

WILHELM WERNER – MÖRDER ZUR SEE UND HIMMLERS SPEZI

WORUM ES GEHT

Die Einzeldarstellung des Seekrieges 1914-1918 ist bisher eine Domäne angelsächsischer Autoren, wobei diese meistens die deutschen Quellen vernachlässigen. Zudem fehlt es an Einfühlungsvermögen, sich mental dem deutschen Zeitgeist der Jahre 1914-1918 zu nähern. Bei dem Thema der deutschen Kriegsverbrechen, und hier insbesondere der so genannten „War Crime List“, wird dieses sehr deutlich, denn hier wird die Propagandaliteratur der Entente aus den Kriegs- und Nachkriegsjahren bedenkenlos kopiert. Im Internet erfährt diese bedauerliche Art der Geschichtsbetrachtung zudem seit Jahren eine neue Blüte. Da werden U-Bootkommandanten, von denen nur bekannt ist, dass sie auf „der Liste“ standen, ohne weitere Prüfungen zu Tätern verurteilt. Angeregt, mich kritisch mit diesem Thema zu befassen, wurde ich bereits 1966 durch den Nestor der deutschen U-Boot-Historiker, Bodo Herzog. In den vergangenen gut 40 Jahren hat sich an der beschriebenen Situation, mit Ausnahme des erwähnten Aufblühens des Internets, nichts geändert. Die britischen Autoren¹ nutzen weiterhin „die Liste“ als Beleg deutscher Untaten, deutsche Autoren schweigen weiter und dieses obwohl sich im BA/MA Freiburg² umfangreiches Material, einschließlich der britischen, französischen und italienischen Dokumente, befindet.

WAR CRIME LIST AUS DEM SOMMER 1923

1. KKpt.a.D. Hans Adam
2. KKpt. Lothar Arnauld de la Perière
3. Kptlt.a.D. Hubert Aust
4. Adm.a.D. Gustav Bachmann
5. Kptlt.a.D. Franz Becker
6. Adm. Paul Behnke
7. FKpt.a.D. Karl Biermann
8. Kptlt.a.D. Alois Böcker
9. Olt.z.S.a.D. John Bold
10. Olt.z.S. Ludwig Dithmar
11. KKpt.a.D. Otto Dröschner
12. Kptlt.a.D. von Fischl
13. KKpt.a.D. Walter Forstmann
14. KKpt.a.D. Konrad Gansser
15. Kptlt.a.D. Karl Siegfried Ritter von Georg
16. Kptlt.a.D. Alfred von Glasenapp
17. Kptlt.a.D. Kurt Hartwig
18. Adm.a.D. Franz Ritter von Hipper
19. Adm.a.D. Friedrich von Ingenohl
20. KKpt.a.D. Heinrich Jeß
21. Kptlt.a.D. Wilhelm Kiesewetter
22. Olt.z.S. Alfred Klatt († 08.01.1918)
23. KKpt.a.D. Waldemar Koelle
24. Kptlt. Otto Kumpel
25. Kpt.z.S.a.D. Max Leonhardi
26. MAssistArzt a.D. Dr. Otto Liebe
27. KKpt.a.D. Hans von Mellenthin
28. KKpt.a.D. Robert Morath
29. Adm.z.D. Georg von Müller
30. Kpt.z.S.a.D. Karl August Nerger
31. Kptlt.a.D. Karl Neumann
32. KKpt.a.D. Karl Neureuther
33. KKpt.a.D. Heinrich von Nostiz und Jänkendorf
34. Kptlt.a.D. Hellmuth Patzig
35. KKpt.a.D. Claus Rücker
36. Adm.a.D. Reinhard Scheer
37. Kptlt. Otto von Schrader
38. Adm. Ludwig von Schröder
39. Kptlt.a.D. Wolfgang Steinbauer
40. VAdm.z.D. Tapken
41. Gr.Adm.a.D. Alfred v. Tirpitz
42. KKpt.a.D. Max Valentiner
43. Kptlt. Erwin Waßner
44. Kptlt.a.D. Hans Hermann Wendlandt
45. Kptlt.a.D. Wilhelm Werner

Allerdings gab es niemals „die“ War Crime List oder auch „Auslieferungsliste“, denn die laut Versailler Vertrag³ zur Verfolgung ihrer Kriegsverbrecher verpflichteten Deutschen

