

Typenkompass

Deutsche Kriegsschiffe

Tanker, Troßschiffe und Versorger 1933–1945

Hans Karr

**Motor
buch
Verlag**

Einbandgestaltung: Luis dos Santos

Bildnachweis: Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nicht anderes vermerkt ist – vom Verfasser. Besonderer Dank für die Überlassung von weiterem Bildmaterial aus ihren Archiven geht an die Bibliothek für Zeitgeschichte in Stuttgart und an den Deutschen Marinebund in Laboe. Auch allen anderen Bildgebern sei recht herzlich gedankt.

Bei einigen Fotos konnten die Inhaber der Bildrechte nicht eindeutig ermittelt werden. Verlag und Autor bitten freundlicherweise um Kontaktaufnahme.

Der Leser möge die Bildqualität einiger Abbildungen entschuldigen. Sie ist dem altersbedingten Zustand der Bildvorlagen geschuldet.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN: 978-3-613-31324-8 (PDF)

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektro-nische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Köster
Innengestaltung: Sven Rauert

Einleitung	4
Die Versorgungsschiffe der Kriegsmarine	4

Troßschiffe	10
»Samland« ex »Hansa«	10
»Dithmarschen«	14
»Uckermark« ex »Altmark«	18
»Nordmark ex »Westerwald«	22
»Ermland«	26
»Franken«	28

Hilfstroßschiffe	30
»Spichern«	30
»Passaf«	34
»Kärnten«	36

Begleittanker	38
»Adria«	38
»Friedrich Breme«	40
»Brake«	42
»Gedania«	44
»Eurosee«	46

Versorgungs-U-Boote	48
U-Boote Typ XIV	48

Begleitschiffe U-Boote	54
»Saar«	54
»Weichsel«	56
»Donau«	58
»Warnow«	60
»Erwin Wassner«	62

»Lech«	64
»Isar«	66
»Ammerland«	68
»Wilhelm Bauer«	70
»Waldemar Kophamel«	72
»Neisse«	74
»OttoWünsche«	76

Begleitschiffe S-Boote	78
»Tsingtau«	78
»Tanga«	82
»Carl Peters«	84
»Adolf Lüderitz«	86
»Hermann von Wissmann«	90
»Gustav Nachtigal«	94

Begleitschiffe R-Boote	96
Räumbootbegleitschiffe	96
»Nettelbeck«	100
»Brommy«	102
»Von der Groeben«	104
»Raule«	105
»Von der Lippe«	106
»Alders«	107
»Jungingen«	108
»Hille«	109

Anhang: Tabelle, Hilfstroßschiffe und Begleittanker	110
--	------------

Die Versorgungsschiffe der Kriegsmarine

Denkt man an Seestreitkräfte, so stehen in der Regel Kampfschiffe, Schnellboote, Minenabwehrfahrzeuge und nicht zu vergessen die U-Boote an vorderster Stelle. Selten kommen dabei die Versorgungseinheiten in den Fokus des Betrachters. Doch gerade diese sind unersetzlich für den Einsatz der Kampfschiffe und -boote. Ohne sie läuft nichts, jedenfalls nicht allzu lange. Für Schiff und Besatzung werden von der schwimmenden Versorgung Verpflegung, Verbrauchs- und Nachschubgüter der unterschiedlichsten Art, Munition und Betriebsstoffe bereit gehalten und nachgeführt. Diese unmittelbare und einsatzdirekte logistische Unterstützung von Marineverbänden erhöht nachhaltig deren Seesdauer, Durchhaltefähigkeit, Flexibilität sowie Operationsfreiheit und macht sie unabhängig von einer Abstützung auf fernab gelegene landgebundene logistische Einrichtungen.

*Das Troßschiff »Uckermark« ex »Altmark« beim Passieren einer Schleuse.
(Foto: Bibliothek für Zeitgeschichte)*

Die Versorgungsorganisation der Kaiserlichen Marine

In der Kaiserlichen Marine gab es keine speziellen Versorgungsschiffe. Die Versorgung der Auslandsgeschwader und der Auslandskreuzer war über die in den Kolonien und weltweit im neutralen Ausland aufgebauten Etappenstationen sichergestellt. Diese von Marineoffizieren geführten Etappen organisierten den Nachschub für die in ihrem Bereich operierenden Flotteneinheiten mittels für diesen Zweck geeigneten und angemieteten deutschen Handelsschiffen. Insbesondere die Nachführung von Kohle war dabei von großer Bedeutung. Bei gestoppt liegenden Schiffen erfolgte die Übernahme längsseits liegend in See. Ruhige See oder geschützt liegende Ankerplätze waren dabei unabdingbar. Die Versorgung in den Häfen der Gastländer bzw. der Kolonien war eine mögliche Alternative. Außerdem konnte die Kaiserliche Marine auf die weltweit vorhandene Vorratshaltung der großen deutschen Reedereien zurückgreifen und diese nutzen.





