



der letzte ankerplatz
 der **rubis**

Text Lutz Peter Kaubisch © Fotos Kurt Amsler

CÔTE D'AZUR, SÜDFRANKREICH. FOLGT MAN DER KÜSTENSTRASSE VON MONACO NACH SÜDWESTEN, WIRD DIE AUSSICHT LANDEINWÄRTS DURCH DIE SEEALPEN BEGRENZT – DER ANBLICK IST ÜBERRAGEND. DIE BERGE FALLEN ZUM MEER STEIL AB. DAS AZURBLAU, DIE ROTEN FELSEN BEI L'ESTÉREL UND DIE LAVENDELFELDER VEREINEN SICH ZU EINEM STUNDENLANGEN PANORAMA; DIE EINHEIMISCHEN NENNEN DIE LANDSCHAFT PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR. ES GIBT DARIN IN STEIN GEHAUENE DÖRFER AUS EINER ANDEREN ZEIT, MONDÄNE KURORTE UND DIE PRÄSENZ DER REICHEN UND SCHÖNEN AUF DEN PROMENADEN UND IN DEN FERRARIS. SIE VERLANGEN AUFMERKSAMKEIT. ES GIBT EINDRUCKSVOLLERE SCHAUPLÄTZE.



Das Ziel liegt weiter im Süden. Die Nationalstraße passt sich dem weiten Bogen der Bucht an, die das Meer zwischen St. Maxime auf der einen und St. Tropez auf der anderen Seite ins Land gegraben hat. Danach heißt sie D 98 und führt auf die Stadt zu, die die ganze Welt kennt. Vorher geht's rechts ab. Die „Route des Plages“ bahnt sich den Weg ans Ende der Strände, über das mittelalterliche Ramatuelle hinaus nach Bonne Terrasse. Weiß Gott, die Sprache hat es in sich – und auch die Gegend, die voller karger, mediterraner Schönheit ist. Cap Camarat liegt voraus. Es ist der End- und Ausgangspunkt der Reise und Domizil der „European Diving School“.

Der Leiter der Basis heißt Alexander Vogl. Er ist auf Wracktouren spezialisiert. Mit den Festrumpfschlauchbooten ist man vom Campingplatz Kon Tiki aus in spätestens 30 Minuten an Ort und Stelle. Versunkene Frachter, Flugzeuge und U-Boote aus dem Zweiten Weltkrieg sind nicht das, was Urlauber für gewöhnlich an der Côte d'Azur zu

sehen bekommen. Vor der Küste der französischen Hoheitsgewässer liegen historische Schätze auf Grund. Die Stille bewahrt ihre Geschichte und die Tragödien. Sie sind nichts für jedermann. Es gebe nicht nur die stählernen Zeitzeugen zu bestaunen, hat Vogl gesagt. Man bekäme dort unten auch Grotten, Steilwände mit üppigem Gorgonienbewuchs und große Fischschwärme zu sehen.

Die Basis liegt direkt am Strand; sie ist kaum mehr als eine strohgedeckte Hütte, und die Tauchfahrten beginnen ein paar Meter entfernt. Man schafft es die ersten Male nie ohne Sand im Anzug durch die Brandung zum Boot, außerdem ist es Gewöhnungssache, das Equipment im brusttiefen Wasser an Bord zu hieven. Sei's drum. Das hier ist authentisch und hat nichts mit dem Bedienkomfort auf den Malediven oder am Roten Meer zu tun. Der Lohn für die Mühe ist später ein knapp siebzig Meter langes, authentisches Relikt: das U-Boot „Rubis“.





VOR DER KÜSTE DER FRANZÖSISCHEN HOHEITSGEWÄSSER
LIEGEN HISTORISCHE SCHÄTZE AUF GRUND. DIE STILLE
BEWAHRT IHRE GESCHICHTE UND DIE TRAGÖDIEN.



ES IST EIN GLEICHSAM
TIEF GEHENDES ERLEBNIS,
EIN U-BOOT ZU BETAUCHEN.

Der Lichteinfall weist den Weg zu den Seegraswiesen und führt uns nach zwanzig Metern an Felsvorsprüngen entlang tiefer. Es ist nicht das erste Wrack im Logbuch, bei dem sich das subtile Gefühl von Beklommenheit in die gespannte Erwartung mischt, bevor sich der Schatten aus dem Blauwasser schält. Jedes Wrack hat Legenden mit in die Tiefe genommen; die meisten legen Zeugnis ab von Tod, Verlust und vermeintlichem Heldentum. Die „Rubis“ und ihre 42-köpfige Besatzung sind diesem Schicksal bis Kriegsende entkommen. Dort liegt sie, aufrecht auf dem abfallenden Grund ruhend und mit einer langen Kette verankert. Der Kommandoturm ragt bis auf 35 Meter Tiefe aus dem Dunst; darunter und in Richtung Bug und Heck verlieren sich die Konturen.

