

Over de "M 403" op een Duitse wrakken-website

www.bubblewatcher.de

Minensuchboote oder M-Boote genannt, sind torpedobootsähnliche Fahrzeuge mit nur einem Schornstein. Da diese Boote auch bei hohem Seegang ihren gefährlichen Minensuch- und Minenräumarbeiten nachzugehen haben, müssen sie besonders seetüchtig sein, was durch die Bauart, hohes Vorschiff und flaches, breites Heck, erreicht wird. Der Verwendungszweck der M-Boote ist, die von feindlichen Minenträgern geworfenen Minen und Minensperren zu suchen und wegzuräumen, um somit die kriegswichtigen Fahrstraßen auf See und die Ein- und Auslaufwege der eigenen Häfen und Stützpunkte für Kriegs- und Handelsschiffe freizuhalten.". (Aus "Unsere Kriegsschiffe" von 1941.)

Von den während des Ersten Weltkriegs gebauten 130 Minensuchbooten des 450 t-Typs 1916 gingen 34 Stück an die Reichsmarine über. Mitte der 30-er Jahre begannen dann die Planungsarbeiten an den neuen Booten des Typs 35. Bis 1942 wurden 69 der neuen Boote gebaut, was für den gestiegenen Bedarf nicht einmal annähernd ausreichte, weshalb man auch zu diesem Zeitpunkt noch auf die alten Boote des Typs 1916 zurückgriff. Man entwickelte diese weiter und daraus entstand der Typ 40. Der Krieg hatte schon vor einiger Zeit begonnen und die Industrie der besetzten Länder wurde schnell umgerüstet um Nachschub zu produzieren um die deutsche Kriegsmaschinerie am Laufen zu halten. So kam es, daß das "M 403" während des Krieges von der niederländischen Werft Rotterdamsche Droogdok Maatschappij in den Jahren 1942/1943 gebaut wurde.

"M 403":

"M 403" fuhr viele verschiedene Einsätze, doch kam das Ende im kurzen Leben von "M 403" schon im April 1945. In den Frühen Morgenstunden des 18 April 1945, es war ein Mittwoch, stößt "M 403" zu den vor Anker liegenden deutschen U-Booten ("U 251" - "U 2502" - "U 2335"). Da an diesem Tag der Nebel auf dem Ankerplatz "Charlie" immer dicker wurde beschloß man vor Anker liegen zu bleiben und abzuwarten bis der Nebel sich ein wenig lichtet. Gegen 12:45 Uhr war es dann soweit, die Sicht wuchs auf ca. 2nm an. Man lichtete die Anker. "M 403" ging als Führungsboot des Geleits an die Spitze. Alle anderen folgten in Kiellinie. Die Marschgeschwindigkeit betrug nur 8 kn, da ein technischer Defekt an der Wellenanlage auf "U 2335" keine höheren Fahrstufen erlaubte. Um 15:42 Uhr erreichte das Geleit den Ankerplatz "Echo", wo genau zu diesem Zeitpunkt am Westrand des Ankerplatzes eine Mine explodierte. Man beschloß hier um 16:15 Uhr vor Anker zu gehen um die Lager von "U 2335" abkühlen zu lassen.

Am nächsten Morgen, es war Donnerstag der 19-04-1945, wurden um 08:00 Uhr die Anker gelichtet und man nahm die gleiche Formation wie am Vortag ein. Nur marschierte jetzt "U 2335" direkt im Flakschutz von "M 403" gefolgt von "U 2502". Am Schluß fuhr "U 251". Der Generalkurs war 350°. Zur Sicherheit fuhr das Geleit Zickzack Kurse.

Gegen 16:23 Uhr tauchten am Himmel Flugzeuge auf, erst nur zwei Flugzeuge, doch schon nach kurzer Zeit wuchs die Zahl auf über 30 Flugzeuge an. Wie sich nachher herausstellte, waren es Flugzeuge der 143., 235. und 248. Squadron der RAF und Flugzeuge der 333. exilnorwegischen Squadron.

