

Reinhard Öser

Auf dem Grund des Meeres

Unterwasser-Archäologen
in der Ostsee unterwegs

Das Neue Berlin

Das Buch

Die Berichte des Tauchers Reinhard Öser sind ein Plädoyer. Dass wir uns mit der Geschichte befassen sollten, weil diese in unsere Gegenwart reicht. Und dass wir alles tun müssen, um unsere Unterwasserwelt vor gravierenden Schäden zu bewahren. Auf dem Grund der Ostsee liegen nämlich nicht nur museale Wracks, sondern auch Massen an Munition und chemischen Kampfstoffen, treiben Geisternetze und Plastikmüll umher. Öser berichtet gleichermaßen aufregend wie sachlich und nüchtern.

Der Autor

Reinhard Öser, Jahrgang 1960, war einst Offizier bei den Kampfschwimmern der Volksmarine. Daraus machte er später seinen Beruf. Als Unterwasserarchäologe taucht er im Auftrag von staatlichen Institutionen in nationalen und internationalen Gewässern. Dazu betreibt er ein Netzwerk mit Forschungs- und Marinetauchern, Wissenschaftlern und engagierten Freizeittauchern. Sie suchen nach untergegangenen Schiffen in Archiven und auf dem Meeresgrund, dokumentieren ihren Zustand und machen Pläne für den Umgang mit diesen Zeitzeugen.

Sämtliche Inhalte dieser Leseprobe sind urheberrechtlich geschützt. Sie dürfen ohne vorherige schriftliche Genehmigung weder ganz noch auszugsweise kopiert, verändert, vervielfältigt oder veröffentlicht werden.

Bildnachweis

Robert Allertz S. 84; Archiv Thomas Förster S. 58, 66; Archiv Marineschule Flensburg-Mürvik S. 48, 134, 162, 167, 172, 176, 180, 185, 187; Archiv Marine Research Germany S. 17, 20, 26, 29, 33, 43, 53, 62, 68, 94, 108 (2), 109 (2), 124, 125, 126, 130 (2), 136, 155 (2), 178, 190, 192, 193, 194 (2), 197 (2), 200; Archiv Klaus Mattes S. 64, 65; Archiv Militärgeschichtliches Museum Berlin-Gatow S. 70, 76 (2), 79; Archiv Wolfgang Müller S. 37, 45, 85, 86; Baltic Taucherei und Bergungsbetrieb Rostock S. 122, 127, 128; Sebastian Dellwig S. 87, 112; Fiskemuseet Hönö Klova S. 114, 115; Wolfgang Frank S. 72 (2), 74, 75 (2), 78, 80; Michael Heßler S. 141, 142, 181, 183; Thomas Jaehnig S. 120; Peter Klink S. 150, 188; Andreas Kloft S. 18, 21, 22, 24, 31, 32, 34; Stefan Nehring S. 129; Dietmar Scholten S. 119; Stadtarchiv Emden S. 57; Stadtarchiv Flensburg S. 14; Kay Stephan S. 12, 16, 38, 46, 50, 52, 54, 82, 132, 135 (2), 138, 144, 154, 156, 157, 158, 175, 204; Jörg Ullrich S. 203, 206 (2)

ISBN 978-3-360-01305-7

© 2016 Verlag Das Neue Berlin, Berlin
Umschlaggestaltung: Buchgut, Berlin,
unter Verwendung eines Fotos von Andreas Kloft

Die Bücher des Verlags Das Neue Berlin
erscheinen in der Eulenspiegel Verlagsgruppe.

www.eulenspiegel.com

Inhalt

- 7 Vorbemerkungen
- 13 Vision »Unterwassernationalpark Jasmunder Bodden«
- 19 Das Dampffrachtschiff »Guschi«, gesunken 1935
- 25 Das einzige Turretschiff in der Ostsee, versenkt 1942
- 35 Hilfsschiff »Binz«, gesunken 1915
- 39 Torpedoboot »Tiger«, der erste Schiffsverlust im Zweiten Weltkrieg, August 1939
- 55 Das Sperrwachtschiff G 2 »Venus«, gesunken im März 1945
- 59 Von »Seehunden« und anderen »Wunderwaffen«
- 69 Flugzeugwrack einer Ju-88 vor Rügen
- 83 Das Wrack des Katapultschiffs der Lufthansa »Westfalen«, gesunken 1944
- 123 Bombensprengung in der Kadetrinne
- 133 Vorpostensicherungsboot VS-54, gesunken 1944
- 139 Die Dänen wehrten sich: »Dr. Eichelbaum« 1940 gerammt und versenkt
- 145 Deutsche Schnellboote vor der dänischen Küste
- 179 Vorpostenboote und dergleichen
- 191 Sowjetisches U-Boot in schwedischen Schären
- 201 Unterwasserarchäologie und Nachwuchsförderung

