

SCHIFFClassic

EUR 9,90 A: EUR 10,90 Be, Lux: EUR 11,40
CH: sFr 15,80 I: EUR 13,00



Augusta Victoria

An Bord des Luxusdampfers
auf den Spuren der Hohenzollern

K-Klasse

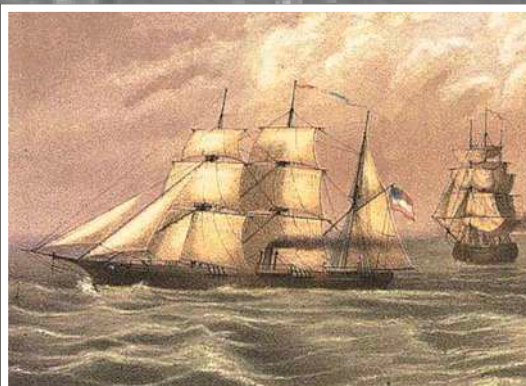
Karlsruhe, Köln und Königsberg:
Mit ihnen meldete
sich Deutschland
zurück als Seemacht



Wrack bis heute sichtbar!



UC 61: Der erfolgreichste
Minenleger des Kaisers



CSS Sumter: Verwegener Freibeuter
im Dienste der Südstaaten



Hermann Boehm: Der Admiral,
der Hitler stets die Treue hielt

EINSTEIGER ANGEBOT



50%
Ersparnis

2 Ausgaben

nur
€ 9,90 statt € 19,80*

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

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

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

Online bestellen unter

abo.schiff-classic.de/testen



Wie können und len,

ein Phänomen um die Mitte des 19. Jahrhunderts war das „Navalismus-Fieber“, das Kerneuropa und insbesondere den deutschsprachigen Raum erfasste und vor keinen gesellschaftlichen Grenzen Halt machte: Es betraf Arm und Reich gleichermaßen und grassierte in Literatur, Bilden, den Künsten und Presse. Dichter, Journalisten, Komponisten, Maler, sogar Architekten verkärten die an sich menschenfeindliche See zur Wunsch- und Traumwelt. Politiker und Ökonomen gaben praktische Anreize, indem sie den

Das „Navalismus-Fieber“ des 19. Jahrhunderts war deshalb so umfassend, weil es alle gesellschaftlichen Gruppen erreichte: Jeder träumte seinen eigenen Traum von Schiffen, dem Meer und einer neuen Zukunft durch sie.

Wert von Meeren als einem gigantischen Umschlagplatz für Waren hervorhoben und ferne Länder zu Absatzorten von Gütern erklärten in einem Geschäft, das nur Gewinner zu kennen schien.

Handlungsreisende berichteten von wunderbaren Erlebnissen in Übersee. So drangen leidenschaftliche Visionen von der Freiheit durch Schiffe, von der Eroberung der Meere und weit entfernter Länder ebenso in die Villenviertel reicher Hansestädte wie in Biedermeier-Stuben und heruntergekommene Großstadt-Verschläge. Schiffe standen im Selbstverständnis der Zeit für überseeische, weltumspannende Wirtschaftsexpansion, Arbeitsbeschaffung, Kolonialhandel, Freiheit und Ungebundenheit, für nationale Sicherheit und Ehre, Geschlossenheit und Souveränität. Zugleich ermöglichten Schiffe größere Expeditionsreisen in unbekannte Gebiete und Meeresräume.

Das große Vorbild für die Länder des Deutschen Bundes, denn ein Deutsches Reich gab es noch nicht, war das Vereinigte Königreich mit seiner stolzen Marine und den geschäftstüchtigen Handelsgesellschaften. Zu allen (durch die Geschichte bewiesenen) materiellen Vorteilen von Kriegs- und Handelsflotten kamen intellektueller und kultureller Zugewinn. Der Verkehr

mit anderen Völkern schuf ein völlig neues Bewusstsein für Bildung, Zivilisation und Lebensart der eigenen Bevölkerung, stärkte aber auch deren Willen, anderen Völkern die eigenen Vorstellungen aufzuzwingen. Selbst die Gesundheit der menschlichen Natur erfuhr Förderung und Heilung durch Seewasser und Seeluft, Mediziner beeilten sich Beweise beizubringen, dass wagnisvolle Seefahrt ein Volk jung, kräftig und gesund erhielt.

Natürlich nahm das die Politik auf. Seit Jahrhunderten sei bewiesen, sagte der Nationalökonom und Politiker Johann Louis Tellkamp in seiner Rede am 14. Juni 1848 in der Frankfurter Paulskirche, dass „das Seeleben die Küstenvölker stählt und mit den Gefühlen der Freiheit und Unabhängigkeit durchhaucht“. Die Motivationen für die maritime Passion der 1830er- und 1840er-Jahre waren je nach Menschenschlag und Interessen verschieden, aber alle einte der Fortschrittsglaube, der Wille zur Förderung des eigenen Daseins. Nach außen stand eine Flotte für Stärke und reichen Austausch mit der Welt; im Innern sahen die einen in ihr ein modernes Instrument zur Durchsetzung ihrer politischen (revolutionären) Ziele, die anderen ein Symbol für wachsendes nationales Selbstbewusstsein. Daran war nichts falsch.

