SPITZENWRACKS MIT SCHATTEN SEITE

Truk Lagoon: ein Ort am Ende der Welt, bekannt für einen der legendärsten Schiffsfriedhöfe überhaupt. Was weniger bekannt ist: Über dem Tauchertraum schwebt ein Damoklesschwert.

Text und Fotos: Dr. Florian Huber

TRUK LAGOON

DER AUTOR

Florian Huber (1975 in München geboren) studierte Ur- und Frühgeschichte, Anthropologie, Nordische Philologie und Ethnologie in München, Umeå (Schweden) und Kiel. Zehn Jahre leitetete er am Kieler Institut für Ur- und Frühgeschichte die Arbeitsgruppe für maritime und limnische Archäologie (AMLA) und promovierte 2014 über Arbeitsmethoden in schwierigen limnischen und maritimen Gewässern. Expeditionen und Ausgrabungen führten ihn mehrfach nach Schweden, Island, Ghana, Mexiko, Chile, Neuseeland, auf die Azoren sowie in den Sudan. Über vier Jahre leitete er die Forschungsarbeiten in den wassergefüllten Höhlen der Halbinsel Yucatán auf der Suche nach Überresten der Maya sowie prähistorischen Funden.

Hubers neuestes Buch ist erst unlängst im Dezember 2016 erschienen: »Tauchgang ins Totenreich« enthält reich bebilderte Kapitel über die Totenhöhlen von Mexiko, den Tiefen Brunnen in der Kaiserburg von Nürnberg, das deutsche U-Boot UC71 vor Helgoland, über eine Tauchaktion im Kraftwerk Walchensee, über den Schiffsfriedhof von Truk Lagoon und die von ihm ausgehenden Gefahren sowie über das »Jahrhundertwrack »Mars«, ein schwedisches Handelsschiff, das 1564 mit 800 Mann Besatzung sank (Hardcover, 334 Seiten, Rowohlt-Verlag, 24,95 Euro, ISBN 978-3-498-02838-1).
Zudem ist Huber im Unternehmen Submaris tätig, das Forschungstaucheinsätze für Wissenschaft und Medien durchführt. ⓘ www.submaris.com

Auch über Wasser, auch heute noch: Reste des Pazifik-Krieges.

Das Wrack eines Betty-Bombers ist gut erhalten und liegt in gerade mal 15 Metern Wassertiefe.

Die einheimische Bevölkerung ahnt nichts von der bevorstehenden Umweltkatastrophe.

In den Laderäumen der Schiffe befinden sich zum Teil Flugzeuge, wie diese Mitsubishi A6M Zero.

TRUK LAGOON

Seit über 30 Stunden sitze ich nun in einem Flugzeug. Ich bin verschwitzt, müde und versuche, wenigstens etwas Schlaf zu finden. In der letzten Reihe, ohne die Möglichkeit, meinen Sitz nach hinten zu klappen, und direkt neben der hoch frequentierten Toilette gelingt mir das nicht wirklich. Nach einer Ewigkeit setzen wir endlich unsanft auf. Gefühlt bin ich am Ende der Welt angekommen. Auf der Insel Weno, im Bundesstaat Chuuk im mittleren Westen der Föderierten Staaten von Mikronesien. Müde und gleichgültig lasse ich die üblichen Einreiseformalitäten über mich ergehen, ziehe meine Tauchtasche vom Gepäckband und gehe zum Ausgang. Dort wartet zum Glück schon ein Fahrer, der mich ins Truk Stop Hotel, meine Unterkunft für die nächsten Tage, bringt. Und dann kann ich endlich schlafen. Zumindest einige Stunden, denn durch den Zeitunterschied von neun Stunden ist mein Rhythmus ziemlich durcheinander geraten. Doch nach einer erfrischenden Dusche und einigen Tassen Kaffee auf der Terrasse mit Blick auf den Pazifik bin ich dennoch bereit für meinen ersten Tauchgang an den legendären Wracks, die hier seit 1944 in Truk Lagoon (heute Chuuk Lagoon) liegen.

