
Typenkompass

Robert Rosentreter

Deutsche Kriegsschiffe

Die U-Boote der Kaiserlichen Marine
und deren Vorläufer bis 1918



Einbandgestaltung: Sven Rauert

Bildnachweis: Soweit nicht anders angegeben, stammen alle Abbildungen aus dem Archiv des Autors oder sind gemeinfrei.

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

ISBN 978-3-613-31315-6 (PDF)

Copyright © 2014 by Motorbuch Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

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

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

Lektorat: Joachim Köster / Joachim Kuch

Innengestaltung: Rita Prager, TEBITRON GmbH, Benzstraße 8, 70839 Gerlingen

Einführung	5
Teil 1: Entwicklungen und Erfindungen	8
Tauchboot-Visionen und -Pläne	8
Die Ursprünge der deutschen U-Bootwaffe	15
Am Vorabend des Ersten Weltkriegs	19
Einsatzkonzepte und Strategien	23
Der Auftakt des U-Bootkrieges	27
Der Beginn des Handelskrieges	33
Der uneingeschränkte U-Bootkrieg	40
Das Ende der Unterseehoffnungen	46
Teil 2: Die U-Boot-Entwicklungen der Kaiserlichen Marine	53
Küsten- und Hochseetauchboote	53
U 1	53
U2 bis U4	55
U 3	56
U 5 bis U8	57
U 9 bis U 15	59
U 19 bis U 50	62
U 20	66
U 51 bis U 65	67
U 66 bis U 70	70
U 71 bis U 114 (UE-I-Typ)	71
U 115 bis U 138 (UE-II-Typ)	74
Die »Flandern-Boote« vom Typ UB und UC	77
Die Kampfboote Typ UB	78
Die Minenleger Typ UC	86

Untersee-Frachter	91
U-DEUTSCHLAND	92
 U-Kreuzer und U-Panzerkreuzer	 94
U 139, U 140	95
U 173 bis U 176	99
 Anhang	 100
Gliederung und Organisation der U-Bootwaffe im Krieg	100
Das Scheer-Programm	101
Der U-Bootbau im Kaiserreich	103
Tendenzen und Widersprüche im U-Bootbau	106
Zeittafel	107
Deutsche U-Boot-Klassen 1905 bis 1918	108

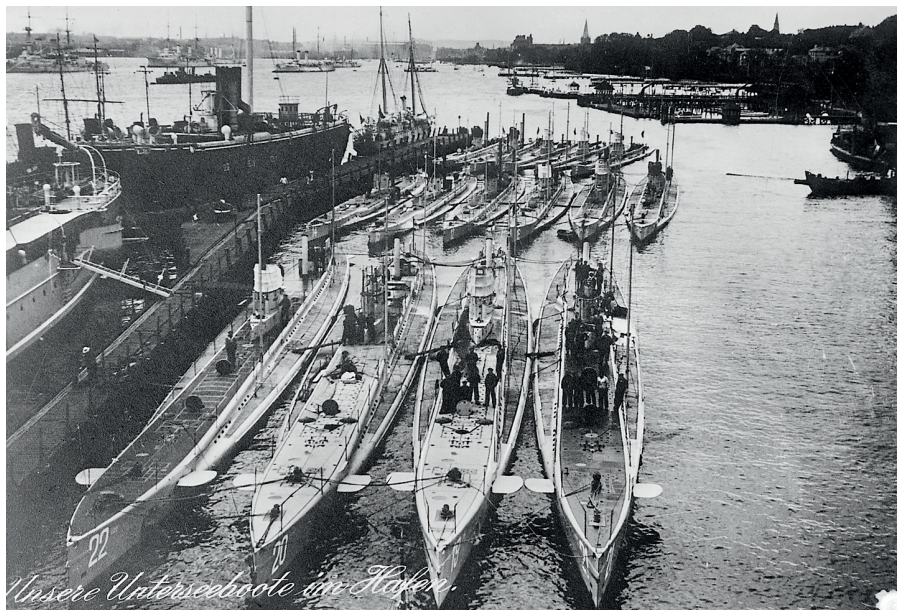


UB 148 nach Übergabe an die Amerikaner in grober See.

