 22.01.1945, 16 Uhr, in: *Lagevorträge des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vor Hitler 1939–1945*. Im Auftrag des Arbeitskreises für Wehrforschung herausgegeben von Gerhard Wagner, München 1972, S. 636.

\*\* Funkspruch vom 04.05.1945, in: *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung*. Teil A, S. 430-A



**TITELTHEMA**

Die japanische Pazifik-Strategie

**Angriff auf Pearl Harbor 1941 ..... 12**

**SPUR DER VERWÜSTUNG:**  
Nach dem japanischen Angriff stehen mächtige Rauchwolken über dem US-Flottenstützpunkt, links die beschädigte **USS California**

Foto INTERFOTO/Granger, NYC

**DAS BESONDERE BILD**

**Sovereign of the Seas** von John Payne ..... **6**

**MARITIMES PANORAMA**

**Wissenswertes und Vergnügliches rund um die Seefahrt** ..... **8**

**INTERVIEW**

Kult-Seebär Jürgen Schwandt

**Ein Seemann erzählt aus seinem Leben** ..... **22**

Titelbild: Für unser Cover haben wir eine Collage angefertigt: Ein japanischer B5N2-Torpedobomber greift an, unter ihm die getroffene **USS Arizona**, links die **USS Tennessee**

Titelfotos: ullstein bild-Pictures from History, Sammlung W. Mühlbauer, MIREHO, picture-alliance/CPA Media, picture-alliance/AP Photo, picture-alliance/dpa (2), picture-alliance/WZ-Bilddienst

**GESCHICHTE**

Strategie & Taktik

**Rettung über die Ostsee 1944/45** ..... **28**

Seeschlachten & Gefechte

**Gegen Piraten in Algier 1816** ..... **32**

**TECHNIK**

Faszination Schiff

**99 Jahre deutsche Schnellboote** ..... **38**

**GESCHICHTE**

Ereignisse & Schicksale

**Untergang der *Andrea Doria*** ..... **40**



# Britische Souveränität

## Machtanspruch der Stuarts

Der Farbstich John Paynes zeigt eines der größten und prächtigsten Kriegsschiffe des 17. Jahrhunderts – betitelt mit den Worten „The True Portraiture (...)“, um die Authentizität der Darstellung zu betonen. Kurz nach dem Stapellauf am 14. Oktober 1637 erschien der Stich in der 2. Auflage des Buches *A True Discription of his Majesties Royall and most stateley Ship called the Souveraign of the Seas*. Das von König Charles I. in Auftrag gegebene Schiff setzte bezüglich der Größe und Ausstattung neue Maßstäbe. Die *Souveraign of the Seas* bot auf drei durchgehenden Geschützdecks über 100 Kanonen Platz und führte als erstes Segelschiff Royalsegel.

Der reiche Dekor mit über 1.000 blattvergoldeten Skulpturen prägte die glanzvolle Erscheinung des Schiffs und zeigte ein komplexes allegori-

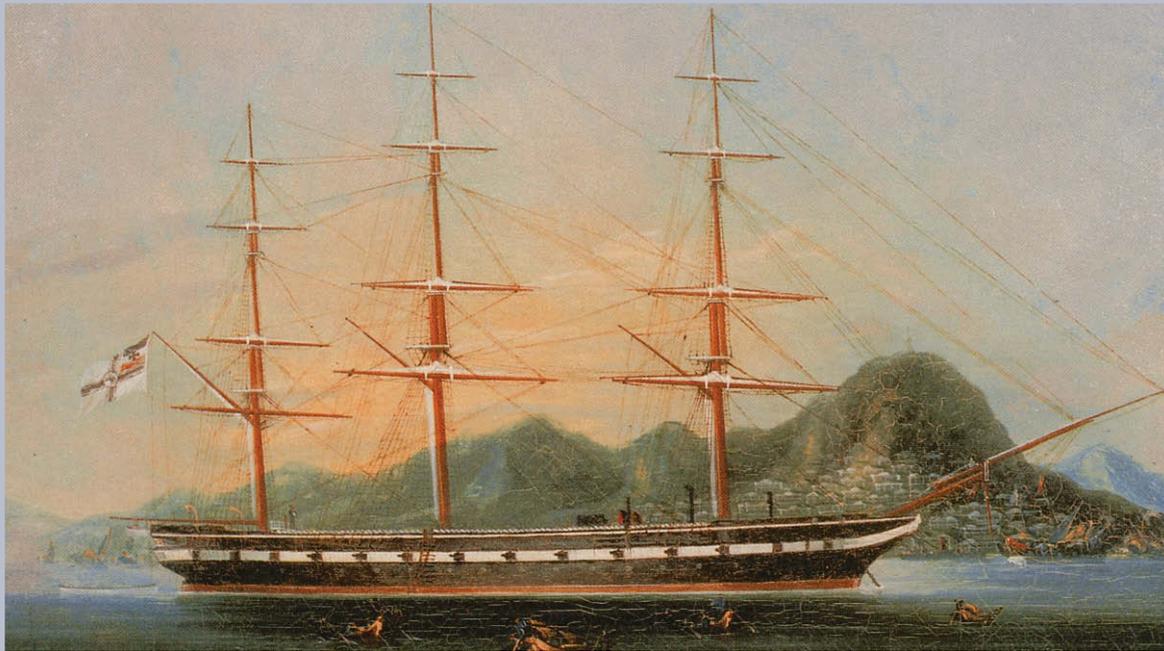
sches Bildprogramm. Eingehrahmt von den Figuren der Könige Edgar am Bug und Charles I. am Heck, wurden der Machtanspruch der britischen Monarchie auf die Seeherrschaft und dessen historische Herleitung sinnhaft vor Augen geführt. Ergänzt durch die königliche Beflaggung stellt dieser Farbstich das Idealbild des Schlachtschiffs dar – ist also ein „Schiffsportrait“ im besten Sinne, das ausschließlich als Medium zur Selbstdarstellung des Herrscherhauses Stuart diente.

