



BREMEN 1914
Erinnern vor Ort

Schiffsverluste der deutschen Marine

| | |
|--------------------|-----|
| Schlachtkreuzer | 1 |
| Linienfahrzeuge | 1 |
| Große Kreuzer | 6 |
| Kleine Kreuzer | 18 |
| Torpedoboote | 98 |
| Minenschnelboote | 3 |
| Minensuchfahrzeuge | 71 |
| U-Boote | 179 |
| Luftschiffe | 55 |



zwischen 1914 und 1918
Quelle: V.E. Tarrant: „Kurs West“

Bremens Partnerstädte

Die Hafenstadt **Danzig** wuchs um die Jahrhundertwende zu einer echten Großstadt. Im Jahr 1871, als die heutige Partnerstadt Bremens Teil des deutschen Reiches wurde, lebten dort knapp 90000 Menschen. Im Jahr 1915 waren es mit 192000 mehr als doppelt so viele. Um die Jahrhundertwende wurde die Stadt erweitert, wie Peter Oliver Loew in seinem Buch „Danzig. Biographie einer Stadt“ schreibt. Es wurden breite Straßen, neue Wohn- und Geschäftshäuser gebaut. Die Bürgerfamilien gaben den Ton an, und der war überwiegend deutsch. In den Unterschichten sprach man vor allem plattdeutsch. Die wohlhabenden Bürger führten ein gutes Leben, der Warenumsatz des Danziger Hafens hatte sich von 1871 bis 1913 dreifach, Hauptexportgüter waren Getreide und Holz. Im Krieg stiegen die Frachtkosten wegen der unsicheren Seefahrtsrouten stark an, auch für den Handel waren es schwere Zeiten. (kaa)

Wrack des Kleinen Kreuzers SMS Cöln, versenkt am 28. August 1914



Mysterien auf dem Meeresgrund

Ein Forscherteam in Bremerhaven will Schiffswracks als Kulturgüter bewahren

Hunderte Schiffswracks aus dem Ersten Weltkrieg schlummern in den Tiefen der Nordsee. Wissenschaftler aus Bremerhaven wollen herausfinden, wann und warum die Boote gesunken sind. Die Zeit drängt: Den Wracks droht die Zerstörung.

VON KATHRIN ALDENHOFF

Bremerhaven. Mike Belasus sitzt an seinem Schreibtisch im Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven und schaut auf grüne Punkte. Sie sind eingezeichnet auf einer Spezialkarte der Nordsee, die das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie erstellt hat. Manchmal bilden die Punkte wilde Knäuel, andere liegen ganz alleine im Meer. Jede Markierung kennzeichnet ein Schifffahrtshindernis – meist sind es Wracks, manchmal Container oder auch abgestürzte Zeppeline. Etwa 1200 Boote sollen auf dem Grund der Nordsee liegen. Wann, warum und mit wie vielen Menschen an Bord sie gesunken sind, weiß niemand so genau.

Für Mike Belasus sind diese Überreste wertvolle Kulturgüter. Deshalb beteiligt sich der Archäologe am Pilotprojekt „Bedrohtes Bodennacharchiv Nordsee“. Zusammen mit Ursula Warnke, der Direktorin des Schifffahrtsmuseums, und dem Informatiker Björn Münschke will er die Zeitzeugnisse bewahren und auswerten. Die Resultate ihrer Forschung fließen in eine große Datenbank. Sie enthält detaillierte Karten mit der Position des Wracks und – falls bekannt – Informationen darüber, warum das Schiff gesunken ist. Unterstützt werden die Experten auch vom Alfred-Wegener-Institut und der Bremer Jacobs University.

