

Prospektionsbericht

Küstenfrachter MS Änne Ursula

Ort:

Nordsee
Nördlich von Norderney

Untersuchungsdatum:

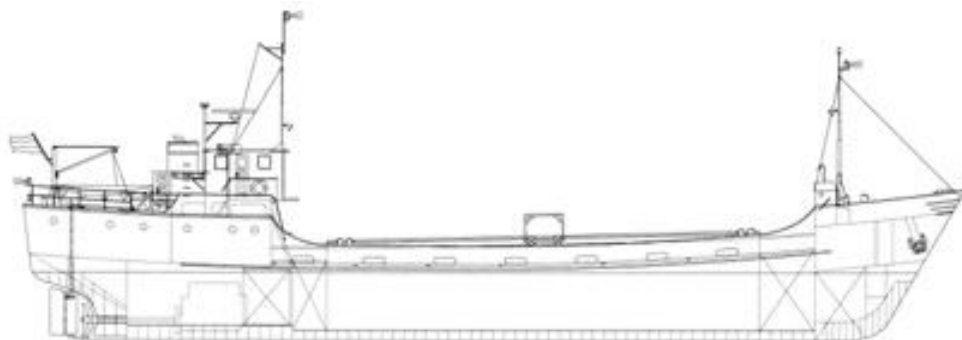
18.06.2023

Verfasser:

Holger Buss

Version:

28.06.2023



Einleitung	3
Beschreibung des Wracks	3
Fotogrammetrische Aufnahme des Wracks	5
Gedrucktes 3D-Modell	6
Aufnahmen vom Wrack - Bugsektion	7
Aufnahmen vom Wrack - Hecksektion	9
Küstenmotorschiff Typ Weselmann	10
Geschichte	10
Technik	10
Änne Ursula	11
Historisches Foto	12
Ladung	12
Der Untergang	13
Seeamt Hamburg	14
Besatzung	14
Wetter:	14
Welle:	14
Rettungsboote	15
Unfallursache	16
Rettungsmittel:	17
Zusammenfassung / Fazit	18
Quellenangaben	18
Autor	19
Aktuellste Version des Berichts:	19

Einleitung

In dem hier vorliegenden Prospektionsbericht wird das Wrack der Änne Ursula nördlich von Norderney beschrieben. Das kleine Küstenmotorschiff vom Typ Weselmann war in der Nacht vom 4. auf den 5. Dezember 1967 mit einer Ladung von 361 t Stahlblech und 60 t Bandstahl auf dem Weg von Gent nach Uddevalla gesunken. Die fünfköpfige Besatzung fand den Tod in der stürmischen See. Das Schiff wurde 1950 in der Stader Schiffswerft mit Baunummer 144 gebaut. Unser Team (Gezeitentaucher) hat es in den vergangenen Jahren bereits öfter betaucht. Jetzt gelang uns bei guten Bedingungen ein vollständiger 3D-Scan mittels Photogrammetrie.

Beschreibung des Wracks

Aufrecht stehendes Stahlwrack in ca. 20m Wassertiefe auf sandigem Grund. Bug und Hecksektion lassen sich klar erkennen. Aufbauten, Maschine und die Ladung fehlen. Der mittlere Teil des Laderaums ist vollständig versandet. Zwischen 1968 und 1970 wurden verschiedene Abbrucharbeiten mittels Bagger vorgenommen.

Bugsektion:

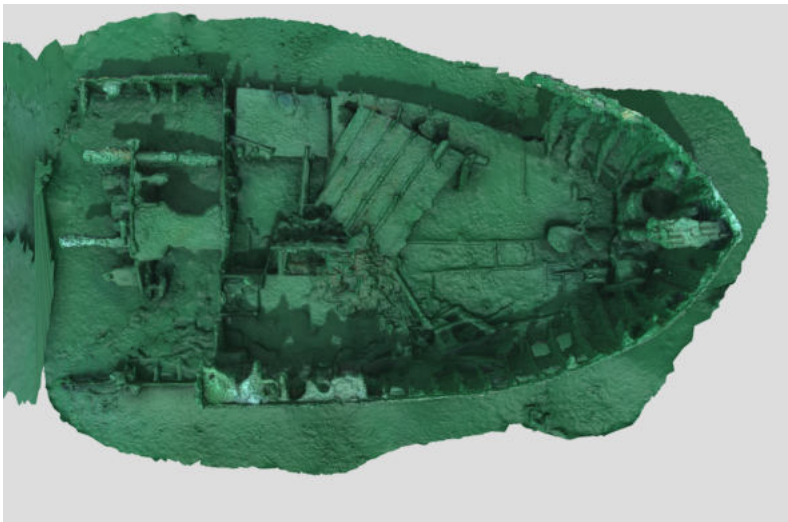
Die Maierform des Vorderstevens lässt sich klar erkennen. In der Bugsektion befinden sich eine Ankerwinde und eine Ladungswinde. Ein Ladebaum liegt nach Backbord, ist noch mit dem Mastfuß verbunden und verläuft in den Sand. Eine kleine Treppe führte auf das erhobene Vorderdeck. Ein Dreifachpoller befindet sich an der Oberkante der Seitenwand.