Die »Saar« war ein am 5. April 1934 als Flottentender vom Stapel gelaufener Neubau und das erste U-Bootbegleitschiff der Kriegsmarine. (Foto: Archiv Autor)

Während der Friedenszeit funktionierte dieses System problemlos. Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs und in Folge des Kriegsverlaufs brach es jedoch allmählich in sich zusammen. Es war aber auch bald nicht mehr notwendig, da die Kaiserliche Marine nach wenigen Kriegsmonaten nicht mehr in Übersee operieren konnte.

Doch Ausnahmen bestätigen die Regel. Von August 1914 bis April 1915 versorgten die Etappen unter höchster Geheimhaltung und Verschleierung sowie unter schwierigsten Umständen aus dem neutralen Ausland heraus insgesamt 15 auf nahezu allen Weltmeeren verstreut operierende Einheiten der Kaiserlichen Marine. Im Einzelnen waren dies:

- Großer Kreuzer / Schlachtkreuzer »Goeben«
- Große Kreuzer »Scharnhorst« und »Gneisenau«
- Kleine Kreuzer »Breslau«, »Leipzig«, »Nürnberg«, »Dresden«, »Königsberg« und »Emden«

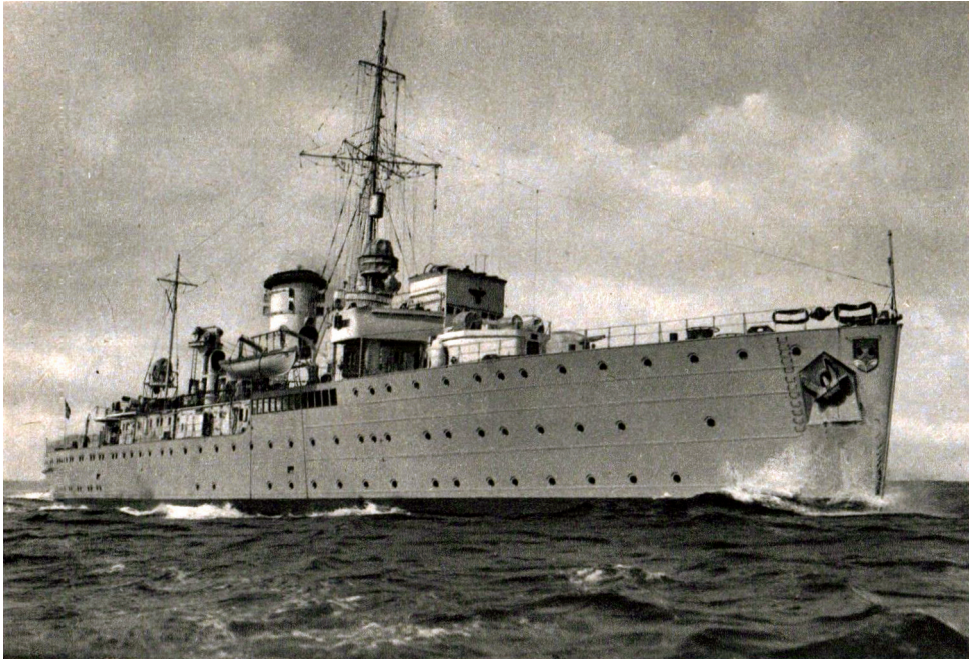
- Kanonenboot »Eber«
- Hilfskreuzer »Kaiser Wilhelm der Große«, »Cap Trafalgar«, »Kronprinz Wilhelm«, »Prinz Eitel Friedrich« und »Cormoran«

Wie schon oben erwähnt, war nach dieser Zeit die Kaiserliche Marine auf den Ozeanen so gut wie nicht mehr präsent. Die wenigen noch aktiv – teilweise sogar noch bis Anfang 1918 – operierenden Hilfskreuzer »Greif«, »Möwe«, »Seeadler« und »Wolf« mussten sich aus ihren Prisen selbst versorgen, wobei die »Seeadler« als Segelschiff eine gewisse Sonderstellung einnahm.