Operation Hailstone

Mit dem verheerenden Luftangriff am 17. und 18. Februar 1944 auf Truk Lagoon, der als Operation Hailstone bezeichnet wird, gelang es den USA im Zweiten Weltkrieg, einen der bedeutendsten Stützpunkte der Japaner zu zerstören und an die 60 ankernde Schiffe zu versenken. Zwar wurde Truk nicht von amerikanischen Landungseinheiten eingenommen, war aber so schwer getroffen, dass die Lagune weder als Anker- noch als Flugplatz genutzt werden konnte. Für die Amerikaner war nun der Weg frei, um wichtige japanische Stützpunkte wie Guam, Saipan und Palau anzugreifen. Die Schiffswracks in Truk Lagoon gerieten währenddessen in Vergessenheit. Erst Ende der 60er Jahre tauchte der französische Meeresforscher Jacques Cousteau mit seinem Team in der Lagune von Truk und produzierte die Fernsehdokumentation »Lagoon of Lost Ships«. Sie führte dazu, dass die Wracks weltweit zu einem Paradies für Taucher wurden. Im selben Jahr erklärte die Staatsverwaltung der Insel die gesamte Lagune zum Nationaldenkmal. Heute gelten sie als bedroht. Durch Verwitterung, Vandalismus und Plünderungen verschlechterte sich der Zustand der versunkenen Schiffe in den vergangenen Jahren zunehmend.

Rost: langsam aber beharrlich

Als Unterwasserarchäologe möchte ich mir jetzt mein eigenes Bild davon machen. Doch vor allem interessiert mich ein Aspekt: das noch vorhandene Öl in den Tanks der Wracks und die daraus resultierende Umweltbedrohung. Über 8500 Schiffswracks mit gefährlichem Inhalt, darunter mehr als 1500 Öltanker, liegen in unseren Weltmeeren und rosten vor sich hin. Drei Viertel der Wracks stammen aus dem Zweiten Weltkrieg, annähernd 4000 ruhen im Pazifik. Tickende Zeitbomben, denn über kurz oder lang werden sie komplett verrosten; die Korrosionsrate liegt im Salzwasser bei etwa 0,1 Millimeter pro Jahr. Irgendwann werden die Wracks instabil und brechen unter ihrem eigenen Gewicht zusammen. An die 20 Millionen Liter Schweröl, Diesel und Kerosin könnten sich dann in den Ozeanen verbreiten und verheerende Umweltschäden anrichten.

Archäologen und Umweltwissenschaftler arbeiten bereits seit einigen Jahren an Modellen und Methoden, um vorhersagen zu können, wann die Wracks anfangen, Öl zu verlieren oder zu zerfallen und welche Küstenabschnitte zuerst betroffen wären.

Laut einem Bericht der Umweltschutzorganisation Earthwatch, wurde in Truk Lagoon bereits an der Rio de Janeiro, der San Francisco, der Nippo, der Kiyosumi, der Fujisan und der Hoyo Maru Ölaustritt beobachtet. Bei den letzten beiden handelt es sich um Öltanker; sie hatten also mit Sicherheit ungleich mehr Öl an Bord als die restlichen Schiffe, die in Truk Lagoon untergingen. Alleine die Hoyo Maru konnte über 15.000 Liter Öl aufnehmen. Mit speziellen Computerprogrammen, die Wind, Strömung, Jahreszeiten und Gezeiten berücksichtigen, berechnen Experten, dass es unter Umständen nur eine Stunde dauern würde, bis das Öl der Hoyo Maru die erste Insel erreicht hat. Nicht genügend Zeit um auch nur ansatzweise zu reagieren. Mangrovenwälder, Korallenriffe und Strände würden innerhalb kürzester Zeit mit einer Schicht giftigen Ölschlicks überzogen. Fischerei und Tourismus kämen zum Erliegen. Somit wäre die Wirtschaft von Truk Lagoon für Generationen ruiniert.

Um wenigstens etwas dagegen zu unternehmen, habe ich Kontakt zum ZDF aufgenommen und sie für die Geschichte Truk Lagoons gewinnen können. Für die später im Jahr geplanten Dreharbeiten zur Dokumentation »Abenteuer Pazifik« werde ich also ein weiteres Mal mit dem Unterwasserkamerateam unserer Firma Submaris zurückkehren, um auf die Problematik aufmerksam zu machen.

Die Fujikawa Maru

Endlich geht es los: Mit einem kräftigen Schwung kippe ich rückwärts vom Rand des kleinen Bootes und platsche ins Wasser. Ich checke meine beiden Atemregler, lasse etwas Gas aus meinem Inflator und sinke zusammen mit meinem Tauchpartner James hinab ins tiefe Blau. Kurz darauf sehe ich erste dunkle Umrisse. Da liegt sie

Rosten vor sich hin: Öl- und Benzinfässer im Inneren der Fujikawa Maru.

