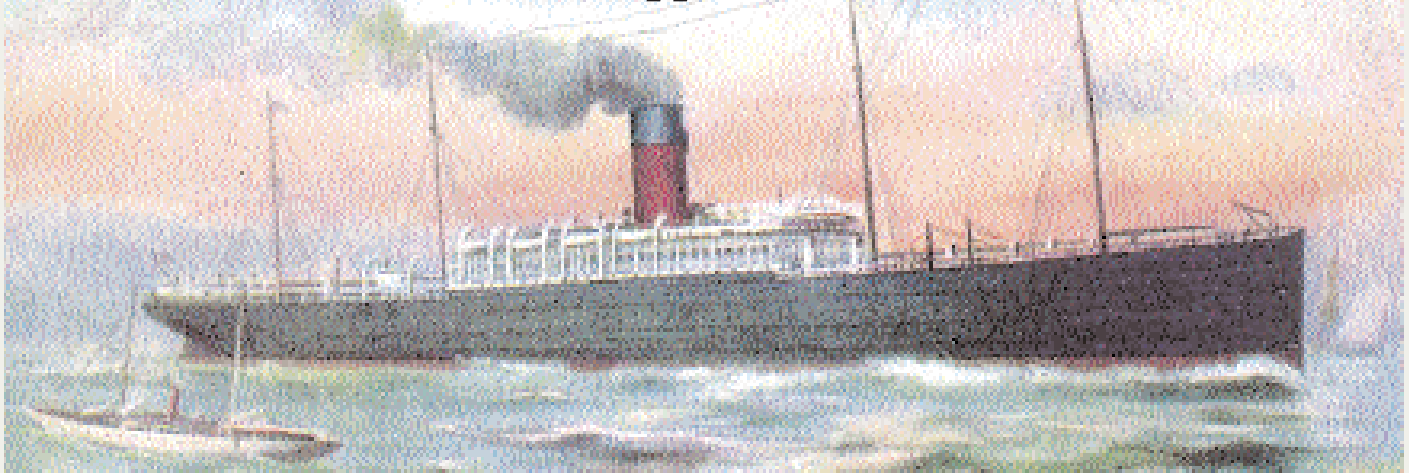


DIE VERSENKUNG DER „MINNEHAHA“



Dies ist eine Bildunterschrift
Dies ist eine Bildunterschrift
Dies ist eine Bildunterschrift
Dies ist eine Bildunterschrift
Dies ist eine Bildunterschrift
Dies ist eine Bildunterschrift
Dies ist eine Bildunterschrift
Dies ist eine Bildunterschrift
Dies ist eine Bildunterschrift

Als am 7. September 1917 die „SS Minnehaha“ durch ein Torpedo eines deutschen U-Bootes versenkt wurde, war der uneingeschränkte U-Boot-Krieg gegen England in vollem Gange. Die „SS Minnehaha“ (SS steht für „steamship“) wurde nahe der Südküste Irlands, auf Position 51° 17' Nord 009° 22' West, vom deutschen U-Boot U48 beobachtet und ohne Vorwarnung torpediert. Sie sank innerhalb von vier Minuten. 43 Besatzungsmitglieder fanden dabei den Tod. Passagiere waren keine an Bord. Am Wrack ist zu erkennen, dass die Besatzung noch versucht hatte, Rettungsboote abzulassen. Der sehr elegante englische Passagierdampfer war im Jahr 1900 in der irischen Werft Harland & Wolff



Dies ist eine Bildunterschrift
Dies ist eine Bildunterschrift
Dies ist eine Bildunterschrift
Dies ist eine Bildunterschrift
Dies ist eine Bildunterschrift

für die „Atlantic Transport Line“ gebaut worden – in derselben Werft wie die „Titanic.“ Die „Minnehaha“ war für 250 Passagiere eingerichtet, ausschließlich für Reisende der ersten Klasse. Im Jahr 1917 sei sie „defensevly armed“ gewesen. Es ist nicht erstaunlich, dass darüber keine

genauen Informationen vorliegen. Am 10. Juni 1915 hatte Grossbritannien den sogenannten „Defence of the realm act“ erlassen. Danach wurde die Weitergabe von Informationen über Munitionsladungen und Bewaffnungen der britischen Schiffe als Landesverrat bestraft. Die „Minnehaha“ hatte zwei Schwesterschiffe, die „Mineapolis“ und die „Minetonka.“ Auch ihre Schwesterschiffe erlitten im ersten Weltkrieg dasselbe Schicksal.