Wenn vor 150 Jahren jemand prophezeit hätte, dass sich aus den kleinen Tauchvehikeln, die seinerzeit ausprobiert wurden und einen höchst fragwürdigen Kampfwert besaßen, die wichtigste Marine-Waffengattung entwickeln und daraus schließlich die mächtigste Waffe der Seestreitkräfte, ja aller Streitkräfte, hervorgehen würde, hätte man solch einen Wahrsager als Spinner belächelt. Jules Verne war zwar als Erfinder utopischer Geschichten anerkannt, doch in seinem Roman »Zwanzigtausend Meilen unter dem Meer« erkannte kaum jemand ein reales Zukunftsszenario. Und doch wurden die Träume des Jules Verne noch weit übertroffen, als Atom-U-Boote sogar 40.000 Meilen und mehr in großen Tiefen unter Wasser zurückzulegen ver-

mochten und als Untersee-Super-Schlachtschiffe bald mit Mehrfach-Kernsprengköpfen bestückte Fern-Raketen trugen, deren Vernichtungskraft den Erdball total zerstören und die Menschheit auslöschen konnte. Obwohl nach wie vor einige Länder, nämlich die USA, Russland, Großbritannien, Frankreich und China über Atom-U-Boote verfügen, ist nach dem Ende des Kalten Krieges die Gefahr, dass sie jemals eingesetzt werden, allerdings sehr viel geringer geworden.

Die ersten Tauchfahrzeuge waren technisch noch unausgereift und unsicher. Genau so unausgegoren waren die Vorstellungen darüber, was man mit ihnen wie anfangen sollte und könnte. Das traf auch auf die ersten Tauchboote der deutschen Kaiserlichen Marine zu. Sie exis-



Deutsche U-Boote im Kieler Hafen 1910, vorne rechts, mutmaßlich S. M. U 21

tierten quasi außerhalb der Seekriegstheorie, die voll auf die Erringung der Seeherrschaft durch den Kampf der Schlachtflootten und den Sieg in einer Generalschlacht fixiert war. Laut dem »Taschenbuch der Kriegsflootten 1912« war für die Kaiserliche Marine lediglich »die Beschaffung von 3 Booten laut Flottengesetz« geplant gewesen, was so nicht den Tatsachen entsprach. Das sonst so präzise Verzeichnis des Kapitänleutnant a. D. Bruno Weyer ist hier höchst ungenau. Aus Mangel an exakten Informationen oder aus Gründen der Geheimhaltung, oder weil man die U-Bootwaffe noch gar nicht für voll nahm?

Die ersten U-Boote der Kaiserlichen Marine wurden jedenfalls schon zwischen 1906 und 1908 in Dienst gestellt. Im Jahre 1910 ist die erste Mini-U-Flottille mit vier Booten formiert worden. Wenige Monate später präsentierten sich acht Boote Seiner Majestät in Danzig. Schließlich gab es bereits 1912 eine U-Flottille mit dem Kreuzer HAMBURG als Führerschiff. Kurz nach Kriegsausbruch 1914 bescherten eher zufällige und sicher nicht vorhersehbare Erfolge der bis dahin ein Nischendasein fristenden U-Boote einen gewaltigen Aufschwung, die neue Waffe erlangte unversehens große Aufmerksamkeit in der Seekriegskunst und rasch einen immer höheren Stellenwert in der Seekriegsführung.

So beginnt die Geschichte der U-Boote eigentlich erst mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges, was besonders für die deutsche U-Bootwaffe zutrifft. England, Frankreich, aber auch Russland, hatten dem U-Bootbau schon seit der Jahrhundertwende größere Aufmerksamkeit geschenkt, wobei es in der Royal Navy gleichzeitig große Vorbehalte gegen die »teuflische Waffe« bzw. die »Waffe der Schwächeren« gab. Trotzdem fuhrten und tauchten unter der Seekriegsflagge Großbritanniens zu Kriegsbeginn nicht weniger als 62 Boote. Deutschland lag dagegen mit 42 Booten ein ganzes Stück dahinter. Auch die USA und vor allem Frankreich spielten unter Wasser eifrig mit.

