

18 EIN WRACK SUCHEN

Die Vergessenen am Meeresgrund. So nennt der Schiffsbetriebstechnik-Ingenieur Rene Heese bislang nicht gefundene Schiffsrelikte. Und davon gibt es im **Roten Meer** reichlich, wie eine **Wracktauch-Spezialtour** beweist.

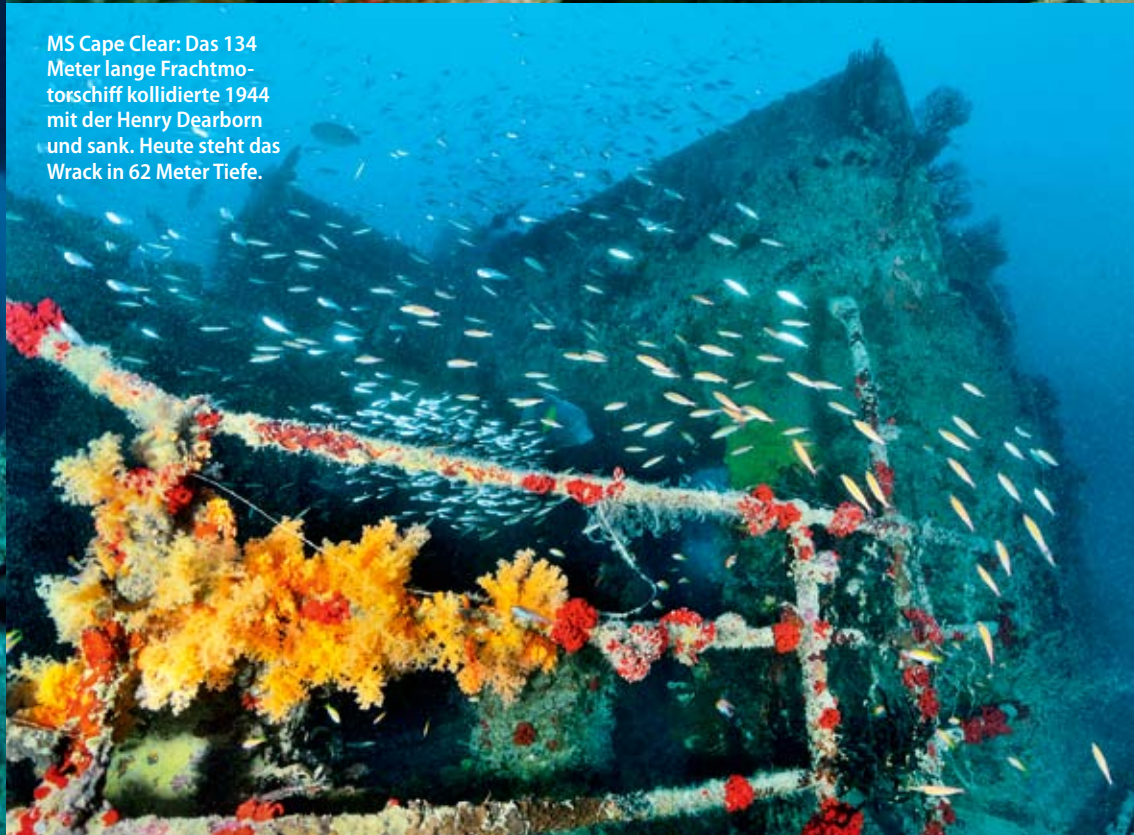
Text und Fotos: Heinz Toperczer



SS Scalaria: Der Tanker diente im Zweiten Weltkrieg als mobiles Öllager. Am 19. Oktober 1942 wurde er mit 7000 Tonnen Rohöl versenkt.



SS Turkia: Im Mai 1941 sank der Versorgungsfrachter auf der Fahrt von New York nach Piräus, als ein Feuer in einem der drei Laderäume ausbrach.



MS Cape Clear: Das 134 Meter lange Frachtmotorschiff kollidierte 1944 mit der Henry Dearborn und sank. Heute steht das Wrack in 62 Meter Tiefe.



MS Aboudy: Das sehr gut betauchbare Wrack unweit von SS Scalaria liegt auf der Backbordseite. In sieben Meter Tiefe findet man die Schiffsschraube.



Domiat/ex HMS Nith-K 215:
Die River-Class-Fregatte
diente im Zweiten Weltkrieg
als Geleitschutz für Konvois
zur U-Boot-Jagd und Flug-
zeugabwehr.

