



Das Rätsel um Wrack X

IN DER NORDSEE LIEGEN NOCH VIELE UNBEKANNTE WRACKS. DIE GRUPPE DER GEZEITENTAUCHER HAT EIN 60 METER LANGES FRACHTSCHIFF ENTDECKT UND ES SICH ZUR AUFGABE GEMACHT, DIE IDENTITÄT VON WRACK X ZU KLÄREN.

Text: Holger Buß
Unterwasser-Fotos: Ulrich Hofmann



Die Geschichte beginnt im Frühjahr 2007 beim Angeln. Dirk und sein Bruder fahren auf der Nordsee etwa 11 Kilometer nördlich von Norderney und suchen mit dem Fischfinder nach einem geeigneten Angelplatz. Da gibt es plötzlich im Ausschlag des Tiefenmessers einen Sprung von mehreren Metern nach oben. Dirk wird neugierig und überfährt die Stelle mehrmals. Sie haben offensichtlich etwas Großes, also vermutlich ein Wrack, gefunden. Dirk markiert die Position auf der Karte mit einem X. »Da müssten wir mal tauchen!«, ist sein erster Gedanke.

Einige Tage später setzen sie den Plan in die Tat um. Mit seinem Buddy Oliver suchen sie die Stelle wieder und warten auf das sogenannte Stillwasser. Das ist der Moment, in dem die Tide wechselt. Nur in diesem Zeitraum von circa 60 Minuten lässt die Strömung ei-

nen Tauchgang zu. Die beiden hoffen auf einen Wracktauchgang in der Nordsee. Sie werfen einen Anker mit Markierungsboje auf das Objekt und tauchen am Seil ab. Mit zunehmender Tiefe wird es dunkler und plötzlich taucht in circa 27 Meter Tiefe eine riesige Stahlwand im Licht der Lampen auf. Sie haben tatsächlich ein Schiffswrack gefunden!

Ein 60 Meter langes Stahlschiff

Der Anblick ist beeindruckend: Vor ihnen befindet sich ein genietetes Stahlschiff mit rund 60 Meter Länge, das gekentert auf der Backbordseite auf dem sandigen Meeresboden liegt. Seeanemonen haben das Metall bedeckt, und riesige Hummer und Krebse bewohnen jeden Hohlraum. Die Schraube mit Ruderblatt liegt frei und scheint in etwa 3 Meter Höhe über dem Grund zu schweben. Die Dampfmaschine des Schif-



Die Gezeitentaucher (von links): Ulrich Hofmann, Dirk Terbeek, Dirk Heinemann, Wilfried de Jonge, Thorsten Bakker, Oliver Hirsch und Holger Buß, kleines Bild: Thorsten Lex

Die Gezeitentaucher

Seit 2007 taucht die Gruppe in der Nordsee. Die Gruppe nennt sich »Gezeitentaucher«, weil das Tauchen in der Nordsee stark von den Tiden abhängig ist. Diese See ist eines der wrackreichsten Gewässer weltweit. Tausende Schiffe fielen dort Gezeiten und Wetter der Nordsee zum Opfer. Die schwierigen Bedingungen für Taucher sind der Grund, weshalb die meisten Wracks in der Nordsee weitestgehend unerforscht sind. Für die Gezeitentaucher macht gerade das den Reiz aus. Für sie liegt die Identifizierung von Wracks und deren Dokumentation im Vordergrund. Typische Ziele sind die Wracks im Umkreis von circa 35 Kilometer Entfernung von Norddeich Hafen. Einige der Wracks sind bekannt, viele noch unbekannt. Die erfahrenen Taucher benutzen Tauchausrüstungen mit Doppel-12-Liter Nitrox32 in der einheitlichen DIR-Konfiguration. Alle haben Brevets im technischen Tauchen. Ein in Norddeich Hafen liegendes RIB (Hochleistungs-Schlauchboot) mit 7,5 Meter Länge, festem Rumpf und 225 PS dient als Transportmittel. Es sind GPS, Echolot und Sidescan-Sonar an Bord. Mit dieser technischen Ausrüstung lässt sich der Meeresboden nach Wracks abschnappen.

