

Abtauchen in die Geschichte



Unter dem Heck des U-Boot-Wracks wuchert Tang, der in langen Streifen malerisch in der Gezeitenströmung weht.

Ein Tauchgang zu UC 71

Im Frühling 2003 läuft der frühere Kriegsfischkutter MS „Gotland“ zu einer ungewöhnlichen Nordsee-Mission aus: An Bord sind ein Kamerteam des NDR-Fernsehens, das Explorerdiving-Team, der Videofilmer Peter Fritschen von Aquata Deutschland und der Unterwasserfotograf Falk Wieland. Das Spezialisten-Team beabsichtigt, verschiedene U-Boot-Wracks aus dem I. Weltkrieg zu dokumentieren. Die U-Boote sind nach langen Recherchen und vielen

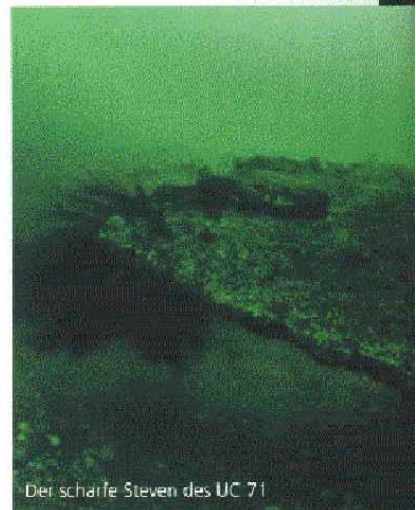
Tauchgängen vom Explorerdiving-Team aus Meldorf in Dithmarschen wiederentdeckt worden. Auf den U-Booten aus dem I. Weltkrieg ruht in vielerlei Hinsicht längst der Staub der Geschichte. Sie finden in der einschlägigen Literatur weniger Beachtung als ihre Nachfolgermodelle aus dem II. Weltkrieg. Sie wurden in geringeren Stückzahlen gebaut, und die erhaltenen Wracks sind vom Zerfall durch Korrosion

bedroht, längst im Meeresgrund versunken oder unter Bewuchs kaum mehr erkennbar. Von den Minen-UC-Booten der kaiserlichen Marine gelangten lediglich 79 Stück zum Fronteinsatz, und 57 von ihnen kehrten nicht zurück. Dennoch waren auch diese Boote geniale technische Leistungen ihrer Epoche. Ein Zufall der Geschichte hat uns einen Vertreter dieser Weltkrieg-I-U-Boote bewahrt: UC 71 sollte infolge des verlorenen Weltkriegs an

Falk Wieland



Ein magischer Platz für Wracktaucher: die Heck-Unterseite des alten kaiserlichen Boots.



Der scharfe Steven des UC 71

Technische Daten des UC 71

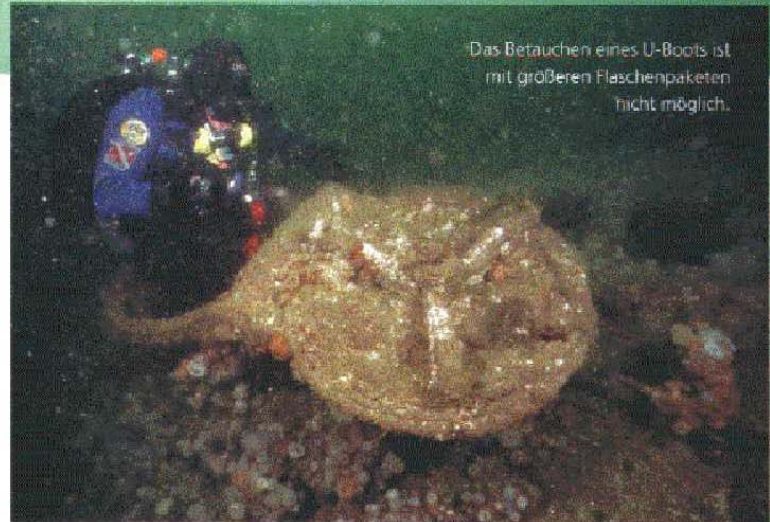
Entwicklung	Amtsentwurf 1915
Typverdrängung:	
– Oberfläche	427 t
– getaucht	508 t
Abmessungen (L×B×T)	53,15×5,22×3,24 m
Höchstgeschwindigkeit:	
– Oberfläche	12 kn
– getaucht	7,4 kn
Reichweite:	
– Oberfläche	10.420 sm bei 7 kn
– getaucht	52 sm bei kn
Motoren für Wasseroberfläche	2 MAN-Sechszylinder-Viertakt-Diesel S6 V26/36 à 300 PS
Motoren für Tauchfahrt	2 SSW-Doppelmotoren à 230 kW
Bewaffnung	2 Bugtorpedorohre, 1 Hecktorpedorohr (50 cm) 6 Minenschächte für 18 Minen 1 × 8,8 cm-Kanone
Besatzung	3 Offiziere, 23 Mannschaften

