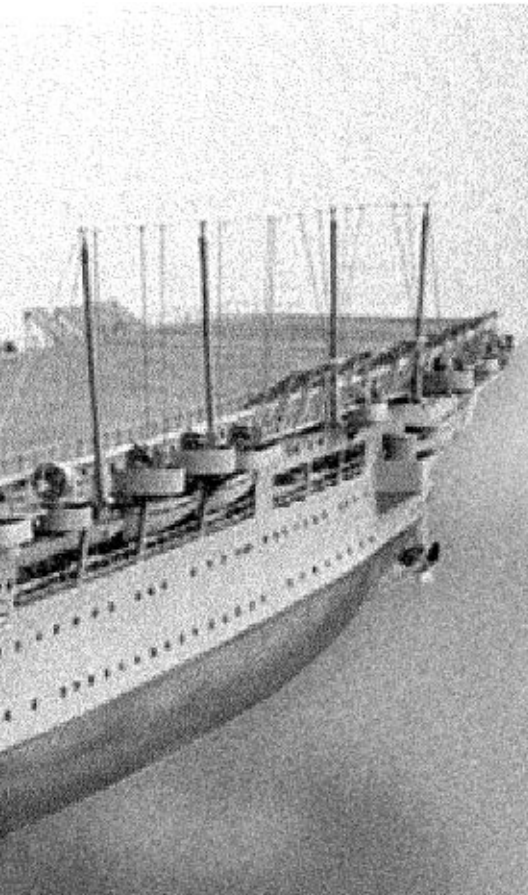
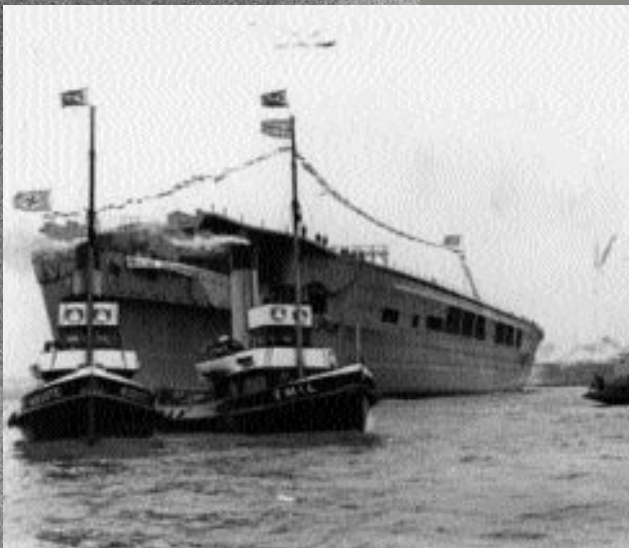


Graf Zeppelin



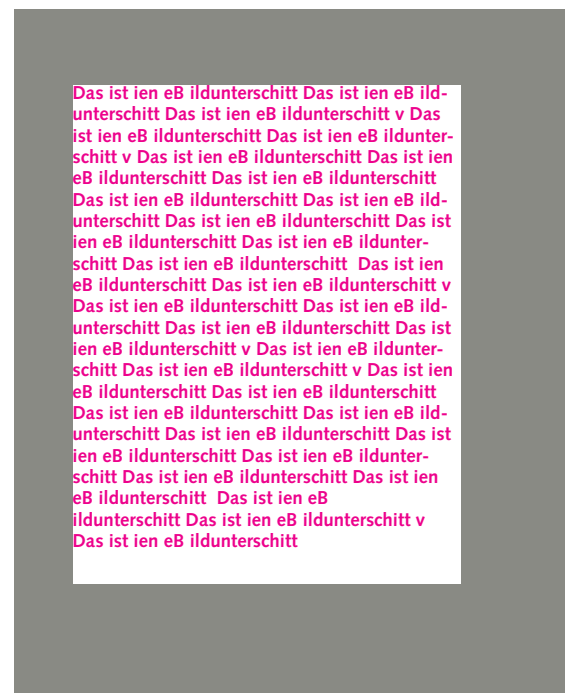
Für Wracktaucher könnte die Ostsee um eine Attraktion reicher werden: Im Juli 2006 wurde circa 30 Seemeilen vor der polnischen Küste das Wrack des deutschen Flugzeugträgers GRAF ZEPPELIN gefunden. Die legendäre GRAF ZEPPELIN hat schon die Fantasien mancher Wrackforscher genährt und wird es auch weiterhin tun. Immerhin ist sie der einzige Flugzeugträger, den Deutschland jemals besass. Allerdings wurde das 1938 zu Wasser gelassene Schiff nie fertig gestellt, nahm nie an Kampfhandlungen teil und wurde gegen Ende des Krieges selbst versenkt – allerdings so, dass es von Sowjetsoldaten rasch wieder schwimmfähig gemacht werden konnte. Damit endeten bis jetzt die genauen Informationen.