Taucher sind Männer, die unter Wasser oder in unatembaren Luft leben und arbeiten können. Taucher sind Männer großer Muskelkraft, mit gesunden Organen. Es gibt keinen zweiten Beruf, der so hohe Anforderungen an körperliche Leistungsfähigkeit stellt. Taucher sind Männer hoher geistiger Kräfte, von Verstand und einwandfreier Moral. Sie haben so vielseitigen Gefahren zu trotzen, dass an ihre Geistesgegenwart und Beobachtungsgabe höchste Anforderungen gestellt werden.

*Hermann Stelzner (1884–1942),
deutscher Ingenieur und Erfinder (u. a. Tauchbretter),
Direktor des Drägerwerks in Lübeck*

Vorbemerkungen

Der Zweite Weltkrieg ging auch auf der Ostsee im Mai 1945 zu Ende. Seit 1600 sanken etwa dreitausend Schiffe und Boote auf den Meeresgrund, die meisten kamen zwischen 1939 und 1945 hinzu. Damit war das Kapitel »Zweiter Weltkrieg« keineswegs beendet. Viele der Wracks bergen eine Fracht, die noch immer lebensgefährlich ist: Granaten, Torpedos, chemische Kampfmittel. Allein von den Giftstoffen der Wehrmacht wurden nach dem Krieg von den Siegermächten vermutlich rund 65 000 Tonnen in der Ost- und Nordsee »entsorgt« oder »verklappt«, wie es beschönigend heißt. Man kippte das Zeug außenbords oder versenkte es mit dem Schiff, mit dem man diese Hinterlassenschaft aufs offene Meer hinausgebracht hatte.

Die Wracks und ihr Inhalt stellen eine reale Gefahr für die Schifffahrt, für die Fischer und für die Umwelt dar. Der Kriegsschrott wurde zwar aus den Fahrrinnen entfernt, aber es gibt ihn noch überall. Das erfahren nicht nur die Fischer, wenn ihre Netze sich dort verfangen oder wenn sie mit dem Fang auch Giftgasgranaten nach oben befördern. Und auch die Lebensmittelforscher, die die Fische untersuchen, gelangen mitunter zu verräterischen Befunden.

Ich gehöre zu einem Netzwerk von Marine- und Forschungstauchern, die systematisch nach historisch interessanten oder eben auch gefährlichen Hinterlassenschaften auf dem Grund der Ostsee suchen. Viele Fundstellen sind inzwischen bekannt, dann schauen wir regelmäßig nach dem Rechten: Wie ist der Zustand des Wracks, gab es Veränderungen, welche Gefahren gehen davon aus? Manche Objekte müssen erst

aufgespürt werden, nach denen zuvor in den Archiven recherchiert worden ist. Die Vorarbeiten sind oft zeitaufwendiger als das Tauchen selbst. Und dann, wenn das Gesuchte gefunden ist, muss mit den zuständigen Behörden besprochen werden, wie weiter verfahren werden soll.

Es gibt nur zwei Möglichkeiten: liegen lassen oder bergen. Tatsächlich müssten weitaus mehr Wracks und vor allem deren Ladungen gehoben werden, als dies der Fall ist. Es handelt sich um tickende Zeitbomben. Irgendwann ist jeder Behälter und jeder Granatkörper durchgerostet und gibt seinen Inhalt frei. Die Alliierten versenkten nach dem Krieg allein in deutschen Gewässern mehr als 1,6 Millionen Tonnen Munition. Nicht zu reden von den schon erwähnten chemischen Kampfstoffen.

Damals wollte und musste man so schnell wie möglich abrüsten und entmilitarisieren. Darüber sollten wir uns heute nicht entrüsten. Man bedachte nicht die Langzeitfolgen, war wohl auch ein wenig naiv: Die Weltmeere schienen unendlich, in dieser Wassermenge würde sich schon alles irgendwann und irgendwie in Wohlgefallen auflösen. Was es, wie wir heute entsetzt feststellen, aber nicht tut. Deshalb müsste man, bevor es dafür zu spät ist, den gefährlichen Kriegsmüll zumindest in einem Binnenmeer wie der Ostsee bergen.