England ausgeliefert werden, sank jedoch auf der Überführungsfahrt durch einen technischen Defekt nahe bei Helgoland. Vielleicht hat aber auch die Besatzung die Flurventile geöffnet.

UC 71 gilt unter den wenigen Insidern, die jemals ein U-Boot-Wrack in der Nordsee gesehen haben, als das besterhaltene U-Boot. UC 71 steht zugleich als Denkmal für den persönlichen Mut jener Männer, die mit den ersten kriegstauglichen U-Booten in See stachen. Dieser Mut und das seemannische Können wurden nach dem Krieg sogar von den früheren Gegnern gewürdigt, denn die Besatzungen der UC-Boote erbrachten außergewöhnliche seemannische Leistungen in flachen und komplizierten Küstengewässern.

Ein Amtsentwurf von 1915

Im Verlauf des I. Weltkriegs gab es immer wieder scharfe diplomatische Proteste gegen den uneingeschränkten U-Boot-Krieg, der



Das Betauchen eines U-Boots ist mit größeren Flaschenpaketen nicht möglich.

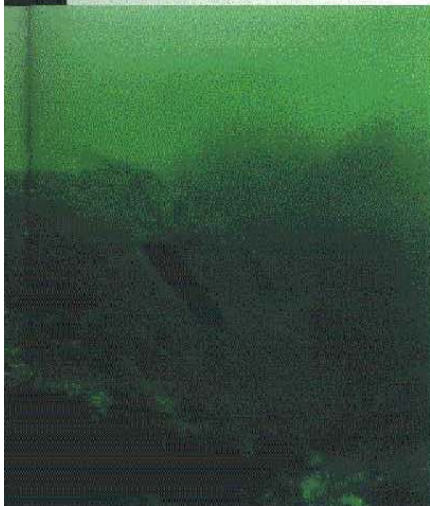
darin bestand, Handelsschiffe ohne Vorwarnung zu torpedieren. Deshalb suchte man nach Wegen, den Handelskrieg gegen England „mit weniger Publicity“ zu führen. Zeitweise favorisierte die Marineführung den Minenkrieg. Da aber mitten im Krieg längst alle Häfen, deren Ansteuerungen und auch wichtige Seewege überwacht wurden, war es Überwassereinheiten kaum noch möglich, Minensperren zu legen. Deshalb wurden spezielle Minen-U-Boote entworfen und in Dienst gestellt – mit gravierenden Folgen: Das Lloyds Register of Shipping schätzt für den I. Weltkrieg 1.177.878 BRT Schiffsraum-Verluste durch Minen. Davon werden 648.764 BRT den UC-Booten zugeschrieben.

Die Boote der UC-I-Klasse der kaiserlichen Marine konnten lediglich Minen legen und führten als sonstige Bewaffnung ein einziges Maschinengewehr mit. Die Kommandanten bklagten deshalb, dass sie auf dem Rückweg vom Legen der Minensperren keinen wirkli-

chen U-Boot-Krieg führen könnten. Darüber hinaus war der Antrieb der UC-I-Klasse so unsicher, dass die Boote unter anderem Brieftauben mitführten, um bei Maschinenschaden den Stützpunkt rasch und sicher verständigen zu können.

