



Illustration: Jamile de Carmo

Serie: Geister-Schiffe



In einer neuen Serie stellt unterwasser Schiffe vor, deren Schicksal von Rätseln umrankt ist: Mal liegen die Ursachen ihres Untergangs im Dunklen, mal ist das ganze Schiff verschollen, mal das Schicksal von Passagieren und Besatzungsmitgliedern ungeklärt. unterwasser-Wrackexperte Claus-Peter Stoll hat sich für diese Serie tief in die Archive der Schiffahrtsgeschichte gewählt.

Tödliches Treffen

In einer geheimen Mission verabreden sich zwei U-Boote der deutschen und japanischen Flotte mitten im Atlantik. Die Japaner haben eine wertvolle Ladung für Nazi-Deutschland an Bord, darunter mehrere Kisten Gold. Doch die Übergabe wird vereitelt, die U-Boote werden bombardiert. Die japanische I-52 versinkt – und mit ihr das Gold.

Das Rendezvous war geglückt, mitten im Atlantik, am 23. Juni 1944, etwa 1300 Kilometer südwestlich der Azoren. An der Oberfläche näherten sich zwei U-Boote: Die deutsche U 530 unter Kommando von Kapitänleutnant Kurt Lange und das japanische Transport-U-Boot I-52 unter Führung von Kapitän Kameo Uno. Das Treffen der sogenannten »Operation Momi« war als Top Secret eingestuft. Die Japaner hatten Order, eine moderne deutsche Radarsuchanlage an Bord zu nehmen, die ihnen einen sicheren Kurs durch die gefährliche Biskaya ermöglichen sollte, bis zu ihrem Ziel, dem französischen Atlantikhafen Lorient. Denn in dieser Technologie war die Kaiserliche Flotte den Alliierten noch immer haushoch unterlegen.

Doch was wollte I-52 in Lorient, weit weg von den pazifischen Kriegsschauplätzen? Das U-Boot hatte eine der schwierigsten Aufgaben des 2. Weltkriegs zu bestreiten, die je in dieser Zeit unternommen wurde: Eine Fahrt um den halben Globus und das aus Sicherheitsgründen meist unter der Wasseroberfläche. An Bord befand sich eine wertvolle Ladung für Nazi-Deutschland, 230 Tonnen wichtige Metalle wie Molybdän, Wolfram und Zinn, 54 Tonnen Rohgummi, fünf Tonnen Chinin und 146 Goldbarren in 49 Kisten, zirka zwei Tonnen. Die Ladung war zur Bezahlung der deutschen Hilfe an Japan gedacht und wurde im Reich dringend benötigt, besonders die kriegswichtigen Metalle. I-52, am 28. Dezember 1943 in Dienst gestellt, war kein herkömmliches U-Boot für den Kampfeinsatz, sondern speziell für lange Unterwassertransporte konzipiert.

Wie eine Konservendose

Doch Minuten, nachdem die Radaranlage übergeben worden war, erschien mitten in der atlantischen Wasserwüste ein US-Flugzeug, eine Grumman TBM Avenger, die vom Hilfsflugzeugträger USS Bogue aufgestiegen war. Der Pilot Jesse Taylor funkte seine Entdeckung, bei der er sich sicher war, dass es sich um ein japanisches U-Boot handelte, an seinen Träger. Taylor hatte die beiden Boote trotz Dunkelheit fest auf seinem Radar und warf etwa eine Meile vor dem Rendezvouspunkt eine Sonarboje und zwei Rauchsignale ab. Deutlich konnte er nun Schraubengeräusche vernehmen, beide U-Boote versuchten, sich durch Alarmtauchen der Gefahr zu entziehen. Er kurvte ein und warf zwei Wasserbomben in der Nähe der Boote ab. Um sicher zu gehen, griff er wiederholt an und setzte einen neu entwickelten, akustischen UW-Torpedo vom Typ MK 24 ein. Minuten später gab

es eine Explosion, begleitet von einem knisternden Geräusch, als ob eine Konservendose zusammengedrückt würde. Die Schraubengeräusche verstummten.

Taylor kehrte zum Träger zurück, und eine weitere Avenger mit Leutnant Gordon am Steuerknüppel setzte den Angriff fort. Erneut warf der Pilot mehrere Sonarbojen ab, erneut waren leichte Propellergeräusche zu hören, die sich zunehmend verstärkten. Wieder kam ein MK 24-Torpedo zum Einsatz, um 02.13 Uhr gefolgt von einer mächtigen Explosion. Der nächtliche Angriff der US Navy war zu Ende.

