

SCHIFFClassic

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

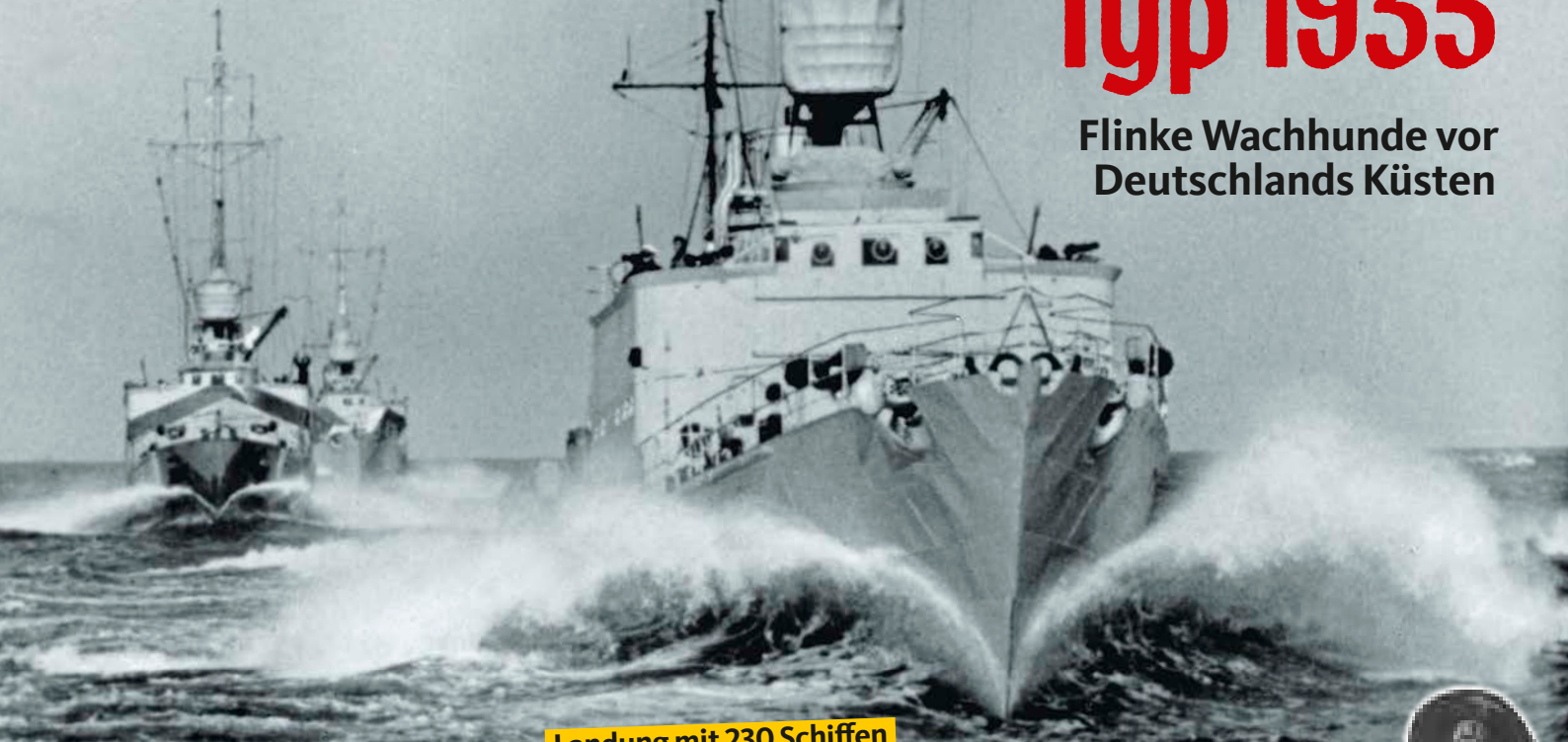


Sail Bremerhaven

Nach 10 Jahren Pause:
Das waren die schönsten Schiffe 2025

Torpedo- Boote Typ 1935

Flinke Wachhunde vor
Deutschlands Küsten



Landung mit 230 Schiffen
und 70.000 Soldaten



Verschollen: Das Rätsel um
die Fünfmastbark *København*



Operation „Chromite“: So gelang
1950 die Wende im Koreakrieg



„Ali“ Cremer: Kommandant mit
beispielloser Glückssträhne

Kurs auf 2026!

