

## Flottentender C

war 1934 der Haushaltstitel eines Schiffneubaus, der allgemein unter dem Namen Aviso "Grille" bekannt geworden ist.

Diese Bezeichnung hat auch in der deutschen Marine eine längere Tradition und ist keine Seltenheit oder gar ein Kuriosum, wie man eventuell, im Zusammenhang mit einem Marineschiff, denken könnte. Sie ist ein aus dem spanisch-französischen Sprachraum übernommener Terminus für ein kleineres, leicht bewaffnetes Kriegsschiff zur komfortablen und schnellen Überbrückung größerer Distanzen. Führend im Bau dieses Schiffstyps war aus historischen Gründen Frankreich. Die Französischen Kolonien lagen weit auseinander, boten zudem nicht die gewohnte oder erforderliche Infrastruktur, um die gestellten Aufgaben erfüllen zu können. Also musste der Aviso dieses mitbringen. England, als Gegenpart, benötigte diesen Schiffstyp nicht in dem Maße, hatte auch keine vergleichbaren Schiffe.

Ein Kriegsschiff der jüngeren Geschichte, weiß und schnittig, dem Namen nach wohl fast jedem Bürger ab eines gewissen „Baujahres“ bekannt. Den Jüngeren manchmal auch, aus welchem verklärten oder fanatischen Grund auch immer. Wobei dann automatisch auf die "Grille" der 40er Jahre abgestellt wird. Weniger bekannt ist, dass der Name "Grille" in der preußisch/deutschen Marine (die Bayern mögen verzeihen) schon einmal Verwendung fand. Zu Kaisers Zeiten gab es schon einen Aviso gleichen Namens. Dieser war allerdings als reine Yacht für den Kaiser konzipiert, lief in Frankreich 1857 vom Stapel und war bis 1864 unbewaffnet. Danach erst erfolgte der Umbau zu einem „Kriegsschiff“, wenn man denn so will.

Ich will mich hier auf die für den Wiking-Sammler relevanten Dinge beschränken. Und natürlich, in diesem Zusammenhang, die Fakten von der Mär trennen. Das haben vor mir schon andere mehr oder weniger erfolglos versucht. Trotzdem.

Marinetechnisch war der Aviso also nichts weiter als ein Spezialschiff, wie z. B. die Schul- oder Begleitschiffe, Einzelstücke mit besonderem Aufgabengebiet. Die "Grille" gehörte in die Kategorie Flottentender, wie z. B. „Hela“ oder „Brummer“. Ihr war eine Mehrfachrolle zugeordnet: Navigationsausbildung, Zielschiff für U-Boot- und Flugzeugtorpedos, im Krieg als Minenleger, schneller Aufklärer und Depeschefahrer zwischen den Flottenteilen, und auch Führungsschiff der Admiralität.

In der Anfangszeit war eine Nutzung als Versuchsschiff für neu entwickelte Zerstörerantriebe mit Benson-Kesseln vorgesehen. Letztlich sollte sie als Staatsyacht bei besonderen Anlässen repräsentieren. Die Linienführung einer

Yacht bot sich aus all diesen Gründen zwangsläufig an. Blohm & Voß hatte dazu schon Erfahrung durch den Bau ähnlicher Schiffe gesammelt.

Offizieller Bauauftrag erfolgte am 21. 08. 1934, obwohl die Kiellegung bereits am 17. 07. 1934 bei Blohm & Voß erfolgt war. Grund war die auch schon damals „sehr angespannte“ Haushaltslage. Der Stapellauf erfolgte am 15. 12. 1934 unter dem Namen „Grille“. Indienststellung dann am 20. 05. 1935. Ab diesem Datum lief sie unter der Typ-Bezeichnung Aviso.

Die "Grille" war also nicht vorwiegend die Luxusyacht des Reichskanzlers, wie immer wieder zu lesen ist. Er war meines Wissens nur zweimal, jeweils im Mai 1936 und 1938, auf ihr zu Gast. Seefahrt war nicht unbedingt seine Intension. Dafür nutzten einige Admirale das Schiff für Inspektions- und Repräsentationsfahrten oder als Führungsschiff, Staatsgäste waren zu Besuch. Also durchweg vorgesehene dienstliche Anlässe.

Wat mut dat mut :

Technik: 2560 ts Standard, 3430 ts Einsatz, Lúa 135,1 m, 13,50 m breit, Tiefgang 3,50 m Standard, 4,20 m ausgerüstet, Reichweite 9500 sm/15 kn, maximale erreichte Geschwindigkeit 26 kn. Besatzung 248 bzw. 257 Mann.