Aber wer sollte das tun, besser gesagt bezahlen?

Die Bundesrepublik Deutschland sieht sich als Rechtsnachfolgerin des Deutschen Reiches, in ihrem Verständnis gibt es eine Kontinuität von 1871 bis heute. Deshalb zahlt sie z. B. auch an einstige Angehörige der Waffen-SS in Belgien oder Lettland eine Rente. Wer mit dem Nazireich kollaborierte, das heißt Deutschland »diente«, erwarb einen solchen Rechtsanspruch. Was für Menschen gilt, gilt auch für Güter. Die Bundesrepublik Deutschland ist folglich Eigentümer auch aller Hinterlassenschaften auf dem Meeresgrund, die »Made in Germany« sind. Sie müsste sie bergen und entsorgen. Da aber beginnt schon der Rechtsstreit der Winkeladvokaten und Völkerrechtler. Die Schiffe wurden vom Gegner bei Kriegshandlungen versenkt, die Flugzeuge abgeschossen. Und was

nach 1945 die Alliierten mit den Resten taten, lag außerhalb des deutschen Rechts ...

So rührt denn keine Seite ernstlich an der Lage und spricht nicht über die zwingend notwendige Kampfmittelberäumung in der Ostsee. Der Koblenzer Meeresbiologe Dr. Stefan Nehring hat 2008 erstmals eine Rechnung aufgemacht. Er trug alle Unfälle mit Munitionsaltlasten und versenkten chemischen Kampfstoffen zusammen, die sich in der Nord- und Ostsee seit Juni 1945 zugetragen hatten. Ungeachtet der Tatsache, dass er von einer hohen Dunkelziffer ausgeht, weil etliche Akten unverändert verschlossen sind, aktualisiert er fortgesetzt diese Statistik. Bis Januar 2016 waren ihm mindestens 418 Todesfälle und 720 Verletzte bekannt geworden. Das waren Unfälle, die während der Verklappung von Munition und Kampfstoffen durch die Alliierten, aber auch durch Einrichtungen der BRD und der DDR geschahen, Unfälle in der Fischerei, in der Schifffahrt etwa durch Minenkollisionen, beim Baggern, bei Bergungen oder Wasserbaumaßnahmen. In den letzten Jahren nahmen die Unfälle an Stränden zu: Urlauber griffen nach vermeintlichen Bernsteinen, die tatsächlich Giftklumpen waren. Es existiert zwar ein Bund-/Länder-Expertenkreis »Munition im Meer«, der 2011 und 2013 Berichte zum Thema veröffentlichte, doch das ist zu wenig. Nehring meint, noch immer werde vieles ignoriert oder versäumt, weiteren Vorfällen an besonders gefährdeten Stränden durch klare Verbote vorzubeugen. Bis heute, mahnt der Koblenzer Fachmann, würden die Folgen von Kampfstoffunfällen vor allem in der Ostsee-Fischerei zu wenig beachtet. »Keine offizielle Stelle hat bis heute die Initiative ergriffen, dieses lebensgefährliche Problem für Fischer und Verbraucher zu lösen.«

Nur wenn man aus musealen Gründen an diesem oder jenem Wrack besonders interessiert ist, werden Mittel zur Bergung bewilligt. Das gehört zu der angenehmen Seite meiner Tauchtätigkeit und nennt sich Unterwasserarchäologie. Dabei geht es um die Erhellung eines bestimmten Teils unserer Geschichte, der im Verborgenen liegt.

1982 bildete sich auf der Insel Rügen eine »Interessengruppe Meeresarchäologie«, daraus wurde später der »Landesverband für Unterwasserarchäologie«, der sich auch die Suche und Sicherung von Schiffswracks auf die Fahnen schrieb. In Abstimmung mit dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern führen Taucher archäologische Untersuchungen unter Wasser durch. Mit diesem Amt arbeiten ich und mein Netzwerk zusammen. Mecklenburg-Vorpommern ist das Bundesland mit der längsten Küste, man geht von 1712 Kilometern aus. Auf Denkmale an Land wird von der Öffentlichkeit geachtet, es gibt Verantwortliche, die für ihren Schutz zuständig sind. Bei Unterwasserdenkmälern gibt es diese Sicherheit nicht. Weltweit sind nicht wenige Abenteurer unterwegs, die nach Wracks tauchen, um dort mit modernster Technik vermeintliche Schätze zu finden.