Photogrammetrische Abbildung des Wracks von Holger Buss

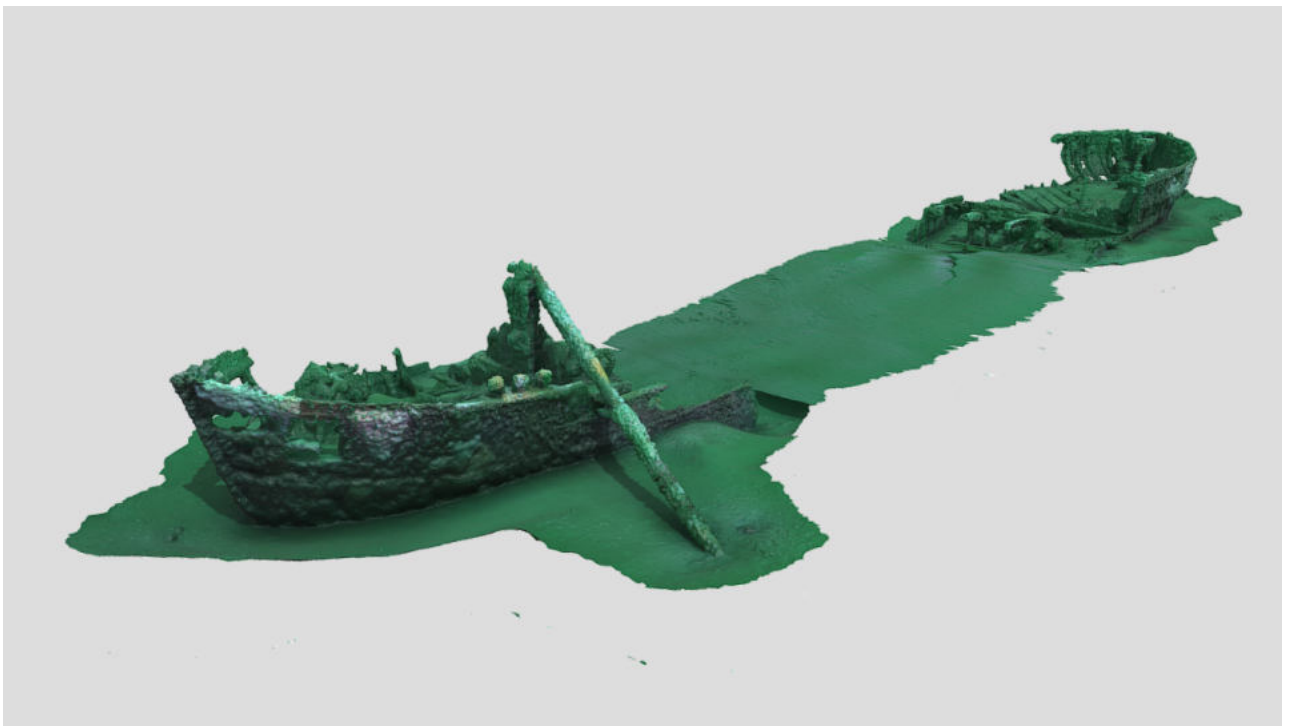
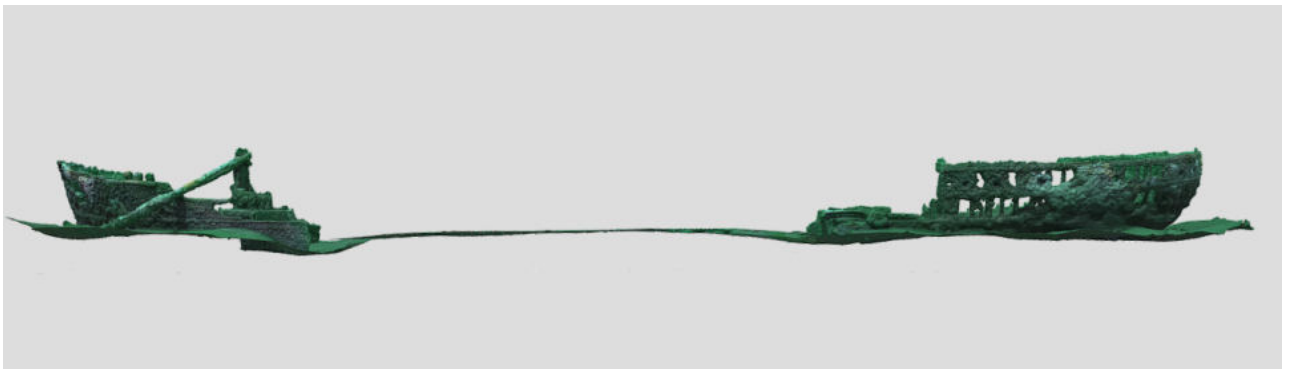
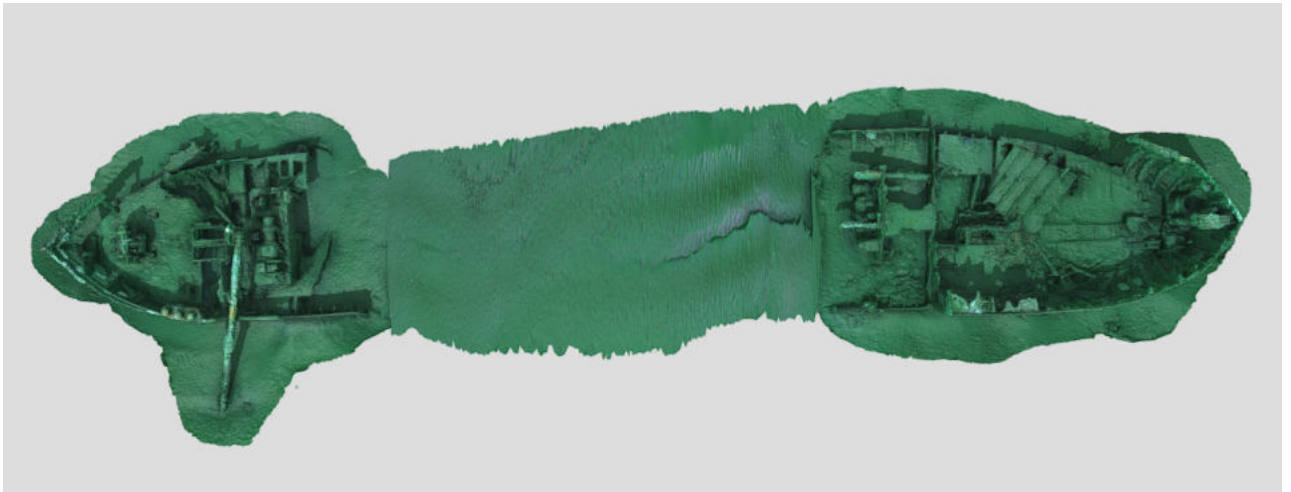
Hecksektion