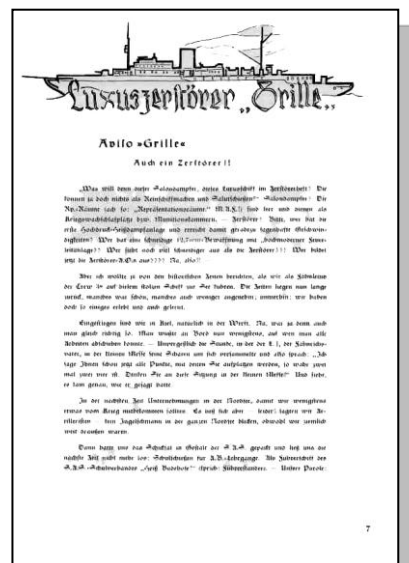
Von den Avisos der anderen Marinen unterschied sich die „Grille“ allerdings deutlich. Die Bewaffnung war erheblich stärker und bestand nicht nur, wie beim Wiking-Modell, aus drei Geschützen. Nicht umsonst erfolgte eine spätere Klassifizierung der "Grille" als Leichter Kreuzer :

3 x 12,7 cm SKL, ab 1939 dann 3 x 10,5 cm SKL, 4 x 3,7 cm Flak Doppellafetten, 4 x 2 cm Fla-MG, rund 200 Minen, je nach Größe.

Der Besatzung war diese Tatsache durchaus bewusst. In der Crew-Zeitung der „Grille“ wurde ihr Arbeitsgerät „Luxus-Zerstörer“ genannt. Muss wohl so gewesen sein, denn kein geringerer als der damalige Star-Architekt F. A. Breuhaus de Groot mit seinem Büroleiter C. F. Pinnau zeichneten für die Innenausstattung verantwortlich. Sie hatten sich einen erstklassigen Ruf durch die Gestaltung z. B. der „Bremen“,



der „Cordillera“, „Gorch Fock“ und von Flugzeugen wie der ME 70 und Görings Ju 52-3m erworben. Ein gutes Dutzend Schiffe kamen so zusammen. Später folgte



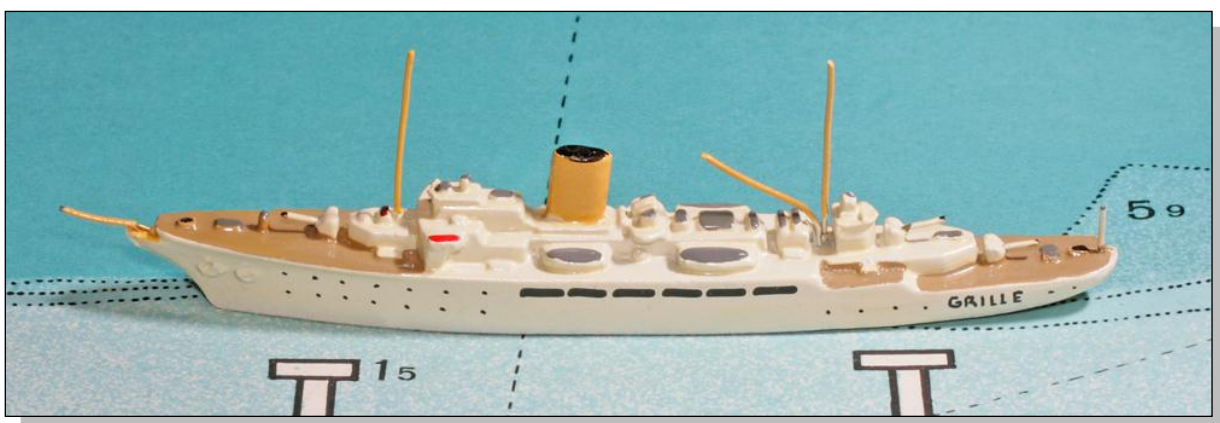
dann die „Neue Reichskanzlei“, denn eigentlich waren sie „Häuslebauer“, berühmt und erfolgreich.

Ein nicht unwesentlicher Ausrüstungsteil der Grille waren die 4 Boote an Deck: 2 Kutter, 1 Schnellboot und 1 Verkehrsboot. Alle wurden von der Lürssen-Werft/Bremen gebaut, der damaligen ersten Adresse für schnelle Dieselboote. Bei den frühen Wiking-Modellen ist davon im Detail noch nichts zu sehen. Alle vier Boote sind gleichermaßen wie die üblichen Rettungsboote dargestellt, farblich grau abgesetzt. Erst später erfolgte die Kennzeichnung der Bootsunterschiede grob durch Darstellung einer Art „Kabine“, einer kleinen Erhöhung, auf den beiden Booten hinter dem Schornstein. [Das wurde bislang noch nicht dokumentiert, ab Baujahr 1938 umgesetzt.](#)