1 The Killing Time: The German U-Boats 1914-1918 – Edwyn Gray, 1972

2 Bundesarchiv/Militärarchiv in Freiburg i. Br.

3 Friedensvertrag von Versailles:

Artikel 228 – Die deutsche Regierung erkennt die Befugnis der alliierten und assoziierten Mächte an, vor ihre Militärgerichte solche Personen zu stellen, die wegen einer gegen die Gesetze und Gebräuche des Krieges verstoßenden Handlung angeklagt sind. Auf die für schuldig Befundenen finden die in den Gesetzen vorgesehenen Strafen Anwendung. Diese Bestimmung gilt ohne Rücksicht auf irgendein Verfahren oder eine Verfolgung vor einem Gerichte Deutschlands oder sei-

– und nur sie – erhielten von den Siegermächten im Laufe der Zeit immer wieder modifizierte Auflistungen von Beschuldigten. Auffälligerweise waren dies fast ausschließlich U-Bootskommandanten. Ausnahmen bildeten die Admiräle von Tirpitz, von Capelle, Bachmann, Behnke, Scheer, Hipper und von Müller, die sich ebenfalls auf den Listen befanden. Luftschiffkommandanten und Piloten der „Gothas“⁴, aus britischer Sicht fraglos wirkliche „Babykiller“⁵, sucht man auf diesen Listen jedoch



Wilhelm Werner – hinten links. Aufnahme Frühjahr 1915 © G. Marschall

vergeblich. Es drängt sich die Vermutung auf, dass die Liste vornehmlich dazu diente, das U-Boot als Waffe im Handelskrieg zu diskriminieren, letztlich zu verbieten. Großbritannien konnte aus dem U-Boot in seiner Rolle als Handelsstörer weniger Nutzen ziehen, als es Gefahren für seinen Seehandel barg. Der Luftkrieg, auch gegen die Zivilbevölkerung – man praktizierte diesen 1922-1923 gerade im Irak –, sollte jedoch scheinbar absichtlich nicht diskreditiert werden, um dessen Potential für das Inselreich auch zukünftig zu erhalten.

Im Rahmen der vorliegenden Betrachtung sollen nun ausschließlich die Wilhelm Werner vorgeworfenen Fälle untersucht werden, im Bestreben, nach fast 100 Jahren der Wahrheit ein Stück näher zu kommen. In späteren Marine-Nachrichtenblättern werden dann sukzessive weitere Betrachtungen der auf der „War Crime List“ stehenden „slaughterer at sea“⁶ folgen.

WILHEM WERNER

Die biografischen Daten von Wilhelm Werner sind bekannt, so dass hierzu lediglich aus seiner vor dem Reichsgericht Berlin am 23. November 1925 gemachten Aussage zitiert⁷ werden muss.

ner Verbündeten. Die deutsche Regierung hat den alliierten und assoziierten Mächten oder derjenigen von ihnen, die sie darum ersuchen wird, alle Personen auszuliefern, die angeklagt sind, eine Handlung gegen die Gesetze und Gebräuche des Krieges begangen zu haben, und die ihr namentlich oder nach dem Rang, dem Amt oder der Beschäftigung in deutschen Diensten bezeichnet werden.

Artikel 229 – Sind die Handlungen gegen die Angehörigen nur einer der alliierten oder assoziierten Mächte begangen, so werden die Täter vor die Militärgerichte dieser Macht gestellt. Sind die Handlungen gegen Angehörige mehrerer der alliierten oder assoziierten Mächte begangen, so werden die Täter vor Militärgerichte gestellt, deren Mitglieder Militärgerichten der beteiligten Mächte angehören. In allen Fällen hat der Angeklagte das Recht, seinen Verteidiger selbst zu bestimmen.

Artikel 230 – Die deutsche Regierung verpflichtet sich, Urkunden und Auskünfte jeder Art zu liefern, deren Mitteilung zur vollständigen Kenntnis der den Gegenstand der Anklage bildenden Handlungen, der Ermittlung der Schuldigen und der genauen Abwägung der Verantwortlichkeit für erforderlich erachtet wird.

