

Ein *public-science*-Projekt führt zum Erfolg

Das Geheimnis von

„Wrack X“

EIN „GEZEITENTAUCHER“ tastet sich behutsam zu dem Schiffswrack vor. Seit Kurzem weiß man, dass es seit 1936 an dieser Stelle liegt

Foto: Ulrich Hofmann



Vor zwölf Jahren entdeckten Taucher vor den Ostfriesischen Inseln das Wrack eines Frachters – doch um welches Schiff handelte es sich? Nach akribischen Recherchen unter Wasser und an Land konnte das Rätsel jetzt gelöst werden

Von Ulrich Hofmann



Als 1917 bei der niederländischen Verschure & Co's Scheepswerf & Machinefabriek in Amsterdam die *Hermine* vom Stapel lief, ahnte niemand etwas von der wechselhaften und spannenden Geschichte, die das Schiff einmal schreiben würde.

Unter der Baunummer 31 war ein Dampfschiff entstanden, das nach dem Stand der Technik sicher und effizient war: 61 Meter lang und 9,20 Meter breit, mit drei wasserdichten Schotten, zwei Luken und drei Masten, der Rumpf bestand aus genieteten Stahlplatten. Eine Dreifachexpansionsmaschine mit 560 PS trieb das Einschraubenschiff mit bis zu acht Knoten voran. Die Brücke war auf dem Vorschiff verbaut, Maschine und Kessel befanden sich achtern. Derart ausgestattet, sollte das Schiff fortan als Frachter die Nord- und Ostsee befahren.

Britische Prise

Die *Hermine* zählte 989 Bruttoregistertonnen. An Deck verrichteten Dampfwinchen ihren Dienst, um über zwei Ladebäume durch die Luken Waren löschen und Decksarbeiten verrichten zu können. 14 Mann Besatzung sollten auf dem Dampfer auf Fahrt gehen. Ausgeliefert wurde das Schiff zunächst an die Nederlandsche Vrachtvvaart Maatschap-

ZAHN DER ZEIT: Die Bordwand des Wracks ist schon stark zersetzt. Zwischen 0,1 und 0,2 Millimeter Schiffbaustahl korrodieren pro Jahr weg. Trotzdem helfen die noch sichtbaren Details bei der Identifikation eines solchen Schiffs

Foto: Ulrich Hofmann



pij in Rotterdam und befuhr die Nord- und Ostsee. Aber es war Krieg, und damit begann die wechselvolle Geschichte des Schiffs.

Bereits am 17. September 1917 brachte die Royal Navy das Schiff auf und schickte es als Prise nach Großbritannien. Dort wurde es in den folgenden drei Jahren von „The Shipping Controller“ in London eingesetzt und unter dem Namen *Polmina* bereedert. Zwi-

schenzeitlich fuhr das Schiff für Constantine & Docking Steamship Co. Ltd., ebenfalls London, bevor es bis ins Jahr 1926 zu einer in Cardiff ansässigen Reederei wechselte (Haig Shipping Co. Ltd.). Damit endete der Einsatz unter britischer Flagge – das Schiff ging 1926 an den Reeder Ragnar Nielsson aus Wismar, der es in *Oskar* umbenennen ließ. Die *Oskar* wurde in den folgenden Jahren aus einer In-

SO SAH SIE AUS: Jahre nach dem tragischen Untergang ließ der Kapitän und Eigner Ernst Weitendorf die *Elsa* aus dem Gedächtnis festhalten. Das Gemälde befindet sich heute im Rostocker Stadtarchiv

Foto: Stadtarchiv Rostock

DIE GERONIMO: Mit dem schnellen und starken Festrumpfschlauchboot (RIB) erreicht das Team der „Gezeitentaucher“ die Einsatzorte. Das RIB wurde speziell den Anforderungen des Tauchteams angepasst

Foto: Oliver Hirsch



solvenz heraus an Kapitän Ernst Weitendorf und seinen Kompagnon und erfahrenen Maschineningenieur Ernst Mackenrodt versteigert und in *Elsa Maria* umbenannt. Ab März 1932, nachdem Ernst Weitendorf seinen Mitstreiter ausbezahlt hatte, benannte er es nach seiner Ehefrau *Elsa*.

