

Prospektionsbericht

Wrack X

Ort:

Nordsee - NNW Norderney

Untersuchungsdatum:

05.09.2017

10.09.2017

24.09.2017

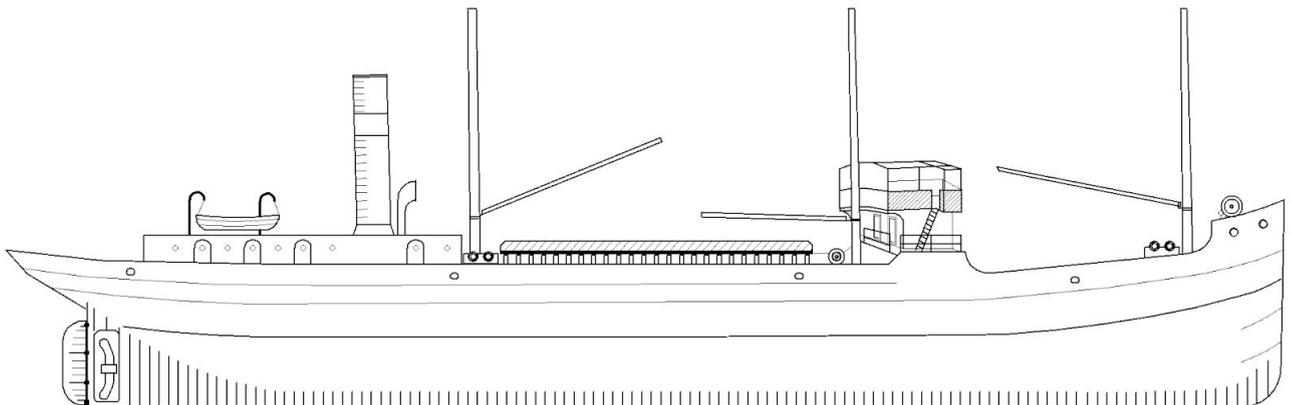
15.10.2017

Verfasser:

Holger Buss

Version:

21.06.2018



Einleitung	3
Die Gruppe "Gezeitentaucher"	3
Intention	4
Wrack X	4
Beschreibung von "Wrack X"	5
Studien über das mögliche Aussehen	6
Position des Wracks	7
Sidescans	8
Detailbetrachtungen	8
Schraube mit Ruderblatt	9
Bordwände	10
Bug	11
Fragmente des Bugbereiches	12
Unteres Bugteil mit Vordersteven	12
Stehendes Bugteil mit Ankerkette	13
Treppe	13
Maschine	14
Zylinderblock	15
Kondensator	16
Kurbelwelle - Pleul	17
Steuerstangen	17
Kessel	17
Dampfwinsch mittschiffs	19
Winsch Bug	20
Rohr: Mast heckseitig	20
3d-Modell des Mastes	21
Mast Bug	21
Mast Mittschiffs	22
Ladebaum?	23
Mittlere Winsch	23
Aufbauten	23
Objekte im Heck	25
Davits-Kran	25
Ovaler Deckel	25
Wanddurchführung - Klüse	26
Bullauge	26
Loser Anker	26
Luke	27
Untersuchungsmethoden	28
Tauchgangsprotokolle	29
05.09.2017	29

10.09.2017	29
24.09.2017	29
15.10.2017	30
Meßergebnisse	30
Recherchen	32
Ergebnisse der Recherchen:	33
SS Amoy / SS Maria Russ	33
SS Lotte Halm	33
SS Elsa - vormals: Hermina, Polmina, Oskar	33
SS Elsa - Vormals: Hermina, Polmina, Oskar	34
Vergleich Original und Rekonstruktion	35
Wesentliche Gemeinsamkeiten:	35
Position des Unfalls im Vergleich zur Wrackposition	36
Detailvergleiche SS Elsa - Wrack X	37
Lage des Schornsteins	37
Kohle als Ladung	37
Maschinendetails	38
Aufbauten mittschiffs und Überdachungsträger.	39
Schanzkleid	40
Bug und Vordersteven	41
Wanddurchführung Heck	42
Mastposition und Poller	42
Streben zwischen den Spanten	43
Vergleich mit einer Dampfmaschine aus der Verschure Maschinenfabrik	45
Fazit: Ergebnisse des Vergleichs	50
Die wichtigsten Kriterien der Identifizierung sind:	50
Die Geschichte der SS Elsa - Hermina	51
Bericht aus dem Buch: "Untergang vor Borkum" Zühlke - Schneeberg - Steemann:	51
Bis zum letzten Augenblick kämpften sie um ihr Schiff	52
Bericht des Augenzeugen: Der Totenkampf der „Elsa“	54
Überlebende	54
Bericht von Kapitän Ernst Weitendorf	55
Diensthabender Kapitän Franz von Hintzenstern	56
Erster Steuermann Karl Telzerow	56
Schilderung des Kapitäns über vorherige Beinahe-Unfälle	57
Diverse Zeitungsartikel der "Hansa"	58
Rostocker Sonntagszeitung von 1956	61
Manuskript von Kapitän Weitendorf	61
Das Verdener Anzeigebblatt 1936 berichtet über den Verlust von Franz von Hintzenstern	62
Ölgemälde der SS Elsa	63
Informationen zur SS Elsa - Hermina	64
Eintrag bei Lloyds London	66
Sonstiges	66

Quellen: 66

Anhang: Links in die Videos 66

Einleitung

In dem hier vorliegenden Prospektionsbericht wird ein bis dato unbekanntes Wrack beschrieben, das schon seit mehreren Jahren von der Gruppe "Gezeitentaucher" betaucht und untersucht wurde.

Bei dem Wrack handelt es sich um ein ca. 60m langes, genietetes Stahlschiff mit hinten liegender Dampfmaschine, zwei Kesseln und drei Masten. Das Wrack wurde vermessen, mittels Foto und Video dokumentiert und skizziert. Anschließend wurden die Details mit historischen Fotos verglichen. Außerdem wurden Berichte aus historischen Notizen und Zeitungsartikeln mit der Position und Lage des Wracks verglichen. Alle Einzelheiten des Wracks, sowie seine Position und Lage auf dem Meeresboden deuten darauf hin, dass es sich um den 1936 bei Sturm vor Norderney gesunkenen Frachtdampfer "SS Elsa" des Rostocker Kapitäns Ernst Weitendorf handelt.

Die Gruppe "Gezeitentaucher"

Seit 2007 taucht eine Gruppe von z.Zt. acht Sporttauchern in der Nordsee. Die Gruppe nennt sich "Gezeitentaucher", weil das Tauchen in der Nordsee stark von den Tiden abhängig ist. Sie halten sich an die Vorgaben des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes und dokumentiert die Wracks, ohne Funde zu bergen. Dabei liegt die Identifizierung der Wracks, das Monitoring und der Erhalt im Vordergrund. Im Jahr 2017 absolvierten sie den Spezialkurs Unterwasserarchäologie I vom VDST (Verband deutscher Sporttaucher) bei Dr. Florian Huber. Die Methoden der Vermessung, 3D-Modellierung und Dokumentation werden seitdem angewandt.

Typische Ziele sind die Wracks im Umkreis von ca. 35km Entfernung von Norddeich Hafen. Einige der Wracks sind bekannt, viele noch unbekannt. Die erfahrenen Taucher benutzen Tauchausrüstungen mit 2*12L Nitrox32 in DIR-Konfiguration. Ein in Norddeich Hafen liegendes Rib (Hochleistungs-Schlauchboot) mit festem Rumpf und 225Ps dient als Transportmittel. Es sind GPS, Echlot und Sidescan Sonar an Bord.



Gezeitentaucher (von links): Ulrich Hofmann, Dirk Terbeek, Dirk Heinemann, Wilfried de Jonge, Thorsten Bakker, Oliver Hirsch und Holger Buss (es fehlt: Thorsten Lex)

Intention

Der Antrieb, nach den Wracks zu suchen rührt aus der Neugier heraus. Jedes Schiffswrack hat eine eigene Geschichte, die nach Möglichkeit aufgeklärt werden soll.

Diese Fragen treibt das Projekt voran::

- Um welches Schiff handelt es sich?
- wann ist es gesunken?
- weshalb ist es gesunken?
- wo kam es her – wo wollte es hin?
- was hat es geladen?
- gab es menschliche Verluste und gab es Überlebende?

Außerdem werden folgende Aspekte untersucht:

- ist das Wrack geplündert oder durch Dritte beschädigt?
- wie verändert sich das Wrack im Laufe der Jahre?

Die Gruppe finanziert sich ohne fremde Mittel.

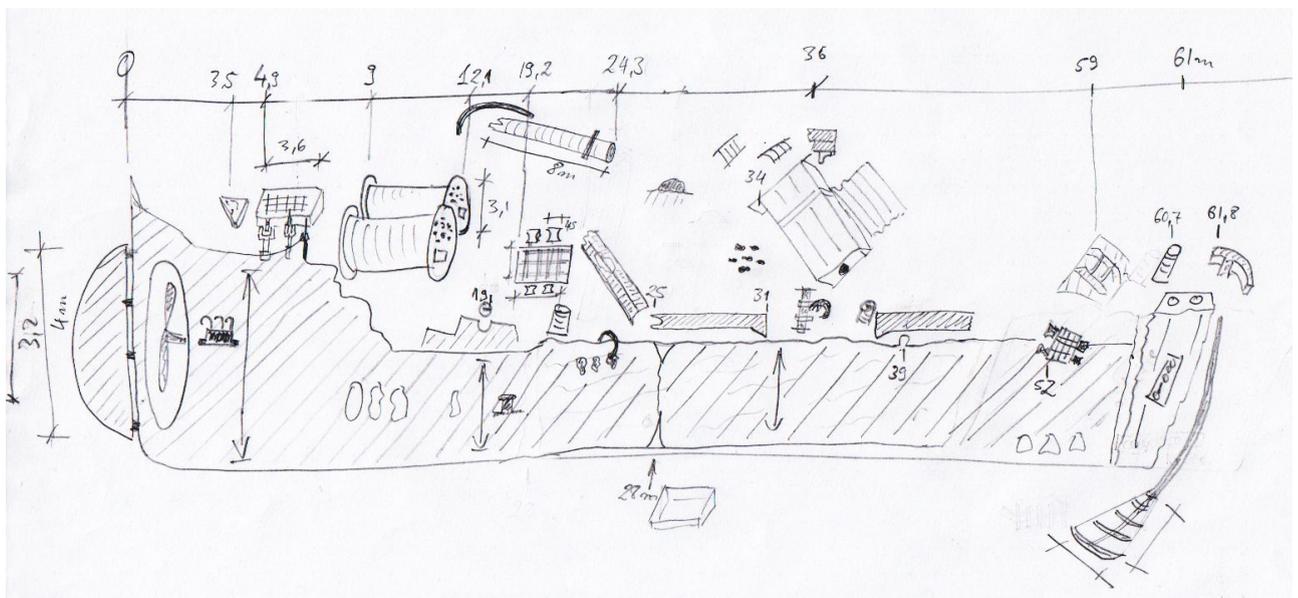
Wrack X

“Wrack X” ist der Projektname eines bis vor kurzem noch unbekanntes Schiffswracks, dessen Bauweise auf eine Konstruktion zwischen 1890 und 1930 schließen lässt. Sein derzeitiger Zustand lässt vermuten, dass es ca. vor 70-90 Jahren gesunken ist. Seit 2007 betaucht die Gruppe dieses Wrack und versucht es zu identifizieren. Diverse Schiffsuntergänge wurden studiert und die Baupläne und Fotos der Schiffe mit dem Wrackfund verglichen. Es konnten verschiedene Schiffe eindeutig ausgeschlossen werden. Die Anordnung der Maschine achtern und der Brücke mittschiffs war bis 1939 eher die Ausnahme bei deutschen Schiffen und in der Regel Ankäufe aus dem Ausland.

Seit dem 24.09.2017 wird der Wrackfund mit dem Schiff SS Elsa verglichen, das 1917 in den Niederlanden gebaut wurde und mit einer Ladung Kohle am 1.12.1936 bei Sturm vor Norderney sank. Bei diesem Schiff stimmen alle Indizien und wir gehen davon aus, dass es sich beim WrackX um die SS Elsa handelt.

Beschreibung von "Wrack X"

Es handelt sich um das Wrack eines genieteten **Stahlschiffs** mit ca. 60-65m Länge. Es liegt mit ca. **90° gekentert** auf der Backbordseite. Die eiserne **Schraube** (4 Blätter) mit Ruderblatt liegen frei in ca. 3-4m über Grund. Die **Dreifach-Expansions-Dampfmaschine** mit drei Ständern liegt im Heckbereich des Schiffes, nur 3,5m von der Schraube entfernt. **Zwei Kessel** mit je zwei Feuerluken liegen nebeneinander und mit den Feuerluken zur Schiffsmitte gewandt. Bei einer Entfernung von ca. 19m vom Heck findet sich eine auf Kopf liegende **Dampfwinsch** mit vier Spill von je 45cm Durchmesser. Bei ca. 20m liegt ein Rohr mit 8m Länge, das vermutlich ein Lademast gewesen ist. Es befinden sich drei Rohrenden im Inneren, die von Form und Position **Mastfüße** sein könnten. Bei 36m liegt eine Rolle oder Trommel. Mittschiffs ab ca. 36m befinden sich Stahlteile, die ca. 80° zum Kiel liegen und zu einem **Aufbau** gehören könnten. Die Teile sind zum Teil hohl. Es wurden Bullaugen aus Messing im Heckbereich gefunden. Im Bug findet man bei ca. 52-55m eine Winsch unter einer Bordwand, die der anderen Dampfwinsch ähnelt. Bis ca. 25m vom Heck lässt sich die Form des Hecks und der Kiel gut erkennen. Vereinzelt sind Löcher in die Bordwand korrodiert. Bei ca. 28m ist ein Riß in der Bordwand und die Wand liegt flach. Der flach liegende Teil ist zu großen Teilen mit Sand bedeckt. Ab ca. 56m vom Heck findet man wieder aufrechte Teile bis 61m. Im Bereich des Laderaums wurde als **Ladung Braunkohle** gefunden. Steuerbordseitig liegt ein Teil mit ca. 8-10m Länge, das vermutlich der Kiel des Bugs ist. Es endet bei ca. 61m, sodass wir die Länge des Schiffes mit ca. 62m annehmen. Obwohl viele Teile korrodiert und erodiert sind, lassen sich noch viele wichtige Details eindeutig erkennen. Offensichtliche Spuren von Plünderung konnten nicht entdeckt werden.

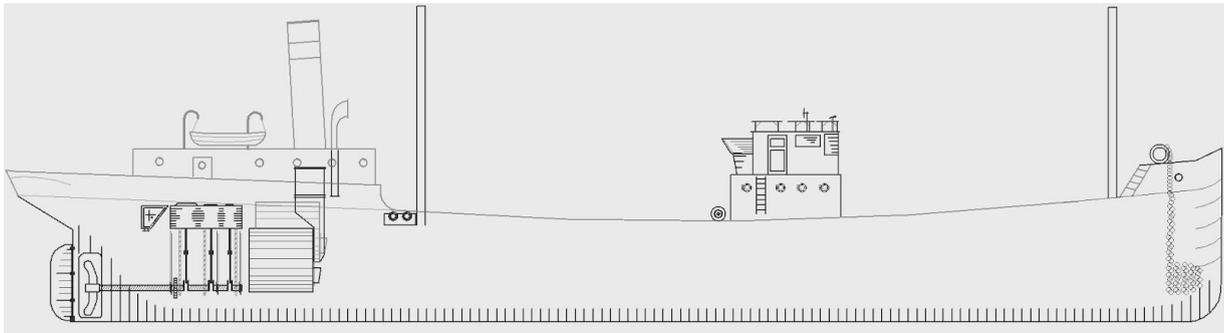


Übersichtszeichnung WrackX

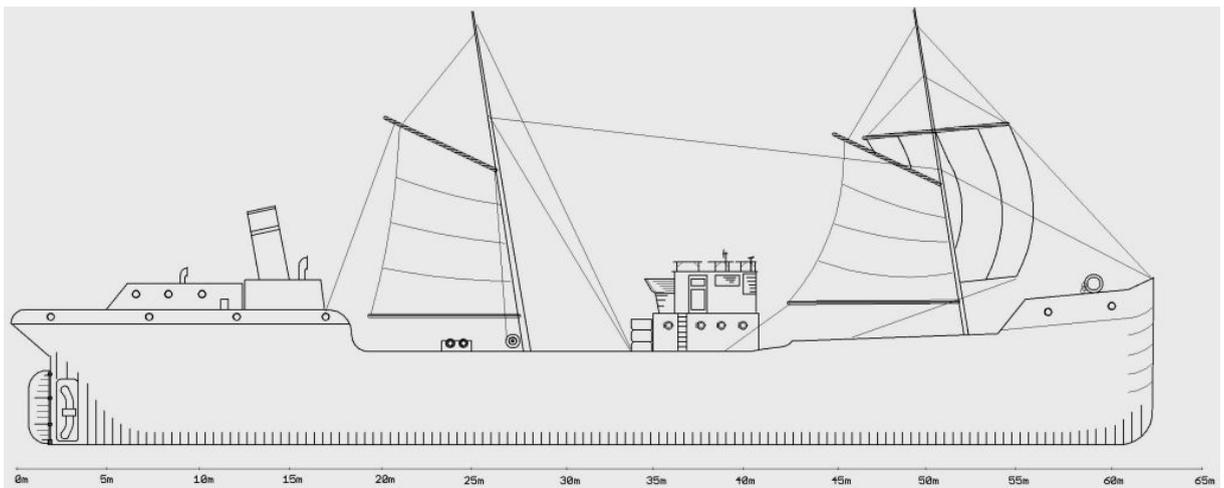
Studien über das mögliche Aussehen

Die Aufbauten sind zusammengefallen und die Bordwand ist beschädigt. So ließen sich lediglich Vermutungen über das Aussehen treffen. Die folgenden Bilder zeigen Studien, die im Laufe der Untersuchungen Betracht gezogen wurden. Markant ist die **hinten liegende Maschine**, deren Position läßt auf einen Schornstein im Heckbereich schließen. Das Schiff hatte mindestens zwei Masten oder Ladebäume. Später wurde noch ein dritter Mastfuß identifiziert.

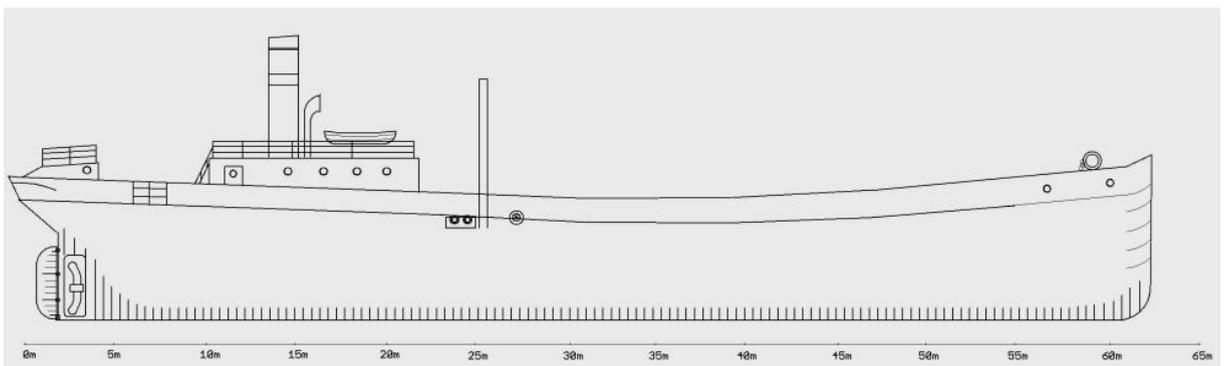
Als Frachter mit Aufbauten mittschiffs



Als Segelschiff



Frachter ohne Aufbauten mittschiffs - wurde verworfen, als die Aufbauten identifiziert waren

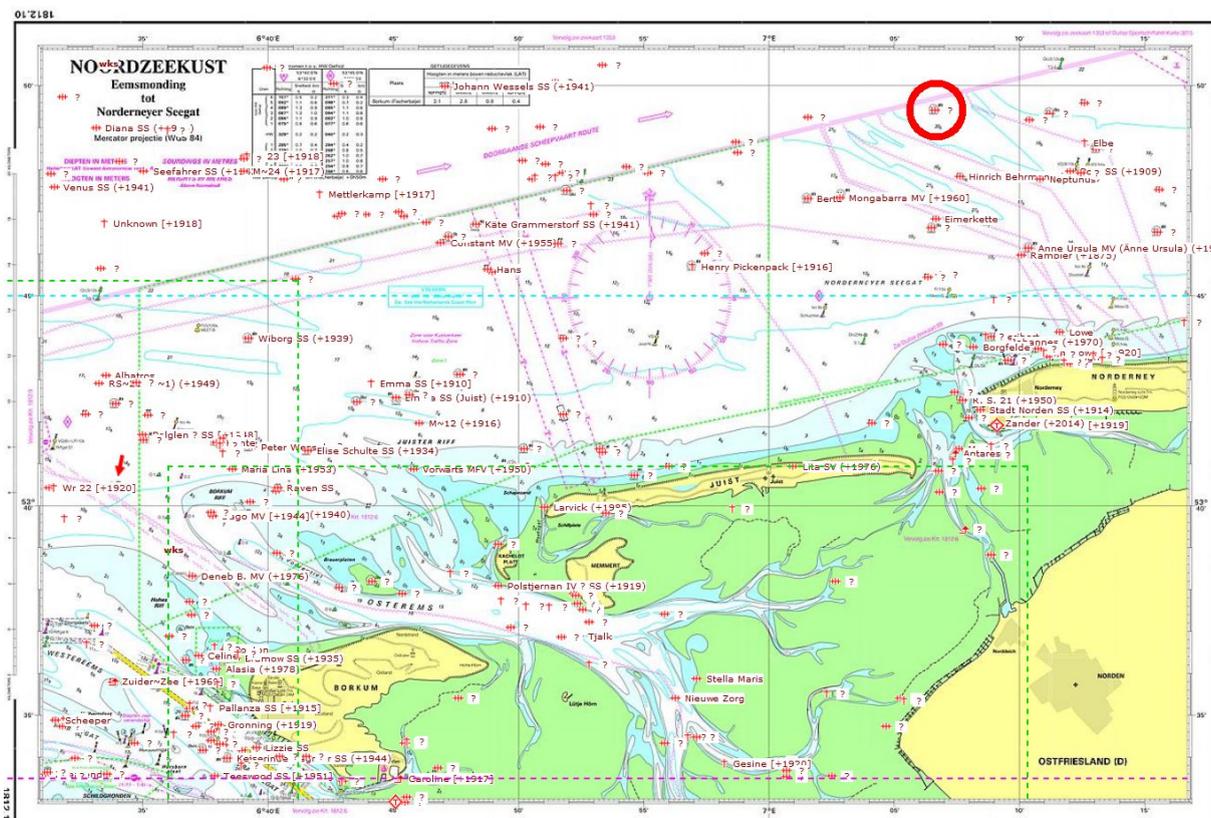




Gezeitentaucher beim Austausch der Ergebnisse von Tauchgang und Recherche

Position des Wracks

53°49'N 7°06'O



Quelle: www.wrecksite.eu

Das Wrack befindet sich 12km NNW von Norderney unweit des Verkehrstrennungsgebietes in 25-30m Tiefe.