Das Unternehmen Petrobaltic hatte bei der Suche nach Erdöl- oder Gasvorkommen mehr oder weniger aus Zufall das Wrack entdeckt. Sehr schnell wurde festgestellt, dass es sich um ein Wrack mit riesigen Dimensionen handelt – und die sind rasch zu identifizieren. Gesunkene Schiffe mit 260 Metern Länge gibt es in der Ostsee nur sehr wenige. Die Feststellung, um welches es sich handeln muss, war daher relativ einfach zu treffen. Das herbeigerufene polnische Kriegsschiff ARCTOWSKI nahm genauere Untersuchungen vor. Bald wurde die Vermutung bestätigt, dass es sich bei dem gefundenen Wrack um die GRAF ZEPPELIN handeln müsse. Bilder des Sicescan-Sonars zeigen die Umrisse sowie die Aufbauten. Gut zu erkennen sind die für Flugzeugträger charakteristischen Formen auf der Steuerbordseite. Die ZEPPELIN liege in einem Stück auf dem Meeresgrund. Dies ist nicht erstaunlich: In einer Wassertiefe von nur 80 Metern trifft ein über Bug oder Heck sinkendes Schiff mit solch grossen Ausmassen bereits auf den Grund auf, während die gegenüberliegende Seite noch an der Wasseroberfläche schwimmt. Ein so sinkendes Schiff schlägt also relativ langsam auf den Meeresgrund auf. Die GRAF ZEPPELIN war 260 Meter lang und damit sogar grösser als die BISMARCK. Mit der damals weltweit stärksten Maschinenanlage von Brown-Boveri in Mannheim mit 200.000 PS sollte der Koloss 34 Knoten erreichen – mehr als andere Kriegsschiffe dieser Grösse. Bei Kriegsbeginn war die GRAF ZEPPELIN zu 90 Prozent fertig gestellt. Dann geriet der Fortgang der Arbeiten ins Stocken, weil die Marine weitere U-Boot-Neubauten für dringender ansah. Wegen der Gefahr von Bombenangriffen wurde die GRAF ZEPPELIN im Juli 1940 von Kiel nach Gotenhafen verlegt, lag später im Hafen von Stettin und danach wieder in Gotenhafen. Die GRAF ZEPPELIN verfügte unter dem Flugdeck über zwei Hallendecks mit je 170 Metern Länge. Sie sollte 50 bis 60 Flugzeuge vom Typ Arado 195, Arado 197 (Mehrzweckflugzeuge), vom Typ Messerschmidt 109 (Jagdflugzeug) und Junker 87 („Stuka“) tragen. Vergleichbare Trägerschiffe der Amerikaner boten Platz für mehr Flugzeuge, waren aber schlechter bewaffnet – die GRAF