Die Form des Hecks lässt sich klar erkennen. Aufbauten oder Brücke fehlen ebenso wie die Maschine. Es liegt ein Reservepropeller im hinteren Bereich des Hecks.



Fotogrammetrische Aufnahme des Wracks

In einem 45min Tauchgang am 18.6.2023 wurden Aufnahmen für Fotogrammetrie gemacht.

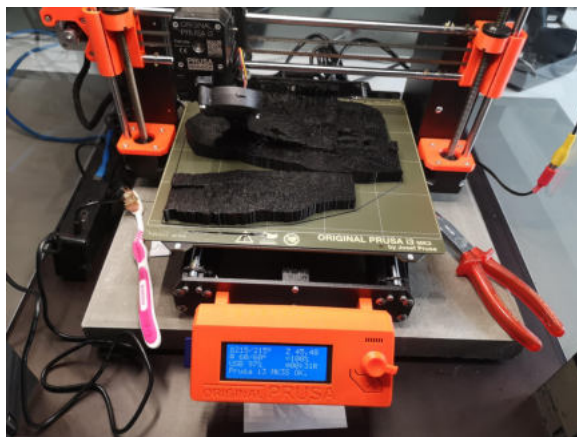


Erstellt von Holger Buss

Das 3D-Modell ist hier gehostet: [Sketchfab](#)

Gedrucktes 3D-Modell

Aus den digitalen Daten wurde ein 50cm Modell angefertigt. Druckzeit: 48 Stunden. Per Hand coloriert.



Fotos: Holger Buss

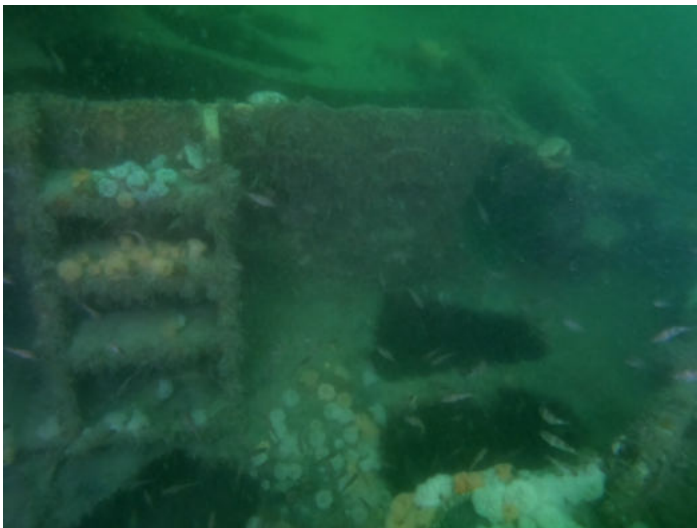
Hier die Daten zum Reproduzieren: www.dive3d.eu

