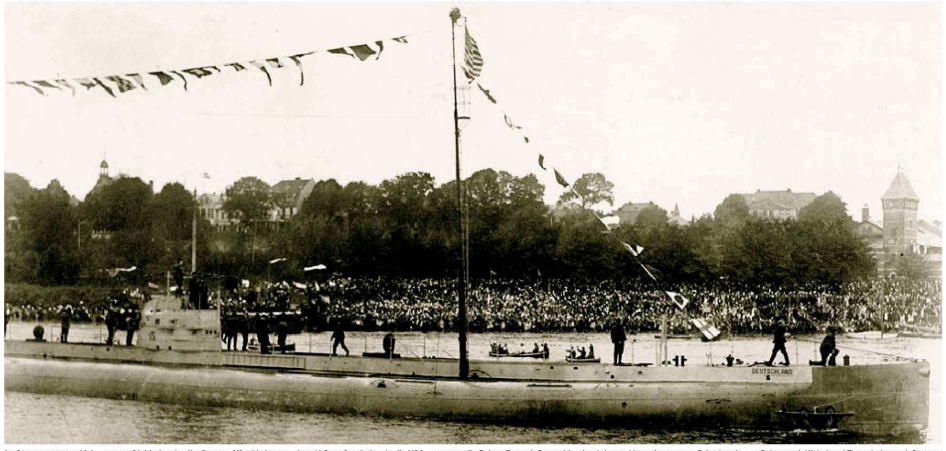
Digitales Zeitungsarchiv | WESER-KURIER http://www.weser-kurier.de/plus/archiv/ansicht/a/dcx_filestore/archive/2012/07-08/ce/af/file65nbjcrj...



Im Sommer 1916 schickte man auf Initiative des Kaufmanns Alfred Lohmann einen U-Boot-Sonderbau in die USA, um wertvolle Rohstoffe nach Deutschland zu bringen. Von seiner ersten Fahrt brachte es Rohgummi, Nickel und Zinn wieder nach Bremen zurück. Hier ist die „Deutschland" auf der Höhe von Vegesack zu sehen. FOTO: SZ-PHOTO

Die Triumphfahrt der „U Deutschland"

Mitten im Ersten Weltkrieg baute Bremen das erste Handels-U-Boot der Welt. Im Sommer 1916 ging „U Deutschland" auf große Fahrt nach Amerika. Bei der Rückkehr drängten sich Tausende Menschen am Ufer der Weser. Um die Nachricht zu verkünden, unterbrach man sogar die Vorstellung in der Dresdner Oper.

VON GERRIT REICHERT

Seit über einem Jahr wirkte die englische Seeblockade. Der militärische Sperrgürtel über Nord- und Ostsee verhinderte jeglichen Schiffswarenverkehr von und nach Deutschland. Die 462 Dampfer der bremischen Seehandelsflotte waren in feindlichen Häfen beschlagnahmt, lagen in neutralen fest oder ankerten untätig in den bremischen Häfen. Der Totalausfall des überseeischen Warenverkehrs wirkte spürbar auf die deutsche Kriegswirtschaft und die Ernährungslage der Bevölkerung. In Bremen nahm die Protestbereitschaft schon 1915 zu, an der Weser und in Berlin suchte man händeringend nach einer Lösung. Die schien sich im Bremer Kaufmann Alfred Lohmann gefunden zu haben.

