

U-Bootbau auf der Danziger Werft

Nach der Rückkehr der ehemaligen Kaiserlichen Werft in deutschen Besitz wurden wieder »Graue Wölfe« gebaut

Von RÜDIGER RUHNAU

Nach dem Ersten Weltkrieg hatte das Friedensdiktat von Versailles der Vorgängerin der Danziger Werft, der Kaiserlichen Werft Danzig, ein trauriges Ende bereitet. Die reichen Schätze, die in den Werkstätten und Magazinen aufgestapelt waren und Millionenwerte darstellten, wurden entweder verschleudert oder geraubt. Die noch in den Helligten befindlichen Neubauten mußten zerschlagen und verschrottet werden. Der U-Bootbau blieb für Deutschland verboten. Artikel 107 des diktierten Vertrages bestimmte, „daß alles Gut des Deutschen Reiches, das im Gebiet der Freien Stadt Danzig liegt, auf die alliierten Hauptmächte übergeht, um von diesen nach rechtem Ermessen an die Freie Stadt oder den polnischen Staat weiter abgetreten zu werden.“

Es lag also ganz im Belieben der Siegermächte, in wessen Hand der traditionsreiche Schiffbaubetrieb fallen sollte. Eineinhalb Jahre benötigte die Interalliierte Verteilungskommission, um die Siegerebeute zu verteilen. Die Danziger konnten keine Ansprüche stellen, man hielt ihnen lediglich zugute, daß sie in der Zwischenzeit die Werft wieder arbeitsfähig gemacht hatten.

Die britische und französische Hochfinanz besaßen größtes Interesse an einer Übernahme des rentablen Betriebes. Man legte die Form einer internationalen Aktiengesellschaft fest, mit je 30 Prozent Beteiligung durch Großbritannien und Frankreich und je 20 Prozent Danziger und polnischer Beteiligung. Die Aktiengesellschaft wurde mit einem Grundkapital von 10 000 Pfund Sterling gegründet, eingeteilt in 10 000 Aktien von je einem Pfund Sterling. Wenigstens konnten Danzigs Vertreter es durchsetzen, daß die Wechselmetropole zum Sitz der Gesellschaft bestimmt wurde, deren Name nunmehr lautete: „The International Shipbuilding and Engineering Co. Ltd.“. Ein

weiterer Glücksfall für die Freie Stadt war die Ernennung von Dr. Ludwig Noé zum Generaldirektor der „Danziger Werft“, wie die ehemalige „Kaiserliche“ in der Kurzform genannt wurde. Dr. Ing. Noé, 1871 im pfälzischen Zweibrücken geboren, mit besten geschäftlichen und privaten Verbindungen ins Ausland, verstand es ausgezeichnet, die Kriegsproduktion der Werft auf zivile Güter umzustellen. Bis zum Jahre 1937 wurden unter seiner Leitung fast 100 Schiffe verschiedenster Bauart abgeliefert, außerdem stationäre Dampfmaschinen, Brückenkonstruktionen, Verladeeinrichtungen, Transformatoren und Apparate für die Zuckeraffination hergestellt.

Mit der Rückkehr Danzigs in das Deutsche Reich übernahm am 1. September 1939 der Danziger Senat das internationale Unternehmen und gründete in Anlehnung an deutsches Recht die neue Aktiengesellschaft „Danziger Werft AG“. Ein Bevollmächtigter des Reichswirtschaftsministeriums leitete die notwendigen Übergangsmaßnahmen ein und schon am 23. September 1939 traf von der Seekriegsleitung der erste Bauauftrag für Unterseeboote ein; jährlich sollten zwölf U-Boote vom Typ VII C abgeliefert werden. Im Reich hatte bereits im Oktober 1933, unter strenger Geheimhaltung, der Wiederaufbau der „unsichtbaren Waffe“ begonnen. Karl Dönitz, Befehlshaber der Unterseeboote, hatte immer wieder darauf hingewiesen, daß die U-Boote das wirkungsvollste Kampfmittel in der Kriegsführung gegen England sind. Weil aber das Dritte Reich eine kriegerische Auseinandersetzung mit den Briten unbedingt vermeiden wollte, standen bei Kriegsausbruch statt der geforderten 300 U-Boote nur 22 atlantikfähige Unterseeboote bereit. Die Ausbildung der U-Bootbesatzungen und die Erprobung der neu in Dienst gestellten Boote konnte nur im feindfreien Raum der Ostsee erfolgen. Die U-Bootmänner aller Dienstgrade wurden in den U-Bootschulflottillen praktisch ausgebildet. In Dan-

zig und Gotenhafen waren fünf U-Flottillen stationiert, darunter die 23. U-Flottille für die Kommandanten-Torpedoschießausbildung. Die Ausbildung erfolgte unter möglichst kriegsmäßigen Bedingungen, dabei wurden Störungen aller Art praktisch durchgeprobt, wie sie durch Wasserbomben oder Fliegerbomben an der Front eintreten konnten.