Aufnahmen vom Wrack - Bugsektion

Dreifachpoller



Treppe



Hilfsanker



Ladewinde



Ankerwinde

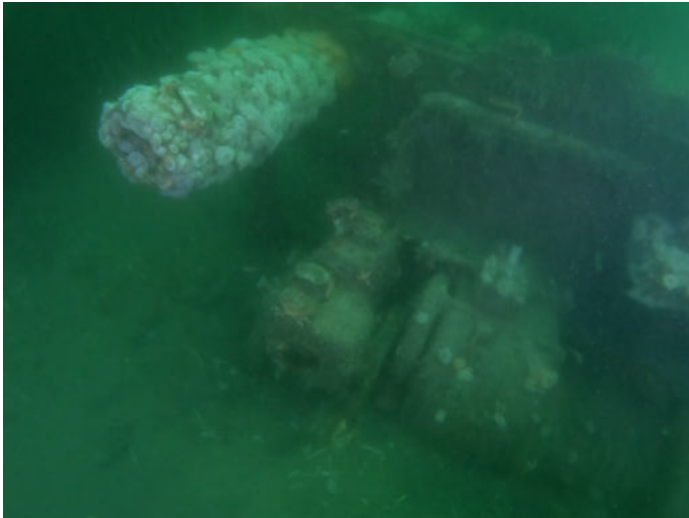


Ladebaum



Aufnahmen vom Wrack - Hecksektion

Reste der Maschinenanlage



Bordwand



Reservepropeller



Küstenmotorschiff Typ Weselmann

Unter den Bezeichnungen **Weselmann-Kümo** oder Typ Weselmann fasst man eine Gruppe kleiner deutscher Küstenmotorschiffe zusammen, die Ende der 1940er Jahre und in der ersten Hälfte der 1950er Jahre gebaut wurden. Die Schiffe, die alle auf einem gemeinsamen Grundentwurf fußten, wurden von einer Reihe Werften gebaut und bildeten den Grundstock der deutschen Küstenschiffsflotte nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs. Sie waren auch unter den Bezeichnungen Weselmänner, Volkswagen der Kümos oder Kleines Küstenmotorschiff bekannt, wobei der letzte Begriff auch vergleichbare Nachkriegsneubauten mit eigenständigen Konstruktionen einschließt.

Geschichte

Die deutsche Küstenschiffsflotte war nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs zu einem großen Teil verloren. Alle damals noch vorhandenen deutschen Schiffe mussten an die Alliierten abgeliefert oder unter deren Kontrolle gestellt werden und der Neubau von Schiffen war bis 1948 gänzlich verboten. Ab 1947/48 durften wieder Küstenmotorschiffe gebaut werden, deren Länge zwischen den Loten aufgrund der Kontrollratsdirektive 37 zunächst auf maximal 33,49 m (110 Fuß) beschränkt war.

Um erneut Küstenschiffahrt betreiben zu können, hatte sich 1947 die Arbeitsgemeinschaft Küstenschiff gegründet, der unter anderem das Unternehmen Maierform, die Hanseatische Ingenieurvereinigung und die Ingenieure Beeck, Lembcke und Weselmann angehörten. In Zusammenarbeit mit dem Verband deutscher Küstenschiffer erarbeitete eine Arbeitsgruppe unter dem Vorsitz des Hamburger Schiffbauers Adolf Weselmann mehrere Grundentwürfe für geeignete Volldecker, Quarterdecker und Schutzdecker, mit denen Kapitäne ihre durch Reparatur oder Kriegseinwirkung verlorenen Schiffe ersetzen könnten. Weil mit den seinerzeit zur Verfügung stehenden vier Millionen Mark so viele Schiffe wie möglich gebaut werden sollten, fiel die Wahl auf den Volldeckerentwurf Weselmanns, dessen Baukosten am günstigsten ausfielen.

Zunächst wurden 13 Schiffe in Auftrag gegeben, später wurden jedoch insgesamt 71 Schiffe gebaut. Den ersten strengen Beschränkungen der Alliierten entsprach aber nur die am 28. November 1949 von der Schiffswerft W. Holst abgelieferte Paul. Bis 1951 wurden die Auflagen schrittweise aufgehoben. Die Kümos dieser ersten Nachkriegszeit hatten meist eine Vermessung von etwa 299 Bruttoregistertonnen (BRT) bei einer Tragfähigkeit von 400 bis 650 Tonnen.

Technik

Die Schiffe verfügen über ein achtern angeordnetes Deckshaus über dem Maschinenraum und einem einzelnen Mittschiffs angeordneten Laderaum von weitestgehend unverbauter Form mit geringem Unterstau und erhöhtem Vorschiff. Die Luke des Laderaums wird mit hölzernen Lukendeckeln und Persenningen verschlossen. Beim Bau erhielten die Schiffe zwei einfache Ladebäume, die vor und hinter dem Laderaum angeordnet waren.

Der Antrieb der Baureihe bestand aus einem Viertakt-Dieselmotor, der eine Geschwindigkeit von acht bis neun Knoten erlaubte.

[Quelle](#)

Änne Ursula

Das MS. "Änne Ursula", Unterscheidungssignal DHJU, war in Hamburg beheimatet und Eigentum von Heinrich Querfeldt in Iselersheim. Das im Jahre 1950 von der Stader Schiffswerft G.m.b.H. erbaute Schiff hatte einen Raumgehalt von 267 BRT und 164 NRT. Der Antrieb erfolgte durch einen einfach wirkenden Viertaktmotor von 250 PS Leistung. Die "Änne Ursula" war mit 420.000 DMark versichert.

Das MS. "Änne Ursula" verließ am 2.12.1967 nachmittags den Hafen von Gent mit einer für Uddevalla bestimmten Ladung von 361 t Stahlblech und 60 t Bandstahl. Kapitän Bernd Querfeldt (der Sohn des Eigners) gehörte zur Besatzung.

Das MS. "Änne Ursula" erhielt die Klasse +100 A 4 "Große Küstenfahrt" (E) des Germanischen Lloyd. Es handelte sich um eines der damals üblichen Küstenmotorschiffe des Volldeckertyps mit Balkenkiel und mittlerer Aufkimmung des Schiffsbodens im Hauptspant. Das Schiff hatte eine kurze, versenkte Back und nur eine große Luke.

Die hauptsächlichlichen Bauteile, wie Bodenwrangen, Spanten, Außenhaut und Deck, waren genietet. Nur einige Eckverbindungen des Rahmenwerkes und die Verbindung zwischen Schergang und Deckstringer waren geschweißt. Im Jahre 1956 wurde das Schiff um 3,18 m verlängert. Außerdem wurde im Bereich der Luke von Spant 27 bis 59 ein Doppelboden eingebaut.

