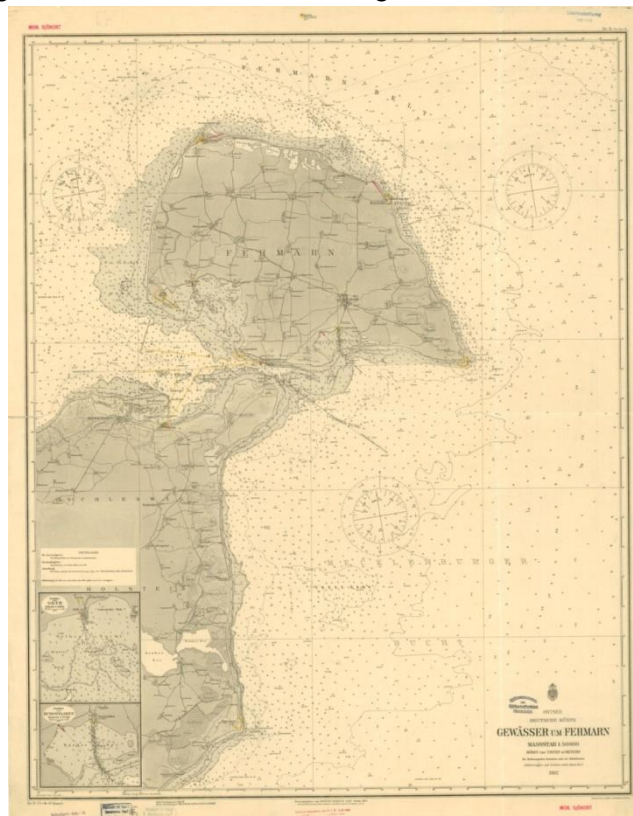


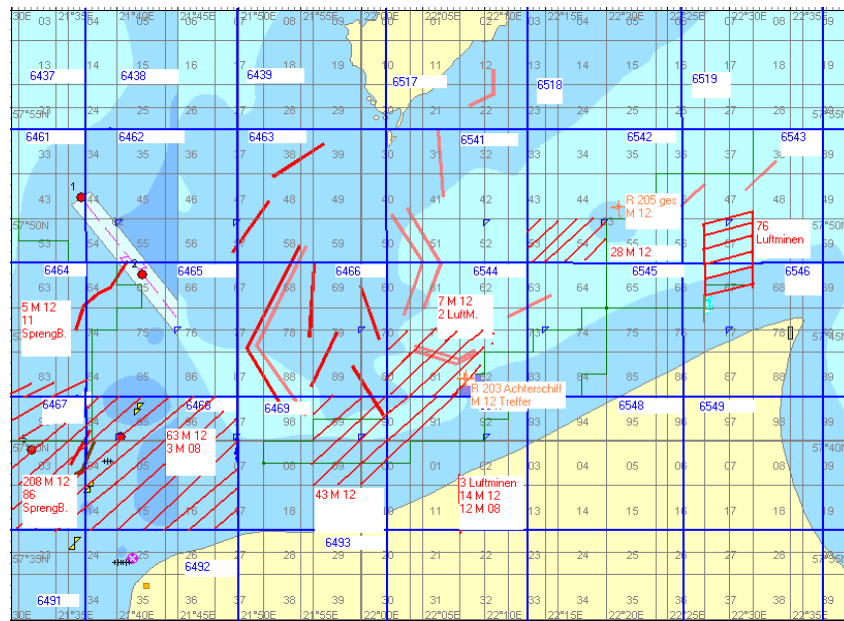
Archivarbeit zur Erschließung von Informationen über die Belastung der deutschen Meeresgewässer mit Munition