Sidescans

Gescannt wurde mit Humminbird



Rechts sieht man den Sidescan vom WrackX - Steuerbordseitig - Heck oben

Detailbetrachtungen

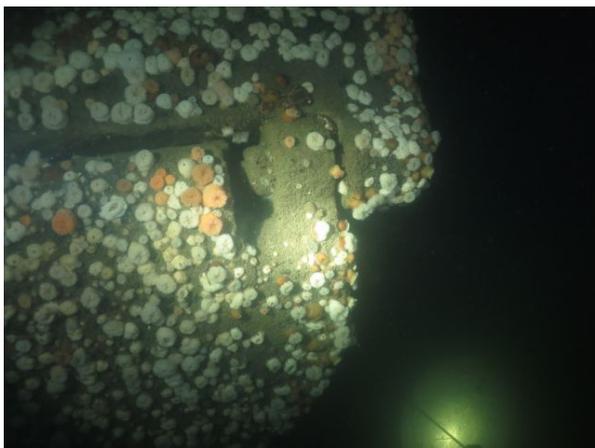
Es folgen Detailbetrachtungen von Objekten

Schraube mit Ruderblatt

- Vier Blätter
- Eisen (magnetisch)
- 3,2m Durchmesser



Schraube mit Ruderblatt (Links der Kiel)



Unteres Scharnier



Wellendurchführung (Schraube im Hintergrund)



Schraube und Kiel (von unten)



Das Ruderblatt ist eingeschlagen

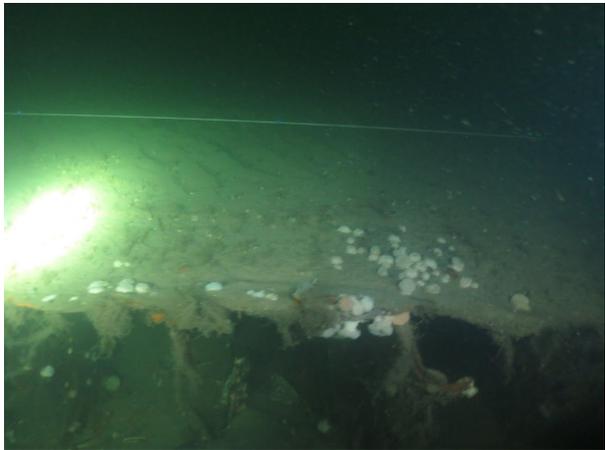
Bemerkung zu Ruderblatt eingeschlagen: Ruderanlage gebrochen, daher ist das Manöver des letzten Augenblick nicht ableitbar.

Bordwände

Der Spantenabstand beträgt 60cm.

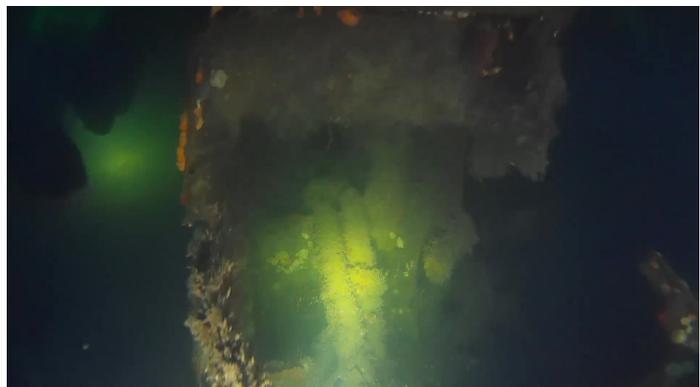


Spanten vom Inneren aus gesehen ca. bei 40-45m



Riss in der Bordwand bei 28m

Versandete Bordwand ab ca. 30m

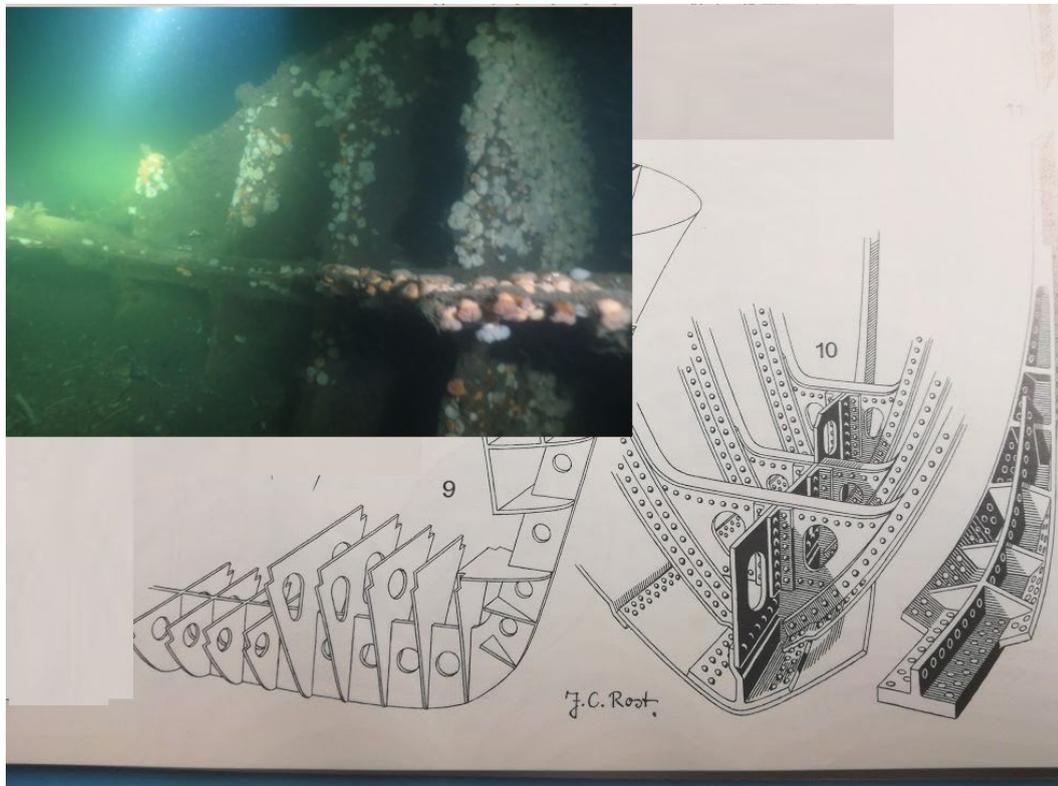


Heck von hinten/unten aus gesehen

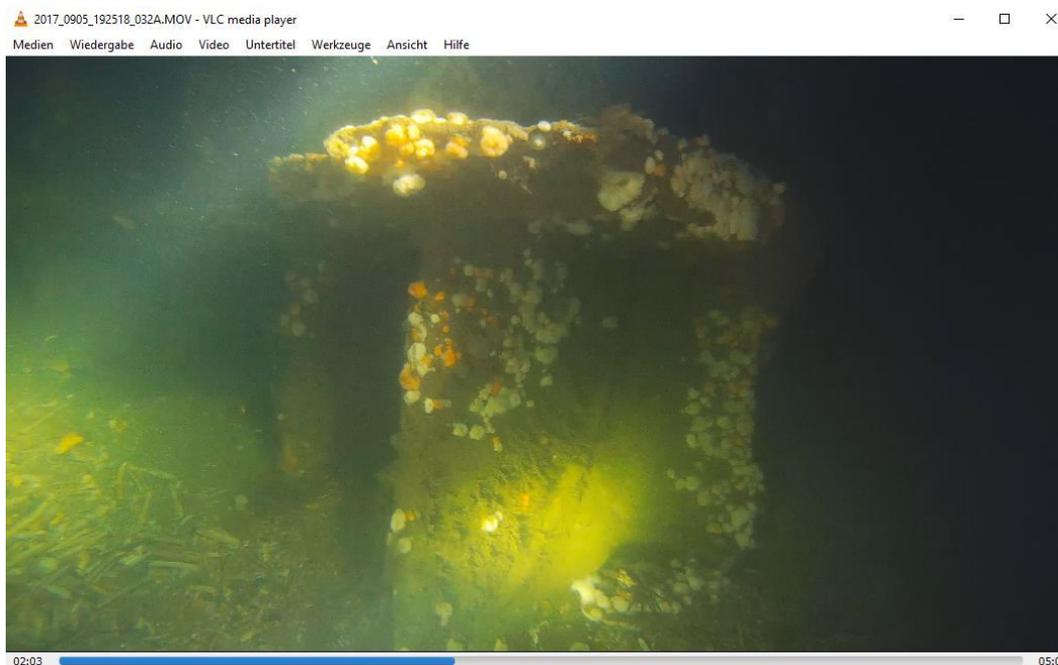
Blick in den doppelten Boden (mit Dampfrohren)

Bug

Der untere Teil des Bugs liegt steuerbordseitig neben dem Wrack. Die Spitze endet bei 61m.



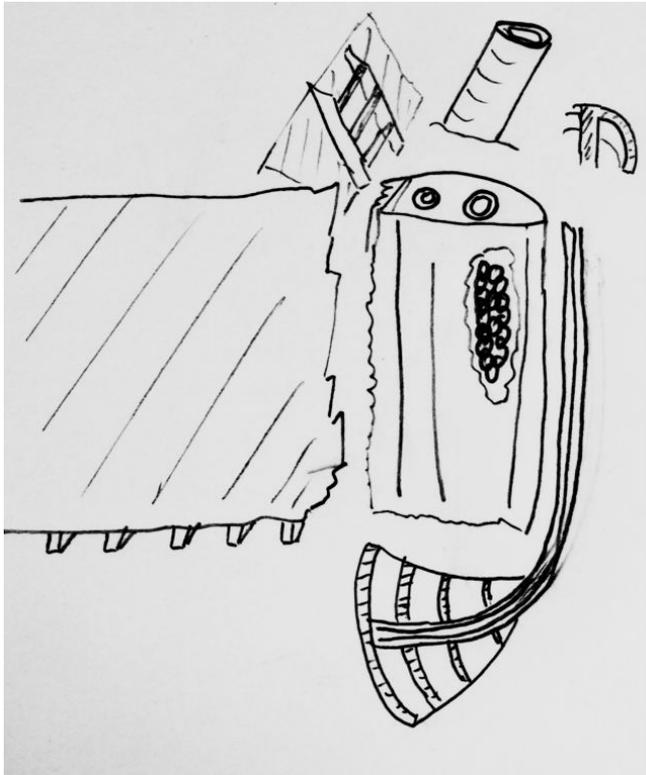
Quelle: das große Buch der Schiffstypen Dudszus Köpcke seite 271



Fragmente des Bugbereiches

Die vordere Bugsektion ist in vier Teile zerbrochen:

Bordwand - Stehendes Bugteil - Vordersteven - Unteres Bugteil



Unteres Bugteil mit Vordersteven



Die Spitze des unteren Bugteils läuft in den Vordersteven, der teilweise versandet ist.

Stehendes Bugteil mit Ankerkette

In einem stehenden Teil bei 61m findet man eine massive Ankerkette



Im oberen Endes dieses Teils befinden sich die runden Durchführungen für die Kette.

Treppe



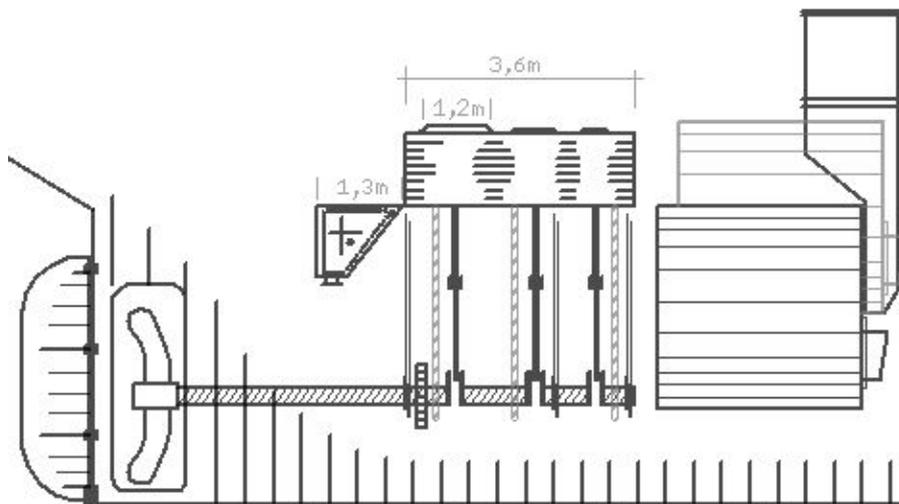
Die Treppe befindet sich bei ca. 55-58m vom Heck

Maschine

Die Dampfmaschine liegt im Heck, lediglich 3,5m von der Schraube entfernt

- Dreifach Expansions Dampfmaschine
- Drei Ständer mit 2,5m
- Oberflächenskondensator direkt am Ausgang der Maschine
- Großes Zahnrad am Ende der Maschine

Kondensator Zylinderkopf Kessel



Welle Steuerstange Kurbelwelle

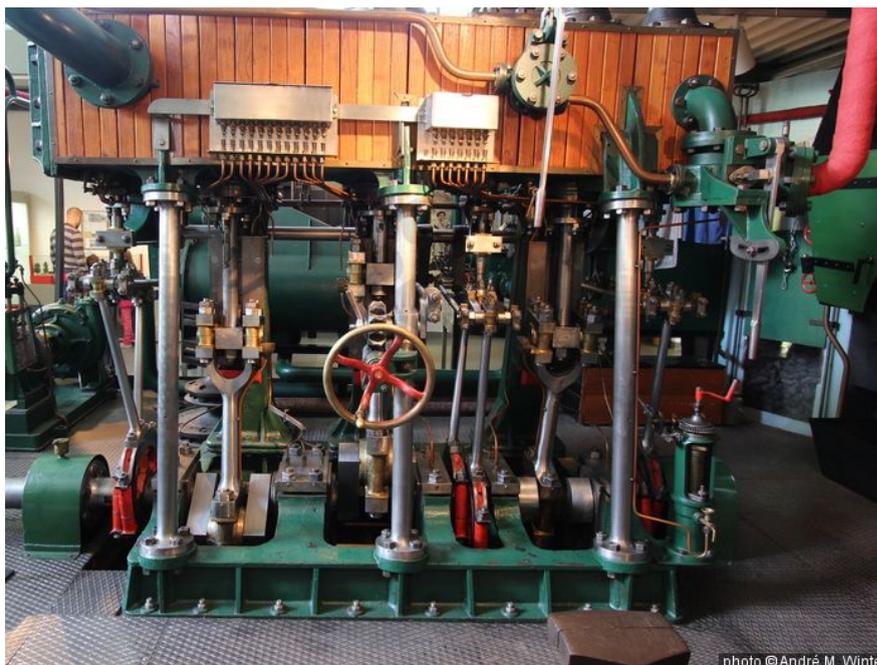


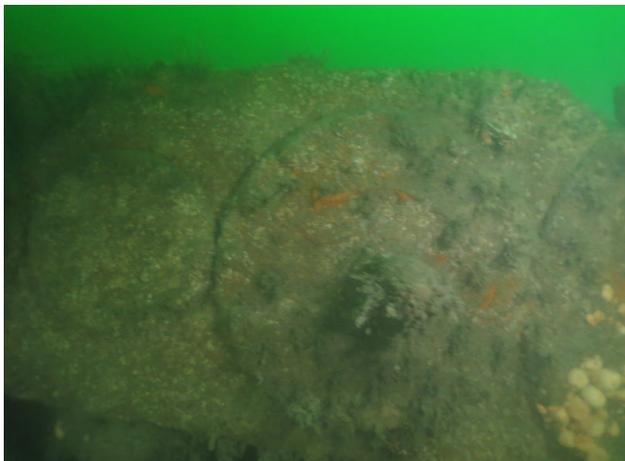
Foto einer Dampfmaschine im Museum

Zylinderblock



Blick vom Heck Richtung Kessel. Rechts Zylinderkopf.

Kessel, Ständeraufnahme, Zylinderblock



Zylinderdeckel erster und zweiter Zylinder



Dritter Zylinderdeckel

Durchmesser:

1. Zylinderdeckel: 44cm
2. Zylinderdeckel: 75cm
3. Zylinderdeckel: 120cm

Ständerhöhe

Die vorderen Ständer haben eine Länge von 2,5m

Kondensator

Oberflächenkondensator zum Abkühlen und Verflüssigen des Dampfes. Er wurde mit Seewasser gekühlt.



Kondensator (Draufsicht)



K. und Zylinder liegen aneinander



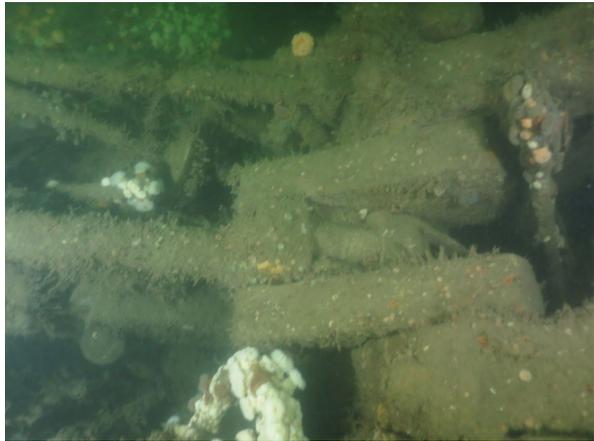
Kondensator. Unterer Kondensatanschluss



Innenansicht



Kurbelwelle - Pleul



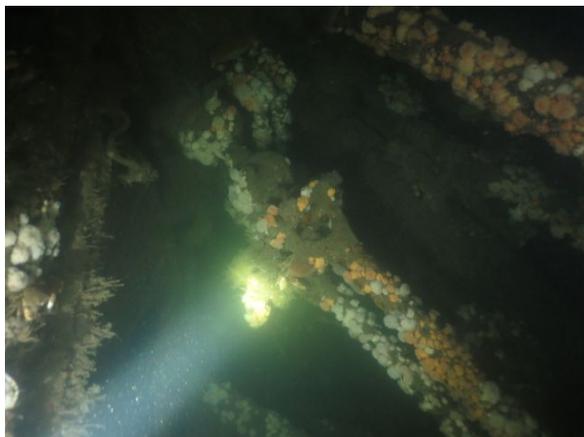
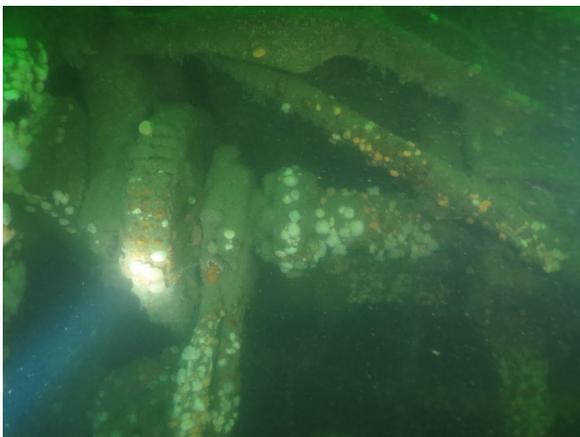
Kurbelwelle

Pleulgelenk

Kurbelwelle: Achse - Achse ca. 34-35cm. Damit ergibt sich ein Kolbenhub von ca. 68-70cm

Steuerstangen

Am Ende der Maschine befindet sich vor der Steuerstange ein großes Zahnrad



Zahnrad mit Steuerstange

Steuerstange

Kessel

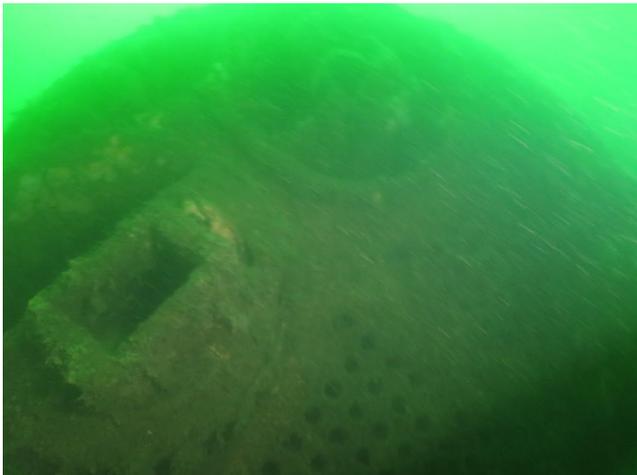
- Zwei ehemals nebeneinander liegende Kessel
- Durchmesser 3,1m
- Länge:ca. 3,3m
- jeweils zwei Feuerluken in Richtung Schiffsmitte



Kessel Steuerbord



Ladeluke Kessel Backbord



Kessel Backbord



Verschraubungen



Kessel innenansicht



Kessel heckseitig

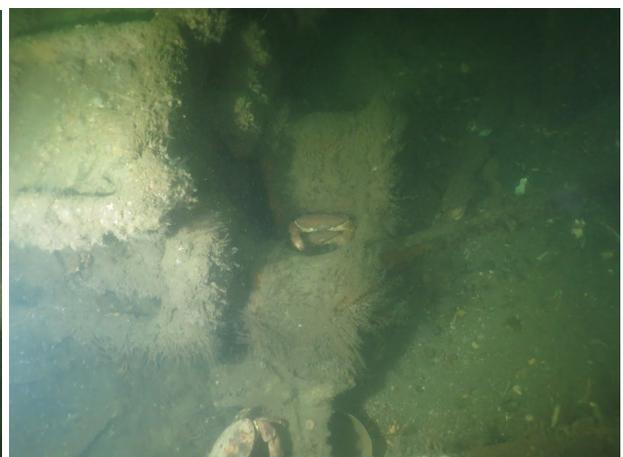
Dampfwinsch mittschiffs



Die Winsch liegt vermutlich auf dem Kopf. Sie hat vier Spillköpfe mit je 45cm Durchmesser.