Die „Grille“ nahm, ihrer Aufgabe entsprechend, vom Heimathafen Kiel aus an verschiedenen Einsätzen in der Ostsee teil, fungierte als Minenleger, Kaperschiff im Rahmen des Handelskrieges. 1940 und 1942 wurde sie für einige Monate außer Dienst gestellt. 1941 bis 1944 diente sie als Stabsquartier für verschiedene Landungsoperationen in Skandinavien. Bei Kriegsende übernahm Großbritannien das Schiff, verkaufte es 1946 in den Libanon. Dort lief sie als Kreuzfahrer. Für den ganz wissbegierigen Leser im Anhang ein Bericht aus dem „Spiegel“ 26 vom 23. Juni 1949, der aus heutiger Sicht durchaus einen gewissen „Unterhaltungswert“ hat. 1947 wurde sie schließlich aufgelegt und im August 1948 in die USA verkauft, wo sie 1951 endgültig abgebrochen wurde. Die Barkassen des Schiffes aber sind noch in privater Hand in Betrieb, wie nachzulesen ist.

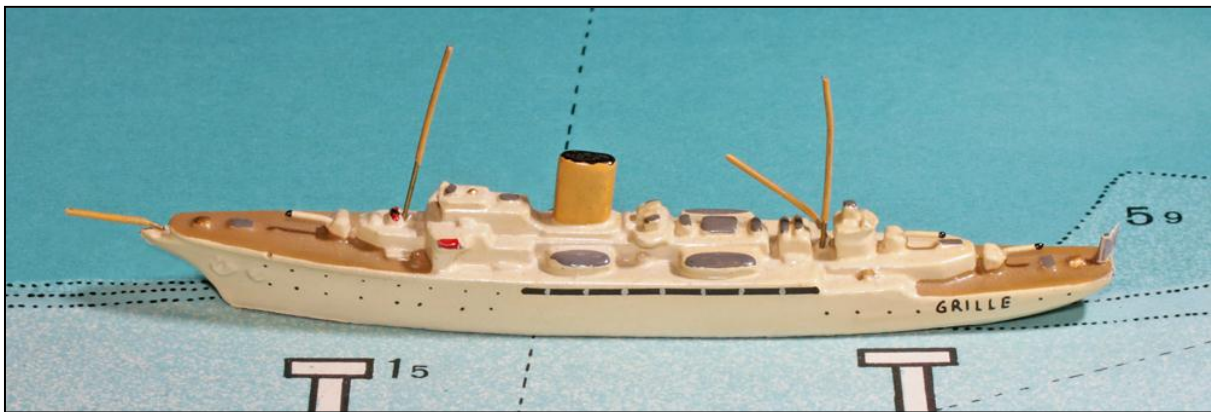
### Zum Wiking-Modell.

Das Modell erschien, mit wenigen Unterbrechungen, zwischen 1936 und 1955.

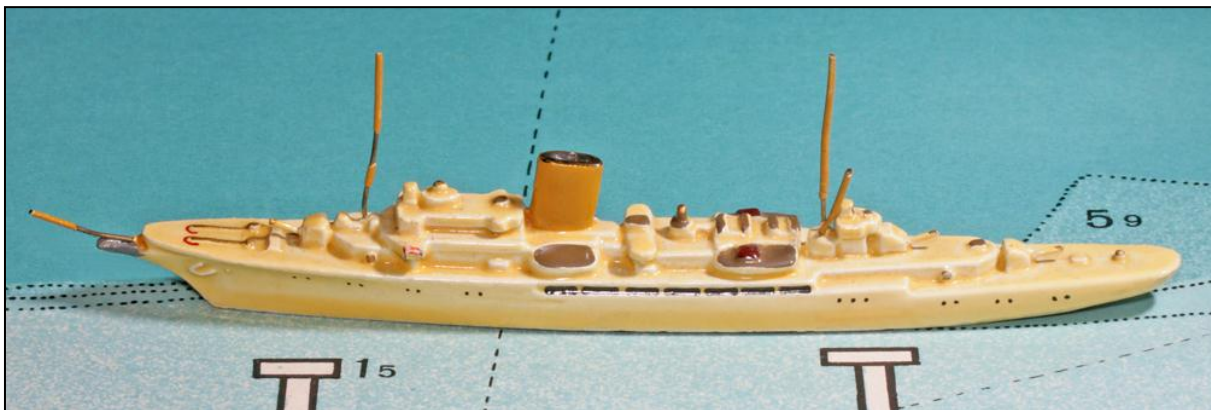




1936 - 1937 Metall-Hohlguss, LWL 8,0 cm, Rumpf weiß, Decks holzfarbig, Schornstein gelb mit glattem Abschluss. 2 Reihen gemalte Bullaugen. Ankerform rund, mit Klüverbaum. 3 Geschütze mit Drahtrohren. 2 Drahtmasten, der achtere mit Ladebaum. Auf dem Vordeck 2 oder 3 Erhebungen, Luken und Winsch darstellend, mit Flaggstock. Name handschriftlich. Bodenprägung Bug-Heck 1.50/GRILLE/WIKING/MODELL/D.R.G.M." Verkaufspreis 1,50 RM



