



Nr. 41

September 2021
D/A/CH 9,50 €

WETNOTES[®]

Das Fachmagazin für fortgeschrittene
und technische Taucher

GASDICHT

Anstieg der Atemarbeit

WRACKSKILLS

Stressmanagement

30 JAHRE HAVEN

Supertanker vor Ligurien

SCOOTER

NAVIGATION MIT DER ENC3

FOTOGRAFIE

BILDSENSOREN UND PIXELHYPE

BODENSEE

TIEFE TAUCHPLÄTZE



Der Dachbodenfund eines Gemäldes ist ein wichtiger Hinweis für die Identifizierung des Wracks (links Besitzer Jan-Markus Entz von Zerssen, rechts Autor Holger Buss).

URSULA FISCHER ODER TRISTAN?

DIE IDENTIFIZIERUNG EINES DAMPFERS AUS DEM 1. WELTKRIEG

EIN ÜBER 100 JAHRE ALTES WRACK IN LITAUEN, DAS UNBERÜHRT IN 50 METER TIEFE LIEGT. HANDELT ES SICH HIERBEI UM DIE TRISTAN ODER UM DIE URSULA FISCHER? EIN DACHBODENFUND UND AUSFÜHRLICHE RECHERCHEN FÜHREN SCHLIESSLICH ZUM NAMEN DES WRACKS.

Text: Holger Buss, Fotos: Stefan Pape, Sabine Kerkau



Es ist der 12. Juni 2020 kurz nach Mittag und ich befinde mich in Kiel auf einem Dachboden. Um 21 Uhr geht meine Fähre nach Klaipeda in Litauen. Auf dem Weg zu einer neuen Expedition des »Baltic Sea Heritage Rescue Projects« mache ich hier einen kleinen Abstecher.

Kisten durchwühlen

Erst heute habe ich Jan-Markus Entz von Zerssen kennengelernt. Und nun durchstöbere ich mit ihm bereits alte Kisten, die von 200 Jahren Familiengeschichte zeugen. Wir finden unterschiedlichste Exponate wie aufwendig gefertigte Schiffsmodelle, Flaggen, Fernrohre, alte Seekarten und einen alten Globus. Ich bin froh, dass

Jan-Markus sich viel Zeit genommen hat, denn wir suchen jetzt schon eine ganze Weile. »Ich kenne das Gemälde genau. Mein Großvater hatte es. Es ist etwa 1,5 Meter breit«, sagt er. Vorsichtig öffnen wir gemeinsam alle sorgfältig verpackten Bilder, die von der Größe her in Frage kommen könnten. »Falls wir es jetzt nicht gleich finden, lasse ich unseren Archivar noch einmal an einem anderen Tag suchen«, sagt er irgendwann. »Nee, das ist ganz wichtig!« ist meine Antwort. »Wir haben es bestimmt bald«.

Und tatsächlich: Da ist es! Eilig wird das wunderschöne Gemälde aus einem braunen Papierumschlag gezogen und begutachtet. Es ist unterschrieben mit »Senator Hollesen von Rendsburg« und wurde

Ein Blick in den Innenraum des Frachtdampfers. Beim ersten Tauchgang im Jahr 2017 wirkte das Wrack völlig unberührt. War zuvor noch niemand hier gewesen?



Die Mitglieder des »Baltic Sea Heritage Rescue Project« haben das Wrack ausgiebig untersucht und vermessen. Am interessantesten ist die Ladung (unten), die aus den unterschiedlichsten Dingen, wie Bücher, Kleidung und Kriegsbeute besteht.

in London gemalt. Des Bild zeigt einen Frachtdampfer auf See. Ein mittig stehender Schornstein ist mit »Z« für Zerssen markiert. Der Qualm scheint vom Fahrtwind weggeblasen zu werden. Die Masten sind mit Segeln bestückt. Entweder man verfolgte damals schon einen nachhaltigen Gedanken, oder man wollte schlicht die Betriebskosten senken. An Deck sind sechzehn Personen zu sehen, die beschäftigt aussehen. Das entspricht in etwa der minimalen Besatzung, die zum Betrieb eines solchen Dampfers benötigt war.