SCHIFFClassic

JAHRBUCH 2026

EUR 12,90
A: EUR 14,20, CH: sFr 20,60
BeNeLux: EUR 14,80
ISBN 978-3-98702-226-5



DIE DDR-KRAKEN
Minenabwehr-Schiffe
der frühen Volksmarine

Geheimflotte

Kaum bekannt: Alliierte
U-Boote bei der Kriegsmarine

Deutschlands erster
Export-Bau nach dem Krieg



Nordstjernen: Unterwegs mit
Norwegens ältestem Postschiff



Technikrevolution: Wie Kabel-
leger die Kontinente verbanden



U-Boot U 17: Finale Reise ins
Technik Museum Sinsheim

**Jetzt neu
am Kiosk!**

Von Kriegsbeute unter
deutscher Flagge bis zu
maritimen Terminen 2026:
Schiff Classic zeigt die
ganze Welt der Seefahrt.

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

Oder online bestellen unter

abo.schiff-classic.de/extra



Licht leuchten und leue,

der Beginn von Seehandlung im geografischen Raum des heutigen Deutschlands kennt ein konkretes Ereignis mit Jahreszahl: 12 v. Chr. rückte der römische Feldherr Drusus, Stiefsohn von Kaiser Augustus, unter anderem auf Zwei- und Dreiruderern vom Niederrhein aus Richtung Norden vor mit dem Ziel, die immer wieder Unruhe stiftenden rechtsrheinischen Germanenstämme auch von oben zu packen.

Die Schifffahrt in den engen, gewundenen, von Strömungen und Gezeiten geleiteten Fahrinnen folgte anderen Gesetzen als an den steilen Küsten des Mittelmeeres. Doch die Römer waren so klug, sich von Barbaren belehren zu lassen. Da mit Schiffen römischer Bauart weder auf den Flüssen des rauen Nordens noch in den

Das erste maritime Ereignis, das mit Germanen in Verbindung steht, trat mit einer römisch-batavischen Flotte ins Licht der Geschichte. Mit ihr gelang 12 v. Chr. Drusus die Unterwerfung der Brukterer.

angestrebten Küstengewässern der Nordsee etwas auszurichten war, ließ sich Drusus auch Boote von Batavern zur Verfügung stellen, einem am Niederrhein in der römischen Provinz Gallia Belgica ansässigen, ihm bis auf weiteres ergebenen Germanenstamm.

Es ist anzunehmen, dass die Bataver, als verteilte Seeleute nicht nur im Bootsbau geübt, auch beim Anlegen des sogenannten Drusus-Kanals (fossa Drusiana) tatkräftige Unterstützung geleistet haben. Diese künstliche Wasserstraße, sowohl technisch als auch organisatorisch ein Meisterwerk, verband den Rhein mit dem Seegebiet des heutigen IJsselmeeres und öffnete Roms germanischer Flotte (classis Germanica) durch die vorgelagerten friesischen Inseln hindurch den Zugang zum offenen Meer.

Durch eine kombinierte Land- und Flottenoperation gelang Drusus letztlich die Unterwerfung einiger Germanenstämme, darunter der Brukterer, die sich auf der Ems (oder an deren Mündung) zum Kampf gestellt hatten. Im Gegensatz zu den batavisch-römischen Zwei-

und Dreiruderern mit Rahsegel bestand die Flotte der Brukterer aus ausgehöhlten Baumstämmen, mit viel Weidegeflecht und Tierhäuten versehen, aber wohl ohne Besegelung und Kiel. Mit diesen vergleichsweise primitiven Wasserfahrzeugen mussten die Flussgermanen ihren Widersachern zwangsläufig unterliegen.