Die Hauptabmessungen des Schiffes nach diesem Umbau betragen:

Länge von Ruderachse bis Vorsteven:	43,30 m
Breite.	7,00 m
Seitenhöhe:	3,14 m
Backhöhe:	0,81 m
Poophöhe:	2,05 m
Länge der Luke:	2,26 m
Lukenbreite:	4,00 m

Die Lukenabdeckung bestand aus 13 Schiebebalken und Holzdeckeln von 80 mm Dicke und 3,10 m Länge. Die Persenninge wurden durch 14 Querriegel gesichert.

Eine Ausnahmegenehmigung für das Fahren von hölzernen Lukendeckeln wurde am 6.8.1964 von der See-Berufsgenossenschaft ausgestellt

Die Klassenerneuerungsbesichtigung fand für das Schiff im Juni 1963 in Wischhafen und für die Maschine im November 1962 in Kiel und Finkenwerder statt. Vom 19.10. bis 15.11.1965 wurde in Stade eine Bodenbesichtigung sowie eine Zwischenbesichtigung für Schiff und Maschine vorgenommen. Eine weitere Bodenbesichtigung fand vom 23.2. bis 2.3.1967 in Göteborg statt. Bei dieser Besichtigung wurde die Ruderanlage repariert. Außerdem wurde die Schraubenwelle gezogen und neu gelagert. Eine ausgedehnte Maschinenreparatur wurde vom 26.10. bis 23.11.1967 in Immingham vorgenommen. Bei dieser Gelegenheit wurde u.a. eine neue Schwanzwelle eingebaut. Der letzte Fahrterlaubnisschein war nach der letzten Besichtigung bis zum 29.12.1968 verlängert worden. Nach dem Freibordzeugnis der "Änne Ursula" betrug der vorgeschriebene Mindestfreibord im Sommer 0,38 m, im Winter 0,44 m und der Frischwasserabzug 0,06 m. Der Tiefgang mit Kiel auf Winterfreibord betrug 2,87 m. Als Lenzpumpen waren eine Kreiselpumpe von 25 m³/h Leistung mit direktem Antrieb und eine an den Hauptmotor angehängte Kolbenpumpe von 11 m³/h Leistung vorhanden.

Historisches Foto



Ladung

Laut Ladeschein bestand die Ladung aus 420,5 t Stahl, und zwar 361 t Stahlplatten verschiedener Größe und Dicke sowie 59,5 t aufgerolltem Flachstahl. Die Rollen hatten einen inneren Durchmesser von 508 mm und waren 1800 - 2000 kg schwer. Gemäß Stauplan waren die Stahlplatten über den ganzen Raumboden gleichmäßig verteilt, während darüber die Bandstahl bzw. Flachstahlrollen etwa im zweiten Viertel der Raumlänge von achtern untergebracht waren.

Der Sachverständige des Germanischen Lloyd, Dipl. Ing. Seefisch, hat ausgeführt:
 “ Nach dem Stauplan müsse das Schiff eine verhältnismäßig hohe Stabilität und einen etwas achterlastigen Trimm gehabt haben. Der angegebene Tiefgang von 10 Fuß sei vermutlich der größte Tiefgang für die Schleusendurchfahrt gewesen.”

Aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen ergebe sich folgende Gewichtszusammenstellung:

Schiffskörpergewicht:	180 t
Brennstoff:	8 t
Sonstige Vorräte:	8 t
Ladung:	420 t

Die mögliche Verdrängung des Schiffes auf Winterfreibord in Seewasser habe 636 t betragen. Für das Gewicht von Schiff und Ladung seien bei Berücksichtigung aller Ausrüstungsgegenstände rechnermäßig etwa 620 t einzusetzen. Eine Überladung habe somit nicht vorgelegen. Der Freibord werde auf der Unfallreise in Seewasser etwa 0,50 m betragen haben gegenüber dem zulässigen Winterfreibord von 0,44 m

Der Untergang

Das Schiff wurde in Vlissingen zuletzt gesehen. Es wurde auch kein Funkspruch der "Änne Ursula" aufgefangen. Eine vom Seenot-Rettungsdienst unter Einsatz von Hubschraubern durchgeführte Suchaktion blieb ohne Erfolg.

Am 7.12.1967 schreibt die BILD:

Der Hamburger Küstenfrachter "Anne Ursula" versank in der Nordsee so rasch, dass die fünf Männer an Bord nicht einen einzigen SOS-Ruf abgeben konnten. Ihr Schiff muss in wenigen Sekunden gekentert sein. Bei Dorumergrode und bei Friedrichsgrode an der Nordsee wurden gestern zwei Tote angespült:

- Kapitän Bernd Querfeldt (25) aus Bremervörde. Er ist der Sohn des Eigners Heinrich Querfeldt.
- Decksmann Edmund Guttman (23) aus Österreich.

Die drei übrigen Seeleute der „Änne Ursula“ sind noch vermisst. Die Suche nach ihnen wurde bei Dunkelheit abgebrochen. Es bestehen nach Meinung der Fachleute keine Überlebenschancen.

Die drei Vermissten sind:

- Kapitän Anton Meier (55)
- Steuermann Hartmut Molz (25) aus Steinbeck an der Luhe
- Leichtmatrose Schmidt (29) aus Hamburg.