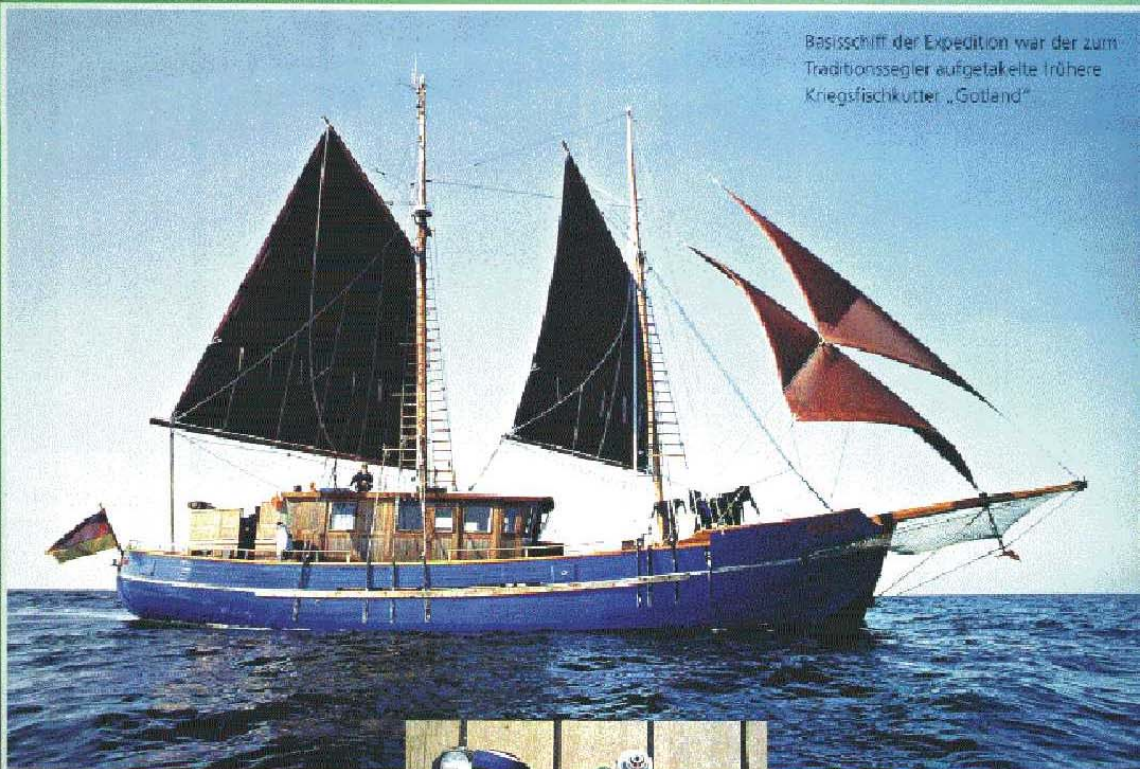
Demgegenüber waren die Boote der UC-II-Klasse, zu denen UC 71 zählt, auch aus heutiger Sicht schon „richtige“ U-Boote. Ihre Reichweite war extrem verbessert, sie hatten zuverlässigere Maschinen und verfügten neben ihren Minenschächten über eine Bordkanone, drei Torpedorohre und sieben mitgeführte Torpedos.

Im Jahr 1916 erkannte der Großadmiral von Tirpitz die Bedeutung des Minenkriegs und ließ prüfen, wie viele U-Boote dieses Typs die Werften noch bis Ende 1916 herstellen konnten. Man kam auf 31 Boote, die auf verschiedenen Werften als Serie in Auftrag gegeben wurden. Aus diesem Auftragsvolumen gingen UC 65 bis UC 73 an die Hamburger Werft



Taucher am Propeller des U-Boots

Alle Fotos: Frank Weiland



Basisschiff der Expedition war der zum Traditionsegler aufgetakelte frühere Kriegsfischkutter „Gotland“

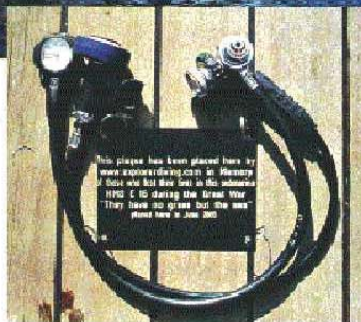
Blohm & Voss. Der Stückpreis betrug seinerzeit 2.141.000 Reichsmark.