Die Sonne sinkt schon dem Horizont entgegen, als die M/Y Blue Pearl der Blue Planet-Flotte den Hafen von Hurghada gen Nord Richtung Suez verlässt. Die Stimmung an Bord ist angespannt, denn der strenge Zeitplan wurde am Flughafen um satte drei Stunden auf den Kopf gestellt. Übereifrige ägyptische Zöllner fanden beim Equipment des ZDF-Filmteams eine Gelegenheit, ihre Macht zu demonstrieren. Erst nach Hinterlegung einer fünfstelligen Kautions durfte das Team samt Ausrüstung ins »Land der Pharaonen« einreisen.

Der Zeitplan sieht vor, dass die für die Wracksuche notwendigen Fishfinder noch vor Anbruch der Dunkelheit am Tauchsafarischiiff montiert werden, um schon während der achtstündigen Nachtfahrt den Meeresboden nach dem gesuchten Wrack »Shillong« abzutasten. Trotz der bereits eingetretenen Dunkelheit wird die erste Aufgabe von dem noch nicht eingespielten Wracksuchteam ohne Probleme bewältigt. Als das erste Testbild am Monitor an Bord erscheint, fällt auch von Expeditionsleiter Rene Heese der erste Druck ab. Nun findet er endlich Zeit, sein Team aus verschiedenen Spezialisten angemessen zu begrüßen. Für den 49-jährigen Schweriner Wrackfanatiker steht auf dieser Rotmeer-Tour viel auf dem Spiel, denn es gibt unzählige Möglichkeiten, die ausschließlich privat finanzierte Expedition zum Scheitern zu bringen. So war es bei der ersten Suche nach dem Shillongwrack im vergangenen Sommer ein Sturm, der Heese zum Abbruch seiner Unternehmung zwang.

Schwierige Gitternetz-Suchfahrt

Nach einer ruhigen Nachtfahrt werden alle früh geweckt. Nach ausführlichem Briefing begeben sich die ersten beiden Zodiac-Teams mit Sprechfunk auf ihre Dreiecksposition zum Safarischiiff Blue Pearl. Die Wetterprognose soll für diese Woche ausgezeichnet sein, doch vorerst ist der Wind stärker als vorhergesagt, und die Gitternetz-Suchfahrten können teils nur mit fünf Knoten durchgeführt werden. Vor allem die Fahrten gegen den Wind und die sehr hohen Wellen verlangen den Teams zusätzliche Substanz ab, und so müssen sie alle zwei Stunden abgelöst werden. Zusätzliche Sorgenfalten bereiten Expeditionsleiter Heese all die Ölplattformen und -Fördertürme in diesem Gebiet, da sein Suchkonvoi diesen respekt einflößenden Bauten immer wieder sehr nahe kommt. Sie besitzen ein automatisches Warnsystem. Kommt ein Schiff an den Rand ihrer eingestellten Radarzone, werden ohrenbetäubende Sirenen aktiviert, um vor einer eventuellen Kollision zu warnen. Und es besteht die Gefahr,



Auf der Suche nach versunkenem Schrott und Stahl im Meer: Expeditionsleiter Rene Heese (rechts) und Fotograf Heinz Toperczer. Für die Wrackrecherchen sind Sonar, Echolot und Laptop unerlässlich.

dass die Verantwortlichen der Bohrinseln das Wracksuch-Expeditionsteam mit Aktivisten von Naturschutzorganisationen oder ähnlichem verwechseln. Das ägyptische Militär würde schon beim geringsten Verdachtsmoment das Abenteuer der Wracksucher auf der Blue Pearl beenden.

Am Nachmittag nimmt der Wind ab. Die Geschwindigkeit des Suchtrupps kann leicht erhöht werden. Anordnungen von der Brücke und der Funkverkehr mit den Suchtrupp-Zodiacs unterbrechen ständig das beruhigende Rauschen der Wellen des Roten Meeres und den Halbschlaf der Freiwache am Oberdeck. Aber bis auf minimale Ausschläge durch Bodenunebenheiten zeigt der rund 40 Meter tiefer liegende Meeresgrund auf dem Monitor nicht das, was sich das Suchteam wünschen würde. Beim Abendessen gibt es dann eine außerordentliche Besprechung. Der ägyptische Kapitän hat von einem einheimischen Fischer einen Tipp erhalten, wo ein Wrack liegen könnte, da an dieser Stelle oft die Fischernetze hängen bleiben. Heese erläutert sein Vorhaben, den Vormittag des kommenden Tages zu nutzen, um den restlichen Korridor des Suchplanquadrates des Shillongwracks abzufahren und dann ab Mittag diesem Tipp zu folgen.

