

Seemannsgrab in 900 Metern Tiefe

Axel J. Stephenson

Endlich ein Ende der zermürbenden Suche nach dem verschollenen U-Boot und ein Ende auch für die schmerzliche Ungewissheit der Angehörigen der vermissten Besatzung der „San Juan“!

Knapp zwei Tage nach dem Jahrestag des Untergangs, einen Tag nach der feierlichen Gedenkveranstaltung im Heimathafen Mar del Plata und einem Zusammentreffen der Angehörigen mit dem Staatspräsidenten Mauricio Macri – und auch nur Stunden vor der für Materialerhaltung geplanten Unter-

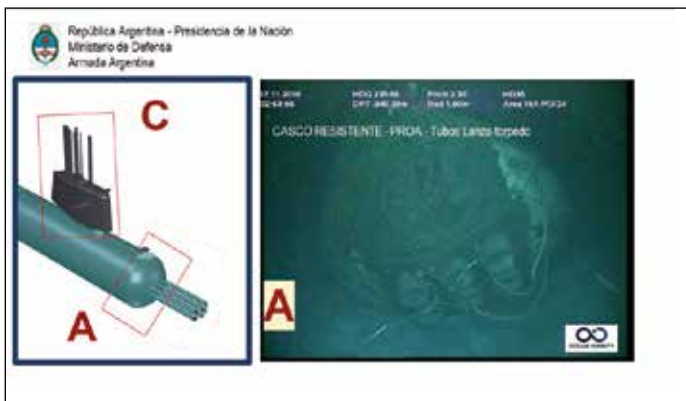
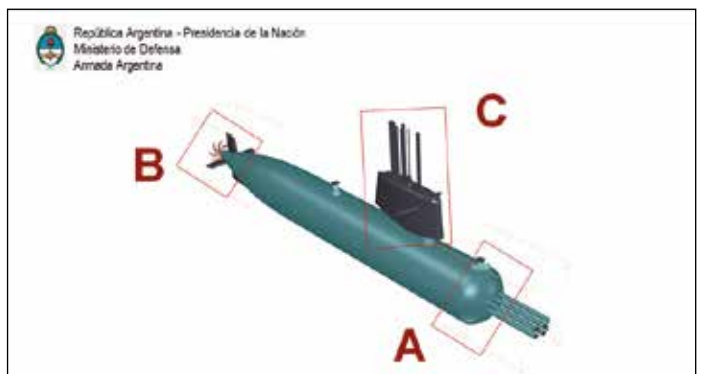
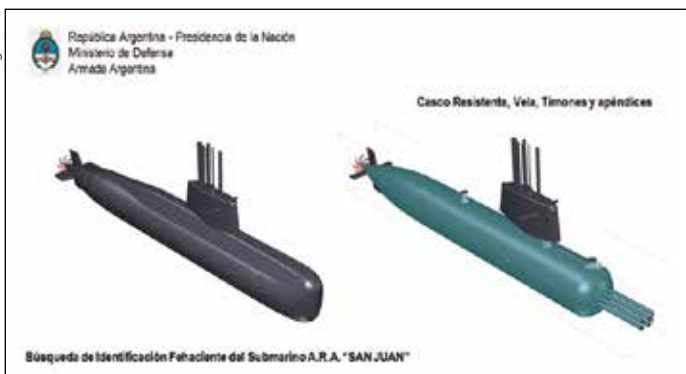
Stahlrumpf entsprechende Ortungsbild ergab, deutete nach den akribischen und daher auch langwierigen Datenkorrelationen auf etwas hin, das einen zweiten Suchgang bis unmittelbar zum Objekt wert erschien. Und das war es auch!

Mit zunehmender Dauer der Suche nach dem 1983 in Emden gebauten U-Boot Typ TR 1700 wurden Zweifel an der Wahrhaftigkeit der Aussagen und der Richtigkeit des Vorgehens der verantwortlichen Vorgesetzten der Bootsbesatzung bis hin zur obersten Marine-

des letzten möglichen Tauchgangs auf 900 Metern Tiefe kurz nach Mitternacht die Bilder lieferten, die eine hundertprozentige Zuordnung zur „San Juan“ – dem Seefahrergrab ihrer Angehörigen – ermöglichten. Höchste Freude und tiefste Trauer gleichzeitig, aber vor allem Erleichterung in letzter Minute!