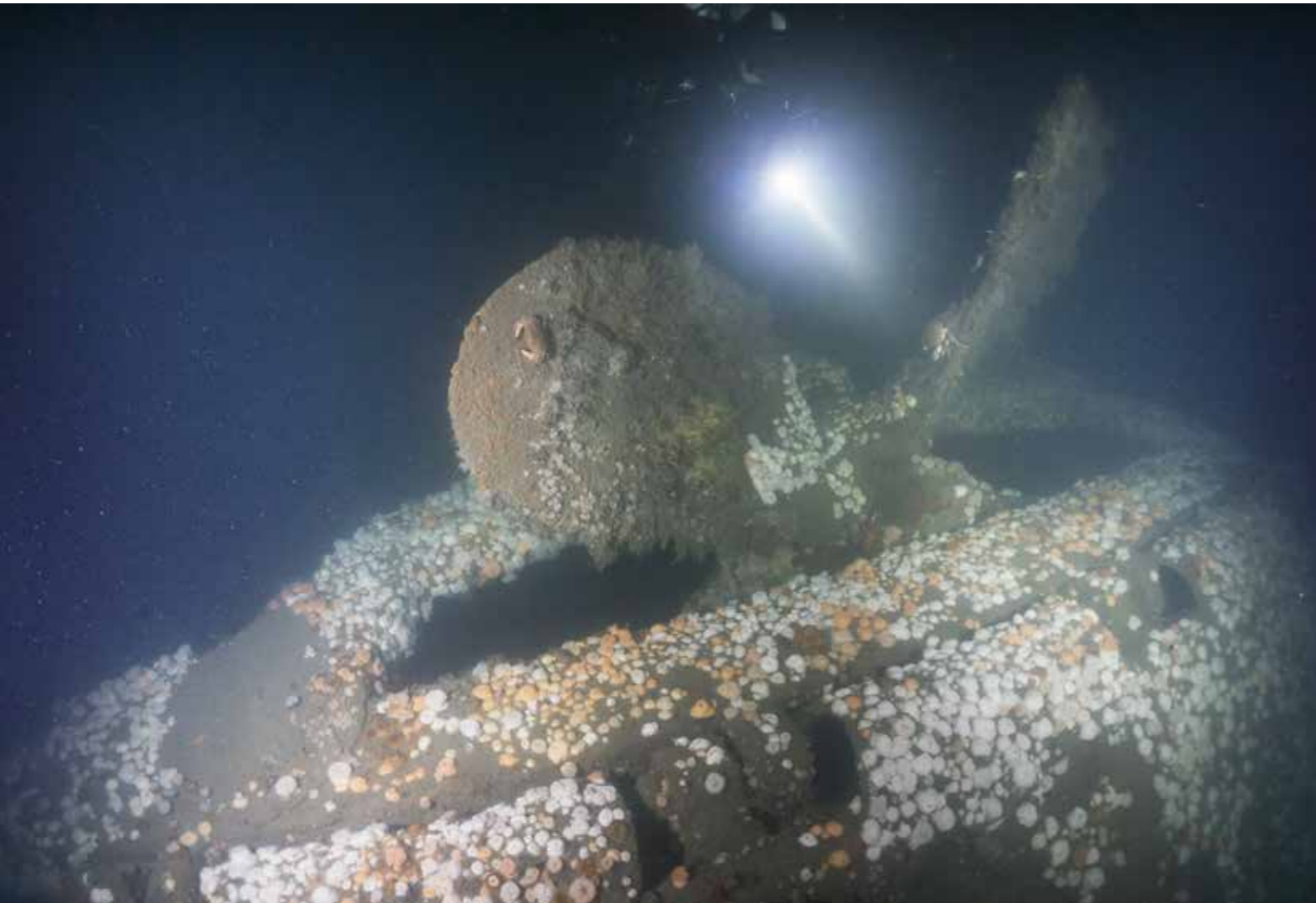
Der Antrieb, nach den Wracks zu suchen, rührt aus der Neugier heraus. Jedes Schiffswrack hat eine eigene Geschichte, die die Gezeitentaucher nach Möglichkeit aufklären wollen. Zu den interessantesten Wracks gehören die Schiffe aus oder vor dem Zweiten Weltkrieg. So finden sich zum Beispiel sowohl Frachtschiffe als auch Kriegsschiffe am Grund der Nordsee. Die Gruppe finanziert sich ohne fremde Mittel. Sie hält sich an die Vorgaben des niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes und dokumentiert die Wracks, ohne Funde zu bergen.

Infos: www.gezeitentaucher.de

Link zum vollständigen Untersuchungsbericht zu Wrack X:

<http://gezeitentaucher.de/wp-content/uploads/2018/01/Prospektionsbericht-WrackX.pdf>





Die Schraube des Stahlschiffes ist offen zugänglich. Erst nach über zehn Jahren wurde das Geheimnis um das Wrack in 27 Meter Tiefe gelöst.

fes ist noch gut zu erkennen und zwei riesige Kessel liegen nebeneinander im Inneren des Wracks. Im Heckbereich ist die ursprüngliche Form des Schiffes noch am besten erhalten. Dem mittleren Teil haben Schwerkraft und Gezeitenströmung stark zugesetzt. Auch dampfbetriebene Winschen und Reste der Masten sind zu finden.