Hinter dem Fischer her ...

Das Wetter ist am zweiten Tag wesentlich besser, und das Rote Meer hat sich beruhigt. Jeder an Bord, vor allem der Schiffskoch, sind froh, dass nun bei einer Bootswende alles an seinem Platz bleibt. Da auch die Suche nach der Shillong am Vormittag nicht belohnt wird,

ist jeder zufrieden, als die Blue Pearl dem Kurs des Fischers folgt. So ein heimischer Petrijünger ist eine zuverlässige Informationsquelle – vor allem, wenn die Erfolgsprämie für ihn mindestens einem Monatsgehalt gleicht.

Der Ägypter überrascht Expeditionsleiter Heese und sein Team, als er sie statt der geplanten Südrichtung in den Norden führt. Nach dem Abgleich mit der Seekarte ist schnell klar: Der Tipp des Fischers kann nur das Wrack der in diesem Gebiet bereits vermuteten britischen »Cape Clear« beinhalten. Ein Expeditionsziel, das auch auf dem Plan von Rene Heese steht. Die beiden Suchtrupp-Zodiacs sind kaum auf Position, als sich plötzlich ein gigantischer Ausschlag auf dem Monitor zeigt.

Hektik löst die monotone Lethargie an Bord ab. Das ZDF-Filmteam scharft sich um den Expeditionsleiter, der auf der Seekarte die Eintragung mit dieser vom Fischer angesteuerten Position vergleicht. Sollte Heese bereits am zweiten Tag seinen ersehnten Erfolg haben? Eine Frage, die man nur mit einem Tauchgang beantworten kann. Daher werden sofort Vorbereitungen für einen Rotmeer-Abstieg auf rund 60 Meter Tiefe getroffen.

Heese lässt es sich nicht nehmen, als erster das unbekannte Wrack zu inspizieren. Dem ihm folgenden Tauchlehrer Andreas Häckler wird die Aufgabe zuteil, am Bug und Heck eine Sicherungsboje für Folgetauchgänge zu befestigen. Denn auf welches Wrack man an dieser Position auch immer stieß: Es gilt, Indizien wie beispielsweise eine Schiffsglocke oder ein Werftsschild zur eindeutigen Identifizierung zu finden. Nur kurz kann man >



Jede Menge Abenteuer unter Wasser, aber auch prima Stimmung an Bord und zwischendurch auch Zeit für entspannte Tauchgänge. Das sind die Attribute einer gelungenen Wracksuch-Spezialsafari.

die aufsteigenden Luftblasen der beiden Taucher erkennen. Den an Bord verharrenden übrigen Teammitgliedern bleibt nur abzuwarten. Was wird Expeditionsleiter Heese nach diesem Tauchgang wohl sagen?

Endlich kommt der Funkspruch vom Zodiac, dass die beiden Taucher ihre Dekompressionszone verlassen haben und an die Wasseroberfläche kommen. Als Heese sich abgekämpft an der Leiter seiner Flossen entledigt, bildet sich auf der Plattform der Blue Pearl eine »Menschentraube« um ihn. Sylvia Bleßmann vom ZDF-Team schafft freundlich, aber bestimmt Ordnung. Und so sieht Heese als erstes einen riesigen grauen »Fellpuschel« – das ZDF-Mikrofon.

Fündig geworden!

Alle warten gespannt auf Heeses Schilderung des soeben Entdeckten. Der Expeditionsleiter erkannte anhand des achtern angeordneten Artilleriegeschützes sofort, dass es sich bei diesem Fund unmöglich um das Wrack der Shillong handelt. Und er fand das Werftschild an seinem vermuteten Platz, dem Frontschott. »...Scotland...« konnte er darauf trotz des starken Bewuchses lesen. Mit den Worten: »Es ist die Cape Clear! Ich habe das Werftschild gefunden. Wir müssen aber nochmal mit der Drahtbürste ran. Zudem habe ich das gesamte Wrack gefilmt«, klettert Heese die Taucherleiter der Blue Pearl hoch.