Lohmann war Miteigentümer einer internationalen Handelsfirma, Präses der Handelskammer Bremen und Mitarbeiter des Berliner Reichswirtschaftsministeriums und des Reichsschatzamtes. Im Herbst 1915 führten er, Vertreter der Deutschen Bank und Gustav Krupp von Bohlen und Halbach Gespräche über das streng geheime Vorhaben, mit dem Bau von Handels-U-Booten die englische Seeblockade zu unterlaufen. Schon bei den Berliner Gesprächen auf höchster Ebene wurde der erfahrene Bremer Kapitän des Norddeutschen Lloyd, Paul König, hinzugezogen. Die Herren waren sich einig, das Vorhaben schnell und wirkungsvoll umzusetzen. Sofort wurden die Schwesterschiffe „U Deutschland" bei der Germaniawerft in Kiel und „U Bremen" bei der AG Weser in Auftrag gegeben. Die technisch neue Herausforderung lag darin, einen U-Bootstyp zu entwickeln, der eine größere Frachtmenge nonstop von Deutschland nach Amerika und wieder zurück bringen könnte. Die schlanken Frontboote kamen dafür nicht infrage, ein rundlicher Schiffstyp mit größerem Frachtbauch entstand. Parallel wurde in Bremen die Deutsche Ozean-Reederei G.m.b.H. als Tochter des Norddeutschen Lloyd gegründet, schon bald im Volksmund auch „Unterwasser-Reederei" gerufen. Unter Bremer Regie sollten zunächst „U Deutschland" und „U Bremen", nachfolgend vier weitere Handels-Unterseeboote dringend benötigte Güter vom neutralen Amerika nach Deutschland bringen. Im April 1916 war der Bau von „U Deutschland" beendet, 700 Tonnen Güter konnte das Boot transportieren. Die insgesamt 29köpfige Mannschaft machte sich mit dem Boot in der Deutschen Bucht vertraut. Am 23. Juni 1916 lief „U Deutschland" von Kiel über den Kaiser-Wilhelm-Kanal und die Küste nach Bremen. Strengstens abgeschottet, wurde hier unter anderem Koffein für die amerikanische Getränkeindustrie geladen. Das Bremer Unternehmen Kaffee HAG war zu diesem Zeitpunkt das weltweit einzige, das Koffein produzierte.

Noch nie hatte ein deutsches U-Boot nonstop den Nordatlantik durchquert, dessen Weite dichtmaschig von der englischen Kriegsflotte kontrolliert wurde. Gerüchte, die trotz strengster Geheimhaltung nach London gelangten, wurden dort als „Utopie" abgetan. Der englische Generalkonsul in New York erklärte: „Es ist unmöglich, ein U-Boot nach Amerika zu senden. Werden es die Deutschen doch tun, dann werden wir es abfangen. Ein großes Unterseeboot läßt im Wasser eine Spur von Öl und Maschinenschmiere hinter sich. Diese Spur können unsere schnellen Kreuzer verfolgen und dann das U-Boot todsicher abfangen."

Kapitän König und „U Deutschland" hatten Glück. Fast wären sie einer U-Boot-Falle erlegen, einem als Frachter getarnten englischen Kreuzer. Von ihm entdeckt und angesteuert, konnte das Handels-U-Boot in letzter Sekunde alarmtauchen, die englische Sperrkette war überwunden. Im Golfstrom warteten dann 53 Grad Bordtemperatur, die über mehrere Tage ausgehalten werden mussten. Kurz vor Mitternacht des 8. Juli 1916 fuhr „U Deutschland" im Schutz der amerikanischen Hoheitszone mit gesetzten Lichtern in die Bucht von Baltimore ein. Trotz aller geheimen Vorbereitungen hatte sich die Überfahrt des ersten Handels-U-Bootes der Welt irgendwie herumgesprochen. Als Kapitän König dem amerikanischen Lotsen den Namen seines Schiffes und dessen Liegeplatz nannte, rief dieser unverblümt in die Nacht: „I'll be damned, there she is!", „verflucht noch mal, da ist das Boot!" Noch bevor „U Deutschland" seinen abseitigen Liegeplatz erreichte, fuhren ihm Boote mit amerikanischen Reportern entgegen. Am nächsten Tag war das Handels-U-Boot die erste Attraktion in Baltimore. Vor seinem Liegeplatz kreuzten Boote vollbesetzt mit Reportern, ein Ponton direkt davor war rund um die Uhr mit Reportern besetzt. In der Stadt wurden Kapitän und Mannschaft von einer begeisterten lokalen Öffentlichkeit gefeiert. Es wurde zu Empfängen geladen und in der Vertretung des Norddeutschen Lloyd in Baltimore eine Pressekonferenz vor zahlreichen Journalisten gegeben. Am 10. Juli 1916 war die Nachricht von „U Deutschland" als Sensation in aller Welt. Der deutsche David aus der Hansestadt Bremen hatte dem englischen Goliath ein Schnippchen geschlagen.

