

Fern von allen Seehäfen, in Nürnberg, hat ein begeisterter Seefahrer ein Marinemuseum eröffnet mit vielen Modellen von berühmten Schiffen, die der Seekriegsführung dienten und überwiegend einen bayerischen Bezug haben. In Nürnberg, fern von allen Seehäfen, ist 2015 das bayerische Marinemuseum eröffnet worden. Bayern und Marine? Da wird man neugierig! Wer kommt auf eine solche Idee?

Dafür braucht es einfach eine besondere Begeisterung, eine Person, die für die Seefahrt brennt, und das ist in diesem Fall der Nürnberger Augenarzt Dr. Wolf Schönherr. Aufgewachsen in Hamburg, aber durch Umzug der Eltern nach Franken verschlagen, verbringt er nach abgeschlossenem Medizinstudium in Erlangen seinen Wehrdienst als Stabsarzt auf verschiedenen Schiffen der Bundesmarine. Er lässt sich schließlich in Nürnberg nieder, kommt aber von der Seefahrt nicht los. In Ermangelung der See wird es eine Modellseefahrt: Hat er früher selbst Modelle in kleinerem Maßstab gebaut, so sammelt er seit 15 Jahren Schiffsmodelle im Maßstab 1:100.

Der AKTechnikgeschichte des VDI-Bayern-Nordost hat ihn in seinem neuen Museum besucht. Die Sammlung war inzwischen zu Hause viel zu groß geworden, und nun hat er einen passenden Raum im Ofenwerk gefunden. Das ist ein Denkmalchutz stehendes Industriegelände im Osten von Nürnberg, das im ersten Weltkrieg von der Firma Neumeier für die damals neuartige Herstellung von Fließpressteilen gebaut worden ist, in dem nach dem zweiten Weltkrieg die Firma Kabelmetall Buntmetallprofil und Kabel produziert und schließlich in den 1980er Jahren die Firma Riedhammer Industrieföhen gebaut hat.

Hier stehen seine Regale nun in einem Glashaushaus, das Teil eines Hallenkomplexes ist, der unzählige Old- und Newtimer

Automodelle sowie eine riesige Event-Location beherbergt. 32 Schiffsmodelle im Maßstab 1:100 hat er inzwischen hier aufgebaut, jeweils bis zu 2 m lang und bis zu 15 kg schwer, mit ausführlichen Informationsstafeln versehen, grau oder weiß/gelb (Tropenanstrich) lackiert und wunderbar ausgeleuchtet.

Und wie erklärt sich der Name mitten in Franken? Sehr einfach: Fast alle Exponate haben bayerische Bezüge, die Schiffsnamen sowohl wie die zugehörigen Geschichten.

Und dann beginnt er zu erzählen, von der kaiserlichen Marine, die ihren großen Aufschwung 1888 mit der Thronbesteigung Wilhelms II. unter Großadmiral Tirpitz erlebt hat, dem Begründer der deutschen Hochseeflotte; er berichtet, wie diese Flotte im Wetttrüsten mit England zur zweitgrößten Seestreitmacht der Welt geworden ist, und von ihrem Ende unter Admiral von Hipper nach dem Kieler Matrosenaufstand von 1918 und der Selbstversenkung der in der Scapa Flow-Bucht internierten deutschen Flotte. Er benennt viele der damaligen Schiffsklassen, aus denen er die Schiffe mit bayerischen Namen für seine Modellsammlung ausgewählt hat, wie die Linienschiffe SMS „Prinzregent Luitpold“ und SMS „Bayern“, den Großkreuzer bzw. Schlachtkreuzer SMS „Von der Tann“ und den kleinen Kreuzer SMS „Nürnberg“, um nur einige wenige der Schiffe zu nennen.