4 Gemeint sind die deutschen Schwere Bomber vom Typ Gotha G.IV, in englischsprachiger Literatur auch „the Gothas“, die ab Mai 1917 bis Mai 1918 in 22 Tagangriffen 84.745 kg Bomben auf Großbritannien abwarfen.

5 London musste im Ersten Weltkrieg erstmals Bombardierungen aus der Luft, durch Luftschiffe und Schwere Bomber, ertragen. Die britische Presse bezeichnete die angreifenden Besatzungen als „Babykiller“.

Siehe auch: The Baby Killers: German Air Raids on Britain in the First World War – Thomas Fegan, 2002

6 Slaughter at sea : the truth behind a naval war crime – Alan Coles, 1986

7 Sämtliche Zitate dieses Artikels wurden stillschweigend hinsichtlich der aktuellen Rechtschreibung korrigiert.

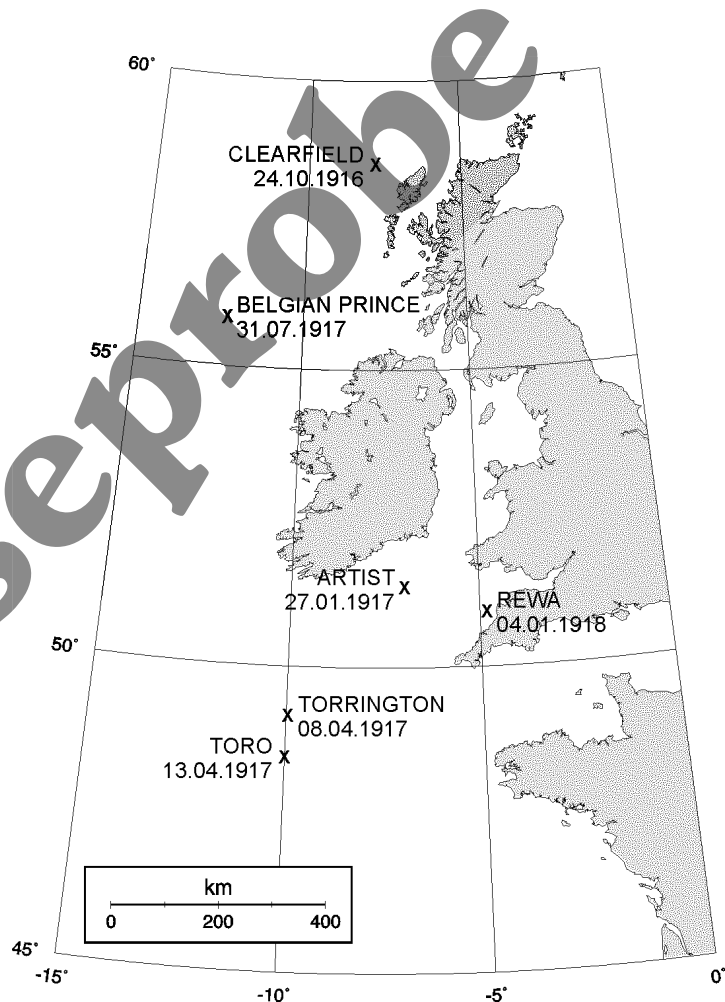
„Ich heiße Wilhelm Werner, bin geboren am 6. Juni 1888 zu Apolda, bin evangelischer Religion, [...], Nach Abschluss meiner Gymnasialausbildung bin ich 1905 in die Kaiserliche Marine eingetreten. Von 1910 ab erhielt ich nach der üblichen Ausbildung ein Kommando auf den Booten U1, U13. Bei Kriegsausbruch war ich Oberleutnant z. S. und Torpedobootkommandant. Ich habe den Krieg bis zum Ende mitgemacht. Bereits im Winter 1914/15 wurde ich Kommandant des Unterseebootes U.B.7, mit dem ich im Mittelmeer, im Schwarzen Meer und in den Dardanellen operierte. Im Sommer 1916 wurde ich unter Befderung zum Kapitänleutnant Kommandant des Unterseebootes U55, das ich alsdann bis zum Ende des Krieges geführt habe. Im Juli 1919, als die feindliche Auslieferungsliste bekannt geworden ist, habe ich mich in das Ausland begeben und bis jetzt dort aufgehalten, weil ich befürchtete, dass unter dem Druck der Entente eines Tages doch meine Auslieferung an England erfolgen würde.“

DIE FLLE

Kommen wir nach der Feststellung der persönlichen Daten von Wilhelm Werner nun zu den ihm vorgeworfenen Verbrechen.