Zwei leere Rettungsboote des Schiffes wurden gestern auf der Nordseeinsel Norderney angespült. Mehr hat die See von der „Änne Ursula“ bisher nicht freigegeben. Das kleine, nur 450 Tonnen tragende Schiff fuhr mit zwei Kapitänen. Der junge Kapitän achterlicher Bernd Querfeldt wollte in Cuxhaven aussteigen, um Weihnachten bei seiner Familie in Bremervörde zu verbringen. Kapitän Meier sollte die Reise dann fortsetzen. Er war in Belgien an Bord gegangen.

Kapitän Meiers Frau zu BILD: „Mein Mann hatte Vorahnungen. Er sagte zu mir: "Die Maschine der 'Änne Ursula' ist nicht in Ordnung."

Das Schiff war mit einer Ladung von 420 Tonnen Eisen auf der Reise von Gent in Belgien nach Udevalla in Schweden. Am Sonnabend hatte das Schiff Gent verlassen. Am Montag sollte es in Cuxhaven anlegen, um Kapitän Querfeldt von Bord zu lassen. Aus der gefährlichen Ladung und aus der Wetterlage schwere Nordwest-Stürme schließen Fachleute: Die „Änne Ursula“ ist vor See gekentert. Denn vor achterlicher See kann die Stabilität (Aufrichtungsvermögen) rasch nachlassen. Besonders bei Schwerladungen. Auf diese Weise ist schon manches Schiff ein Opfer der See geworden. Es wird vermutet, daß die Änne Ursula in der Nacht zum Dienstag im Sturm von einer Welle unter Wasser gedrückt wurde.



Seeamt Hamburg

Am 7. Januar 1968 kommt das Seeamt Hamburg zu folgendem Schluss:

“

Am 4. oder 5. Dezember 1967 ist das Motorschiff "Änne Ursula", das sich mit einer Ladung Stahlblech auf der Reise von Gent nach Uddevalla befand, in der Nordsee vor den ostfriesischen Inseln gesunken. Die fünfköpfige Besatzung hat den Seemannstod gefunden.

Die Ursache des Unfalles war nicht genau zu ermitteln. Wahrscheinlich ist das Schiff ein Opfer des in der Nacht vom 4. zum 5. Dezember 1967 in der Nordsee herrschenden Sturmes geworden. Fehler im Schiffsbetrieb oder Mängel in der Bauart, Ausrüstung, Einrichtung, Besatzung und Beladung des Schiffes sind nicht festzustellen.

“

Besatzung

- Kapitän Anton Mayer, geboren am 19.1.1912 in Kaufbeuren, Inhaber eines Befähigungszeugnisses A 4 zum Kapitän auf kleiner Fahrt I
- Kapitän Bernd Querfeldt, geboren am 6.5.1942 in Bremervörde, Inhaber eines Befähigungszeugnisses A 4 zum Kapitän auf kleiner Fahrt I
- Steuermann Hartmut Erich August Molz, geboren am 19.7.1944 in Steinbeck / Luhe, Inhaber eines Befähigungszeugnisses A 2 zum Seesteuermann auf kleiner Fahrt
- Leichtmatrose Günter Schmidt, geboren am 23.12.1938 in Hamburg
- Decksmann Edmund Guttmann, geboren am 25.5.1944 in Landl (Österreich)

Wetter:

Die Lufttemperatur betrug an diesem Tage 8 - 9° C, die des Oberflächenwassers 8,5°C.

In der Nacht zum 5.12.1967 nahm der Wind auf der Südflanke der Zyklone weiter an Stärke zu und wehte in den nachfolgenden Morgenstunden im Südteil der Nordsee aus westlicher Richtung in Stärke 7 - 8 mit Sturmböen. Mit dem Durchzug einer südostwärts schwenkenden Kaltfront sprang der Wind vormittags auf Nordwest und erreichte **Stärke 8 mit schweren Sturmböen**. Erst am 6.12.1967 früh ließ der Nordweststurm etwas an Stärke nach, tagsüber herrschte dann in der Deutschen Bucht ein Nordwest 6-7 mit Sturmböen.

Welle:

Bis zum 4.12.1967 früh steigerte sich auf dem Terschelling-Weg die nordwestliche Windsee auf 4m Höhe bei einer Periode von 7 - 8 sec. Im Laufe des Tages krimpte der Wind auf West und ließ an Stärke nach, so wurde jetzt eine westliche Windsee aufgeworfen, die in den Abendstunden eine Wellenhöhe von 2/2 m bei einer Periode von 6 sec hatte. Zusätzlich stand aber in der zweiten Tageshälfte des 4.12. 1967 eine nordwestliche Dünung mit einer Wellenhöhe um 2 1/2 m bei einer Periode von 8 sec. Am 5.12.1967 früh erreichte im Südostteil der Nordsee die westliche Windsee eine Höhe von 3/2 m bei einer Periode von 7 sec, nachmittags stand in diesem Seeraum eine nordwestliche Sturmsee von 4 m, die abends eine Wellenhöhe um 4 1/2 m

Rettungsboote

Am 5.12.1967 vormittags trieben am Nordstrand von Norderney zwei hölzerne Rettungsboote an. Das eine Boot war 4 m lang und trug auf beiden Seiten des Bugs den Namen "Änne Ursula". Am Spiegel stand außerdem der Heimathafen Hamburg. Das zweite Boot war 5 m lang. An der Innenseite Spiegel befand sich eine Metallplatte mit der Aufschrift "Bootsbau Wischhafen Nr.320 1264". Nach Ermittlungen der Wasserschutzpolizei gehörten beide Boote zu dem vermissten MS. "Änne Ursula".

