Abgescannt

Identifizierung des Artillerieschulschiffes Carl Zeiss

Ein fast 80 Meter langes Ostseewrack heisst in der Seekarte bislang nur »Wrack W30«. Holger Buss und seine Tauchpartner konnten es erfolgreich identifizieren. Geholfen hat ihnen dabei ein 3D-Modell des Wracks.

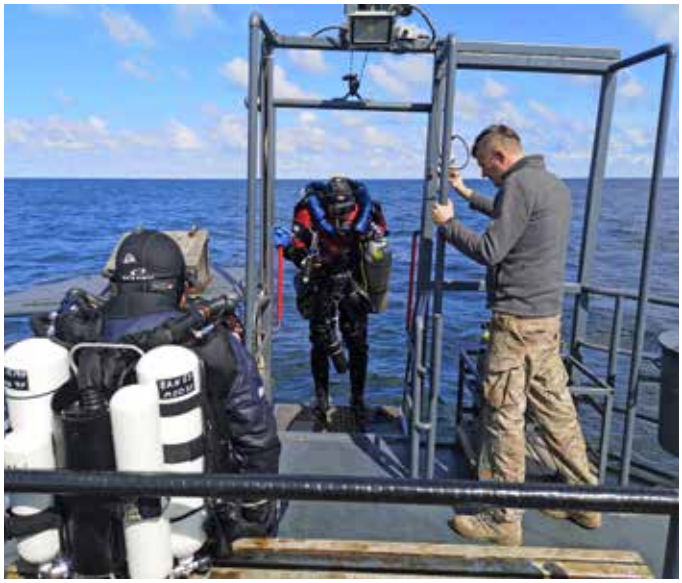
Text: Holger Buss
Fotos: Gezeitentaucher

Am 28. August 2021 sind wir mit dem Schiff auf dem Rückweg vom Wrack der Elbing IX. Es ist der letzte Tag der Expedition des Baltic Sea Heritage Rescue Projects in dieser Saison. Wir hatten bereits diverse Wracks in der östlichen Ostsee betaucht, vermessen und dokumentiert und abends sollte die Fähre gehen. »How about a last wreck?«, fragt unser Kapitän Linas. »It is close to the harbor, not very spectacular, but quite big«. Wir schauen uns verdutzt an. Klar doch! Deswegen sind wir ja da. Und ob es spektakulär ist oder nicht, werden wir dann ja selbst sehen. Linas selbst weiß weder den Namen des Wracks, noch um welchen Typ Schiff es sich handelt. Er tippt auf einen alten Frachter. Die offizielle Bezeichnung ist jedenfalls »Wrack W30«. Seit 1981 ist es in den Karten als Hindernis für die Schifffahrt gelistet.

Ein großes Wrack auf dem Echolot

Andreas und ich sind die einzigen OC-Taucher und beginnen sofort hektisch mit der Gaslogistik, während sich die Rebreathertaucher gemütlich einen Kaffee kochen. Eine frische D18 steht noch auf dem Deck, und meine D20 wird mit den Speicherflaschen aufgetoppt. Stages benötigen wir nicht, weil es an der Stelle nur etwa 22 Meter tief ist. Kann also losgehen. Wenig später erreicht unser Schiff das Ziel und das Wrack erscheint auf dem Echolot. »Hui, das ist aber groß!«, wir schätzen es auf 80 bis 100 Meter Länge. Die Shotline wird gesetzt und in die Nähe des Wracks geworfen. Sie besteht nur aus einem eisernen Grundgewicht mit Seil und Boje. Wie immer gehen die Rebreathertaucher als erstes ins Wasser. Das hat sich bewährt, denn falls das Wrack erst gesucht werden muss, haben die mehr Reserve in der Grundzeit. Andreas und ich folgen nach wenigen Minuten, springen von der NZ55 und tauchen ab. Das Wasser ist leicht grünlich und mit sandigen Schwebeteilchen eingetrübt. Bei den anderen Tauchgängen in der vergangenen Woche wurde das Wasser nach 30 Metern deutlich klarer, aber dafür haben wir jetzt in der Tiefe noch Restlicht. Wir kommen am Heck an, und das Wrack zeigt sich von einer seiner schönsten Seiten. Es liegt 90 Grad nach Backbord gekentert auf dem Sandboden. Der riesige Rumpf mit Schraube und Ruderblatt sieht fantastisch aus. Sofort beginne ich, mein Kameragestell auseinanderzuklappen. Ich habe es speziell für 3D-Aufnahmen konstruiert, es ist erstaunlich simpel, aber trotzdem effektiv. Ausgeklappt ist es 2 Meter lang. Zwei Go-