Erst ab 1652 kämpfte die *Souveraign* in den Seekriegen Englands gegen Frankreich und die niederländischen Provinzen, von den Holländern respektvoll *den Gulden Duvel* genannt, bis ein durch eine Kerze ausgelöstes Feuer das Schiff 1697 zerstörte.

Ellen Wagner







Das hölzerne Vollschiff nahm am 7. August 1884 an der Inbesitznahme von Deutsch-Südwestafrika teil, um anschließend Ostasien anzusteuern. Das Gemälde links stammt aus dieser Zeit Foto: Sammlung GSW

Serie Deutsche Schiffe

# SMS Elisabeth

Preußische Gedeckte Korvette

**O**bwohl noch keine Probefahrt absolviert war, diente die SMS Elisabeth als Repräsentationsschiff für den preußischen Kronprinzen Friedrich Wilhelm, den späteren Kaiser Friedrich III., bei den Feierlichkeiten anlässlich der Eröffnung des Suez-Kanals und hisste 1884 die Flagge in Deutsch-Südwestafrika und in der Südsee.

SMS Elisabeth war der fünfte und größte des 1854 als Schraubenfregatte geplanten Schiffstyps der preußischen Marine (Arcona-Klasse), war auf der Königlichen Werft Danzig gebaut worden und lief am 18. Oktober 1868 vom Stapel. Aufgrund der eingeholten Erfahrungen wurde das Schiff länger und größer als seine Schwesterschiffe Gazelle (siehe Schiff Classic 1/

2016), Arcona, Vineta und Hertha konstruiert. Mit einer Größe von 2.912 Tonnen, einer Breite von 13,2 Metern, einem Tiefgang von 6,4 Metern und einem Fahrbereich von 1.900 Seemeilen bei zehn Knoten galt SMS Elisabeth als vorzügliches Segelschiff, das viele Segel brauchte und vertragen konnte.

In den 18 Jahren seiner Indiensthaltung und danach als Wohnhulk für Heizer- und Maschinisten in Kiel bewährte sich das Schiff gerade auf langen Reisen durchaus: Es verbrauchte wenig Kohlen, da die Segel die Hauptarbeit übernahmen, wobei die Schraube nicht leer mitlief, sondern als zusätzliche Antriebskraft vorgeheizt und über dem Wasserspiegel gefahren und ver-

senkt werden konnte. Diese wichtigen Manöver sind drillmäßig nicht von Maschinisten, sondern von Kadetten ausgeführt worden.

Im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 übernahm SMS Elisabeth während des Vormarsches des französischen Geschwaders in der Ostsee gemeinsam mit dem Linienschiff Renown und dem Aviso Preußischer Adler die Verteidigung einer Minensperre vor Friedrichsort. Daraufhin wollte man die Schraubenfregatte im Handelskrieg einsetzen, doch die Schraubenwelle brach bei einer Havarie, sie konnte aber ihren französischen Verfolgern entkommen.

