

Wrackfunde

Einfach spektakulär!

Von Wolfgang Freihen

Zuletzt machte das US-amerikanische Bergungsunternehmen Odyssee mit seinem umstrittenen Fund eines gewaltigen Silberschatzes Schlagzeilen. Doch auch davor gab es Funde, die entweder große Mengen an materiellen Gütern oder wertvollen Kulturschätzen zutage brachten. ATLANTIS nennt die wichtigsten davon.

Als ich Anfang der 50er Jahre zu tauchen anfang, kam gerade das Buch “Ich tauche nach Schätzen“ von Harry E. Rieseberg auf den Markt. Beeindruckend auch die beigegegebene Liste über 463 Wracks, die riesige Werte mit in die Tiefe gerissen hatten. Alles exakt belegt mit Datum und Untergangsort.

Die spanische Schatzflotte

Dass das Auffinden solcher Schiffe trotzdem nicht einfach ist, zeigt die Geschichte Kip Wagners. Seit Jahren fand er Silbermünzen am Strand von Florida, Hinweise auf die spanische Armada. Vom Holz der Schiffe war nichts mehr zu sehen, die Untergangsstellen waren durch dicke Sandschichten und Korallen bedeckt. Kapital für groß angelegte Suchaktionen stand nicht zur Verfügung. Wagner und seine Freunde aber waren vom Willen beseelt, fündig zu werden. Mit einfachsten Mitteln erreichten sie 1961 ihr Ziel, das Glück war ihnen zu Hilfe gekommen. Ein Hurrikan hatte eine Stelle frei gespült, so dass man auf alte Kanonen und viele fest miteinander verkrustete Dublonen stieß. Im Laufe der nächsten Jahre wurden aus sieben Wracks der gleichen Schatzflotte von 1715 Schätze im Wert von mehr als drei Millionen Dollar geborgen. Einen Teil davon kann man heute in einem speziellen Museum in Key West bewundern. Übrigens: Die Schiffe lagen nur 300 Meter vor der Strandlinie in einer Tiefe von fünfeinhalb Meter.

Kulturschätze im Mittelmeer

Schon zehn Jahre zuvor begann Jacques Cousteau vor Marseille mit einer Bergung. Allerdings ging es nicht um Gold oder Silber, sondern um die eines römischen Frachtschiffes aus dem zweiten Jahrhundert vor Christus, das nur 16 Kilometer vor seinem Ziel untergegangen war. Für die Bewältigung dieser Aufgabe veranschlagte er gerade mal zwei Monate, die sich schließlich auf fünf Jahre ausdehnten. Man barg hunderte von Amphoren. Aus Firmensiegeln, die sich auf vielen davon fanden, ließ sich gar ihr Herstellungsort ausfindig machen, so konnte sogar die Fahrtroute rekonstruiert werden.

1960 entdeckte Peter Throckmorton beim türkischen Kap Gelidonia ein Wrack aus der Bronzezeit, das lange als das älteste jemals gefundene galt, bis schließlich 1982 ein noch älteres bei Uluburun, ebenfalls in der Türkei entdeckt wurde. Diese Schiffsreste und die gesamte Ladung wurden in der Zeit von 1984 bis 1993 geborgen, anzusehen heute in Bodrum, und auf einem Nachbau dieses Schiffes kann man sogar Ausfahrten buchen (s. Atlantis 2/2006).

Die „Wasa“

Anders Franzén, Chef der Treibstoffversorgung der schwedischen Marine, verbrachte viel seiner Freizeit in verstaubten Archiven, um dem Verbleib des auf seiner Jungfernfahrt gekenterten Flaggsschiffs König Gustav Adolfs nachzuforschen. 1954 endlich konnte er die „Wasa“ vom Boot aus orten, und 1961 wurde sie nach 333 Jahren wieder ans Tageslicht heraufgeholt. Viele Jahre nahm die Konservierung in Anspruch, und heute kann man dieses fast völlig erhaltene Schiff, Nationalstolz der Schweden und touristische Attraktion zugleich, in Stockholm in Augenschein nehmen – in einem eigens dafür errichteten Museum.

Die „Mary Rose“

Auch in Großbritannien erregte es riesiges Aufsehen, als 1982 die „Mary Rose“, das ehemalige Prunkschiff Heinrichs VIII, nach über 400 Jahren gefunden und geborgen wurde. Auch dies war den unermüdlichen Nachforschungen eines einzelnen Mannes zu verdanken, dem Historiker Alexander McKee. Für ihn war dieser Fund bei der Isle of Wight die Erfüllung eines langjährigen Traumes. Dabei sind Wracks in Großbritanniens Gewässern absolut nichts Seltenes: Schon 1984 wussten Zeitungen zu berichten, dass der Marinehistoriker Richard Larn Hinweise über die ungeheure Menge von rund 250000 Schiffen in seinem Computer gespeichert hat, die seit 900 Jahren rund um das Inselreich zu Bruch gingen, darunter auch solche der spanischen Armada und andere Schatzschiffe.