Die Versorgungsorganisation und die Versorgungsschiffe der Reichs- und Kriegsmarine

Begleitanker

Mitte der 1920er Jahre begann die Reichsmari-



*Die »Tsingtau« war das erste in Dienst gestellte Schnellbootbegleitschiff der Kriegsmarine.
(Foto: Archiv Autor)*

ne wieder mit Auslandsreisen nach Übersee und nutzte dabei zu Ausbildungszwecken ihre vorhandenen Leichten Kreuzer als Schulkreuzer. Die Versorgung der Schiffe wurde durch Begleittanker sichergestellt, denn Öl hatte mittlerweile die Kohle als Treibstoff für die Schiffsmaschinen abgelöst.

Die Begleittanker waren speziell für diesen Zweck hergerichtete nicht marineeigene gecharterte Tankschiffe mit mäßiger Geschwindigkeit, die zudem noch eine begrenzte Kapazität für Trockengüter hatten. Sie waren mit einer zivilen Besatzung und einem militärischen Begleitkommando besetzt. Die Kraftstoffabgabe geschah in einer Bug-Heck-Versorgung. Hierzu schleppte der Tanker das zu versorgende Kriegsschiff. Dies hatte den Vorteil, dass das Kriegsschiff voll gefechtsbereit bleiben konnte. Im Bedarfsfall ließen sich sowohl die Schlepp-

wie auch die Schlauchverbindung schnell lösen.

Bei Flottenmanövern und unter kriegsmäßigen Bedingungen bei den Einsätzen in spanischen Gewässern während des dortigen Bürgerkrieges wurden weitere wertvolle Erfahrungen in der In-See-Versorgung von Kriegsschiffen mit Treibstoff, Munition und Trockengütern gesammelt. Außerdem wurde neben der Bug-Heck-Methode als ein weiteres Verfahren die Querab-Versorgung erprobt und eingeführt.

Auch im Zweiten Weltkrieg wurde das Versorgungssystem Begleittanker nicht aufgegeben. Mit den fünf in diesem Typenkompass näher beschriebenen deutschen Tankschiffen und den 14 weiteren für diesen Zweck hergerichteten und noch zum Einsatz gekommenen Prisen bzw. requirierten ausländischen Tankschiffen (siehe Anhang) stellten sie in den ersten

Kriegsjahren sogar den Großteil der überseeischen Versorgungseinheiten. Ohne die Begleittanker, die weit ab von den üblichen Schifffahrtswegen in Wartebereichen »geparkt« wurden, wären die meisten überseeischen Einsätze der großen Kampfschiffe, Hilfskreuzer und U-Boote nicht möglich gewesen. Zur Selbstverteidigung hatten die Begleittanker kleinkalibrige Geschütze an Bord. Nach dem Zusammenbruch der überseeischen Handelskriegsführung kamen die Begleittanker im Stützpunktdienst und in den heimatnahen Gewässern zum Einsatz.

Troßschiffe

Mitte der 1930er Jahre entwickelte die Kriegsmarine dann für die Versorgung von weiträumig und langfristig operierenden Kriegsschiffen spezielle Troßschiffe, die autark und über einen längeren Zeitraum eingesetzt werden konnten. In dem Schiffsentwurf waren die Notwendigkeiten eines Tankers und die eines Versorgers zusammengefasst.

Bei der Entwicklung konnte auf die mit dem Troßschiff »Samland« ex Begleittanker »Hansa« und den übrigen gecharterten Begleittankern gemachten Erfahrungen zurückgegriffen werden. Es entstand eine Bauserie von insgesamt fünf Troßschiffen, die auch im Hinblick auf ihre Ladefähigkeit als »Troßschiff 12.000 t« bezeichnet wurden. Im Einzelnen:

- Troßschiff I – »Nordmark« ex »Westerland«
- Troßschiff A – »Uckermark« ex »Altmark«
- Troßschiff B – »Dithmarschen«
- Troßschiff C – »Franken«
- Troßschiff D – »Ermland«

Zwei weitere größere Einheiten – Troßschiff E und F, auch als »Troßschiff 13.000 t« bezeichnet – wurden zwar 1938 noch beauftragt und im Bau begonnen, aber im Oktober 1941 wieder annulliert. Sie sollten die Namen »Haveland« und »Kurmark« erhalten. Bei den ebenfalls noch vorgesehenen Troßschiffen G und H blieb es lediglich beim Planungsstadium. Bei Kriegsausbruch standen vier marineeigene