Spillköpfe Steuerbord



Spillköpfe Backbord

Wunsch Bug

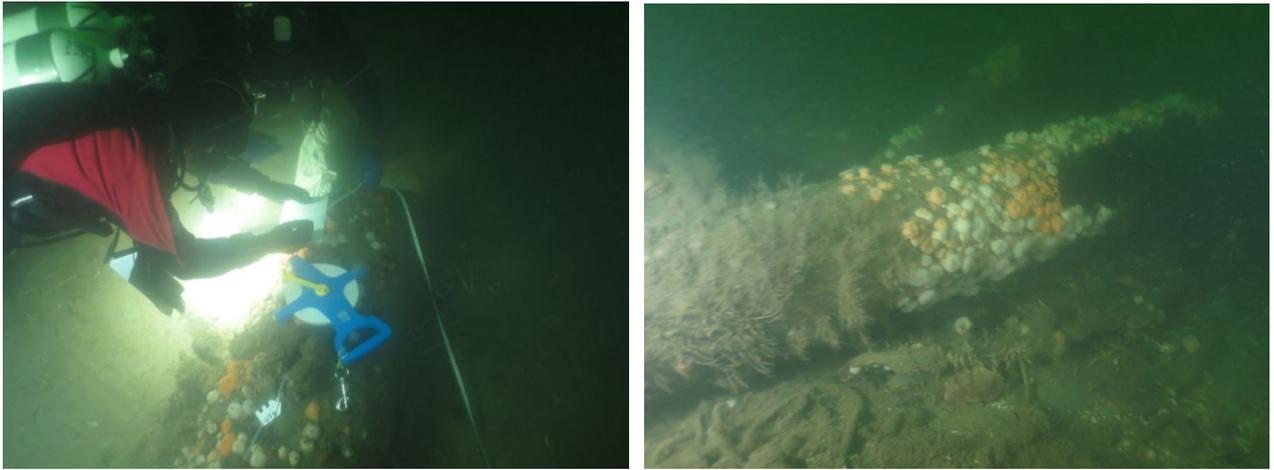
Vorn im Bug liegt eine weitere Wunsch, deren Spillköpfe der Dampfwunsch achtern ähneln. Sie liegt unter der Bordwand bei ca. 52m vom Heck



Rohr: Mast heckseitig



Aufnahmeflansch



Der Mast liegt bei ca. 24m vom Heck mit ca. 60-70° Winkel zum Kiel. Der Fuß des Mastes liegt direkt hinter der Dampfwinde bei ca. 20m. Länge: ca, 8m. Durchmesser: ca. 50cm

3d-Modell des Mastes



Es gelang uns, aus Standbildern einer Videoaufnahme, ein 3D-Modell des Mastes zu erstellen.

Mast Bug

Ganz vorne im Bug befindet sich ein weiteres Rohr. Es ragt nach vorne bei 61m ein Stück aus dem Sand heraus und verschwindet längs unter den Bugs. Es könnte sich auch hier um einen Mast handeln.



Mast Mittschiffs

Bei ca. 38m schaut ein massiver Stift aus dem Boden heraus. Der Durchmesser beträgt ca. 25cm. Vermutlich steckte der Mast auf diesem Stift.



Ladebaum?

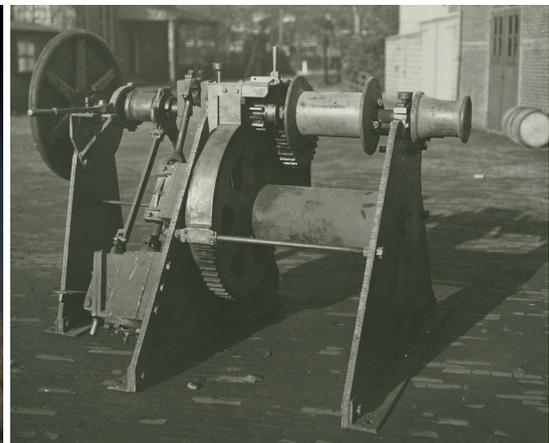
Ein Rundholz befindet sich bei ca. 37m. Es könnte sich hier um einen Ladebaum handeln.



Mittlere Winsch



Dieses dampfbetriebene Winsch befindet sich bei 36m vom Heck



Großes Zahnrad

Dampfwinsch von Verschure

Aufbauten

Bei 36-40m liegen große Stahlteile, die zu den Aufbauten der Brücke gehört haben.

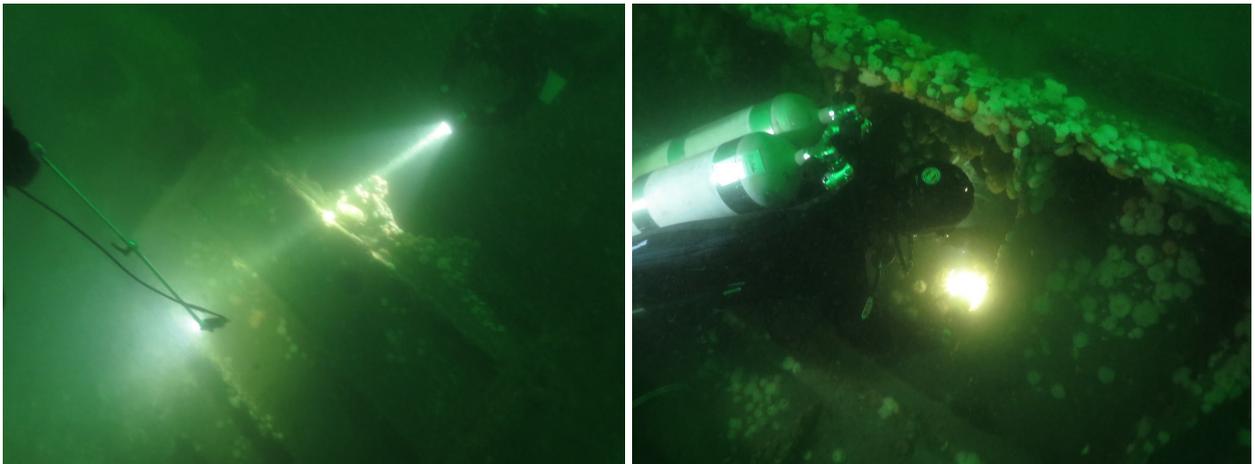


Bild bei 40m von der Steuerbordbordwand in Richtung Backbord fotografiert.



Das selbe Teil - von unten hinein fotografiert.

Interessantes Detail: Es befindet sich eine kleine Holzkiste im Innern.



Objekte im Heck

Davits-Kran

Im Heckbereich bei ca. 15-20m befinden sich mindestens zwei sog. Bootsdavits. Sie wurden bei Schiffen zum Aussetzen von Rettungsboote verwendet.



Das Bild zeigt einen aufgerichteten und einen liegenden Bootsdavit

Ovaler Deckel



Vermutlich ein Mannloch

Wanddurchführung - Klüse



Ring aus Eisen



Bullauge



Das Bullauge befindet sich bei ca. 10m vom Heck.

Looser Anker



Im Heck, in Höhe des Ruderblattes liegt ein Anker. Aufgrund von Lage und Größe des Ankers ist zu vermuten, dass dies lediglich ein Hilfsanker war.

Luke

Zwischen Kessel und Winsch liegt diese Objekt bei ca. 17m. Der Durchmesser ist 47cm.



Es scheint ein massiver Deckel zu sein, der in eine massive Stahlwand passt. Vermutlich eine Mannloch - Durchführung in der inneren der zweischaligen Wand des Bodens. Durch die 47cm hätte ein Arbeiter für Revisionsarbeiten in den Hohlraum gelangen können.



Ein weiteres befindet sich bei ca. 18m vom Heck zwischen den Bordwandfragmenten.

Untersuchungsmethoden

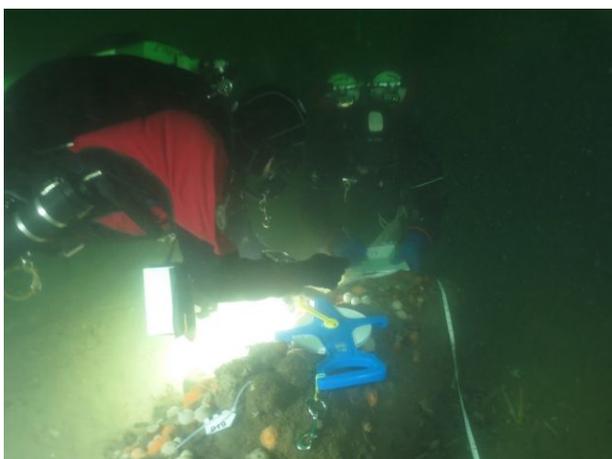
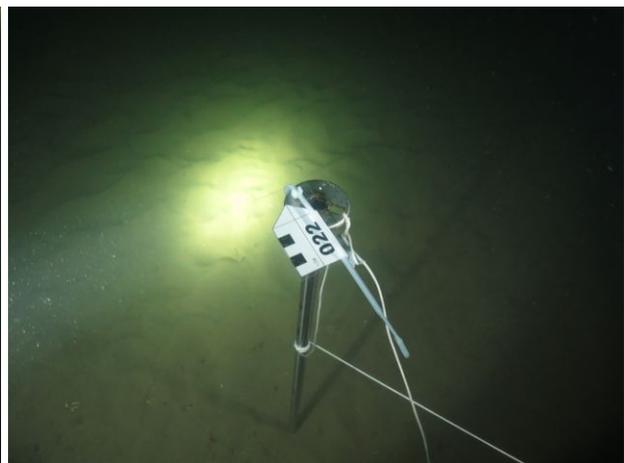
Bei den Tauchgängen werden mittels Kameras viele Detailfotos gemacht. Gleichzeitig filmt eine zweite Kamera dauerhaft den gesamten Tauchgang. So lässt sich im nachhinein noch nachvollziehen, wo das Detailfoto gemacht wurde,



Arbeitsmaterialien - Maßband, Schreibtafel und Kameraeinheit mit zwei Kameras plus Licht



T. Bakker setzt einen Referenzpunkt.



Taucher dokumentieren ein Objekt



Die Position des Kondensators wird ermittelt

Tauchgangsprotokolle

05.09.2017

Thorsten Bakker, Holger Buss, Dirk Heinemann, Ulrich Hofmann

Niedrigwasser. 55min Grundzeit - gute Sicht

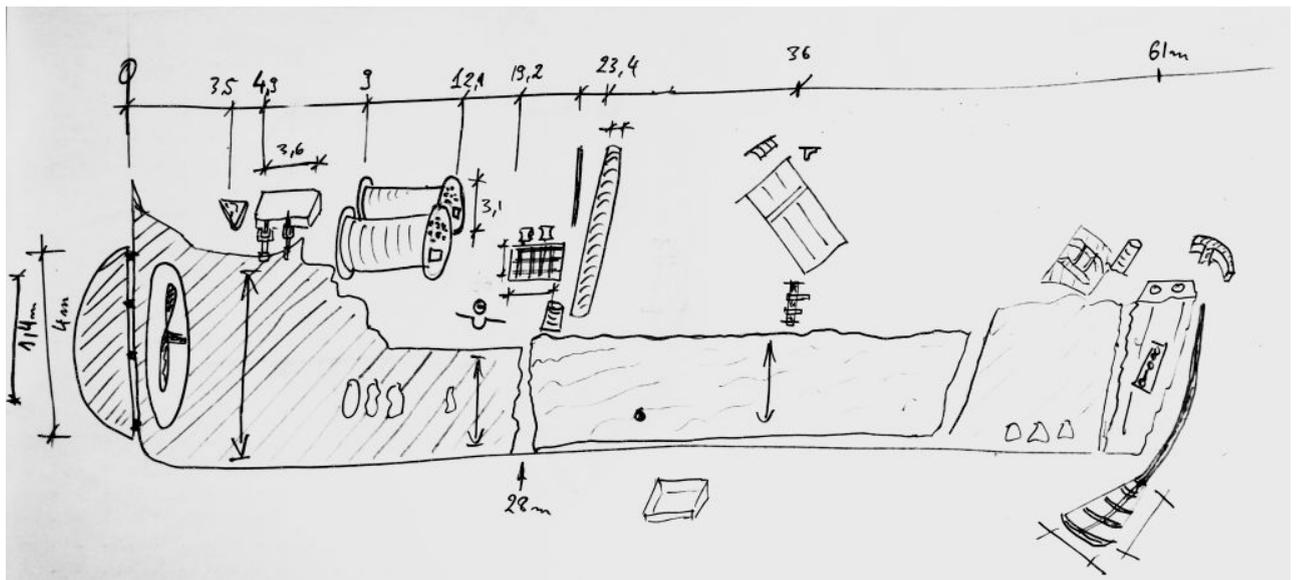
- Leine mit Abstandsmarkern am Bug verlegt
- Länge des Wracks bestimmt
- Detailvermessung: Dampfwinch
- Erste Untersuchung von: Ruderblatt, Schraube, Kessel, Motor
- Übersichtsskizze erstellt

10.09.2017

Thorsten Bakker, Holger Buss, Dirk Heinemann, Dirk Terbeek, Oliver Hirsch

Niedrigwasser. 55min Grundzeit - gute Sicht

- Identifizierung Kondensator
- Bestimmung der Zylinderanzahl
- Diese Messpunkte wurden beim Tauchgang genommen:



24.09.2017

Thorsten Bakker, Holger Buss, Dirk Heinemann, Wilfried de Jonge

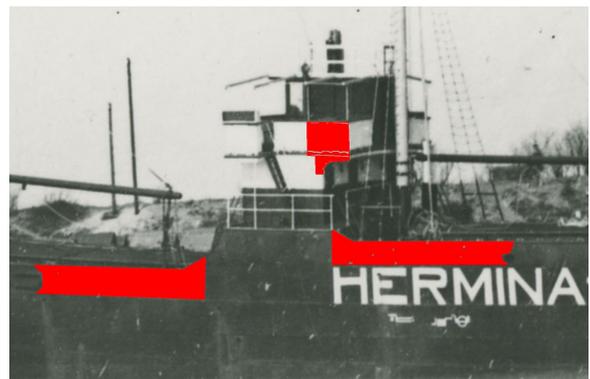
Hochwasser. 55min Grundzeit - sehr gute Sicht

- Ausführliche Videodokumentation des gesamten Wracks
- Identifizierung Bugbereich mit Mast, Treppe, Winde und Vordersteven
- Untersuchung der mittleren Aufbauten
- Messung der Zylinderkopfdeckel und Kurbelwelle

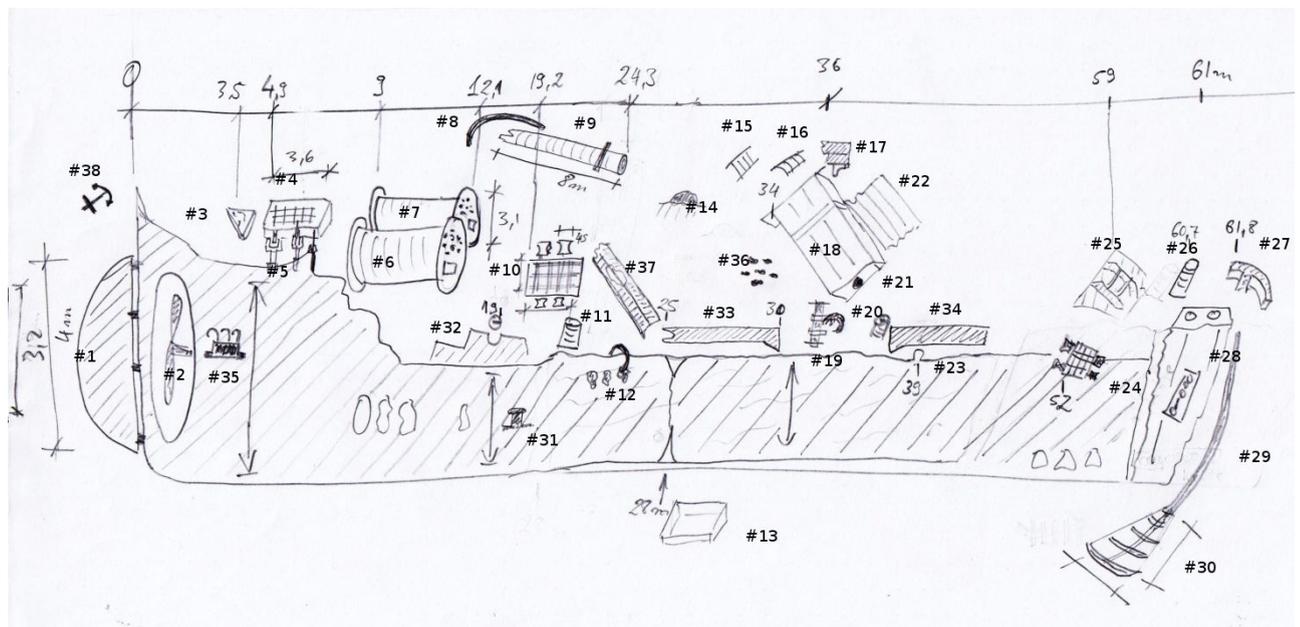
15.10.2017

Thorsten Bakker, Holger Buss, Ulrich Hofmann
 Niedrigwasser. 55min Grundzeit - schlechte Sicht

- Ausmessen Schanzkleid (Bild rot)
- Ausmessen Überdachungsträger (Bild rot)
- Braunkohle im Laderaum und Steinkohle im Kesselbereich gefunden



Meßergebnisse



Das Bild zeigt eine nicht maßstabsgetreue Zeichnung des Wrackfundes mit Abstandsmessung zum Referenzpunkt (Ruderblattanlenkung). Y-Werte der Offsetmessung wurden nicht genommen, weil die Stömungsbedingungen ein Spannen einer geraden Refenzlinie nicht zulassen.

Legende

- #1: Ruderblatt 3,8m * 1,3m
- #2: Schraube
- #3: Kondensator
- #4: Zylinder
- #5: Pleul und Kurbelwelle
- #6: Kessel backbords 3,1m Durchmesser und 3,3m Länge
- #7: Kessel steuerbords 3,1m Durchmesser und 3,3m Länge
- #8: Davit
- #9: Mast. ca. 8m lang.
- #10: Dampfwinch
- #11: Rohr bzw. Mastfuß. ca. 1-1,5m lang
- #12: Seil durch Loch in Bordwand
- #13: Kiste - ist angespült worden und gehört nicht zum Wrack
- #14: vermutlich ein großer Stein
- #15: Stahlblech mit Streben

- #16: Eckteil aus Stahl
- #17: Überdachungsträger
- #18: Aufbau
- #19: Rolle bzw. Winde
- #20: Massiver Stift bzw. Mastfuß. ca.0,5m lang
- #21: Loch im Aufbau - mit kleiner Holzkiste im Inneren
- #22: Wand mit Streben - gehört vermutlich zum Aufbau
- #23: Markante kreisrunde Fläche in der Bordwand bei 39m
- #24: Winsch unter Bordwand verklemmt
- #25: Treppe an Stahlblech verschweißt
- #26: Rohr bzw. Mastfuß. ca.1,0 - 1,5m lang
- #27: obere Spitze des Bugteils
- #28: Vorderes Bugfragment mit Ankerkettenkasten
- #29: Vordersteven, versandet
- #30: Unteres Bugfragment
- #31: Poller
- #32: Innere Bordwand mit Mannloch
- #33: Schanzkleid
- #34: Schanzkleid
- #35: Wellendrucklager
- #36: Fundort Braunkohle
- #37: Langes, breites Blechteil. Vermutlich ein Teil des Schanzkleides.
- #38: Hilfsanker

Recherchen

Bei der Recherche wurde auf das digitalisierte Archiv der Zeitschrift "Hansa" zurückgegriffen. Das Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven stellt die Zeitschrift auf der Webseite: www.digishelf.de in digitalisierter Form zur Verfügung

Die Zeitschrift „Hansa“ erscheint seit 1864 und ist somit die älteste deutsche Schifffahrtszeitschrift, die mit einer zweijährigen Unterbrechung nach dem 2. Weltkrieg heute noch auf dem Markt ist. Die zahlreichen darin enthaltenen Aufsätze, Nachrichten und Meldungen stellen eine wertvolle Sammlung von Quellen dar. Die Vielfältigkeit der behandelten Themen aus Wirtschaft und Technik spiegelt seit Jahrzehnten die Entwicklung und den Stand der internationalen Schifffahrt. Zudem sind zahllose Schiffsunfälle und Wracksichtungen enthalten.



Die Suchfunktion in diesem Archiv wurde z.B. mit folgenden Begriffen benutzt:

- Dampfer gesunken Nordsee
- Norderney
- 53 Nord

Die Suchanfrage "Norderney gesunken" ergibt z.B. bereits folgende Treffer

The screenshot shows the search results on the digishelf.de website. The search query is "Norderney gesunken". The results are displayed in a grid format, showing snippets from the magazine "Hansa".

