

Drei Kreuzer

1915: Vor 100 Jahren ist das U-Boot-A

Die erfolgreichsten Taten der deutschen U-Boot-Waffe beschränken sich in der heutigen Wahrnehmung vor allem auf den Zeitraum des Zweiten Weltkrieges. Namen wie Günther Prien (1908–1941), den als „Helden von Scapa Flow“ gefeierten Kommandanten von U 47, oder Wolfgang Lüth (1913–1945) sind aus der Geschichte dieser relativ jungen Waffe nicht wegzudenken. Fast vergessen sind hingegen die U-Boot-Kommandanten, die sich im Ersten Weltkrieg ihre sprichwörtlichen „Mérites“ verdienten und damit die Jugendidole der vorgenannten Männer waren. Das bekannteste U-Boote-As aus jener Zeit dürfte Otto Weddigen sein, dessen Schicksal lange Zeit eine außergewöhnliche Faszination auf weite Teile der Bevölkerung ausstrahlte.

Kriegsströmung mitgerissen zu werden scheint, sieht sich unsere junge Marine vor eine gewaltige Aufgabe gestellt. Wenn wir auch nicht auf einen absoluten Sieg einer so mächtigen Übermacht gegenüber zu hoffen wagen, so wird es unserer Marine nicht an Ruhm und Ehre mangeln. Das ist gewiß!“

Schon bald sollten seinen Worten auch Taten folgen. Nach der ersten erfolglosen Feindfahrt heiratete Weddigen seine Jugendfreundin Irma, um am 20. September 1914 auf U 9 mit insgesamt 26 Mann Besatzung die Insel Helgoland mit Kurs gen Westen zu verlassen. Es war gerade einmal zwei Wochen her, daß der erste erfolgreiche U-Boot-Torpedotreffer der Weltgeschichte erzielt worden war – der eng-

lische Kreuzer „Pathfinder“ wurde von U 21 unter Kapitänleutnant Otto Hersing versenkt.

Der 22. September 1914 wurde für Weddigen der bedeutsamste Tag seines Lebens: Am frühen Morgen wehte eine schwache Brise aus Nord bei leichter Dünung, U 9 tauchte auf, und die Wachen bezogen ihre Posten auf Deck. Die Diesel-Motoren knatterten friedlich vor sich hin. Jeder, der dienstfrei hatte, krabbelte an Deck, um die frische Seeluft zu genießen oder sich eine Zigarette zu



Am 20. September verläßt Weddigens U 9 mit 26 Mann Besatzung Helgoland gen Westen: Erst zwei Wochen zuvor war der erste erfolgreiche Torpedo-Treffer der Welt erzielt worden.

„Eine Rauchwolke!“

Seine militärische Laufbahn begann der 1882 in Herford geborene Weddigen 1901 als Seekadett. Einige Jahre später folgten eine U-Boot-Ausbildung und Tätigkeiten als Wachoffizier auf den Booten U 1, U 2 und U 4. Bevor er 1912 zum Kapitänleutnant ernannt wurde, sammelte Weddigen praktische Erfahrungen als Kommandant auf U 4 und U 3. Über Nacht berühmt wurde Weddigen jedoch erst durch seine Leistungen im Ersten Weltkrieg als Kommandant von U 9, dessen Kommando ihm im Oktober 1911 übergeben worden war. Sprichwörtlich am Vorabend des Krieges, am 30. Juli 1914, schrieb er in einer gewissen Vorahnung an seine spätere Frau: „Da England augenblicklich von der

gönnen. Im Osten tauchte langsam die golden glitzernde Sonne aus der nebelblauen Tiefe auf. Plötzlich unterbrach ein Ruf des diensthabenden Offiziers die morgendliche Idylle: „Backbord drei Strich, eine Rauchwolke!“

Sofort war es mit der Ruhe vorbei, Kommandos schallten durch das Boot: „Motoren stoppen, Tauchklappen öffnen! Tiefenruder vorne hart unten, achtern hart oben! E-Maschinen volle Fahrt voraus!“ Etwas behäbig verschwand der Koloß unter der Wasseroberfläche, trotz einer etwas aufgewühlten See ließ sich das Boot gut steuern.