> „Die Alliierten werden jede Gelegenheit wahrnehmen, um das Boot zu stellen"
>
> Verlautbarung der britischen Regierung

London protestierte bei der amerikanischen Regierung, dass das U-Boot den Charakter eines Kriegsschiffes hätte und darum zu beschlagnahmen sei. Eine Regierungskommission aus Washington inspizierte das Boot, fand aber keinerlei Bewaffnung und attestierte ihm seinen „reinen Handelsschiffcharakter". Derweil wurden die Handelsware, das bremische Koffein, und eigens so deklarierte Tauchbootbriefe ausgeladen. Für seine Rückfahrt lud „U Deutschland" Nickel, Zinn, Rohgummi und Wismut. Kurz hinter der amerikanischen Hoheitsgrenze kreuzte schon ein Verband von acht englischen Kriegsschiffen, den die englische Regierung dort hin beordert hatte. Am 18. Juli verlautbarte die Regierung Seiner Majestät: „Die ‚Deutschland' ist infolge ihrer U-Boots-Eigenschaften als Kriegsschiff anzusehen und ist als solches zu behandeln. Die Kriegsschiffe der Alliierten werden daher jede Gelegenheit wahrnehmen, um das Boot außerhalb der amerikanischen Hoheitsgrenze zu stellen, und werden es ohne Warnung versenken."

Am Nachmittag des 1. August 1916 verließ „U Deutschland" seinen Ankerplatz an der amerikanischen Ostküste. Lichtzeichen von Land signalisierten dem englischen Verband die Ausfahrt des Bootes. In der Dunkelheit gelang es ihm aber, unter dem englischen Verband hindurch zu tauchen. Ungesehen und unbeschadet gelangte es nach Helgoland, wo ein deutscher Schutzverband es am 23. August vor die Wesermündung geleitete. Die Nachricht von der heilen Rückkehr des Handels-U-Bootes elektrisierte die deutsche, insbesondere die Bremer Öffentlichkeit. Am Abend jenes Spätsommertages verkündeten die Zeitungshäuser per Aushang, so in Bremen die „Bremer Nachrichten": „Die Deutsche Ozean-Rhederei meldet: Das erste Handels-Unterseeschiff „Deutschland" ist heute nachmittag vor der Wesermündung geankert. An Bord alles wohl." Auf diese telegraphische Nachricht hin wurden in Berlin Soldaten von fremden Frauen auf offener Straße umarmt, wurde in Dresden die Vorstellung im Opernhaus unterbrochen und die Nachricht vom Regisseur verlesen.

Die Überwindung der eisernen Seeblockade, die das öffentliche Leben zunehmend erstickte, wurde wie das Ende des Krieges empfunden. In Bremerhaven setzte sich der „Vereinigte Männergesangverein" in Bewegung, naderte „U Deutschland" entgegen und begrüßte die Mannschaft mit dem Vortrag zweier Lieder. Am 24. August 1916 wurde die Fahrt des Handels-U-Bootes die Weser hinunter bis zum fahnengeschmückten Bremen zu einer einzigartigen Triumphfahrt. Alle Schulen hatten frei, Frauen und Arbeiter standen dichtgedrängt an den Ufern, Kirchenglocken läuteten, Schiffssirenen hallten und Böller knallten.