Year	Month	Snippet
1938: 4	April	[...] A Deutsche Schifffahrtszeitschrift. April 1938 Kleine Mitteilungen. Hamburger Dampfer Marsala1-gesunken. Der auf der ferenz werden voraussichtlich Deutschland Ungarn die Reise von Savona nach [...]
1911: 10	Oktober	[...] Stunden ist die Havel infolge der erlittenen Beschädigungen und des auftretenden schweren Wetters gesunken und völlig verloren gegangen. Das tapfere Verhalten des Kapitäns Schmitz dabei i s r ü h m i i [...]
1908: 6	Mai	[...] Bremer Schlepiklampter Comet infolge Schrägfallens plötzlich voll Wasser gelaufen und alsbald gesunken wobei der Maschinist St. der Koch Seh. und der Matrose M. ertrunken sind. Der Unfall [...]
1908: 8	August	[...] Der Dampfer war am 16. März im Koten Meer auf einen Felsen gelaufen und nach kurzer Zeit gesunken. Das Hamburger Seeamt hatte dem Kapitän H. sein Schiffer-patent entzogen. Das [...]
1908: 8	August	[...] am Wrack unter Wasser fest. Am 24. Juli auf 34 37 N 77 6 W in 7 Faden Wasser D. Governor Safford gesunken. Am 20. Juli auf 44 14 N 62 20 W Mast: 14 aus Wasser 4 4 N von Burlingas- in zwei Kessein [...]
1907: 4	April	[...] Am 3. April auf 55 6 N 3 5 0 gekentertes Wrack. Am 25. März auf 55 N 1 W Fischer Rose Isabelle gesunken. A m 1. April auf 58 N 3 0 gekentertes Wrack über 250 Tons groß große Beschädigungen an [...]

Durch die Tatsache, dass jeder Suchtreffer mit kurzem Text angezeigt wird, beschleunigt das Sichten der Suchergebnisse stark. So konnten in ca. 2-3 Stunden alle 600 Treffer des Suchergebnisses "Norderney" geprüft werden.

Bei einem interessanten Treffer kann man sich die Seite der Zeitschrift im Original ansehen.



Ergebnisse der Recherchen:

Es wurden bei den Recherchen Schiffe ausgeschlossen, die deutlich kleiner waren - z.B. Fischdampfer und Schiffe, die nach 1960 gesunken sind. In die engere Wahl fielen folgende drei Dampfschiffe, die vor Norderney gesunken sind:

SS Amoy / SS Maria Russ

- 1911 vor Norderney im Sturm gesunken (ge kentert durch verrutschte Ladung)
- Ladung: Getreide

Es gelang uns, von diesem Schiff ein Foto und eine Zeichnung zu bekommen und es ergab sich ein eindeutiger Ausschlussgrund: SS Amoy hatte die Maschine mittig

SS Lotte Halm

- 1941 von Brit. Bomber versenkt

Auch hier gelangten wir an eine Zeichnung. Der Ausschlussgrund hier: Sie hatte zwei Maschinen und Schrauben

SS Elsa - vormals: Hermina, Polmina, Oskar

Gesunken am 1.12.1936 bei Sturm vor Norderney.

Hier stimmen bislang alle Details und wir gehen davon aus, dass dies unser WrackX ist.

SS Elsa - Vormals: Hermina, Polmina, Oskar

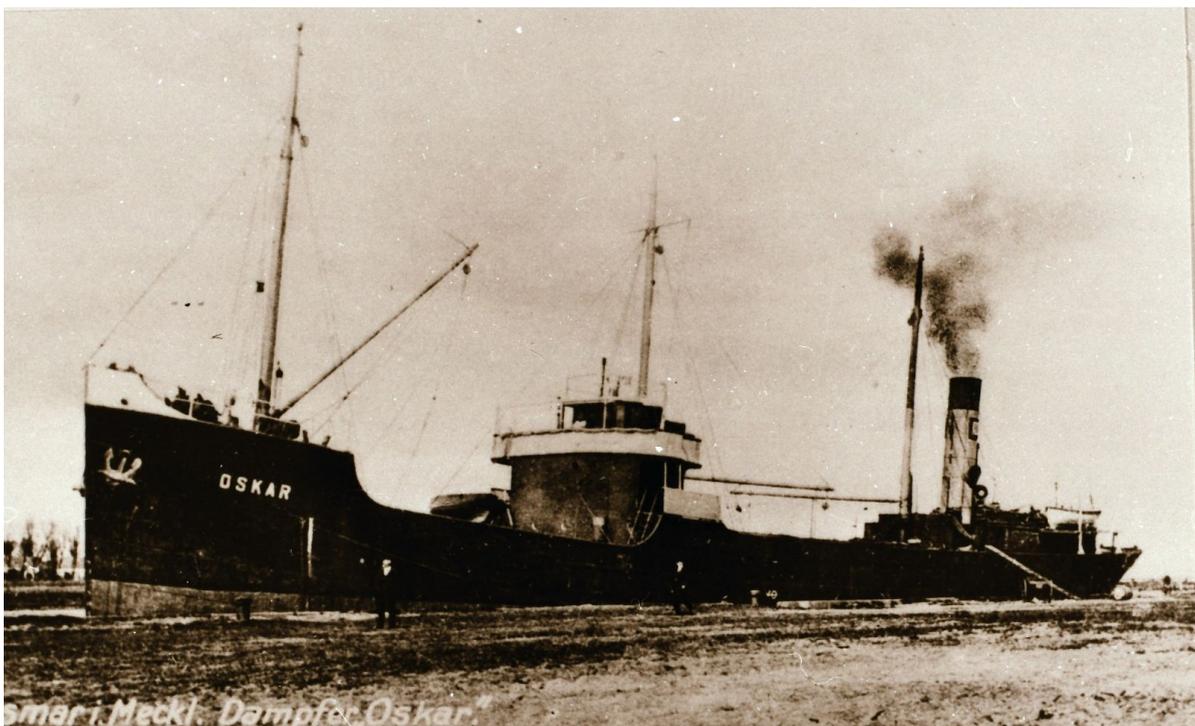
Im Zeitschriftenarchiv der Hansa findet sich folgender Artikel:

Am 1. Dezember 1936 mittags ist der Dampfer „Elsa“ in der Nordsee bei Norderney im Sturm gesunken, nachdem vorher die Brücke weggerissen und Luke 1 und 2 eingeschlagen worden waren. Der Unfall muß auf höhere Gewalt zurückgeführt werden; das Schiff war beim Verlassen der Elbe in seetüchtigem Zustand, nicht überladen und gehörig bemannt; irgendwelche Mängel hat die Untersuchung nicht ergeben. Die Hilfeleistung durch „Levensau“ verdient Anerkennung. (Seeamt Hamburg, 28. 12. 1936.)

Weitere Recherchen ergaben die wichtigsten Schiffsdaten und zwei historische Fotos

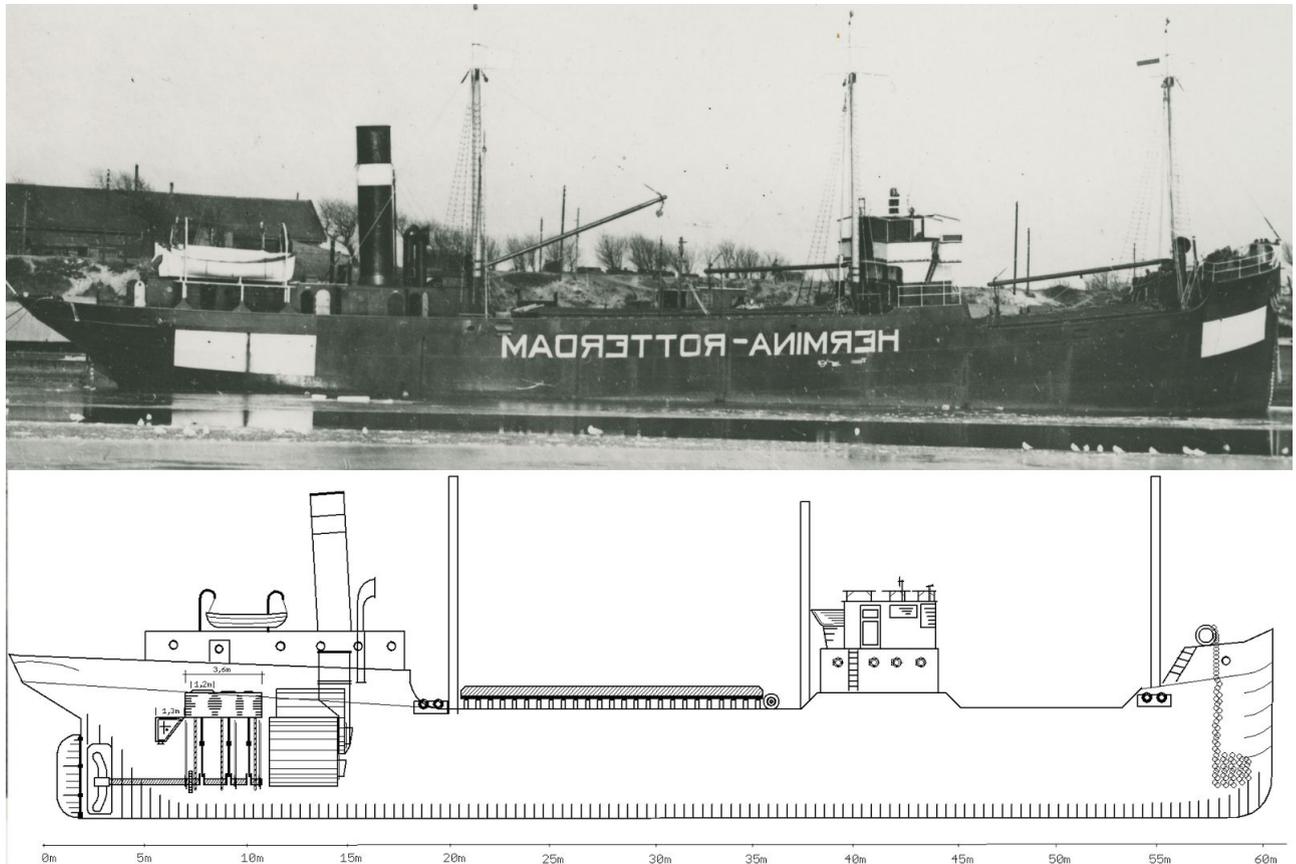


Quelle: <http://www.maritiemdigitaal.nl/index.cfm?event=search.getdetail&id=101171429>



Quelle: "Kapitän in zwei Welten" von Hans-Hermann Diestel -> Sammlung Hans Günter Wenzel

Vergleich Original und Rekonstruktion



(Achtung: Spiegelbildlich)

Die Rekonstruktion erfolgte anhand der Tauchgangsdaten. Auf die gefundenen drei Rohrenden wurden in der Zeichnung die Masten gesetzt. Es läßt sich deutlich die Ähnlichkeit erkennen. Es wurden keinerlei Widersprüche zwischen Foto und Wrack gefunden.

Wesentliche Gemeinsamkeiten:

- Länge 61,2m
- Position des Wracks stimmt mit den Augenzeugenberichten überein
- Hersteller und Details der Maschine
- Position der Maschine sehr weit im Heck
- Bullaugen im Heck
- Davits im Heck
- Position der drei Masten
- Position der drei Winden
- Position des Aufbaus bei ca. 40m
- Form und Details des Vorderstevens
- Nach Angaben eines Überlebenden ist das Schiff mit Backbordschlagseite gesunken
- Ladung: Kohle

Position des Unfalls im Vergleich zur Wrackposition

Die Tageszeitung von Norderney berichtete am 2.12.1936 über den starken **Sturm aus Nordwest**

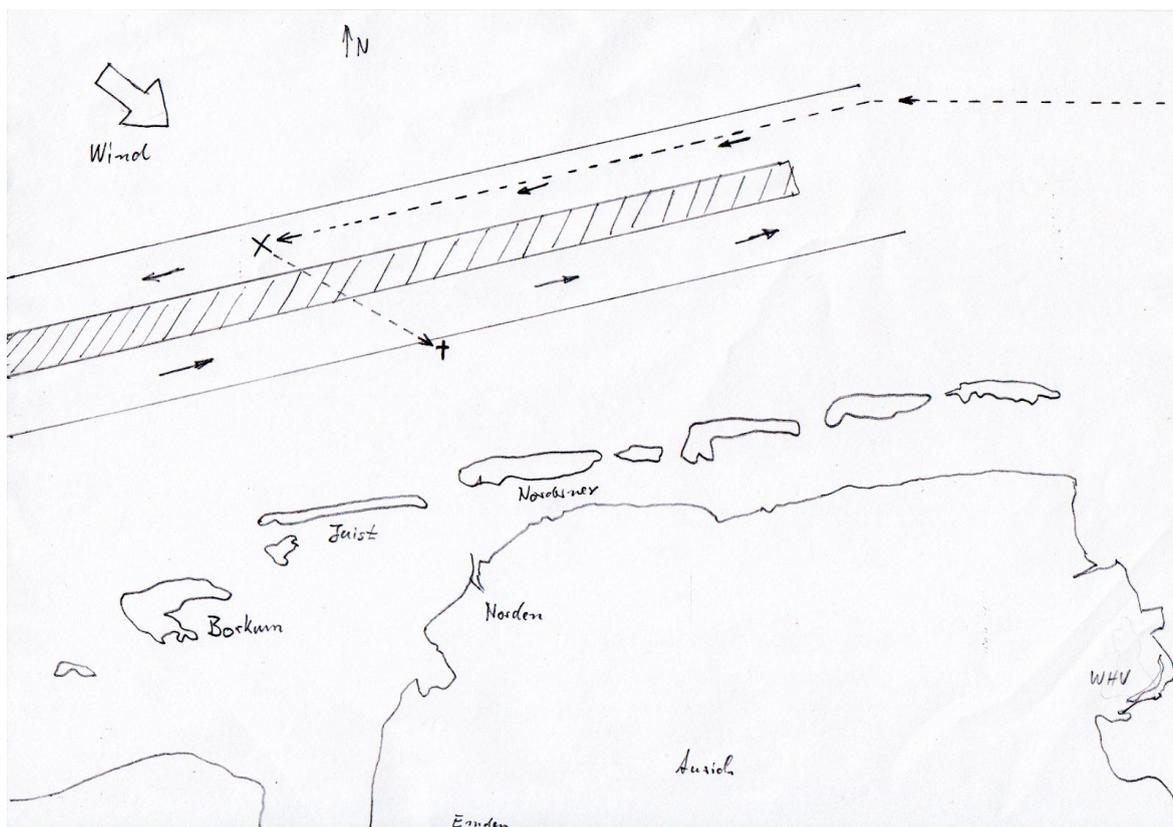


Bild: Route der SS Elsa mit Unfallort (X) und Position des Wrackfundes "+"

Die SS Elsa kam aus der Ostsee. Ein dem Nord-Ostseekanal kommendes Schiff musste auf der nördlichen Seite des Verkehrstrennungsgebietes fahren. Einer der Überlebenden berichtet, dass der Unfall **zwischen Borkum und Norderney** stattfand. Nachdem das Schiff manövrierunfähig geworden war, trieb es durch den Sturm noch ca. 90 Minuten in Richtung Südost und sank.

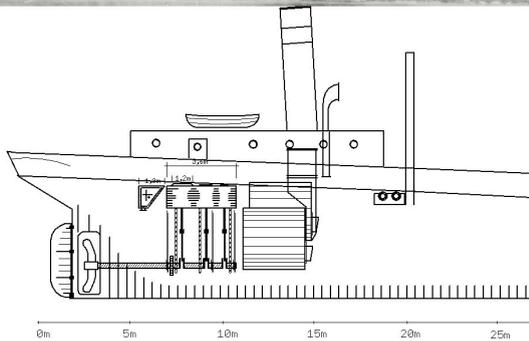
Die Zeitungen, die über das Sinken des Schiffes berichten, erwähnen "bei Norderney". Damit stimmt die Position exakt mit unserer Wrackposition überein.

Detailvergleiche SS Elsa - Wrack X



Lage des Schornsteins

Den Schornstein selbst haben wir nicht gefunden, er ist vermutlich vollständig korrodiert. Schornsteine waren aus dünnem Blech gefertigt. Allerdings stehen Schornsteine bei Dampfschiffen immer über den Befeuerungsluken der Kessel.



Kohle als Ladung

Im Bereich des mittleren Laderaums wurde Braunkohle gefunden.

Braunkohle kann nicht zum Heizen der Dampfmaschine verwendet werden und musste demnach die Ladung gewesen sein.



Maschinendetails

Kolbendurchmesser

Lloyds london gibt diese Details der Maschine an:

1. Zylinder: 15" = 38cm
2. Zylinder: 25" = 63cm
3. Zylinder: 40" = 101cm

Wenn der Konstrukteur der Maschine den Deckel auf beiden Seiten 10% größer als den Zylinder gewählt hat, sind die Deckel 20% größer als der Zylinder und es ergibt sich:

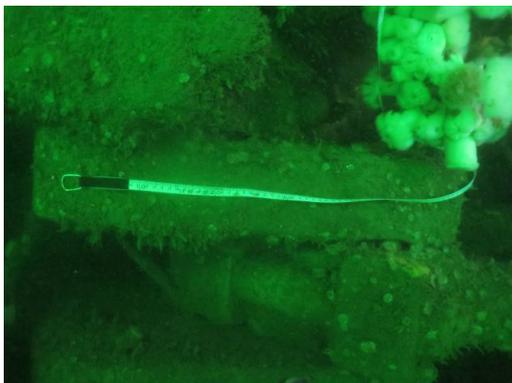
- 38cm + 20% = 45,6cm
- 63cm + 20% = 75,6cm
- 101cm + 20% = 121,2cm

Unsere Messungen am Wrack haben folgende Maße der Deckel ergeben:

1. Zylinderdeckel: 44cm
2. Zylinderdeckel: 75cm
3. Zylinderdeckel: 120cm

Damit deckt sich auch dieses Detail.

Zylinderhub



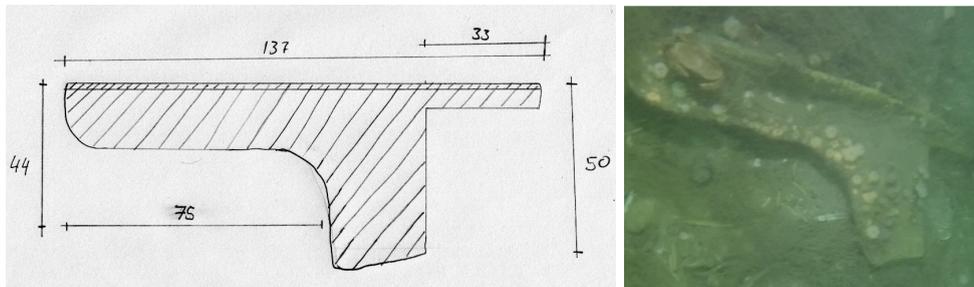
Lloyds London gibt als Kolbenhub 27" = 68,6cm an
 Unsere Messungen haben ca. 2 * 34cm ergeben = 68cm
 Auch dieses Detail deckt sich exakt.

	18	la
	Machines.	eur
16.	No. & Dia. des Cylindres.—Course.	Fr
	Pression des Chaudières.	bo:
	NHP=Force en chevaux d'après les	mill
	formules de la Société.	na
	HP=Force en chevaux d'après les	71
	papers du navire.	d
	Détails des Chaudières & Foyers.	ce
	Nom du Constructeur des machines.	por
		pd
	T.3Cy. 15", 25" & 40" - 27"	15
	113NHP	
	B Verschure & Co. Sp & M. Ams	

Aufbauten mittschiffs und Überdachungsträger.

Die Position des Aufbaus stimmt mit dem Foto überein.

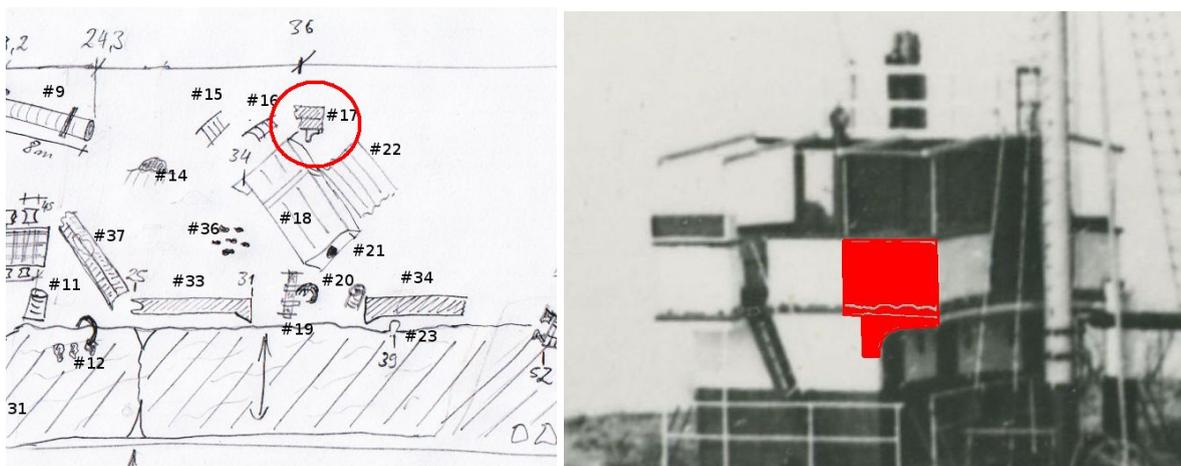
Außerdem lässt sich ein der Träger von der Überdachung identifizieren.



Die Messung dieses Teils im Foto passt exakt mit den Abmessungen des Bauteils.