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

Teils melancholisch,
teils sehnsüchtig,
erwarten deutsche
Auswanderer ihr
„Traumschiff“ nach
Amerika, Gemälde
von Franz Wilhelm
Harsewinkel, um 1850

Foto: picture-alliance/akg



LEICHTE KREUZER KÖNIGSBERG – KARLSRUHE – KÖLN

Eine Klasse für sich

Nach Städten benannt, die mit dem Buchstaben „K“ beginnen, liefen der Kriegsmarine drei Leichte Kreuzer zu, die 1939 zwar nicht mehr topmodern, aber zuverlässig waren

12



28

Einmal um die halbe Welt

Von seiner letzten Fahrt brachte das Monsun-Boot U 178 im Kriegsjahr 1944 wertvolle Rohstoffe in die Heimat



Katastrophe der SS Athenia

Der britische Dampfer war das erste Schiff, das im Zweiten Weltkrieg von einem deutschen U-Boot versenkt wurde

58



46

Van Speijk

Als Kanonenboot gestartet, wurde aus dem niederländischen Mehrzweckschiff eine ausgewachsene Fregatte



Ein Boot erzählt Geschichte

1917 an der französischen Atlantik-Küste gestrandet, sind Reste des deutschen U-Bootes SM UC 61 bis heute sichtbar



Generaladmiral Hermann Boehm

Ein Auf und Ab kennzeichnete die Karriere von Boehm, der nach 1945 starr und unbelehrbar das eigene Handeln rechtfertigte



Unternehmen „Trave“

In der Biskaya trafen 1943 deutsche Zerstörer und Torpedoboote auf zwei britische Kreuzer – und unterlagen. Warum?

DAS BESONDERE BILD

- 6 Abschied von der *Queen Mary*

MARITIMES PANORAMA

- 8 Wissenswertes rund um die Seefahrt

TITELTHEMA

- 12 Dreimal „K“
Was zeichnete die drei Kreuzer der Reichs- und späteren Kriegsmarine *Königsberg*, *Karlsruhe* und *Köln* aus?

TECHNIK & GERÄT

- 24 Kohle her!
Schweißtreibend und schmutzig: „Kohlenbunkern“

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

- 28 Kampf auf fernen Meeren
1943/44: Feindfahrt des Monsun-Bootes U 178

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

- 36 Freie Jagd
Konföderierter Hilfskreuzer *CSS Sumter* 1861-1867

- 62 Unternehmen „Trave“
Deutsch-britisches Seegefecht in der Biskaya 1943

PERSÖNLICHKEITEN

- 40 Unbekannt, aber nicht unbedeutend
Generaladmiral Hermann Boehm

WAFFEN & TECHNIK

- 46 Kanonenboot *Van Speijk*
Erst in deutschem, dann in niederländischem Dienst

EREIGNISSE & PERSONEN

- 52 Pilger zum Nordkap
Reise des Schnelldampfers *Augusta Victoria*

KATASTROPHEN

- 58 Irrtum mit Folgen
Versenkung des Passagierschiffes *Athenia* 1939

MODELLBAU

- 68 Doppelschlag
USS Southerland DD-743 im Maßstab 1:700 und 1:72

SPURENSUCHE

- 70 Ein Boot erzählt Geschichte
Das 1917 gestrandete U-Boot SM UC 61

HISTORISCHE SEEKARTEN

- 80 Roms Schwarzmeer-Flotte
Ort der größten östlichen Ausdehnung

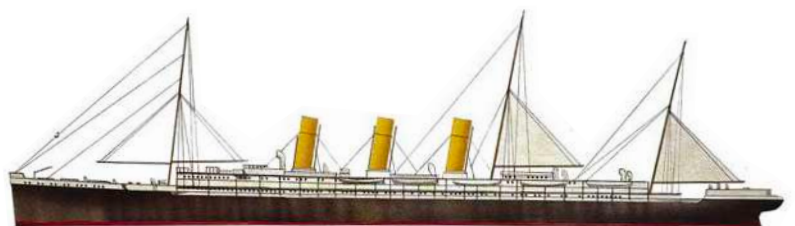
RUBRIKEN

- 78 Service
82 Vorschau / Impressum

Nordlandreise mit *Augusta Victoria*

Deutscher Schnelldampfer begründet im Jahre 1894 den modernen Nordsee-Tourismus

52



Titelbild: Der Leichte Kreuzer *Karlsruhe* auf Reede
Titelabbildungen: picture-alliance/akg,
picture-alliance/WZ-Bilddienst (3), SPCA, Library of Congress

Besatzungsmitglieder der Fregatte
HMS Wakeful grüßen die passierende
Queen Mary auf ihrer letzten Reise

Foto: picture-alliance/empics/S&G