Weitere Befehle folgten durch das Sprachrohr des Kommandanten: „Maschinen langsam, Boot auffangen! Boot auf Sehrohrtiefe!“ Damit war eine Tiefe von zehn Metern befohl-



In 75 Minuten

Otto Weddigen gefallen

len. Der Kapitänleutnant blickte nach draußen und erspöte drei feindliche Kreuzer. Sofort wurde es ernst: „Achtung! Angriff beginnt! Beide Torpedorohre klarmachen!“ Immer wieder führt Weddigen das Sehrohr ein und aus, um sich ein genaues Bild von der Lage über Wasser zu verschaffen.

Treffer, versenkt

Um 7.15 Uhr erreichte die allgemeine Anspannung ihren Höhepunkt: „Erstes Rohr – Achtung!“ Alle Mann hielten den Atem an, kein Laut war zu vernehmen. Erst nach fünf Minuten, eine halbe Ewigkeit später, befahl Weddigen: „Los!“ Dann ging alles ganz schnell. Der „Aal“ verließ U 9, begleitet von der Meldung „Torpedo raus“. Das Boot ging eilig auf 15 Meter Tiefe herunter, und schon wenig später war ein lauter Treffer zu vernehmen. Die britische HMS „Aboukir“ – ein Panzerkreuzer von 144 Metern Länge – hatte einen entscheidenden Treffer abbekommen. Ihr Kapitän ging zunächst davon aus, daß sein Schiff Opfer einer Seemine geworden war. Er bat die anderen Kreuzer um Übernahme der Verletzten. Doch schon neigte sich die HMS „Aboukir“ stark zur Seite und sank. Im Seetagebuch von U 9 liest sich das Ereignis ganz nüchtern: „2. Rohr null Grad auf mittelsten Kreuzer 500 Meter Fahrt zehn Seemeilen, 90 Grad Schneidungswinkel – Treffer. Schiff krängte nach einigen Minuten und kenterte.“

Ein allgemeiner Freudentaumel mit „Hurra“-Rufen drohte die eiserne Disziplin zu stören. Doch schon ertönten neue Befehle: „Schnell auf zehn Meter! Erstes Rohr nachladen!“ Was sich einfach anhörte, gestaltete sich recht kompliziert. Um den sperrigen Torpedo von mittschiffs, über die geringe Distanz von fünf Metern zu bewegen, mußte erst Platz geschaffen werden. Einige Möbelstücke aus dem Wohnraum des Deckoffiziers flogen durch die Luft. Da das U-Boot nun Übergewicht nach vorne zu bekommen drohte, wurden gleichzeitig einige Mann mit zentnerschweren Trimmgewichten in Form von Eisenkugeln ins Heck geschickt – schon war es geschafft: „Erstes Rohr nachgeladen!“

Währenddessen stoppten die beiden anderen Panzerkreuzer ihre Fahrt, um Rettungsboote herunterzulassen und die schiffbrüchige Besatzung der „Aboukir“ aufzunehmen. Ein tödlicher Fehler, wie sich herausstellen sollte: Zum Nachdenken blieb Weddigen und seinen Männern keine Zeit, denn schon war das zweite feindliche Schiff ins Auge gefaßt. „Achtung, Angriff auf den zweiten beginnen! Nicht unterschneiden! Nicht heraus-



Gedenkmünze für Otto Weddigen und seine Boote.

kommen! Vorsicht! Vorsicht!“ Immer wieder mahnte Weddigen seine Männer zum bedachten Handeln.

25 Minuten später brüllte der Kapitän erneut: „Erstes und zweites Rohr – Achtung! Los!“ Und fünf Sekunden danach ein weiteres Mal: „Los!“ Wieder hasteten schweißtriefende



Otto Weddigen zählt zu den berühmtesten Soldaten des Ersten Weltkrieges.

Gedicht „Otto Weddigen“

Das war ein Tag in Wilhelmshaven,
da einst „U 9“ mit seinen Braven
von Hoek van Holland heimgekehrt!
Drei Panzerkreuzer Englands ruhten,
von ihm getroffen, in den Fluten,
selbst blieb es heil und unversehrt.

Wie braust durch Deutschlands Gaue die Kunde,
und mit ihr lebt in aller Munde
der todeskühne Kommandant:
Gleich Wikingern und Hansehelden,
von denen Sang und Sage melden,
ward Otto Weddigen genannt.

Dann wieder ist durch Sturm und Wogen
der Held auf neuem Boot gezogen,
das seinen Kiel gen England lenkt,
und hat aufs neu mit wuchtigen Streichen
– und doch ein Ritter ohnegleichen –
manch Feindesschiff ins Meer versenkt.