Zur Mittagsstunde machte „U Deutschland" im Bremer Freihafen fest, wohin die pausenlos fahrende Straßenbahnlinie 7 eine unübersehbare Anzahl Menschen befördert hatte. Auf einem Ponton warteten der Großherzog von Oldenburg sowie Vertreter des Bremer Senats und der Bürgerschaft, der Zivil- und Militärbehörden, der Marine und der Reedereien. Als erster richtete der Hauptinitiator des ersten Handels-U-Bootes der Welt, Alfred Lohmann, Worte an Kapitän Paul König und seine Mannschaft. Vertreter von über hundert deutschen Tageszeitungen waren zugegen, auch der berühmte Graf Zeppelin. Zum Empfang am Abend im Bremer Rathaus hatte die Polizeidirektion verboten, „zwischen 7 und 10 Uhr abends den inneren Stadtbezirk mit Fuhrwerken aller Art zu befahren". Der dichtgesäumte Marktplatz jubelte zum Rathausbalkon hinauf, auf dem sich Kapitän Paul König zusammen mit Graf Zeppelin zeigte. Die Menge blieb, während beide zum feierlichen Festbankett entschwanden. Am späten Abend kehrte Paul König darum noch einmal zurück, winkte und sprach: „Gute Nacht, ich bin furchtbar müde."

Am Tag der triumphalen Einfahrt von „U Deutschland" lief ihr Schwesterschiff, die „U Bremen", von Helgoland Richtung Nordamerika aus. Sie kam nie an und blieb verschollen. Ihr Totalverlust wurde erst im Mai 1917 offiziell bekannt gegeben. In der Zwischenzeit wurden mit „U Oldenburg" und „U Bayern" zwei weitere Handels-U-Boote von der AG Weser fertiggestellt, sie liefen aber nicht mehr aus. Einzig „U Deutschland" unternahm mit Kapitän Paul König im Spätherbst 1916 eine zweite Nordatlantikfahrt, wenig später erklärten die USA Deutschland den Krieg. Sowohl die fertigen als auch die im Bau befindlichen Handels U-Boote wurden von der Deutschen Kriegsmarine requiriert und zu Unterwasser-Kreuzern umgebaut. Aus dem zivilen „U Deutschland" wurde so das militärische „U 155".

Vier der ursprünglich sechs Handels-U-Boote überstanden den Krieg. „U Deutschland" kam nach England und wurde für 500 Pfund einem Mr. Bottomley verkauft, der es erfolgreich bis 1922 als schwimmende Touristenattraktion vermarktete. Als das Schiff auf einem Riff festlief, wurde es verschrottet. Sein ehemaliger Kapitän, Paul König, schrieb noch im Jahr 1916 das Buch „Die Fahrt der Deutschland", das auf Anhieb 585000 Mal verkauft wurde. Anschließend kehrte er zum Norddeutschen Lloyd zurück und blieb dort bis zu seiner Pensionierung 1932. Leiter der Nautischen Abteilung. Die Erinnerung an ihn lebt bis heute in Bremen fort. So existieren seit den 1920er Jahren im Bremer Rathaus aus einer privaten Spende noch 73 von ursprünglich 100 Silbertellern mit der Widmung „Zum Andenken an die glückliche Heimkehr von U-Deutschland". Am Glockenspiel in der Böttcherstraße würdigt die fünfte der zehn Bildtafeln seit den 1930er Jahren Paul König als Atlantikbezwinger.

> „Gute Nacht, ich bin furchtbar müde"
>
> Kapitän Paul König nach der Rückkehr

Im Bremer Focke-Museum steht seit einigen Jahren das Modell der „U Deutschland" in einem Schaukasten. Dort finden sich auch die dem Eisernen Kreuz ähnelnden Kreuze, die nach der ersten Fahrt von „U Deutschland" aus seinem Bleiballast gefertigt und als Andenken an die Bevölkerung verteilt wurden. Nicht weit vom Landesmuseum entfernt liegt der Kapitän-König-Weg in Obermeuland. Als jüngstes Andenken an ihn hat der Bremer Verlag „unikum" in diesem Jahr „Die Fahrt der U Deutschland" erstmals seit 1916 originalgetreu, mit zahlreichen Fotos versehen, neu aufgelegt. Ihre zwei Atlantikfahrten im Sommer und Herbst 1916 sollten weltweit die einzigen Fahrten eines eigens dazu konstruierten Handels-U-Bootes bleiben.