DAS LETZTE SEINER ART

Der Erste Weltkrieg war verloren. Alle deutschen U-Boote sollten an die Alliierten ausgeliefert werden, doch die **UC 71** kam nie in England an, sie sank vor Helgoland. Jetzt haben Archäologen das Wrack untersucht und vermuten: Da war Sabotage im Spiel!

Der 20. Februar 1919 war kalt und die See rauh vor Helgoland. Der eisige Wind blies mit sechs bis sieben Windstärken aus Südwest. Der Schlepper „Terschelling“ kämpfte sich durch die grauen Wellen, hintenan die „UC 71“, ein U-Boot der kaiserlichen Marine. Der Krieg war verloren und zusammen mit weiteren U-Booten sollte „UC 71“ nach England überführt werden. Bald schlugen die ersten Brecher über den Turm des U-Bootes: „Ich schloss alle Luken und ließ die Leute auf den Schlepper übersteigen“, telegrafierte sechs Tage später Kapitän Köhler an das U-Boot-Amt in Berlin. „Boot fing plötzlich aus nicht kennbarer Ursache an zu sinken, sodaß ich genötigt war, Boot zu verlassen. Innerhalb einer Stunde sank Boot ganz weg. Bericht folgt.“ „UC 71“ sank gegen 11.15 Uhr. Bis heute ist der im Telegramm angekündigte Bericht mit der genauen Untergangsursache verschollen.

Sommer 2014. Zusammen mit Uli, Christian, Phillip und Robert fahren wir mit unserem Motorboot aus dem Hafen raus zur Untergangsposition. Die Sonne strahlt und im Hintergrund ragt die Lange Anna, das Wahrzeichen Helgolands, aus dem Wasser. Was für ein Tag! Darauf habe ich lange gewartet. Vor zwei Jahren wurde meinem Antrag beim Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein stattgegeben und das U-Boot unter Denkmalschutz gestellt. Es ist schließlich das Letzte seiner Art in deutschen Gewässern und aufgrund seines außergewöhnlichen Schicksals und der speziellen Bauweise von besonderer Bedeutung. Jetzt sind wir endlich hier, um den Zustand des Wracks genau zu dokumentieren.

DIE AUGEN BEGINNEN ZU FUNKELN

Ich checke ein letztes Mal meine Ausrüstung, setze die Maske auf und lasse mich rückwärts in die kühle Nordsee fallen. An der Ankerleine geht es durch das trübe Grün weiter nach unten. Noch immer herrscht etwas Strömung. In circa 18 Metern Tiefe erkenne ich schemenhaft die ersten Umrisse des Wracks. Langsam wird der zerstörte Bugbereich deutlich. Wir sehen uns an und ich erkenne bei jedem das Funkeln in den Augen, das man automatisch bekommt, wenn man ein Wrack zum ersten Mal erblickt. Robert klappt die beiden Lampenarme seiner Kamera aus und beginnt, das Wrack systematisch zu filmen.

Neue Hülle: Nach knapp 100 Jahren hat die Natur das Wrack erobert. Es ist über und über mit Seenelken bewachsen.

ALLE FOTOS: U. KUNZ

AUTOR UND FOTOGRAF

DR FLORIAN HUBER
Unser Autor ist Unterwasserarchäologe. Wracks faszinieren ihn besonders.

ULI KUNZ
Die Fotos des Meeresbiologen sind preisgekrönt. Seine Expeditionen führten ihn von der Arktis bis in die Tropen.

Zuerst erreichen wir die Minenschächte. Die Mineneinrichtungen auf den „UC-II“-Booten entsprachen grundsätzlich jenen auf den „UC-I“-Booten, mit dem Unterschied, dass nun jeweils drei Minen in den sechs Schächten mitgeführt werden konnten. Da sie innerhalb des Druckkörpers zugänglich waren, konnte die Tiefeneinstellung nun auch während der Feindfahrt angepasst und verändert werden. Heute sind die Minenschächte leer und dienen Taschenkrebsen als Heimat und Rückzugsrevier. Das war vor knapp 100 Jahren anders: Bis Kriegsende führte „UC 71“ unter fünf Kommandanten insgesamt 19 Feindfahrten durch und versenkte währenddessen 61 zivile Schiffe, darunter den bekannten englischen Kohlefrachter „HMS Dunraven“ im Golf von Biscaya.