SMS Elisabeth führte erfolgreich Tiefseemessungen vor Mexiko durch, bekämpfte einen Großbrand vor Panama, schlichtete einen Streit in Nicaragua (1880) und tat 1881/82 in Ostasien Dienst. Bevor das Schiff 1904 zum Abbruch nach Stettin verkauft wurde, hatte es also eine sehr bewegte Geschichte hinter sich. Armin Kern

Nautik

## Neue Segel Für die Binnenschifffahrt

**I**m 16. Jahrhundert stiegen die Niederlande zur mächtigsten Seefahrtsnation der Welt auf. Vor allem kannten sie sich mit dem Handelsverkehr auf Flüssen, Kanälen und in flachen Küstengewässern aus und er-



Besatzungsmitglieder des Dreimast-Topsegelschoners Thor Heyerdahl verzurren das Stagsegel Foto: picture-alliance/dpa

kannten schnell, dass in engem Fahrwasser das Rahsegel keinen wirklichen Wert hatte. So entwickelten sie zwei neue Schratsegeltypen: das Sprietsegel und das Stagsegel für kleinere Schiffe vornehmlich in Binnengewässern. Armin Kern

# Seebestattung

Ein ehrwürdiges Zeremoniell

Was haben Neil Armstrong, Alfred Hitchcock und Osama Bin Laden gemeinsam? Richtig: Sie wurden auf See bestattet! Im Falle des Terroristenführers Bin Laden nicht freiwillig, die anderen haben dies zu Lebzeiten testamentarisch verfügt. Es ist zu vermuten, dass die Seebestattung ein aus der Antike überkommener, zunächst recht gewöhnlicher Vorgang war, denn man musste die Toten an Bord in möglichst kurzer Zeit loswerden, um Krankheiten und Seuchen vorzubeugen.

Daraus wurde mit der Zeit ein ehrwürdiges Zeremoniell, über das der Befehlshaber der ersten gesamtdeutschen Marine Admiral Rudolf Bromme schrieb: „In ihren Hängematten eingenäht, liegen die auf der schwimmenden Wahlstatt Gefallenen bereits auf Deck. Die Mannschaft wird auf Deck gepfiffen, der Schiffskaplan spricht einige rührende Worte (...). Die Leiche, an deren Füßen man Kanonenkugeln oder Ballasteisen befestigt, um sie schneller sinken zu machen und Heraufschwimmen zu verhindern, wird auf ein Brett gelegt und von vier Kameraden zum Fallreep getragen; langsam lassen diese sie von dem Brette hinabgleiten, und mit einem dumpfen Ge-



Ein Blumenkranz als letzter Gruß an den Verstorbenen Foto: picture-alliance/KNA-Bild

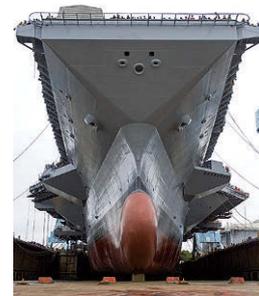
töse fällt sie ins Meer (...). Die Wache präsentiert das Gewehr, die Mannschaft nimmt die Mützen ab, die Schiffsglocke läutet zum Gebet und die Artillerie oder Infanterie gibt je nach dem Range des Verstorbenen die Grabsalven.“

Sowohl die Kaiserliche Marine als auch die Reichs- und Kriegsmarine behielten die Tradition grundsätzlich bei, die in ihrem weißen Anzug gekleidete Leiche war allerdings in Segeltuch eingenäht. Bei der Bundesmarine hielt der Kommandant eine Gedenkrede, dem sich Seitepfeifen und Schweigeminute anschlossen. Abgesehen von Ausnahmen ist es heute nicht mehr gestattet, einen toten Körper dem Meer zu übergeben. Verstorbene bleiben mithilfe einer Kühlvorrichtung so lange an Bord, bis der nächste Hafen erreicht ist. Nur wenn dies nicht möglich ist, hat der Kapitän für eine angemessene Bestattung in seemännischer Tradition zu sorgen. Armin Kern

# Teurer Träger

Probleme mit USS Gerald Ford

Der amerikanische Flugzeugträger USS Gerald Ford, der erste einer aus drei Trägern bestehenden neuen Generation, ist mit geschätzten 13 Milliarden Dollar Produktionskosten das teuerste Kriegsschiff aller Zeiten. Die Mehrkosten belaufen sich schon jetzt auf 2,3 Milliarden Dollar. Schlimmer noch als das explodierende Budget dürfte aber sein, dass der Meeresgigant erst im nächsten Jahr zur Flotte stößt. Möglicherweise hat die Verzögerung – ursprünglich sollte die USS Gerald Ford 2014 zugeführt werden – ihren Grund in Problemen mit den neuartigen elektromagnetischen Rampen, die für den Start der Kampffjets vorgesehen sind. In dieser Frage wird sich das Pentagon aber vermutlich bedeckt halten. GSW