Unser Anliegen ist es, verschollene Wasserfahrzeuge aufzuspüren, diese zu sichern und zu dokumentieren. Dazu gehört mitunter auch, bestimmte Teile abzuformen, die dann in Museen und Ausstellungen gezeigt werden können. Es gibt auch organisierte Tauchgänge mit Interessenten. Das ist wie ein geführter Museumsbesuch an Land, eine Art »weicher Tourismus«, der sich nicht nur in Mecklenburg-Vorpommern als Wachstumsbranche erweist. Auch das gehört zur Tätigkeit meines Unternehmens »Marine Research Germany«.

Nachfolgend berichten Kollegen und ich über einige Entdeckungen der letzten Jahre, über Tauchgänge und Rechercharbeiten. Nicht alles, was wir fanden, stand in der Zeitung oder wurde im Fernsehen gezeigt. Und das ist auch gut so, wie Beispiele beweisen, bei denen das Geheimnis keines mehr war und sich die Grabräuber bedienten.

Dieses Buch wurde möglich durch Ingo Oppelt, Hamburg, der als treuer Expeditionsbegleiter half, Wracks zu finden, und Kapitän Jan Kuik aus den Niederlanden, der mit seinem Expeditionsschiff »Zephyr« immer den richtigen Kurs steuerte. Gleichfalls dankbar bin ich Fregattenkapitän a. D. Wolf-

gang Müller und Dr. Thomas Förster, beide aus Stralsund, für wichtige Informationen. Martin Möller aus Schwerin, Peter Klink und Sebastian Dellwig, Bonn, halfen bei Archivrecherchen und mit redaktioneller Zuarbeit. Dank geht auch an Hauptmann a. D. Wolfgang Frank, Prora, Oberstleutnant Ralf-Gunter Leonhard sowie an Oberleutnant Torsten Radtke vom Militärhistorischen Museum Flugplatz Berlin-Gatow als Partner bei der Bergung einer Ju-88. Nicht minder zu Dank verpflichtet bin ich Eyk-Uwe Pap, Rostock, und Eckhardt Zschiesche, Westküne, für die Unterstützung bei der Kampfmittelbergung, Dr. Stefan Nehring für seinen Beitrag über die Altlasten, dem Sassnitzer Kapitän Kai Briesewitz von der »Westbank«, dem Archiv der Marineschule Flensburg-Mürwik, dem Deutsche Marinemuseum Wilhelmshaven, Klaus Mattes, Langenselbold, für die Unterstützung bei der Archivarbeit, dem Berliner Kay Stephan und Dr. Andreas Kloft aus Düsseldorf für die Unterwasserfotos, die sie für diesen Band zur Verfügung stellten.

Und ganz besonders danken möchte ich den vielen namentlich nicht genannten Tauchern, ohne deren Einsatz unsere Forschungen in den teilweise gefährlichen Tiefen der Ostsee nicht möglich waren und sind.

Reinhard Öser

Berlin, im März 2016

Reinhard Öser und Judith Ullrich,
Schülerpraktikantin, im Mai 2015 beim
Tauchen in der westlichen Ostsee
vor der Insel Langeland



Vision

»Unterwassernationalpark Jasmunder Bodden«

In den 90er Jahren setzte eine Diskussion darüber ein, das Gebiet vor der Ostküste der Insel Rügen zum Nationalpark zu erklären. Mit organisiert geführten Tauchgängen im deutschen Territorialgewässer sollten beispielsweise Bodendenkmale (zu denen auch Wracks gehören) besucht werden. Damit hoffte man den Tourismus zu beleben. Inzwischen muss der Tourismus an der Ostseeküste nicht mehr belebt werden. Mecklenburg-Vorpommern ist das einzige Bundesland, das seit der Jahrtausendwende zweistellige Zuwachsraten verzeichnet, 2014 war es erstmals das beliebteste Reiseziel der Deutschen.

