

U-Boot-Krieg vor Kanada

Die Wracks von Bell Island

Von Ian Umlauff

Unternehmen Paukenschlag: Hitler will Großbritanniens Nachschubwege abschneiden und schickt seine U-Boote in den Atlantik. Dort operieren sie bis hin zur nordamerikanischen Küste. In der Conception Bay im Südosten Neufundlands liegen vier von solchen U-Booten versenkte Schiffe.

„Sie sind das Ergebnis deutscher Arroganz“, schreibt der renommierte kanadische Publizist und Wracktaucher Gary Gentile, „ein Fenster in die Geschichte, das Wracktaucher noch für Generationen begeistern wird.“

Hat er Recht damit?

Das Cape Islander Boot hat an einer Boje festgemacht. Kaum eine Seemeile nordnordöstlich von uns liegt das Ufer. Deutlich können wir die etwas verteilt stehenden Holzhäuser von Lance Cove ausmachen, einer kleinen Ortschaft auf Bell Island, der größten Insel in der Conception Bay. Ich bin gespannt, was mich erwartet. Einige unter uns, z.B. der deutsche Unterwasserkameramann Ingo Vollmer und seine Frau Anita, sind hier schon zig Mal getaucht und wissen, was kommt. Als wir ins Wasser gehen, sind die Verhältnisse nicht unbedingt optimal. Trotz der niedrigen Wassertemperatur mindert Phytoplankton die Sicht stärker als erwartet. Langsam sinke ich die Abstiegsleine hinab. Wie ein Wegweiser führt sie nach unten in die Vergangenheit. Bis auf eine Tiefe von etwa zehn Metern bleibt das dunkle Grün undurchdringlich. Dann beginnen sich zunehmend die Aufbauten eines Schiffes abzuzeichnen. Das Wrack kommt immer näher: die S.S. „Saganaga“. Die „Saganaga“ ist nur einer von vier Eisenerzfrachtern, die unmittelbar vor Lance Cove in einem Umkreis von kaum 1000 Metern auf dem Meeresgrund liegen, stumme Zeugen eines auf beiden Seiten des Atlantiks nur wenig bekannten Kapitels deutsch-kanadischer Geschichte, versenkt von U-513 und U-518. Die im Zuge deutscher Operationen während des Zweiten Weltkrieges unmittelbar vor der kanadischen Küste und den St.-Lorenz-Strom hinauf bis Point au Père auch hier ihre Opfer fanden. Zahlreiche Legenden ranken sich um die Ereignisse zwischen 1939 und 1943, als deutsche U-Boote im Rahmen des „Unternehmen Paukenschlag“ den Transport von Nahrungsmitteln, Waffen und Munition sowie Rohstoffen zu deren Herstellung nach England und in die Sowjetunion unterbinden sollten. Um in keinen Zweifrontenkrieg verwickelt zu werden, wollte Hitler nach dem Angriff auf die Sowjetunion im Juni 1941 Frieden mit England. Churchill aber winkt ab. Weil eine Invasion der Britischen Inseln für die Deutschen unrealistisch war, erschien der deutschen Führung das Aushungern der Inseln die einzige strategische Alternative.

Zu diesem Zweck operierten die deutschen U-Boote im Nordatlantik und wagten sich sogar bis in kanadische Häfen vor und versenkten zahlreiche alliierte Schiffe mit tausenden von Menschen an Bord: „Hätten die deutschen Torpedofachleute die ungeheure Zahl von Torpedoversagern in den Griff bekommen, die Schlagkraft des deutschen U-Boot-Krieges wäre überwältigend gewesen und hätte möglicherweise sogar zum Sieg geführt“, sagt heute der kanadische Historiker und Kapitän zur See der Reserve, Michael Hadley. Wir haben das achterne Hauptdeck der „Saganaga“ in 21,5 Meter Tiefe erreicht. Noch heute sind die Mittschiffsaufbauten