Nach dem Auftauchen ist ihnen klar, dass dies nicht der letzte Wracktauchgang sein sollte. »Wer weiß, was da noch alles auf dem Boden der Nordsee liegt?«

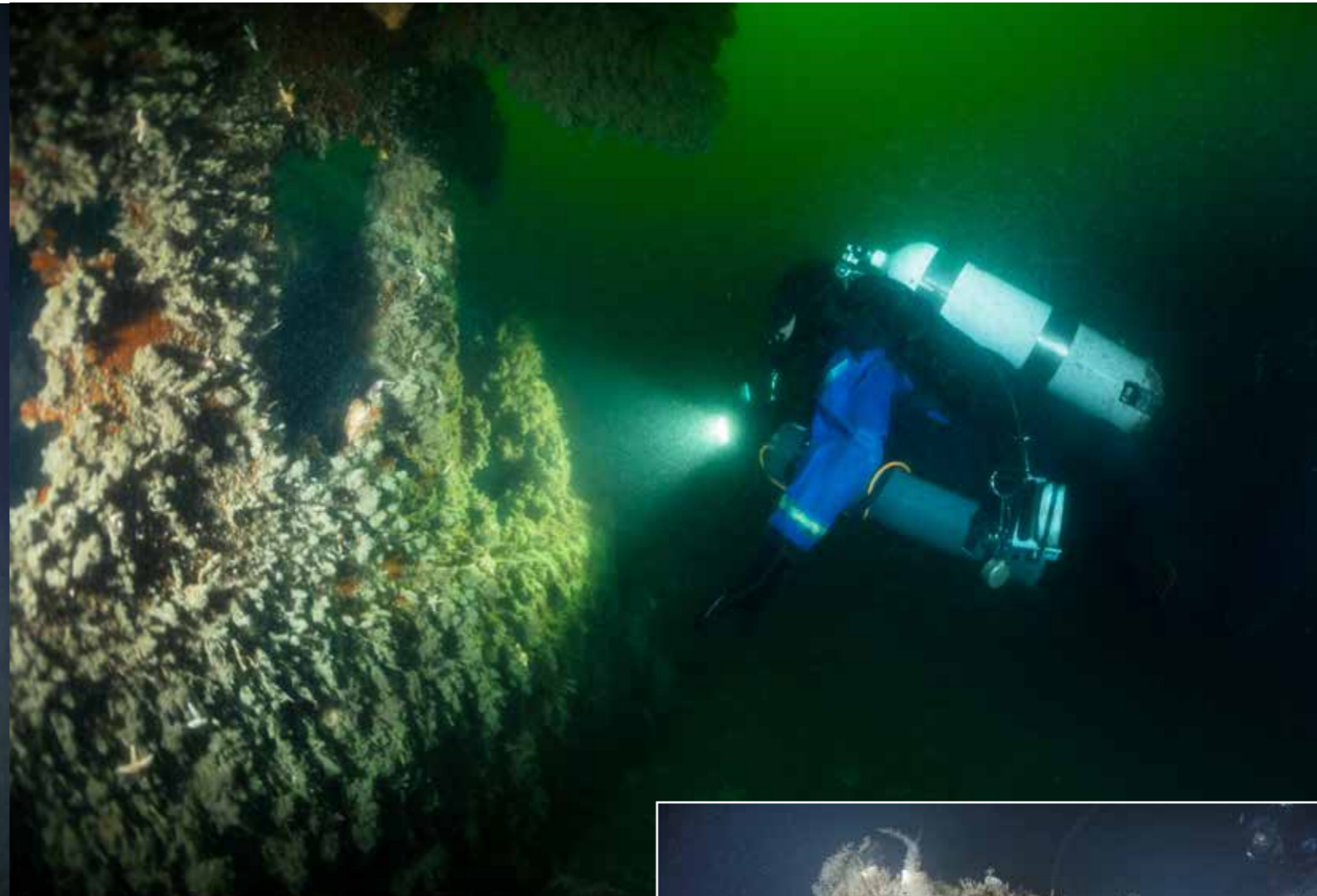
Schnell ist ein Team von erfahrenen Tauchern zusammengestellt, das im Laufe der Zeit auf acht Mitglieder anwächst und sich fortan »Die Gezeitentaucher« nennt. Sie alle teilen die Leidenschaft, den Geheimnissen der versunkenen Zeitzeugen auf den Grund zu gehen. Ein leistungsfähiges Schlauchboot (RIB) wird angeschafft und nach den Bedürfnissen mit Tauchleiter, Gerätehaltern und elektronischen Geräten ausgerüstet. So betauen sie in den folgenden Jahren regelmäßig etwa zehn verschiedene Wracks vor den ostfriesischen Inseln.

Zehn Jahre nach seiner Entdeckung ist das Geheimnis um Wrack X noch immer nicht gelöst. Diverse Recherchen ergaben, dass das Wrack dem BSH (Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie) zwar bekannt ist, aber bislang noch nicht identifiziert ist. Die Bauweise lässt auf eine Konstruktion zwischen 1890 und 1930 schließen, weitere Anhaltspunkte gibt es bis dato nicht.

