

U-Boot Nachbau in Zweibrücken

Alternative Bezeichnungen: Brandtaucher

In Zweibrücken, zwischen Rennbahn und Hotel Rosengarten steht seit 2010 ein Nachbau eines Unterseebots namens "Brandtaucher". Es ist ein Modell im Maßstab 1:2 und das originale Boote kann im Dresdener Museum aufgefunden werden.



Lage

Geschwister-Scholl-Allee 13
66482Zweibrücken
Kreisfreie Stadt
Zweibrücken
49° 15' 12' N, 7° 22' 35' O

Epoche

Unbekannt

Baustil

Unbekannt

Datierung

2010

Barrierefrei Ja

Parkplätze Ja

Familienfreundlich Ja

Geschichte

In Zweibrücken steht seit 2010 ein Nachbau eines 1850 erdachten U-Bootes von Erfinder Wilhelm Bauer (1822-1875). Es handelt sich um das erste moderne Unterseebot. Wie es dazu kam, dass ausgerechnet in der Pfalz ein U-Boot entwickelt wurde lässt sich den

niedergeschriebenen Lebenserfahrungen von Bauer entnehmen.

Sebastian Wilhelm Valentin Bauer wurde in Dillingen an der Donau geboren und wächst dort auf, bis er acht Jahre alt ist. Dann kam er zum ersten Mal in die Pfalz, da sein Vater, ein Berufssoldat, als Teil seines Regiments 1831 nach Speyer verlegt wurde. Wilhelm Bauer geht hier zur Schule, bis die Familie 1832 nach München umzieht, da der Vater zur Leibgarde des Königs zugeteilt wurde. 35 Jahre später erlebt er seinen zweiten Aufenthalt in der Pfalz. Dieser dauerte neun Monate und er erlebte ihn sehr emotional.

Bauer war zwar Tüftler und Techniker mit Visionen, allerdings absolvierte er kein Studium und handelte daher autodidaktisch. Stattdessen absolvierte er eine Lehre als Drechsler. Jegliche Kenntnis über Naturwissenschaft bezog er aus Büchern und Fachzeitschriften. Er fand nach seiner Lehre keine Anstellung, weswegen er zum Militär ging. Dort geriet er mit einem bayerischen Hilfskorps in den deutsch-dänischen Krieg an der Ostseeküste. Dort sammelte er 1849 einige seiner Ideen zum Tüfteln. Bei Sonderburg gab es eine wichtige Brücke, die von den Dänen verteidigt wurde und er überlegte, wie man diese sprengen könnte. Da kam ihm die Idee die Brücke auf dem Wasserweg und vom Feind unentdeckt zu attackieren. Als Vorbild sah er die Bewegungsfreiheit eines Seehundes und mit seinen Kenntnissen in Physik, Chemie und Mathematik fing er an einen Unterwasser-Apparat zu konstruieren. Er fing an Entwürfe zu zeichnen und Experimente durchzuführen. Unter anderem ließ er ausgeblasene und mit Schrotkugeln gefüllte Eier im Wasser sinken und steigen. Schließlich konnte er die zunächst skeptische Marineführung überzeugen und der „Brandtaucher“ wurde gebaut. Das U-Boot bestand aus Eisenblech und ähnelte in seiner Form einem Seehund. Es war 8,07 Meter lang, 2,01 Meter breit und hatte Platz für eine Besatzung von drei Mann. Der Name des Bootes erhielt es aufgrund dessen, dass aus dem Bootsinneren ein Explosivkörper (der sog. „Brand“) an feindlichen Objekten befestigt werden sollte.

Im Nachgang entwirft er weitere Pläne für Luftschiffe, schwimmende Leuchttürme, Eisbrecher, Tauchfahrzeuge zur Verlegung von Seekabeln sowie Apparate zur Bergung gesunkener Schiffe. Was ihn am meisten antrieb war jedoch die Weiterentwicklung seines U-Boots. Er verfolgte in seiner Lebenszeit Projekte in Triest, Wien, Athen, Paris und er ging mehrfach nach England, um für die britische Marine ein U-Boot zu entwickeln. Dann wohnte er drei Jahre in St. Petersburg, um das erste russische Tauchboot zu bauen, der „Seeteufel“, mit einer potenziellen Besatzung von 13 Mann. Der russische Zar ernannte ihn zum kaiserlichen Submarine-Ingenieur.