Zudem: Mecklenburg-Vorpommern verfügt mit der »Halbinsel« Jasmund auf Rügen, mit der Gegend um den Müritzsee und der Vorpommerschen Boddenlandschaft bereits über drei Nationalparks, hinzu kommen noch sieben Naturparks. Die Ausdehnung von Deutschlands kleinstem Nationalpark, nämlich Jasmund, mit Kreide-Kliffküste, Mooren, Trockenrasen und Buchenwald (der überdies zum UNESCO-Welterbe gehört), schien also nicht mehr erforderlich. Außerdem wurden langsam die Mittel knapp. Inzwischen sprechen nur noch Taucher vom »Unterwassernationalpark Jasmunder Bodden«, den es natürlich offiziell nicht gibt.

Um die Jahrtausendwende, als man noch großzügig plante, erteilte mir das Landesamt für Kultur- und Denkmalpflege, Abteilung Unterwasserarchäologie, für das ich inzwischen seit Jahrzehnten tätig bin, den Auftrag, systematisch Unterwasserfundstellen zu erfassen und zu prüfen, ob man nicht vor jedem Wrack ein Schild mit dem Hinweis »Technisches Bodendenkmal« anbringen sollte. Damit würden diese Objekte den gesetzlichen Regelungen und vor allem dem Schutz der Gesellschaft unterworfen werden. Wrackräuber etwa hätten dann mit juristischen Konsequenzen zu rechnen. Und außerdem war eine solche Beschilderung hilfreich für organisiert geführte Tauchgänge beim Unterwassertourismus.

Ein Zielobjekt, zu dem man mich schickte, war das Wrack der »Jürgensby«. Das Dampffrachtschiff war 1943 nördlich von Rügen gesunken, und zwar dort, wo die Betonung der Fahrhinne Sassnitz-Trelleborg endet bzw. beginnt. Der Lageort des Schiffs war bekannt, ebenso dessen Fracht: Kohle. Diese wurde von der Deutschen Seebaggerei (seit 1970 VEB Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Rostock [BBB]) nach dem Krieg aus dem Wrack gesaugt. Kohle war damals ein lebenswichtiger Rohstoff.

Der Seehydrografische Dienst der DDR, zwischen 1950 und 1990 zuständig für das Seekarten- und Seezeichenwesen, hatte etwa 2000 Tonnen – genannt schwimmende Seezeichen – vor der Ostseeküste gesetzt und war auch für deren Pflege und



Der 1943 nördlich von Rügen gesunkene Frachter »Jürgensby«, vermutlich war er überladen

Wartung verantwortlich. Allerdings schien jene Ansteuerungstonne zu dicht neben das Wrack gesetzt worden zu sein, so dass man befürchtete, die Ankerkette des Seezeichens könnte über das Wrack streifen und es dabei zerstören. Ich sollte also in vierzig Meter Tiefe nach dem Rechten schauen und den Zustand der »Jürgensby« dokumentieren. Das geschah im Jahr der Jahrtausendwende.

Die Geschichte des Dampffrachters ist kurz und darum rasch erzählt, es ist auch wenig Spektakuläres dabei und vieles nicht bekannt.

Der Dampfer war 1921 in britischen Bideford gebaut worden, es trug die Baunummer 1, was eventuell einen Hinweis liefert, warum 22 Jahre später das Schiff aus unbekanntem Gründen sank, wie es offiziell hieß. Nach meinen Feststellungen am Wrack gab es keinerlei Zerstörungen, die auf einen Torpedo, eine Mine oder Fliegerbombe hinwiesen. Ich vermute, dass einfach die Statik des Schiffes nicht stimmte und der Frachter – mit 799 BRT ausgewiesen – überladen war.

Das Dampfschiff lief unter britischer Flagge und dem Namen »Hubbastone«, Ersteigentümer war Hansen Shipping, London. Irgendwann wurde es an einen deutschen Kaufmann und Reeder in Flensburg verkauft, der gab ihm den Namen eines Stadtteils der Hansestadt: Jürgensby. Nach Kriegsbeginn wurde die »Jürgensby« wie andere Schiffe beschlagnahmt und für Transportaufgaben der Kriegsmarine eingesetzt. Die Reederei verlor alle Schiffe bis 1945. Nach dem Krieg setzte sich die wahrlich dramatische Unternehmensgeschichte mit etlichen Standort- und Eigentümerwechseln, Pleiten und Selbstmorden fort. Heute gibt es in Flensburg die Christian Jürgensen, Brink & Wölffel Schiffsmakler & Umschlags GmbH (CJBW), die mit dem Datum 1919 wirbt – solange sei man bereits als Schiffsmakler in Flensburg ansässig.