Am 6.12.67 trieb in Dornumergröde und in Carolinensiel Friedrichshafen je eine männliche Leiche an, die von der Polizei als die beiden Besatzungsmitglieder der "Änne Ursula" Kapitän Bernd Querfeldt und Decksmann Edmund Guttmann identifiziert wurden. Als vermutliche Todeszeit wurde die Nacht vom 4. zum 5.12.67 ermittelt.

Am 6.12.67 wurde auf Norderney eine grauschwarze Rettungsinsel geborgen, die nach den Feststellungen der Polizei gleich- falls von der "Änne Ursula" stammte. Die Rettungsinsel war ebenso wie die beiden angetriebenen Boote ohne jeden Inhalt. Bei der Rettungsinsel fehlte auch der Seenotpacken. Außerdem war das Verdeck verloren gegangen. Die Fangleine war 10 - 15 m lang. Das Ende zeigte Reissmerkmale.



Die beiden angeschwemmten Rettungsboote



Rettungsfloß

Unfallursache

Über die Unfallursachen ließen sich nur Vermutungen anstellen. Das Schiff sei in sehr schweres Wetter geraten, da aber ausreichende Seetüchtigkeit, genügender Freibord und eine sehr gute Stabilität als nachgewiesen gelten könnten, sei es schwer, in der Bauart oder Stabilität des Schiffes die Ursache des Unterganges zu suchen. Es sei nicht bekannt, ob das Schiff zur Zeit des Unfalles vor der See gefahren oder beigedreht gewesen sei. Da das Schiff nur eine versenkte Back von niedriger Höhe gehabt habe, seien entsprechend den Bestimmungen der neuen Freibordkonvention von 1966 die Bughöhe berechnet worden. Das hierfür vorgeschriebene Mindestmaß solle Schutz gegen eine allzu starke Überflutung des Vorschiffes bieten. Nach den Berechnungen sei die Bughöhe bei der "Änne Ursula", bezogen auf den Tiefgang bei Sommerfreibord, 5 cm größer und bei Berücksichtigung des Trimms und des nicht voll ausgenutzten Winterfreibords etwa 30 cm höher gewesen als das Sollmaß. Freibordmäßig habe das Schiff in diesem Punkte somit auch den neuesten Bedingungen entsprochen.

Bei der Suche nach den Unfallursachen dränge sich die Frage nach der Stauung der Ladung auf, weil das sehr steife Schiff im Seegang hart gearbeitet haben müsse. Eine Resonanz der Schiffsschwingungen zu den Seegangperioden habe zwar nicht vorgelegen, Es sei aber bekannt, dass Stahlladungen bei hartem Arbeiten des Schiffes sich leicht aus ihrer Verkeilung lösen und dadurch zu einer Gefahr für das Schiff werden könnten.

In dem Bericht über die Stauung der Ladung werde mitgeteilt, dass die Flachstahlrollen auf der Rundung liegend und nicht auf der Kreisfläche stehend transportiert worden seien. Das sei ungewöhnlich, denn nach Auskunft Hamburger Stauereibetriebe sei es sonst üblich, derartige Rollen, wenn sie nicht zu lang seien, auf der Kreisfläche stehend zu stauen.

Bei einem inneren Durchmesser von 805 mm und einem Gewicht von rd. 2 t könne für die Stahlrollen je nach Breite ein Außendurchmesser von 1 - 1,2 m angenommen werden. Da die Rollen auf den gleichmäßig über den Raumboden verteilten Stahlplatten gelegen hätten, sei die Laderaumbreite schon durch ein oder zwei Reihen nebeneinander verkeilter Rollen ausgefüllt worden. Die Zahl der Reihen hänge davon ab, ob zunächst an der Bordwand mehrere Lagen auf der Kreisfläche stehend gestaut worden seien, um den dazwischen auf der Rundung liegenden Rollen einen gewissen Halt zu geben. In jedem Falle käme es bei diesen kleinen Schiffen darauf an, die Rolle nicht nur querschiffs, sondern auch in der Längsschiffsrichtung zu sichern. Bei einem Seegang von 4 m Höhe in der Nordsee könne ein Küstenmotorschiff eine Vertrimmung von etwa 8° annehmen. Falls die Vermutung zutrefte, dass die Stahlrollen sich aus ihrer Verkeilung gelöst hätten, so müsse bei dem erheblichen Gewicht der Rollen und den harten Roll- und Stampfschwingungen mit schweren Beschädigungen des Schiffes gerechnet werden.

Verluste von Schiffen mit Stahlladungen seien in den letzten Jahren mehrfach vorgekommen. Die vorliegenden Beispiele reichten vom Durchstoßen der Außenhaut und Leckschlagen der Schiffe bis zum Übergehen der Ladung mit nachfolgender Flutung durch irgendwelche Öffnungen, die zum Sinken der Schiffe geführt hätten. Diese letzte Möglichkeit sei auch bei der "Änne Ursula" nicht ausgeschlossen. Da jedoch die näheren Umstände nicht bekannt seien, müsse die Ursache für den Verlust des Schiffes letztlich als ungeklärt gelten.