Hier ein bisher nicht dokumentiertes Modell, Ausführung wie oben, aber nur noch mit dem Hauptdeck holzfarbig, mit HAPAG-Flagge. Dazu unten mehr.





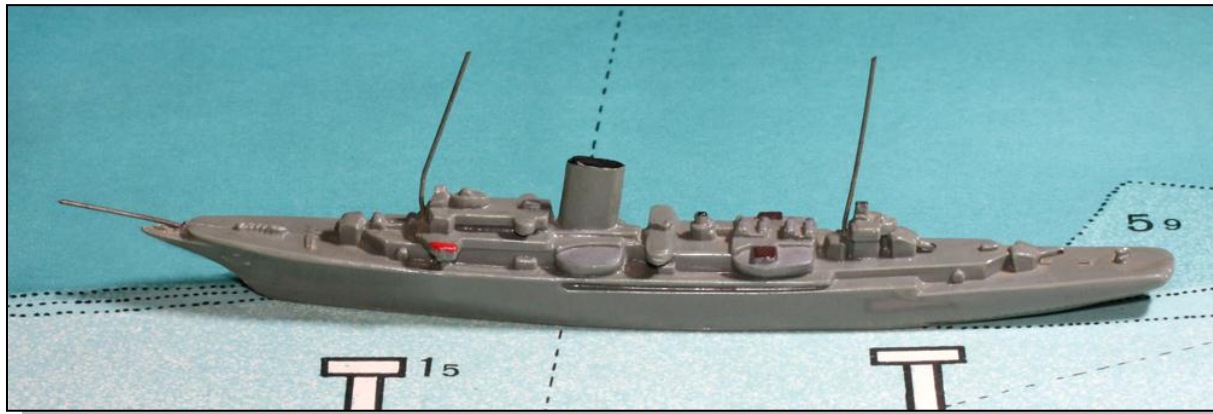
1938 - 1940 LWL jetzt 8,5 cm, Rumpf und Decks weiß, Schornstein gelb mit jetzt vertieftem Abschluß. 1 Reihe gemalte Bullaugen. Zusätzlich 2. Ankerkette. Mit und ohne Flaggstock. Ohne Namenszug  
Bodenprägung jetzt Heck-Bug „ WIKING-MODELL/GRILLE/1.50/ MADE IN GERMANY“.



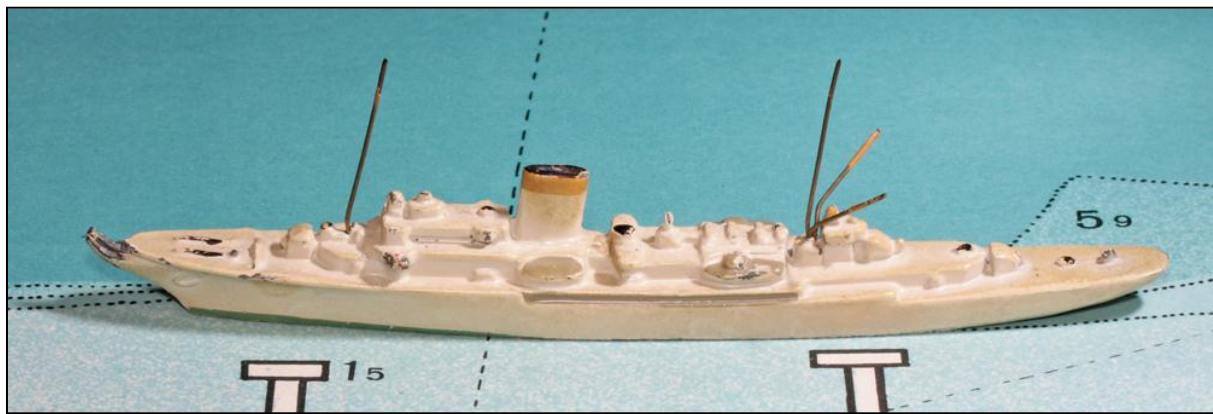
1940 - 1941 unveränderte Ausführung, grau bemalt