Sicheres Schiff

Bis zu diesem Zeitpunkt war die *Elsa* noch immer ein Schiff auf dem aktuellen Stand der Technik. 1933 stufte der Germanische Lloyd den Dampfer mit der damals höchsten erreichbaren Klasse als +100 A4 ein und bescheinigte damit, dass es sich um ein sicheres Schiff handelte.

Der Winter 1936 brachte auch vor den Ostfriesischen Inseln schwere Stürme. Nachdem man in Danzig eine Ladung Braunkohle mit Bestimmungshafen Cherbourg – vermutlich für die Chemieindustrie – an Bord genommen hatte, machte sich der Dampfer auf den Weg. Im Nord-Ostsee-Kanal ging der Eigner und Kapitän Ernst Weitendorf von Bord und verabschiedete sich wohl in den Winterurlaub – was ihm vermutlich das Leben rettete. Das Kommando übergab er vor seiner Abreise an Kapitän Willy von Hintzenstern aus Teterow in Mecklenburg,

der mit einer Besatzung von elf Seeleuten weiterfuhr. Nach der Passage des Kanals und dem Verlassen des Elbstromes mit ablaufend Wasser nahm das Schiff Kurs auf die Seewasserstraße Richtung Kanal. Dabei passierte es in etwa zehn Seemeilen Abstand die Ostfriesischen Inseln.

Am 1. Dezember 1936 geriet die *Elsa* dort in einen schweren Sturm aus Nordwest. Die See toste und schwere Brecher trafen ein ums andere Mal das Schiff. Schließlich überspülte ein „Kaventsmann“ die Brücke auf dem Vorschiff und riss sie zwischen Borkum und Norderney mitsamt dem Kapitän und dem Rudergänger von Bord. Das Schiff war nun führerlos und trieb mit Schlagseite in der See. Nachdem die Besatzung über 90 Minuten versucht hatte, das havarierte Schiff wieder unter Kontrolle zu bekommen, sank die *Elsa* über backbord.

Jahrzehntelang blieb sie verschollen – doch dann trat ihr Schicksal erneut ans Licht der Öffentlichkeit. Im Jahr 2005 fand sich im ostfriesischen Emden eine kleine Gruppe enthusiastischer Taucher zusammen, die einige bekannte Wracks zwischen den Ostfriesischen Inseln und dem Verkehrstrennungsbereich betauchten. Ein Jahr darauf entdeckte die Gruppe mit dem an Bord befindlichen

Fishfinder eine Bodenstruktur, die nur ein Wrack sein konnte – die Seekarten verzeichneten für diesen Punkt nichts, nur in etwa 100 Meter Entfernung war ein „unbekanntes Dampfschiff“ durch das BSH verzeichnet. Bei der Frage, wie man den Fund nennen sollte, kam trocken „Na X, steht doch schon da!“, weil auf dem Kartenplotter ein Kreuz die Fundstelle markierte. Damit war der Grundstein für ein Projekt gelegt, das alle Beteiligten in seinen Bann ziehen sollte.

Detailarbeit

Der erste Tauchgang führte die Gruppe direkt ans Achterschiff – dies ist auf den Sonar-ausschlägen die höchste Position und damit immer gut zu erkennen. Es bot sich ein gespenstisches Bild eines großen Schiffs, dessen Schraube, Kessel und Maschine gut zu erkennen waren. Die Bordwände hingegen waren zusammengebrochen; zunächst ging man sogar davon aus, nur das Achterschiff gefunden zu haben. Bei den folgenden Tauchgängen wurde nach Plaketten, Schlagzahlen, der Glocke und Ankern gesucht.

Man begann zu recherchieren. Es wurden Archive durchforstet und im Ausschlussverfahren alle Untergänge in dem betroffenen Seegebiet mit der Fundsituation abgeglichen. Dabei orientierte man sich grob an der Position der Maschine, der Schraube, der ungefähren Länge und einigen Details wie Nietlochabstand und Kesselaufbau sowie dem Umstand, dass man Dampfwinde an Bord gefunden hatte. Die Methode war lang-