Er kehrt nicht wieder. Wer mag sagen,
ob Kampf, ob Tücke ihn erschlagen.
Ob Trost ersteht für Deutschlands Schmerz?
Doch Sühne soll uns England geben
für dieses deutsche Heldenleben,
für dieses deutsche Seemannsherz.

Prof. Theo Sommerlad (1869-1940)

Männer mit den schweren Gewichten durch das enge Boot, dieses Mal nach vorne. Währenddessen wurden die Kammern geflutet und das Boot ging fünf Meter tiefer. Und wieder wurde die Anstrengung belohnt: Beide Torpedos saßen im Ziel. Die HMS „Hogue“ wurde getroffen und sank sofort. Doch die Anstrengung zehrte auch an den Kräften der Besatzung von U 9, die Luft im Boot wurde immer dünner. Den wackeren Obersteuermann Traebert haute es fast von den Beinen.



Der britische Panzerkreuzer HMS „Aboukir“
fiel U 9 als erstes zum Opfer...

„Das Boot funktionierte“

Aber ein feindlicher Kreuzer lag noch vor ihnen. Der Anlauf auf das nächste Schiff wurde sofort angesetzt, und noch einmal wiederholte sich das gespenstische Schauspiel, denn auch das dritte Schiff – die HMS „Cressy“ – wurde zum Opfer des deutschen U-Boots. Dieses Mal kamen allerdings die Heckrohre zum Einsatz, wozu eifriges Manövrieren notwendig war. Zudem fand nur einer der beiden im Abstand von fünf Sekunden abgefeuerten Torpedos ins Ziel. Sofort versuchte man, dem Panzerkreuzer mit dem letzten Bugtorpedo aus 500 Metern Entfernung den Gnadenstoß zu versetzen. Der nächste „Aal“ traf um 8.35 Uhr hinter der vorderen Kommandobrücke ins Ziel, durchdrang den Rumpf und brachte den Heizraum Nr. 5 der „Cressy“ zur Explosion. Tatsächlich legte sich das Schiff nun immer mehr auf die Seite, bis der Kiel nach oben kam und schließlich das ganze Schiff verschwand – damit hatte U 9 drei Kreuzer in nur 75 Minuten versenkt. Weddigen bedankte sich bei seinen Männern anschließend in der Offiziersmesse: „Meine Herren, den Erfolg verdanke ich Ihnen, denn das Boot funktionierte! Ich habe eigentlich nichts zu tun brauchen.“

Am nächsten Tag erfuhr die deutsche Öffentlichkeit durch folgende Meldung des Admiralstabes von dem Geschehen: „Das deutsche Unterseeboot U 9 hat am Morgen des 22. September, etwa 20 Seemeilen nordwestlich von Hoek van Holland, die drei englischen Panzerkreuzer ‚Aboukir‘, ‚Hogue‘ und ‚Cressy‘ zum Sinken gebracht.“ In England versuchte man Weddigens Erfolg dadurch zu schmälern, daß man die Anwesenheit von fünf deutschen U-Booten behauptete und diesen auch noch Kriegsverbrechen unterstellte; sie hätten angeblich die englischen Schiffbrüchigen mit Bordwaffen beschossen – eine Lüge. Dem Triumphzug der Besatzung von U 9 konnten diese Verunglimpfungen jedoch keinen Abbruch tun: Am 23. September 1914 traf das Boot in der Heimat ein, und Weddigen wurden das Eiserne Kreuz 1. und 2. Klasse verliehen. Auch seine Männer wurden ausgezeichnet.

Im Oktober des gleichen Jahres wurde der englische Kreuzer HMS „Hawke“ von U 9 versenkt. Allerdings war es dieses Mal ein äußerst mühsamer Kampf. Der HMS „Hawke“ gelang es durch Kurs- und Fahrtänderungen, ihrem Schicksal fast sechs Stunden lang zu entfliehen. Wed-



...gefolgt von der HMS „Hogue“,
die nach dem Treffer sofort sank.



digen erhielt für den neuen Erfolg am 24. Oktober 1914 den Orden Pour le mérite. Weitere Auszeichnungen und Ehrungen folgten, darunter auch Dekorationen aus Österreich. Wildfremde Menschen schickten zudem Gratulationen und äußerten Autogramm- und Bildwünsche. Weddigen stöhnte: „Heute hat wieder der Regen von Zuschriften eingesetzt. Nun – jetzt wird uns die Sache zu bunt! [...] Irma und ich können trotz allen Fleißes diese Masse kaum bewältigen. Zum Dienst zu gehen finde ich keine Zeit.“

