

Kein Engländer sollte das Boot betreten

Am 20. Februar 1919 sank das deutsche U-Boot UC 71 bei der planmäßigen Überführung nach England. Seit knapp 100 Jahren ruht das Wrack etwa 1 km südlich von Helgoland in rund 22 m Tiefe. Aufgrund seines außergewöhnlichen Schicksals und der speziellen Bauweise ist die Erforschung dieses U-Boots von außerordentlichem wissenschaftlichem Interesse. Es wurde deshalb 2012 auf Initiative des Autors vom Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein unter Denkmalschutz gestellt. Nun konnte auch der mysteriöse Untergang des U-Boots eindeutig geklärt werden ...

Von **Florian Huber**

Während des Ersten Weltkriegs wurde UC 71 von der Kaiserlichen Marine unter anderem in der Nordsee, im Englischen Kanal und im Golf von Biskaya eingesetzt. Bis Kriegsende führte das U-Boot unter fünf Kommandanten 19 Feindfahrten durch und versenkte 61 zivile Schiffe. Nach der deutschen Kapitulation sollte das U-Boot an die Alliierten ausgeliefert wer-

schließen. Trotzdem konnte das Verhängnis nicht aufgehalten werden und UC 71 ging unter: »Innerhalb einer Stunde sank Boot ganz weg.« Bei dieser Schilderung und der Position des Wracks stellt sich jedoch die Frage, warum kein Versuch unternommen wurde, den nur 1000 m entfernten Hafen zu erreichen.



Links: Helgoland heute mit der »Langen Anna«.

Historische Postkarte mit dem U-Boot UC 71, vorne über dem Bug die auffällige Netzsäge.

dokumentation, um den aktuellen Erhaltungszustand zu erfassen und mögliche Ursachen für den Untergang zu finden. Dabei wurde die noch vorhandene Reststärke von Außen- und Druckhülle mit einem Ultraschallgerät zur Messung von Wandstärken bestimmt. Im Bugbereich betrug die Reststärke an einigen Stellen nur noch 4,3 mm. Ursprünglich war sie 11 mm dick. Insgesamt ist das Wrack jedoch noch außerordentlich gut erhalten. Ein Grund dafür ist das Naturschutzgebiet, in dem es liegt. Tauchen und Fischen sind dort verboten. Die unterwasserarchäologischen Untersuchungen haben außerdem ergeben, dass sich das Boot offensichtlich selbst versenkte. Schon während der ersten Tauchgänge 2001 konnte festgestellt werden, dass nur das Turmluk fest verschlossen war, die übrigen beiden Luken am Oberdeck jedoch offen standen. 2014 wurden bei der Dokumentation des Inneren sämtliche Schotten offen vorgefunden. Das Brieftelegramm spricht hingegen davon, dass alle Luken und Schotten geschlossen worden waren. Dies lässt vermuten, dass es sich um eine gezielte Selbstversenkung handelte, die unter dem Vorwand, das Wetter sei schlecht gewesen, vertuscht werden sollte.

Netzsäge der UC 71

Im Sommer 2016 wurde die 4,1 m lange und knapp 200 kg schwere Netzsäge der UC 71 mit Hebesäcken und einer Elektrowinde geborgen und anschließend ins Landesmuseum Schloss Gottorf in Schleswig gebracht. Eine Netzsäge sollte U-Boot-Sperrnetze zerschneiden, die wie Vorhänge in der Straße von Dover sowie in sämtlichen eng-



UC-II bei der Endmontage: Länge 53 m, 26 Mann Besatzung, darunter drei Offiziere, Tauchtiefe bis zu 50 m.

Die Netzsäge lag etwa 5 m vom Bug. Vermutlich ist sie beim Untergang abgerissen.

lichen Flussmündungen und Hafeneinfahrten hingen. Die Netze – oft auch mit darin eingeflochtenen Minen – wurden über zwei am Ende der Netzsäge angebrachte, parallel laufende Stahlseile vom Bug über den Turm bis zum Ende des Hecks abgeführt bzw. abgewiesen. Gelegentlich wurde die Säge durch ein zweites, direkt angeschweißtes Säge-

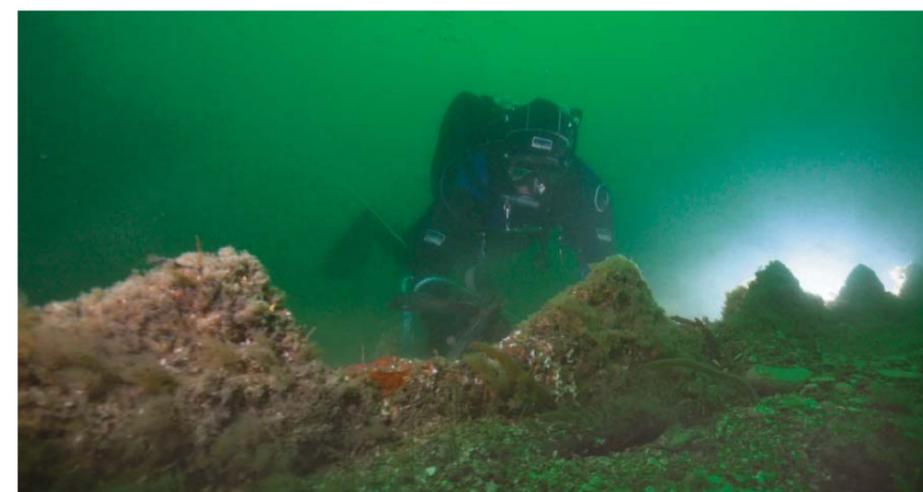
zahnenteil an der Unterseite des Bugs unterstützt.