SELBST DER TAUCHBOOTKAPITÄN WEISS WEDER DEN NAMEN DES WRACKS, NOCH UM WELCHEN TYP SCHIFF ES SICH HANDELT. DIE OFFIZIELLE BEZEICHNUNG IN DER SEEKARTE IST »WRACK W 30«.



Entspanntes Auftauchen: Das Tauchschiff NZ55 verfügt über einen Aufzug für Taucher.

pros sind in einem Abstand von 100 Zentimeter befestigt. An den Enden befindet sich je eine Lampe und in die Mitte wird der Brenner meiner Oceanex Tanklampe gesteckt. Dadurch, dass zwei Kameras befestigt sind, hat man von vornherein eine Überlappung der Kamerabilder und deckt gleichzeitig einen größeren Bildbereich ab. Das riesige Wrack in einem Zuge aufzunehmen, erscheint mir in diesem Moment trotzdem noch eher unwahrscheinlich. »Naja, mal sehen, wie weit wir kommen«, denke ich mir und tauche los.

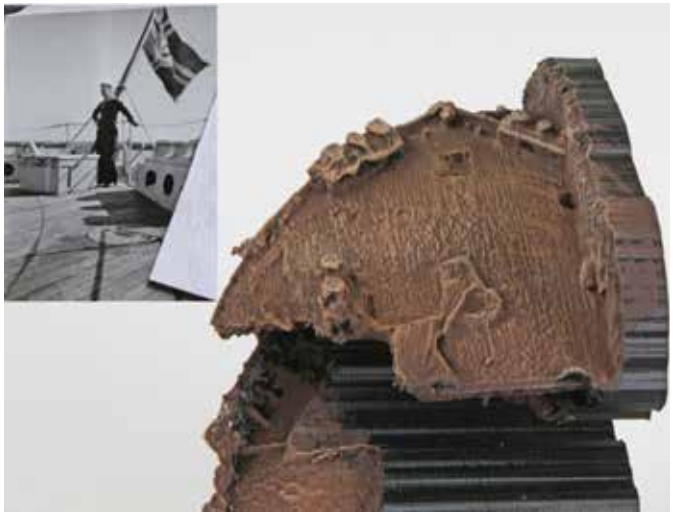
Deutsche Schiffsplakette

Dank einer Sichtweite von circa fünf Metern und dem Restlicht kann ich mich etwas schneller bewegen als bei den üblichen Scans. Zunächst nehme ich Propeller, Ruderblatt und die Heckpartie auf. Dann arbeite ich mich langsam zum Bug vor. Mein Buddy Andreas folgt mir. An Deck finden wir einen Einfüllstutzen mit einer Plakette in deutscher Schrift. »Hey, ein deutsches Schiff, das ist doch schon mal cool!« denke ich mir. Die Aufbauten sind stark auseinandergebrochen. Es sieht faszinierend aus aber die vielen Überhänge machen die 3D-Aufnahmen knifflig. In der Mitte des Wracks entdecken wir die Hauptmaschine. Offensichtlich eine Dieselmaschine. Auffällig ist, dass hier in der Mitte des Schiffs der Rumpf stark beschädigt ist. Es scheint, als wäre ein anderes Schiff durch das Wrack hindurchgefahren und hätte so das Wrack aufgerissen. Im Bereich des Maschinenraums könnte ich mich als Ingenieur stundenlang aufhalten, aber dazu habe ich jetzt keine Zeit. Im vorderen Bereich ist das Wrack ziemlich genau zur Hälfte versandet, sodass die Spitze des Bugs mit dem Sandboden eben ist. Das Klüsenrohr für die Ankerkette und den Festmacher am Bug nehme ich sorgfältig auf. Diese markanten Objekte kann man später mit historischen Fotos gut vergleichen. Im Moment lässt sich weder das Alter noch der Zweck des Schiffes bestimmen. Eine Glocke oder eine Plakette mit dem Schiffsnamen finden wir nicht. Technisch gesehen sind wir nun auf dem Rückweg und wir arbeiten das Wrack nun auf der Rumpfseite in Richtung Heck ab. Das ist eher unspektakulär, weil es nicht viele Details zu sehen gibt. Man muss nur aufpassen, dass man keine größeren Gebiete auslässt. Das Resultat wären dann später Fehlstellen, also Löcher im Rumpf.