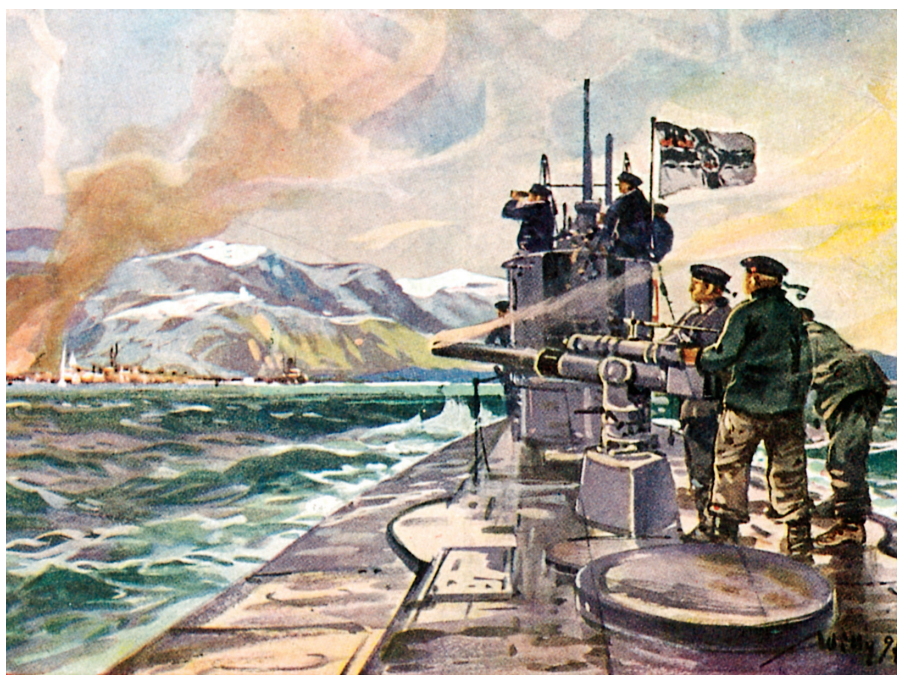
Es ist nur schwer zu erklären, wieso viele Experten der großen wie der kleineren Seemächte fast unisono die U-Bootwaffe als unbedeutend einstufen, diese Länder aber trotzdem immer eifriger auch auf diesem Gebiet rüsteten. Jedenfalls waren nur wenige Marinestrategen von der Zukunft der Unterwasser-Waffe überzeugt. Doch man konnte ja nie wissen ... Auf gar keinen Fall aber durfte man dem potentiellen, auch nicht dem eventuell möglichen Seegegner irgendeinen Rüstungsvorsprung gestatten, nicht einmal auf einem doch in vielerlei Hinsicht immer noch als fragwürdig geltenden Gebiet. Doch erst der Krieg offenbarte die Wahrheit und führte zu neuen Erkenntnissen.

Ab 1915 liefen in Deutschland U-Boote in rascher Folge vom Stapel und bildeten bald eine eigenständige Waffengattung. Die Kaiserliche Marine verfügte schließlich über die größte und stärkste U-Boot-Flotte der Welt, die mit spektakulären Leistungen auf sich aufmerksam machte. Vor allem deshalb vollzog sich in der Kaiserlichen Marineführung, in der Obersten Heeresleitung, in der Regierung und bei den Spitzen der bürgerlich-konservativen Parteien eine regelrechte Umkehr in der Einschätzung der Untersee-Waffe und der an sie geknüpften Erwartungen. Von der totalen Unterschätzung oder Nichtachtung, ja sogar der Bspöttelung, wurde die U-Boot-Waffe, je länger das Völkermorden dauerte, zu einem unverzichtbaren, schließlich sogar einzigen Hoffnungsträger auf den Sieg in dem bereits so gut wie verlorenen Krieg. Wenn Wilhelm II. einst schwadroniert hatte, dass Deutschlands Zukunft auf dem Wasser läge, so klang das 1916/17, als die Forderungen von Militärs und Politikern nach einem totalen U-Bootkrieg immer lauter wurden, eher nach einer Zukunft des Kaiserreiches sozusagen nur noch unter dem Wasser.