Einheiten – davon drei als Neubauten – zur Verfügung. Sie waren ausgerüstet mit Seebeölungseinrichtungen für Überwasserschiffe und für U-Boote. Zudem verfügten sie über eine große Trockengüterkapazität zur Mitnahme von Munition, Proviant, Ersatzteilen und allgemeinen Verbrauchsstoffen. Entsprechende Abgabebereinrichtungen waren vorhanden. Da für die Neubauten eine weitere zusätzliche Nutzung als Hilfskreuzer angedacht war, was aber letztendlich nie realisiert und nach den ersten Kriegsjahren auch nicht mehr erwogen wurde, hatten sie eine Bewaffnung von drei 15-cm-Geschützen in getarnter Aufstellung an Bord sowie zum Eigenschutz kleinkalibrige Flak-Geschütze. Eine weitere Aufgabe war die Rückführung von Gefangenen und Besatzungen der von den Kampfeinheiten gekaperten und aufgebrachten Handelsschiffe. Die Seesdauer der Troßschiffe wird mit sechs Monaten angegeben. Ihre Besatzung bestand aus Zivilisten mit Reservistenstatus. Die Schiffe trugen Namen von deutschen Landschaften. In den ersten Kriegsjahren konnten die Troßschiffe in von den üblichen Handelsschiffsrouten weit entfernt liegenden Versorgungspositionen ihren Auftrag relativ ungestört erfüllen. Dadurch – und im Verbund mit den Begleittankern – konnten die zum überseeischen Handelskrieg eingesetzten schweren Kriegsmarineeinheiten und die Hilfskreuzer sowie die im Südatlantik eingesetzten U-Boote längere Zeit erfolgreich operieren. Einen schweren Rückschlag gab es nach dem Unternehmen »Rheinübung«, bei dem das Schlachtschiff »Bismarck« verloren ging. Im Mai/Juni 1941 gelang es der englischen Royal Navy das gesamte deutsche Überwasser-Versorgungssystem aufzurollen und zu zerschlagen. Erbeutete Geheimunterlagen (siehe Kapitel »Gedania«), Einbrüche in den Marinefunkschlüssel und die zunehmende Seeraumüberwachung durch Flugzeuge trugen entscheidend zur Beendigung der deutschen Versorgungseinsätze bei.

Hilfstroßschiffe

Neben den Troßschiffen gab es in der Kriegsmarine noch die Hilfstroßschiffe. Dies waren nachträglich umgebaute marineeigene Tankschiffe sowie Beute- und Prisenschiffe mit mäßiger Geschwindigkeit. Ihre Aufgaben und Ausrüstung waren identisch mit denen der Troßschiffe. Die Umbaumaßnahmen zu diesen Hilfstroßschiffen lief aber erst 1940/1941 richtig an, sodass es in Folge der dann vorhandenen Kriegslage nicht mehr zu Überseeinsätzen kam und die Schiffe überwiegend im Stützpunktbereich respektive in den europäischen Gewässern genutzt wurden. An Bewaffnung waren zur Selbstverteidigung kleinkalibrige Flak-Geschütze an Bord. Die Besatzung der Hilfstroßschiffe bestand aus Zivilisten mit Reservistenstatus. Auf drei dieser Einheiten – »Spichern«, »Passat« und »Kärnten« – wird in einem nachfolgenden Kapitel näher eingegangen.

Versorgungs-U-Boote

Schon vor Kriegsbeginn begannen in der Kriegsmarine die Überlegungen und Planungen für Versorgungs-U-Boote. In höchster Eile wurden sie nach Kriegsausbruch unter Nutzung bereits vorhandener U-Boottechnologien entwickelt und gebaut. Sie kamen erstmals Anfang 1942 zum Einsatz. Es war die Zeit, in der die U-Boote ihre größten Erfolge aufweisen konnten und in der sie ihr Operationsgebiet bis an die amerikanische Ostküste und bis in den Südatlantik ausdehnten. Auf den langen Anmarschwegen verbrauchten die Boote aber auch viel Kraftstoff, was zu reduzierten Stehzeiten im Operationsgebiet führte. Die Nachversorgung in See war somit eine wichtige operative Hilfe und machte diese ausgedehnten Einsätze erst möglich. Durch eine immer besser werdende Luftüberwachung und durch den Einbruch in den deutschen Funkschlüssel gelang es den Alliierten alle U-Boote des Typs XIV nach und nach aufzuspüren und zu versenken.