Schätze Asiens

Auf der anderen Seite unseres Globus, vor den Philippinen, grub Franck Goddio in den Jahren 1985 bis 1997 ganz andere Schätze aus: 500 bis 1000 Jahre altes und teilweise äußerst feines chinesisches Porzellan, gern als weißes Gold bezeichnet, dazu Keramiken und Bronzegegenstände aus fünf verschiedenen Dschunken. Hinzu kamen andere Wracks, darunter 1990 das der „San Diego“, einer spanischen Galeone, die im Kampf mit einer holländischen Flotte am 14. Dezember 1600 ebenfalls in philippinischen Gewässern gesunken war. Wieder wurden chinesisches Porzellan und Terrakottatöpfe geborgen, außerdem japanische Schwerter, Glaswaren und auch Kanonen. Goddio, der ursprünglich Mathematik und Ökonomie studiert hatte, danach mehrere Jahre als UNO-Berater und später als solcher der saudisch-arabischen Regierung arbeitete, machte 1984 schließlich sein Hobby zum Beruf. Er gründete ein eigenes Institut für UW-Archäologie und geht seitdem mit hochmodernen, teilweise einzigartigen Techniken seiner Arbeit nach, die er besonders gern solchen Ländern zur Verfügung stellt, die keine eigenen Institutionen für UW-archäologische Aufgaben haben. Zuletzt

machte er sich einen Namen als Ausgräber der versunkenen ägyptischen Schätze vor Heraklion und Alexandria, derzeit in Bonn zu sehen. Anders als Goddio sind die meisten Schiffsberger weniger an der Historie, als viel mehr am finanziellen Erfolg interessiert. So bei der „Tek Sing“, einer großen Dschunke, die 1822 im Südchinesischen Meer versank. Mit ihr ging nicht nur die gesamte Ladung verloren, sondern knapp 1700 Menschen kamen dabei zu Tode, mehr als bei der „Titanic“. Ihr Porzellan, immerhin 350000 Einzelteile, stellt die bislang weltweit größte Menge dar, die man 1999 unversehrt aus dem Meer barg. Ein Jahr später wird dieser Schatz in Stuttgart für 22,4 Millionen Mark versteigert. Sein Finder, Mike Hatcher, hatte bereits zuvor andere Schiffe geborgen, wie auch die „Geldermalsen“, einen holländischen Ostindienfahrer, der 1752 gesunken war. Die dabei geborgenen 180000 Stück chinesischen Porzellans brachten 1986 in Amsterdam sogar eine noch größere Summe ein, nämlich runde 20 Millionen US-Dollars.

Die „Titanic“

Heutzutage werden wichtige Schiffswracks nicht nur in betauchbaren Tiefen aufgespürt sondern bis hinunter in die lichtlose Tiefsee. So auch die „Titanic“, deren Wiederentdeckung nicht nur von kulturhistorischer Bedeutung ist, sondern deren Wert vor allem auch im Nachweis der Wirksamkeit der eingesetzten, hochmodernen Technik liegt, um die sprichwörtliche Stecknadel im Heuhaufen aufzuspüren. Dass das gar nicht so einfach war, belegt die Tatsache, dass der wochenlangen Suche Robert D. Ballards im Jahre 1986 bereits drei andere aufwendig ausgerüstete Expeditionen vorausgingen, die alle scheiterten. Das, obwohl die Untergangsstelle einigermaßen bekannt war. Mit 46329 BRT war die „Titanic“ das größte Schiff ihrer Zeit. Kurz vor Mitternacht des 14. April 1912 stieß sie auf ihrer Jungferreise mit einem Eisberg zusammen und versank innerhalb von nur drei Stunden in der Nähe der Großen Neufundlandbank. 1503 Menschen kamen dabei ums Leben. Heute glaubt man zu wissen, dass es höchstwahrscheinlich ein Schwelbrand der gestauten Kohlevorräte und nicht die Jagd nach dem Blauen Band war, die die ungebremsste Weiterfahrt in jener Schicksalsnacht erforderte. Ihr in zwei Teile auseinander gebrochener Rumpf liegt in einer Tiefe von 3800 Meter und wurde mittlerweile zum touristischen Höhepunkt mit kleinen Tiefseetauchbooten, während Robert D. Ballard jetzt dem Verbleib von Kriegsschiffen des 2. Weltkrieges nachspürt.

Die „Central America“

Tommy Thompson gelang mit genau der gleichen Technik, die zur „Titanic“ führte, einem selbst gebauten Roboter, und dem Geld von sieben Millionen Dollar, die von 106 risikofreudigen Anlegern aufgebracht wurden, die Bergung des bisher größten versunkenen Schatzes überhaupt, der aus einer Tiefe von 2500 Meter gehoben wurde. Gemeint ist die „Central America“, die 1857 während eines Hurrikans in internationalen Gewässern vor der Küste South Carolinas sank. Der Schaufelraddampfer war auf dem Weg nach New York und hatte das ungeheure Vermögen von heute fast einer Milliarde Dollars in Form von Gold an Bord, das man in mühseliger und jahrelanger Arbeit aus den Flüssen Kaliforniens heraus gewaschen hatte. Dem Auffinden und teilweisen Bergen dieses riesigen Vermögens ab dem Jahr 1988 dienten nicht nur Angaben aus alten Schiffstagebüchern, nachdem man 149 Überlebende aus dem Meer gefischt hatte, sondern auch komplizierte Computerberechnungen, um das Abtreiben der Rettungsmittel, wie Booten und anderer Holzteile während des Sturmes zu berücksichtigen. Außerdem waren, wie bei anderen Wracks auch, verschiedene gerichtliche Auseinandersetzungen erforderlich, um die Rechtmäßigkeit der Bergung und den Besitz einwandfrei zu regeln. Alleine das mitunter jahrelange Forschen in alten Handschriften und Archiven, dazu der enorme technische und zeitliche Aufwand für die Suche vor Ort, dazu schließlich die Bergung selbst verschlingen viele Millionen Euro. Und oft sind es lediglich Gerüchte, denen erfolglos nachgejagt wird, wie es derzeit z.B. mit dem vermuteten Rommelschatz vor der Küste Korsikas der Fall zu sein scheint.