1941 - 1942 Bakelit, (olivgrau), Die Anker sind nun eckig, nur noch 1 Kette. Schornsteinabschluss wieder glatt. Anfänglich noch mit Klüverbaum, später ohne diesen. Bodenprägung Bug-Heck „GRILLE/WM“. Verkaufspreis 1,- RM

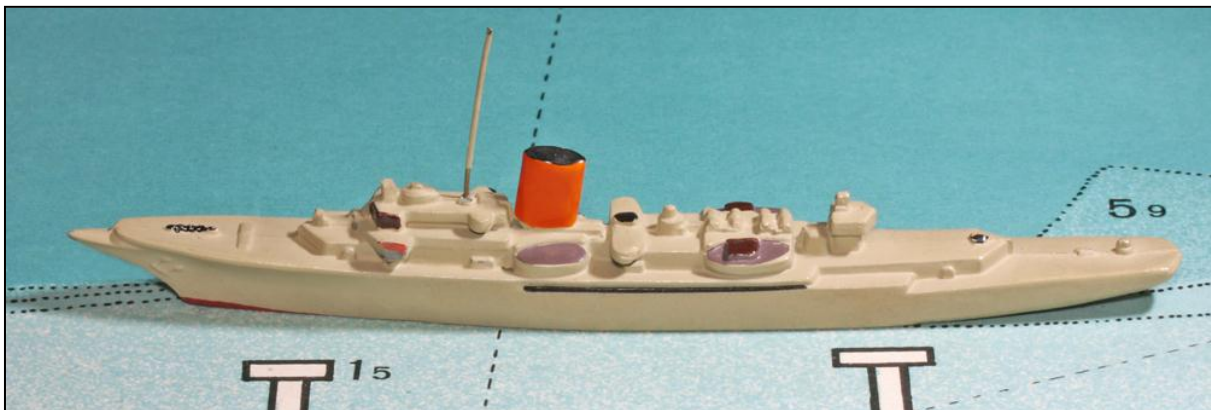


1942 - 1944 Material jetzt durchgefärbter grauer Kunststoff, unbemalt



1948 wurden Restbestände der Version von 1938/40 aufbereitet. Aus der Bodenprägung wurde der Name „GRILLE“ gelöscht, die Geschützrohre entfernt. Ankerketten in Gelb, Wasserpass Rot oder Grün, wie auf der Abbildung zu sehen. **Auch das ist bisher nicht dokumentiert.** Die Bullaugen sind nicht mehr vorhanden. Es kommt hier auch die Version mit 2 Ladebäumen am achteren Mast vor.

Das hier gezeigte Modell hat dazu noch einen anders bemalten Schornsteintopp. Angesichts der sonst originalen Lackierung halte ich sie für echt, eine absolute sicher bin ich aber nicht. Verkauf unter der Bezeichnung „Motoryacht“, Preis 1,50 RM

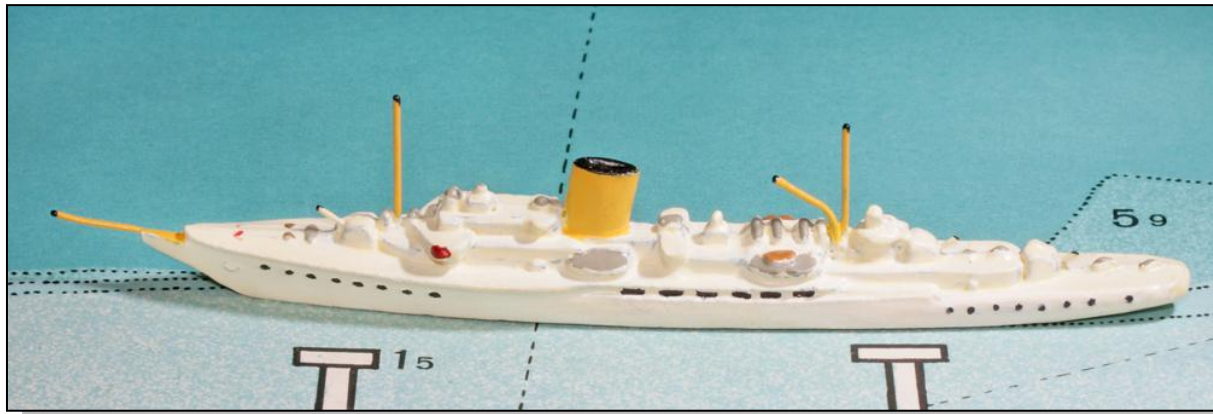


1948 - 1956 Kunststoff grau, Bodenprägung Bug-Heck „WM“, 1 Drahtmast, ohne Geschütze, ohne Klüverbaum. Farbe Weiß oder Sand, Wasserpass rot.