Wir tauchen weiter und erreichen den immer noch aufrecht stehenden Turm. Anderen U-Boot-Wracks des 1. und 2. Weltkriegs fehlt dieser oftmals, da er leicht durch Schleppnetzfischerei abgerissen wird. Auch er wird sorgfältig dokumentiert, bevor wir unseren Weg zum Heck fortsetzen. Bemerkenswert ist der gute Zustand der letzten zehn Meter des Heckbereichs. Sowohl die Aufbauten als auch die gesamten Leitwerkinstallationen, inklusive Schutzbügel und Doppelruderblattanlage, sind außerordentlich gut erhalten. Nachdem auch diese Aufnahmen im Kasten sind, tauchen wir zurück zur Ankerleine und beginnen mit dem Aufstieg. Wie immer ist die Zeit unter Wasser viel zu schnell vergangen. Noch an Bord beginnt eine rege Diskussion über das eben Gesehene.

Am nächsten Morgen scheint erneut die Sonne. Wir bereiten unsere heutigen Tauchgänge vor. Mit einem speziellen Ultraschall-Dickenmessgerät wollen wir die verbliebene Reststärke von Außen- und Druckhülle feststellen. Bereits beim ersten Tauchgang war uns aufgefallen, dass die Außenhülle des U-Boots schon so gut wie komplett weggerostet ist. Eine der wesentlichen konstruktiven Neuheiten des „UC-II“-Typs war die Zweihüllenbauweise. Die „UC-II“-Boote sollten im Gegensatz zu ihren Vorgängern eigenständig ihre Bestimmungshäfen anlaufen können und eine deutlich größere Reichweite haben, was eine Vergrößerung des Querschnitts und damit die Ausführung als Zweihüllenboot zur Folge hatte. Um den 40 Meter langen, zylindrischen Druckkörper mit einer Stärke von elf Millimeter wurde eine nicht druckfeste 3,5 bis vier Millimeter dicke Außenhülle gelegt. In dem so entstandenen Zwischenraum wurden Kraftstoff-, Tauch- und Ballastzellen eingebaut, die dem U-Boot bessere Seeeigenschaften aufgrund höherer Stabilität verlieh. Außerdem konnte durch den gewonnenen Raum eine zweite Maschinenanlage eingesetzt werden. Verglichen mit den „UC-I“-Booten hatte sich die Reichweite mit über 10 000 Seemeilen mehr als verzehnfacht, die Geschwindigkeit wurde fast verdoppelt!

DER ZAHN DER ZEIT NAGT AN „UC 71“

Das Messgerät in der einen und meine Lampe in der anderen Hand geht es erneut runter zum Wrack. Im Bugbereich angekommen, beginnt Christan damit, Bewuchs und Rost an zufällig ausgewählten Stellen mit einem Spachtel freizukratzen. Und während Robert unser Treiben filmt, beginne ich mit den Messungen. Über ein Kabel gehen die Daten direkt nach oben, wo Uli und Philipp diese notieren.

Zurück im Boot sprechen wir über unsere Messresultate. Die festgestellte Stärke des Druckkörpers beträgt an einigen Stellen nur noch 4,3 Millimeter. Ursprünglich waren diese elf Millimeter dick. Unaufhaltsam nagt der Zahn der Zeit an „UC 71“. Umso wichtiger, dass wir sie jetzt dokumentieren!

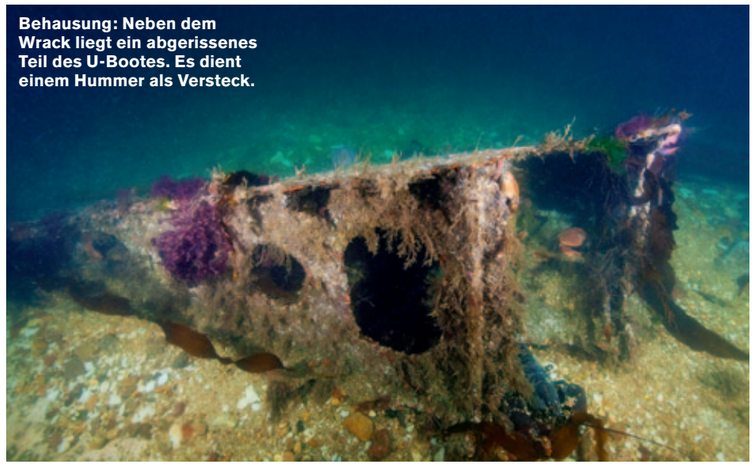
U-Boote unterscheiden sich von traditionellen Schiffskörpern durch die Konstruktion ihrer zylindrischen Form in Kombination mit der enormen Blechstärke. Aus diesem Grund wird ein U-Boot nie so schnell zerfallen wie ein Schiff und sehr wahrscheinlich werden U-Boote künftig die am längsten überdauernden Metallwracks in den Weltmeeren sein!