HAUSHOHE SEE Untergang der *Elsa*

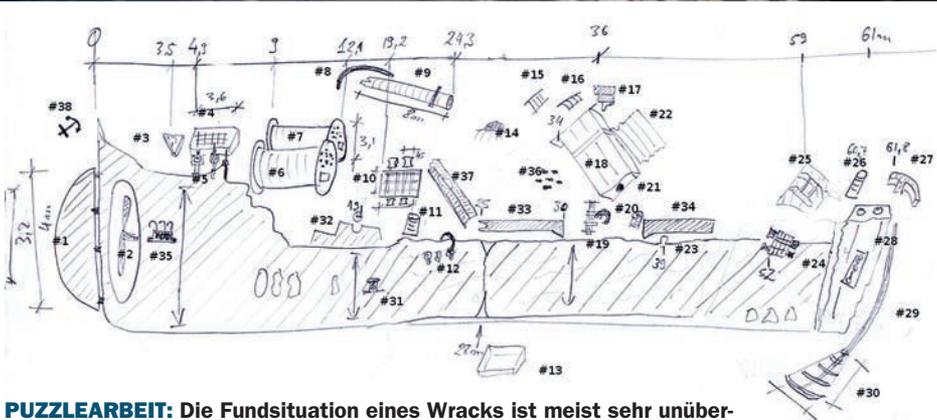
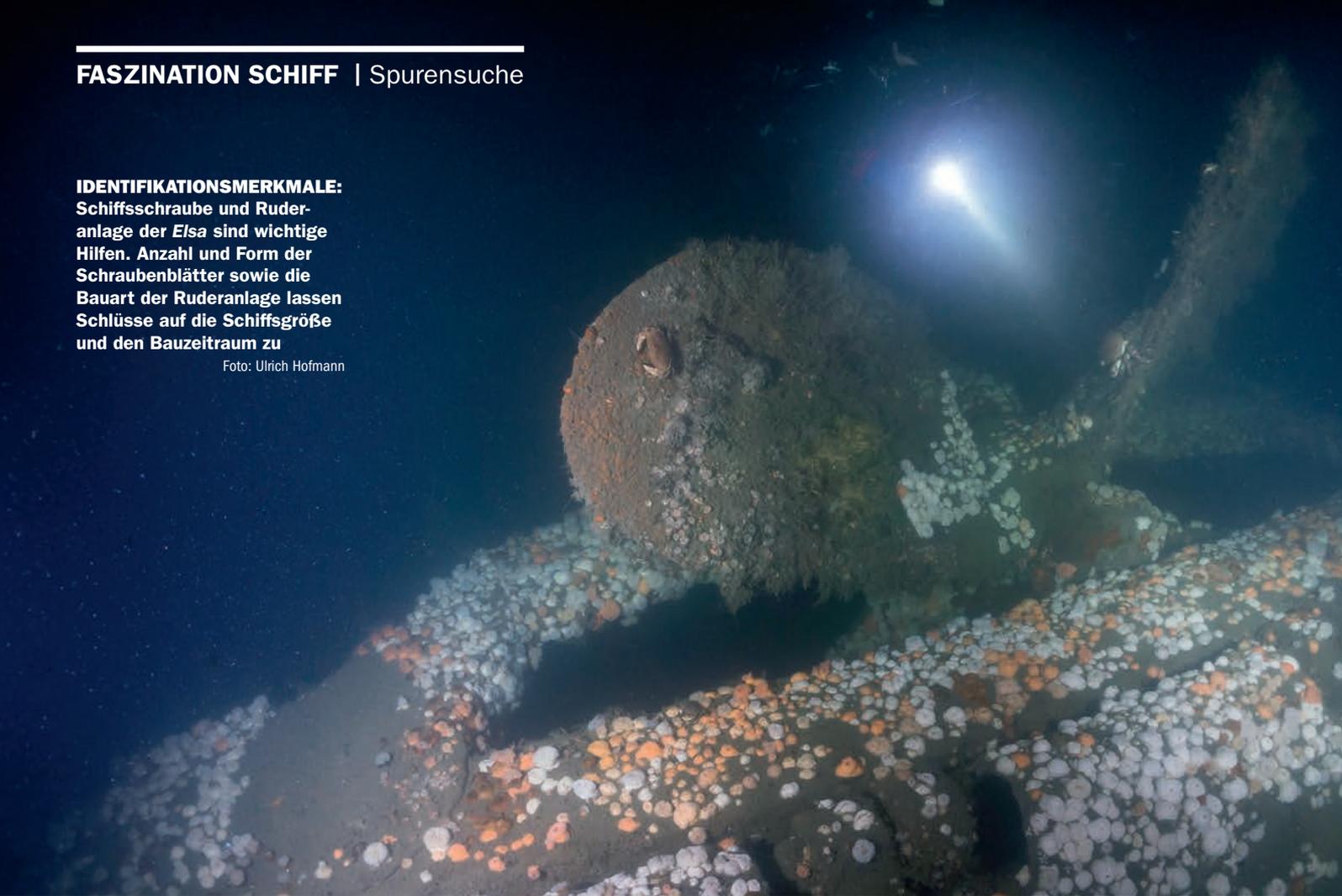
„Wir hatten schon lange beigedreht und fuhren mit halber Kraft. Da ging um 10:45 Uhr eine haushohe See über das Schiff und riss die Brücke mitsamt dem Ruder- und Kartenhaus um. Den Kapitän unter sich begrabend, wurde alles über Bord gespült. Bald darauf war die erste Luke eingeschlagen. Alle Mann waren 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.“