Trotz der anerkannten Kriegswichtigkeit des schnellen Aufbaus einer großen U-Boottenflotte stieg die Produktion beider Danziger Werften nur langsam an. 1942 verlie-

ßen 28 U-Boote die Werftanlagen. Der Grund für die zu geringe Zahl lag in der nicht zu überwindenden Rohstoffknappheit des Reiches. Der zweite Engpaß, neben der Stahlmiserie, lag im Fehlen der notwendigen Arbeitskräfte. Von der Auftragserteilung über Kiellegung und Stapellauf bis zur Indienststellung benötigte man für ein Boot ungefähr 20 Monate. Um auch getaucht mit Dieselmotoren fahren zu können, erhielten die U-Boote später den sogenannten „Schmorchel“, einen langen Luftmast, oben mit einem Schwimm-

ventil versehen, damit beim Unterscheiden kein Wasser eintrat.

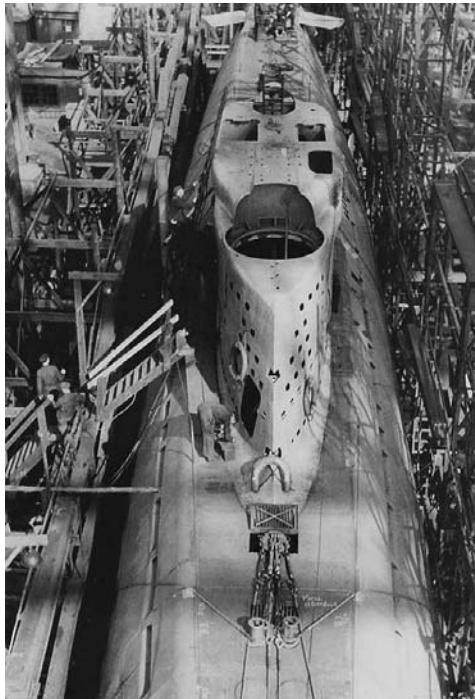
Um möglichst rasch neue, kampfstärkere U-Boote zu erhalten, beschloß Großadmiral Dönitz eine Eingliederung der Marineringung samt U-Bootprogramm in das Rüstungsministerium von Albert Speer. Minister Speer berief an die Spitze des „Hauptausschusses Schiffbau“ den Industriellen Otto Merker, Generaldirektor der Magirus-Werke in Ulm, der völlig neue Wege im Schiffbau beschritt. Merker legte 1943 den Plan vor, die U-Boote in Form einzelner Teilstücke (Scheiben) an verschiedenen Stellen des Inlandes zu bauen und diese dann in einer Montagewerft zum fertigen Boot zusammenzusetzen. Der Vorteil der Sektionsbauweise lag einmal in der schnelleren Fertigung und natürlich in der größeren Stückzahl, die nun produziert werden konnte, da die U-Boote nicht mehr im ganzen auf den Helligten der Werften entstanden. Es begann ein dramatischer Wettlauf mit der Zeit, der trotz größter Anstrengungen, wegen der militärischen Niederlage, verlorenging. Für sämtliche U-Bootvorhaben wurde das „Ingenieurbüro Glückauf“ in den Orten Blankenburg / Harz und Halberstadt eingerichtet, wo die tüchtigsten Konstrukteure die Bau- und Organisationspläne der neuen U-Boote ausarbeiteten.

Das Merker-Programm faßte beide Danziger Werften für die neue Sektionsbauweise zusammen, pro Monat sollten acht Boote vom Typ XXI fertig werden. Die Rohsektionen lieferten verschiedene Stahlbauteile in Ost- und Mitteldeutschland, darunter die Firma Heyking in Danzig. In den Sektionswerken erfolgte der Einbau der Inneneinrichtung, die Montagewerft schweißte schließlich die einzelnen Sektionscheiben zusammen. Der neue Typ „U XXI“ war schon ein richtiger Unterseekreuzer mit weitem Aktionsradius und hoher Unterwassergeschwindigkeit, die für ein Entkommen nach der Ortung

äußerst wichtig war. Wegen der großen Zahl an Galvanischen Elementen bezeichnete man „U XXI“ auch als „Elektroboot“: Größe 2114 t, Länge 77 m, Geschwindigkeit in Knoten über Wasser 15,5 Knoten, unter Wasser 17,5 Knoten, Bewaffnung 6 Torpedorohre (23 Torpedos), 6 Zwei- und Drei-cm-Flak; Besatzung: 57 Mann.