In der Archäologischen Zentralwerkstatt in Schleswig liegt die Netzsäge in einem eigenen Becken mit demineralisiertem Wasser, in dem sie in den nächsten Jahren entsalzt und konserviert wird. Anschließend soll sie auf Helgoland im neu gestalteten Museum

gezeigt werden. Eine virtuelle Ausstellung, in der neben der Netzsäge auch die erst kürzlich wiederentdeckten Tagebücher des vierten Maschinisten der UC 71, Georg Trinks, sowie Filmmaterial und weitere Erklärungen zu finden sein werden, zeigt dann das Schicksal der UC 71 sowie den Seekrieg von 1914 bis 1918.

Tagebücher von Georg Trinks

Sowohl während der unterwasserarchäologischen Untersuchungen 2014 als auch bei der Bergung der Netzsäge entstanden Dokumentationen für das ZDF und den NDR. Kay Dzierzanowski sah die Fernsehbeiträge und erinnerte sich daran, dass ihm sein Urgroßonkel, der auf dem U-Boot diente, zwei Tagebücher hinterlassen hatte. Der Maschinenmaat Georg Trinks aus dem sächsischen Niederseiffenbach im Erzgebirge war auf 18 Fahrten der UC 71 dabei und hinterließ in Tinte, mit dem Bleistift und manchmal auch nur mit einem Buntstift seine Eindrücke, Ängste und Erfahrungen zwischen dem 9. November





Forschungstaucher am stark bewachsenen Heckbereich, darüber Leitwerkinstallationen inklusive Schutzbügel.

1916 und dem 25. Mai 1919. Mittlerweile sind die in deutscher Kurrentschrift verfassten Tagebücher transkribiert. Sie enden mit einer wichtigen Information und bringen bezüglich des Untergangs eindeutige Gewissheit: »U. C. 71 hat sich bis zur Räumung Brügges tapfer gehalten und kam kurz vor der Revolution nach Hamburg. Im Januar 1919 mußte es seine letzte Fahrt nach England antreten hat jedoch den engl. Hafen nicht erreicht; denn kurz hinter Helgoland ist es plötzlich gesunken. Kein Fuß eines Engländers sollte das Boot betreten so war der Wille der Mannschaft und sie haben es erreicht. Die Mannschaft ließ sich von dem Fischdampfer retten, den man für alle Fälle als Begleitung mit genommen hatte.«

Dank der unterwasserarchäologischen Untersuchungen sowie den Tagebüchern ist nun das Rätsel um den Untergang eindeutig geklärt. Die Selbstversenkung erinnert an die Geschehnisse am britischen Flottenstützpunkt Scapa Flow. In dem durch die Orkneys geschützten Naturhafen wurde die ehemalige kaiserliche Flotte als Folge des

Waffenstillstands am Ende des Ersten Weltkriegs interniert. Damals stand die deutsche Regierung kurz davor, den Vertrag von Versailles zu unterzeichnen. Da dieser auch die Auslieferung aller Kriegsschiffe in Scapa Flow vorsah, initiierte Konteradmiral Ludwig von Reuter am 21. Juni 1919 die organisierte Selbstversenkung. Damit verhinderte er eine endgültige Auslieferung als Reparationsleistung an die Alliierten. 52 der 74 internierten Schiffe sanken.