Der Matrose Heinz Warwisch aus Königsberg

IDENTIFIKATIONSMERKMALE:

Schiffsschraube und Ruderanlage der *Elsa* sind wichtige Hilfen. Anzahl und Form der Schraubenblätter sowie die Bauart der Ruderanlage lassen Schlüsse auf die Schiffgröße und den Bauzeitraum zu

Foto: Ulrich Hofmann



PUZZLEARBEIT: Die Fundsituation eines Wracks ist meist sehr unübersichtlich. Dunkelheit, schlechte Sicht und der Zerstörungsgrad zwingen zu einer detaillierten Skizze mit vielen Daten. Die ersten Versuche werden von Hand gefertigt, um sich einen Überblick zu verschaffen

Foto: Holger Buss

NÜTZLICHER HELFER: Vermeintliche Kleinigkeiten wie eine an Bord aufgefundene Dampfwinde dienen dazu, ein Wrack zeitlich einzuordnen. Die Position der Merkmale ist ein weiteres Indiz

Foto: Ulrich Hofmann

wierig und nicht erfolgreich. Man führte Gespräche mit Marinehistorikern, Schiffbauingenieuren und hatte alte Bauzeichnungen havariierter Schiffe, teils aus dem archivierten Nachlass längst nicht mehr existierender Werften, aufgetrieben.

Recherche

Schließlich besuchten die Hobbyforscher auch das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven, um mehr über Konstruktionsmerkmale von Dampfschiffen und Positio-

nen von Herstellerplaketten zu erfahren. Zahlreiche Unterwasserfotos und -videos wurden angefertigt und an Land analysiert.

Viele Stunden der Recherche und viele Tauchgänge später entschieden sich die mittlerweile um zwei Mitglieder gewachsenen „Gezeitentaucher“ für ein anderes Vorgehen. Bis hierher hatte man das „Geheimnis von Wrack X“ bereits bei Vorträgen im Nautischen Verein Emden, dem ansässigen Lions-Club sowie der Vereinigung der deutschsprachigen DIR-Taucher, der DIR-GER, vor-

gestellt. Das anfänglich neugierige Interesse an der Geschichte des Schiffs war einer gewissen Besessenheit gewichen. Was war das für ein Schiff?

Viel Training

Zehn Jahre nach der Entdeckung absolvierte die Gruppe einen Kurs in Unterwasserarchäologie bei dem renommierten Kieler Unterwasserarchäologen Dr. Florian Huber. Ein weiteres Mitglied absolvierte im Vorfeld eine ähnliche Ausbildung in Rostock. Vermes-

SIDESCAN IM EINSATZ: Die Fundsituation wird mit modernen Mitteln vor den Tauchgängen erfasst. Nur so kann man die Lage und die wesentlichen Teile eines Wracks bestimmen. Abseits liegende Teile blieben sonst oft unentdeckt

Foto: Oliver Hirsch

EIN DAVIT: Die ehemaligen Ladebäume der Rettungsboote sind durch ihre Form noch gut zu erkennen. Auch hier hilft die Position bei der Herstellung einer Konstruktionsskizze