Die Plakette weist auf ein deutsches Schiff hin

Und tatsächlich erreichen wir nach 70 Minuten wieder die Schiffsschraube. Dort treffen wir auch auf das andere Team. Ohne nennenswerte Dekoverpflichtung tauchen wir aus und werden von Linas und der

Links: An Bord der NZ55: Eckhard Becker, Andrey Govorov, Linas Duoblys, Markus Amann, Holger Buss, Dr. Andreas Küver (v.l.n.r.)
Rechts: Ein Blick auf das Heck. Anstelle der Kiste befindet sich heute ein viereckiges Loch im Boden.



Links: Mit einem speziellen Kameragestell werden die Videoaufnahmen erstellt. Rechts: Das fertige Modell aus dem 3D-Drucker.

NZ55 aufgesammelt. »Das war geil!« sagt Andreas gleich nach dem Tauchgang und alle stimmen ihm zu. Es war ein schöner Abschluss der Projektwoche. Etwas später erreichen wir den Hafen von Klaipeda und laden unsere Tauchausrüstungen in die Autos. Mit der Fähre geht es dann um 21 Uhr wieder Richtung Kiel, und wir können gemütlich beim Bier und Abendessen die Woche Revue passieren lassen.

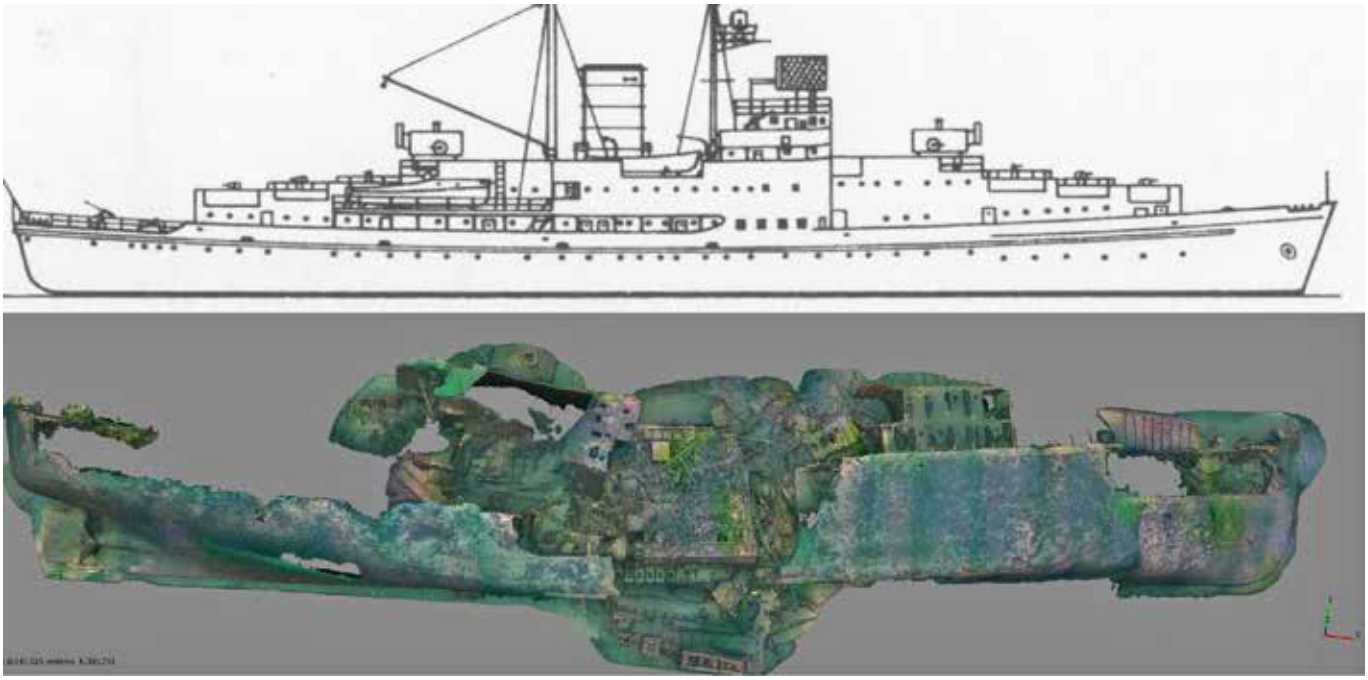
Rechenarbeit

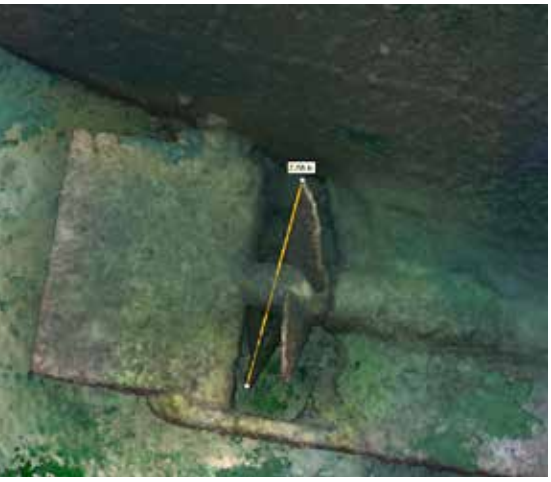