Alle Fahrzeuge des Geleits schossen aus allen Rohren, was die Rohre hergaben. Doch die Übermacht war zu groß. Die Besatzungen auf den meisten deutschen Marinefahrzeugen bestanden zum Ende des Krieges nur noch aus schlecht bzw. gar nicht ausgebildeten Soldaten, die im Kampf am Feind nicht genügend Erfahrung und Routine hatten.

"M 403" wurde von vielen 2 cm Geschößgarben und Raketengeschossen getroffen. Zwei Raketengeschosse schlugen unterhalb der Wasserlinie auf Stb Seite ein und besiegelten damit den unaufhaltsamen Untergang von "M 403".

Die Besatzung versuchte noch durch Leckabwehrmaßnahmen den Untergang des Schiffes zu verhindern, doch es hatte zu viele Verletzte und Tote gegeben, so daß die Maßnahmen nicht mehr schnell und effektiv genug durchgeführt werden konnten. Später eingesetzte deutsche Seenotflugzeuge fanden an den Untergangsstellen von "M 403" und "U 251" nur noch treibende Trümmer, Wrackteile und viele tote Seeleute vor.

Das Wrack heute:

"M 403" erscheint auf dem Echolot als riesiges, fast 7 m hohes Echo. Die Wassertiefe, in der das Wrack seine letzte Ruhe gefunden hat, beträgt an der tiefsten Stelle fast 37 m oder ca. 20,5 Faden. Das Wrack ist ziemlich genau 65 m lang und ca. 9 m breit und liegt leider auf der Stb Seite. Deshalb kann man dummerweise die Einschußlöcher, die zum Untergang des Schiffes geführt haben, nicht erkennen. "M 403" war zum Zeitpunkt des Untergangs nur knapp 3 Jahre alt.

M 403" gehörte zur 25. Minensuchflottille die am 01-12-1942 mit den Besatzungen der 17. Minensuchflottille aufgestellt wurde. Während des Krieges war sie dem "Admiral Norwegische Küste" unterstellt. Erst 1947 wurde diese Flottille durch die alliierten aufgelöst. Das Operationsgebiet bzw. die Operationsaufgaben der 25. Minensuchflottille waren 1943 – 44 der Minensuch - und Geleitdienst in der Nordsee und in Norwegen.

Von 1944 – 1945 verlegte man in den östliche Ostsee. Mit Zurücknahme der Ostfront wurde Geleitdienst in der gesamten Ostsee gefahren.

Stellt man sich die Geschichte von "M 403" während des Tauchgangs vor, so bekommt man schon den bedrohlichen Eindruck, den das Wrack auch heute noch ausübt, zu spüren. Von fast allen Flakwaffen sind die Rohre auch heute noch drohend, vom letzten Kampf, in den Himmel gerichtet. An einigen Geschützen lassen sich, nach fast 61 Jahren unter Wasser, noch Handräder bewegen.

Aufgrund der rel. großen Tiefe ist es mit dem Tageslicht nicht mehr weit her, so daß Lampen unbedingt zu empfehlen sind.

Leider sind, aufgrund der seitlichen Lage des Wracks, die Aufbauten zum Teil eingesunken, trotzdem kann man noch viele Sachen wie. z.B. Entfernungsmeßgerät, Rohrleitungen, Antennen, Kabel usw. erkennen. Da "M 403" eines der wenigen Typ 40 Minensuchboote war, welches noch mit Kohlefeuerung ausgerüstet war, findet man noch sehr viel Kohle in den Kohlebunkern auf der Bb Seite. Achtern, am Heck, sind die zwei dreiflügeligen Propeller, gut zuerkennen. Sie bilden zusammen mit der Ruderanlage ein schönes Fotomotiv. Allerdings sind die Propeller nicht mehr zu gebrauchen. Durch die lange Zeit unter Wasser ist es möglich mit dem Tauchermesser ein Loch in die

Propeller zu bohren. Die Materialqualität war wohl, in diesen vergangenen Zeiten, nicht die beste.

Der Bewuchs ist als Kattegatt typisch zu bezeichnen. Auf Grund der Lage des Wracks, im mittleren Kattegatt, trifft man auch Tiere an, die sonst nur in der Nordsee zu finden sind. Durch die Größe des Wracks und der großen Tiefe sind unbedingt mehrere Tauchgänge zu empfehlen.