Am dritten Tag unserer Helgoland-Expedition möchten wir ins Innere des

Sonnenuntergang vor Helgoland: Die Lange Anna gilt als Wahrzeichen der Hochseeinsel.

Packesel: Für die Expedition zur „UC 71“ braucht das Tauchteam einiges an Equipment.

Teammitglieder von Submaris: Philipp Schubert, Robert Marc Lehmann, Florian Huber und Christian Howe (von links).



Behausung: Neben dem Wrack liegt ein abgerissenes Teil des U-Bootes. Es dient einem Hummer als Versteck.

Die Schotten und Luken des U-Bootes standen offen. Wurde die „UC 71“ absichtlich versenkt?

Wracks vordringen. Wir wollen mögliche Hinweise finden, ob das U-Boot damals tatsächlich durch ungünstige Umstände unterging oder ob gezielte Sabotage von Seiten der deutschen Besatzung der Grund war. Anlass für diese Annahme findet sich zum einen in der Lage des Wracks, nur 1000 Meter vom Helgoländer Hafen entfernt und dem überlieferten Bericht des kommandierenden Kapitäns Köhler vom 26. Februar 1919. Bei der Position des Wracks stellt sich die Frage, warum kein Versuch unternommen wurde, den nahegelegenen Hafen zu erreichen?

In englischen Quellen taucht als Schwachpunkt des „UC-II“-Typs die undichte Luke zwischen Turm und Rumpf auf, die für zahlreiche Verluste verantwortlich gemacht wird. Während der ersten Tauchgänge 2001 konnten Claude Fröhle zusammen mit Forschungstauchern der Biologischen Anstalt Helgoland feststellen, dass nur das Turmluk fest verschlossen war, die übrigen beiden Luken am Oberdeck jedoch offen standen. Würde man die nicht schließen, wenn ein Schiff zu sinken droht? Wie dem auch sei – eine dieser Luken würde uns heute hoffentlich ins Innere von „UC 71“ führen.

Wieder lassen wir uns in die dunkle Nordsee fallen, erreichen den Bug und machen uns dann auf Richtung Turm. Kurz davor sehen wir bereits die kleine, offenstehende Luke. Uli verschwindet zuerst darin. Ich warte kurz und folge ihm vorsichtig. Drinnen angekommen wird mir schlagartig bewusst, welcher unerträglichen Enge die Besatzung damals ausgeliefert war. Was ist hier wohl alles passiert ist? Welche Entscheidungen wurden getroffen und worüber haben sich die jungen Männer unterhalten, wenn es mal nicht um Krieg ging?

Mit vorsichtigen Flossenschlägen bewegen wir uns, drehen uns in alle Richtungen und sehen zwei weit offenstehende Schotts. Wurden sie bei früheren Plünderungen geöffnet, schießt es mir durch den Kopf? Dazu wäre jedoch größeres Werkzeug nötig gewesen. Zudem finden wir keine Spuren von Gewalteinwirkung. Die offenen Luken und Schotts erhärten vielmehr unseren Verdacht, dass es sich hier um eine gezielte Selbstversenkung handelt. Die Motive für eine Versenkung liegen auf der Hand. Nach dem Waffenstillstand von Compiègne sollten zahlreiche Kriegsschiffe sowie alle U-Boote an die Alliierten ausgeliefert werden. Den Höhepunkt des Widerstandes gegen diese Maßnahme stellte die Versenkung der internierten deutschen Flotte im englischen Flottenstützpunkt Scapa Flow am 21. Juni 1919 dar. So kann auch das Versenken des eigenen U-Bootes als Reaktion und ablehnende Handlung gegen die Bestimmungen des Versailler Vertrages gewertet werden.