Bei einer Skalierung von 1cm pro Pixel im Bild ergab sich eine Größe der Rundung von ca. 74 * 44 cm



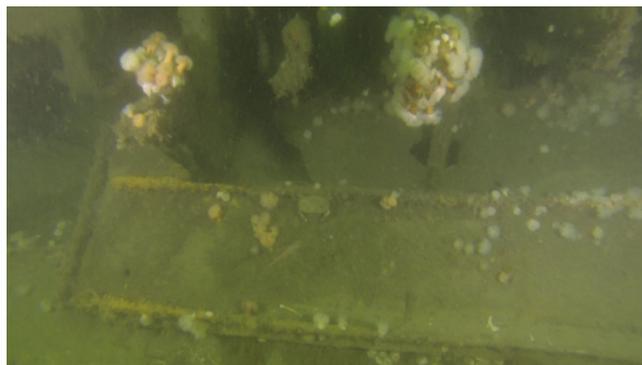
Das Fundstück liegt bei ca. 38m am oberen Ende der Aufbauten. Es ist nach oben eine Platte angeschweißt (rot im Bild dargestellt).

Schanzkleid

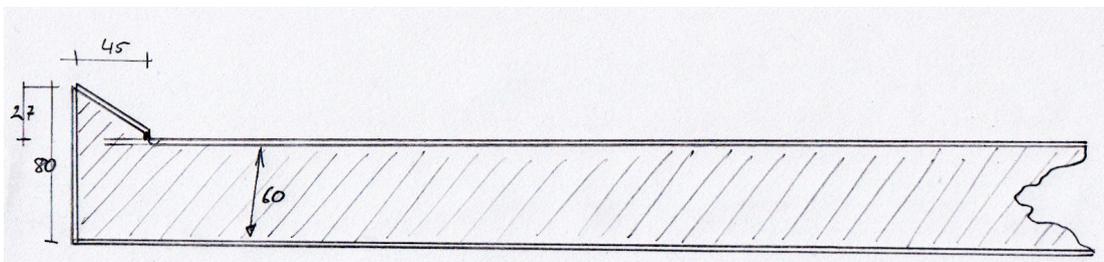
Teile des Schanzkleides liegen unter den Streben der Bordwand. Es gelang, die beiden rot gekennzeichneten Bleche zu identifizieren und zu vermessen.



Schanzkleid Bug



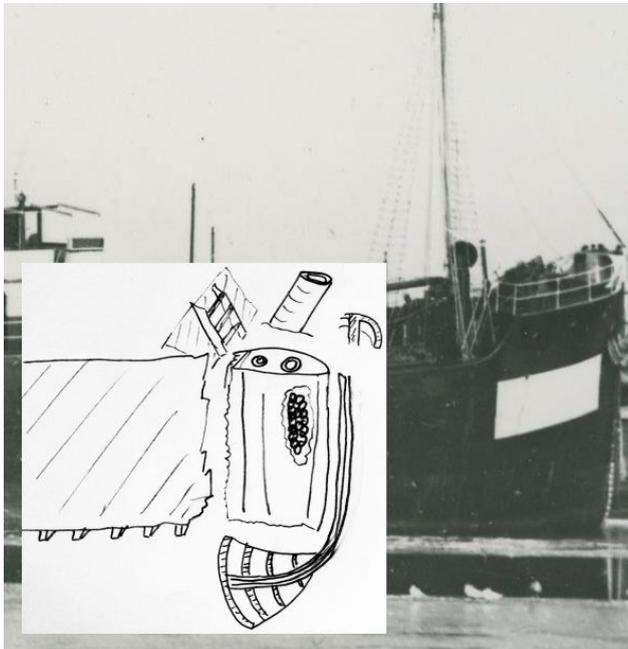
Schanzkleid Heck



Schanzkleid Heck - abgebrochen bei 5m Länge

Der Bruch liegt exakt an der Stelle, wo im Schanzkleid die Öffnung für die Seildurchführung gewesen ist.

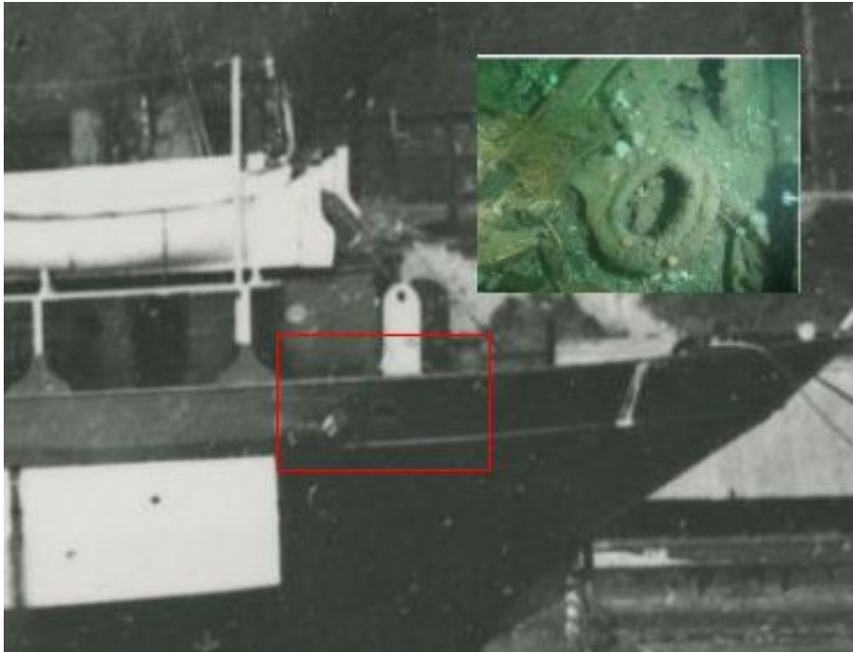
Bug und Vordersteven



Der steile Steven stimmt überein. Ebenso finden wir im Bug den Mast, eine Winsch, die Ankerkette und eine Treppe.



Wanddurchführung Heck



Die Lage des Fundes stimmt mit der Position im Bild überein.

Mastposition und Poller

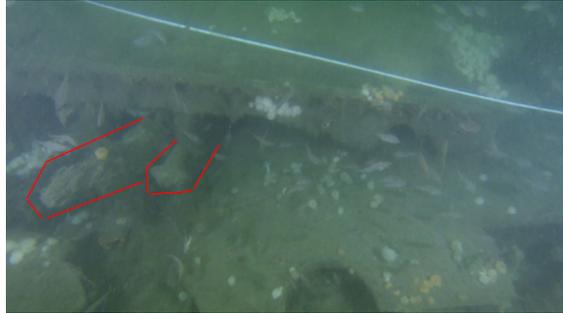
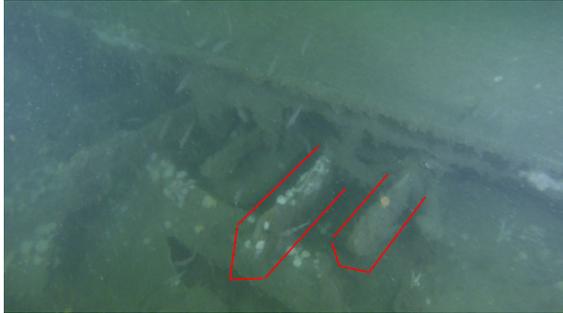


Die Mastposition stimmt exakt mit dem Bild des Schiffes überein. Der Mast liegt zwar frei, aber das untere, abgebrochenen Ende des Mastes liegt noch neben der Dampfwinde bei ca. 19-20m vom Heck.

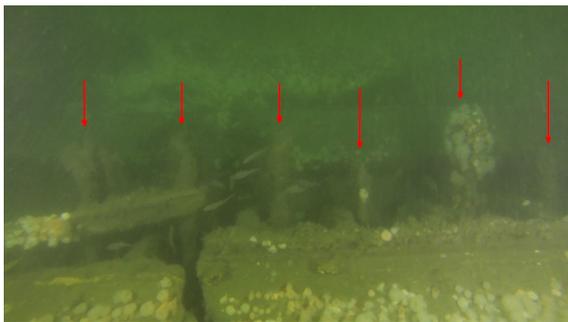
Auf dem Bild sieht man Loch in der Bordwand. Auf selber Höhe finden wir im Wrack einen Poller.

Streben zwischen den Spanten

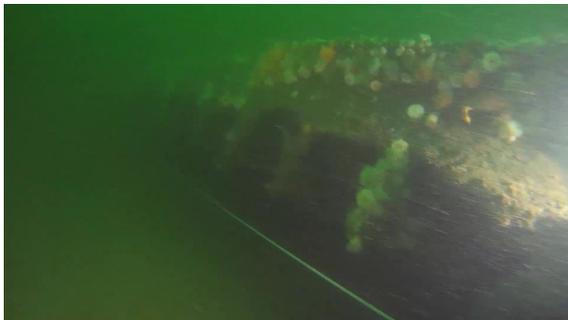
Zwischen ca. 22m und 34m vom Heck findet man diese Streben zwischen den Spanten, die so lang sind, dass sie über die Bordwand hinausragen. Sie müssen also von aussen zu sehen sein. Diese Streben findet man nur in dem Bereich.



Erste Streben Heckseitig bei ca. 22m

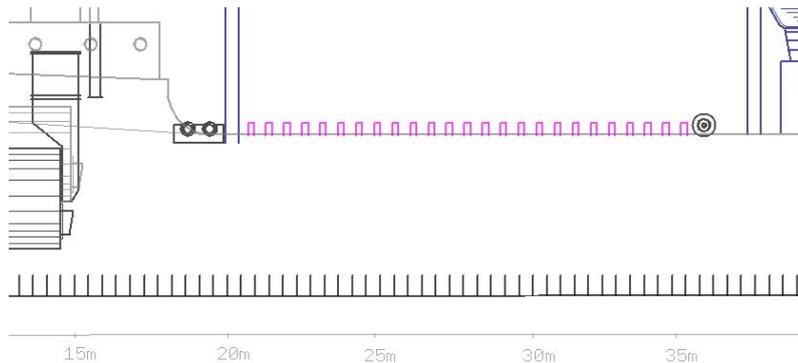


Streben bei ca. 30m



Ab ca. 36m fehlen die Streben vollständig

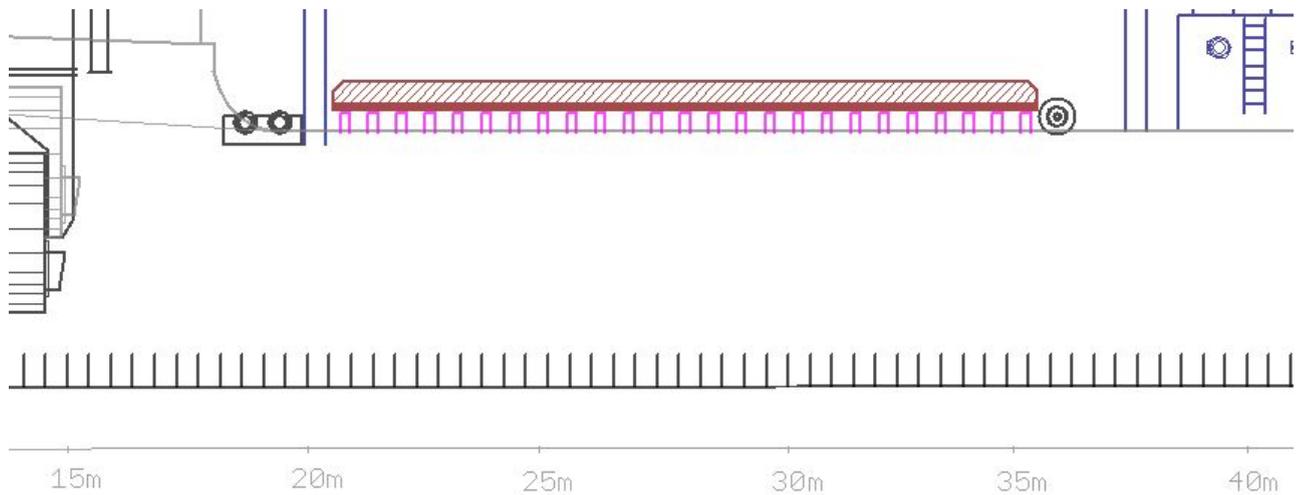
In die Zeichnung eingefügt ergibt das folgende Bild:



Vermutlich war dies eine **Konstruktion für die Laderaumluken**.



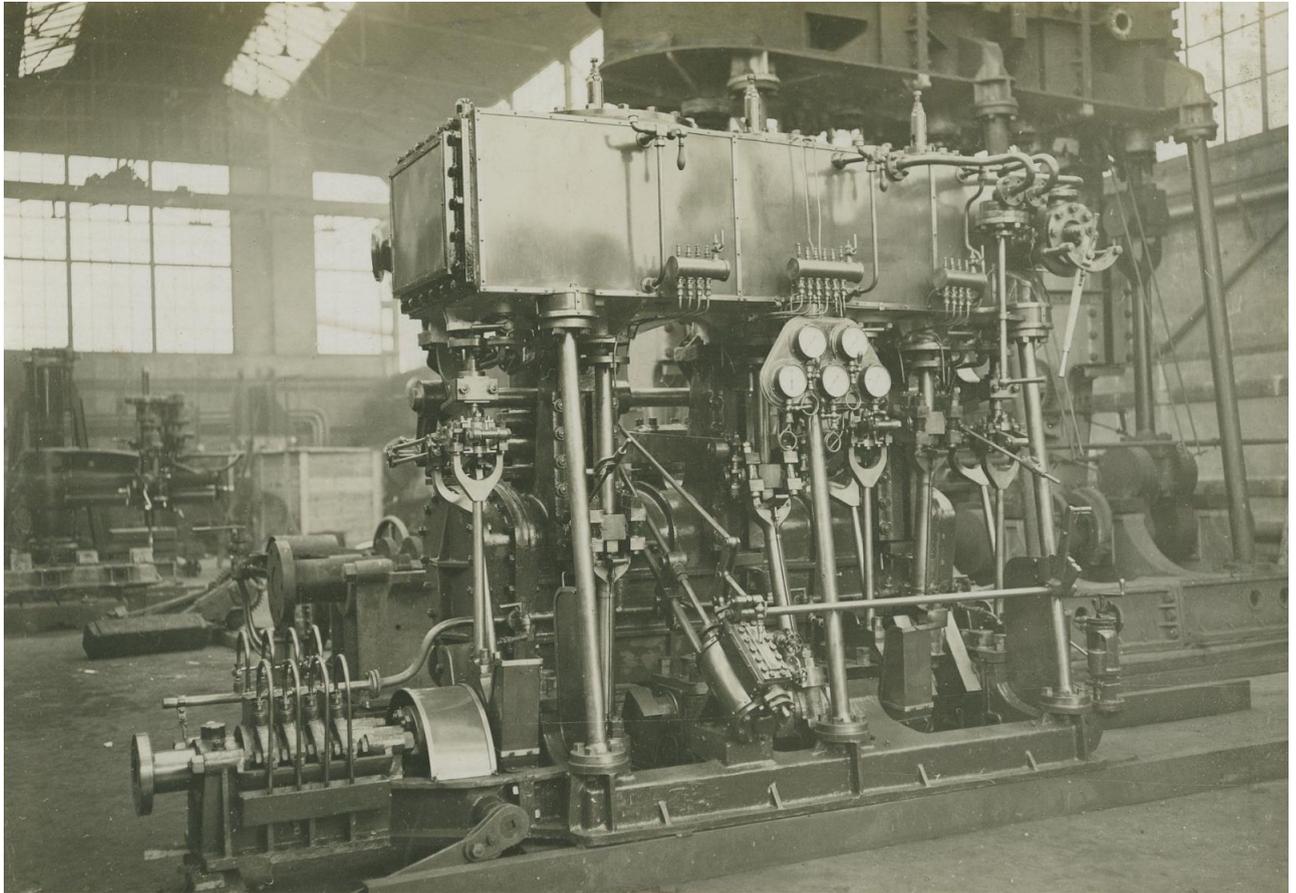
Der Ausschnitt zeigt den Holzdeckel des Laderaums. Man kann die Streben gerade eben noch über der Kante der Bordwand erkennen.



Zeichnung mit Holzdeckel des Laderaums

Vergleich mit einer Dampfmaschine aus der Verschure Maschinenfabrik

Aus der "Verschure & Co's Scheepswerf & Machinefabriek" stammt das Foto einer Dampfmaschine von 1920. Im Folgenden werden die Details verglichen.



Quelle: <http://www.maritiemdigitaal.nl/index.cfm?event=search.getdetail&id=101135239>

Gebaut 1920 für das Schiff MARSDIEP

Power: 1000 IHP (IPK)

Eng. additional info: 20", 31,5" & 53"-36

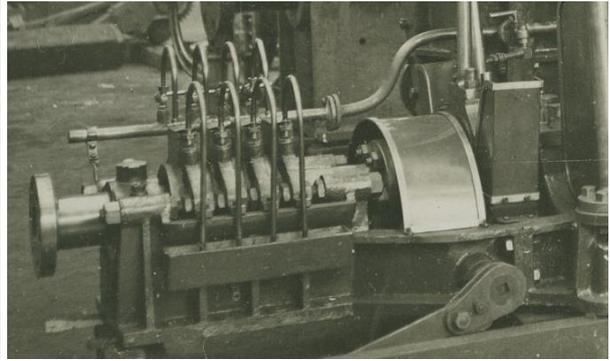
Die Maschine der SS Hermina bzw. Elsa war von 1917 und kleiner:

Power: 600 IHP (IPK)

Eng. additional info: 15", 25" & 40" - 27" (Zylinderdurchmesser und Hub)

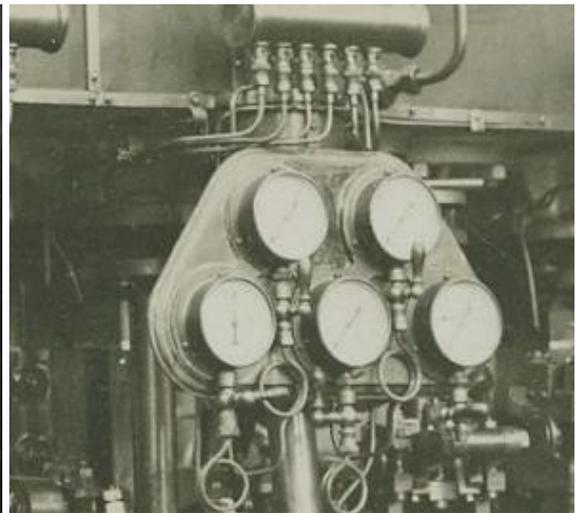
Die folgenden Detailbilder zeigen trotzdem eindeutige Übereinstimmung der Maschinen, sodass wir davon ausgehen können, dass die Maschine aus WrackX aus dem Werk von "Verschure & Co's" stammt.

Wellenanschluß und Drucklager mit Öler



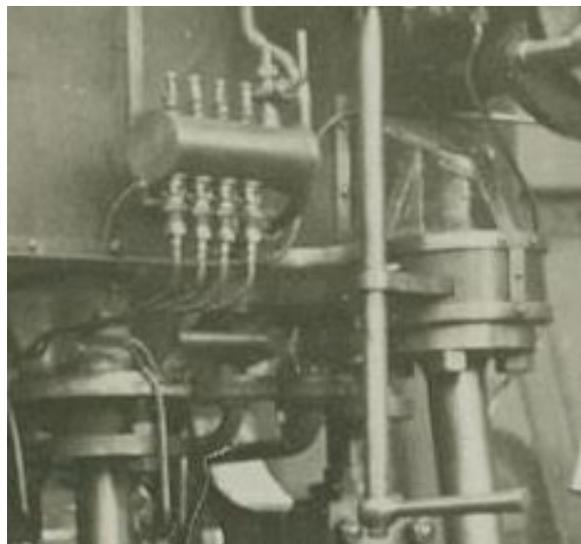
Ganz links im Bild: Wellenanschluß. In der Mitte befindet sich ein Block mit Leitungen. Hier handelt es sich um ein ölgeschmiertes Drucklager, das den Schub der Schraube aufnimmt.