Interessant ist weniger die vorübergehende römische Seeherrschaft im Norden, als vielmehr die Tatsache, dass ohne die professionelle, an den lokalen Gegebenheiten orientierte Hilfe der Bataver die Römer diesen Ausgriff nicht hätten wagen können. Das erfolgreiche germanisch-römische Flotten-Projekt währte jedoch nicht lange. Römische Navigatoren sollen Warnungen ihrer batavischen Mitstreiter vor dem gefährlichen Gezeitenwechsel der Nordsee in den Wind geschlagen haben, so dass die stolze Flotte bei Ebbe trockenfiel. Eine zweite Version berichtet von einem Nordseesturm, der die Schiffe auf den Strand geworfen haben soll. Wie dem auch sei: Das erste maritime Ereignis, das mit Germanen in Verbindung zu bringen ist, war ins Licht der Geschichte getreten.

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



Für Drusus' Legionen und seine Hilfstruppen, darunter Friesen und Bataver, war erst 9 v. Chr. an der Elbe Schluss, als ihn eine „Frau von übermenschlicher Größe“ zur Umkehr bewog. Im gleichen Jahr starb er

Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

TORPEDOBOOTE TYP 1935

T1 bis T12

In konsequenter Weiterentwicklung der „Raubtier“- und „Raubvogel“-Klasse entstanden schnelle und seetüchtige Torpedoboote. Ihr Nachteil: die schwache Bewaffnung

12



Verschollen

Im Dezember 1928 verschwand die dänische Fünfmastbark *København*. Ob im Sturm oder bei der Kollision mit einem Eisberg, bleibt unklar

36



Windjammer vor Bremerhaven

Rund 250 wunderschöne historische Segler präsentierten sich bei der „Sail Bremerhaven“ an Deutschlands Küste