Nach dem Versailler Vertrag darf Deutschland als vorläufige Reichsmarine nur noch

eine kleine Flotte zum Küstenschutz betreiben. Das ändert sich ab 1933 mit dem dann beginnenden Aufbau der Kriegsmarine unter ihrem Oberbefehlshaber, Großadmiral Erich Raeder. Wieder werden viele Schiffe erwähnt, beispielsweise die „Tirpitz“, die „Admiral Hipper“, die „Nürnberg“, die „Deutschland“. Bedingt durch ihre Unterlegenheit gegenüber der englischen Flotte und durch frühe Verluste verlegt die Kriegsmarine ihre Kriegsführung wesentlich auf den Einsatz von U-Booten, geführt von Admiral Karl Dönitz. Ein Repräsentant dieses Schiffstyps ist die „Wilhelm Bauer“, die am 24. Februar 1945 in Dienst gestellt worden ist, aber an keinem Feindeinsatz mehr teilgenommen hat. Sie liegt heute als Museumsboot im Alten Hafen in Bremerhaven. Ein Modell im Maßstab 1:144 zeigt das bayerische Marinemuseum zusammen mit Informationen über Wilhelm Bauer. Er ist der Erfinder des ersten deutschen U-Bootes, dem Brandtaucher. Das war ein U-Boot-ähnlicher Tauchapparat mit Handantrieb, der 1850 gebaut worden ist, um im deutsch-dänischen Krieg unbemerkt Sprengladungen an feindlichen Schiffen und Brückenpfeilern anzubringen.

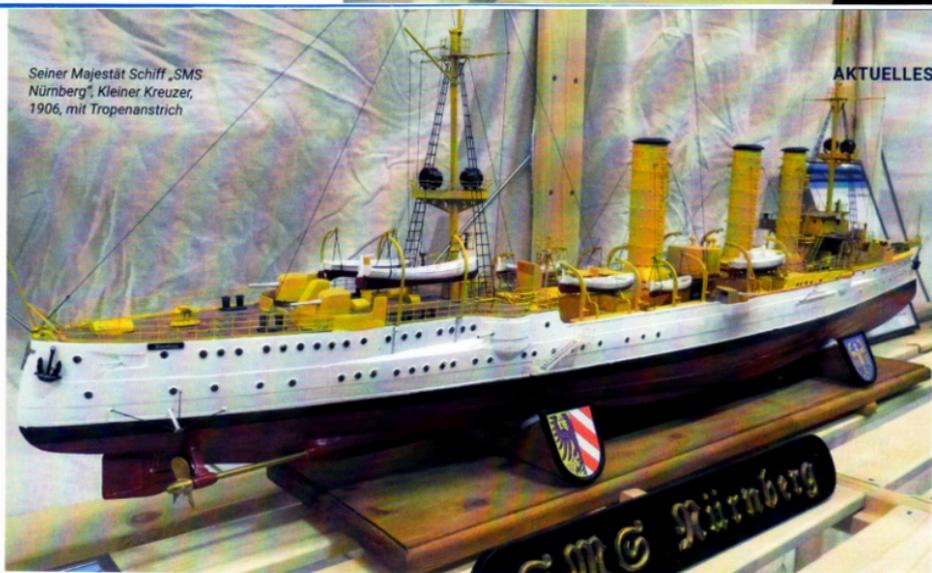
Und weil er heute viele Ingenieure zu Gast hat, ist Dr. Schönherr dann auch auf die technische Ausrüstung der Schiffe eingegangen, angefangen natürlich mit den Antrieben.

Der erste Raddampfer mit Dampfmaschinenantrieb ist von einem Franzosen schon Ende des 18. Jahrhunderts gebaut