Die weiße Version hat einen gelben Schornstein, die sandfarbene einen roten. Eine Abbildung dazu findet sich auch im Rautenberg - Katalog auf Seite 71 unten.

Preis nach der Währungsreform 1,50 DM, ab 1958 -, 80 DM

Nach Haevecker gibt es ein Unikat in Plexiglas.



1949 - 1955 Neuguß durch die Fa. Rupp, Bodenprägung „MADE IN/W.-GERMANY/GRILLE / 5“. Ausführung mit erhabenen Bullaugen, Farbe weiß und in Tarnversion. Qualitativ schlechte Bemalung.

1959 für die „Neue Serie“ angekündigt, aber nicht mehr erschienen.

1987 - 1991 Neuguß durch die Fa. Grope, LWL 8,5 cm, Bodenprägung Heck-Bug „WIKING-MODELL/GRILLE/1.50/MADE IN GERMANY“ Schornsteinabschluss vertieft, 2 Drahtmasten, der achtere mit Ladebaum, Geschütze mit Drahtrohren, 2 Ankerketten, erhaben ausgearbeitete Bullaugen, farblich in weiß und zweifarbig grau/dunkelgrauer Tarnausführung.





Zum Vergleich ein modernes Modell der Firma Albatros. Hier ist sehr schön die anfänglich beschriebene Ausstattung und Bewaffnung zu erkennen, ebenso die dekorative Bug- und Heckzier des Originals, die bei Wiking natürlich nicht vorkommt. Ist halt nicht „wesentlich“...

Nicht unerwähnt bleiben soll hier natürlich das wunderschönen Unikat, abgebildet bei Schönfeldt, Seite 43, im Maßstab 1:200. Eine Version aus Holz, Kunststoff und Metall. Dort übrigens auch mit der richtigen Darstellung der Beiboote, wie oben beschrieben. Ein baugleiches Modell wurde auf der Rautenberg-Auktion versteigert.

Eine weitere Anmerkung bezieht sich auf die Abbildung bei Walsdorff, Band 1, Seite 152 unten links. Die dort abgebildete „Grille“ führt eine Flagge, die mir geläufig ist: Die frühe HAPAG-Flagge, wenn auch dort kopfstehend. Nur der Zusammenhang mit der „Grille“ erschloss sich mir nicht unmittelbar.

Nach langen Recherchen konnte ich, in einer Fußnote erwähnt, lernen, dass der Neubau tatsächlich aus einer Art „verwaltungstechnischer Maßnahme“ heraus an die HAPAG ging, wenn auch ohne jegliche Relevanz für das Schiff, seine Aufgaben oder die Finanzierung. Den genauen zeitlichen Ablauf konnte ich bisher leider nicht ermitteln. Um ergänzende Informationen wird ausdrücklich gebeten ! Es ist natürlich möglich, dass die „Grille“ irgendwann ´mal derart beflaggt war.

Unter uns Sammlern scheint das aber so wichtig und gefragt zu sein, dass doch wohl eine größere Zahl dieser so ausgestatteten Modelle im Umlauf ist. Wenn ich mir die Machart der Flagge ansehe kommen mir aber doch Zweifel, ob das eine Originalausstattung ist, um es vorsichtig auszudrücken. Hier ein Detailfoto des oben gezeigten Modells.





### Die Verpackung zur „Grille“

\*\*\*\*\*

#### Anhang

„Der Spiegel“, Nr. 26, 23. 06. 1949,

oder auch

„Wie Adolf doch noch nach New York kam“ .....

Ich bitte darum, diesen für das Wiking-Modell in keiner Weise relevanten Artikel mit dem nötigen Abstand und der Gelassenheit des Jahres 2011 zu lesen.

Oder es zu lassen.

Auch der „Spiegel“ wurde 1949 von Menschen mit individuellen Erlebnissen und persönlicher Historie gemacht, wie der Tenor des Artikels unschwer erkennen lässt. Es wurde dem Schiff also schon unmittelbar nach Kriegsende ein bis heute erhalten gebliebene „Mythos“ angehängt, der in dieser beschriebenen Reise wohl seinen albernsten und kaum zu überbietenden „Höhepunkt“ fand.

## Baumwolle mit Beinen

Von Hitler vermittelt

**H**yzynth Graf Strachwitz' letztes syrisches Stündlein hat geschlagen. Die neue Regierung in Damaskus gab dem Brillantenträger, Panzerspezialisten und Syrienfahrer auf geheimnisvollen Pfaden (siehe SPIEGEL 8/49) nach noch nicht einmal halbjährigem Aufenthalt im Lande den Laufpaß. Die Argentinier drückten ein Einreisevisum darauf und die alliersten Beobachter beide Augen zu.