Wie auch immer: Die »Jürgensby« wurde am 21. Mai 1940 von einer deutschen Fliegerbombe im Ärmelkanal getroffen und schwer beschädigt. Und damit es nicht dem Gegner in die Hände fiel, versenkte die Besatzung das Schiff. Vier Monate

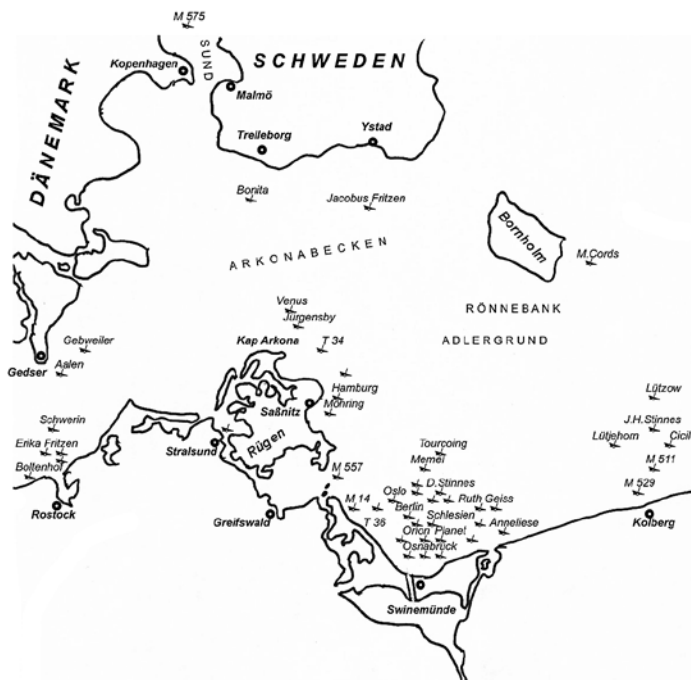
später wurde es gehoben, wahrscheinlich von der italienischen Bergungsfirma Serra, und anschließend wieder instandgesetzt. Danach fuhr das Dampffrachtschiff als Kanalinselvesorger.

Am 24. Juni 1943 sank die »Jürgensby« vor Arkona. Aus den Archivunterlagen, soweit vorhanden, lässt sich schließen, dass sie mit Kohle aus Stettin kam und nach Lübeck sollte. Völlig unbekannt bleibt jedoch, wie viele Seeleute an Bord waren und wie deren Schicksal ausschaute.

Das Wrack, das ich vor etwa anderthalb Jahrzehnten erstmals betauchte, lag auf $54^{\circ} 16,00$ N, $13^{\circ} 56,00$ E in der Nähe der Ansteuerungstonne »Arkona«. Die Grundtiefe an dieser Stelle beträgt 42 Meter. Das Schiff – etwa sechzig Meter lang und sieben Meter breit – lag auf der Steuerbordseite auf meist kiesigem Grund, im Umfeld waren noch Spuren der Ladung zu finden. Die Brücke steht auf 36 Meter Tiefe. Sie befand sich einst über dem Maschinenraum und war vom Unterkunftteil getrennt. Es gab eine kleine Kombüse und ein paar Kojen.



Taucher am Wrack der »Jürgensby« in etwa vierzig Metern Tiefe. Trotz völliger Dunkelheit sind die Überreste des Frachters aus Flensburg üppig überwachsen



Der Schornstein lag auf dem Deck des Wracks zwischen der Brücke und den Aufbauten. Das Deck und die Aufbauten waren bereits stark durchgerostet und erlaubten einen Blick ins Innere. An Deck waren viele Gegenstände zu entdecken, darunter einige Boxen mit unterschiedlicher Munition, meist Kaliber 3,7 cm. Im Bug des Wracks fand ich einen einzigen großen, leeren Raum.

Ein besonderes Merkmal des Wracks ist das runde Heck, das sogenannte Dampferheck. Inzwischen bedeckten Miesmuscheln vollständig die obere Bordwand. Bruchstücke neben dem Wrack wurden von sehr feinem Sediment bedeckt. Und natürlich fehlten nicht die Reste von Schleppnetzen. Doch dem Landesamt in Schwerin konnte ich beruhigende Meldung machen: Die Ankerkette der Tonne ist nicht annähernd in die Nähe des Wracks genommen, die »Jürgensby« ist unversehrt, das einzige Problem die herumliegende Munition.