Weltkriegswracks – bedeutende archäologische Quellen

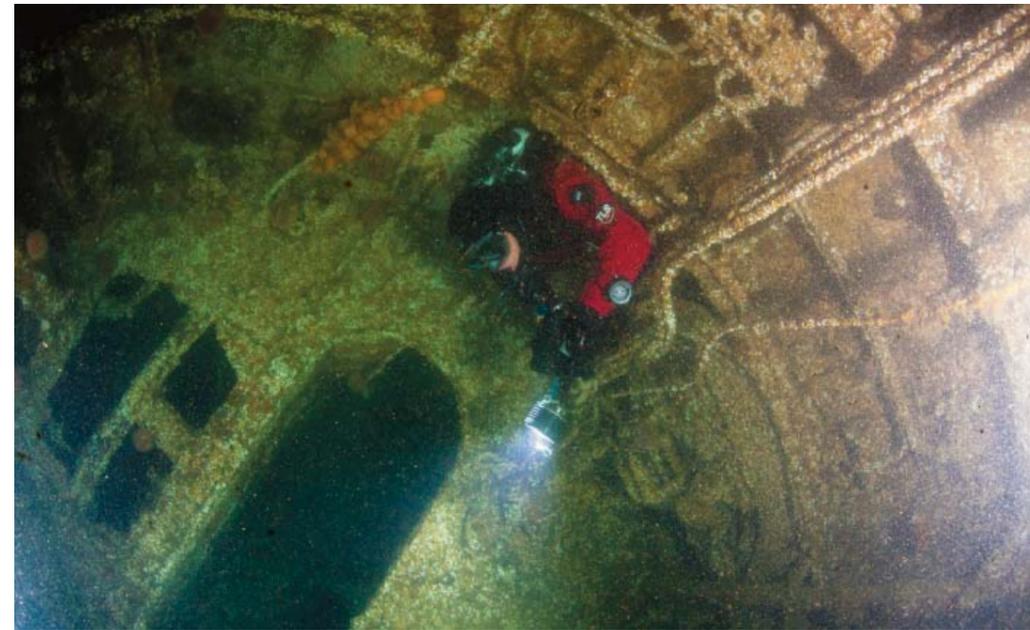
Laut UNESCO gibt es weltweit an die 10 000 Schiffwracks des Ersten Weltkriegs. Diese Wracks – wie auch die des Zweiten Weltkriegs – sind sehr komplexe archäologische Fundstellen. Einige sind gut erhalten, aber die Mehrheit wurde durch kommerzielle Bergung, Plünderung, Verschrottung und Grundschleppnetzfischerei schwer beschädigt oder zerstört. Und obwohl die Wracks Zeugen eines der größten Konflikte der jüngeren Geschichte sind, wurden sie bislang nicht ausreichend

untersucht. Wracks des Ersten Weltkriegs sind eine bedeutende historische Quelle; viele von ihnen repräsentieren den hohen Stand der Technik des 20. Jh. Darüber hinaus ist der Schutz dieser Fundplätze unter Wasser wichtig, um an die Schrecken des Krieges und dessen Geschichte zu erinnern. Seit 2014 fällt das kulturelle Erbe des Ersten Weltkriegs unter die »Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage« der UNESCO.

UC 71 ist in einem außergewöhnlich guten Zustand, der für ein deutsches U-Boot aus dieser Epoche wohl einmalig sein dürfte. Viele Wracks wurden nach Kriegsende geborgen und verschrottet, andere weisen starke Beschädigungen durch Wasserbomben, Minen- oder Torpedotreffer auf. Die Untersuchungen 2014 zeigen, dass das Wrack dennoch langsam zerfällt; die Außenhülle ist mittlerweile fast komplett weggerostet, die Druckhülle an vielen Stellen beschädigt. Obwohl das Wrack in einem Naturschutzgebiet liegt und Tauchen dort verboten ist, wurde es inzwischen geplündert. Es stellt sich deshalb

auch die denkmalpflegerische Frage, wie UC 71 künftig vor weiterem Verfall geschützt werden kann. Man geht bei Eisen- bzw. Stahlwracks, deren Oberflächen unmittelbar dem offenen Ozean ausgesetzt sind, davon aus, dass die durchschnittliche Korrosionsrate bei etwa 0,1 mm pro Jahr liegt. Es ist also nur eine Frage der Zeit, bis von UC 71 nichts mehr übrig ist. Allerdings unterscheiden sich U-Boote von traditionellen Schiffskörpern durch die Konstruktion ihrer zylindrischen Form in Kombination mit der enormen Blechstärke. Aus diesem Grund wird ein U-Boot nicht so schnell korrodieren wie ein Schiff und sehr wahrscheinlich werden U-Boote künftig die am längsten überdauernden Metallwracks in den Weltmeeren sein. Dennoch gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher chemischer, physikalischer und biologischer Variablen, die den Zerfall beeinflussen: Wasserbewegung, Verschmutzungen, Salz- und Sauerstoffgehalt, artungleiche Metalle, Sedimentation oder sulfatreduzierende Bakterien. Es bliebe also die Möglichkeit, das Wrack zu bergen, zu restaurieren und auszustellen.

Weltweit werden derzeit über 200 U-Boote ausgestellt. In Deutschland be-



Offenstehende Luken und Schotten sprechen dafür, dass das U-Boot absichtlich von der eigenen Besatzung versenkt wurde.

Karte aller untergegangenen Boote der UC-Klasse.

finden sich der Brandtaucher aus dem Jahr 1851 heute im Militärhistorischen Museum der Bundeswehr in Dresden und die U 1 aus dem Jahr 1906 im Deutschen Museum in München. Natürlich wären eine Bergung und die anschließende fachmännische Konservierung mit enormen Kosten verbunden. Aller-

dings könnte dadurch ein einzigartiges Stück deutscher Geschichte bewahrt und einem großen Publikum zugänglich gemacht werden. So zeigt U 995 aus dem Jahr 1943 in Laboe bei Kiel, dass U-Boote nicht nur Fachpublikum anziehen. Seit 1972 haben es fast zehn Millionen Menschen besucht.