Zur Technik des UC 71

Die Boote der UC-II-Klasse (UC 16 bis UC 79) waren etwa baugleich, wurden jedoch auf verschiedenen Werften gefertigt und im Kriegsverlauf weiter entwickelt. Daraus ergaben sich innerhalb der Klasse geringe Unterschiede hinsichtlich der Abmessungen, Maschinenausrüstung und Bewaffnung (späte Modelle mit 10,5-cm-Kanone etc.). Deshalb sind die in der Tabelle zusammengefassten technischen Daten von UC 71 nur für die von 1916 bis 1919 bei Blohm & Voss in Hamburg gefertigte Kleinserie von UC 65 bis UC 73 komplett zutreffend, jedoch nicht für die gesamte UC-II-Klasse.

Der Einsatz des UC 71

UC 71 lief am 12.8.1916 vom Stapel und wurde am 28.11.1916 von Oberleutnant zur See Hans Valentiner in Dienst gestellt. UC 71 verlegte nach Flandern und legte Ende März 1917 vor der französischen Kanalküste mehrere Minensperren. Diese führten zum Untergang des britischen Frachters „Gower Coast“, des Kutters „Cenobic“, des Seglers „Sarcelle“, des Norwegers „Heim“ und des Drifters „Saint Louis III“. Außerdem sanken die Segler „Primrose“ und „Ellen James“ sowie die



Diese Tafel soll zu Ehren gefallener britischer Seeleute an einem U-Boot-Wrack der britischen E-Klasse angebracht werden.

Frachter „San Fulgencio“ und „Caminha“. Auf dem Rückmarsch wurden die Frachter „Valhall“ und „Themistolis“ erfolgreich torpediert und weitere Schiffe mit Sprengpatronen versenkt.

UC 71 erwies sich auch als ausgesprochen „glückliches“ Boot, denn es entkam mehrfach dem Kampf mit U-Taillen (schwer bewaffneten, als harmlose Handelsschiffe getarnten Hilfskreuzern), berührte zuweilen nicht detonierenden Seeminen und brachte einmal sogar ein Stück U-Boot-Netz mit zwei eingeflochtenen Minen mit in den Stützpunkt zurück.

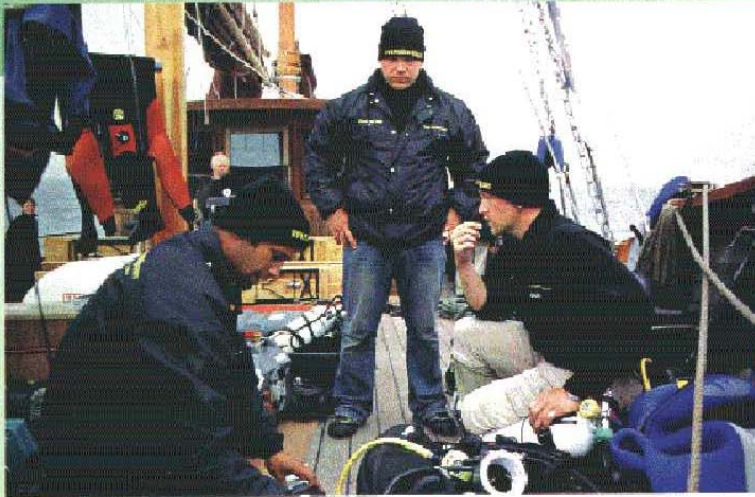
UC 71 setzte seine Feindfahrten bis zum Ende des I. Weltkriegs erfolgreich fort und war während der Kampfhandlungen in 21 Unternehmungen unterwegs, von denen der größte Teil

Feindfahrten, andere bloß Verlegungen waren. Insgesamt versenkte UC 71 mindestens 59 Schiffe mit 106.269 BRT Schiffsraum.