Im September 2005 fand das deutsche Minenjagdboot „WEIDEN“ während der Minenräumoperation OPEN SPIRIT 2005 in der Irben-Staße, der Zufahrt zum Rigaer Meerbusen eine LMB Mine aus dem II. Weltkrieg. Nur einen Tag später wurde eine zweite Mine dieses Typs unweit der ersten Fundstelle geortet. Ein weiteres Minenjagdboot entdeckte kurz vor Ende der Räumaktion eine dritte LMB in diesem Gewässer. Außer der dürftigen Information, dass im August 1941 das Kampfgeschwader 4 die Irben Straße und die Kassaer Wik aus der Luft vermint hatte, langten uns damals keine weiteren Erkenntnisse zu dieser Minensperre vor. Nach Abschluss der Räumarbeiten 2005 wurden dann alle zur Verfügung stehenden Informationen gesammelt, ausgewertet, zu einem Lagebild zusammengesetzt und für die nachfolgenden Operationen als Grundlage für gezielte Suche den verantwortlichen Planern an die Hand gegeben. Dies führte zu dem Erfolg, dass bis 2010 insgesamt 10 von den damals 16 abgeworfenen LMB Minen beseitigt werden konnten. Betrachtet man den Zeitraum zwischen dem Fund von 2005 und der Erfolgsmeldung, 10 Mine gefunden, stellt sich die Frage, welche Einflüsse wirken hier, die eine Räumaktion auf einen so langen Zeitraum ausdehnen?

Ein umfangreiches Problem stellt die Dokumentation von Munitionseinbringungen in Seegebiete auf Seekarten dar. So waren ab 1900 Seekarten im Gebrauch, die vor diesem Zeitpunkt erstellt wurden und dann bis in die 50ziger Jahre im Gebrauch waren, zwar mit neueren Daten versehen wurden, aber kein geodätisches Bezugsdatum angaben. Anschließend wurden Seekarten mit dem geodätischen Datum ED 50 erstellt, das wiederum von WGS 84 abgelöst wurde. Die nunmehr verwendeten elektronischen Seekarten stellen nun die neuste Form dar, es ist aber nur mit gewissen Umrechnungen möglich, die Position von 1914 in die heutige exakte Position zu übertragen.



Seekarte 1914 Kaiserliche Marine



Ausschnitt Quadratkarte mit BOP Grid im Hintergrund

Zusätzlich verwendete die Marine auch noch die Quadratkarten, die in beiden Kriegen unterschiedliche Bezugspunkte hatten. Zum Überfluss hatte die deutsche Luftwaffe dann nochmals eine eigene Quadratkarte erstellt, die andere Bezeichnungen und Bezugspunkte als die Marinekarten hatten. Daher muss heute als erstes die damals verwendete Karte betrachtet werden, um die benötigten Informationen herausziehen zu können. Moderne Navigationsmittel, wie Radar oder GPS waren nicht vorhanden oder steckten gerade im Anfangsstadium. So blieb zur Ortsbestimmung nur optische Navigation, Koppelnavigation oder andere Hilfsmittel wie Leuchttürme, markante Landmarken oder Seezeichen, wobei auch hier die gemachten Ungenauigkeiten gewissen Abweichungsfehler beinhalten können. Die dokumentierten Daten wurden in Schiffstagebüchern oder Kriegstagebüchern festgehalten die in Sütterlinschrift, Schreibschrift unterschiedlichster Qualität oder Maschinenschrift geschrieben wurden. Auch die Details der aufgeführten Dokumente waren nicht immer von gleichem Gehalt, so dass Informationen bewusst oder unbewusst nicht fixiert wurden. Während der Kriegszeiten führten weitere Einflüsse wie Fliegerangriffe und Waffeneinsatz des Gegners zu Verlusten an Information, da die Beherrschung der Lage im Vordergrund stand und nicht die deckende Informationsdokumentation. All diese Punkte führen dazu, dass aus einer Vielzahl von Informationen unter Berücksichtigung aller Einflüsse ein Bild der jeweiligen Situation erstellt werden muss.

