

Axel Huppers

**C. Burckardt's Nachfolger R. Ackermann Weißenburg i. Elsass, Weißenburg, No. 1784, Unterseeboot. [„U9“] 1 Bogen 34 × 43 cm, Vierfarbenzinkdruck, gegen Ende 1914, o. Mst. Reprint, 1 Bogen 25 × 20 cm, o. Mst., 2016**

**Das Vorbild**

Es war der 22. September 1914. Das deutsche Unterseeboot „SM U9“ der kaiserlichen Marine war unter seinem Kommandanten Otto Eduard Weddigen' seit zwei Tagen auf Einsatzfahrt in der Nordsee. Etwa 50 km nördlich des Hoek van Holland<sup>2</sup> entdeckte man die drei britischen Panzerkreuzer älterer Bauart „HMS Aboukir“, „HMS Hogue“ und „HMS Cressey“. Otto Eduard Weddigen ließ angreifen und versenkte alle drei feindlichen Schiffe in nur 75 Minuten. Etwa 1 500 britische Seeleute kamen dabei ums Leben, nur etwa 800 wurden gerettet. Die „SM U9“ jedoch kehrte unter ihrem 32jährigen Kommandanten als neuer Stern am Himmel der Kriegspropaganda heim nach Deutschland. Als Folge davon wurde die U-Boot-Waffe eine feste Größe in der Planung der Marineleitung. Der Wunsch, mit einem U-Boot feindliche Schiffe anzuschleichen und zu bekämpfen, ist wohl so alt wie die Seefahrt selbst. Bekannte Meilensteine dieser Entwicklung waren u. a. die „Turtle“ von David Bushnell<sup>3</sup> 1776 (aktiv eingesetzt im amerikanischen Unabhängigkeitskrieg), der „Brandtaucher“ von Wilhelm Bauer<sup>4</sup>



Otto Eduard Weddigen (1882–1915). Links: Porträt vor dem 22. September 1914. Es fehlen noch die späteren Auszeichnungen. Rechts: Postkarte zur Kriegsheldenverherrlichung, erschienen nach seinem Tod.

1851 und die „CSS Hunley“ von Horace Lawson Hunley<sup>5</sup> 1863 (aktiv eingesetzt im amerikanischen Bürgerkrieg). Gegen Ende das 19. Jahrhunderts experimentierten besonders die spanische, französische und amerikanische Marine mit militärischen U-Booten. Sukzessive etablierte sich der elektrische Antrieb als ideal für die Unterwasserfahrt. Die geringe Leistung der damaligen Akkumulatoren und ihre Störanfälligkeit blieben jedoch lange Zeit eine schwer zu beseitigende Schwachstelle. Für die Überwasserfahrt gingen die Ingenieure vom Dampftrieb über den Ottomotor mit Benzin schließlich zum Dieselantrieb über. In Deutschland wurde diese gesamte Entwicklung zwar interessiert, aber dennoch mit viel Skepsis beobachtet. 1902



Hans Råde (\*1921), Marinemaler: Unterseeboot U 9 Aquarell für Titelblatt der SMS - Zeitung 61/1998.



Links: SM U 9. Rechts: SM U 11. Beide Postkarten geben vor, die U-Boote auf See im Kriegseinsatz zu zeigen. In Wirklichkeit handelt es sich wohl um Aufnahmen zu Friedenszeiten mit denen Besatzungsmitglieder ihren Liebsten in der Heimat Mitteilung machen konnten, ohne Details preiszugeben.