erstaunlich gut erhalten, weiter hinten das Achterdeck, dazwischen die offene Ladeluke, gefüllt mit Trümmern und Resten der Ladung. Den überwiegenden Teil des Erzes hat die Torpedoexplosion herausgeschleudert. Alles ist bewachsen mit einer fantastischen Vielfalt von Seeanemonen. Marc, der Tauchguide von Ocean Quest, zeigt uns ein loses Bullauge, das er aus einem Versteck im Wrack hervorgeholt hat. Viele Taucher, die er hier herunter führt, lassen sich damit fotografieren. „Take pictures, leave bubbles!“ ist das Motto von Ocean Quest. Will heißen: Mitgenommen und beschädigt wird nichts. Die Wracks sind ein Mahnmal und sollen bleiben, wie sie sind. Nicht zuletzt, um die Würde der Seeleute zu wahren, die hier ihr Grab gefunden haben. Wir tauchen hinab in den Laderaum. Jetzt, in 28,5 Meter Tiefe, liegt die Temperatur bei nur drei Grad Celsius. Marc zeigt uns die Überreste eines Rettungsbootes, ein halb verschüttetes Skelett inmitten der Verwüstung. Im Licht unserer Lampen blitzt auf dem Balkweger, der Rumpfoberkante, eine Metallplakette auf, die jene irische Werft als Erbauer ausweist, auf deren Meadowside yard in Glasgow die S.S. „Saganaga“ im März 1935 vom Stapel gelaufen war: Harland & Wolff, die Erbauer der Titanic. Nach Ansicht von Rick Stanley und seinen Tauchern bei Ocean Quest ist die „Rose Castle“ das schönste, weil besterhaltene der vier Wracks. Aber auch die anderen drei sind überaus interessante Tauchplätze. Ihre Aufbauten sind so gut erhalten, dass entsprechend ausgebildete und ausgerüstete Taucher dort auch eindringen können. Mit einem Tauchguide als Sicherungstaucher schaffen sie es leicht in den Funkraum der „Rose Castle“, in dem man die gut erhaltenen Resten der Funkanlage findet. An anderen Stellen kann man Hanftaue in erstaunlich gutem Zustand genauso wie Haufen großkalibriger Maschinengewehrmunition entdecken. „Man kann nicht ausschließen, dass solche Munitionsreste noch aktive Gefahrenstoffe enthalten“, meint Thomas Schwarz, ehemaliger Kampfmittelräumer und heute Inhaber der Firma Schwarz Ortungs- und Sicherheitstechnik in Bonn. Von hier stammen die bei unseren Tauchgängen benutzten Unterwassermetalldetektoren. „Man sollte solche unidentifizierten Munitionsreste unbedingt liegen lassen.“ An anderen Stellen des Wracks findet man Toilettenschüsseln, Waschbecken, Geschirr, Besteck, Holzmöbel und vieles mehr. Und auch Liebhaber der Unterwasserflora und -fauna kommen an diesen künstlichen Riffen auf ihre Kosten. Unter anderem sind es Seeanemonen, verschiedene Seestern- und Seeigelarten, Jakobs- und zahlreiche andere Muscheln, Seehasen und Dorsche, die die Wracks bevölkern. Ein Tauchgang pro Wrack ist lange nicht genug, um all die spannenden Details zu entdecken, die sie bieten. Museen, Bücher und Internet sind Quellen für eine interessante Vorbereitung auf diese Tauchgänge in unsere Geschichte. 69 Seeleute sind bei den Angriffen insgesamt ums Leben gekommen. Sind sie wirklich, wie Gary Gentile meint, ein Opfer deutscher Arroganz? Oder kanadischer Naivität?

Erst nach dem zweiten Angriff unternahmen die Kanadier wirksame Schutzmaßnahmen für die Eisenerzfrachter, die vor Bell Island auf ihre Eingliederung in Geleitzüge nach Europa oder in die USA warteten. Erst da wurden Torpedonetze gezogen, fuhren Kriegsschiffe in kurzen Abständen Patrouille. Ab sofort mussten die auf Reede liegenden Frachter ihre Motoren permanent warm halten und ausreichend Besatzung an Bord haben, um bei einem Angriff sofort Anker lichten und Fahrt aufnehmen zu können. Von den zwölf deutschen U-Booten, die während des Zweiten Weltkrieges vor der amerikanischen und kanadischen Ostküste operierten, haben nur zwei das Kriegsende erlebt. U-513 und U-518 waren nicht dabei. U-518 wurde am 22. April 1945 nordwestlich der Azoren unter dem Kommando von Oberleutnant Hans-Werner Offermann von amerikanischen Zerstörern durch einen massiven Wasserbombenangriff versenkt. Alle 56 Besatzungsmitglieder starben. U-513 wurde gleich zu Beginn einer Feindfahrt am 19. Juli 1943 unter dem Kommando von Kapitänleutnant Friedrich Guggenberger im Südatlantik südöstlich von Sao Francisco do Sul versenkt. 46 deutsche Seeleute starben, sieben überlebten. Zu Tausenden fanden Jäger und Gejagte ihr Grab auf dem

Grund der Ozeane. Waren die deutschen Operationen vor nordamerikanischen Küsten nun ein "Zeichen von Arroganz", wie der Kanadier Michael Hadley meint? Oder waren missglückte Angriffe der Deutschen gar "bedauerlich", wie Jak P. Mallmann-Showell, der nicht nur in Deutschland renommierte Experte für den U-Boot-Krieg, irritierender Weise schreibt? Am besten, man macht sich seinen eigenen Reim auf die Geschichte.