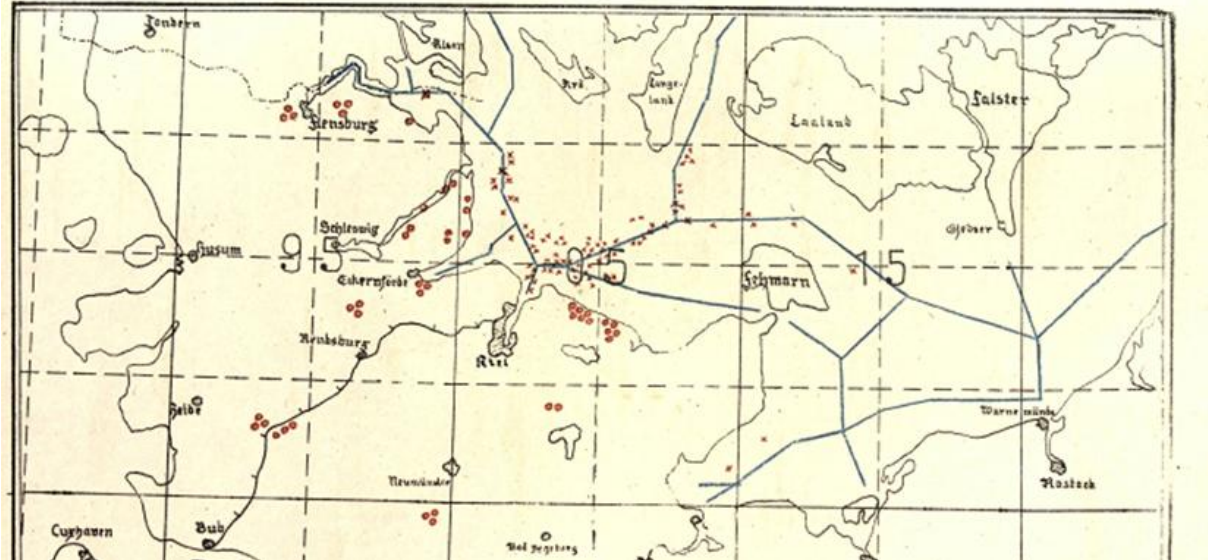
Erschwerend kommt noch dazu, dass die noch vorhandenen Informationen und Dokumente über ganz Deutschland und Europa bis hin in die USA verstreut in verschiedenen Archiven aufbewahrt werden und ein gezieltes Suchen und Finden durch die großen Distanzen zwischen den einzelnen Archivorten unheimlich erschwert wird.

Bei der Berücksichtigung der einschränkenden Faktoren sind aber auch aner kennenswerte Erfolge in der Recherche und damit ein Darstellen der heute benötigten aktuellen Lage möglich.

Ein Beispiel dafür ist die Kieler Bucht. Im Zeitraum vom 11. April 1940 bis zum 25. April 1945 wurden durch die Royal Air Force insgesamt 3896 Minen aus der Luft abgeworfen. Die bisherigen Rechercheergebnisse ergaben, dass auf diesen Minen 95 Schiffe gesunken oder beschädigt wurden, also die Minen detonierten. Weiterhin sind bisher 119 Minen festgestellt worden, die auf Land fielen und somit unschädlich wurden. 1002 Minen wurden durch Schiffe der 1. Sicherungsdivision geräumt, die zeitweise von anderen Verbänden unterstützt wurden.

Hier laufen die Recherchen noch sehr intensiv und werden nun auf die damals unterstützenden Verbände und Einheiten ausgedehnt bis hin zur Tätigkeit der Bundesmarine. Dies bedeutet, dass sich die Anzahl der geräumten Minen noch deutlich erhöhen wird.