Bei jedem Tauchgang suchen die Gezeitentaucher nach eindeutigen Hinweisen wie zum Beispiel Typenschildern oder der Schiffsglocke. Sie studieren diverse Schiffsuntergänge und können zwar verschiedene Schiffe eindeutig ausschließen, aber sie konnten bislang nicht klären, um welches Schiff es sich bei Wrack X gehandelt hat und welches Schicksal es wohl ereilte.

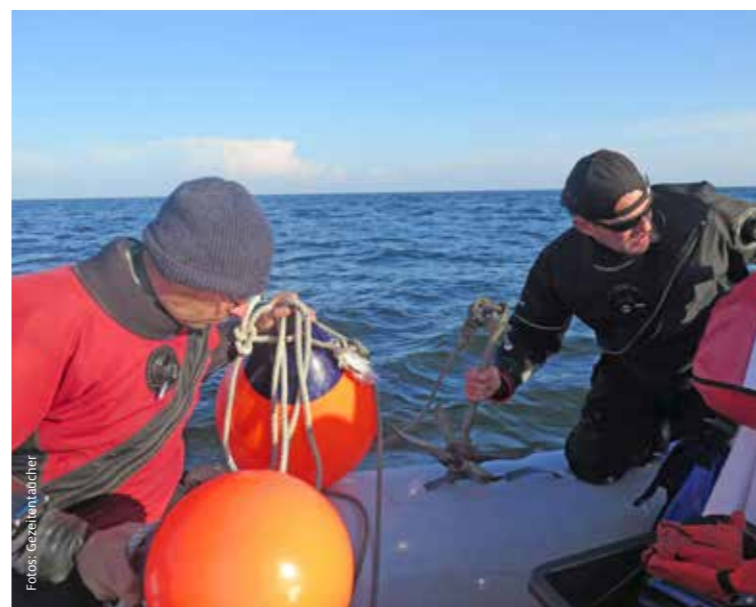
Archäologische Herangehensweise

»Wir müssen da professioneller ran«, ist der Plan. Und so absolviert die Gruppe den Spezialkurs Unterwasserarchäologie vom VDST (Verband deutscher Sporttaucher) in Rostock bei Henrik Pohl und Martin Siegel.



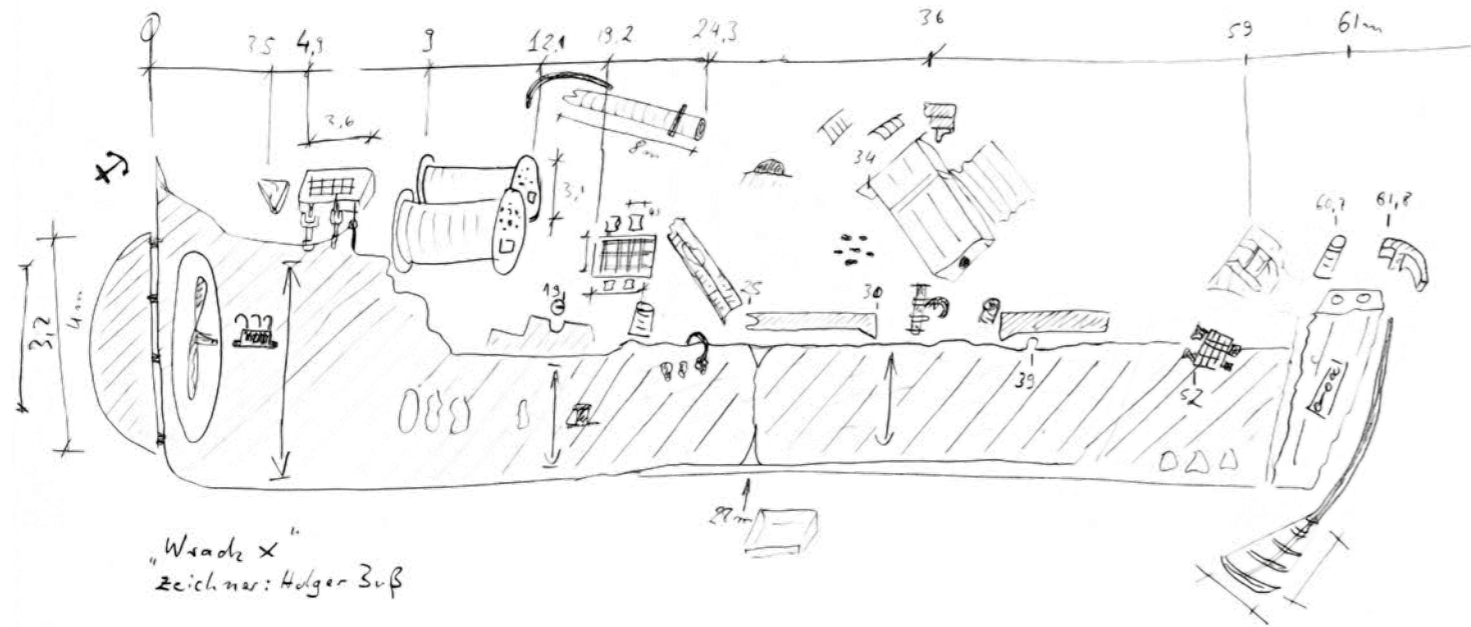
Oben und rechts: Die ganze Struktur des Wracks ist bewachsen, Hummer und Krebse haben hier ein Zuhause gefunden.