Ein zweites Tauchteam soll das Werftschild am Wrack vorsichtig mit einer Messingdrahtbürste säubern, damit man es fo-

tografisch zweifelsfrei dokumentieren kann. Fachlich gibt Heese seine Anweisungen an die Tauchteams weiter, die sich ausschließlich auf Daten und Fakten rund um das Wrack drehen. Der Schweriner hatte auch alles zur M/S Cape Clear bei seinen Vorbereitungen zu dieser Expedition studiert. Andreas Häckler berichtet inzwischen dem ZDF-Filmteam, dass ihn in der Tiefe ein wunderschön bewachsener Metallriese empfing, den unzählige Fischschwärme als Zufluchtsstätte nutzen. Sogar das Heckgeschütz sei mit fantastischen Weichkorallen überzogen, die man in dieser Vielfalt kaum noch findet.

Da hatten andere eher Glück

Nachdem die anderen Tauchteams nach ihren Schilderungen- und Fotograferaktionen wieder zurück an Bord sind, erwähnt Heese die scheinbar neu angebrachten Leinen und das Fehlen der Schiffsglocke. Am Abend nimmt er Kontakt mit dem Tauchjournalisten Herbert Gfrörer in Deutschland auf. Dieser möge sorgfältig prüfen, ob möglicherweise schon ein anderes Team an diesem Wrack war. Entsprechende Verdachtsmomente lägen vor. Wenige Stunden später, mitten in der Nacht, Gfrörers ernüchternde Meldung: »Motorschiff Cape Clear im Jahr 2007 durch Zufall von Italienern entdeckt«.

In der Zwischenzeit hat der Kapitän der Blue Pearl die Maschinen mit Kurs auf die zuvor von Heese angewiesene Wrackposition der im hohen Norden liegenden SS Turkia gestartet. Es gilt den günstigen Südwind



Argusauge: Andreas Häckler entdeckte auf dem Fishfindermonitor das Wrack HMS Nith-K215.

zu nutzen, um Kraftstoff zu sparen. Da die Turkia sehr weit von den Ausgangshäfen der Tauchsafarischiffe im Roten Meer liegt, kann sie nur selten angefahren werden. Heese will zum einen auch dieses Wrack filmisch dokumentieren, zum anderen soll durch relaxte Tauchgänge die Anspannung im Team gelöst werden. Denn sein selbstaufgelegter Erfolgsdruck zeigt bei allen Teilnehmern bis hin zum Schiffskoch Wirkung. Bei einem normalen Tauchörn hat die Bootsmannschaft einen gewohnten Zeitablauf, den Heese auf Grund der Ereignisse bei dieser Tour nicht einhalten kann. Ständig wechselnde Gasgemische, Essenszeiten, Fahrziele und anderes bringen die Crew ins Wanken, aber sie meistert die Herausforderung dennoch bravourös.

Ein Fishfinder-Ausschlag!

Heeses Entspannungsplan geht auf. Bei bester Stimmung holt der Kapitän am Abend nach drei Tauchgängen an der SS Turkia den Anker ein, um die Nacht für die Rückfahrt bis auf Höhe von Ras Gharib zu nutzen. Der Fishfinder unter der Motoryacht läuft weiterhin ständig mit. Der Kapitän wird allerdings angewiesen, auf der Rückfahrt vermeintliche Wrackpositionen zu überlaufen. Andreas Häckler aber hat sich zur Aufgabe gemacht, den Fishfinder in der Nacht zu beobachten. Plötzlich zeigt der Monitor einen gewaltigen Ausschlag an. Blitzschnell markiert Häckler die Position und fotografiert den Bildschirm. Als er Heese darüber am nächsten Morgen informiert – inzwischen

ist die Blue Pearl wieder zurück an Position der »Cape Clear« – ist der Expeditionsleiter in Sekundenschnelle in seinem Element. »Wenn wir schon so ein deutliches Abbild haben, sehen wir uns das näher an! Also neuer Tagesablaufplan und Briefing in 30 Minuten!« Und wieder werden Seekarten entrollt.