Am Ende standen aber die Niederlage des Reiches und die Auslieferung der Flotte, darunter al-

ler U-Boote, an die Ententemächte. Deutschland durfte keine U-Boote mehr besitzen und künftig auch keine mehr bauen. Diese bedingungslose Festlegung der Siegermächte bewies im Nachhinein, welchen Respekt sie gerade vor dieser Waffe hatten und wie sehr sie sich durch sie in ihrer Existenz bedroht fühlten.

Damit endete das erste große Kapitel der Geschichte der U-Boote als Waffe des Seekrieges. Und in diesem Krieg hatte die Untersee-Flotte der Kaiserlichen Marine die bedeutendste Rolle gespielt, die meisten Erfahrungen gesammelt und wichtige Erkenntnisse gewonnen – allerdings auch die größten Opfer gebracht.



U-Boot beschießt feindliche Küste, was so kaum vorkam. Stöwer-Gemälde.

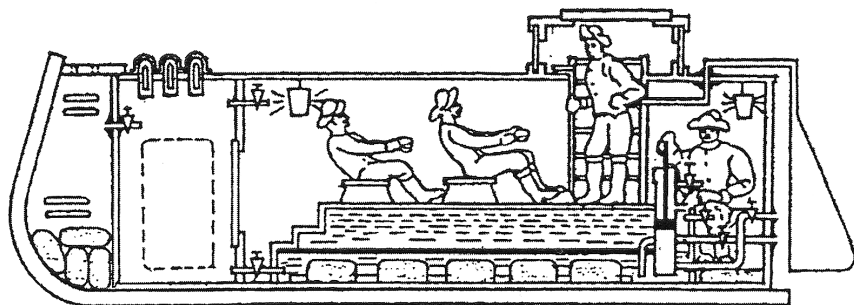
Tauchboot-Visionen und -Pläne

Wann die Geschichte der Untersee-Fahrzeuge begann, ist kaum exakt zu bestimmen. Träume und Visionen von einem Vorstoß in die geheimnisvollen Tiefen der Meere, vom Besuch der verborgenen unbekannten Welten auf dem Meeresboden gab es seit eh und je. Aus der Antike wurde überliefert, dass sich Alexander der Große in einer »Truhe« beziehungsweise mit einer Art Glocke auf den Meeresgrund hinabgelassen habe. Friedrich Schiller erzählt in seiner Ballade »Der Taucher« von einem König, der einem kühnen Knappen sogar seine Tochter als Gattin versprach, wenn er ihm Kunde brächte, was »auf des Meeres tiefunterstem Grunde« zu sehen sei. Dieser Tauchgang hatte bekanntlich kein Happy End.

Leonardo da Vinci (1452–1519) entwarf ein Tauchfahrzeug, und einhundert Jahre später veröffentlichte der Mathematiker und Astronom Magister Magnus Pegelius (eigentlich Magnus Pegel), später Professor an der Universität Rostock, ein Buch mit Abhandlungen über die Konstruktion astronomischer Geräte, den Bau eines Flugdrachens, einer Schwimmbrücke und eines

Tauchbootes. Er bezeichnete sein 1604 erschienenes Buch als »Schatzkästlein wertvoller, nützlicher und angenehmer Dinge, dargeboten zum Heil des Menschen«. Freilich wollte damals kaum jemand etwas von den Pegelschen Erfindungen zum Heil des Menschen wissen. Der Magister wurde als Sonderling belächelt, schließlich sogar von der Universität verstoßen und starb 1619 verarmt. So gerieten seine durchaus richtigen Überlegungen zu Prinzipien, die beim Bau von Tauchbooten zu beachten wären, bald in Vergessenheit.