Briten: Verstoß gegen Seekriegsrecht

Kurz nach dem Jahreswechsel 1914/15 mußte Weddigen wegen eines verstauchten Fußes das Kommando über U 9 an seinen Ersten Offizier übergeben. Er selbst wurde ab Februar 1915 Kommandant von U 29 und bereitete nun eine dreiwöchige Unternehmung in der Irischen See vor. Seiner Frau schrieb der bescheiden gebliebene Kommandant aus Ostende: „Nach meiner Ansicht muß das sogenannte Glück immer wieder durch Vorsicht, Energie und Fleiß errungen werden.“

Mittlerweile hatte sich die deutsche U-Boot-Waffe zum Schreckgespenst der erfolgsverwöhnten englischen Marine gemauert. Das Wirkungsgebiet der U-Boote hatte sich ausgeweitet, sowohl am Kanal als auch im Norden der Nordsee fühlte man sich nun zu recht bedroht. Die Briten wurden zwangsläufig vorsichtiger, versteckten die Kriegsschiffe zunehmend hinter Werken und Schutzperren, und der Hafen Southampton wurde für Handelsschiffe völlig gesperrt. Außerdem wurde per Geheimbefehl vom 31. Januar angeordnet, daß die englischen Handelsschiffe Flaggen von neutralen Staaten hissen und alle verräterischen Abzeichen oder Reedereizeichen verdecken sollten – ein klarer Verstoß gegen das Seekriegsrecht. Die deutsche Regierung reagierte schon bald entsprechend, wurde dafür aber der „Seeräuberei“ bezichtigt.

Ab dem 11. März 1915 war Weddigen das Kriegsglück wieder hold. Er versenkte am Ausgang des Englischen Kanals die englischen Dampfer „Headlands“, „Andalusian“, „Indian City“ und „Adenwen“ sowie die „Auguste Conseil“ aus Frankreich. Dabei ging das deutsche Boot keineswegs barbarisch vor, wie die Briten unterstellten: Kapitän Malley von der „Andalusian“ berichtete den Londoner *Daily News*



Kapitänleutnant Otto Weddigen

später sogar, daß man ihn auf U 29 wegen einer gebrochenen Rippe verbunden habe und er als Kapitän mit Weddigen ein Glas Portwein und Zigarren genießen durfte. Gleichzeitig waren diese Begegnungen mit den Feindschiffen jedoch auch die letzten Lebenszeichen von U 29.

Nach heutigem Kenntnisstand traf Weddigen am 18. März mit seinem Boot östlich des Pentland Firth auf die britische „Grand Fleet“, die sich auf dem Heimweg nach Scapa Flow befand. Nach einem ambitionierten Fehlschuß auf das Schlachtschiff HMS „Neptune“ wurde U 29 gegen 13.40 Uhr vom Schlachtschiff HMS „Dreadnought“ gesichtet und schließlich gerammt. Für die Mannschaft gab es kein Entkommen: Alle fanden das nasse Seemannsgrab, auf dem „keine Rosen blühen“, wie es im U-Boot-Fahrer-Lied heißt.

Ähnlich wie beim legendären Jagdflieger Manfred von Richthofen nahm die Bevölkerung auch am Seemanns Tod des Otto Weddigen großen Anteil. Eine Vielzahl von Gedenkveranstaltungen zeugten von seiner Popularität. In Weddigens Heimatstadt wird man selbst heute noch an den berühmten Sohn erinnert: Am Geburtshaus wurde schon 1914 eine Gedenktafel angebracht, in der Kirche St. Johannis wird seiner zusammen mit anderen Gefallenen gedacht, und auf dem Friedhof findet sich eine symbolische Grabanlage. Am Turm des heutigen U-Bootes 9 der Deutschen Marine erinnert ein schlichtes Eisernes Kreuz an Otto Weddigen und die legendäre Besatzung des damaligen Bootes U 9. □



*Gegen die HMS „Cressy“ setzte U 9 die Heckrohre ein.
Gemälde von Willy Stöwer (1864–1931)*

KARL GRAF

Alle Bilder des Artikels – sofern nicht anders gekennzeichnet – entstammen dem Archiv des Autors.