Haya, wie der einstige Generalmajor der großdeutschen Panzerwaffe seit seiner Leutnantszeit im Garde-du-Corps-Regiment von Freunden, Bekannten und Bewunderern nur genannt wurde, war zu Beginn dieses Jahres von Deutschland via Tirol-Italien schwarz nach Syrien emigriert. Er sollte die dortige Panzerwaffe fachkundig aufbauen.

Doch der Panzergraf trat in seiner kurzfristigen nahöstlichen Wahlheimat etwas zu überheblich und naßforsch auf. Wie der SPIEGEL aus Damaskus erfährt, sprach er immer nur von seinen Erfolgen in Rußland. Als er seine Zuhörer mit den ewigen Rußland-Stories zu langweilen begann, forderte er hundert moderne Panzer, „um den ganzen Staat Israel bis zum Roten Meer aufzurollen“. Aber die Syrer hegten



### An die Kette gelegt

wurden die fünf Westunion-Staaten Großbritannien, Frankreich, Holland, Belgien und Luxemburg symbolisch in der neuen Flagge der Westunion. Die fünf goldenen Kettenglieder sind von Rot, Orange, Schwarz, Weiß und Blau umgeben, den Farben derselben fünf Staaten. Das Ketten-Fähnchen weht vom Balken des diensttätigen Feldmarschall Montgomerys, des Oberbefehlshabers der Westunion-Streitkräfte, im „Chateau de Courances“ bei Fontainebleau, von Montgomerys Auto und soll später auch auf seinem Londoner Hauptquartier, Dover House, gehißt werden.

gewisse Zweifel an den so selbstbewußt demonstrierten strachwitzigen Rollfähigkeiten. Sie verzichteten dankend.

Graf und Gräfin Strachwitz packen bereits, um ihr Heil im Wunderland Argentinien zu versuchen. Dort läßt man hochdekorierte deutsche Militärs noch nicht so schnöde abblitzen wie in Syrien. Strachwitz folgt damit dem Beispiel des Mussolini-Befreiers Otto Skorzeny, der ursprünglich auch Untergrund-Kurs auf den Nahen Osten genommen hatte. Schließlich bog er aber doch in letzter Minute nach Argentinien ab.

Skorzeny wollte in Syrien zu seinem alten Freund Fauzi el Kaukji stoßen, den er während des Krieges in Deutschland kennengelernt hat. Im Palästina-Krieg war Fauzi, der „Adler der Wüste“ (vgl. SPIEGEL 7/48), zum Chef der privaten „Arabischen Befreiungsarmee“ avanciert.

Doch die Befreiung fiel ins Wasser, mit Pauken und Trompeten. Trotz Fauzis jahrelang bewährter nahöstlicher Kampftaktik und trotz zahlreicher deutscher Freiwilliger, die der Wüstenkrieger um seine Fahne geschart hatte.

**Nackenschlag für Fauzi.** Fauzis militärischer Mißerfolg blieb nicht der einzige Nackenschlag für den Wüstenabenteurer. Der erfolgreich putschende Oberst Husni el Zaim, Syriens neuer Diktator, ließ ihn kurzerhand einsperren. Nachdem das neue Regime Fauzi wie einem gemeinen Verbrecher die Haare scheren ließ, ist er jetzt nicht mehr anziehend genug für internationale Abenteuer. So verzichtete Skorzeny auf ein Wiedersehen und schlug den Weg nach Südamerika ein.

Auch die bisherige Fauzi-el-Kaukji-Gefolgschaft löst sich zwanglos auf: die propellerputzenden Luftwaffengefreiten, die sich als ritterkreuzgeschmückte Jagdflieger a. D. mit klangvollen ostelbischen Junkernamen ausgaben, und die schlossergelernten Pioniere aus Rommels Afrika-Korps, die bei der Befreiungsarmee „Atombomben“ herstellen wollten. Ihre Flug- und Experimentierversuche kostete die gutgläubigen und anfangs unbesehen deutschfreundlichen Araber einen guten Batzen Geld.

Geblieben sind in Damaskus eine Handvoll deutscher Spezialisten, die sich Oberst el Zaim mühsam über Kapstadt, Tanger und Italien verschrieben hat. Aus den Erfahrungen der Konkurrenz hat man gelernt. Jedem einzelnen Deutschen wird gehörig auf den Zahn gefühlt, bevor es an harte Arbeit im minarettgekrönten Damaskus oder in entlegenen Wüstenstationen geht.

In Beirut, dem Schanghai des Mittleren Ostens und der Hauptstadt des jungen Libanon-Staates, hört man heute noch mehr Deutsch als in Damaskus. In Schiffsagenturen, mehr oder weniger eleganten Hotels und zweifelhaften Hafenspelunken hocken Abenteurer wider Willen und solche aus Prinzip zusammen. So wie vor Jahren in Großbritanniens Wüsten-Camps. Jetzt spazieren die entsprungene Insassen des berühmten-berühmten „Camp 307“ schon wieder in maßgeschneiderten weißen Tropenanzügen umher.