Rettungsmittel:

An Rettungsmitteln seien ein Rettungsboot für 8 Personen, ein Arbeitsboot mit 5 % Lufttanks, ein aufblasbares Rettungsfloß für 10 Personen sowie vier Rettungsringe und für jede Person eine Schwimmweste an Bord gewesen. Die Rettungsmittel seien nie beanstandet worden. Aus dem Zustand des geborgenen Rettungsfloßes könnten keine eindeutigen Schlüsse gezogen werden. Es sei möglich, dass die Schiffsbesatzung die Rettungsinsel über Bord geworfen hätte. Das Floß könne aber auch entweder durch Seeschlag oder durch den Auftrieb nach dem Sinken des Schiffes aus seinen Halterungen gerissen worden sein. Die Reißfangleine sei anscheinend, wie vorgeschrieben, am Schiff befestigt gewesen und habe beim Steifkommen die Kohlendioxidflaschen für das Aufblasen geöffnet. Die etwa 25 m lange Fangleine sei entweder durch Wind und See oder als 25 m Wassertiefe gesunken sei Floßes gerissen. falls das Schiff in mehr durch den Auftrieb des Die Leine sei jedenfalls nicht unmittelbar am Floß abgeschnitten worden. Unter diesen Umständen sei nicht zu klären, ob die Rettungsinsel von den Schiffbrüchigen besetzt worden sei. Der Seenotpacken und der Dachstoff seien vielleicht nach dem Antreiben der Rettungsinsel entwendet worden.

Zusammenfassung / Fazit

Es besteht kein Zweifel, dass es sich bei dem Wrack um das MS ÄNNE URSULA handelt, das im Dezember 1967 bei Sturm unweit von Norderney sank. Wir konnten das Wrack untersuchen und mittels Fotogrammetrie digitalisieren. Wir wollten die Umstände des Untergangs klären und wurden in den Akten des Staatsarchivs Hamburg fündig.

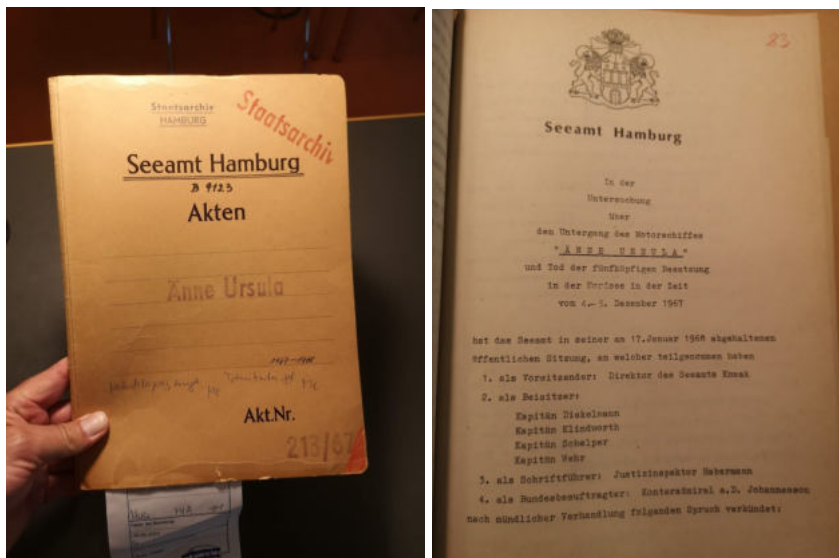
Die Reise der "Änne Ursula" führte entlang der ostfriesischen Küste, die im Winter wegen schlechten Wetters gefürchtet und für ein kleines Schiff von 267 BRT nicht ohne Gefahr ist. Das Schiff ist offenbar dem orkanartigen, westlichen Sturm in der Nacht vom 4. zum 5. Dezember zum Opfer gefallen. Das Schiff befand sich in gutem Zustand und war auch nicht überladen. Zwischen der Schiffsperiode und Seegangperiode bestand keine Resonanz. Der Untergang erfolgte offenbar so schnell, daß kein Notsignal mehr gefunkt werden konnte.

Es ist möglich, daß das kleine Schiff von der See überrollt wurde, vielleicht bei dem Versuch beizudrehen, oder nach einem Ausfall der Maschine.

Es ist auch möglich, dass die Stahlladung bei hartem Arbeiten des Schiffs sich allmählich aus der Verkeilung gelöst hat und dadurch eine Gefahr für die Außenhaut des Schiffs wurde und sie schließlich Leck schlug. Nach den vorherigen Erfahrungen sind Schiffe mit Stahlladungen schon mehrfach auf diese Weise in Schwierigkeiten geraten. Im Falle der "Änne Ursula" kann sich vielleicht ungünstig ausgewirkt haben, dass die Stahlrollen offenbar auf der Rundung liegend und nicht auf der Kreisfläche stehend transportiert worden sind. Es lässt sich auch nicht übersehen, dass die in wenigen Reihen von Bordwand zu Bordwand gestauten Rollen auch bei guter Verkeilung in der Längsschiffsrichtung nicht besonders gut gesichert gewesen sein können.

Quellenangaben

Die hier vorliegenden Informationen entstammen größtenteils aus der Akte des Staatsarchiv Hamburg inklusive dem Seeamtsspruch.



Autor



Holger Buß ist Diplomingenieur der Elektrotechnik und entwickelt Steuerungssysteme für unbemannte Fluggeräte. Er taucht seit 1999, ist mit TEC1 (GUE) 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. Seit 2020 digitalisiert er Schiffswracks mittels Photogrammetrie, die auf seiner Webseite präsentiert werden.

Dipl. Ing. Holger Buss
Moormerlandstrasse 39
D-26802 Moormerland
holger.buss@googlemail.com
www.Dive3D.eu

Aktuellste Version des Berichts:

<https://dive3d.eu/docs/berichte/>

±