Konsole am mittleren Ständer

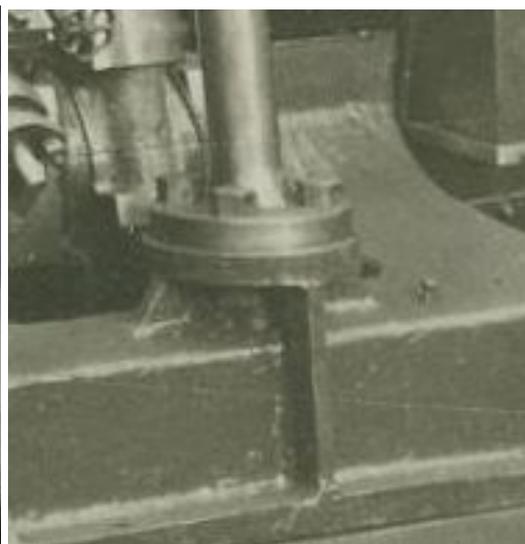
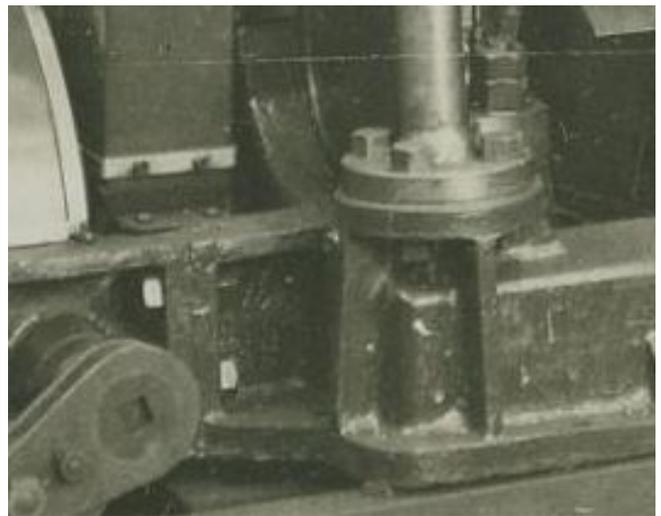
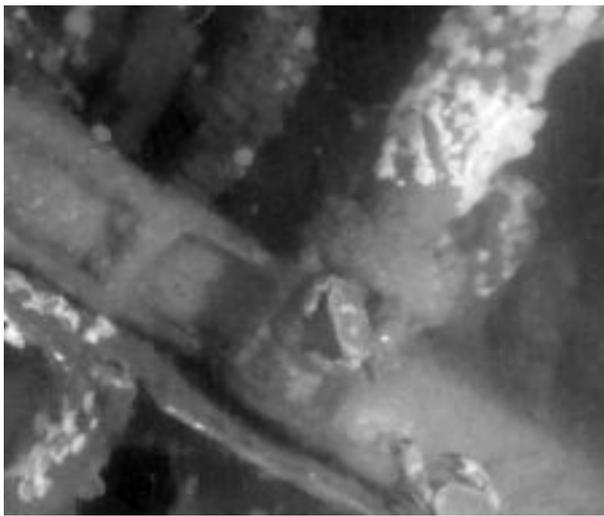
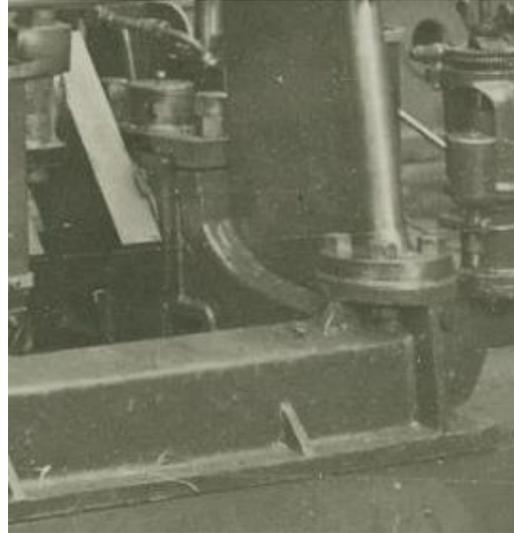
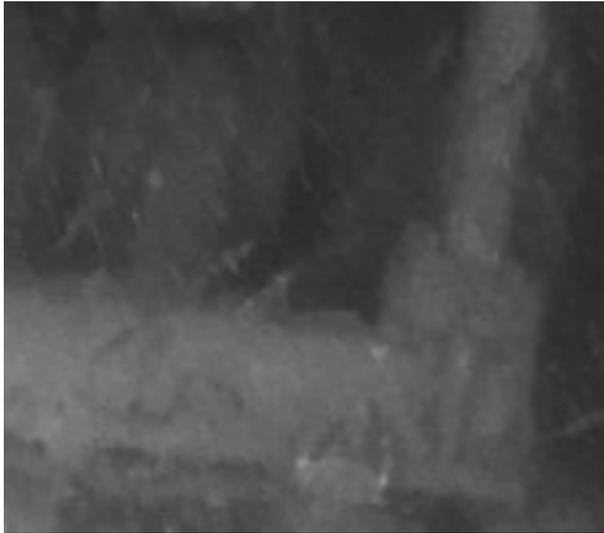


Es waren vermutlich nur drei Instrumente montiert.

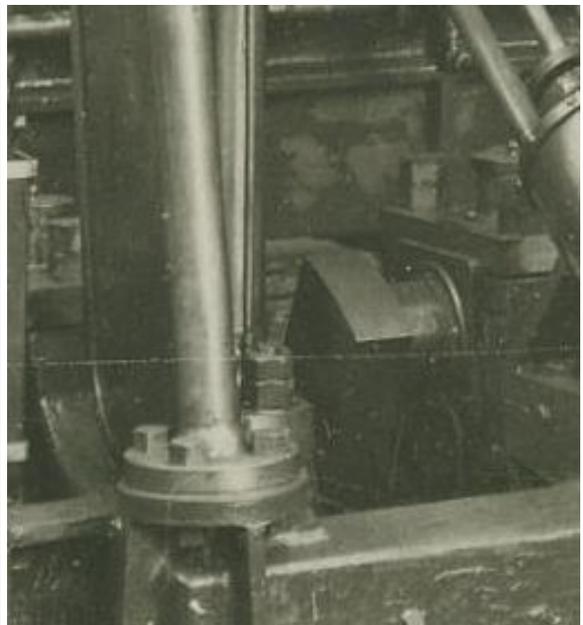
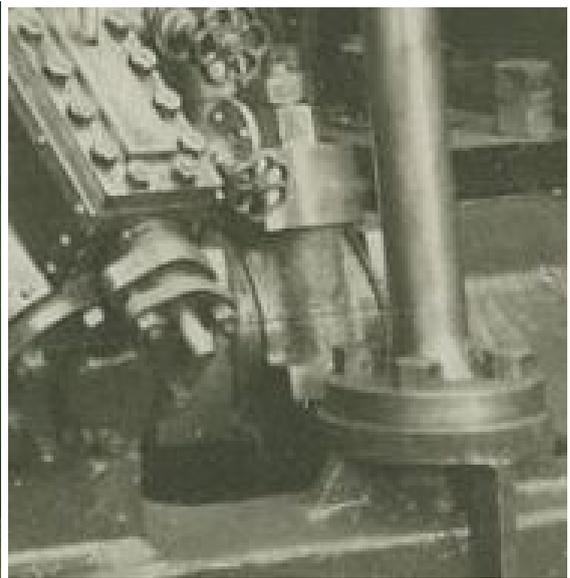
Maschinenständer rechts oben



Gußeisener Maschinenfuß



Kurbelwelle



Pleulgelenk (Kreuzkopf)



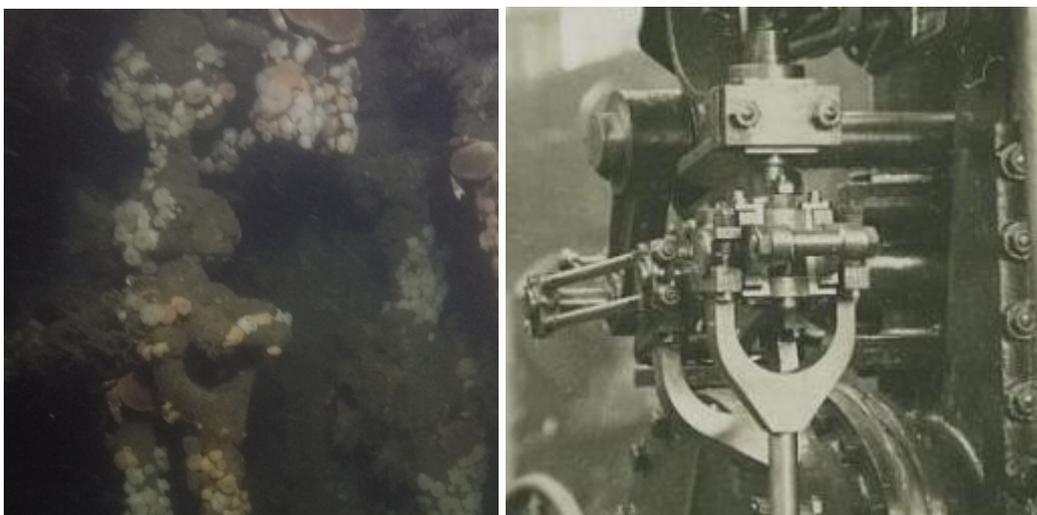
Links im Bild geht eine Anlenkung nach hinten weg

Kolbenstange

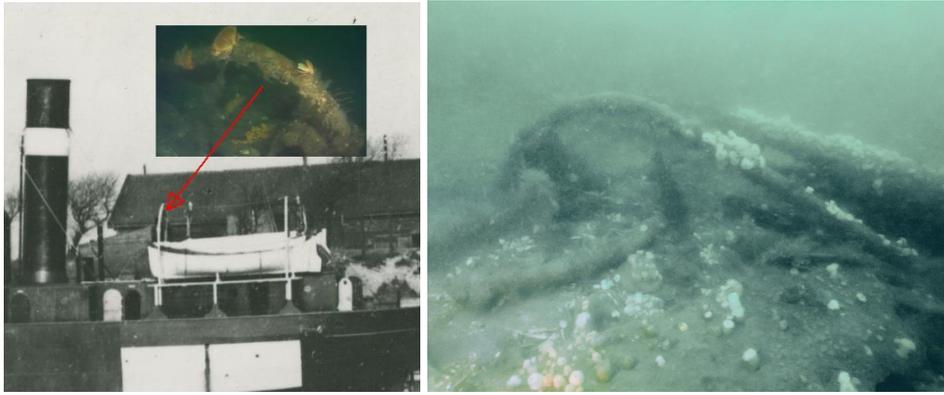


Dies ist die Einführung der Kolbenstange in den Zylinder. Man erkennt auch die selben Schrauben im Hintergrund. (Im rechten Bild ist der Maschinenständer davor).

Steuerstangen



Davits im Heck



Die Bootsdavits liegen auch bei unserem Wrack im Heck.

Fazit: Ergebnisse des Vergleichs

Ein absolut eindeutiges Identifizierungsmerkmal wie z.B. eine Platte mit Namen des Schiff ließ sich nicht finden. Trotzdem lässt der Vergleich der Details des Schiffes mit dem Wrack den Schluss zu, dass es sich mit an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit um die 1917 gebaute SS Hermina handelt, die 1936 als SS Elsa bei Sturm vor Norderney mit einer Ladung Kohle gesunken ist, nachdem das Schiff starke Schlagseite nach Backbord hatte.

Die wichtigsten Kriterien der Identifizierung sind:

Grundsätzlicher Aufbau:

Größe des Schiffs, Position von Maschine, Aufbau, Masten und Rettungsboote sind identisch.

Position und Lage:

Die Position und die 90° Schlagseite des Wracks deckt sich mit den Augenzeugenberichten.

Werft bzw. Maschinenfabrik:

Die Werft "Verschure & Co.'s Scheepswerf & Machinefabriek N.V., Amsterdam" hatte eine eigene Maschinenfabrik und die Maschine aus dem WrackX stammt offensichtlich aus diesem Werk.

Markante Teile:

Es konnte ein markantes Detail des Aufbaus (Überdachungsträger) auf dem historischen Foto identifiziert werden und markante Umrisse des Schanzkleids wurden auch am Wrack gefunden.

Eintrag bei Lloyds London:

Es passen alle Angaben, incl. der Angaben zu den Details der Dampfmaschine..

Ladung:

Es wurde Braunkohle im Bereich des Laderaums gefunden. Zum Betrieb der Dampfmaschine wäre Braunkohle ungeeignet.

Ausschluß:

Es ist kein weiteres Schiff bekannt, das exakt diese Übereinstimmungen aufweisen würde und vor den Ostfriesischen Inseln gesunken ist.

Die Geschichte der SS Elsa - Hermina

Bericht aus dem Buch: "Untergang vor Borkum" Zühlke - Schneeberg - Steemann:

Der Dampfer Elsa wurde 1917 unter der Bau-Nr.31 von der **Verschure & Co's** Schiffswerft und Maschinenfabrik, **Amsterdam**, mit drei wasserdichten Schotten, drei Masten und drei Luken, als **HERMINA** gebaut. Abgeliefert an die **Nederlandsche Vrachtvaart Maatschappij** in Rotterdam. Länge 61,18m, Breite 9,20m, Tiefgang 3,75m, 989 BRT. Ausgerüstet mit einer Dreifach - Expansionsmaschine mit 560 PS, die dem Schiff eine Geschwindigkeit von 8kn verlieh. Besatzung 14 Mann.

Am 17.September 1917 wurde die Hermina von der Britischen Marine aufgebracht und als Prise genommen, dann bis 1920 als **POLMINA** von The Shipping Controller, London, bereedert. Die Constantine & Doking Steamship Co. Ltd, London, hatte das Schiff kurzfristig übernommen, bevor die Haig Shipping Co. Ltd, Cardiff, das Schiff von 1920 bis 1926 für sich fahren ließ. Anschließend verkaufte die Reederei Paulmina an **Ragnar Nielsson** in Wismar, der das Schiff in **OSKAR** umbenannte. Der Dampfer wurde von Kapitän **Ernst Weitendorf** und **Ernst Mackenrodt** in Rostock ersteigert und fuhr als **ELSA MARIA** ab 1932 weiter. Ernst Weitendorf betrieb das Schiff ab März 1932 alleine und benannte es in **ELSA** um, nachdem der der Maschineningenieur Ernst Mackenrodt, der bisher als Maschinist an bord arbeitete, ausbezahlt worden war. Das Schiff wurde zuvor im September 1933 vom Germanischen Lloyd mit der höchsten Klasse +100 A4 versehen. Am **1. Dezember 1936** sank der Dampfer auf seiner Reise von Danzig nach Cherbourg mit einer Ladung Kohle vor der Insel **NORDERNEY**. Dabei verloren 10 Seeleute ihr Leben. Eine schwere See hatte den Brückenaufbau mitsamt dem **Kapitän Willy von Hintzenstern** - der aus Teterow in Mecklenburg stammte - und dem Rudergänger fortgerissen sowie die Luken 1 und 2 eingeschlagen. Ein Rostocker Matrose konnte sich schwimmend in eines der leer treibenden Rettungsboote retten. Der Matrose schilderte die Situation Kapitän Weitendorf, der während der Reise an Land geblieben war. Die Versicherungssumme hatte den Verlust bei weitem nicht gedeckt, erlaubte aber mit staatlicher Unterstützung den Neubau eines Schiffes.

Bis zum letzten Augenblick kämpften sie um ihr Schiff

Drei Tage nach dem Unglück wurde im Rostocker Anzeiger ein Interview mit den beiden Überlebenden, sowie Ernst Weitendorf veröffentlicht:



Quelle: Zeitung "Rostocker Anzeiger" 4.12.1936

Das Bild zeigt die Überlebenden Barwich (Links) und Kutzner (Rechts).

In der Mitte der Schiffseigner Ernst Weitendorf.

Freitag 4. Dezember 1936: Bis zum letzten Augenblick kämpften Sie um ihr Schiff

"...Dann wendet sich das Gespräch den Geschehnissen des Dienstagnachmittags zu. Es ehrt diese beiden, kaum dem Knabenalter entwachsenen deutschen Seeleuten, daß sie zunächst ihrer toten Kameraden gedenken, mit denen sie wie die Löwen zuerst um ihr Schiff und dann um das eigene Leben mit der wütenden Nordsee gerungen haben.

Erschütternd ist der Bericht, den **Heinz Barwich** von dem Tode des Rudermannes gibt, der mit der Brücke von Bord gerissen wurde. Der Mann muß durch die haushohe Grundsee, die den ganzen Brückenaufbau fortriss, schwer verletzt worden sein, denn stark blutend trieb er im Wasser. "Ich warf", so fährt Barwich fort, "ihm an einer langen, dünnen Leine einen Rettungsring zu. Er bekam ihn auch zu fassen und ich konnte meinen Kameraden wieder an Bord ziehen. Durch den starken Blutverlust muß er jedoch sehr entkräftet gewesen sein. Wir trugen ihn in die Messe und halfen, soweit wir es vermochten. Doch dann rief mich die Pflicht wieder an Deck, um das Schiff zu retten. Die Brücke war abrasiert. Die gleiche Welle, die sie fortgerissen hatte, muß auch die Luke 1 eingeschlagen haben.

Selbst der neue Persenning, der darüber lag, und die schweren Lukendeckel, die wir mit zwei Mann kaum tragen konnten, waren zerfetzt und wie Streichhölzer zerknickt. In das Schiff drang nun immer mehr Wasser, so daß es von Minute zu Minute größere Schlagseite bekam.

So gut wir konnten, haben wie die Luke abgedichtet, doch die Brecher, die ständig über das ganze Schiff gingen, warfen immer neue Wassermassen in den Laderaum. Von der Gewalt der Grundsee, die uns die Brücke wegriß, kann man sich vielleicht dann eine Vorstellung machen, wenn man sagt, dass so gut wie nichts von den Decksaufbauten stehengeblieben ist.

Die See fegte die Brücke über Bord, als ob sie aus Pappe gewesen wäre.

Das muß gegen 11 Uhr Vormittags gewesen sein. Unser **erster Steuermann Telzerow** hatte zu dieser Zeit Freiwache und lag in seiner Koje. Im Nu war er an Deck.

Inzwischen war der Dampfer "Levensau" in Sicht gekommen. Da unsere SignalfLAGgen mit dem Ruder- und Kartenhaus über Deck gegangen war, gaben wir mit der Hakenkreuzflagge vom Heck

fortgesetzt Notsignale. Auch mit der Dampfpeife verständigten wir die Führung der "Levensau", die ja nur sehr wenig Ladung hatte, außerordentlich kritisch, denn die schweren Grundseen bedrohten alles über den Haufen zu werfen. Niemand hatte den Befehl zum Aushalten gegeben. Trotzdem blieben wir alle, soweit wir noch auf den Beinen waren, auf dem Posten. Unser schönes Schiff lag uns zu sehr am Herzen. Unter den größten Anstrengungen harrten die Kameraden an der Maschine aus. **Und so ist unsere "Elsa" denn auch mit laufender Maschine in den Grund gesunken.** Wie eine Stein ist sie weg gesackt. Kurz vor 13 Uhr muß es gewesen sein. Zwei Stunden hat also der Todeskampf unseres Schiffes gedauert. Wir mußten alle über Bord gehen, denn die Schlagseite verhinderte zum Schluß, die Boote auszusetzen. Zehn meiner Kameraden sind dem Kampf mit der haushohen See erlegen. Nur uns beide hat Gottes Hand wieder an Land geführt."

Dann erzählt **Albert Kutzner**, der sechzehnjährige Messejunge. "Ich kann auch nicht mehr viel dazu beitragen", so beginnt er, "wir haben bis zum letzten Augenblick unsere Pflicht getan, immer in der Hoffnung, dass wir unser Schiff halten würden und daß uns die "Levensau" übernehmen könnte.

Jedoch war die See so gewaltig, dass die "Levensau" wiederholt gegen unsere Bordwand gedrückt und selbst dabei beschädigt wurde. Wir haben auch die Ruderleitung zur Brücke abmontiert und die die Dampfzylindermaschine in Betrieb genommen. Ich hatte mehrfach versucht, das eine der Rettungsboote klarzumachen, wurde aber immer wieder von den Brechern fortgeworfen. Als wir sahen, dass das Schiff nicht mehr zu halten sein würde, entschlossen wir uns, über Bord zu gehen. Einige von uns hingen an der Reling. Ich hatte eben einen der schweren Stiefel ausziehen können, als eine gewaltige Sturzsee von vorne nach achtern über das Schiff rollte und mich davontrug. Über das Heck weg flog ich ins Wasser und wurde gleich ziemlich tief gedrückt, denn ich sah kein Licht. Auch fühlte ich einen Gegenstand über mir, so dass ich glaubte, unter das Schiff geraten zu sein. Plötzlich wurde ich nach oben gerissen, ich sah Licht durch das Wasser und gleich darauf hatte ich den Kopf frei. Ich hatte unter einer Leiter gelegen. In meiner Nähe sah ich den **Heizer Beise** mit den Wellen kämpfen. Und ebenso schnell gewährte ich eines unserer Boote, das aber von uns fortzutreiben schien. Ich rief Beise zu, wir sollten es schwimmend erreichen. Er warnte mich jedoch und meinte es sei ein aussichtsloses Beginnen. Trotzdem versuchte ich es, und es gelang mir, das Boot zu erklimmen. Aber erst musste ich noch den Bootsdeckel lösen. Das war eine unsagbar mühselige Arbeit bei dem eiskalten Wasser. Dann war ich im Boot, das im Nu voll Wasser geschlagen wurde. Ich winkte noch Beise zu, sah auch, wie er zurückwinkte, aber dann muß er von den Wellen in die Tiefe gezogen worden sein. Inzwischen warf ich alles auf dem Boot. Mast Kompass und die anderen Ausrüstungsgegenstände, denn ich musste ja dem Boot jeden unnötigen Ballast nehmen. Das Boot trieb nun auf die "Levensau" zu und geriet vor ihren Steben. Mehrfach wurden mir von Bord aus Leinen zugeworfen, aber ich konnte sie nicht fassen. Erst beim dritten Versuch gelang es, und man zog mich auf die "Levensau". Ich war gerettet. Aber meine lieben Kameraden..."

Tränen treten dem tapferen Jungen bei der Schilderung dieser furchtbaren Augenblicke in die Augen.

"Und ich", so fügt so fügt Heinz Barwich diesem erschütternden Bericht seines Kameraden hinzu, "verdanke meine Rettung einer Planke, die ich im letzten Augenblick fassen konnte. Denn ich hatte mir an Deck bei der Arbeit an der Luke das eine Knie verletzt, sodass ich beim Schwimmen sehr behindert war und meine Kräfte sehr bemessen waren. Die Brecher, die mir über den Kopf fuhren, waren so heftig, daß ich sekundenlang die Besinnung verlor. Doch der eiserne Wille, durchhalten zu wollen, hat mir wohl die Kraft verliehen."

Bericht des Augenzeugen: Der Totenkampf der „Elsa“

Der Überlebende Heinz Warwisch gab einige Jahre später noch folgende Schilderung vom Untergang der „Elsa“: „Wir hatten schon lange beikedreht und fuhren mit halber Kraft. Da ging um **10.45 Uhr** eine haushohe See über das Schiff und riß die Brücke mitsamt dem Ruder- und Kartenhaus um. Den Kapitän unter sich begrabend, wurde alles über Bord gespült. Bald darauf war die erste Luke eingeschlagen. Alle Mann waren sofort an Deck, um die Luke auszubessern und das Wasser, das durch das ganze Schiff drang, auszupumpen. Wir hatten schwer **Backbordschlagseite**. Auf unsere Hilferufe war um 11.15 Uhr die „Levensau“ zur Stelle. Da sie in Ballast war und keine Ladung mit sich führte, hatte sie selbst schwer zu kämpfen. Wir wollten aber unser Schiff retten und keiner dachte daran, von Bord zu gehen. Plötzlich, so gegen **12.10 Uhr**, begann das Schiff sehr schnell zu sinken. Ich selbst bekam noch ein Rettungsboot zu fassen, der Schiffsjunge konnte sich eine Stunde lang an eine Planke klammern, die anderen verschlang die See.“



Elsa Weitendorf um 1929



Kapitän Ernst Weitendorf, 1928



Der beim Untergang der „Elsa“ gerettete Seemann Heinz Warwisch musterte auf dem neuen MS „Elsa“ als Bootsmann an.