Was war mit dem **deutschen U-Boot** geschehen? Es kehrte **unversehrt** nach Kiel **zurück** und wurde nach Ende des Krieges in **Argentinien** an die **Behörden** übergeben.

Wo ist das Gold?

Nach dem Untergang und besonders in den Nachkriegsjahren geisterten viele Hypothesen über den Verbleib von I-52 durch die Gazetten. Immerhin ging es um die wertvolle Goldladung. Doch wo lag das Wrack, vor allem in einer Region mit einer Tiefe von über 5000 Metern? Die Wahrheit sollte erst Jahrzehnte später ans Licht kommen.

Unabhängig voneinander planen 1994 zwei Bergungsunternehmen in Großbritannien und den USA die Suche nach I-52, keiner weiß von den Plänen des anderen. Dass beide Expeditionen nur wenige Wochen nacheinander beginnen, ist Zufall. Man ist sicher, das U-Boot in dem Bereich zu finden, wo es angegriffen wurde. Die Briten greifen auf russische Technologie zurück, sie setzen das Forschungsschiff Keldysh ein, das zwei Mir-U-Boote an Bord hat, die mit Greifarmen und Schneidwerkzeugen ausgerüstet sind. Denn man will I-52 nicht nur finden, sondern auch gleich an das Gold gelangen. Im Januar 1995 verlässt die Keldysh den Hafen von Southampton mit dem Ziel südwestlicher Atlantik. Im Suchgebiet angelangt, übermittelt ein Schleppsonar alle Anomalien des Meeresgrundes. Die Aktion zieht sich hin, der besagte Bereich erweist sich als falsch, die Suche wird abgebrochen.

Glück des Tüchtigeren

Im April 1995 startet das amerikanische Team seine Expedition an Bord eines ebenfalls russischen Forschungsschiffs mit dem fast unaussprechlichen Namen Yuzhmorgeologiya. Mit dabei ist ein UW-Kameraschlitzen, der entsprechende Bilder nach oben

übermittelt. Vielleicht ist es Zufalls oder das Glück des Tüchtigeren, denn die Amerikaner haben kurz vor dem Auslaufen in Barbados eine Hightech-Firma mit ins Boot genommen, die auf die Auswertung von Navigationsdaten spezialisiert ist. Alle vorhandenen Informationen werden von den Spezialisten ausgewertet, Navigationsfehler aus allen US-Logbüchern des 2. Weltkriegs per Computer analysiert und diese auf den Untergang von I-52 übertragen. Das Ergebnis überrascht. Wenn das japanische U-Boot tatsächlich dort untergegangen ist, wo man es vermutet, dann müsste die Stelle nach der

Analyse nur zehn Seemeilen von dem Ort entfernt liegen, der in den historischen Aufzeichnungen genannt wird.

Und die IT-Profis sollten Recht behalten. Ihre Ergebnisse wurden per E-Mail an die Yuzhmorgeologiya gesandt. Ein neues Gebiet wurde angesteuert, und schon nach kurzer Zeit erschien ein klares Sonarbild eines Wracks, einwandfrei das eines großen U-Boots: die I-52, das einzige in diesem Gebiet gesunkene U-Boot. Mit diesem Erfolg kehrten die Amerikaner mit ihrem Teamleiter Paul Tidwell in die USA zurück. Doch es sollten noch fast vier Jahre vergehen, bis man erneut an diesen Ort zurückkehren würde. Erst im November 1998 war es soweit, diesmal mit der Keldysh und ihren beiden Mir-U-Booten. Das Wrack wurde binnen kurzer Zeit lokalisiert und die Besatzungen der Klein-U-Boote legten in über 5000 Meter Tiefe einen Kranz zum Gedenken an die Opfer nieder.

Die Situation des Wracks wurde genau erfasst. I-52 liegt aufrecht auf dem Grund, allerdings fehlt der Bug. Der Zustand des Wracks wird als recht gut beschrieben, sogar Details sind zu erkennen. Was deutlich zu sehen war, sind die gut leserlichen Beschriftungen an beiden Seiten des Turms: I-52. Die Mir-Boote bargen einige Kleinteile, darunter einen Zinnbarren und einige persönliche Utensilien der Besatzung. Gold wurde nicht entdeckt; es liegt vermutlich noch immer in der Hecksektion. Somit ist das Buch »Operation Momi« noch lange nicht zu Ende geschrieben; die Zukunft wird noch ein weiteres Kapitel aufschlagen. ■