Unten: Sobald die Position gefunden ist, wird die Shotline gesetzt.

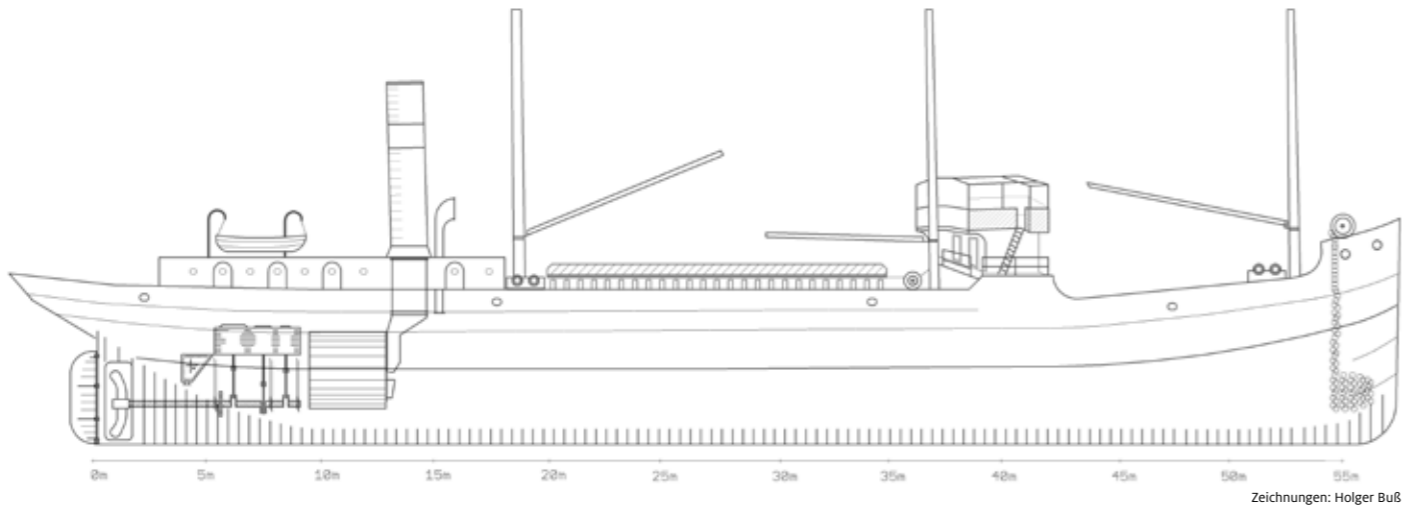


Fotos: Gezeitentaucher





Aus der Tauchplatz-Skizze (oben) wurde schließlich eine maßstabsgetreue Phantomzeichnung (unten).



Quelle: Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam

Das Foto des Dampfers SS Elsa (damals Hermina) weist eine verblüffende Ähnlichkeit mit dem Phantombild auf.

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.)

Quelle: Zeitschrift »Hansa«

Außerdem können sie den Unterwasserarchäologen Dr. Florian Huber für einen speziell auf die Nordsee zugeschnittenen Kurs gewinnen. Das Seminar besteht aus einem Theorieteil über Bauweisen von Schiffen, denkmalgerechtes Tauchen, Vermessungstechniken, Konservierung, Datierung, Anfertigen von Fundplatzprotokollen und über Recht und Ethos. Außerdem beinhaltet der Kurs einen praktischen Teil, in dem Techniken zum Einmessen von Schiffswracks und die anschließende maßstabsgetreue Zeichnung der Fundstelle trainiert werden.

Hoch motiviert und fest entschlossen, das Geheimnis endlich zu lösen, packen die Gezeitentaucher einige Tage später wieder ihre Tauchausrüstung und begeben sich auf die Nordsee. Dieses Mal mit im Gepäck: Maßbänder und Schreibtafeln. Vom Heck bis zum Bug wird ein Maßband gespannt, das als Referenz dienen soll. Alle markanten Funde, wie Winschen, Kessel, Dampfmaschine und Masten, werden dokumentiert und ihre Position mithilfe der Referenz bestimmt. So ergibt sich nach einigen Tauchgängen eine Skizze und schließlich eine maßstabsgetreue Phantomzeichnung. Zum ersten Mal haben sie eine konkrete Vorstellung, wie das Schiff ausgesehen haben musste.