Im ersten Weltkrieg spielten zum ersten Mal in der Kriegsgeschichte U-Boote eine wichtige Rolle. Diese Waffe war relativ neu. Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts gab es tatsächlich einsatzfähige U-Boote. Lange Zeit war der Antrieb unter Wasser das Problem gewesen. Verbrennungsmotoren benötigen Luft und sind deshalb unter Wasser nur sehr kurzfristig einsetzbar. Mit der Entwicklung des Diesel/Elektroantrieb war eine längere Tauchzeit möglich. Allerdings war die Leistung der Elektroantriebe relativ gering. Die U-Boote des ersten Weltkrieges erreichten unter Wasser eine Höchstgeschwindigkeit von nur 8 Knoten und konnten deshalb getaucht kein Schiff verfolgen. An der Wasseroberfläche waren sie etwa 15 Knoten schnell. Ihre maximale Tauchtiefe betrug 50 Meter. Admiral von Tirpitz, der Begründer der deutschen Hochseeflotte, hatte noch 1901 vor dem Reichstag verkündet, Deutschland brauche keine U-Boote. 1904 gab die deutsche Marine das erste U-Boot in Auftrag. (Dieses als U1 bezeichnete Boot kann im Deutschen

Museum in München besichtigt werden.) In den ersten Kriegsmonaten verfügte Deutschland nur über 28 einsatzfähige U-Boote. Am 22. September 1914 versenkte U9 innerhalb einer Stunde die grossen britischen Panzerkreuzer „Hogue“, „Cressy“ und „Aboukir“ – zwei davon, während sie Schiffsbrüchige aufnahmen. Kurz darauf versenkte dasselbe deutsche U-Boot den großen Kreuzer „Hawke“. Damit war klar: Die Methoden im Seekrieg hatten sich gewandelt. Mit dem U-Boot war eine äusserst gefährliche Waffe entstanden. Insgesamt spielten im ersten Weltkrieg die deutschen U-Boote eine erheblich wichtigere Rolle als die Überwasserkriegsschiffe. Die U-Boote waren damals unter anderem deshalb sehr gefährlich, weil es noch keine U-Boot-Ortungsmittel gab. ASDIC („anti submarine detection investigation commitee“), das britische Sonargerät zur Ortung getauchter U-Boote mittels Schallwellen, wurde erst im zweiten Weltkrieg entwickelt. Ein abgetauchtes U-Boot war im ersten Weltkrieg für den Gegner tatsächlich „weg.“ Auch Radar (Abkürzung für „Radio detecting and ranging“) war erst während des zweiten Weltkrieges entwickelt worden. Auch aufgetaucht konnte ein U-Boot nur durch Sicht erkannt werden, und das war angesichts des kleinen Bootskörpers schwierig. Die Reichweite der Flugzeuge war im ersten Weltkrieg noch recht gering, so dass diese im Seekrieg keine grosse Rolle spielten. Im August 1914 verhängte die britische Flotte

in der Nordsee eine Seeblockade. Ziel war es, jeglichen Nachschub nach Deutschland zu unterbinden und so das Land auszuhungern. Die gesamte Nordsee wurde zum Sperrgebiet erklärt. Diese Seeblockade blieb bis zum Kriegsende bestehen und führte tatsächlich dazu, dass in Deutschland Lebensmittel rationiert werden mussten. Am 4. Februar 1915 erklärte das Deutsche Reich die Gewässer um die britischen Inseln zum Kriegsgebiet und verhängte eine Gegenblockade. Beide Kontrahenden versuchten nun, sich gegenseitig auszuhungern, der eine mit einer Blockade über Wasser, der andere unter Wasser. Zu dieser Zeit gab es offiziell noch keinen uneingeschränkten U-Boot-Krieg. Schiffe neutraler Staaten durften nach der gültigen Seekriegsordnung nicht angegriffen werden, es sei denn dass sie Fracht für den Feind transportierten. Den Besatzungen von zivilen Schiffen des Feindes musste vor einem Beschuss durch Torpedos oder Bordwaffen Gelegenheit gegeben werden, in die Rettungsboote zu gehen. Eine solche Vorgehensweise war für eine U-Boot-Besatzung jedoch extrem gefährlich. Aufgetaucht waren U-Boote leicht verwundbar, deshalb begann die britische Regierung, auch ihre zivilen Schiffe zu bewaffnen. Eine anfangs höchst effektive Kriegslist gegen U-Boote waren die englischen „Q-Schiffe“, benannt nach der englischen Hafenstadt Queenstown, wo sie umgerüstet wurden. Dies waren U-Boot-Fallen in Form von präparierten Handelsschiffen mit verdeckter Bewaffnung. Die Q-Schiffe patrouillierten unter der Flagge eines neutralen Staates in den Seeregionen, in denen U-Boote vermutet wurden. Ziel war es, dass ein deutsches U-Boot ein solches scheinbar harmloses Schiff sieht, auftaucht und zum Stoppen auffordert. Nach dem Auftauchen des U-Bootes wurde auf dem Q-Schiff eine sogenannte „Panic-Party“ inszeniert: Besatzungsmitglieder rannten scheinbar ziellos übers Deck und ließen dann die Rettungsboote ins Wasser. Gleichzeitig warteten Soldaten an den verdeckt angebrachten Geschützen, bis das U-Boot in deren Reichweite angekommen war. Mindestens 12 deutsche U-Boote wurden durch solche Q-Schiffe versenkt. Die Konsequenz dieser völkerrechtswidrigen Kriegslist war freilich, dass ein U-Boot-Kommandant es kaum