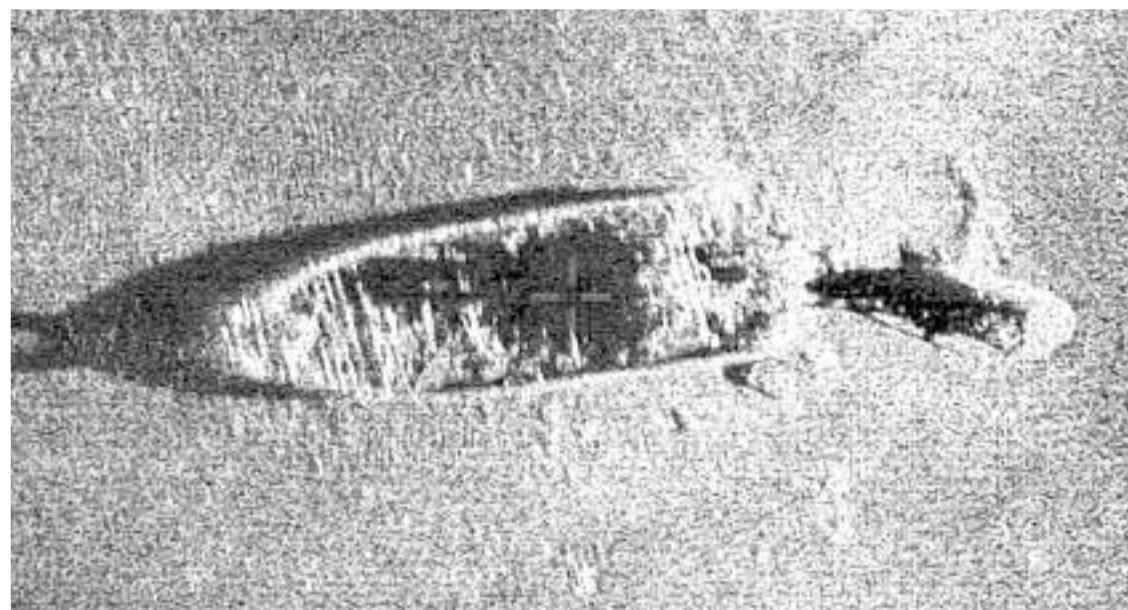
2009 ist die UNESCO-Konvention zum Schutz des kulturellen Erbes unter Wasser in Kraft getreten. Alle Gegenstände, die seit mindestens 100 Jahren ungenutzt auf dem Meeresboden liegen, ausgenommen Kabel oder Rohrleitungen, zählen zum Kulturerbe. Damit zu handeln ist verboten. Die Wracks aus dem Ersten Weltkrieg könnten in vier Jahren diesen Status erhalten. Doch Deutschland hat die Konvention bisher nicht ratifiziert. Dabei ist im Koalitionsvertrag festgelegt, dass die Bundesrepublik gelten soll. Bisher sind für den Denkmalschutz innerhalb der Zwölfmeilenzone des Meeres die angrenzenden Bundesländer zuständig. Unklar ist, wer für die Wracks weiter draußen verantwortlich ist.

In diesem Sommer plant Mike Belasus eine Expedition zu mehreren gesunkenen Schiffen aus dem Ersten Weltkrieg. Drei deutsche Kreuzer und ein Torpedoboot liegen vor Helgoland, sie wurden im ersten Seegefecht am 28. August 1914 von der britischen Marine versenkt. Ein Kreuzer, die „Hela“, die 1895 in der Bremer AG Weser vom Stapel lief, ist entkommen. Doch rund zwei Wochen später, auf der Fahrt nach Wilhelmshaven, wird sie von einem britischen U-Boot torpediert und sinkt. Diese Wracks



Der Archäologe Mike Belasus arbeitet mit solchen Sidescan-Aufnahmen von Schiffswracks. So wie der von dem Schlepper „Wotan“, der vermutlich westlich von Sylt liegt.

FOTOS: CHRISTOPH KELLNER-BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE



würde Mike Belasus gerne genauer untersuchen.