ZEPPELIN sollte unter anderem über 16 Kanonen vom Kaliber 15 cm verfügen. In Deutschland, wo man bislang über keine Erfahrungen mit Flugzeugträger verfügte, wollte man offensichtlich gleichzeitig einen schwimmenden Flugplatz und ein Schlachtschiff konstruieren. Dementsprechend war auch die Panzerung wesentlich stärker dimensioniert als bei den Trägern der Alliierten – die Wasserverdrängung der GRAF ZEPPELIN betrug immerhin 33.000 Tonnen. Im Jahr 1942 wurde am fast fertigen Flugzeugträger kurzfristig weitergebaut, die Arbeiten kurz darauf wieder eingestellt. Über den kriegstaktischen Wert des Trägers kann nur spekuliert werden. Weite Teile der Ostsee konnte die deutsche Luftwaffe damals mit landgestützten Flugzeugen von Deutschland bzw. den besetzten Gebieten wie Polen und Norwegen aus erreichen. Der primäre Einsatzort des Trägers sollte vermutlich die Nordsee werden. Dort wäre er jedoch garantiert britischen Kriegsschiffen vor die Rohre gelaufen. Klar ist, dass es für Deutschlands Gegner zu einer Prestigefrage geworden wäre, den einzigen Flugzeugträger Deutschlands ebenso wie die BISMARCK zu versenken. Möglicherweise war diese Furcht vor einer Versenkung des Trägers – welche die alliierte Propaganda natürlich gnadenlos ausgeschlachtet hätte – der Grund für den Baustop. Ende April 1943 kam die GRAF ZEPPELIN nach Stettin, wurde in einem Nebenarm der Oder festgemacht und getarnt. Dort blieb sie bis Kriegsende liegen. Unmittelbar vor der Eroberung Stettins durch die Rote Armee wurde die GRAF ZEPPELIN am 25. April 1945 selbst versenkt. Die konkreten Nachrichten darüber stammen aus unsicheren Quellen – angeblich seien die Soldaten des Sprengkommandos bei dieser Aktion selbst ums Leben gekommen. Im flachen Wasser sank der Flugzeugträger nicht tief und konnte von den Sowjets wieder flott gemacht werden. Bis jetzt war unklar, wo das Schiff anschliessend geblieben ist. Ob der Flugzeugträger in Leningrad abgewrackt oder ob er in der Ostsee versunken ist, blieb bis zum Juli 2006 unbekannt. Es gab mancherlei Erklärungsversuche über das Schicksal der GRAF ZEPPELIN. Sie soll 1947 mit Kriegsbeute beladen nach Russland geschleppt worden sein, dabei auf

eine Mine gelaufen und gesunken sein. Andere Variante: Mit Kriegsbeute beladen kam sie in Leningrad an, diente noch eine Weile als Wohnschiff und wurde anschliessend abgewrackt. Noch eine Erklärung, die nach jetzigem Stand der Dinge die wahrscheinlichste ist: Die ZEPPELIN wurde tatsächlich nach Leningrad geschleppt und von dort aus später wieder ins offene Meer gezogen, um für die sowjetische Marine als Zielschiff zu dienen. Angriffe auf Flugzeugträger waren für die russischen Seestreitkräfte damals eine durchaus sinnvolle Übung: Der potentielle Gegner USA besass schliesslich

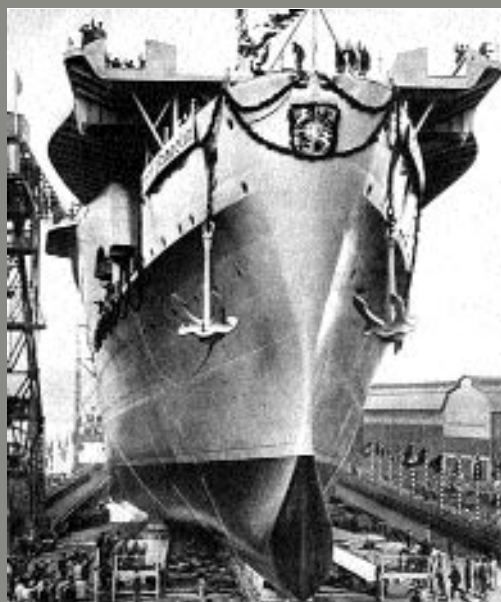


mehrere davon. Als Untergangsort für die so eingesetzte ZEPPELIN wurde bislang einerseits der Golf von Finnland genannt, andererseits schon vor mehreren Jahren die Position 55° 48' Nord 018° 30' Ost. Die letztere Information hat sich nun bestätigt. (Es hält sich übrigens auch die Vermutung, dass diese Ölbohrfirma jetzt das „entdeckt“ hat, was die polnische Marine schon lange wusste.) Auch polnischen Fischern sei bekannt gewesen, dass hier ein Wrack liege, da hier schon häufiger Schleppnetze abgerissen seien. Die nun im Juli festgestellte exakte Position des Wracks wird übrigens immer noch geheim gehalten. Manche Wracktaucher träumen dennoch schon von Tauchgängen zur GRAF ZEPPELIN. Sie liegt in 80 Metern Tiefe. So

unerreichbar wie das klingt ist dieses Wrack nicht: Die Aufbauten müssten demnach bereits in 30 bis 50 Metern unter der Oberfläche beginnen. Das lockt manchen Taucher. Die polnischen Behörden verbieten bis jetzt jegliche Tauchgänge zur ZEPPELIN. Umstritten ist, ob ein solches Verbot gemäss internationalem Völkerrecht legal ist. Das Hoheitsgebiet eines Staates endet 12 Seemeilen vor seiner Küste; die ZEPPELIN liegt weiter ausserhalb. An dieses Küstenmeer schliesst sich die „Ausschliessliche Wirtschaftszone“ an. Hier kann ein Anrainerstaat Fischfang oder Bohrungen verbieten