wagen konnte, nach der vorgeschriebenen „Prisenordnung“ vorzugehen. Sogar reguläre Passagierschiffe waren im ersten Weltkrieg häufig bewaffnet worden. Meist wurden sie mit 15,2 cm-Schnellfeuergeschützen ausgerüstet. Mit einem Überwasserkriegsschiff konnte ein so umgerüsteter Hilfskreuzer keinen Kampf auf-



nehmen, wohl aber mit einem aufgetauchten U-Boot. So wurde U103 am 12. Mai 1918 vom Passagierschiff „Olympic“ (einem Schwesterschiff der 1912 gesunkenen „Titanic“) erst beschossen, dann gerammt und versenkt.

Deutschland hatte sich gegenüber den Feindmächten und den neutralen Staaten lange Zeit unentschlossen gezeigt, ob man einen uneingeschränkten U-Boot-Krieg wolle oder nicht. Man wollte zwar allen Nachschub nach England unterbinden, jedoch den Kriegseintritt weiterer Staaten, vor allem Amerikas, vermeiden. Nach der Versenkung der „Lusitania“ am 7. Mai 1915 durch U20 erklärte die deutsche Diplomatie, dass dieser Vorfall bedauerlich sei und sich nicht wiederholen solle. Beim Sinken der „Lusitania“ starben 1198 Menschen, darunter 140 Amerikaner. Die U-Boot-Kommandanten wurden daraufhin von der Marineleitung angewiesen, keine Passagierschiffe mehr anzugreifen. Gleichzeitig wurde betont, dass kein U-Boot-Fahrer von Strafe bedroht sei, wenn er irrtümlich ein Passagierschiff versenken würde. Die deutsche Propaganda betonte, dass das Passagierschiff „Lusitania“ Kriegsmaterial transportiert habe. Ob dies zutreffend war, ist bis heute unklar. Auch das Wrack der „Lusitania“ liegt wie die „Minnehaha“ in einer Tiefe, die für Tech-Taucher erreichbar ist.

Im Jahr 1916 verschlechterte sich die militärische Lage für Deutschland erheblich. Die Schlacht vor Verdun brachte Tausenden Soldaten den Tod, aber keinen

Durchbruch. Gleichzeitig wirkte sich die britische Seeblockade der Nordsee aus. In Deutschland wurden Lebensmittel knapp. Ein Ausweg sollte die Wiederaufnahme des unbeschränkten U-Boot-Einsatzes bringen. Am 1. Februar 1917 erklärte Deutschland den Beginn des totalen U-Boot-Krieges. Zu diesem Zeitpunkt



waren 105 deutsche U-Boote seeklar. Die Wirkung war weit gravierender als von der deutschen Marineleitung erhofft. Im April 1917 wurden etwa 500.000 Tonnen Schiffsraum versenkt. Die neutralen Staaten brachen den Handel mit England weitgehend ab, auch in Grossbritannien drohte nun Lebensmittelknappheit. Erst mit dem Einsatz von Geleitzügen erhöhte die Sicherheit der Handelsschiffe. Die Konsequenz des uneingeschränkten U-Boot-Krieges war der Kriegseintritt der USA auf Seiten der Entente.

U48, das deutsche Tauchboot, das die „Minnehaha“ versenkt hatte, erlitt bald darauf am 24. November 1917 ein ähnliches Schicksal. Durch einen Navigationsfehler strandete es an Englands Südküste auf den Goodwin-Sands (Position 51°17'N 001°31'E) und wurde dann vom Zerstörer „Gipsy“ entdeckt und beschossen. Das Boot wurde daraufhin von der eigenen Besatzung gesprengt. Bei diesem Gefecht starben 19 Männer der Besatzung, 17 überlebten. U48 war seit April 1916 im Kriegseinsatz gewesen. Auf acht Feindfahrten hatte dieses deutsche U-Boot 34 gegnerische Handelsschiffe versenkt. Insgesamt hatten die deutschen Tauchschiffe im ersten Weltkrieg 6394 zivile Schiffe mit insgesamt 11.948.792 BRT sowie außerdem 100 Kriegsschiffe mit 366.249 BRT zerstört. Die eigenen Verluste der deutschen U-Boot-Waffe im ersten Weltkrieg betragen 178 U-Boote mit etwa 5300 U-Bootfahrern.

Dietrich Hub

Dies ist eine
Bildunterschrift
Dies ist eine
Bildunterschrift
Dies ist eine
Bildunterschrift
Dies ist eine
Bildunterschrift
Dies ist eine
Bildunterschrift
Dies ist eine
Bildunterschrift
Dies ist eine
Bildunterschrift