

„WO FÄNGT MENSCHLICHES VERSAGEN AN?“

SPIEGEL-Gespräch mit Fregattenkapitän a. D. Reinhard Suhren über den Untergang des U-Bootes „Hai“

SPIEGEL: Herr Suhren, seit fast zwei Wochen bemühen sich Staatsanwälte und eine Kommission aus Fachleuten, die Ursache für den Untergang von U „Hai“ aufzudecken. Sicher ist bisher nur: Das Unterseeboot verunglückte bei Überwasserfahrt in relativ schwerem Wetter nach einem Wassereintrich in den Maschinenraum. Herr Suhren, U „Hai“ war ja einst ein Kriegsmarine-U-Boot des Typs XXIII, und wir möchten daher Sie als einen der erfolgreichsten U-Boot-Kommandanten des Zweiten Weltkriegs fragen: Können Sie sich aufgrund eigener Erfahrungen eine Situation vorstellen, in der die Besatzung eines in Friedenszeiten über Wasser fahrenden U-Bootes ihr Fahrzeug aufgeben muß?

SUHREN: Ich kann mir kaum vorstellen, daß ein in Friedenszeiten über Wasser fahrendes U-Boot sinken kann.

SPIEGEL: Aber U „Hai“ ist gesunken.

SUHREN: Es gibt nur zwei Möglichkeiten. Die eine ist, daß der Druckkörper ein Loch hat oder eine der zahlreichen Druckkörper-Durchbrechungen nicht geschlossen ist.

SPIEGEL: Aufgrund der bisherigen Ermittlungen der Untersuchungskommission steht aber fest, daß der Druckkörper von U „Hai“ intakt war.

SUHREN: Die andere Möglichkeit: Es liegt ein Versagen vor, wobei ich nicht von schuldhaftem Versagen spreche.

SPIEGEL: Auch uns nimmt es wunder, daß ein U-Boot auf dem Überwassermarsch im Frieden verlorengelht. Denn in den letzten Kriegsmontaten kamen noch acht Fahrzeuge des damals neu entwickelten Typs XXIII zum Fronteinsatz. Sie operierten unter den feindlichen Küsten, also auch in der Nordsee. Aber keines dieser Boote ging verloren. Weder durch Kriegseinwirkung noch durch andere Umstände.

SUHREN: Ja, weil ein U-Boot gleich welchen Typs bei einem Überwassermarsch im Frieden noch nie verloren gegangen ist, rechnete auch keiner der Beteiligten damit. Das äußerte sich darin, daß der Suchalarm erst sehr spät gegeben wurde.

SPIEGEL: Durch welche Öffnungen im Druckkörper kann bei Überwasserfahrt und schwerer See überhaupt Wasser in ein U-Boot eindringen?

SUHREN: Bei Überwasserfahrt in schwerer See kann durch den Luftsaugschacht für den Diesel — das wäre beim Schnorchelboot „Hai“ in diesem Fall der Schnorchel — eine gewisse Menge Wasser ins Boot gelangen. Oder auch durch das offene Turmluk. Das sind aber immer nur kurze Stöße, entsprechend den Seen, die das Boot überrollen.

SPIEGEL: Bei schwerem Wetter ist die außerdem vorhandene Leitung für direkte Luftzufuhr in den Maschinenraum, die durch Ventile im Boot und außen am Turm gesichert ist, ja wohl ohnehin zu?

SUHREN: Das ist bei grober See eine unbedingte Sicherheitsforderung.

SPIEGEL: Es ist doch so, daß im Schnorchel ein Rückschlagventil eingebaut ist,



Suhren (M.) beim SPIEGEL-Gespräch in seiner Leichlinger Wohnung*

das die Luftzufuhr ins Boot bei einer überrollenden See automatisch absperrt.

SUHREN: Ich weiß von diesem Typ, daß sich im Ansaugschacht des Schnorchels elektrische Kontakte befinden, die — wenn sie durch eine im Schacht stehende Wassersäule kurzgeschlossen werden — die Ventile absperren. Das geschieht mit einer gewissen Verzögerung, und der erfahrene U-Boot-Fahrer weiß, daß er — wenn nun mal etwas Wasser durch den Schnorchel ins Boot kommt — nicht sofort das für die Tauchfahrt vorgesehene zusätzliche Handventil schließen muß.

SPIEGEL: Falls die Automatik versagt, hat die Besatzung mit dem Handventil die Möglichkeit, einen Wassereintrich durch den Schnorchel zu verhindern?

SUHREN: Ja, hat die Besatzung.

SPIEGEL: Wieviel Zeit brauchen die Männer in der Zentrale, um zum Ventil zu gehen und es zuzudrehen?

SUHREN: Zwei Sekunden.

SPIEGEL: Nun gibt es auch außerhalb der Zentrale mögliche Wassereintrichstellen und Ventile, die im Notfall geschlossen werden müßten. Dazu gehören vor allem die zahlreichen Druckkörper-Durchlässe im Maschinenraum — etwa die Diesellabgasleitung, der hinter dem Turm liegende Auspuff des Bootes. Wenn hier etwas passiert, würden also die Leute im Maschinenraum handeln.

SUHREN: Bei diesem Typ ist im Maschinenraum normalerweise kein Mensch.

SPIEGEL: Da steht niemand?

SUHREN: Nein. Wie moderne, teilautomatisierte Küstenmotorschiffe, Kühlschiffe und Tanker, deren Maschinen von der Kommandobrücke aus bedient werden können, wird ein Boot wie U „Hai“ von der Zentrale aus gefahren.

SPIEGEL: Die Zentrale ist also Kommandobrücke und Maschinenfahrstand

REINHARD SUHREN

gehört zu den erfolgreichsten U-Boot-Kommandanten des Zweiten Weltkrieges. 1916 in Langenschwalbach im Taunus geboren, trat er 1935 in die Kriegsmarine ein und kam 1938 als Seeoffizier zur U-Boot-Waffe. Suhren war der einzige U-Boot-Fahrer, der als Wachoffizier mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet wurde. 1942 erhielt er, damals Kommandant von U 564, als 18. Soldat der Wehrmacht die Schwerter zum Eichenlaub des Ritterkreuzes. Auf 16 Feindfahrten mit insgesamt 550 Seetagen versenkte er Handelsschiffe von insgesamt rund 260 000 Bruttoregisterfönnen und zwei Kriegsschiffe. Bei Kriegsende war Suhren als Fregattenkapitän Führer der U-Boote im Nordmeer. Er lebt heute als selbständiger Kaufmann in Leichlingen im Rheinland.

In der Marine hatte „Teddy“ Suhren legendären Ruf: Beim Einlaufen nach Brest begrüßte er 1942 die auf der Pier angetretene Ehrenkompanie mit der Frage: „Sind die Nazis noch am Ruder?“ Antwort eines Suhren-Freundes vom Kai: „Ja.“ Darauf Kommandant Suhren lauthals: „Beide Maschinen zurück.“

U „Hai“ gehört zu den gegen Kriegsende entwickelten Booten des Typs XXIII — den ersten U-Booten der Welt, die unter Wasser schneller waren als über Wasser. Wie sein Schwesterboot U „Hecht“ wurde es 1945 von seiner Besatzung versenkt, 1956 gehoben und dann als Schulboot von der Bundesmarine in Dienst gestellt. Nachdem U „Hai“ nach dem Unfall am 14. September ein zweites Mal vom Meeresgrund geborgen wurde, soll es jetzt verschrottet werden.

* Mit SPIEGEL-Redakteuren Cay Graf Brockdorff-Ahlfeldt (l.) und Dietrich Lachmund.