Ein paar Tage später beginne ich mit der Auswertung der Aufnahmen. Der Ablauf, erfolgt genau so, wie es bereits in der WETNOTES 42 beschrieben ist. Zunächst werden die Videos in Einzelbilder zerlegt. Dann beginnt der Rechner mit dem großen Puzzlespiel, indem er Gemeinsamkeiten und Überlappungen sucht. Dieser erste Schritt benötigt zwei Tage Rechenzeit. Die Bilder, die nicht zugeordnet werden konnten, muss ich von Hand einarbeiten. Aber nach einigen Tagen Arbeit habe ich endlich das vollständige Wrack vor Augen. Es ist erstaunlich detailreich, selbst die Nähte der Eisenplatten des Rumpfes kann man erkennen. Der Bereich des Maschinenraums ist ebenfalls gut gelungen und man erkennt auch gut den beschädigten Bereich in der Mitte. Vielleicht ist dort wirklich ein großes Schiff durch das Wrack hindurch gefahren und hat so das Loch produziert.

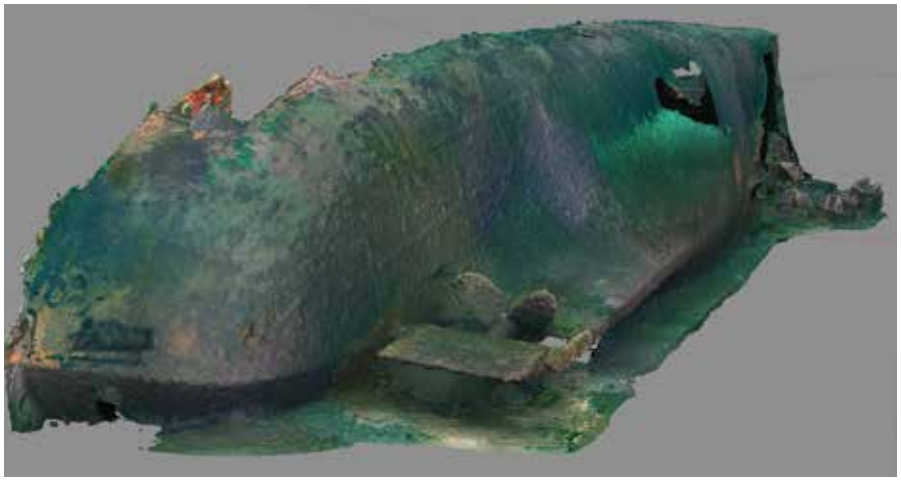
> AUFFÄLLIG IST, DASS IN DER MITTE DES SCHIFFS DER RUMPF STARK BESCHÄDIGT IST. ES SCHEINT, ALS WÄRE EIN ANDERES SCHIFF DURCH DAS WRACK HINDURCHGEFAHREN UND HÄTTE ES AUFGERISSEN.