Umfangreiche Recherchen

Nun beginnt eine umfangreiche Recherche. Es werden Hunderte Zeitungen aus dem Zeitraum zwischen 1900 und 1950 gesichtet und zahlreiche Schiffsuntergänge in der Nordsee untersucht. Von den infrage kommenden Schiffen müssen Zeichnungen, Fotos oder weitere Daten aufgetrieben werden. Alle werden mit der Phantomzeichnung von Wrack X verglichen.

Bei der Recherche wird zum Beispiel intensiv auf das digitalisierte Archiv der maritimen Zeitschrift »Hansa« zurückgegriffen, die seit 1864 auf dem Markt ist. Dort findet sich dann auch der entscheidende Hinweis: »Am 1. Dezember 1936 mittags ist der Dampfer Elsa in der Nordsee bei Norderney im Sturm gesunken.« Es dauert noch mehrere Tage, um an weitere Informationen des Dampfers »SS Elsa« zu kommen. In dem Archiv eines niederländischen Museums finden die Gezeitentaucher dann endlich ein Foto des 1917 gebauten Schiffs. Die Übereinstimmung mit der Phantomzeichnung ist verblüffend!

Endlich Klarheit

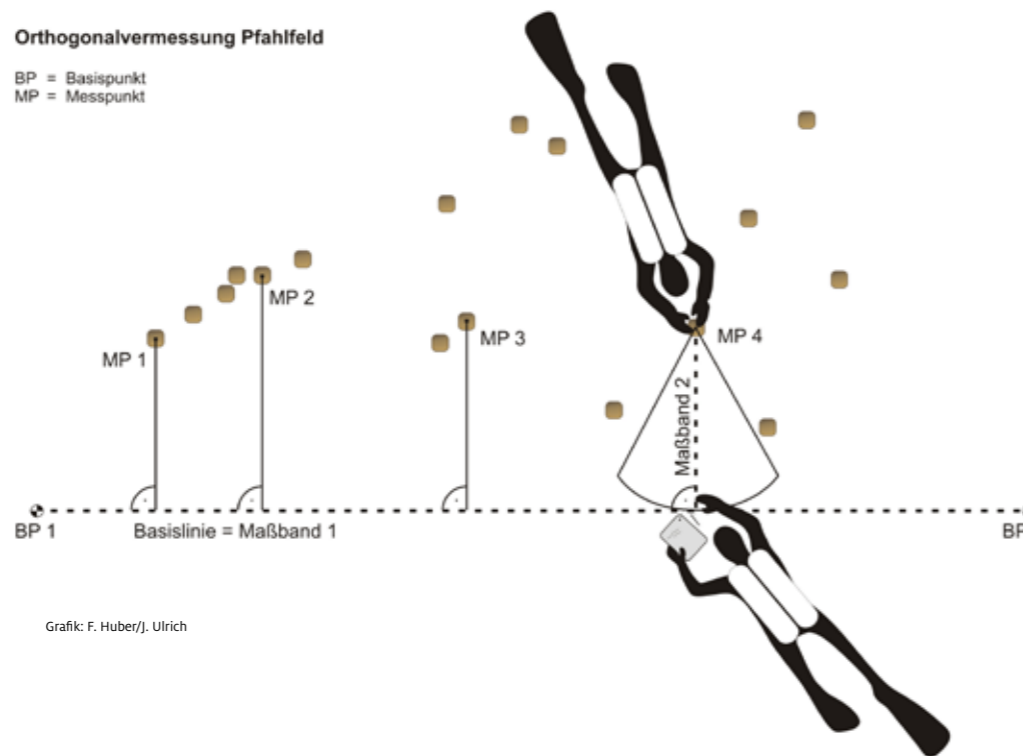
Es folgen weitere Tauchgänge, um endlich Klarheit zu bekommen: Alle Indizien sprechen dafür, dass es sich bei Wrack X tatsächlich um die »Elsa« handelt, die am schicksalhaften 1. Dezember 1936 mit einer Ladung Kohle vor Norderney in einen Orkan geraten und gesunken war. So konnte zum Beispiel nachgewiesen werden, dass die Dampfmaschine des Wracks in der entsprechenden niederländischen Schiffswerft gebaut wurde. Auch weitere Details wie das Schanzkleid (Reling) sind

Orthogonalvermessung

Mit dieser Methode kann ein Fundplatz mit ausreichender Genauigkeit vermessen werden. Anhand dieser Daten kann später eine maßstabsgetreue Zeichnung angefertigt werden. Zunächst wird ein Maßband als Basislinie gespannt. Ein Taucher hält nun den Anfang eines zweiten Maßbandes an das entsprechende Objekt. Der zweite Taucher sucht den entsprechenden Punkt auf der Basislinie, indem er einen rechten Winkel zwischen den Maßbändern herstellt (orthogonal). Nun schreibt er z. B. in eine Tabelle: Objekt 4 bei 10,5 Meter mit 1,5 Meter Abstand. Wenn die Taucher sich nicht sehen, können sie mittels Zugsignalen des Maßbandes kommunizieren.