1867 unterzeichnete er dann den Vertrag, der den 44-jährigen für neun Monate zurück in die Pfalz brachte. Er kam nach Zweibrücken zur Dingler'schen Maschinenfabrik. Hier wollte Bauer sein Unterwasserboot optimieren. Denn bis dahin waren seine Entwicklung lediglich Tretboote und konnten dementsprechend nicht mit dem Tempo eines Seehundes mithalten. Der Antrieb erfolgte über zwei große Treträder. Das U-Boot der Russen erreichte zwar eine Tiefe von 45 Metern, die Geschwindigkeit unter Wasser war jedoch miserabel. „100m in 17 min, danach Besatzung erschöpft“, heißt es in den Überlieferungen. Daher arbeitete Bauer an

verschiedenen Ideen zum Antrieb des Bootes. Unter anderem dachte über einen mit Petroleum angetriebenen Motor. Er stieß bei offiziellen Stellen jedoch immer auf Zweifel, seine Vorschläge für neue Antriebe wären zu kostspielig.

Bauer hatte jedoch einen Vorteil: Im Hintergrund hatte er den Schriftsteller und Journalisten Friedrich Hofmann (1813-1888), der regelmäßig in der „Gartenlaube“, dem ersten deutschen Massenblatt“ über Bauers Erfindungen berichtete. Hierbei bemühte er sich auch um Unterstützer und Geldgeber. Ihm gelang es Eduard Witter (1824-1912) für Bauers Erfindungen zu begeistern. Witter war zu dieser Zeit eine der prägendsten Persönlichkeiten in der Pfalz. Er war ein in Neustadt gelegener Buchhändler, Verleger und Gründer der ersten Naturweinkellerei in Deutschland. Er schickte Bauer Geld, um ihn in die Pfalz zu holen. Außerdem gründete er zusammen mit Freunden ein Konsortium, um die Entwicklung von Bauers Petroleum Motor zu finanzieren.

Laut Bauers Überlieferungen liefen die Dinge in der Zweibrücker Fabrik jedoch nicht so reibungslos wie erhofft. Man hab ihn eher widerwillig und nur zurückhaltend unterstützt. Man befürchtete die Entwicklung der Petroleum-Technik die Unterstützung von konkurrierenden Verfahren, da die Fabrik auf Dampfmaschinen eingerichtet war. Außerdem zweifelten Skeptiker daran, aus Petroleum eine Schubwirkung generieren zu können, was Bauer jedoch durch Experimente entkräften konnte. Was jedoch ein größeres Problem darstellte, war die Tatsache, dass Abgase nicht schnell genug aus dem Verbrennungsraum ausgestoßen werden konnten. Dies führte zu einem Leistungsabfall des Motors. Auch hier gab Bauer den Ingenieuren der Dingler'schen Fabrik die Schuld, da man nicht gestattete, dass er den Ventilator der Gießerei verwendete. Bauer sieht bei den Vertragspartnern Erlahmung und verlässt Zweibrücken im Juli 1868.

Der Pfälzer Volkskundler Albert Becker (1879-1957) beschäftigte sich mit den Ereignissen rund um Bauer und verkündete eine andere Sicht in Bezug auf Bauer. Laut Becker sei der Erfinder zu übermütig und ungeduldig gewesen sein. Er hätte sich eher kleinen Schritten zuwenden sollen, statt aufs große Ganze zu gehen. Somit wären seine Versuche in Zweibrücken vermutlich erfolgreich gewesen.

Der Prototyp von Bauers Petroleum Motor ist heute unauffindbar. Man habe Bauers Labor räumen lassen, um Platz für den winterlichen Kohlevorrat zu schaffen. Der Motor hätte eigentlich vertraglich in Bauers Besitz bleiben müssen, jedoch wurde er ohne seine Zustimmung von Zweibrücken nach Neustadt gebracht. Der Urururenkel von Edward Witter sagt hierzu, dass das Haus nach den Weltkriegen von den Franzosen besetzt wurde und alles an Maschinen mitgenommen wurde.

Objektbeschreibung

An Wilhelm Bauer und sein Unterseeboot „Brandtaucher“ erinnert heute ein Nachbau dessen im Maßstab 1:2 in Zweibrücken. Das Modell befindet sich seit 2010 in der Stadt. Das von Bauer erschaffene originale Boot ist heute noch intakt und befindet sich in einem Dresdener Museum.

Räumliche Lage und Erreichbarkeit

Der Nachbau von Bauers Brandtaucher befindet sich im Nordosten der Stadt, neben einer Wehranlage des Schwarzbachs, der die Stadt durchfließt. Direkt angrenzend befindet sich westlich das Hotel Rosengarten und ferner davon der Rosengarten Zweibrücken. Östlich des Platzes liegt das Freibad Zweibrücken.

Kategorie(n): Öffentliche Bauten · Schlagwort(e): Skulptur

Literaturverzeichnis

keine Literaturangaben

Quellenangaben

Wie ein U-Boot nach Zweibrücken kam https://www.rheinpfalz.de/kultur_artikel,-wie-ein-u-boot-nach-zweibr%C3%BCcken-kam-_arid,5635234.html abgerufen am 22.08.2025

Weiterführende Links

Artikel-Historie

?

Philipp Markgraf am 22.08.2025 um 09:41:03Uhr