Foto: Ulrich Hofmann



überspannung und Holzkeilen als standardisierter Methode gesichert. Dieses Verfahren der Balkenlagen war uralte, selbst die Hansekoggen im 13. Jahrhundert sicherten ihre Ladung bereits in ähnlicher Art und Weise. Der Germanische Lloyd hatte ungeachtet der Klassenerteilung an die *Elsa* schon lange eine Veränderung der Schiffbauvorschriften und die Einführung von Lukendeckeln aus Stahl gefordert, sich bis dahin aber gegen wohl wirtschaftliche Interessen nicht durchsetzen können. Nach dem Untergang des Dampfschiffes flammte die Diskussion erneut auf und Stahlluken wurden bei Schiffsneubauten Pflicht.

Die Wiederentdeckung rückt dieses Detail wieder in den Fokus und zeigt, wie bedeutend der Untergang des Schiffes letztlich war, um die Sicherheit auf See zu erhöhen.

Meilenstein

Zugleich wird durch die Verknüpfung ehrenamtlichen Engagements mit wissenschaftlichen Methoden ein wertvoller Beitrag zur Unterwasserarchäologie geleistet. Hier treffen zwei Aspekte aufeinander: Das Team der „Gezeitentaucher“ wäre ohne die Ausbildung in und die Anwendung von wissenschaftliche/n Methoden schwerlich in der Lage gewesen, ein nach 81 Jahren am Grund der Nordsee schon recht stark beschädigtes Schiff zu identifizieren.

Die wissenschaftliche Gemeinschaft selbst verfügt wiederum in der Regel nicht über die Ressourcen, eine Vielzahl an Projekten so langfristig zu verfolgen und damit eine breitere Basis an Feldforschung zu betreiben. Somit könnte das Projekt „Wrack X“ als Muster für die Zusammenarbeit zwischen historisch interessierten und taucherisch spezialisierten Laien sowie archäologischen Spezialisten dienen.

sungs- und Dokumentationsmethoden wurden erlernt und ein ganzheitlicher Ansatz setzte sich durch – nicht mehr die Suche nach einzelnen, eindeutigen Identifikationsmerkmalen, sondern die Prospektion und Vermessung möglichst großer Teile des Schiffes sollten nun zum Ziel führen.

Exemplarisch übte man das zunächst ganz unspektakulär in einem Baggersee auf einem künstlichen Grabungsfeld. Man fertigte hierzu Zeichnungen des gesamten Fundortes an und verortete Video- und Fotoaufnahmen darin.

Entdeckt!

Keine drei Monate später stand fest: Die „Gezeitentaucher“ hatten die *Elsa* gefunden und eindeutig identifiziert – und wie es der Zufall wollte, genau im 100. Jahr nach dem Stapellauf! Im Zuge der Recherchen wurde sogar ein Enkel des Kapitäns ausfindig gemacht, der das Erbe seines Großvaters und später berühmten Kapitäns des ostdeutschen Segelschulschiffs *Wilhelm Pieck* in Ehren hält. Die Weiterbildung in Unterwasserarchäologie, verbunden mit dem ehrenamtlichen Engagement und der Faszination an einem besonderen Krimi, hatten schließlich zum Erfolg geführt.

Vorerst krönender Abschluss des Projekts war die Anfertigung eines umfangreichen Prospektionsberichts und die Vorstellung der Ergebnisse auf der Tagung der DeGuWa, der Deutschen Gesellschaft zur Förderung der Unterwasserarchäologie, im Frühjahr 2018 an der Eberhard-Karls-Universität Tübingen. Damit konnten die „Gezeitentaucher“ neue Standards in der ehrenamtlichen Unterwasserarchäologie setzen.

Soweit ist dies die Geschichte einer beharrlichen Suche. Die eigentlich wichtige Information steckt jedoch wieder in den Archiven. Nach dem Untergang der *Elsa* folgte nicht nur eine Seeamtsverhandlung, sondern auch eine lebhaft diskutierte Sicherheit auf See. Ladeluken waren bis dato selbst für große Fahrt mit Balkenlagen, Segeltuch-

BUCHTIPP

Die Gezeitentaucher – Wracktauchen in der Nordsee. Zahlreiche Abbildungen, 182 Seiten, Verlag Gezeitentaucher, Emden 2018, 39,95 Euro