Überlebender Heinz Warwisch

Überlebende

Heinz Warwisch (Barwik oder Barwich ?) (18) aus Königsberg - Konnte sich auf ein Rettungsboot ziehen

Albert Kutzner (16) „Messejunge“ - Konnte sich an einer Planke festhalten.

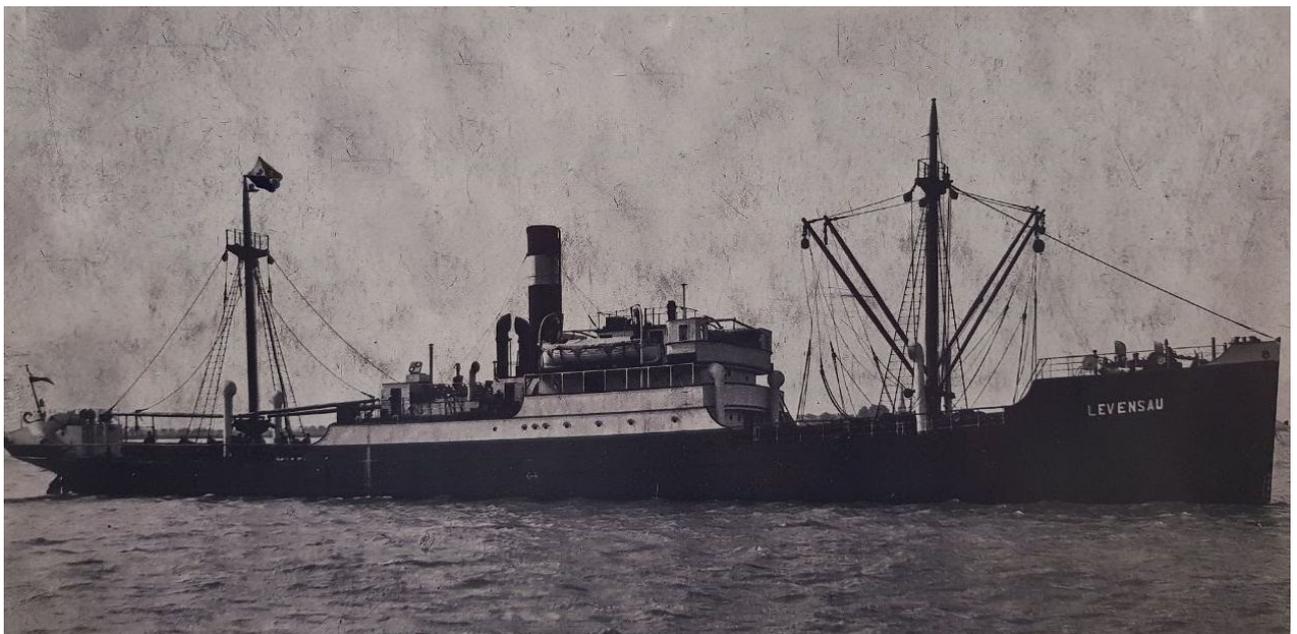
Bericht von Kapitän Ernst Weitendorf

Bericht aus dem Buch: "Ernst Weitendorf: Aus dem Logbuch meines Lebens"

"Im November 1936 war es nötig geworden, wegen einer wichtigen geschäftlichen Angelegenheit die Schiffsführung für die nächste Reise nach Frankreich einem anderen Kapitän zu übertragen, der mir als tüchtig bekannt war. Ich hatte früher eine Zeit lang mit ihm zusammen gefahren. Durch den Nord-Ostsee-Kanal begleitete ich ihn noch. Als ich dann in Brunsbüttel von Bord ging, warnte ich ihn vor atmosphärischen Störungen und empfahl, bei starkem Barometerfall in Cuxhaven liegenzubleiben und besseres Wetter abzuwarten. Auf der Bahnfahrt ließ mich eine unerklärliche Unruhe nicht los. Am 1. Dezember 1936 kehrte ich spätabends nach Rostock zurück.

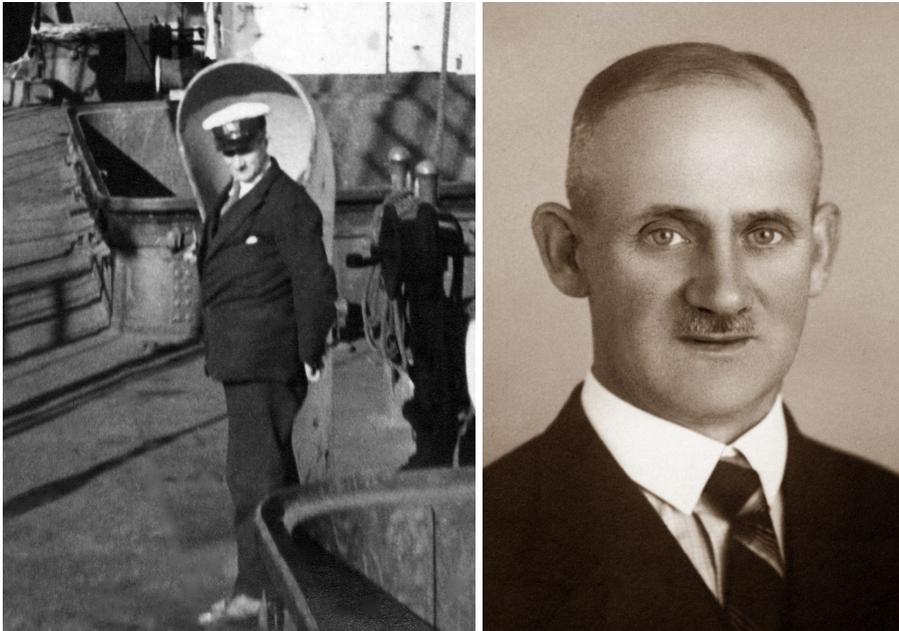
Am nächsten Morgen schaltete ich das Radio ein, etwas verspätet zu den 8 Uhr-Nachrichten, und hörte: "... aus Rostock in schwerem Sturm vor Borkum gesunken. Von der gesamten Besatzung konnte nur ein Mann gerettet werden."

Ich rief meine Frau: „Mutter - das war unsere ELSA!" Sofort fuhr ich nach Hamburg und traf dort den Überlebenden, einen Königsberger Matrosen, den ich vor Jahren als Schiffsjungen ausgebildet hatte. Er schilderte die Katastrophe: Der Dampfer war bald nach der Ausfahrt aus der Elbmündung in schweren Sturm geraten. Zuerst hatte ein furchtbarer seitlicher Brecher die ganze Brücke weggefegt, dabei Kapitän und Rudergänger ins Meer geworfen. Dann wurden in kurzer Zeit die Luken des steuerlos treibenden Schiffes eingeschlagen und bald lag die Back unter Wasser. Die Mannschaft hatte sich auf das Achterschiff geflüchtet, doch auch dieses versank rasch in den kochenden Fluten, in der Brandung vor Borkumriff. Der Gerettete hatte ein treibendes Boot zu fassen bekommen, war mühsam hinein geklettert und nach Stunden von einem Dampfer aufgegriffen worden. Ich machte mir bittere Vorwürfe, dass ich das Schiff verlassen hatte. Wäre ich an Bord gewesen, vielleicht wären dann Schiff und Besatzung nicht verlorengegangen. Die ertrunkenen Kameraden, lauter prächtige Leute, standen mir fortwährend vor Augen. An der Trauer ihrer Angehörigen nahm ich von ganzem Herzen teil."



Die LEVENSAU, die der ELSA zur Hilfe gekommen ist und die beiden Überlebenden bergen konnte.

Diensthabender Kapitän Franz von Hintzenstern



Quelle: Ulrich von Hintzenstern, Enkel

Kapitän von Hintzenstern hat einen Tag vor dem Unglück Kapitän Weitendorf in Brunsbüttel abgelöst. Er verunglückte durch den "großen Brecher", der den Steuerstand abgerissen hatte.

Erster Steuermann Karl Telzerow



Quelle: Jörn Reiche, Enkel von K. Telzerow

Karl Telzerow eilte an Deck, versuchte die ELSA zu retten und übernahm das Hilfsruder.

Schilderung des Kapitäns über vorherige Beinahe-Unfälle

*“Auf einer Fahrt von Leningrad nach England hatten wir das **Holz** zum Teil als Decksladung gestaut, weil der Raum nicht ausreichte. Es war mit Ketten festgelaßt, verschob sich jedoch bei Sturm in der Nordsee so stark, dass die **ELSA** erhebliche Schlagseite bekam. Das war bei dieser See gefährlich und ich befahl, die Ketten zu lösen, was dank einer besonderen Einrichtung mit wenigen Hammerschlägen möglich war. Gleich nach der Sprengung der Stropps glitt die ganze Decksladung über Bord und unser Dampfer richtete sich wieder auf. Doch war es ein schmerzlicher Anblick, die vielen wertvollen Hölzer auf den Wellen treiben zu sehen. Der erhoffte Gewinn dieser Fahrt war zu Wasser geworden und ich durfte froh sein, wenigstens mein Schiff, die Besatzung und den Rest der Ladung gerettet zu haben.*

*Ein andermal hatten wir auf der Rückfahrt von England **Koks** geladen und davon auch wieder einen Teil als Decksladung untergebracht, weil Koks sehr leicht ist und sich die ganze Fahrt sonst nicht recht gelohnt hätte. Der Koks war an Deck mit Drahtnetzen und Holzpfosten festgelegt. Bei Terschelling fasste uns harter Nordwest. Eine grobe See riss schließlich in Lee die halbe Decksladung über Bord und wieder bekam der Dampfer so stark Schlagseite, dass die Reling ins Wasser tauchte. In aller Eile ließ ich die leeren Ballasttanks der Leeseite voll Wasser pumpen. Doch solche Füllung dauert mehrere Stunden und so lange behielten wir die gefährliche Lage bei. Bald rollte auch ein neuer schwerer Brecher über Deck, dass ich schon das Kentern und unser aller Ende vor Augen sah. Doch plötzlich richtete sich unser Schiff auf: Die See hatte den Rest der Ladung über Bord gewaschen, sodass wir wieder in Trimm lagen. Auch diesmal hatten wir unser Leben mit dem Verlust der Ladung erkaufte.”*

Bericht aus dem Buch: “Ernst Weitendorf: Aus dem Logbuch meines Lebens” - Hinstorff Verlag

Diverse Zeitungsartikel der "Hansa"

Am 1. Dezember 1936 mittags ist der Dampfer „Elsa“ in der Nordsee bei Norderney im Sturm gesunken, nachdem vorher die Brücke weggerissen und Luke 1 und 2 eingeschlagen worden waren. Der Unfall muß auf höhere Gewalt zurückgeführt werden; das Schiff war beim Verlassen der Elbe in seetüchtigem Zustand, nicht überladen und gehörig bemannt; irgendwelche Mängel hat die Untersuchung nicht ergeben. Die Hilfeleistung durch „Levensau“ verdient Anerkennung. (Seeamt Hamburg, 28. 12. 1936.)

Nautischer Verein zu Bremen.

Die Dezembersitzung fand am 10. 12. in der Seefahrtsschule statt. Viele betagte Kapitäne benutzten hierbei die Gelegenheit, die Räume einmal wiederzusehen, in denen sie vor Jahrzehnten ihr Kapitänsexamen abgelegt hatten. Der Vorsitzende, Kapitän Schlüter, gedachte eingangs der mit „U 18“ und D. „Elsa“ in Treue zum Seemannsberuf gebliebenen Kameraden, wobei sich die Versammlung von den Plätzen erhob. Darauf gab er bekannt, daß in der nächsten Sitzung am 14. Januar Dr. Perlia, der Führer des siegreichen Bootes bei der Olympia-Ozean-Regatta, zu seinem Film sprechen wird. Am 22. Januar soll das Nautische Essen in der „Glocke“ stattfinden.

Den Vortrag des Abends hielt Prof. Dr. Wendt über „Die neuen Kreiselkompaßanlagen in der Seefahrtsschule“. Beginnend mit der geschichtlichen Entwicklung des Ansehütz-Kompasses vom Einkreislergerät im Jahre 1908 bis zum neuzeitlichen Kugelmagnet beschäftigte sich der Redner besonders mit letzterem, dessen Aufbau und Wirkungsweise er an Hand zahlreicher Modelle, Einzelteile und physikalischer Versuche anschaulich darstellte. Die Seefahrtsschule verfügt über 2 betriebsfertige, und zwar je eine Dreikreisler- und eine Kugelmagnetanlage, deren Stromleitungen bunt gemalt und auf großen Holzplatten übersichtlich zwischen den einzelnen Apparaturen verlegt sind, sodaß die Stromkreise leicht verfolgt und dem Gedächtnis eingepreßt werden können. Die Mitglieder überzeugten sich eigenhändig von der einfachen Bedienung der Anlage und dankten dem Vortragenden mit lebhaftem Beifall für den lehrreichen Abend.

M. B.

Die deutsche Seeschiffahrt gedenkt der Toten des D. „Elsa“.

Der Führer der Deutschen Seeschiffahrt, Staatsrat Essberger erläßt folgenden Aufruf:

Schon wieder ist die deutsche Seeschiffahrt von einem schweren Verlust betroffen worden. Der in Rostock beheimatete Dampfer „Elsa“ ist im schweren Orkan in der Nähe von Norderney gesunken, nachdem durch einen schweren Brecher Kapitän und Rudersmann über Bord gespült worden sind. Trotz der durch den D. „Levensau“ vorgenommenen Rettungsversuche konnten nur zwei Mann geborgen werden. Die deutsche Seeschiffahrt trauert um den Verlust von 10 braven deutschen Seeleuten, die in treuer Pflichterfüllung ihr Leben lassen mußten.

Alle deutschen Handelsschiffe setzen die Flaggen am 3. Dezember halbmast.

Luken in der gebräuchlichen Form der schwächste Teil des Schiffes.

Der infolge schweren Seegangs bei orkanartigem Sturm erfolgte Untergang eines in 1917 in Amsterdam gebauten Dampfers (von 850 Br. bzw. 485 NRT.) bei Norderney gab u. a. Anlaß zu Sachurteilen über die Beschaffenheit der Ladeluken. Der Sachverständige Oberingenieur W. von der See-B.-G., meinte, es müßten mit den jetzt viel erwähnten eisernen Luken „erst Erfahrungen gesammelt werden; außerdem sei ihre Einführung nur bei Neubauten möglich“. Der Reichskommissar, dem das Seeamt zustimmt, erklärte: „Der Untergang dieses Dampfers habe wieder einmal gezeigt, daß die Luken in der gebräuchlichen Form der schwächste Teil des Schiffes seien. Die Hauptsache des Unterganges sei das Einschlagen der Luken gewesen. Man werde daher bei künftigen Neukonstruktionen diesem Umstande Rechnung zu tragen haben.“ (Seeamt Hamburg, 28. 12. 1936.)

Beileid des Gauleiters Bohle zum Untergang des D. „Elsa“.

Aus Anlaß des Unterganges des deutschen Dampfers „Elsa“ in der Nordsee sandte der Leiter der Auslandsorganisation der NSDAP., Gauleiter Bohle, an die Abschnittsleitung Ostliche und Westliche Ostsee des Amtes Seefahrt der AO. folgendes Telegramm:

„Der Untergang des in Ihrem Abschnitt beheimateten Dampfers „Elsa“, bei dem zehn brave Seeleute ihr Leben ließen, bringt wiederum schmerzliche Trauer über viele Familien, die ihr Liebstes hergeben mußten. Sagen Sie den Hinterbliebenen, daß die Auslandsorganisation und mit ihr alle deutschen Seeleute von ganzen Herzen an der Trauer teilnehmen und in Dankbarkeit, Stolz und Anerkennung der toten Kameraden gedenken.

(gez.) Gauleiter Bohle.“

Nr. 284
Freitag, den 4. Dezember 1938

Rostocker Anzeiger

1. Beiblatt
Rostocker Anzeiger Carl Boldt, Seestadt Rostock

Bis zum letzten Augenblick kämpften sie um ihr Schiff.

Sonderbericht unseres hamburger Toe-Mitarbeiters zum Untergang der „Elfa“.

Gerettete und Retter erzählen.

Durch die Hamburger Innenstadt legt in den Nachmittagsstunden des Mittwochs ein tauber Nordwest und treibt Schneeflocken, Regen und Hagelkörner in einem tollen Gemisch vor sich her. Immer noch Wind in Stärke sechs und sieben! Und wie wird es in diesen Stunden noch brauchen in der Nordsee und im Rostocker Hafen, wo die torende See noch lange nicht zur Ruhe gekommen ist! Mit dieser bangen Frage auf den Lippen verläßt man die Lüchlerstraße, vornehmlich die Wülfenstraße und geht über den Pierdamm, um in die kleine Rosenstraße

So gut wir konnten, haben wir die Rufe abgedrückt doch die Bretter, die ständig über das ganze Schiff gingen, warfen immer neue Wassermaßen in die Kabine. Von der Gewalt der Stürme, die um die Wracks weht, kann man sich vorstellen, wenn man die Rufe hört, wenn man sagt, daß so gut wie nichts von den Decksaufbauten, Leben geblieben ist.

Die See legte die Wracks über Bord, als ob sie aus Pappe gewesen wäre.
Das muß gegen 11 Uhr vormittags gewesen sein. Der erste Steuermann Lejzerow hatte zu dieser Zeit Freimache und lag in seiner Koje. Im Ru war er an Deck.
Anschließend war der Dampfer „Levensau“ in Sicht

Boot, Mast, Kompaß und die anderen Ausstattungsgegenstände, denn ich mußte ja dem Boot jeden notwendigen Vorrat zu nehmen. Das Boot trieb nun auf die „Levensau“ zu und geriet vor ihren Seiten. Mehrfach wurden mir von Bord aus Zeichen zugetrieben, aber ich konnte sie nicht fassen. Erst beim dritten Versuch gelang es, und man zog mich auf die „Levensau“. Ich war gerettet. Aber meine lieben Kameraden...

Tränen treten dem tapferen Jungen bei der Schilderung dieser furchtbaren Augenblicke in die Augen.

„Und ich“, so hat Heinz Barwick diesem erschlaffenden Bericht seines Kameraden hinzugefügt, „gerade meine Rettung einer Wunde, die ich im letzten Augenblick noch fassen konnte. Denn ich hatte mit an Deck bei der Arbeit an der Rufe das eine Knie verletzt, so daß ich im Schwimmen sehr behindert war und meine Kräfte sehr gemindert waren. Die Bretter, die mir über den Kopf fuhren, waren so heftig, daß ich schmerzhaft die Rettung verlor. Doch der eiserne Wille, durchhalten zu wollen, hat mir noch die Kraft verliehen.“

Soweit die Berichte der beiden Überlebenden. Die Rettungsversuche des Dampfers „Levensau“ verdienen die höchste Anerkennung. Aus den Gesprächen, die man mit der Schiffsführung und der Besatzung des Dampfers führte, geht überzeugend hervor,

daß die Besatzung der „Elfa“ ein Cyber ihrer Pflichterfüllung geworden ist. Sie wollten um den Preis des eigenen Lebens das Schiff halten, auch dann noch, als nach aller lehrmanntlichen Erfahrung eine Rettung unmöglich sein mußte.

Wohlfühl niemals hat in der Geschichte der deutschen Handelschiffahrt ein Kapitän die gleiche Tat vollbracht wie Kapitän Wulfen aus Hamburg, der die „Levensau“ führt.

Sein Schiff fuhr in Ballast und trug noch aus dem Haffor heraus. Trotzdem entschloß er sich, als er die Notlage des Dampfers „Elfa“ erkannt hatte, in der wild durcheinanderlaufenden See landwärts der „Elfa“ zu gehen, um deren Besatzung die Möglichkeit zu geben, übersüßigen, Kapitän Wulfen des beispielhaften Geschicklichkeit in es gelungen, die beiden Wracks für mehrere Stunden vor dem Untergang zu halten. Mit allem Zinnenanwurf hat man die „Elfa“-Besatzung aufgefordert, überzugeben. Aber sie wollte ihr Schiff nicht verlassen. Die Besatzung hat bis zum Untergang die Hoffnung ge-

habt, das Schiff noch nach „Elbe 1“ bringen zu können. Anders ist die Frage nicht zu erklären. Dampfer „Levensau“ ist bei diesen Rettungsmaßnahmen selber beschädigt worden und hat auf der Homaltdiwerf in Dord gehen müssen.

Es besteht keinerlei Hoffnung mehr, daß von dem zehn Mann der „Elfa“ noch einer am Leben ist. Die See war am Dienstag mittag viel zu gewaltig, als daß es Menschenkraft hätte gewinnen können, längere Zeit gegen sie anzukämpfen. In dem entscheidenden Augenblick, als die beiden Schiffe vorwand an Nordwand lagen, hat das Schiff mit eiserner Faust eingegriffen und sein Besatzungsmitglied vordrängt. Stundenlang hat die tapfere „Elfa“-Besatzung gegen die Gewalt der See angekämpft und immer wieder versucht, das Schiff aufzurichten. Stundenlang haben die Zapfen, von Sturzwind überflutet und teilweise verrostet, an Deck gearbeitet. Bevor sie die Boote klar machen und an sich selbst denken, haben sie die feldbare Zeit benutzt, das ihnen anvertraute Schiff zu retten. Und auch in dem Augenblick, als man durch einen Sturz an Bord der „Levensau“ sich hätte in Sicherheit bringen können, haben sie noch gehofft, ihr Schiff halten zu können. Die zehn Zapfen haben ihre Treue mit dem Tode bezahlt. Nicht beden sie die Fluten der Nordsee. In der Geschichte der deutschen Schiffahrt wird diese Tat für alle Zeiten ein Ruhmesblatt sein.

Halbmaist im Rostocker Hafen.