Die »Guschi« hatte Holz
geladen, mit dem sie unterging.
Auf dem Meeresboden,
im und außerhalb des Wracks,
liegen die Rundhölzer

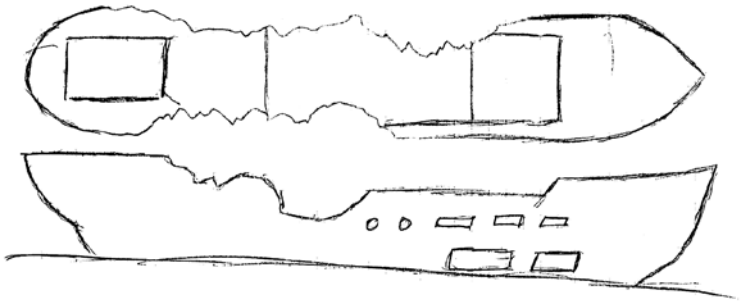


Das Dampffrachtschiff »Guschi«, gesunken 1935

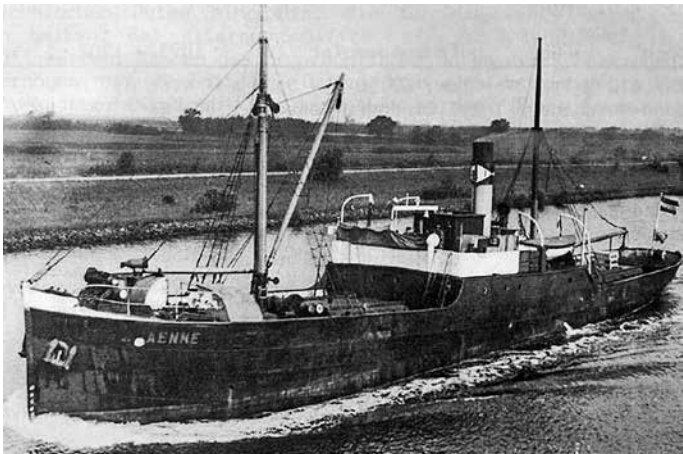
Am Rande des nicht existenten Unterwassernationalparks Jasmunder Bodden liegt seit 1935 ein Frachter namens »Guschi« in etwa vierzig Metern Tiefe. »Guschi II«, der Nachfolger, war in die deutsche 9. Landungsflottille im norwegischen Narvik eingebunden, wurde im März 1946 nach Warnemünde überführt und als Reparationsgut in die Sowjetunion überstellt; über das weitere Schicksal dieses Motorschiffes ist nichts bekannt.

Auch von der »Guschi« wissen wir wenig. Das Schiff war mit einer Ladung Rundholz unterwegs, als es fünfzehn Seemeilen vor Arkona sank. Vielleicht war es überladen, eventuell verrutschte die Ladung bei schwerer See, auch eine technische Havarie ist denkbar. Bei der Untersuchung des Wracks ließ sich der Grund für den Untergang nicht mehr feststellen. Man vermutet, dass die »Guschi« um 1910 gebaut wurde und verglichen werden kann mit dem Dampfschiff »Aenne« der Reederei Kunstmann. Die »Aenne« war etwa 40 Meter lang und sieben Meter breit und hatte knapp 300 BRT.

Angetrieben wurde die »Guschi« durch eine technische Besonderheit: eine druckgetriebene Dampfmaschine, die mit sogenanntem Sattedampf arbeitete. Bei der Sattedampfmaschine lagen alle Siederohre für die Dampferzeugung in einem Wasserbett, und sie verfügte über ein zweites Röhren-



Skizze des Wracks der »Guschi«, wie es 2014 vorgefunden wurde



So hat die »Guschi« vermutlich ausgesehen – baugleicher Dampffrachter »Aenne« der Reederei Kunstmann in Hamburg

system, das vom Feuer oder den heißen Rauchgasen bestrichen wurde. Dadurch wurde der Dampf »überhitzt« und erreichte Temperaturen um 350 Grad Celsius. Im Wrack fanden wir im Kohlebunker Koks und Steinkohlereste.