»1902 wurde der Dampfer zu Wasser gelassen. Sein Namensgeber ist ein direkter Vorfahre von mir«, freut sich Jan-Markus. Noch größer ist allerdings die Freude auf meiner Seite, denn ich bin schwer begeistert. In einem sehr dicken und alten Fotoalbum finden wir sogar noch Fotos vom Stapellauf und weitere Bilder vom Schiff. Das Gemälde und die Fotos sollen wichtige Bausteine für die Identifizierung eines Schiffswracks in der Ostsee sein. 2017 erschien dieses Wrack erstmals auf dem

Sidescan unseres Kapitäns Linas. Noch im selben Jahr wurde es zum ersten Mal von uns betaucht. Als das Wrack im Lampenlicht von Sabine Kerkau, Jörg Kleine-Piening und Tom Baier auftaucht, scheint es völlig unberührt zu sein. Sind sie vielleicht die ersten, die das wunderschöne Wrack zu Gesicht bekommen? Sie finden die Dampfmaschine und die Kesselräume, und selbst der Aufbau und die Galerie sind gut erhalten.

Harte Zeiten

Der Inhalt der Laderäume ist aber besonders interessant. Meist hatten die Dampfschiffe langweilige Güter wie Kohle, Erz oder sonstiges Massengut geladen. Aber dieses Schiff ist mit den unterschiedlichsten Gütern beladen. Die Taucher finden viel aufwändig verpacktes und hochwertiges Furnierholz und viele offene und verschlossene Kisten. In den Kisten liegen Kleidung, Schuhe und diverse Güter. Mehrere Kisten beinhalten Bücher, einige davon in kyrillischer Schrift. Der Kapitän kann später den Buchtitel auf einem Foto entziffern: Charles Dickens: »Harte Zeiten«. Der Titel könnte nicht treffender sein, denn zweifelsohne waren es harte Zeiten für die Crew, deren Schiff heute in 50 Meter Wassertiefe auf dem kalten Grund der Ostsee liegt. Weitab von der Küste.

Nach dem beeindruckenden Tauchgang rätselt das Team, um welches Schiff es sich wohl handeln würde. Ein Dampfer namens »Tristan« wird seit dem Zweiten Weltkrieg in dieser Gegend vermisst. Vom Typ und der Größe würde es zum Wrack passen und man hielt es für wahrscheinlich, dass es sich um eben diesen Dampfer handelte. Doch irgendwann kommen bei Sabine und dem Team die Zweifel.



Die Ursula Fischer wurde 1902 als Senator Hollesen gebaut. Vom Typ und der Größe her würde das Wrack aber auch gut auf die ähnlich gebaute Tristan passen.

In dem Gebiet war bereits im Ersten Weltkrieg die »Ursula Fischer« gesunken. Was, wenn wir die verwechselt haben?

Als ich mich 2019 dem »Baltic Sea Heritage Rescue Project« anschließe, interessiert mich besonders das »Heritage«, also das Erbe und die Geschichte der Wracks. Die Frage »Tristan« oder »Ursula« finde ich unglaublich spannend und so beginne ich mit der Recherche. Alte Bücher von den Weltkriegen werden gewälzt und das Internet durchsucht. Doch anders als die allgemeine Meinung findet man nicht jede Information bei Google. Manchmal muss es auch das Telefon sein. Die »Ursula Fischer« wurde als »Senator Hollesen« für eine Rendsburger Reederei gebaut. Ein Anruf in einem Rendsburger Schifffahrtsmuseum war ein Volltreffer. »Ich kenne einen Nachfahren des Reeders«, sagt mein Gesprächspartner. Und wenig später telefoniere ich bereits mit dem völlig verdutzten Jan-Markus Entz von Zerssen: »Mein Urgroßvater muss das Schiff kurz vor dem Krieg verkauft haben. Über das weitere Schicksal weiß ich nichts. Aber vielleicht

existiert das Kapitänsbild noch ...«. Und wie bereits oben im Artikel erwähnt, tut es das tatsächlich.