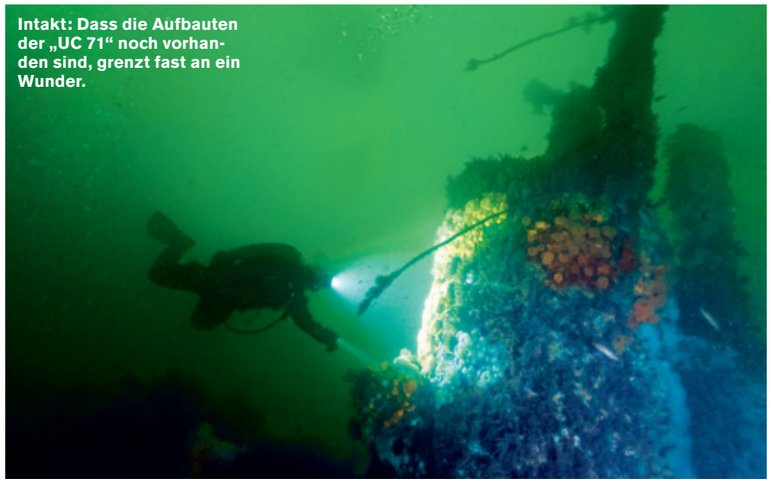
DIE „UC 71“ WURDE ZUM BIOTOP

In den nächsten Tagen tauchen wir noch einige Male runter zur „UC 71“, machen Fotos und dokumentieren den Zustand mit unseren Videokameras. Und Philipp identifiziert in nur einem Tauchgang 40 verschiedene Arten an Flora und Fauna. Die vielfältige Artengemeinschaft Helgolands spiegelt sich also mittlerweile auch auf dem Wrack wider. Einem Wrack, das Teil eines Krieges war, an dem mehr als 70 Millionen Menschen beteiligt waren und der rund 17 Millionen Menschenleben forderte. Laut UNESCO gibt es weltweit an die 10 000 Schiffwracks des 1. Weltkrieges. Und obwohl diese Wracks Zeugen eines der größten Konflikte der jüngeren Geschichte sind, wurden sie bislang nicht annähernd ausreichend untersucht.

Wracks des 1. Weltkrieges sind eine bedeutende historische Quelle; viele von ihnen repräsentieren den hohen Stand der Technik des 20. Jahrhunderts. Die Mehrzahl der Wracks sind außerdem Kriegsgräber, in denen noch immer menschliche Überreste ruhen. Neben der Bewahrung und Erforschung dieser komplexen, archäologischen Fundstellen ist es deshalb wichtig, genau dafür ein Bewusstsein in der Öffentlichkeit zu schaffen.

KURZ-INFOS

Name:
„UC 71“
U-Boot-Typ: UC II
Bewaffnung:
Ankertauminen
Besonderheit:
U-Boot in Zweihüllenbauweise mit vergrößertem Öl-Vorrat und Platz für eine zweite Maschinenanlage. Dadurch erhöhte sich die Reichweite und Geschwindigkeit.
Werft: Blohm & Voss, Hamburg
Stapellauf: 12. August 1916
Gesunken: 20. Februar 1919
Untergangsursache: wahrscheinlich absichtliche Selbstversenkung
Position: 1000 Meter vor dem Helgoländer Hafen in etwa 18 Metern Tiefe



Intakt: Dass die Aufbauten der „UC 71“ noch vorhanden sind, grenzt fast an ein Wunder.

TAUCHEN & REISEN weltweit

✓ individuelle Reiseangebote auf Ihre Wünsche zugeschnitten
✓ Professionelle Beratung nach Maß

Mehr als Tauchen
Wir organisieren Ihren Tauchurlaub plus...

Thomas Cook · DERTOUR · MEIERS · ADAC · SCHAUINSLAND REISEN · FTI

International Aquanautic Club

International Aquanautic Club GmbH & Co. KG
Telefon 0201 67 00 49
info@diveiac.de
Telefon 0204 868 10 75
info@tauchen-weltweit.de

www.diveiac.de
www.tauchen-weltweit.de