Der 39-Jährige ist nicht nur Archäologe, sondern auch Taucher. „Ich tauche, um meinen Arbeitsplatz zu erreichen“, sagt er. Seine Ausrüstung steht griffbereit im Büro. Auf dem Meeresgrund würde er Videos und Fotos machen und so dokumentieren, wie gut das Wrack erhalten ist. Bei der geplanten Forschungsfahrt wird Mike Belasus zunächst an Deck bleiben. Die Wracks liegen teilweise in über 40 Metern Tiefe, und die Wissenschaftler müssen beim Tauchen strenge Sicherheitsrichtlinien einhalten. Sie müssen zum Beispiel mindestens zu dritt sein, um auf Tauchexpedition zu gehen. Aus Termingründen ist das oft schwierig. Dann muss auch noch das Wetter stimmen, Wind und Wellengang dürfen nicht zu stark sein. Manchmal fällt

die Hälfte der Forschungstage in der Nordsee wegen des schlechten Wetters aus.

Es gibt einen weiteren Grund, an Bord zu bleiben: „Wahllos ins Wasser zu springen und zu suchen, wäre herausgeschmissenes Geld“, sagt er. Deshalb nutzen Mike Belasus und sein Team geophysikalische Messgeräte, mit denen sie Bilder der Wracks erstellen. Das Seitenrichtsonar zum Beispiel schickt Schallwellen in die Nordsee. Sie reflektieren am Meeresgrund, ein Computerprogramm wandelt die Daten in Bilder um. Wenn alles gut läuft, sind diese Bilder so genau, dass Mike Belasus erkennen kann, welche Kesselanlage das Wrack hat. So können die Forscher im Idealfall auf Alter und Herkunft des Schiffes schließen.

Der nächste Schritt ist eine neue Expedition und ein Tauchgang zu den interessantesten Wracks.



Scannen Sie das Bild oben und sehen Sie sich ein Video zu Kriegsgewässern in der Nordsee an.

„Die U-Boote hatten eine kriegsentscheidende Wirkung“

Die Werft in Bremens Partnerstadt Danzig war nach Wilhelmshaven und Kiel die kleinste der drei kaiserlichen Werften. In ihr wurden die U-Boote gebaut. Kathrin Aldenhoff sprach mit dem Leiter des Marinemuseums Wilhelmshaven, Stephan Huck, über die Bedeutung der Werft, den U-Boot-Krieg und gelangweilte Matrosen.

Die Danziger Werft hat einen großen Namen. Welche Rolle spielte sie im Ersten Weltkrieg?

Stephan Huck: Danzig hatte schlechte Zufahrtsmöglichkeiten und war deshalb nicht in der Lage, Kriegsschiffe in der Dimension zu bauen, wie sie am Vorabend des Ersten Weltkriegs geplant wurden. Deshalb blieb dort nur der U-Boot-Bau übrig. Doch es kamen nur rund 20 U-Boote aus der Werft, die anderen wurden in privaten Werften wie der Bremer AG Weser oder der Germania-Werft in Kiel gebaut. Der Nimbus der Danziger Werft rührt nicht aus der Zeit des Ersten Weltkriegs, sondern aus der Solidarnosc-Bewegung.

Welche Bedeutung hatten U-Boote im Krieg zur See?

Der Fokus der kaiserlichen Marine lag anfangs bei den Großkampfschiffen, die im Rahmen der wilhelminischen Flottenrüstung gebaut wurden. Spätestens ab 1906 entwickelte sich die zu einem Welttrüsten mit Großbritannien. Das ist auch das Jahr, in dem das erste deutsche U-Boot in Dienst gestellt wurde. Das war eine gerade mal acht Jahre alte Waffe. Auch deshalb lag der Akzent zu Beginn des Krieges woanders.

Wann und warum hat sich das gewandelt? Der Seekrieg entwickelte sich völlig anders als gedacht. Die Idee der Hochsee-

flotte war, im Kriegsfall Großbritannien in heimatnahen Gewässern zu schlagen. Die Flotte war auf eine Entscheidungsschlacht getrimmt. Doch die politische Führung in Großbritannien entschied sich für ein anderes Mittel, nämlich die Seeblockade. Sie sollte die Zufuhren über die Nordsee ins Deutsche Reich verringern. Gegen die Seeblockade schien die U-Boot-Waffe das geeignete Mittel zu sein. Vor allem nach dem spektakulären Erfolg der U9 im September 1914 unter Kapitänleutnant Otto Weddigen. Er versenkte an einem Tag drei im Verband fahrende britische Panzerkreuzer und wurde geradezu kultisch als Seeheld verehrt. Mit diesem Moment verschob sich der Schwerpunkt auf den U-Boot-Krieg.