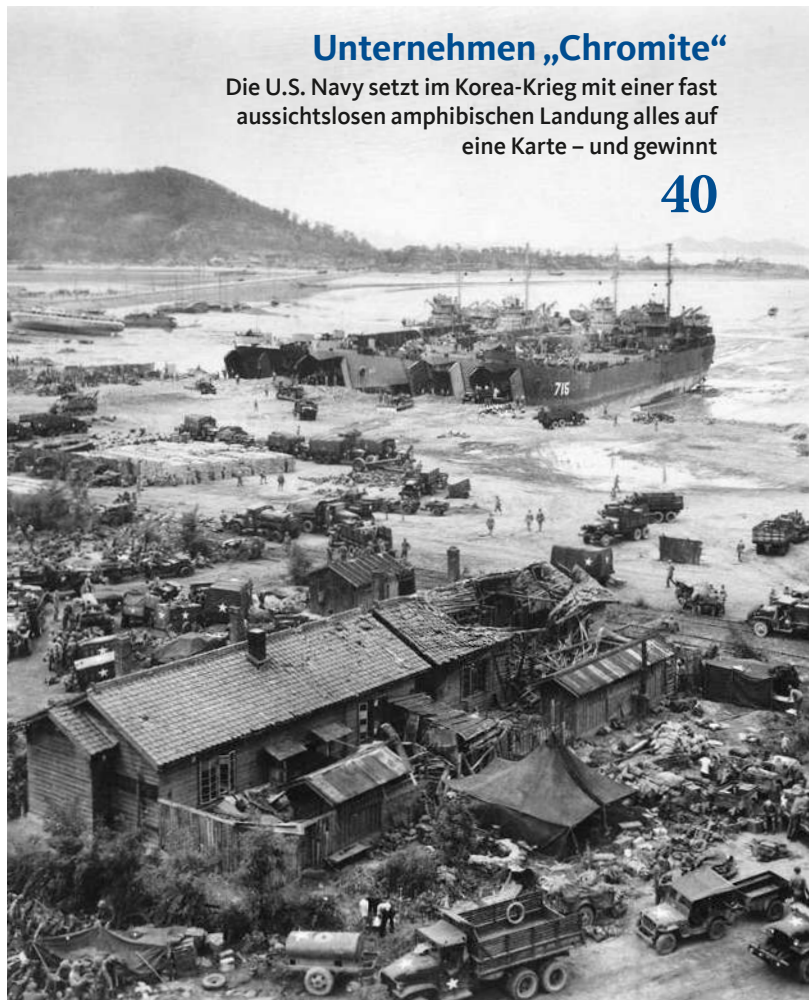
52



Unternehmen „Chromite“

Die U.S. Navy setzt im Korea-Krieg mit einer fast aussichtslosen amphibischen Landung alles auf eine Karte – und gewinnt

40





Entscheidung am Kap Eknomos

An der Südküste Siziliens kommt es 256 v. Chr. zur epochalen Schlacht zwischen den Flotten Roms und Karthagos



Kommandant und Kommandeur

Peter-Erich „Ali“ Cremer führte U 333 und war bei Kriegsende Befehlshaber des „Wachbataillons Dönitz“. Eine Spurensuche

DAS BESONDERE BILD

- 6 Der Hafen von Le Havre um 1880

MARITIMES PANORAMA

- 8 Wissenswertes rund um die Seefahrt

TITELTHEMA

- 12 Im Dutzend

Entwicklung und Technik der Torpedoboote vom Typ 1935 und ihre Einsätze 1939 bis 1945

FASZINATION SCHIFF

- 24 Von Gelderland zu Niobe

Ausbildungsschiff, später Flakschiff der Kriegsmarine

- 52 Windjammer am Start

Blick auf die „Sail Bremerhaven“ 2025

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

- 28 Geleitzugroute Nord

Kurs Kirkenes – Nachschub für die Front 1942

KATASTROPHEN

- 36 Verschollen im Südatlantik

Schicksal der Fünfmastbark *København* 1928

STRATEGIE & TAKTIK

- 40 Maximales Risiko

US-Operation „Chromite“ 1950

- 74 „Gute Aussichten“

Die Seewehr-Flotte der Kaiserlichen Marine

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

- 48 Das Totenschiff

Joseph Connolly in spezieller Mission nach 1945

SEESCHLACHTEN & GEFECHTE

- 60 Showdown der Antike

Roms Triumph in der Seeschlacht bei Eknomos

MODELLBAU

- 66 Landungsboote in Vietnam

LCM und LCVP im Maßstab 1:35

EREIGNISSE & PERSONEN

- 68 Überlebt!

Der Kriegsmarine-Offizier „Ali“ Cremer

HISTORISCHE SEEKARTEN

- 80 Erste Schlacht der U.S. Navy

Valcour Bay, 11. Oktober 1776

RUBRIKEN

- 78 Service

- 82 Vorschau / Impressum



Mehr Schiffe für den Kaiser

Im Konzept von Admiral Tirpitz hatten Schiffe der sogenannten Seewehr eine besondere Bedeutung. Was wurde daraus?

74

Titelbild: Torpedoboot T 12, gefolgt von T 4 und T 5
Titelabbildungen: picture-alliance/WZ-Bilddienst (2),
Matthias Schultz, Privatbesitz, Naval History and
Heritage Command, Sammlung Grützner

Handel und Wandel

Romantische Betriebsamkeit in Le Havre

Der Eindruck eines bloßen maritimen Stilllebens mit Frachtseglern, Schleppern und Jollen täuscht: Was König Franz I. einst, im Jahre 1517, geschaffen hatte, war keineswegs eine Hafen-Flaniermeile mit der Aussicht auf schöne Schiffe, sondern ein wirtschaftlicher und strategischer Knotenpunkt. Hier sicherte Frankreich, das auf zwei Jahrhunderte schmerzhafter englischer Invasionsabsichten zurückblickte, eine wichtige Position an der Seine. Dennoch vermittelt das Foto eine gewisse maritime Romantik, die für einen Augenblick die „gute alte Zeit“ wiederaufleben lässt. AK