Flugzeugträger Gerald R. Ford (CVN 78) im Trockendock Newport

# Heute: Hafen-Sauerkraut

Im Herbst wird Weißkohl geerntet, und dann bietet es sich an, deftiges Sauerkraut zuzubereiten, das schon James Cook bekanntermaßen als probates Mittel gegen Skorbut einsetzte. Auf seine mehrjährigen Südsee-Expeditionen ließ er im Kampf gegen die Vitamin-C-Mangelkrankheit bis zu 20.000 Pfund Sauerkraut mit an Bord nehmen. Neben dem positiven Effekt als Arznei schmeckte es und füllte die Mägen der Männer. Für uns heute ist Sauerkraut aber vielmehr ein ideales Gericht, um in der Herbst- und Winterzeit Erkältungskrankheiten vorzubeugen. Dass Deutschland das Herkunftsland des Sauerkrauts ist, ist jedoch eine Legende. Obwohl erst in Europa in großem Stil angebaut und kultiviert, stammt es

### Zutaten (für 4 Personen)

- 750–1.000 g Sauerkraut
- 50 g Schweineschmalz
- 2 grob gehackte Zwiebeln
- 1 fein gehackte Knoblauchzehe
- 250 g klein geschnittene Äpfel
- 8 Wacholderbeeren, 4 Pfefferkörner
- 300 g geräucherter Schweinebauch, gewürfelt
- 200 g geräucherter fetter Speck, gewürfelt
- 100 g Knoblauchwurst
- ¼ l Fleischbrühe oder Weißwein
- 3 EL süße Sahne
- Salz, Pfeffer, Zucker (nach Geschmack)



Sauerkraut liefert Vitamin C und lässt sich auch noch lecker zubereiten

ursprünglich aus China. Beim Bau der Großen Mauer im dritten vorchristlichen Jahrhundert war Weißkohl das Hauptnahrungsmittel der Kulis, was auch die Mongolenhorden Dschingis Khans schätzten.

Die Zwiebeln in Schmalz anbraten, das Sauerkraut dazugeben und andünsten, dann die restlichen Zutaten beimischen und abgedeckt etwa 30 Minuten bei mittlerer Hitze kochen; in den letzten zehn Minuten die Sahne zugeben. Dazu Salzkartoffeln oder Kartoffelpüree. Guten Appetit! GSW

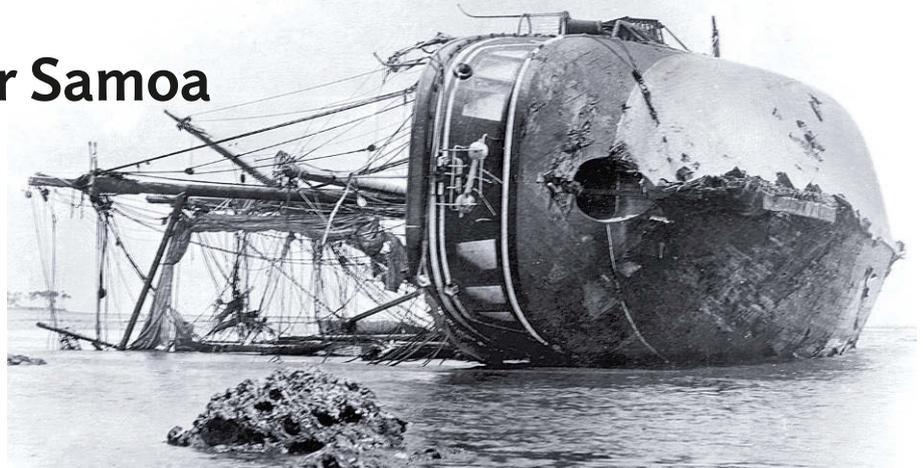
5.000 Jahre Seefahrt

## Kanonenboote für Samoa

1889 gingen *Adler* und *Eber* unter

**D**er niederländische Seefahrer Jakob Roggeveen (1659–1729) war im Jahr 1722 auf einer Weltumsegelung unterwegs, als er auf der Suche nach einem abenteuerlich-mythischen Südland Samoa entdeckte. Franzosen und Engländer folgten, und deutscherseits war es die Hamburger Firma Johann Caesar Godeffroy, die dort einige Betriebe errichtete, 1856 Apia zur Hauptniederlassung machte – und Schutz benötigte, nachdem es zu Ausschreitungen gegen die neuen Herren gekommen war. In erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten beantragte Godeffroy 1878 Reichsschutz für Samoa.