Von der Tristan fand ich zwar kein Gemälde, aber immerhin einige gute Fotos und wichtige Eckdaten. Auf der Fähre von Kiel nach Klaipeda (ehemals Memel) in Litauen habe ich Zeit, die Daten zu sichten und Unterscheidungsmerkmale herauszuarbeiten. Die beiden Schiffe waren mit 77,9 Meter gleich lang, allerdings mit 10,7 zu 12,2 Meter unterschiedlich breit. Zudem war die Ladeöffnung im Bugbereich bei der »Ursula Fischer« deutlich kleiner als bei der »Tristan«.

Projektwochen in Litauen

Die beiden Projektwochen in Litauen sind sehr erfolgreich und interessant. Zusammen mit Tom Kürten bergen wir in der ersten Woche Netze an einem Wrack. Diese Beseitigung von Geisternetzen ist eine der wichtigsten Aufgaben unseres deutschen Vereines »Baltic Sea Nature and Heritage Protection Association« und es gelingt uns, große Teile von Netzen zu entfernen.



Im Wrack finden sich stapelweise Bücher.

Reparaturen



Manschetten

Abdichtung

Schuhe

Reißverschlüsse

Pinkelventile

Halsringe

Beintaschen

Ventile

TROCKI KLINIK
Reparatur von Trockentauchanzügen

Individuelle Beratung

Top Qualität seit über 10 Jahren

**Wir reparieren
Trockis aller
Hersteller**

**SANTI Premium
Händler**

Ständig 15+ Anzüge

Zur Anprobe verfügbar



THOR
offshore engineering

SUEX
THE SUBMARINE EXPLORATION COMPANY

SANTI | Diving Equipment

SERVICE CENTER

www.trockiklinik.de

Die Ursula Fischer war mit einer Dreifach-Expansionsdampfmaschine ausgestattet.



Die Form des Ankers stimmt mit historischen Bildern überein.
Oben rechts: Für die Fülllogistik der Tour wurde ein mobiler Bauer-Kompressor eingesetzt.

Die zweite Woche steht unter dem Thema »Wrackidentifikation und Dokumentation«. Auch diese Woche ist sehr erfolgreich. Wir tauchen an zwei U-Booten und zwei namenlosen Seglern. Am letzten Tag steht aber endlich der Tauchgang an dem Wrack an, das intern immer noch als »Tristan/Fischer« bezeichnet wird. Aber nicht mehr lange.

Tom, Stefan und Sabine gehen zuerst ins Wasser. Mit ihren Rebreathern haben sie mehr Grundzeit als Andrey und ich, denn wir sind mit Trimix offen unterwegs. Als wir unten ankommen, ist das 100-Meter-Maßband bereits von Tom und Stefan längs über das Wrack gespannt. Es dient bei der Dokumentation der einzelnen Funde als Referenz ihrer Position. Wir kommen beim Bug unten an und beginnen sofort mit der Dokumentation. Jede Sekunde des Tauchgangs wird mittels Gopro gefilmt. Nur so kann man im Nachgang die Orientierung im Film behalten.

Wir wissen, worauf wir achten müssen. Und beim Betauchen des kurzen Lade-fachs im Bugbereich wird mir schnell klar, dass es sich tatsächlich um die »Ursula Fischer« aus dem ersten Weltkrieg handelt. Dann hatte sich die Suche auf dem Dachboden ja doch gelohnt. Wir finden die Inhalte der Laderäume, aber zum längeren Verweilen fehlt leider die Zeit. Das gesamte Wrack muss schließlich abgetaucht werden. Wir halten die wichtigsten Punkte des Schiffes auf Video fest und gehen mit der Kamera immer wieder rechtwinklig zum Maßband, um deren Position zu dokumentieren. Über 100 Jahre liegt der Dampfer nun hier und man denkt, dass er gerade erst verlassen wurde. Die hölzernen Türen im Aufbau stehen offen. Löschschläuche liegen an Deck.