Dr. Wolf Schönherr in seinem Marinemuseum im Ofenwerk Nürnberg

46



Seiner Majestät Schiff „SMS Nürnberg“, Kleiner Kreuzer, 1906, mit Tropenanstrich

AKTUELLES

Foto: VDI

worden. Steigerungen des Wirkungsgrades und Einführung des Schraubenantriebs im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts haben dann zu immer weiteren Steigerungen der Schiffs-Geschwindigkeiten und im zivilen Transatlantik Verkehr zu Wettbewerben wie dem Blauen Band geführt. Nach dem Einbau von kaum noch zu vergrößerten Kessel- und Maschinenanlagen sind weitere Verbesserungen nur noch durch Einsatz von Dampfturbinen möglich gewesen. Sie sind zur Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert verstärkt eingesetzt, ihre weite Verbreitung aber erst mit der Verfügbarkeit geeigneter Getriebe möglich geworden. Bis zum Ende des zweiten Weltkrieges bleiben sie dann der dominante Antrieb. Als erstes großes deutsches Kriegsschiff mit Turbinenantrieb zeigt das Museum den 1911 in Dienst gestellten Schlachtkreuzer „Von der Tann“, benannt nach dem Generalstabschef des Prinzen Karl von Bayern. Er ist Oberbefehlshaber des I. Armeekorps im deutsch-französischen Krieg 1870/71 gewesen und sowohl in Preußen als auch in Bayern wegen seines Sieges bei Orléans als Kriegsheld gefeiert worden. Alle Schiffe haben zur Dampferzeugung Kohle verfeuert. Obwohl das wegen der weithin sichtbaren Rauchentwicklung für Kriegseinsätze große Risiken birgt, ist der

Dieselmotor erst in den 1950er Jahren nennenswert zum Einsatz gekommen. Das war natürlich auch durch die Ölknappeit während der Kriege mitbedingt. Die erste Atlantiküberquerung mit einem gasturbinen-getriebenen Boot gelang dann aber schon zwei Jahre später. Für Flugzeugträger ist es noch zu früh, sie sind im Museum nicht zu sehen, denn sie sind für die deutsche Marine im 2. Weltkrieg nicht verfügbar. Aber ihre Vorläufer, die Katapultanlagen für Schwimmerflugzeuge und Flugboote und die Krananlagen zur Wiedereinholung der Flugzeuge, sind Teil der Ausrüstung auf dem Kreuzer „Nürnberg III“ (1935 fertiggestellt). Sofort an allen Modellen zu erkennen und vom Modellbauer detailliert ausgeführt ist die Bewaffnung der Schiffe. Die Reichweiten der Bordkanonen haben im Laufe der Entwicklung immer weiter zugenommen. Das hat zu Rohrlängen von bis zu 15 m und Kaliberdurchmessern von zuletzt 38 cm geführt. Zum Auffinden und Beschießen feindlicher Schiffe bei Nacht sind starke Lichtquellen nötig geworden, und die Kohlebogenlampe, ab etwa 1880 von Siemens als Straßenbeleuchtung realisiert, ist als Marinescheinwerfer mit Leistungen von bis zu 15 kW schon im ersten Weltkrieg eingesetzt worden. Slaby mit der AEG sowie Braun mit Siemens haben

um die Jahrhundertwende mit dem Bau von Funkstationen zur Verwendung auch auf See begonnen. Auf Betreiben von Wilhelm II sind beide Entwicklergruppen zur Vermeidung von Patentstreitigkeiten 1903 zur Gesellschaft für drahtlose Telegraphie mbH, System Telefunken zusammengeführt worden. Obwohl die landgestützte Telegraphie schon lange bekannt ist, wird sie auf See erst um 1900 angewendet. Mit der Entwicklung des Röhrensenders im Jahr 1914 hat sich dann der Sprechfunk entwickelt, ist aber erst nach dem Krieg einsetzbar geworden. Es war spannend, an Schiffsmodellen die Geschichte der deutschen Marine zu erleben, von der Reichsflotte als erster gesamtdeutscher Marine nach der Nationalversammlung von 1848 zur Marine des norddeutschen Bundes als Vorstufe zur kaiserlichen Marine nach der Reichsgründung ab 1872 über die vorläufige Reichsmarine der Weimarer Zeit hin zur Kriegsmarine und schließlich zur heutigen Bundesmarine. Wir haben viele Anregungen zur Vertiefung der Kenntnisse von den technischen Entwicklungen für die Seekriegsführung und auch einen Eindruck von dem bayerischen Fußabdruck in der deutschen Marine bekommen.

Peter Riller