**Chance mit Hitler.** Für einige arme Schlucker in verschwitzten Khaki-Uniformen aus britischen Armeebeständen bot sich am vergangenen Jahresende die große Chance. Auf der kanariengelben Luxusjacht des levantinischen Wirtschaftspotentaten George Arita\*) versagten die Dieselmotoren. Das Schiff hieß früher einmal Aviso „Grille“ und war im Auftrag

\*) Die amerikanische Nachrichtenagentur UP behauptet, daß George Arita, der augenblickliche Besitzer der Hitler-Jacht, ein in England gebürtiger Amerikaner sei. Nach den Informationen des SPIEGEL trifft das nicht zu. Arita wurde in Beirut geboren und nahm später die amerikanische Staatsbürgerschaft an.

Hitlers für dessen persönliche Seefahrten gebaut worden.

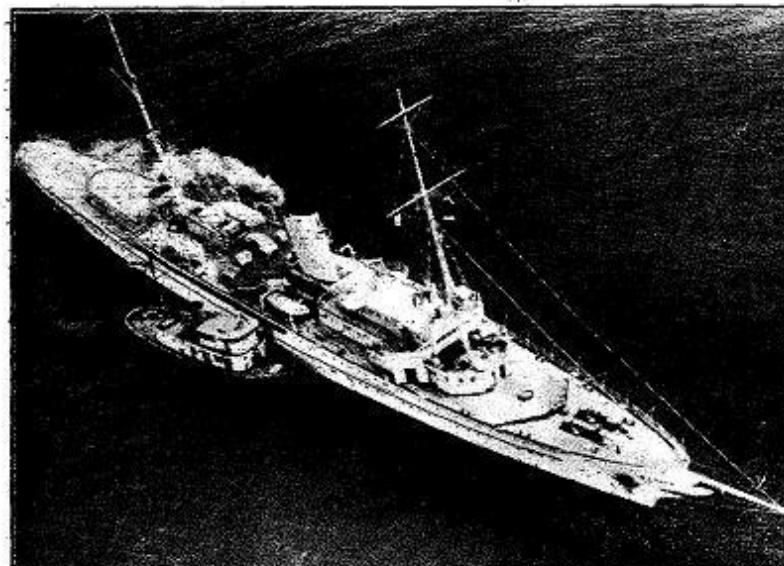
Der levantinische Krösus kaufte nach dem Krieg die Hitler-Jacht aus Brüsseler Beutebeständen gegen gute Pfunde. In Genua ließ er die „Grille“ noch einmal überholen. Trotzdem streikten nach der Ankunft in Beirut die Motoren. Verzweifelt suchte Arita jemand, der die deutschen Diesel wieder in Gang bringen konnte.

Da tauchten eines Tages sechs helle Jungen von der Waterkant auf, die von den Schmerzen des libanesischen Millionärs gehört hatten. Innerhalb weniger Tage machten sie die Hitler-Jacht wieder flott. Die Beirut-Araber ließen Deutschland hochleben, und der stolze Besitzer taufte sein Schiff in glückseliger Sektlaune auf den Namen des früheren Herrn: „Adolf Hitler“. In Beirut ist der Name noch gesellschaftsfähig.

Übrigens paßt der Name ganz gut, da unter dem sauberen gelben Anstrich des 3800-Tonnen-Schiffes noch immer der NS-Adler und das Hoheitszeichen zu sehen sind. Nur die Kanonen fehlen.

Zum Dank für ihre Hilfeleistung lud Millionär Arita die sechs Deutschen zu einer Weltreise auf seiner Luxusjacht ein. Dieser Tage ist die „Hitler“ mit ihrer deutschen Besatzung nach einer Kreuzfahrt durch das westliche Mittelmeer von Gibraltar kommend in New York eingetroffen.

Die drei Dutzend seit Jahrzehnten und zum Teil gar seit Generationen in Beirut und Damaskus ansässigen Deutschen schütteln ob solcher Eskapaden die Köpfe. Sie vermeiden tunlichst den Kontakt mit den neuimportierten Landsleuten. Denn die meisten „Alten“ haben noch immer etwas zu verlieren. Die turbulenten Kriegsjahre haben sie mit Zittern und Zagen, mit Internierung und materiellen Einbußen einigermaßen überstanden. Zumindest besser als die Palästina-Deutschen.



In Beirut noch gesellschaftsfähig: aus „Grille“ wurde „Hitler“