Begleitschiffe für U-Boote, Schnellboote und Räumboote

Neben den bisher aufgeführten Versorgungseinheiten unterhielt die Kriegsmarine spezielle Begleitschiffe für Führungs- und Unterstützungsaufgaben der einzelnen U-Boot-, Schnellboot- und Räumboottrossen im Dienst. Sie sollten die zu betreuenden Boote weitestgehend stützpunktunabhängig machen und deren Operationsräume ausdehnen. Darüber hinaus dienten sie als Zielschiffe und waren zur Unterbringung von Bootsbesatzungen ausgelegt. Zunächst wurden speziell für diesen Zweck als Flottentender ab Anfang der 1930er Jahre in Auftrag gegebene Schiffe als Begleitschiffe genutzt. Mit dieser Bezeichnung wollte man – noch galten ja uneingeschränkt die Restriktionen des Versailler Vertrags – die eigentliche Verwendung und Nutzung verschleiern. Mit dem Aufbau der Kriegsmarine stieg ab Mitte der 1930er Jahre – und dann später verstärkt in der Kriegszeit – mit der rasch zunehmenden Zahl an U-Booten, Schnellbooten und Räumbooten auch der Bedarf an Unterstützungseinheiten für diese Boote an. Mit zusätzlich angekauften und für den Verwendungszweck hergerichteten Handelsschiffen vergrößerte man auf die Schnelle den Schiffsbestand. Allein bei den U-Bootbegleitschiffen stellten noch zu Friedenszeiten insgesamt sechs angekaufte Einheiten in Dienst. Nach Kriegsbeginn wurden weitere Handelsschiffe als Begleitschiffe für U-Boote und Schnellboote hergerichtet. Bei den Räumbooten griff man auf noch vorhandene Minensuchboote des Typs 1916 der Kaiserlichen Marine zurück, die den Krieg überstanden hatten und über die Reichsmarine bis zur Kriegsmarine in unterschiedlichen Verwendungen im Dienst geblieben waren. Ein eigenes Neubauprogramm gab es hier allerdings nicht. Die Namensgebung der Begleitschiffe war recht einheitlich. Die U-Bootbegleitschiffe erhielten die Namen von Flüssen und von U-Bootkommandanten des Ersten Weltkriegs. Ausnahmen



Das Räumbootbegleitschiff »Brommy« war das ehemalige Minensuchboot »M 50« der Kaiserlichen Marine, das von der Reichsmarine übernommen und in der Kriegsmarine entsprechend umgebaut wurde. (Foto: Archiv Autor)

bildeten lediglich die »Ammerland« und die »Wilhelm Bauer«. Bei den Schnellbootbegleitschiffen waren Orte und Personen der deutschen Kolonialgeschichte bei der Benennung üblich. Die Räumbootbegleitschiffe wiederum erhielten Namen von historischen Personen aus der deutschen Seefahrts- und Marinegeschichte.

Einsatz der Handelsmarine

Anders als im Ersten Weltkrieg wurde im Zweiten Weltkrieg auch die Handelsflotte von Anfang an konsequent für die Versorgung und die Unterstützung von Einheiten der Kriegsmarine auf allen europäischen Kriegsschauplätzen wie auch bei Operationen in Übersee eingebunden und eingesetzt. Dies funktionierte jedoch nur in den ersten Kriegsjahren solange, wie sich die Schiffe als Blockadebrecher auf den Weltmeeren behaupten und den englischen Suchgruppen entziehen konnten.

Darüber hinaus gab es auch eine riesige Anzahl – eine Quelle spricht von über 1000 Fahrzeugen – von Leichtern, Prähmen, kleineren Schiffen für den Hafen- und Stützpunktdienst und den küstennahen Bereich sowie diverse Spezialfahrzeuge und Binnenschiffe, die – auf welche Art und Weise auch immer – in die Versorgung der Marineeinheiten eingebunden waren. Sie alle auch nur aufzulisten ist aus Platzgründen nicht möglich. Ebenso sind – bis auf wenige Ausnahmen – die während des Krieges aus ausländischem Bestand stammenden Schiffe nicht mit aufgenommen.