Erstmals suchten wir 2014 das Wrack mit 18 Tauchern auf. Wir bestiegen im Stralsunder Hafen auf dem Dänholm ein Arbeitsboot und fuhren in das Seegebiet östlich von Arkona. Bei den Tauchgängen setzten wir autonome Leichttauchgeräte mit Pressluft und etwas schwerere Tauchtechnik mit Trimix

ein. Unsere Aufgabe bestand darin, das Wrack und das Umfeld der »Guschi« zu untersuchen, alles zu vermessen und Vorschläge für das weitere Vorgehen zu machen.

Die SS »Guschi« lag auf Position $54^{\circ} 44,00$ N, $13^{\circ} 50,00$ E. Der Zahn der Zeit hatte deutliche Spuren hinterlassen, die Wände an Backbord und Steuerbord waren teilweise eingefallen und zerstört, was vermutlich daran lag, dass viele Schleppnetze über das Wrack gegangen waren. Der Schiffskörper aus Stahl war reichlich mit Sediment bedeckt. Bei unseren Untersuchungen fanden wir etliche Ausrüstungsgegenstände, so etwa im Bugbereich ein gut erhaltenes Steingutgefäß.

Allerdings warf der Zustand des Wracks die Frage auf, ob eine Konservierung als technisches Bodendenkmal lohne. Eine Bergung schlossen wir aus: zu aufwendig, zu teuer, eine Restaurierung an Land nicht zu rechtfertigen, dazu war es nicht alt und exklusiv genug. Ich schlug vor, die verwertbaren Relikte zu bergen und das Wrack künftig für geführte Tauchgänge auch



Schweben über dem Stahlrumpf des Dampfrachters



Steingutgefäß unter dicker Sedimentschicht: das Wrack des 1935 gesunkenen Dampfrachters »Guschi«

mit Unterwasserarchäologen zu nutzen, da es gut zu erreichen war. Meinen Bericht an das Amt in Schwerin schloss ich mit dem Vorschlag:

»Das Schiffswrack ist ein Bodendenkmal von Bedeutung für die regionale und nordeuropäische Geschichte, es stellt zudem eine wichtige archäologische Quelle des Schiffbaus und der Schifffahrt sowie des Handels in der Ostsee dar.

Es wird empfohlen, in Expeditionen das Wrack genauer zu untersuchen, um weitere Erkenntnisse zu gewinnen, vor allem aber, um Veränderungen am Wrack zu dokumentieren. Dies schließt Forschungen in einschlägigen Archiven ein, da über das Schiff wenig bis nichts bekannt ist.

Da nicht nur dort, sondern auch an anderen Wrackfundstellen Haupt- und Nebenverkehrswege sowie Fischereigebiete liegen, empfehle ich den stärkeren Einsatz von Sonartechnik in Kooperation mit privaten Unternehmen, dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) oder dem Marine-

amt, weil damit schneller und ungefährlicher operiert werden kann als mit Tauchern. Dadurch wären wir in der Lage, eine Gesamtübersicht der Wracks und ihres Umfeldes systematisch zu erstellen. Auf dieser Basis könnte gezielter getaucht werden.

Ich empfehle zudem Rücksprache mit dem Inspekteur der Deutschen Marine und dem Befehlshaber der Flotte, dem BSH und dem See- und Marineamt des Bundesgrenzschutzes sowie den Fischereibehörden, um diese zu bewegen, dass sie in ihrem Zuständigkeitsbereich für eine größere Rücksicht bei bekannten Wrackfundstellen wirken. Dafür sollten auch die vorhandenen Datenbanken, in denen Fundplätze eingetragen sind, gemeinsam genutzt werden. Weiterhin sollten wir den Tauchklubs und Veranstalter von Tauchexpeditionen in der Ostsee noch stärker als bislang bewusst machen, dass es sich bei Wracks um schützenswerte technische Unterwasser-Denkmale handelt, inklusive der in den gesunkenen Schiffen befindlichen Gegenstände. Sie müssen vor Plünderungen geschützt werden. Die Entfernung von Teilen erfüllt den Straftatbestand des Diebstahls und wird juristisch verfolgt.

Wir sollten mehrsprachige Informationstafeln vor diesen Denkmälern anbringen, auf denen Mitteilung über das Wrack und seine Geschichte gemacht wird, aber auch, um vor Grabschändungen und Plünderungen zu warnen. <