Deutschland stellte bis zum Kriegsende 119 „U XXI“-Boote fertig, von denen aber nur elf die Fronteife erreichten. Dieser Bootstyp, der wie so viele andere Waffen zu spät kam, hätte sicher an die einzigartigen Erfolge der VIII C-Serie in den Geleitzugschlächten anknüpfen können. Bis 1945 waren die Deutschen im U-Bootbau führend, insbesondere auf dem Gebiet der Seerohrtechnik bei den Elektromotoren und infolge der hohen Batteriekapazität. Russen und US-Amerikaner entwickelten den übernommenen U-Boottyp XXI weiter, der letztendlich zu den heutigen Atom-U-Booten führte.

Im Februar 1945 schafften noch acht Elektroboote den Stapellauf in Danzig, sie konnten noch vor der Besetzung nach Westen abgescleppt werden. Vier halbfertige Boote des Typs XXI fielen den Russen – neben einer Anzahl Sektionen – in die Hände. Am Ende des Zweiten Weltkrieges hatte Deutschland von den 1174 in Dienst gestellten U-Booten 721 durch Feindeinwirkung verloren, 221 wurden durch eigene Besatzungen versenkt, 156 Boote an die Alliierten abgeliefert. Der Feind verlor 4 786 Handelsschiffe mit 21 Millionen Bruttoregistertonnen, außerdem 178 Kriegsschiffeinheiten. Den 27 083 gefallenen U-Bootmännern widmete Großadmiral Dönitz die ehrenden Worte: „In meinem Leben habe ich so viel Selbstlosigkeit und Treue mir unterstellter Soldaten erlebt, daß ich von Dankbarkeit jenen Männern gegenüber erfüllt bin. Niemand sollte das Soldatentum des letzten Krieges herabsetzen; man verletzt sonst die Ehrfurcht vor denjenigen, die in der Erfüllung ihrer Pflicht gefallen sind...“



Ein U-Boot des Typs XXI auf der Werft: Diese Elektroboote hatten eine Verdrängung von 2114 Tonnen, waren 77 Meter lang, fuhren über Wasser 15,5 Knoten und unter Wasser 17,5 Knoten schnell, waren bewaffnet mit sechs Torpedorohren für 23 Torpedos sowie sechs Zwei- und Drei-Zentimeter-Flak und hatten 57 Mann Besatzung.

Wie Ludwig II. Wilhelm I. zum Kaiser machte

Vor 135 Jahren übergab Prinz Luitpold den Kaiserbrief des Bayernkönigs an den preußischen König

Von MANUEL RUOFF

Der „Kaiser“ hat(te) wie das „Reich“ in Deutschland einen besonderen Nimbus. Man denke nur an das geflügelte Wort von der kaiserlosen, der schrecklichen Zeit. Insofern lag es nahe, daß Bismarck sein Einigungswerk durch die Schaffung eines beziehungsweise die Revitalisierung des Kaisertums krönen wollte. Der Eiserne Kanzler selber sprach von der „Nützlichkeits des Kaisertitels für Förderung der nationalen Einheit“.

Es stellte sich jedoch die Frage, wie dieser für das Bundespräsidium, spricht den preußischen König, vorgesehene Titel zu legitimieren war. Wäre die Reichsregierung eine Aktion von „unten“ gewesen, hätte es sich angeboten, daß eine irgendwie geartete Volksvertretung dem Preußenkönig die Krone angetragen hätte. Die deutsche Einigung war jedoch trotz aller Sympathie von „unten“ ein Unternehmen von „oben“, ein Fürstentum. Vor schien angesichts dieser Konstellation besser geeignet, in Vertretung aller Fürsten dem mächtigsten unter ihnen die Krone anzutragen als der zweit-

mächtigste, der König von Bayern?

Auch die preußische Diplomatie beantwortete für sich diese Frage mit niemand, und so versuchte sie den Bayernkönig für eine entsprechende Aktion zu gewinnen. Doch was sollte Ludwig II., dessen Vorbild der gleichnamige „Sonnenkönig“ war, dazu bewegen, über sich einen Kaiser zu installieren? Antwort gibt wohl die folgende Aufzeichnung des preußischen Gesandten in München, Georg von Werthern, die am den 20. November 1870 angefertigt wurde und eine Reise Graf Max von Holnstein, des Oberstallmeisters Ludwigs II., zum preußisch-deutschen Haupt-

quartier während des Deutsch-Französischen Krieges zum Thema hat:

„Holnstein geht im Allerhöchsten Auftrage am Dienstag nach Versailles ..., um in einer ganz kuriosen Angelegenheit mit Bismarck zu reden. Der König ist nemlich durch das Theater, welches aus einem Defizit von 200 000 fl. abschließen soll, den neuen Wintergarten auf der Residenz, dessen eisernes Bauwerk allein über 800 000 fl. kostet, den Bau des heil. Gral über Hohenschwangau, der auf 4 Millionen veranschlagt ist, so wie durch die kostbaren Liebhabereien für Möbel und Bett

im Gemache Ludwigs XIV in die allerpeinigste Geldverlegenheit gerathen. Die Civilliste besitzt zwar ... einen Baarbestand von 4 Millionen, sie verschweigt denselben aber dem König und die Privat-Chatouille ist ganz leer. Holnstein hat nun dem König vorgerechnet, am Regieren habe er doch keine Freude, wenn er sich mit uns verbinde, werde er die Sorgen in den Kammern und mit dem Militärbudget ganz los, es sei also von der unbeschränkten Souveränität im Grunde gar so viel nicht verloren, er möge also doch die Concessionen an Deutschland machen, die man verlangt und zusehen, ob er

dabei nicht etwas für seine Privatnehmlichkeiten kurieren könne. Diese Reden müssen auf einen fruchtbaren Boden gefallen sein, denn heute steht die Sache so, daß Seine Majestät geneigt ist für 6 Millionen Gulden alles zu thun was man von ihm verlangt, in specie selbst nach Versailles zu gehen und Se. Majestät viva voce zum deutschen Kaiser aus zu rufen. Die ganz vertraulichen Vorbesprechungen mit Bismarck sind der Zweck der Reise des Grafen H. und derselbe versichert mich, daß sein erhabener Herr die schriftliche Proclamation auch noch um vieles billiger von sich geben würde.“

Nicht de jure, aber de facto läßt sich der sogenannte Kaiserbrief, den Ludwig II. Wilhelm I. am 30. November 1870 auf seinem Schloß Hohenschwangau schrieb, als die von Werthern angesprochene „schriftliche Proclamation“ interpretieren. Praktischerweise hatte Bismarck Ludwig drei Tage vorher einen Briefentwurf geschickt, an den sich der Bayernkönig weitgehend hielt. Am 3. Dezember 1870 wurde das königliche Schreiben durch Holnstein dem späteren Prinzregenten Luitpold übergeben, der es noch am selben Tag dem Adressaten aushändigte.

Wilhelm I. wäre zwar lieber „Kaiser von Deutschland“ als „Deutscher Kaiser“ geworden, aber auf Drängen seines Regierungschefs griff er die im Kaiserbrief angesprochene „Anregung“ auf und ließ sich am 18. Januar 1871 im Spiegelsaal von Versailles zum Kaiser ausrufen, ein Ereignis, das bis zum heutigen Tage als Reichsgründungstag gilt.

„In der Form eines Darlehens, aber ohne jede Hoffnung auf Deckung“ ließ Bismarck Ludwig bis zum Oktober 1885 in Jahresraten insgesamt fünf Millionen Goldmark zukommen.

Kaiserbrief Ludwigs II. von Bayern an Wilhelm I. von Preußen

Durchlauchtigster Großmächtigster Fürst! Freundlichster Bruder und Vetter!

Nach dem Beitritt Süddeutschlands zum deutschen Verfassungsbündniß werden die Ew. Majestät übertragen Präsidialrechte über alle deutschen Staaten sich erstrecken.

Ich habe mich zu deren Vereinigung in einer Hand in der Überzeugung bereit erklärt, daß dadurch dem Gesamt-Interesse des deutschen Vaterlandes u. seiner verbündeten Fürsten entsprochen werde, zugleich aber in dem Vertrau-

en, daß die dem Bundespräsidium nach der Verfassung zustehenden Rechte durch Wiederherstellung eines deutschen Reiches und der deutschen Kaiserwürde als Rechte bezeichnet werden, welche Eure Majestät im Namen des gesamten deutschen Vaterlandes auf Grund der Einigung seiner Fürsten ausüben.

Ich habe mich daher an die deutschen Fürsten mit dem Vorschlage gewendet, gemeinschaftlich mit mir bei Eurer Majestät in Anregung zu bringen, daß die Ausübung der Präsi-

dialrechte des Bundes mit Führung des Titels eines Deutschen Kaisers verbunden werde. Sobald Ew. Majestät und die verbündeten Fürsten Ihre Willensmeinung kundgegeben haben, werde ich meine Regierung beauftragen, das Weitere zur Erzielung der entsprechenden Vereinbarungen einzuleiten.

Mit der Versicherung der vollkommensten Hochachtung und Freundschaft verbleibe ich Euerer Königlichen Majestät freundwilliger Vetter Bruder und Neffe Ludwig