Gegen Mittag findet man nach kurzer Suche die Untiefe, die Andreas Häckler in der Nacht auf dem Monitor ausgemacht hatte. Heese macht sich nach dem Werfen der Markierungsboje fertig für einen Solo-Erkundungstauchgang. Er taucht am Seil, versehen mit einem Senkblei ab. Und sieht in 55 Meter Tiefe einen riesigen Schatten. Doch die extreme Strömung zieht ihn unaufhaltsam von dem dunklen Bereich mit samt seinem Grundgewicht weg. Heese beschließt, dass zwei seiner Teammitglieder, Vinni Magner und Holger Scherrer, einen weiteren Abtauchversuch zu dem großen Schatten in der Tiefe wagen sollen. Diesmal aber wird bei der Positionierung der Shotline die Strömung besser einkalkuliert. Das Grundgewicht der Shotline liegt jetzt in Luv vom Wrack und kann somit nicht fortgerissen werden. Bei schlechter Sicht und starker Strömung kommen Magner und Scherrer wenig später bei dem auf der Seite liegenden Metallriesen im Heckbereich an. Sie erkennen zwei Schiffsschrauben mit steilen Blättern – ein Indiz, dass es sich hier um ein Kriegsschiff handeln könnte.

HMS Nith-K215 – ganz sicher!

Am folgenden Tag wird der Stahlgigant in der Tiefe filmisch dokumentiert. Alles mit größter Vorsicht, denn überall sieht man Wasserbomben und Fischernetze. Zur Do-

kumentation bleibt nur ein Tauchgang, denn die Position des Wracks liegt am Rand der Schifffahrtszone, und die Strömung nimmt ständig zu. Riesige Containerschiffe dampfen mit knapp 40 Stundenkilometer an der Wrackposition vorbei und nötigen allen an Bord der Blue Pearl Respekt ab. Vor allem unter Wasser vernimmt man den Lärm der Containerschiffe in der sonst so stillen Welt. Zum Glück nehmen weder das Team noch die Blue Pearl Schaden, und weiter geht es nach Ras Gharib, um zwei dicht beieinander liegende Wracks, den Tanker Scalaria und das Frachtschiff Aboudy zu erkunden.

Heese bleibt währenddessen an Bord, um sich seiner Wrackidentifizierungsarbeit zu widmen. Seine Recherchen ergeben schließlich, dass man die ehemalige englische Fregatte HMS Nith-K215 gefunden hat. Sie wurde nach dem Zweiten Weltkrieg an die Ägypter verkauft und sollte unter dem Namen Domiat den Bereich des Suezkanals sichern. Am 1. November 1956, während der Suezkrise, wurde sie von der Royal Navy, ihrem ehemaligen Dienstgeber, durch Geschützfeuer versenkt. Seither war ihre Ruhestätte unbekannt.

Mit diesem Fund findet Rene Heeses Traum auf dieser Wracksuchtour doch noch ein glückliches Ende. Wer jedoch glaubt, der Drang des Schweriners wäre damit befriedigt, weitere Schiffe in der Tiefe zu finden und zu dokumentieren, der irrt. Der Erfolg dieser Expeditionstour hat bei ihm nur noch »größeren Hunger« ausgelöst. Kaum zu Hause angekommen, brütet er schon wieder über neuen Koordinaten. Denn seine Devise lautet: Man kann nicht alle Wracks dieser Welt betachen. Aber man kann es zumindest versuchen. ■

REISE-INFO ROTMEER-WRACKSUCHSAFARI

Veranstalter der hier beschriebenen Rotmeer-Wracksuch-Spezialtour war Omneia, www.omneia.de. Nächster Termin für eine Wrackentdeckertour mit Omneia im Roten Meer: 27.8. bis 3.9.2015.

Der Preis beträgt ab 929 Euro pro Person. Auf der Route (wind- und wetterabhängig) der Spezialtour stehen Tauchgänge bei den Wracks Cape Clear, SS Scalaria, MS Aboudy,

Cape Clear



Domiat (HMS Nith-K215) und an Rosalie Moller. Die Tour ist top für erfahrene Taucher, die Spaß am Entdecken von Wracks haben. Einige der Relikte sind nur für Taucher geeig-

net, die im Umgang mit Stage, Doppeltank und Rebreather geübt sind und die nötigen Brevets vorweisen können. Ein Minimum von 150 gloggten TG ist ratsam.

Summer of the Siren
10% Rabatt
www.sirenfleet.com (bis September 2015)

Siren Fleet
Erschwinglicher Luxus für
Liveaboard Tauchen in
Indonesien • Philippinen
Palau • Fidschi

Luxuriöse Ensuite-Kabinen, Abendessen unter freiem Himmel, Plüsch-Lounges, geräumiges Tauchdeck, Kamera-Station.

Begleitete Tauchtouren in kleinen Gruppen, free Nitrox und kostenloser Verleih von Ausrüstung.

info@sirenfleet.com
www.sirenfleet.com