Eine Unterwassergaleere entwickelte der Holländer Cornelius van Drebbel, die 1620 dem britischen Königshaus auf der Themse vorgeführt worden sein soll. Der französische Ingenieur Denise Papin, ein aus seiner Heimat geflohener Hugenotte, hatte im Auftrage des Landgrafen Karl zu Hessen ein ebenfalls gerudertes Unterwasserboot konstruiert und mit ihm 1692 auf der Fulda bei Kassel Versuche unternommen. Es gab noch einige andere allesamt nicht realisierbare Projekte, die jedoch immer zu weiteren Versuchen anregten.



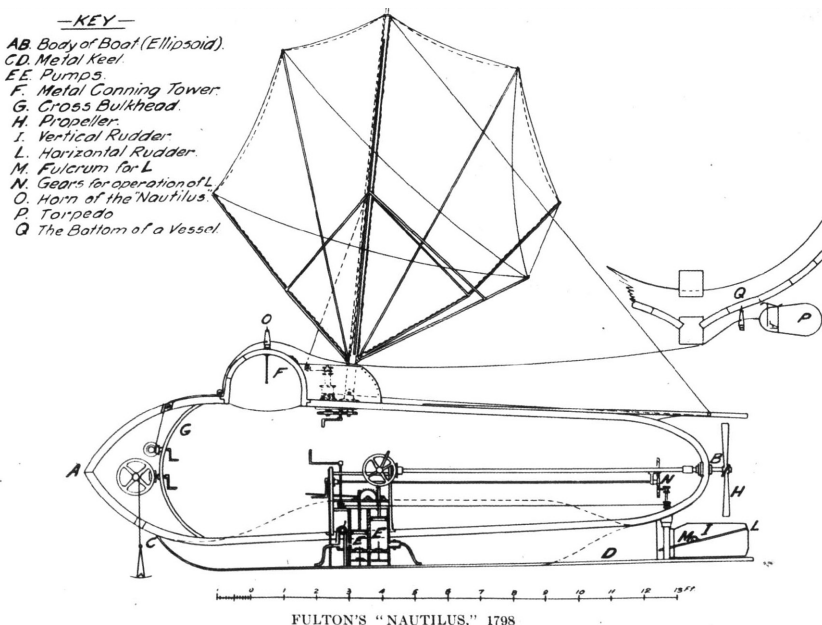
Nikonows Entwurf: Kommandant, Maschinist, 2 Ruderer.

Schiffszimmermann Jefim Nikonow stellte seinem Zaren 1719 das Modell eines Tauchbootes vor. Peter der Große, am Schiffbau und allen anderen Neuerungen stets sehr interessiert, förderte Nikonow. Doch als Peter 1725 starb, wurde das Vorhaben, das noch keinen sichtbaren Erfolg gezeitigt hatte, abgebrochen.

Im Verlaufe des 18. Jahrhunderts gab es in mehreren Ländern Experimente zum Bau von Submarine-Apparaten, die zu wichtigen Erkenntnissen oder zu Teillösungen führten, etwa beim Problem der Luftversorgung. Ausgerechnet ein deutscher Duodezfürst, der Graf Wilhelm zu Schaumburg-Lippe, dessen Ländle nicht etwa an der Nord- oder Ostseeküste lag, beauftragte seinen Baumeister Jacob Chrysostomus Prätorius, ein Boot zu konstruieren, das auf dem

Steinhuder Meer eingesetzt werden sollte. Das erste Projekt, der »Steinhuder Hecht«, missriet, der zweite Anlauf führte 1771 zum Bau eines Tauchbootes, genannt FISCH, von 7 bis 8 m Länge, mit acht Mann Besatzung. Mit diesem Gerät gelang tatsächlich ein Tauchversuch, wobei die Aufenthaltsdauer unter Wasser zwölf Minuten betragen hätte. Anschließend blieb dieses Gefährt 20 Jahre lang im gräflichen Bestand, zu welchem Zweck auch immer.