Ich muss noch etwas Zeit investieren, um das Modell für den 3D-Druck aufzubereiten. Der 3D-Druck des 80 Zentimeter großen Modells benötigt weitere drei Tage. Es besteht aus mehreren Einzelteilen. Aber das Ergebnis hat sich gelohnt, wie ihr auf den Fotos sehen könnt.

Vergleich des 3D-Modells mit dem Schiffsplan. Das Wrack ist im mittleren Bereich stark beschädigt.







Links: Im 3D-Modell kann man Details ausmessen, wie zum Beispiel die Schiffsschraube mit circa 2,7 Meter Durchmesser.
Rechts: Das Heck des Wracks mit Schraube und Ruder in der Übersicht

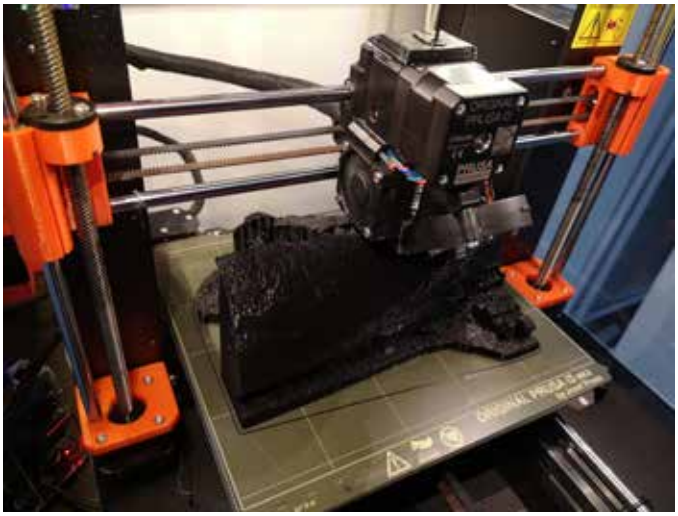
Was jetzt noch fehlt, ist der Name des Schiffes und seine Geschichte. Also beginne ich mit der Recherche und nehme mir die Listen gesunkener Schiffe im Bereich Memel vor, die ich im Laufe der Zeit zwecks anderer Recherchen zusammengestellt habe. »Memel« war der Name für Klaipeda, als es noch zum Deutschen Reich gehörte. Schnell fällt mein Interesse auf das Artillerieschulschiff Carl Zeiss. Im Buchband »Die deutschen Kriegsschiffe« von Erich Gröner gibt es dazu eine Skizze und die Grundabmessungen. Auch seine dort angegebene Untergangsposition deckt sich gut mit der Wrackposition. Auf der Skizze im Buch erkenne ich nun auch deutliche Gemeinsamkeiten zu meinem 3D-Modell. Als absoluter Glücksfund entpuppen sich Fotografien von einem alten Fotoalbum mit dem Titel »Erinnerung an meine Dienstzeit auf dem Art.Sch. Schiff Carl Zeiss«. Es zeigt Aufnahmen von Matrosen an Deck. Dank des 3D-Modells kann ich im Nachhinein Aufnahmen aus genau dem selben Winkel produzieren und so quasi die Position des Fotografen von 1942 einnehmen. Im Prospektionsbericht fasse ich die Details zusammen und veröffentlichte den Bericht. Alle Details des Wracks sowie seine Position lassen keinen Zweifel, dass es sich um das Schiff »Carl Zeiss» handelt. Es ist davon auszugehen, dass es zumindest Insidern in Litauen bereits bekannt war, dass es sich beim Wrack W30 um die Carl Zeiss handelt.