Fluko - Kiel : Geräumte bzw. gebergene Minen von Ende Januar - Anfang März 1944

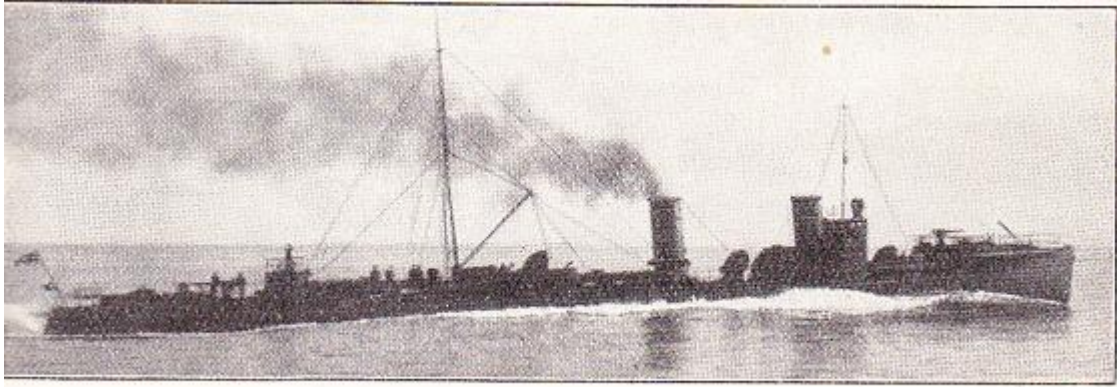


Ausschnitt Minenräumlage Februar 1944

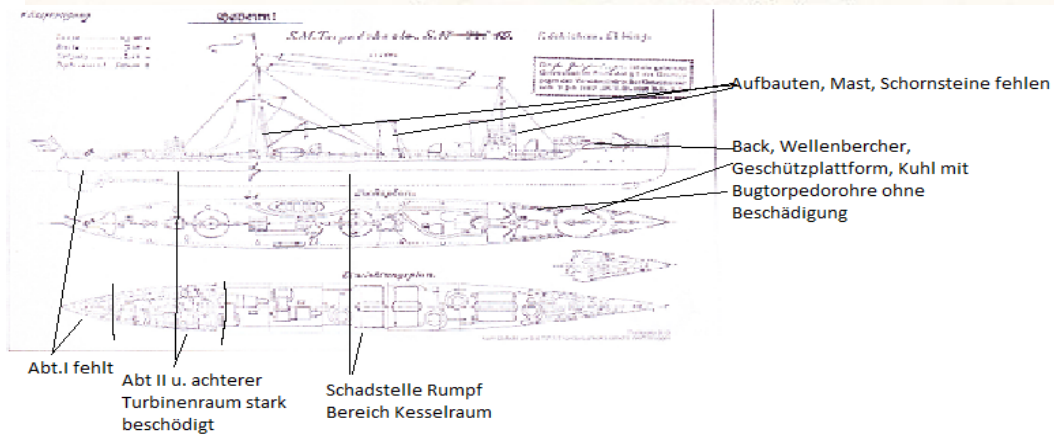
Mit den bisher recherchierten Daten lässt sich aber die Zahl der noch nicht betrachteten Minen bis heute auf 2680 Stück reduzieren und die Konzentration der Abwürfe auf die Zwangswege und deren näherer Umgebung eingrenzen.

Ein weiterer Rechercheerfolg, wenn auch wesentlich kleiner in seinem Umfang, ist die Klärung des Wrack's des Torpedobootes S 13 in der Nähe von Scharhorn.

Das BSH hat das Wrack schon vor Zeiten vermessen und auch durch Taucher untersuchen lassen. In den Seekarten erscheint es als Wrack, im internen Gebrauch erhielt es die Zusatzbezeichnung „Torpedoboot“ Durch die Information des KRD Hamburg gelangte die Kenntnis vom Fund eines WK I Torpedos zu uns. Die Recherche ergab nun, dass das Torpedoboot S 13 am 06. 11. 1914 nach einer Torpedoexplosion gesunken ist. Es handelte sich dabei um einen Unfall, wie die überlieferten Berichte aufzeigten und nicht durch Feindeinwirkung. Hier war durch fehlerhafte Bedienung der Torpedo in Rohr 4 detoniert, der das Achterschiff stark zerstörte und damit das Boot zum Sinken brachte. Nach den Recherchen sind im Wrack noch 3 Torpedos, sowie die 100 Granaten 8,8 cm der vorderen Munitionskammer. Da die Beschädigungen die Abt. I ziemlich zerstörte, Abt II aber unterhalb der Wasserlinie teilweise gut erhalten ist, kann davon ausgegangen werden, dass die 100 Granaten 8,8 cm der achteren Munitionskammer ebenfalls noch an Bord sind. Somit kann noch mit 592 bzw. 612 kg Sprengstoff und den 200 Treibladungen der Granaten an Bord gerechnet werden. Der Reservetorpedo, gelagert in einer Kiste an Oberdeck ist vermutlich von Bord geschleudert worden und ist der Torpedo, den die KRD aus Hamburg gefunden hat.