Es ist dagegen wenig verwunderlich, dass ein Amerikaner, der spätere Erfinder des ersten Raddampfschiffes, der NORTH RIVER OF CLERMONT, der Regierung des revolutionären Frankreich den Bau eines auf und unter Wasser fahrenden und mit einer Sprengstoffladung bestückten Bootes unterbreitet hat, das er NAUTILUS nannte.

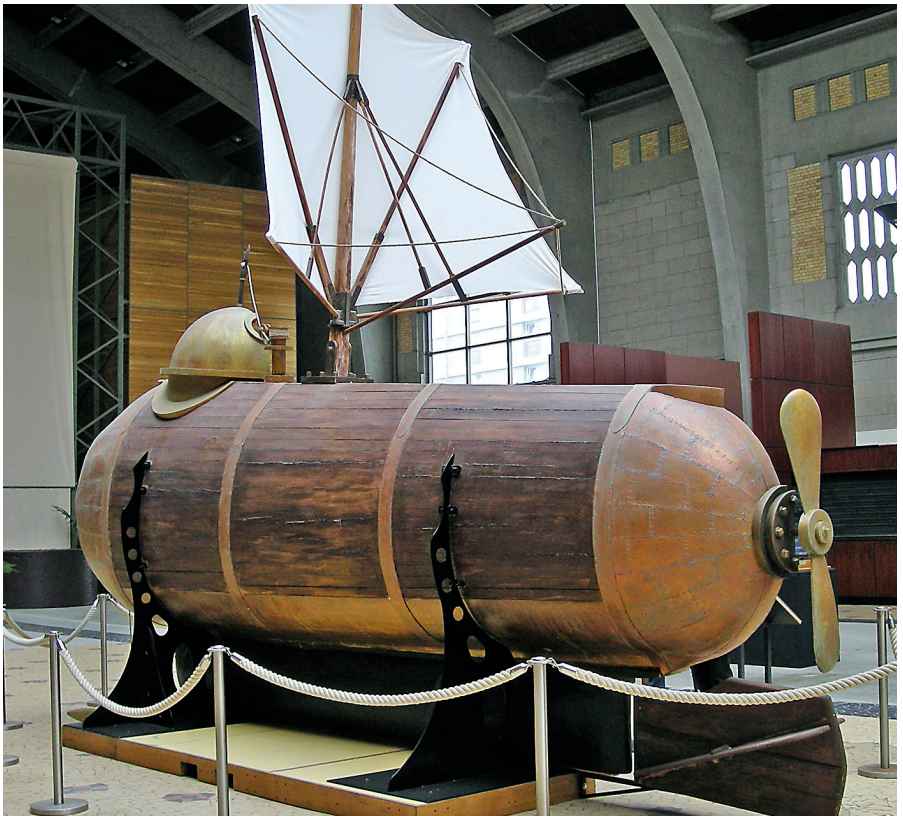


Fulton-Tauchboot NAUTILUS. Über Wasser »Segel«, unter Wasser per Muskelkraft.