Allgemeine Anmerkungen

Im vorliegenden Typenkompass werden die Schiffe innerhalb der Kapitel in zeitlicher Reihenfolge ihrer Indienststellungen bei der Kriegsmarine behandelt. Entgegen den heutigen Rechtschreiberegeln wird die damals gültige Schreibweise Troßschiff mit »ß« beibehalten.

»Samland« ex »Hansa«

Das Troßschiff »Samland« lief am 17. Mai 1929 bei der Schichau Werft in Danzig als Tankschiff »Hansa« vom Stapel. Nach Fertigstellung kam es bei der Atlantik-Tank-Reederei in Fahrt. Die »Hansa« war bei einer Schiffslänge von rund 126 Meter mit 5978 BRT vermesen und hatte eine Tragfähigkeit von 7900 Tonnen. Angetrieben wurde das Schiff durch einen Sulzer Sechszylinder-Zweitakt-Dieselmotor mit 2800 PS Leistung. Damit erreichte die »Hansa« eine Geschwindigkeit von zwölf Knoten.

Ab 1930 wurde das Tankschiff »Hansa« langfristig an die Reichsmarine als Begleittanker für die Auslandsreisen der Leichten Kreuzer verchartert. Es begleitete den Leichten Kreuzer »Emden« 1930/1931 auf dessen zweiter

Weltreise und den Leichten Kreuzer »Köln« 1932/1933 auf seiner Ostasienreise. Auch für den Leichten Kreuzer »Karlsruhe« wurde die »Hansa« 1933/1934 als Begleittanker eingesetzt. Während des Spanischen Bürgerkriegs spielte die »Hansa« im Jahre 1936 bei der Versorgung von Einheiten der Kriegsmarine, die an der internationalen Seeblockade zur Durchsetzung des Waffenembargos gegen Spanien teilnahmen, eine bedeutende Rolle. In der Zeit unter Charter der Reichs- und Kriegsmarine war das zivile Tankschiff sozusagen zugleich auch das Erprobungsschiff für ein zukünftiges militärisches Troßschiff gewesen. Nach einer in der ersten Jahreshälfte 1937 durchgeführten umfassenden Überholung und einem Umbau – wobei das Schiff auch

Das Troßschiff »Samland« der Kriegsmarine. (Foto: Bibliothek für Zeitgeschichte)





Tankschiff / Begleittanker »Hansa«. (Foto: Bibliothek für Zeitgeschichte)

Seebeulungseinrichtungen für U-Boote erhielt – kaufte die Kriegsmarine die »Hansa« und stellte sie als »Samland« in Dienst. Am 17. November 1937 erfolgte der Eigentumswechsel. Das Schiff unterstand jetzt zuständigkeits-halber als Betriebsfahrzeug – so die offizielle Bezeichnung – der Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven und kam erneut zu Versorgungsaufgaben im Spanischen Bürgerkrieg zum Einsatz.

Während der Sudetenkrise war im September/Oktober 1938 die »Samland« für die Versorgung des vorsorglich im Atlantik zwischen den Kanarischen Inseln und den Azoren dislozierten Panzerschiffes »Deutschland« eingesetzt. Nach Beendigung der Krise kehrten beide Schiffe nach Deutschland zurück. Mit Kriegsbeginn änderte sich im September 1939 die Unterstellung der »Samland« zum Marinegruppenkommando West. Zunächst kam das Schiff in den Heimatgewässern bei der Versorgung von Kriegsmarineeinheiten zum Einsatz und fand ab April 1940 in Norwegen Verwendung. Am 16. Juni 1940 wurde das

Schiffsname	»Samland« ex »Hansa«
Schiffstyp	Begleittanker, Troßschiff
Bauwerft	Schichau, Danzig
Stapellauf	17. Mai 1929
Indienststellung	17. November 1937
Vermessung	5978 BRT
Länge x Breite x Tiefgang	25,91 x 15,85 x 8,84 m
Besatzungsstärke	37 Personen
Antrieb	1 x Dieselmotor
Antriebsleistung	1 x 2800 PS
Wellen	1
Geschwindigkeit	12 kn
Fahrstrecke	26.700 sm bei 10 kn
Bewaffnung	keine
Versorgungskapazität	7500 t
Ausrüstung	Seebeulungseinrichtungen für Überwasserschiffe und U-Boote

Troßschiff vor Südnorwegen bei Lista durch das englische U-Boot »Tetrarch« versenkt.