Die nachfolgend angefuhrten Aussagen der berlebenden Schiffsbesatzungen stammen aus britischen Untersuchungen, die Tage oder Wochen nach der Versenkung aufgezeichnet wurden. Diese Dokumentationen der einzelnen Abläufe erfolgten auf britischer Seite standardmsig nach jedem Schiffsverlust. Hierzu wurden sämtliche berlebenden befragt. Dabei war es der britischen Seite nicht zwingend bekannt, welches U-Boot für die Versenkungen verantwortlich zeichnete, dieses wurde bei Bedarf erst nachfolgend ermittelt.

Die Aussagen der deutschen Zeugen stammen aus den Voruntersuchungen der Jahre 1922 und 1925, die nach Überstellung der durch die Entente aufgesetzten Anklageschriften in Deutschland durch die deutsche Staatsanwaltschaft durchgeführt wurden. Da sich Wilhelm Werner von 1919 bis 1925 in Brasilien aufhielt, wurden seine Aussagen ausschließlich während der Voruntersuchungen 1925 aufgezeichnet.



Örtlichkeiten der Wilhelm Werner zuordnenbaren Fälle.

FAZIT – TORO

Erneut entscheidet der Zweifel für den Angeklagten.

NR. 5 – BELGIAN PRINCE

„The U-Boat, U44 was built in 1915 and commanded by Kapitan Leutnant Paul Wagenfuhr.“

Dieser Satz in Veröffentlichungen über die Ermordung der Besatzung der BELGIAN PRINCE war lange Zeit nicht aus der Welt zu schaffen und erlebt durch das Internet gerade wieder seine Auferstehung.

Nicht Wagenführ, sondern Wilhelm

Werner auf U55 zeichnete für die folgend dargestellten Vorgänge verantwortlich. Ursächlich für das Verwirrspiel war, dass bis zum Erscheinen des 4. Bandes „Der Handelskrieg mit U-Booten“ im Jahr 1964 nur Eingeweihte die wahren Abläufe kannten. Das deutsche Seekriegswerk hält sich dann auch sehr bedeckt:

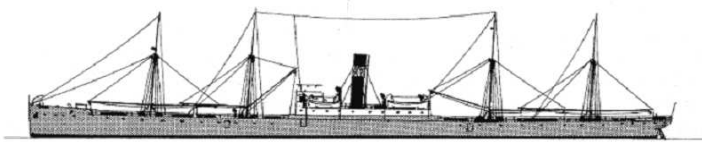
„U55, Kptl. Werner 31.5 – 26.6. (1917) 31.7. Etwa 250 sm westlich des Nordkanals der Irischen See ↓ = Torpedotreffer gegen bew. englischen D. BELGIAN PRINCE, 4.765 t, Schiff am 1.8. + durch Sprengen (IV.324)“

Werners KTB Eintrag ist auch nicht ergiebiger, er stellt eine während des „uneingeschränkten“ U-Bootskrieges durchgeführte Standardversenkung dar. Denn dort steht:

„[...] 31.Juli 1917: Unterwasserangriff. Heckschuss, G-Torpedo. Schneidewinkel 80°, 600 m, Treffer Mitte. Englischer bewaffneter Viermastendampfer 4800ts, in Ballast auslaufend. Vor Bewacher getaucht. 1. August 1917 Dampfer mit Sprengpatrone versenkt; vor Foxglove bis 9 Uhr vm getaucht.“

Da Werner für die Versenkung der BELGIAN PRINCE dem damaligen Erkenntnisstand entsprechend nicht auf der „War Crime List“ stand, kam dieser Fall nicht zur Verhandlung, folglich liegen heute auch keine Gerichtsprotokolle vor. Der Vorgang lief mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nach den Berichten der Überlebenden folgendermaßen ab:

Der Dampfer wurde am 31. Juli 1917 gegen 21 Uhr auf Position 55°50'N, 12°20'W von einem Torpedo auf Bb-Seite im Maschinenraum getroffen. Der rapide fallende Dampfdruck führt unter anderem zum Ausfall des Dynamos, so dass kein Hilferuf mehr abgegeben werden konnte. Das Schiff, mit einer Ladung Tonerde auf der Fahrt von Liverpool nach Newport News, legte sich langsam auf die Seite, worauf die 42 Mann starke Besatzung mit zwei Rettungsbooten und dem Kapitäns-Dingi von Bord ging. Ebenso zwei an Bord befindliche blinde Passagiere. U55, zwischenzeitlich aufgetaucht, begann, die BELGIAN PRINCE zu beschießen. Kurz darauf umrundete Werner den Dampfer, um auf dessen Stb.-Seite den Beschuss mit einem MG fortzusetzen. Im Abstand von ca. 150 m beorderte der Kommandant die Rettungsboote längsseits und befahl die Schiffbrüchigen auf das Oberdeck des U-Bootes. Die übliche Befragung folgte, dann wurde der Kapitän der BELGIAN PRINCE, Harry Hassan, unter Deck beordert. Bis hierher ein durchaus übliches



BELGIAN PRINCE Baujahr 1901 / 4.765 BRT © D. Haws 2000

Verfahren, bei einer Aufbringung durch ein deutsches U-Boot. Nach Aussage der drei – soviel sei vorweggenommen – Überlebenden¹⁵ soll jedoch die Behandlung an Bord von U55 sehr ruppig gewesen sein. Es sollen den meisten der 42 Mann die Schwimmwesten abgenommen und in die See geworfen worden seien. Anschließend wären die Rettungsboote an die Reihe gekommen. Nachdem diese durchsucht und das Brauchbare entnommen worden sei, hätte die U-Bootsbesatzung mit Äxten Löcher in die Boote geschlagen. Auch sei versucht worden, die Korklagen herauszureißen. Das kleine Dingi sei der Zerstörung entgangen und fünf Mann von U55 wären mit ihm zur schwimmfähig gebliebenen BELGIAN PRINCE gefahren. Chief Engineer Thomas A. Bowman sagte später aus:

„When they boarded her [BELGIAN PRINCE] they signalled to the submarine with a flash lamp, and then the submarine cast the damaged lifeboats adrift and steamed away from the ship for about two miles, after which he stopped.“

Gemäß der vorliegenden Darstellung verließ auf U55 nun die deutsche Besatzung das Oberdeck, worauf das U-Boot, wie vorstehend durch den Chief Engineer bereits erläutert, aufgetaucht etwa 2 sm ablief. Laut Bowman ging es folgendermaßen weiter:

„About 10 p.m. the submarine dived and threw everybody in the water without any means of saving themselves, as the majority of them had had their lifebelts taken off them.“

Abel Seaman George Silessi gelang es, zurück zur BELGIAN PRINCE zu schwimmen¹⁶. Dort kletterte er an Bord und wartete auf Hilfe. Die kam nicht, dafür jedoch am folgenden Morgen erneut U55. Er sah einige Deutsche den Dampfer aufentern. Silessi sprang über Bord und schwamm zu einem in der Nähe befindlichen kleinen Boot, wahrscheinlich dem Kapitäns-Dingi. Der dritte Überlebende, 2nd Cook William Snell, aus Jacksonville, Florida, überlebte, weil er seine Rettungsweste unter seiner Kleidung trug. Er befand sich ca. 1 sm entfernt, als mittlerweile angebrachten Sprengladungen an der BELGIAN PRINCE detonierten. Nach der Aussage von G. Silessi war es 7.00 Uhr vormittags, am 1. August 1917. Eine Stunde später erreichte die Sloop GLADIOLUS den Schauplatz der Tragödie und nahm die drei dem Massaker entkommenen Seeleute auf.

Ungeklärt ist der Verbleib von Capt. Hassan. Er kehrte nicht nach England zurück. Wäre er als P.o.W.¹⁷ verstorben, so hätte man dies den Briten über das IKRK¹⁸ mitgeteilt. Sein Verbleib ist jedoch offiziell als „unbekannt“ verzeichnet¹⁹. Festzuhalten bleibt, dass die Gefangennahme Captain Hassans nicht im KTB von U55 verzeichnet ist; das, obwohl Werner grundsätzlich – und auch auf dieser Reise – die Gefangennahme von Kapitänen und Geschützführern ins KTB eingetragen hatte.