Nach einer Werftliegezeit im Jahr 1918 verließ UC 71 unter dem Kommando von Oberleutnant zur See Eberhard Schmidt wegen Räumung der Flandernstützpunkte Zeebrügge am 13.10.1918 in Brunsbüttel ein. Eine Frontverwendung ergab sich nicht mehr. Ledem am 11.11.1918 bei Compiègne unterzeichneten Waffenstillstandsabkommen und dem Versailler Vertrag mussten die vorhandenen Unterseeboote an die Siegermächte abgeliefert werden. Also wurde auch UC 71 ausgerüstet und mit einer Überführungsbesatzung am 20.1.1919 zur Auslieferung an England in Marsch gesetzt. Noch am selben Tage sank UC 71 beinahe in Sichtweite des Helgoländer Südhafens auf den Grund der Nordsee.

Taucherlebnis UC 71

Unser Abstieg führt uns hinunter an den Bug von UC 71. Es strömt heftig hier, dicht vor Helgoland. Das so genannte Stillwasser verdient diesen Namen nicht immer. Das alte kaiserliche U-Boot liegt leicht schräg auf festem Boden, mit vielleicht 30 Grad Schlagseite. Allein der Bug, etwa die vorderen fünf bis sechs Meter des Boots, sind zerstört. Die untere Hälfte der Bugsektion mit Steven liegt am



Konzentrierte Diskussion an Deck: Das Explorerdiving-Team wird jedes Wrack zuerst aufsuchen und die Sicherheit der nachfolgenden Taucher gewährleisten.

Meeresgrund und ist gut erkennbar. Die obere Hälfte fehlt oder hängt in verdrückten Trümmern am aufrecht liegenden Bootskörper. Vielleicht ist der Bug beim Aufschlag auf dem Meeresgrund nach der Versenkung des Boots zerstört worden – oder durch das Rammen eines anderen Schiffs.

Wir schweben im Bugbereich mit der Strömung an UC 71 entlang. Deutlich sind die Ruderschutzhügel zu sehen, in denen sich die vorderen Tiefenruder bewegen. Die Bügel sollten das Verhaken in Leinen und U-Boot-Netzen verhindern. Wer unmittelbar unterhalb der Tiefenruder bis zum Ballastkiel und zum Meeresgrund absteigt, kann dort den Pilzanker des Boots sehen. Er sieht wie ein halbrunder Buckel unter der Mittellinie des Boots aus.

Von oben auf den Bootskörper schauend, entdecken wir mehrere kreisrunde Öffnungen, die jedoch keine Luken sind: UC 71 besitzt sechs nach oben offene, vertikale Minenschächte für je drei übereinander liegende Minen. In der Nähe der heute leeren Minenschächte befinden sich auch die kantigen, weit oben am Bootskörper angebrachten, etwa 4 m langen Bugtorpedorohre. Dabei handelt es sich um druckfeste Überwassertorpedorohre der Firma BMAG Schwarzkopf Berlin, deren Typenschilder noch heute zu lesen sind.

Die aus dem Druckkörper ragenden Minenschächte und die daneben befindlichen Bugtorpedorohre gaben der UC-II-Klasse eine ganz charakteristische Silhouette, denn das 8,8-cm-Geschütz stand von der Seite gesehen in einer wannenförmigen Vertiefung zwischen Vorschiff und Turm.

Wir folgen weiter dem Bootskörper. Dicht am Meeresgrund sind der Kiel und der gewaltige, aus Stahlprofilen bestehende Rahmen des Boots zu bewundern. Auch die Zweihüllenbauweise des Boots wird an mehreren Stellen ver-

ständlich: Der innere und eigentliche Druckkörper blieb unversehrt erhalten, die äußere Hülle hingegen ist an mehreren Stellen quadratmeterweise verloren gegangen, sicher wegkorrodiert.