Alle in Rostock liegenden Schiffe hatten am heutigen Donnerstag die Flaggen auf Halbmaist gesetzt. Auch auf den Häusern der Reedereien in Rostock wehten die Flaggen auf Halbmaist zum Zeichen der Anteilnahme an dem Schicksal des Rostocker Dampfers „Elfa“ und seiner Besatzung.

Des Führers Dank

für die Rettung der vier holländischen Fischer. Der Führer und Reichskanzler richtete an die Deutsche Gesellschaft für Rettung Schiffbrüchiger, Bremen, in Würdigung der am 1. Dezember bei schwerem Nordweststurm durchgeführten Rettung von vier holländischen Fischern folgendes Telegramm: „Der Rettungsmannschaft des Motorrettungsbootes „Bremen“ der Station Nordvorden spreche ich meinen Dank und meine Anerkennung aus.“
gez. Adolf Hitler.“



Sofort, nachdem die Nachricht von dem Untergang des Dampfers „Elfa“ eingetroffen war, fuhr der Kapitän des Schiffes, Kapitän Wulfen, nach Hamburg, um sich dort der beiden Überlebenden anzuschließen. Kapitän Wulfen (Mitte) mit den beiden Überlebenden, links Matrose Wulfen, rechts Wulfenjung Albert Wulfen, deren Namen nicht bekannt sind.

einblagen, in der sich das beschriebene Gasthaus befindet, das seit einigen Stunden den beiden Überlebenden der „Elfa“, dem 15-jährigen Matrose Heinz Barwick und dem 16-jährigen Matrosen Albert Wulfen ein frohes Dach über dem Kopf bietet. Der freundliche Wirt antwortet auf die Frage, wo seine beiden jungen Gäste seien, mit freudetrübenden Worten: „Geben Sie nur bitte viel Glück mit, denn in die kleine Geschichtsbuch! Dort essen die beiden gerade ihr Mittagbrot. Schmecken wird es Ihnen schon, darauf können Sie sich verlassen!“

Und in der Tat. Der große, dreifachzügige Stuhl Wulfen und der um einen Kopf kleinere Albert Wulfen, haben es sich in einer Ecke der geräumigen Wirtschaft gemütlich gemacht. Ihr Mittagessen haben sie hinter sich und Barwick dreht sich gerade eine Zigarette. Nach ist das Gespräch in Gang gebracht.

Wie sollte es auch anders sein, denn die furchtbaren Ereignisse der letzten Stunden sind ihnen beiden noch so gegenwärtig, daß Herz und Kopf noch völlig von ihnen beerrt sind. Und doch haben Lebenswille und Lebensfreude in den beiden jungen Seeleuten schon wieder so fest die Oberhand gewonnen, daß sie zunächst mit kausalen Worten berichten, mit welcher Stärke, Härte und Kameradschaft sich die Besatzung des Dampfers „Levensau“ ihrer annehmen und wie man sie dann nach ihrer Ankunft in Hamburg auf Schritt und Tritt umfotet habe. Die Hamburger Wulfenfirma Wolf & Co., die die „Elfa“ bereitet, hat den beiden sofort einen Mann beigesteuert, der den ganzen Vormittag mit ihnen unterwegs war und sie bis zu Häfen neu eingefleddert hat. Denn sie haben ja nur das nackte Leben retten und nach Hamburg bringen können.

Dann berichtet sich das Gespräch den Geschichtlichen des Dienstagmittags zu. Es gibt diese beiden, faum dem Anwesenheit entworfenen deutschen Seeleute, daß sie zunächst ihrer toten Kameraden gedenken, mit denen sie wie die Schwäne zuerst um ihr Schiff und dann um das eigene Leben mit der wilden Nordsee gekämpft haben.

Erstunter ist der Bericht, den Barwick von dem Tode des Rudermannes gibt, der mit der Wrack von Bord gestürzt wurde. Der Mann muß durch die häusliche Stürme, die den ganzen Wülfenauflauf zertrümmert, schwer verletzt worden sein, denn Barwick trug er im Wasser. „Ach was!“, so fährt Barwick fort, „du an einer sanften, dünnen Seile einen Rettungsring zu. Er bekam ihn auch zu fassen und ich konnte meinen Kameraden wieder an Bord ziehen. Durch den heftigen Sturz mußte er jedoch sehr entkräftet gewesen sein. Wir trugen ihn in die Welle und hatten, soweit wir es vermochten. Doch dann rief mich die Wille wieder an Deck, um das Schiff zu retten. Die Wrack war wie abstrakt. Die gleiche Welle, die sie fortgerissen hatte, muß auch die Rufe eingeschlagen haben.“

Selbst der neue Verrennung, der darüber lag, und die schweren Luftbedel, die wie mit zwei Mann kaum tragen konnten, waren zerlegt und wie Streichhölzer zerbrach.

Im das Schiff drang nun immer mehr Wasser, so daß es von Minute zu Minute größere Schlagseite bekam.

genommen. Da unsere Stimmungen mit dem Untergang und Starten über Bord gegangen war, haben wir mit der Seitenstellung vom Deck fortgesetzt. Auch mit der Dampfhebe verlässlichen wie die Führung der „Levensau“, die inoffiziellen längsten kommen konnte. Da wir kaum 15 Meter Wasser unter dem Kiel hatten, war die Lage auch für die „Levensau“, die ja nur sehr wenig Ladung hatte außerordentlich kritisch, denn die schweren Stürme drohten alles über den Haufen zu werfen. Niemand hatte den Befehl zum Aushalten gegeben. Trotzdem haben wir alle, soweit wir noch auf den Beinen waren, auf dem Decken. Unter Köhns Schiff lag uns zu fest am Herzen. Unter den größten Anstrengungen hatten die Kameraden an der Maschine aus. Und ich sah unter „Elfa“ denn auch mit laufender Maschine in den Grund gesunken. Alle ein Zeit ist sie weg geratet. Kurz vor 13 Uhr muß es gewesen sein. Zwei Stunden hat also der Todesstampf unseres Schiffes gedauert. Wir mußten alle über Bord gehen, denn die Schlagseite verbanderte zum Schick, die Boote aus zuwerfen. Zwei meiner Kameraden sind dem Kampf mit der handhohen See erlegen. Nur uns beide der Gottes Hand wieder an Land geführt.“

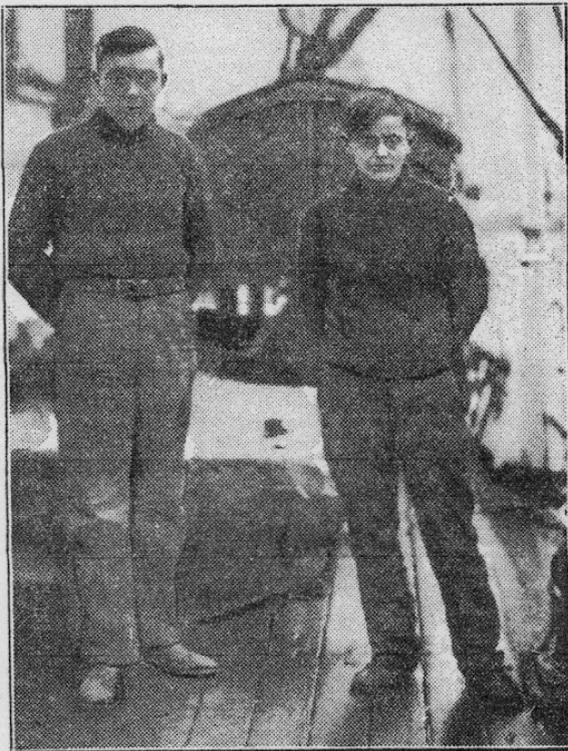
Dann erzählt Albert Wulfen, der sechzehn jährige Wulfenjung. „Ich kann auch nicht mehr bei dem Kampf“, so beginnt er, „wir haben bis zum letzten Augenblick unsere Pflicht getan, immer in der Hoffnung, daß wir unser Schiff halten würden und daß uns die „Levensau“ übernehmen könnte.“

Jedoch war die See so gewaltig, daß die „Levensau“ wiederholt gegen unsere Vorwand gedrückt und selbst dabei beschädigt wurde. Wir haben auch 11 Stundenlang zur Wrack abmontiert und die Dampfmaschine in Betrieb genommen. Ich hatte mehrfach versucht, das eine der Rettungsboote klar machen, wurde aber immer wieder von den Wellen fortgeworfen. Als wir sahen, daß das Schiff uns nicht zu halten sein würde, entschlossen wir uns über Bord zu gehen. Einige von uns gingen in der Meelina. Ich hatte eben einen der schweren Stühle ausziehen können, als eine gewaltige Sturze von vorne nach oben über das Schiff rollte und mich daventrug. Ieder das Heck weg floh ich in Wasser und wurde gleich ziemlich tief gedrückt, weil ich fast kein Kleid. Und schützte ich einen Gegenstand über mich, so daß ich glänzte, unter das Schiff getrieben zu sein. Wülfen wurde ich nach oben gestrichen, ich sah Licht durch das Wasser, und gleich darauf lag ich den Kopf frei. Ich hatte unter einer Leiter gelegen. In meiner Nähe lag ich den Pelzer Welle in den Wellen kämpfen. Und wurde ich selbst getrieben in einem unterer Boot, das aber von uns fortzuziehen schien. Ich rief Welle zu, wir wollten es schnell erreichen. Er warnte mich jedoch und meinte es sei ein ausläuferloses Booten. Trotzdem beschloß ich es, und es gelang mir, das Boot zu fassen. Aber erst mußte ich noch den Bootsdeck fassen. Das war eine unlagbar mühselige Arbeit, dem eiskalten Wasser. Dann war ich im Boot, das in den Wellen Wasser gestiegen wurde. Ich wußte noch Welle zu, sah auch, wie er zurückwachte, ab dann muß er von den Wellen in die Tiefe gedrückt worden sein. Inzwischen war ich alles aus dem

Eine neue Schiffskatastrophe Die Ueberlebenden des Dampfers „Elsa“

Das schwere Unwetter in der Nordsee hat in der Nacht vom Dienstag auf Mittwoch eine neue Schiffskatastrophe gebracht. Mit dem deutschen Dampfer „Elsa“ haben zehn deutsche Seeleute den Seemannsod gefunden. Von der deutschen zwölfköpfigen Besatzung konnten nur zwei Mann, beide aus Königsberg in Ostpr., gerettet werden.

Das Unglück ereignete sich beim Feuerschiff „Norderney“. Der mit Kohlen von Danzig nach Frankreich fahrende Rostoder Dampfer „Elsa“, ein kleines Schiff von 550 Brutto-Register-Tonnen und im Eigentum der Rostoder Reederei Westendorf, hatte schon im Laufe des Dienstagvormittags in der Nordsee



Aufn.: Koch

außerordentlich schweres Wetter angetroffen. Am späten Nachmittag konnte das Schiff nicht mehr gegen die See angehen. Fortgesetzt gingen schwere Brecher über das Schiff.

Durch eine besonders schwere Sturzsee wurde die Kommandobrücke weggerissen.

Dabei wurde der Kapitän der „Elsa“, von Hinzgenstern, über Bord gespült.

Das Unwetter schlug schließlich das vordere Ladungslut ein. Ehe Hilfe zur Stelle war, ist die „Elsa“ in wenigen Minuten gesunken.

Der in der Nähe befindliche Hamburger Dampfer „Levensau“ konnte bei dem schweren Wetter kein Boot aussetzen. Es gelang schließlich, zwei Mann von der „Elsa“ aufzufischen, und zwar den Matrosen Barwik und Decksjungen Rukner, der in einem Rettungsring in den Wellen trieb. Der Matrose Barwik konnte bei dem Untergang das weggeschlagene Rettungsboot der „Elsa“ erreichen und sich dort so lange festhalten, bis die Mannschaft der „Levensau“ ihn bergen konnte.

Führer des Hamburger Dampfers, der der Deutschen Bugjier- und Bergungsreederei AG gehört, ist Kapitän Rusche, Hamburg. Die beiden Geretteten, die vollkommen erschöpft sind, sind heute vormittag bei der Ankunft des Dampfers „Levensau“ in Hamburg gelandet.

Einer Unterredung mit Kapitän Rusche entnehmen wir noch eine Reihe von Einzelheiten: Nachdem Kapitän Hinzgenstern von der Sturzsee, die die Brücke weggerissen hatte, fortgespült worden war, übernahm der Steuermann das Kommando. Er hatte offenbar den Ehrgeiz, sein Schiff flott zu halten, obwohl inzwischen weitere Sturzseen die vordere Luke eingeschlagen hatten. Er bedeutete der „Levensau“, die sich inzwischen auf Rufweite genähert hatte, daß er versuchen wolle, unter Land zu gehen und dort eine provisorische Abdichtung der Luken vorzunehmen. Obwohl er ohne Kompaß war und das Schiff mit dem Handsteuer auf Kurs halten mußte, wollte er versuchen, die Elbe zu erreichen. Der Kapitän der „Levensau“, der dies tapfere Vorgehen für aussichtslos hielt, fuhr erst fort, nach 500 Metern aber drehte er wieder bei und blieb in der Nähe der „Elsa“. Er warnte ihren Steuermann und forderte die Mannschaft auf, das Schiff zu verlassen.

Einmal geriet man so nahe an die „Elsa“ heran, daß diese der „Levensau“ einen heftigen Kollisionsschaden an der Back beibrachte. Immer noch weigerten sich die „Elsa“-Leute, das Schiff zu verlassen. Bis dann auf der Fahrt zum Lande hin eine zweite Luke eingeschlagen wurde. Was sich dann ereignete, ging in wenigen Minuten vor sich: Die „Elsa“ stieß den Steven in die Tiefe, kenterte beinahe bohrte sie sich in die See, um dann im Laufe weniger Augenblicke unterzugehen.

Die „Levensau“ lief sofort zur Unglücksstelle und suchte nach Ueberlebenden, fand aber nur zwei Mann, von den anderen zehn

Mitgliedern der „Elsa“-Besatzung fand man niemand mehr. Sie müssen mit dem Schiff zusammen in die Tiefe gerissen worden sein, oder aber sie wurden beim Untergang irgendwie verletzt, so daß sie sich auch die wenigen Minuten nicht schwimmend halten konnten, die die „Levensau“ benötigte, um Hilfe zu bringen.

Halbmaß auf den Schiffen

Der Führer der deutschen Seeschifffahrt, Staatsrat Ekberger, hat folgenden Aufruf erlassen:

Schon wieder ist die deutsche Seeschifffahrt von einem schweren Verlust betroffen worden. Der in Rostod beheimatete Dampfer „Elsa“ ist in schwerem Orkan in der Nähe von Norderney gesunken, nachdem durch einen schweren Brecher Kapitän und Rudermann über Bord gespült worden sind. Trotz der durch den Dampfer „Levensau“ vorgenommenen Rettungsversuche konnten nur zwei Mann geborgen werden.

Die deutsche Seeschifffahrt trauert um den Verlust von zehn braven deutschen Seeleuten, die in treuer Pflichterfüllung ihr Leben lassen mußten. Alle deutschen Handelsschiffe setzen am 3. Dezember halbmaß.

Das Verdener Anzeigebblatt 1936 berichtet über den Verlust von Franz von Hintzenstern



Ölgemälde der SS Elsa

Aus einem Testament ging hervor, dass ein Gemälde der "Elsa" an das Rostocker Schifffahrtsmuseum in Warnemünde vererbt wurde. Der Enkel Weitendorfs konnte das Gemälde besichtigen und dieses Foto davon machen.



Das Gemälde wurde 1954 von Hein Ross / Rostock angefertigt - 18 Jahre nach dem Untergang.

Informationen zur SS Elsa - Hermina

Auf der niederländischen Webseite

http://www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schip&id=8575

Stehen die wesentlichen Informationen:

Identification Data

Year built: 1917

Category: Cargo vessel

Propulsion: Steamship

Type: General Cargo

Type Deck: Raised quarter deck

Material Hull: Steel

Decks: 1

Construction Data

Shipbuilder: Verschure & Co.'s Scheepswerf & Machinefabriek N.V., Amsterdam, Netherlands

Yardnumber: 31

Delivery Date: 1917-02-14

Technical Data

Engine Manufacturer: N.V. Verschure & Co's Scheepswerf & Machinefabriek, Amsterdam,

Engine Type: Steam, Triple Expansion

Number of Cylinders: 3

Power: 600 IHP (IPK)

Eng. additional info: 15", 25" & 40" - 27" (Zylinderdurchmesser und Hub)

Speed in knots: 9.00

Number of screws: 1

Gross Tonnage: 870.00 Gross tonnage

Net Tonnage: 409.00 Net tonnage

Deadweight: 1260.00 tons deadweight (1016 kg)

Grain: 56000 Cubic Feet

Bale: 49000 Cubic Feet

Length 1: 200.9 Feet (British)

Beam: 30.1 Feet (British)

Depth: 12.6 Feet (British)

Ship History Data

Date/Name Ship **1917-02-14 HERMINA**

Manager: Firma Jos. De Poorter, Rotterdam, Netherlands

Owner: Nederlandsche Vrachtvaart Maatschappij, Amsterdam, Netherlands

Homeport / Flag: Rotterdam / Netherlands

Callsign: PBDL

Date/Name Ship 1917-09 POLMINA

Manager: Coast Lines Ltd., Liverpool, Great Britain

Owner: The Shipping Controller, London, Great Britain

Homeport / Flag: London / Great Britain

Date/Name Ship 1921-03 POLMINA

Manager: Constantine & Donking Steamship Company Ltd, Middlesbrough on Tees, Great Britain

Owner: Constantine & Donking Steamship Company Ltd, Middlesbrough on Tees, Great Britain

Homeport / Flag: Middlesbrough on Tees / Great Britain

Date/Name Ship 1922 POLMINA

Manager: King & Co. (Cardiff) Ltd, London, Great Britain

Owner: Haig Shipping Company Ltd, London, Great Britain

Homeport / Flag: London / Great Britain

Date/Name Ship 1926 OSKAR

Manager: Ragnar Nilsson, Wismar, Germany

Owner: Ragnar Nilsson, Wismar, Germany

Homeport / Flag: Wismar / Germany

Date/Name Ship 1932 ELSA MARIE

Manager: Carl Bock & Co. G.m.b.H., Rostock, Germany

Owner: E. Weitendorf & E. Mackenrodt, Rostock, Germany

Homeport / Flag: Rostock / Germany

Date/Name Ship 1934 ELSA

Manager: Carl Bock & Co. G.m.b.H., Rostock, Germany

Owner: E. Weitendorf & E. Mackenrodt, Rostock, Germany

Homeport / Flag: Rostock / Germany

Ship Events Data

1917-09-10: Mit einer Last von Kohle aus den Niederlanden nach Schweden wurde die HERMINA am 10. September 1917 von der britischen Kriegsschiff H.M.S an der Nordsee festgehalten. Starfish und England. Schiff und Fracht wurden von einem britischen Preisgericht festgesetzt, weil die Kohle aus Belgien von den Deutschen besetzt wurde.

1936-12-01: Endschicksal: Auf einer Reise mit einer Ladung Kohle von Danzig nach Cherbourg ist die ELSA am 1. Dezember 1936 bei Borkum gesunken.

Ship Masters Data

Date from: 1917

Captain: Meijer, C.

Eintrag bei Lloyds London

ELM-ELS LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VAPEUR ET A MOTEURS. 1935-36

1 Numero d'Ordre	2 Nom du Navire. Matricule, Ornement, etc	3 Tonnage Omdal.	4 Détails de la Classi- fication.				5 Construit.		10 Armateurs.	11 Dimensions d'après la Douane. Superstructures, &c.			12 Port d'Armement.	13 Machinés. No. & Dia. des Cylindres.—Course Pression des Chaudières. NR= Force en chevaux d'après les formules de la Société. DR= Force en chevaux d'après les papiers du navire. Détails des Chaudières & Foyers. Nom du Constructeur des machines.	14 Grand bord au milieu du navire. Tirant d'eau corres- pondant pds. ps.	15 G +
			6 Cote.	7 Port de Visite. Surveillance Spéciale. Date de la dernière Visite.	8 Quand. — Navire. — Mach.	9 Par qui. — Ob.	Longueur.	Largeur.		Croix.						
24430	(ex Elsa Marie-34, ex Oskar-32, DMSI ex Polmina, ex Hermina) Mchy. Aft Well deck 1Dt	3Met 849 626 486				1917	Verschure & Co. Sp. & Mh. Amsterdam	E. Weitendorf (Carl Bock & Co. G. m. b. H. Mgrs.)	200'7"	30'2"	12'3"	Rostock German N/B	T. 3 Cy. 15", 25" & 10" - 27" 113NH Verschure & Co. Sp. & M. A. ins	15	0	G +

Sonstiges

Link auf die aktuellste Version des Prospektionsberichts: [hier](#)

Autor:

Dipl. Ing. Holger Buss
Moormerlandstrasse 39
D-26802 Moormerland
eMail: holger.buss@googlemail.com

Gezeitentaucher website:

www.gezeitentaucher.de

Quellen:

Unterwasserfotos: Holger Buss, Thorsten Bakker, Ulrich Hofmann
Zeichnungen: Holger Buss
Dampfmaschine Museum: Andre` M. Winter
Karte mit Wrackposition: www.wrecksite.eu
Bericht aus dem Buch: "Ernst Weitendorf: Aus dem Logbuch meines Lebens" - Hinstorff Verlag
Bild aus: "Kapitän in zwei Welten" von Hans-Hermann Diestel stammt aus der Sammlung von Hans Günter Wenzel und liegt vermutlich im DSM

Anhang: Links in die Videos

Zusammenfassung: <https://youtu.be/09uNtAlzn6A>

Video Holger Buss 10.09.2017: [hier](#)

Video Holger Buss 05.09.2017 [hier](#)

Video Holger Buss 24.09.2017 [hier](#)

Thorsten Bakker 24.09.2017 [A1/3](#)

Thorsten Bakker 24.09.2017 [A2/3](#)

Thorsten Bakker 24.09.2017 [A3/3](#)