Gr. Torpedoboot S 13 bis S 24 [12, 13].



Somit ist diese Munitionseinbringung ins Meer nahezu aufgeklärt.

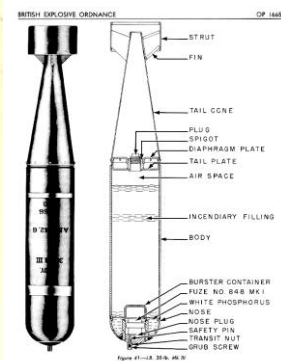
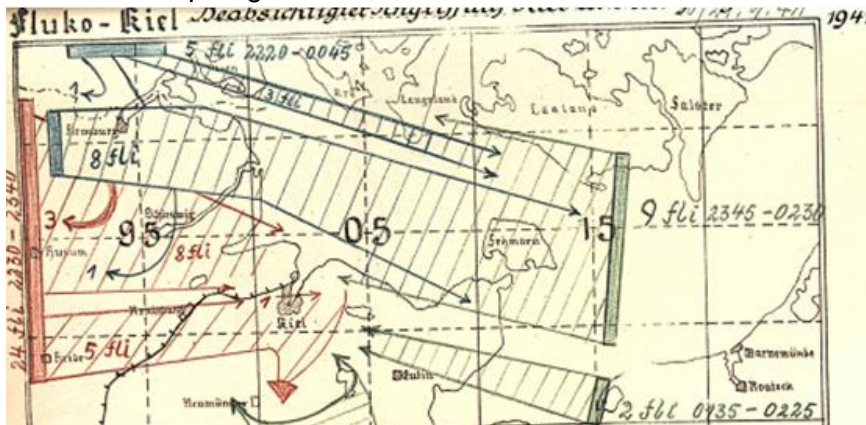
Ein weiterer Fall aus der jüngsten Zeit ist der Unfall des Bernsteinsammlers in Hohenfelde im Landkreis Plön. Der Bernsteinsammler hat vermutlich einen Phosphorklumpen anstatt eines Bernsteins aufgesammelt, der sich dann in der Hosentasche entzündete und den Mann schwer verletzte.

Aus den vorhandenen Unterlagen konnte ein schlüssiges Lagebild erstellt werden. Die Royal Air Force führte am 21. September 1941 einen Angriff auf Berlin durch. Auf Grund der schlechten Wetterlage wurde der Angriff abgebrochen und die Flugzeuge zurückbeordert. Da nicht alle Maschinen diesen Rückzugsbefehl empfangen, ihr Ziel Berlin aber auch nicht fanden, kam es zum Bombenabwurf auf Ausweichziele.

Die Luftschutzpolizei meldete in dieser Nacht für den Bereich Hohenfelde:

Abwurf von 2 Sprengbomben, 20 Brandbomben auf freiem Feld und keine Gebäudeschäden und in einer zweiten Meldung wenig später:

23.30 Uhr 2 Sprengbomben, Gebäudeschäden.



Die Karte des Flugwacht-Kommando (FluKo) Kiel für diese Nacht zeigt den Weg der verbliebenen Bomber über Hohenfelde.

Da für den weiteren Kriegsverlauf keine Meldungen für Bombenabwürfe im Bereich Hohenfelde zu finden sind, ist davon auszugehen, dass damals zu den gefundenen Brandbomben einige in die Ostsee fielen und nun der Phosphor an den Strand gelangte.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das Einbringen von Munition teilweise gut bis sehr gut dokumentiert wurde und damit nachvollziehbar ist. Es müssen natürlich die Besonderheiten der maritimen Umwelt berücksichtigt werden, da z.B. die Luftbildauswertung für den Seebereich nicht alleinausreichend ist. Alle dann folgenden Maßnahmen sind aber wesentlich umfangreicher und personalintensiver als Maßnahmen an Land.

Aber das Problem ist beherrschbar.

Uwe Wichert

Berater BLANO Expertengruppe Munition im Meer