Zwischen beiden Hüllen liegen Leitungen und Ventile, Trimm- und Flutttanks – diverse Technik, die nicht im Druckkörper selbst Platz finden musste. Noch vor dem Turm können aufmerksame Betrachter den nunmehr leeren Standort der 8,8-cm-U-Boot-Kanone bemerken und sich den Stauraum für bis zu 133 Granaten vorstellen. Weite Flächen des kaiserlichen U-Boots sind mit einem Filz aus kleinen Tangstreifen, Blumentieren und Muscheln überzogen. Krabben und Seespinnen schätzen verborgene Winkel des Wracks. Größere strömungsgeschützte Bereiche am U-Boot sind von Seeskorpionen und kleinen Klippenbarschen besiedelt.

Endlich erreichen wir den Turm, das typische Bauteil von U-Booten. Es ist schon ein erhabener Anblick, wie das Boot so nahezu komplett mit leichter seitlicher Schlagseite auf dem Grund liegt. Am Turm können wir Turmsehrohr und Zentralsehrohr noch ausmachen, doch beide sind nur wenig ausgefahren. Das Turmluk ist geschlossen. Nicht weit hinter dem Turm in Richtung Heck steht das große Maschinenluk offen. Das mittig auf dem Deck befindliche Luk liegt genau über dem Dieselmotor des Boots. Hier hat vermutlich die Besatzung das Boot verlassen.

Wer an dieser Stelle das Risiko auf sich nimmt, ins Bootsinnere zu tauchen, kann über den Dieselmotoren wirt herabhängende Kabelbäume, den Funkraum und den Lokus mit der Handpumpe betrachten. Erst nach Passieren eines weiteren Schotts in Richtung Bug erreicht man die Zentrale mit den Periskopen und vielerlei Schaltkästen.



Was die Expedition unter Wasser erwartet, kann man sich so etwa an diesem Turm des britischen U-Boots HMS E 24 vorstellen, der im Wrackmuseum Cuxhaven zu sehen ist.

Unser Tauchgang führt uns weiter zum Heck. Das liegt frei auf dem Grund, und wir können unter den Propellern aus Manganbronze und unter der Seitenrudieranlage durchtauchen. Neben dem Turm ist dies das schönste Panorama von UC 71: der Blick von unten auf das Heck mit seinen Tiefen- und Seitenrudern und der Wasseroberfläche darüber.

Auch die Klappe für das hintere Unterwassertorpedorohr ist erkennbar. Auf der Krone des Propellers sind Daten wie „UC 71“, Hersteller, Gewicht und Durchmesser (1,29 m) eingeschlagen. Um diese Inschriften zu finden, muss man immer wieder auf Neue kratzen und Bewuchs abbürsten.

Das alte kaiserliche U-Boot UC 71 ist als Wrack 1480 in den Seekarten verzeichnet. Da es sich im Naturschutzgebiet (NSG) „Helgoländer Festlandssockel“ befindet, bedarf es für legale Tauchgänge einer Sondergenehmigung des WSA Tönning. Diese Genehmigung wird von Zeit zu Zeit erteilt – so auch für unsere Expedition –, um auf diese Weise Angaben über den aktuellen Zustand des Wracks zu bekommen.

Literatur und Info-Adressen

– Antony Preston „Die Geschichte der U-Boote“, ISBN 3-86070-697-7.

– Eberhard Möller und Werner Brack „Enzyklopädie deutscher U-Boote“, ISBN 3-613-02245-1.

– Harald Bendert, „Die UC-Boote der Kaiserlichen Marine 1914-1918“, ISBN 3-8132-0758-7.

Die Bestimmung von U-Boot-Teilen und U-Boot-Wreckstories bietet das Wrackmuseum Cuxhaven, Dorfstrasse 80, 27476 Cuxhaven, Tel. 0 47 21/2 33 41. Internetadressen mit Bezug zur geschichtlichen Expedition: www.underwaterfoto-und-story.de, www.outcast-productions.de, www.explorerdiving.com, www.ms-gotland.de, www.cove-diving.de.