Hat man noch versucht, ein Feuer zu löschen? Ich denke an die Besatzung, die am ersten Juli 1915 an Deck war, als eine heftige Explosion das Schiff erschütterte. Sie

waren im Auftrag der Kaiserlichen Marine unterwegs und kamen aus dem Hafen von Libau, der gerade erst von den Deutschen eingenommen wurde. Ihre Ladung: Kriegsbeute. Außerdem zwei reparaturbedürftige Flugzeuge, die an Deck vertaut waren. Die Explosion kam aus heiterem Himmel. Schnell wurde klar, dass sie sinken würden. Das Schiff war verloren und die Besatzung musste in die Rettungsboote. Schade um das Schiff, die Beute und die Flugzeuge. Doch dann macht die Besatzung etwas Verblüffendes. War es die Idee des Kapitäns oder die der Piloten, die diese Entscheidung treffen? Während ihr Schiff sinkt, gelingt es ihnen tatsächlich, die beiden reparaturbedürftigen(!) Wasserflugzeuge aufs Wasser zu setzen. Die Piloten starten ihre Maschinen und heben ab, während der Rest der Besatzung sich in die Rettungsboote begibt. 40 Minuten nach der Explosion versinkt das Schiff in den Fluten der Ostsee.

Die Breite bestimmen

Jetzt, 105 Jahre später ist es unsere Aufgabe, das Wrack endgültig zu identifizieren. Andrey und ich sind mittlerweile am Heck angekommen. 78,0 Meter sehe ich auf dem Maßband. Das passt. Ein Reservepropeller liegt an Deck unter Netzen. Jedes Fenster läßt zum Hineinleuchten ein. In einem Raum finden wir viele Gegenstände wie Geschirr, Waschbecken und Wasserhähne. Tom und Stefan waren uns gefolgt und beginnen, das Maßband wieder aufzurollen. Sabine ist mit Fotografieren beschäftigt. Etwa in der Mitte des Schiffes nehmen Andrey und ich noch einmal Maß und bestimmen wie geplant die Breite. Exakt 10,7 Meter wie bei der »Ursula Fischer« erwartet. Die Form der Anker, Poller und weitere Details werden im Vergleich mit den historischen Fotos den Untersuchungsbericht weiter abrunden. Viel zu schnell sind 35 Minuten Tauchgang um, aber bevor wir



den Aufstieg einleiten, können wir noch kurz in den Lampenraum im Bug tauchen. Die Positionslaternen stehen noch fein säuberlich in ihren Regalen. Bei 6 Meter an der Shotline trifft das Team dann wieder zusammen. Etwa 45 Minuten Deko warten nun auf uns. Zeit, den Tauchgang noch einmal Revue passieren zu lassen. Ich muss wieder an die tollkühnen Piloten mit ihren fliegenden Maschinen denken. Sie erreichten unbeschadet die Küste und konnten vom Untergang des Frachters berichten. So wurden auch die restlichen Schiffbrüchigen erfolgreich gerettet. Aber während die Piloten von einem Minentreffer ausgingen, stand der Rest der Besatzung unter dem Eindruck, von einem Torpedo getroffen worden zu sein. Deshalb entschied die Kriegsführung, den Bereich vor Libau nach einem U-Boot abzusuchen. Erst viel später stellte sich heraus, dass der Kapitän Hans Meyer aus Rostock die sichere Fahrinne verlassen hatte und so in die Minensperre geraten war. Sie war sieben Monate zuvor von drei russischen Zerstörern gelegt worden. »Diese Unvorsichtigkeit hat nicht nur den Verlust des Dampfers und der Ladung verschuldet, sondern die anfängliche Verknennung der Ursache die Kriegsführung in der Ostsee