Ein Schulschiff im Krieg

Kommen wir zur Geschichte des Schulschiffs: Ursprünglich ist das Schiff als Frachtmotorschiff ROLAND L.M.RUSS bei den Lübecker Flenderwerken gebaut worden und 1938 zu Wasser gelassen. Es wurde am 15. April 1939 an den Auftraggeber (Reederei Ernst Russ, Hamburg) abgeliefert. Es wurde allerdings nie als Frachtschiff verwendet, weil es sofort an die Kriegsmarine verkauft wurde, die es als Artillerieschulschiff umbauen wollte. Dazu wurde es mit zahlreichen Entfernungsmessgeräten ausgestattet. Diese bestehen im Grunde aus einem Rohr mit Spiegeln und Optiken an den Enden. Der Bediener steht in der Mitte, schaut durch ein Okular und bringt durch Drehen der Spiegel die beiden Bilder in Deckung. An einer Skala kann nun die Entfernung - zum Beispiel zum feind-

MS Carl Zeiss	
Schiffstyp	Artillerieschulschiff
Abmessungen	78,5 × 12,1 × 4,2 m
Material	Stahl, geschweißt
Motor	Diesel-Krupp-Germania, 6 Zylinder, 4-Takt
Schraube	2,70 m Durchmesser
Geschwindigkeit	13 Knoten
Hersteller	Lübecker Flender-Werke A.G., Lübeck (Luebeck)
Eigner	Kriegsmarine, 1935 – 1945
Besatzung	88 plus 158 Schüler
Bewaffnung	Drei 3,7 cm-Flak L/83 C 30 in Ubootlafette C 37.
Ausrüstung	14 E-Messgeräte (2 × 8 m, 4 × 3 m, 8 × 3,5 m)
Tiefe Wrack	22 m

Links: Das 3D-Modell wurde in vier Teilen gedruckt und dann zusammengeführt.
Rechts: Erst durch das Bemalen mit Farbe erkennt man alle Details der ansonsten schwarzen Form.



Links: Selbst die Schweißnähte lassen sich durch das 3D-Modell mit historischen Aufnahmen vergleichen.
Rechts: Eines der Entfernungsmessgeräte des Schulschiffes

ALLE DETAILS DES WRACKS SOWIE SEINE POSITION LASSEN KEINEN ZWEIFEL, DASS ES SICH UM DAS SCHIFF »CARL ZEISS» HANDELT. INSIDERN IN LITAUEN DÜRFTE DAS BEREITS BEKANNT GEWESEN SEIN.

lichen Schiff – abgelesen werden. Seinen Namen hatte dieses Schiff nach dem Optiker und Gründer der Jenaer Zeiss-Werke. Durch den Kriegsbeginn verzögert konnte das Schulschiff erst am 17. März 1941 in Betrieb gehen. Es waren vierzehn E-Messgeräte unterschiedlicher Größe sowie vier Funkmessortungsgeräte installiert.
Am 9. November 1942 lief das Schiff bei Rügen auf eine Mine. Um sein Sinken zu verhindern, wurde es auf einer nahen Untiefe auf Grund gesetzt. Wenig später ist es wieder schwimmfähig gemacht worden, blieb aber beschädigt und ging nicht mehr als Schulschiff in Betrieb. Im Oktober 1944, also zwei Jahre später, wurde die militärische Lage der Deutschen an der Ostfront immer verzweifelter, und das russische Militär war kaum noch aufzuhalten. Man entschied, die Carl Zeiss zusammen mit einem weiteren Schiff nach Riga zu schleppen, wo es einen Seeweg blockieren sollte. Auf halber Strecke nahm das Schiff aber immer mehr Wasser und bekam starke Schlagseite, sodass man sich entschied, es zunächst nach Memel einzubringen. Dort war allerdings die militärische Lage ebenfalls aussichtslos und die Evakuierung der Bevölkerung war bereits eingeleitet worden. So war an eine Reparatur nicht zu denken und die Carl Zeiss sank am 14.10.1944 in der Nähe der Hafeneinfahrt.

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. Seine Webseite: www.dive3d.eu

Baltic Sea Nature & Heritage Protection Association

Der gemeinnützige deutsche Verein engagiert sich für den Schutz der Ostsee. Sie finden und entfernen verloren gegangene Geisternetze. Und 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. Projektleiterin ist Sabine Kerkau.

Link zum Prospektionsbericht der Carl Zeiss