Mehr als 4.000 Personen, 28 Schiffe und neun Flugzeuge aus 19 Nationen – dabei auch eine deutsche MPA – waren bisher an der Suche nach dem vermissten Boot beteiligt, hatten aber aufgrund der für diese größeren Tie-

Fotos: Armada Argentina



brechung der Suche für gut zwei Monate – meldet die „Seabed Constructor“ in den Nachtstunden die sichere Lokalisierung des Wracks am „point of interest 24“ (Suchgebiet 1, Zone 15A). Auf gleichem Breitengrad, 500 km östlich der Hafenstadt Comodoro Rivadavia, genau südlich von Buenos Aires und in 907 Metern Tiefe konnte ein bereits bei den ersten Suchen geortetes, aber in allen Auswertungen nur mit C klassifiziertes Objekt (sehr wahrscheinlich passend zum Suchobjekt, aber nicht eindeutig) bei der Nachsuche in wesentlich ruhigeren Wetterbedingungen tatsächlich von den Sensoren der autonomen Suchsonde als „San Juan“ identifiziert werden. Was nach den ersten Daten zwar eine passende Länge, aber wohl nicht das einem

führung laut, wo es ja auch tiefgreifende Konsequenzen gegeben hatte. Anfängliche Ratlosigkeit, auch Überforderung und insbesondere eine unglückliche Handhabung der Informationsarbeit führten bei den Angehörigen, die sich lange vernachlässigt gefühlt hatten, sehr früh schon zu deutlicher Kritik. Um es bei der im September gestarteten Suche besser zu machen, waren neben einigen Marineoffizieren ständig drei oder vier Vertreter aus diesem Kreis an Bord des Suchschiffes. Gerade für sie war es ein quälendes Auf und Ab der Gefühle während der 70-tägigen Suche von Punkt zu Punkt. Und als schon alles vorbei schien, am Punkt 24, konnten sie im Kontrollraum an den Monitoren mitverfolgen, wie die bildgebenden Sensoren der Suchroboter während

fen ungeeigneten Technik das Wrack nicht eindeutig lokalisieren können. Ocean Infinity war überzeugt, in den adäquaten Tauchdrohnen verpackt über die richtige Mischung unterschiedlicher Sensortechnik zu verfügen und sie auf der „Seabed Constructor“ im Seegebiet als kleinen „Schwarm“ einsetzen zu können. Die Koordinaten der bisher festgestellten Anomalien am Meeresboden waren bekannt, die Sensordaten verfügbar gemacht worden.

Um die autonomen Suchroboter nicht vorzeitig zu gefährden, wurden zunächst alle gut absuchbaren Verdachts-Gebiete auf dem Kontinentalschelf detailliert gescannt und schwieriges Terrain, wie die stark zerklüftete Abbruchkante, mit sicherem Abstand „überflogen“. Mit fortschreitender Auswertung



der neu gesammelten Messdaten sich verstärkende Verdachtsmomente haben dann offensichtlich zu einer Neudefinierung der Suchgebiete geführt. Iterativ ist letztendlich vor der „Sommerpause“ wohl noch der Punkt 24 identifiziert und für einen letzten Versuch qualifiziert worden, nachdem alle 23 vorangehenden Bodenanomalien keine ausreichende Korrelation mit einem U-Boot-Wrack zugelassen hatten. Eiskaltes unternehmerisches Kalkül, enorme Rechnerleistung und intelligente Algorithmen, oder einfach nur der „richtige Riecher“? Für das Unternehmen Ocean Infinity, die das Suchschiff betreibt, ging es dabei auch um viel Geld (etwa 6,5 Millionen Euro), das ihm nur dann zusteht, wenn das Boot in einem Zeitraum von 120 Tagen gefunden wird.

Verwirrend und beunruhigend für viele ist allerdings, dass der Fundort mitten im Gebiet der navigatorisch höchsten Fundwahrscheinlichkeit und auch mitten im Zuordnungstreifen der hydroakustisch von der CTBTO triangulierten Anomalie liegt (Comprehensive Nuclear-Test-Ban Treaty Organization). Dort konnte aber im Verlauf der vielfachen Ortungsüberläufe durch diverse Einheiten während des vergangenen Jahres bislang keine eindeutige Korrelation mit dem Suchobjekt hergestellt werden. Zugegeben, ein sehr schwieriges Suchgebiet, das genau auf der Abrisskante des Kontinentalschelfs im Golf von San Jorge von 300 auf 6.000 Meter Tiefe liegt. Zerklüftete Schluchten mit Ecken und Kanten, stockdunkle Nacht und hochverdichtetes, dazu noch strömendes Medium hoher Salinität sind neben der navigatorischen Sicherheit der Sonden – gelinde gesagt – schon ortungstechnische Herausforderungen.

Als die Nachricht des Auffindens der „San Juan“ um den Erdball geschickt wurde, waren die Angehörigen jedenfalls schon alle informiert – dank WhatsApp. Einen Tag später wurden die Bilder freigegeben und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Faszinierend und verstörend zugleich!