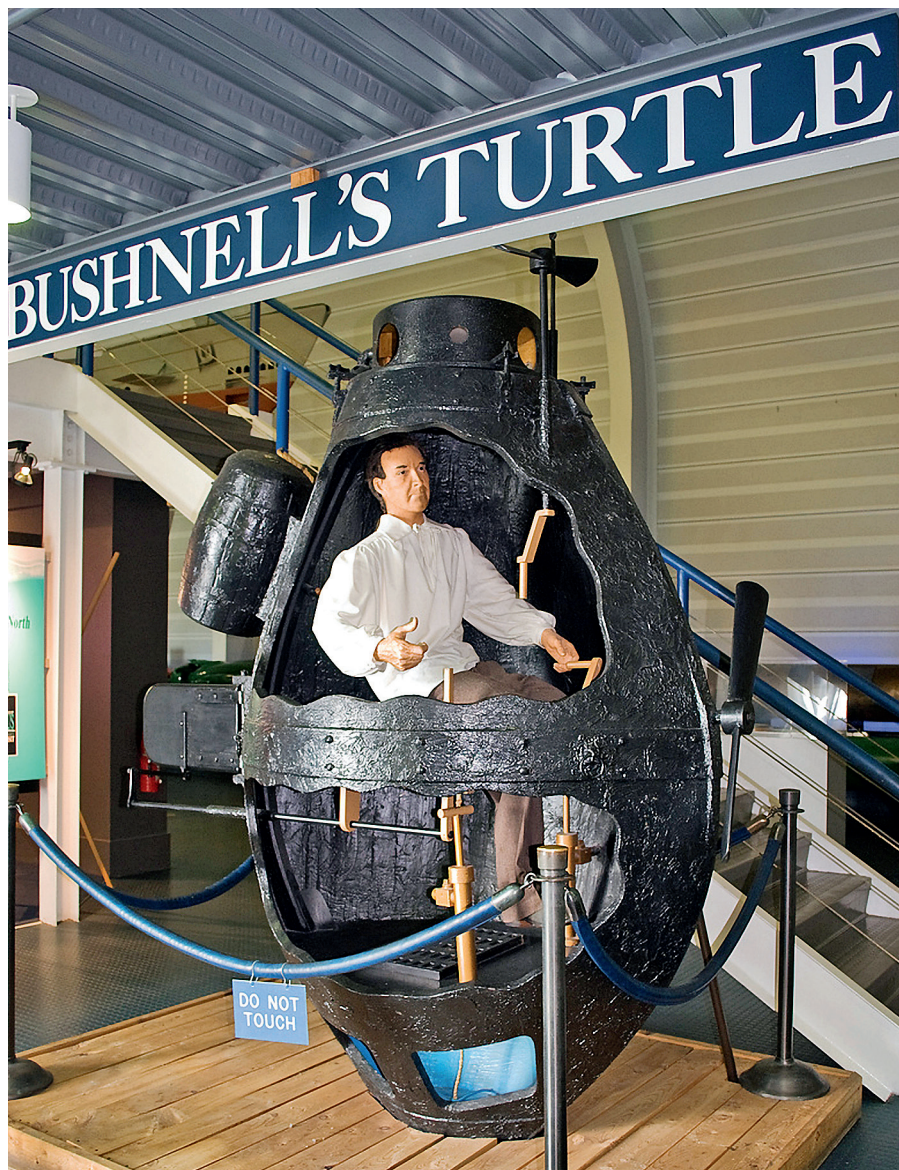
Eine Kommission beauftragte Fulton, dieses Vorhaben umzusetzen. Doch erst als Napoleon Bonaparte Erster Konsul geworden war, erhielt Fulton die nötige Unterstützung. Sein zigarrenförmiges Boot war 6 m lang und 2 m hoch. Unter dem hölzernen Rumpf befand sich ein eiserner Tauchtank. Sehr verwegend mutete die »Takelage« an, die einem aufgespannten Regenschirm ähnelte. Über Wasser bewegte sich das Boot mit Windkraft. Die Mastkonstruktion und die Segel konnten vom Inneren des Bootskörpers ausgefahren und wieder eingeholt werden. Für

die Fahrt unter Wasser war der Antrieb mit Muskelkraft über eine zu drehende Kurbel auf einen verfügbaren Propeller vorgesehen. Die Bewaffnung bestand aus einer Sprengladung, die man am feindlichen Schiff anzubringen gedachte. Die Vorführungen der NAUTILUS im Juni 1801 im Ärmelkanal überzeugten Napoleon aber nicht, so dass er Fulton nicht weiter förderte.

Bereits 1775, zu Beginn des Unabhängigkeitskrieges der 13 Nordamerikanischen Staaten gegen die britische Kolonialmacht, hatte David Bushnell die Idee, die starken englischen



Nachbau der NAUTILUS.



TURTLE, das Einmann-»Tauch-Ei«, war das weltweit erste im Gefecht eingesetzte U-Boot.
(Foto: Flickr, © CC-BY-2.0)