Orthogonalvermessung Pfahlfeld

BP = Basispunkt
MP = Messpunkt





Quelle: Zeitung »Rostocker Anzeiger«, 4.12.1936

Bericht des überlebenden Matrosen Heinz Warwisch (damals 18 Jahre alt)

»Am ersten Dezember 1936 gerieten wir vor den ostfriesischen Inseln in einen schweren Sturm. Unser Schiff stampfte in den Wellen und wir fuhren nur noch mit halber Kraft. Da ging plötzlich eine haushohe Welle über das Schiff und riss die Brücke mitsamt Kapitän und Steuermann von Bord.

Bald darauf war die vordere Ladeluke eingeschlagen. In das Schiff drang nun immer mehr Wasser, sodass 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.

Inzwischen war der Dampfer »Levensau« in Sicht gekommen.

Sie boten an, uns zu übernehmen, doch wir schlugen das aus. So entfernten sie sich wieder von uns. Niemand hatte den Befehl zum Aushalten gegeben, doch trotzdem blieben alle, die noch auf den Beinen waren, auf dem Posten. Unser schönes Schiff lag uns zu sehr am Herzen. Wir haben auch die Ruderleitung zur Brücke abmontiert und versucht, das Ruder wieder in Betrieb zu nehmen. Unter den größten Anstrengungen harreten die Kameraden unten an der Maschine aus und hielten sie unter Dampf. Und so ist unsere »Elsa« denn auch mit laufender Maschine in den Grund gesunken. Wie ein Stein ist sie weggesackt. Zwei Stunden hat der Todeskampf unserer »Elsa« gedauert. Ich selbst bekam noch ein Rettungsboot zu fassen, der sechzehnjährige Schiffsjunge konnte sich eine Stunde lang an eine Planke klammern. Zehn unserer Kameraden sind dem Kampf mit der haushohen See erlegen. Nur uns beide hat Gottes Hand wieder an Land geführt.«

Das Bild zeigt die Überlebenden Warwisch (links) und Kutzner (rechts). In der Mitte der Schiffseigner Ernst Weitendorf.



Foto: Ernst Weitendorf (Enkel des Kapitäns)

Das Gemälde der Elsa von 1954 stammt von Hein Ross (1877-1969) und befindet sich im Archiv des Rostocker Schifffahrtsmuseums.

Wissenswertes zur rechtlichen Lage beim Wracktauchen

von Unterwasser-Archäologe Dr. Florian Huber



Für nahezu jeden Taucher zählen Schiffswracks zu den faszinierendsten Zielen, die es unter Wasser zu entdecken gibt. Doch sie sind nicht nur spektakuläre Tauchspots, sondern zumeist auch besonders aussagefähige Geschichtsquellen und besitzen somit einen hohen kulturhistorischen Wert für unsere Gesellschaft. Oft sind sie zugleich geschützte Denkmäler und gehören zum reichen Unterwassererbe, das sich weltweit in unseren Flüssen, Seen und Meeren erhalten hat. Laut UNESCO liegen dort etwa drei Millionen Schiffswracks.

Als Lebensräume für Pflanzen und Tiere bilden diese zudem oft einzigartige Inseln der Artenvielfalt. Um sie zu schützen, gibt es weltweit Gesetze, die Taucher kennen sollten.

In Deutschland ist Denkmalschutz Ländersache. So gilt beispielsweise für Niedersachsen: »Wer in der Erde oder im Wasser Sachen oder Spuren findet, bei denen Anlass zu der Annahme gegeben ist, dass sie Kulturdenkmale sind, hat dies unverzüglich einer Denkmalbehörde, der Gemeinde oder einem Beauftragten für die archäologische Denkmalpflege anzuzeigen« (§ 14). Dazu zählen selbstverständlich auch Schiffswracks des Ersten und Zweiten Weltkriegs, die in der Regel darüber hinaus auch Kriegsgräber sind und deshalb sowohl durch die Genfer Konventionen als auch durch die UNESCO-Konvention geschützt sind. Die Fundstätten müssen in unverändertem Zustand bleiben. Sprich, es ist nicht erlaubt, irgendetwas von einem Wrack oder einer anderen Fundstelle zu entfernen.