Die von modernster Technologie erzeugten Schlagschatten mit recht scharfen Konturen auf den Ortungsbildern lassen eine Implosion erst kurz vor dem Aufschlagen auf dem Meeresboden vermuten. Alle Teile liegen in einem

Gebiet von etwa 100 Metern Ausdehnung. Der Rumpf sei zwar „völlig deformiert“, hieß es zunächst, aber Abrisse oder Öffnungen einer eventuellen Havarie in geringer Wassertiefe (Kollision, Beschuss, Explosion) seien nicht erkennbar. Die optischen Bilder zeigen die Bugsektion des Druckkörpers mit den Torpedorohren, die Schraube halb eingesunken im Sediment und den Turm abgerissen auf der Backbord-Seite liegend – ohne Zweifel die „San Juan“.

Natürlich will nun jeder wissen, wie und aus welchem Grund das Unglück passierte, und wer womöglich Schuld daran haben könnte. Aber noch am Tag der Entdeckung entmutigte der Verteidigungsminister, Oscar Aguad, alle diejenigen, die nun zur Klärung all dieser Fragen eine Bergung des Bootes forderten: Die Nation verfüge weder über die Mittel, noch über die Technologie, um aus tausend Metern Tiefe ein Wrack zu bergen.

Das Heben des Wracks wäre ein Multimillionen-Dollar-Projekt, Geld, das in Argentinien weder die Marine, noch der Staat ausgeben können für einen extern zu beauftragenden und weltweit einmaligen Bergungsversuch aus solcher Tiefe. Technischer Bewertung nach wäre das Vorhaben zum Scheitern verurteilt – zumindest waren es alle bisherigen Versuche – weil die mit dem Aufstieg sich verändernden Druckverhältnisse und unsichere Haltepunkte ein regelrechtes „Zerfallen“ des implodierten Bootskörpers mit sich bringen. In dieser Tiefe lasten 900 Tonnen auf dem Quadratmeter! Und selbst wenn das Metall dann auf dem Trockenen läge, dürften von der organischen Materie an Bord nicht mehr als bestenfalls DNA-Spuren vorhanden sein. Nichts, was man getrost zu Grabe tragen könnte, wie es einige der Angehörigen sich vorstellen.

Ohnehin ist hier zunächst die Justiz in Person der Vorsitzenden Richterin Martha Yanez die Herrscherin des Freigabe-Verfahrens für jedwede Manipulation am Bootskörper. Bisher noch als „Verfahren ohne Beweismittel“ geführt, steht ihr jetzt eine Datenbank mit 67.000 Fotos des Fundortes und aller erkennbarer Teile des Bootes zur Verfügung. Diese Datensammlung soll sie als Beweissicherung unmittelbar nach Erhalt der Nachricht über

den Fund veranlasst haben, um eine virtuelle Rekonstruktion der Ursache und des Verlaufs des Verlustes zu ermöglichen. Ein Bergen des Wracks wäre damit für die Klärung der rechtlichen Aspekte nicht notwendig. Danach läge es in den Händen der Exekutive, die aus anderen Gründen über ein Heben der Überreste der „San Juan“ zu entscheiden habe, so die Bundesrichterin.

Während der Pressekonferenz am 17. November in Buenos Aires erklärte der mittlerweile als argentinischer Attaché nach Washington versetzte Kapitän zur See Enrique Balbi, selber U-Bootfahrer und während des ganzen Jahres das Gesicht hinter allen Nachrichten über die erfolglose Suche und die Querelen um die Führungsspitze der argentinischen Marine, ein letztes Mal die Details auf den Fotos der Fundstelle. Mit betroffener Mine sitzen Verteidigungsminister, Staatssekretärin und Marinebefehlshaber auf dem Podium hinter dem Modell der „San Juan“. Was auch immer die Polemik um den Verlust der „San Juan“ gewesen war und was die juristische Bewertung noch ergeben sollte, kein Außenstehender hätte dem Boot und der Besatzung am 15. November 2017 auf seinem Weg von Ushuaia im Süden zum Heimathafen Mar del Plata im Norden helfen, keine Autorität an Land hätte das Desaster in See verhindern können.

Andere Staaten belassen derartig tiefliegende Wracks auf dem Grund des Meeres als geschützte Grabstätte. Argentinien wäre sicher gut beraten, es auch so zu halten und das Boot, wie es im ibero-amerikanischen Sprachraum heißt, „en patrulla eterna“ – auf ewige Tauchfahrt zu entlassen. Die Toten haben in der Tiefe ihre Ruhe gefunden, mögen auch die Angehörigen mit dem Wissen um die Grabstätte wieder zu einem normalen Leben zurückfinden.

In einer Zeit, in der man den Eindruck hat, dass jede Bewegung Spuren hinterlässt, dass alles nachgewiesen und absolut nichts mehr im Verborgenen gehalten werden kann – oder gehalten wird (!) – gibt es vielleicht doch noch Bereiche, in denen etwas spurlos und unwiederbringlich verloren gehen kann: das Meer. Das wird mancher wieder lernen und wohl noch eine Weile so akzeptieren müssen. ■