Kanzler Otto von Bismarck schaltete sich ein, denn zum einen ging es darum, den lahmen Handel wieder anzukurbeln, und zum anderen um die Ehre der Nation. Wirtschaftsliberale witterten allerdings ein Exempel für künftigen kolonialen Erwerb und lehnten Bismarcks Samoa-Vorlage 1880 ab, woraufhin der umtriebige Bankier Bleichröder die Godeffroy'sche Handels-



**Kanonenboot *Adler*, das in einem Orkan am 16. März 1889 im Hafen von Apia kenterte**  
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

und Plantagen-Gesellschaft finanziell unterstützte. Die Folge des Aufschwungs war die direkte Konkurrenz zu den etablierten Briten und aufstrebenden Amerikanern. Zum Schutz der deutschen Interessen schickte der Kaiser die Kanonenboote *Adler* und *Eber*, die am 16. März 1889 in einem Orkan im Hafen von Apia verlorengingen. Anberaumte Konferenzen in Washington und Berlin vermochten das Problem vorerst nicht zu lösen. 1899 schließlich kam ein Ver-

trag zustande, in dem man sich auf Teilung einigte: Großbritannien stimmte – auch unter dem Druck des Burenkrieges – zu, sich aus dem größten Teil Samoas zurückzuziehen, die USA gaben sich mit dem kleinsten Teil des Archipels zufrieden, während das Deutsche Reich Samoa, Manono und Apolima erhielt, die um die Jahrhundertwende einen bemerkenswerten Aufschwung erfuhr. Am 1. März 1900 wurde Samoa deutsches Schutzgebiet, das im Laufe der Jahre eine ausgeglichene Handelsbilanz und einen stabilen Haushalt vorweisen konnte.  
Armin Kern

## Hätten Sie's gewusst?

**Der britische Maschinenkonstrukteur Sir Charles Parsons** (1854–1931) baute das erste turbinengetriebene Schiff. Die Dampfyacht *Turbinia* besaß eine 2.000-WPS-Turbine, die eine Schraube mit etwa 1.800 Umdrehungen pro Minute antrieb.

**Obwohl in der Skagerrak-Schlacht am 31. Mai 1916** völlig außer Gefecht gesetzt, musste die aufgegebene *SMS Lützow* noch von einem eigenen Torpedoboot torpediert werden, um zu sinken. Grund waren die bei deutschen Großkampfschiffen übliche schwere Panzerung und die stärkere Unterteilung.

**Seit 1892 unterhielt das Reichsmarineamt** eine eigens eingerichtete Medizinalabteilung zum Schutz und zur Nachsorge erkrankter Angehöriger der Kaiserlichen Marine.

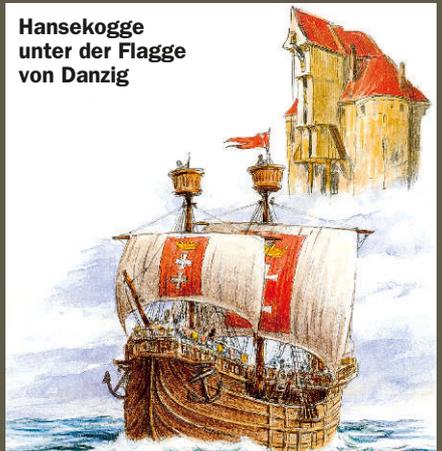
**Am 2. Dezember 1916 stellte Kapitänleutnant Graf von Luckner** das ehemalige US-Vollschiff *Pass of Bahama* als Hilfskreuzer *Seeadler* in Dienst.

**Das Gefecht** zwischen dem Hilfskreuzer *Kormoran* und dem britischen Leichten Kreuzer *Sydney* vor der westaustralischen Küste im November 1941 endete mit dem Untergang beider Schiffe.



**Felix Graf von Luckner (1881–1966), legendärer Kommandant des Hilfskreuzers *Seeadler***

Foto: picture-alliance/arkivi



**Hansekogge unter der Flagge von Danzig**

Foto: picture-alliance/diekLEINERT.de

„Die Flagge ist das beste Schiffssegel!“

Paul Beneke (geb. um 1400, gest. 1480), Kapitän der Hanse und Ratsherr von Danzig