FAZIT – BELGIAN PRINCE

Das Ertränken – und nur so ist dieser Vorgang einzustufen – der Besatzung war auch schon damals nach deutschem Recht Mord und ist als Kriegsverbrechen anzusehen.

15 Thomas A. Bowman (Chief Engineer), George Silessi (Abel Seaman), William Snell (2nd Cook)

16 Anzunehmen ist, jedoch nicht den Aussagen zu entnehmen, dass das Prisenkommando zu diesem Zeitpunkt bereits wieder auf U 55 zurückgekehrt war.

17 Prisoner of War – Kriegsgefangener.

18 Das Internationale Komitee vom Roten Kreuz.

19 MT 9/1238 “List of Merchant Seamen and Fishermen detained as Prisoners of War in Germany, Austria-Hungary and Turkey, Board of Trade Printed List 31st May 1918”.

Nr. 7 – GUILDFORD CASTLE

Der zweite Werner zur Last gelegte Angriff auf ein Hospitalschiff war jener am 10. März 1918 auf die GUILDFORD CASTLE. Ich bin bisher davon ausgegangen, dass dieser Angriff überhaupt nicht stattgefunden hat, neuere Forschungen von Oliver Lörcher ergaben jedoch, dass es sehr wohl zu einem Torpedoangriff kam, dieser ist aber nicht von U55 ausgeführt worden. Details hierzu werden in einer der nächsten Ausgaben des MNB veröffentlicht werden.

FAZIT – GUILDFORD CASTLE

Es ist wohl davon auszugehen, dass dieser Angriff Werner zugeschrieben wurde, da er sich mit U55 in der Nähe befand – eine bittere Analogie zu U44 und dem fälschlich für die Verbrechen Werners beschuldigten Wagenführ.

NACHKLANG

Nach dem Waffenstillstand verblieb Werner formal noch bis zum Sommer 1919 aktiver Offizier. Wie viele seiner beschäftigungslosen Kameraden trat er einem Freikorps bei. In seinem Fall dem von Lettow-Vorbeck. Lange kann er sich dort nicht aufgehalten haben, denn schon im September 1919 verließ er mit Unterstützung der Reichsmarineleitung, vertreten durch Erich Raeder, die Heimat und blieb bis zum August 1925 in Brasilien, wo er in Sao Paulo als unausgebildeter „Architekt“ tätig gewesen sein soll. Um diese Zeit war nicht mehr zu befürchten, dass ihm im Reich Verfolgung oder gar Haft drohte. Werner wurde dann auch im Januar 1926 endgültig freigesprochen, bzw. es wurde kein Verfahren eröffnet. Damals besaß er schon das Rittergut Falkenau nahe Oppeln in Oberschlesien. Bereits im September 1930 trat er der NSDAP bei und im Sommer des folgenden Jahres wurde er Mitglied der SS.



Werbung für das Freikorps
Lettow-Vorbeck

Kaum war die schwarze Uniform angepasst, da konnte er auch schon sein Organisations-talent unter Beweis stellen. Es galt in Oberschlesien die SS aufzubauen. Man war wohl mit seiner Arbeit zufrieden, denn nach der Machtergreifung ging es unaufhaltsam aufwärts. Für den Wahlkreis 9 – Oppeln – saß Werner ab November 1933 als Vertreter der NSDAP im Reichstag. Der Reichstagsabgeordnete Werner durfte sich ab 1934 zudem „Preußischer Provinzialrat“ nennen. Hauptsächlich nahm die SS seine Zeit in Anspruch, war er doch vom Herbst 1933 bis Sommer 1935 Kommandeur des Abschnitts XXIV. Er verließ diesen Posten als frisch ernannter Brigadeführer. Von seinen Kameraden aus der kaiserlichen U-Bootflotte erreichte nur Otto Steinbrinck den gleichen Dienstgrad, dieser aber auch nur im Freundeskreis Himmler²². Werners nächster Posten: Stellvertreter

22 Der Freundeskreis Reichsführer SS, auch Freundeskreis Himmler, ist ein Beispiel für den Zusammenhang von Großindustrie und Aufstieg der NSDAP.