Kriegsschiff hoheitliche Aufgaben ausführt. Dieser bleibende Besitzanspruch gilt auch dann, wenn sie im Küstenmeer, also im Hoheitsgebiet anderer Staaten liegen – was beim Wrack der GRAF ZEPPELIN übrigens nicht der Fall ist. Ein aktueller Streitfall dieser Art liegt beim Wrack des deutschen Panzerschiffes GRAF SPEE vor. Die GRAF SPEE war im Dezember 1939 vor Uruguay angesichts einer (vermeintlichen) Übermacht feindlicher Schiffe auf Befehl ihres Kommandanten selbst versenkt worden. Das Wrack liegt innerhalb der 12-Seemeilen-Zone vor Uruguay im wenigen Metern tie-

(höchstwahrscheinlich) völlig menschenleer versenkt. Die GRAF ZEPPELIN wurde nach Kriegsende der Sowjetunion als Beutegut zugesprochen. Der Besitz des Schiffes ging also zu einem Zeitpunkt an die Sowjetunion über, als die ZEPPELIN noch schwimmfähig und damit eine bewegliche Sache wie manch anderes Kriegsgut war. Die Bundesregierung kann daher keine Besitzansprüche erheben. Unabhängig von der Rechtslage würden viele Taucher gerne zur ZEPPELIN absteigen. Der bekannte Wrackforscher Ulrich Restemeyer erklärte gegenüber AQUANAUT, im September mit seinem



– wahrscheinlich aber keine Tauchgänge. Internationales Recht hilft freilich wenig, wenn die polnische Küstenwache fremde Schiffe aufbringen wird. Gleichermassen rechtswidrig, aber genauso gewaltsam durchgesetzt wird das von Schweden und Estland erlassene Verbot, zur ESTONIA zu tauchen – obwohl dieses Wrack eindeutig in internationalen Gewässern liegt (siehe AQUANAUT September 2004) Das Betreten eines Wracks könnte dessen Eigentümer verbieten, wobei das Gewaltmonopol eines Staates in der Regel unter Wasser schlecht durchzusetzen ist. Wem gesunkene Kriegsschiffe gehören, ist meistens einfach zu beantworten: Sie bleiben auch als Wrack im Besitz der Staaten, unter deren Flagge sie fuhren. Dies ergibt sich aus der Staatsimmunität, da ein

fen Wasser. Die GRAF SPEE sollte mit Billigung des Staates Uruguay von einer internationalen Unternehmensgruppe im Jahr 2004 gehoben werden. Gegen die Bergung der GRAF SPEE protestierte die Bundesregierung – allerdings vergeblich. Nach diversen technischen Problemen wird eine Bergung im Jahr 2007 angestrebt. Möglicherweise kann nach internationalem Recht eine Selbstversenkung als „Besitzaufgabe“ angesehen werden. Wahrscheinlich sind es jedoch eher diplomatische Rücksichtnahmen, die die Bundesregierung dran hindern, auf ihrem Besitzanspruch zu bestehen. Internationales Recht greift auch dann, wenn ein Wrack als Kriegsgrab gilt. Auch dies trifft für die ZEPPELIN nicht zu: Sie wurde von der Sowjetmarine geplant, also

Tauchschiff FRITZ REUTER zur Untergangsstelle fahren zu wollen. Geplant seien auf jeden Fall Aufnahmen mit Unterwasserkameras. Ob auch Tauchgänge stattfinden sollen, sei noch unklar. Dass dabei am Wrack noch viel zu entdecken (oder heraufzuholen) wäre, ist unwahrscheinlich. Während der Liegezeit in Leningrad haben die Russen zweifellos schon alles aus dem Schiff ausgebaut, was ihnen irgendwie verwertbar erschien. Dazu kommt, dass das Wrack von Fischernetzen überzogen ist. Im April 2003 starben zwei Taucher in solchen Fischernetzen am Wrack der GOYA. Sie wollten dort eine festgehakte Unterwasserkamera heraufholen – und verfrachten sich selbst in den alten Fischernetzen.

Dietrich Hub