nicht unerheblich beeinflusst«, heißt es später im Buch »Der Krieg zur See«. Wir sind am Ende des Tauchgangs jedenfalls glücklich und haben viel Gesprächsstoff auf dem Weg zurück zum Hafen in Klaipeda, während wir den Eintopf von Tom verspeisen. Auf der Fähre zurück nach Kiel beginne ich Tags darauf mit dem Untersuchungsbericht und der Skizze des Wracks. In dem Bericht wird das Wrack ausführlich beschrieben und seine Geschichte zusammengefasst. Den Link zum Bericht findet Ihr unten. Wer Lust bekommen hat, kann sich gerne unserem Verein und weiteren Expeditionen und Projektwochen anschließen.

Prospektionsbericht: http://files.mikrokopter.de/Gezeitentaucher/Ursula_Fischer.pdf



Baltic Sea Nature & Heritage Protection Association

Der gemeinnützige, deutsche Verein engagiert sich für den Schutz der Ostsee. Sie finden und entfernen verloren gegangene Geisternetze. Sie suchen, identifizieren und dokumentieren Wracks, um sie zu schützen und ihre Geschichten lebendig zu halten. Der Verein finanziert sich über Spenden, Mitgliedsbeiträge und öffentliche Mittel. Wer sich engagieren möchte, kann sich über <http://www.bsnhpa.de/> informieren. Es werden noch Mitglieder und Taucher für weitere Projektwochen gesucht.



Holger Buß ist Diplomingenieur der Elektrotechnik und entwickelt Steuerungssysteme für unbemannte Fluggeräte. Er taucht seit 1999, ist mit TEC1 brevetiert und ist zudem ehrenamtlicher Rettungstaucher bei der DLRG. Zusammen mit den Gezeitentauchern und dem Team

»Baltic Sea Heritage Rescue Project« untersucht er Schiffswracks vor den Ostfriesischen Inseln und in der Ostsee.

Frachtdampfer Ursula Fischer	
Gebaut	12.3.1902 Schrömer & Jensen, Tönning für Zerssen & Co., Rendsburg
Ehemals	1902-1911 Senator Hollesen Reederei: Zerssen & Co, Rendsburg 1911-1915 Ursula Fischer Reederei: F.W. Fischer, Rostock
Nationalität	Deutsch
Typ	Transport-/Frachtschiff
Antrieb	Dreifach-Expansionsdampfmaschine, 550 PSI
Geschwindigkeit	8,5 Knoten
Tonnage	1545 BRT, 976 NRT, 2000 tdw.
Ladung	Kriegsbeute
Gesunken	1.7.1915 (1. Weltkrieg) Ostsee (Memel), auf der Reise von Libau nach Danzig. Kapitän war Hans Meyer aus Rostock
Tiefe Wrack	50 Meter

DISCOVER THE EXPLORER IN YOU...

1985 wurden die ersten IANTD Tauchschüler als Nitrox Diver zertifiziert - 10 Jahre bevor andere Ausbildungsorganisationen folgten. Finde Deinen Weg zu uns:

IANTD Facilities:
 Tauchcenter Bielefeld
www.tauchcenter-bielefeld.de

Toms Tauchshop
www.Toms-Tauchshop.de

Protec Sardinia
www.protecsardinia.com

Tauchschnule Wuppertal/Meeresauge
www.tauchcenter-wuppertal.de

Mischgastauchen.de
www.mischgastauchen.de

Silverback
silverback.iantd.de

TecDiving.ch
www.tecdiving.ch

CCR Tecdive GmbH
office@ccr-tecdive.at

Tauchsport Gläßer
www.tauchsport-glaesser.de

The leader in technical diver education

IANTD D-A-CH
www.iantd.de