Vogl hat die Gruppe gebrieft und die Recherche vorher schließt die Wissenslücke: Die Franzosen ließen das Boot 1931 in Toulon vom Stapel. Die Stadt liegt, in der Sprache der Seefahrer gemessen, nur ein paar Kabellängen entfernt vom Grab der „Rubis“, circa 35 Seemeilen. Ein Jahr später wurde sie „in Dienst“ gestellt. Für den Kapitän Georges Cabanier und die 41 Männer an Bord hieß das, sie mussten hinter die feindlichen Linien tauchen, Minen ausklinken und zusehen, dass sie wegkamen. Mit acht Knoten Fluchtgeschwindigkeit war das für die Kriegsboote der Saphir-Klasse, zu der die „Rubis“ zählte, eigentlich eine todsichere Sache.

Es ist ein gleichsam tief gehendes Erlebnis, ein U-Boot zu betauchen. Das Wissen dabei über das, was die Besatzung erlebte und anrichtete, vergisst man danach nicht mehr. Am 9. April 1940 wurden Dänemark und Norwegen von der deutschen Wehrmacht besetzt. Die Alliierten verminten die norwegischen Gewässer. Die „Rubis“ operierte in ihnen bis zur Kapitulation Frankreichs; danach fuhr sie unter englischer Flagge weiter. Sie versenkte Versorgungsschiffe und U-Boot-Jäger. Sie bekam selbst etwas ab – zerstört wurde sie nie. Sie war eine todbringende Waffe, und jetzt liegt sie dort. Die Schiffsglocke ist überwachsen.



DER KOMMANDOTURM RAGT BIS AUF 35 METER TIEFE
AUS DEM DUNST; DARUNTER UND IN RICHTUNG BUG
UND HECK VERLIEREN SICH DIE KONTUREN.



Das U-Boot Rubis

Schiffstyp: Minenleger-U-Boot

Nationalität: Frankreich

Gewicht: 762 Tonnen

Stapellauf/Untergang: 1931–1958

Ort: Cap Camarat

Position: GPS N: 43 Grad 11' 37,0"

O: 006 Grad 42' 10,0"

Tiefe: 34 bis 41 Meter

Tauchbasis: European Diving School | Route de Plage

F 83350 Ramatuelle

www.europeandivingschool.com

Tel. +33 494 799037

Hin und wieder klongt der lose Lukendeckel in der Strömung. Es ist ein gespenstisches Geräusch. Die winzigen Garnelen in den Ritzen, die roten Gorgonien auf der Reling und die Muränen, die aus dem Bauch des Bootes lugen, haben sich die „Rubis“ einverleibt. Nach und nach ist auf ihr ein künstliches Riff gewachsen, voller Leben.

Nach dem Krieg wurde die „Rubis“ wieder nach Toulon verlegt und überholt; die Besatzung dekorierte man mit den höchsten französischen und englischen Verdienstorden. Die Marine benutzte das Boot noch einige Jahre zu Ausbildungszwecken. Dann, 1958, wurde es mit militärischen Ehren vor Cap Camarat versenkt.

Wir tauchen an der Bordwand entlang. Dort haben sich Schwämme angesiedelt und in den Röhren, Spalten und Nischen leben kapitale, scheue Congeraale. Manchmal entdeckt man einen Drachenkopf. Das lenkt ab; empfindlicher reagieren die Sinne auf die kalten technischen Details des Wracks: die Minenschächte und Torpedorohre, das Tiefenruder, die „Netzsäge“ am Bug und den Turm. Der Lukendeckel steht offen. Durch ihn geht's abwärts – in den ehemaligen Niedergang, zu den Fantasien und der Kulisse, die von Wolfgang Petersens Film vom Schicksal der U 96 im Gedächtnis blieben. Das Boot. Die Deutschen waren 1941 gar nicht so weit entfernt von hier; sie stachen von St. Nazaire an der französischen Atlantikküste aus in See. Wir lassen die Vergangenheit ruhen. Das Tarieren über der Luke hat genug Staub aufgewirbelt und der Blick aufs Finimeter bestätigt, dass der Luftvorrat in den Flaschen vor der gewohnten Zeit verbraucht ist. Das war ganz schön aufregend.

Die „Rubis“ fällt im Heckwasser des Schlauchbootes achteraus. Wir werden diese Geschichtslektion nie vergessen, doch nun ist es Zeit, uns die Erinnerungen an einen anderen Ort wiederzuholen. Wir hatten ihn links liegen gelassen; jetzt kommt er uns gerade recht: Gepflegt am Hafenspier sitzen, auf die Scampis warten und einen guten Roten auf dem Tisch – dabei gelingt es einem am besten, die Leute auf den Promenadendecks ihrer Yachten nicht um ihr Leben zu beneiden. Urlaub wie Gott in Frankreich: Das geht immer noch in St. Tropez. ☺