Wer dagegen verstößt, muss mit einer Freiheitsstrafe von bis zu zwei Jahren oder einer Geldbuße von bis zu 500.000 Euro rechnen (z. B. in Schleswig-Holstein). In anderen Ländern wie der Türkei oder Großbritannien liegt das Strafmaß sogar noch höher.

Im Übrigen benötigen auch Archäologen und andere Wissenschaftler eine behördliche Genehmigung, wenn sie Wracks untersuchen oder Teile davon bergen wollen. Darüber hinaus muss auch die stets aufwändige und teure Konservierung sowie die spätere Verwahrung/Lagerung von Funden aus dem Wasser sichergestellt sein. Der rechtliche Rahmen schützt Wracks und andere Fundstellen aber nicht nur vor Raubtauchern, sondern auch vor Windparks, Gasleitungen und Hafenanlagen. Dort finden dann in der Regel im Vorfeld der geplanten Baumaßnahmen archäologische Untersuchungen statt. Doch bei allem rechtlichen Schutz: Leider sind es überwiegend die großen Schleppnetze der Fischindustrie, die Wracks oftmals zerstören. Vereinfacht gesagt gilt für alle Taucher weltweit: Gucken und fotografieren ist erlaubt. Jegliche Veränderung, Zerstörung oder das Mitnehmen von Funden sind hingegen strengstens untersagt. Letztendlich sollten sich alle Taucher für den Schutz des kulturellen Erbes unter Wasser einsetzen. Sind sie es doch, die mit am meisten davon profitieren.

Dr. Florian Huber bietet regelmäßig die Spezialkurse »Unterwasserarchäologie an, für alle, die sich für versunkene Wracks, untergegangene Siedlungen, die entsprechende Gesetzeslage und die Möglichkeit für Taucher, an Forschungsprojekten teilzunehmen oder eigene zu starten, interessieren. Alle Infos dazu unter: www.florian-huber.info

identisch. Letzte Sicherheit bringt am letzten Tauchtag in der Saison der Fund der Ladung: Im Bereich des Laderaums finden sie Reste der Braunkohle.

Nachfahren des Eigners

Damit ist nach zehn Jahren endlich das Rätsel um Wrack X eigentlich gelöst. Aber die Gezeitentaucher forschen weiter. Sie fragen sich, was genau passiert war und ob es Überlebende gegeben hat. Vielleicht gibt es ja noch Nachfahren der Besatzung. Der Eigner des Schiffes war Kapitän Ernst Weitendorf aus Rostock. Er war am Tag des Untergangs nicht an Bord und hatte sich vertreten lassen. Nach stundenlangen Telefonaten mit unzähligen Weitendorfs der Republik gelingt es den Gezeitentauchern, einen Enkel des Kapitäns ausfindig zu machen und mit ihm Kontakt aufzunehmen. Dieser hat tatsächlich noch Erbstücke, Unterlagen und Zeitungsausschnitte von seinem Großvater. Darin ist der Untergang des Schiffes in einem handschriftlichen Bericht dramatisch geschildert.

Aus dem Testament des Kapitäns Weitendorfs ist außerdem zu entnehmen, dass es ein Ölgemälde des Dampfers Elsa gibt, das einem Rostocker Museum vererbt wurde. Das Bild des Ölgemäldes ist schließlich der krönende Abschluss des Krimis um das Wrack X.

Technische Daten Wrack X: SS Elsa	
Schiffstyp	Frachtschiff, genietet Stahl
Stapellauf	14.02.1917, Werft: Verschure & Co Amsterdam/Niederlande
Namen	Hermina, Polmina, Oskar, Elsa Marie
Maße	61,2 m lang, 9,2 m breit, ein Deck
Tiefgang	3,8 Meter
Maschine	Dampfmaschine, Dreifach-Expansion, 600 PS, zwei Kessel
Geschwindigkeit	9 Knoten
Tonnage	870 BRT / 409 NRT
Gesunken	1.12.1936 bei Sturm vor Norderney (Nordsee)
Letzte Fahrt	von Danzig (Ostsee) nach Cherbourg (Frankreich) mit einer Ladung Kohle
Verluste	10 (2 Überlebende)

Buch: Die Gezeitentaucher

Im Januar 2018 ist das Buch über die Gezeitentaucher erschienen. In dem 182 Seiten starken Hard-Cover sind viele Unterwasserfotos, Beschreibungen verschiedener Wracks und spannende Berichte von Tauchgängen in der Nordsee enthalten.

www.gezeitentaucher.de



Holger Buß ist Diplomingenieur der Elektrotechnik und entwickelt Steuerungssysteme für unbemannte Fluggeräte. Er taucht seit 1999, ist mit TEC1 (GUE) brevetiert und ist zudem ehrenamtlicher Rettungstaucher bei der DLRG. Zusammen mit den Gezeitentauchern untersucht er Schiffswracks vor den Ostfriesischen Inseln.