Im Laufe des Krieges wollten viele Soldaten und Offiziere der Hochseeflotte in die kleineren, gefährlicheren U-Boote wechseln. Warum?

Unsere aktuelle Ausstellung „Die Flotte schläft im Hafen ein“ basiert auf zwei Tagebüchern von Matrosen, die auf zwei Großkampfschiffen gefahren sind. Beide schreiben: nichts lieber als runter von diesen Schiffen und weg von der Untätigkeit an Bord. Und wenn's in die Schützengräben nach Flandern geht.

Man wollte seinen Beitrag zum Krieg leisten. Da die Hochseeflotte des Kaisers selten zum Einsatz kam, waren U-Boote beinahe die einzige Möglichkeit dafür. Außerdem eignen sich U-Boot-Fahrer wie auch Flieger besonders gut für die Fortschreibung klassischer Heldenbilder. Und der U-Boot-Krieg war in Deutschland sehr populär. Die Bevölkerung hatte den Eindruck, dass hier der Krieg noch fairer war, Mann gegen Mann.



Stephan Huck auf dem Freigelände der ehemaligen Werft.

FOTO: CHRISTOPH KELLNER

Gab es keine ethischen Bedenken?

Mitunter schon. Zumindest kann man nicht sagen, die Besatzungen hätten per se gern getötet. Von dem U-Boot-Kommandanten Otto Weddigen ist folgende Äußerung überliefert: „Die Schiffe sind es und nicht die Menschen, die wir vernichten wollen“. Aber der Krieg führte zu einer Verrohung, sodass später Schiffe vernichtet wurden, ohne vorher die Besatzung an Bord zu neh-

men. In Deutschland gab es vor allem auf der normativen rechtlichen Linie Diskussionen. Die Frage nach einem Kriegseintritt, der USA spielte eine große Rolle, und die drohten, in den Krieg einzutreten, wenn neutrale Schiffe mit amerikanischen Passagieren gefährdet würden.

Die anfangs gering geschätzten U-Boote wurden also zur entscheidenden Waffe?

Zur Person
Stephan Huck leitet seit 2002 das Deutsche Marinemuseum Wilhelmshaven. Der 44-Jährige stammt ursprünglich aus Wolfenbüttel in Niedersachsen. Bevor er zum Marinemuseum kam, war er Mitarbeiter am heutigen Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr.

Ja, die U-Boote haben ihren Anteil an der Schwächung von Großbritannien gehabt. Wenn man das Gesamtgeschehen des Ersten Weltkriegs ansieht, hat die Hochseeflotte eher eine gesellschaftliche Rolle gespielt: indem sie ein Katalysator für Unzufriedenheit wurde. Von ihr ging 1918 die Revolution aus, ihre militärische Wirkung aber war gering. Die U-Boote hatten eine kriegsentscheidende Wirkung. Nur in einer anderen Richtung als gedacht.

Wie kam es dazu?

Im Jahr 1917 fiel die Entscheidung, den uneingeschränkten U-Boot-Krieg zu beginnen. Dahinter stand eine aus der Luft gegriffene Versprechung: Innerhalb eines halben Jahres hätte man Großbritannien niedergedrungen. Mit der Entscheidung provozierte man den Kriegseintritt der USA oder nahm ihn in Kauf. Man hatte die USA völlig unterschätzt. Das war die klare Kriegswende.

Die Sonderausstellung „Die Flotte schläft im Hafen ein. Kriegsaltag 14./18 in Matrosentagebüchern“ ist bis zum 31. Oktober im Deutschen Marinemuseum Wilhelmshaven zu sehen.