Bei unseren Dreharbeiten für Terra X haben wir an der Kensho Maru Ölaustritt beobachtet und gefilmt. Natürlich haben wir Proben genommen.

Socorro
Island

Stell' Dir den magischen Ort vor, wo Riesenmantas und Delfine den Kontakt mit Tauchern einfordern.

Nautilus

NAUTILUS
MARINE RESCUE GPS

- Handlich & kompakt
- Ohne MMSI
- Lizenzfrei
- 5 Jahre Batterie
- 55 km Radius
- AIS / DSC Technologie

www.NautilusLifeLine.com

Besuche uns auf der BOOT 2017
Halle 3, E69

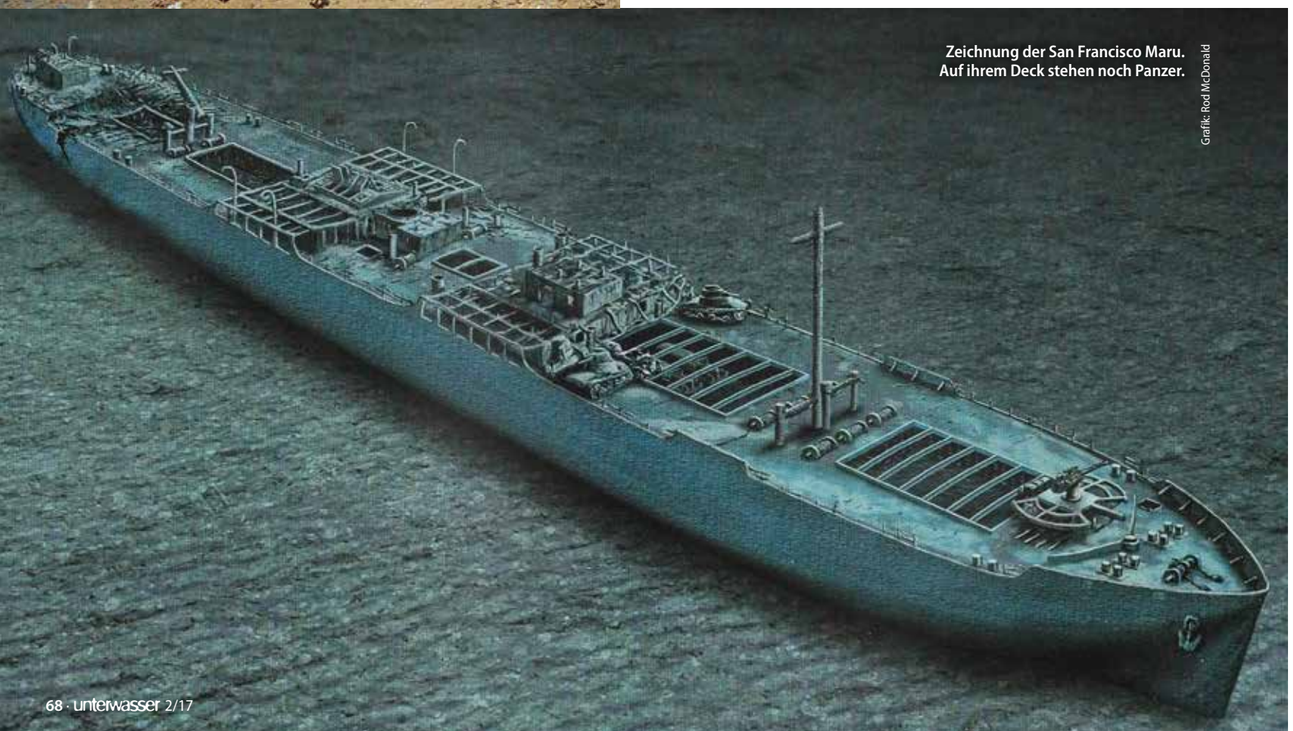
Auch im Dschungel verborgen finden wir Wracks. Dieses japanische Schiff wurde nie fertiggestellt.

Explosive Hinterlassenschaften: In jedem Wrack liegen unzählige und gefährliche Munitionsreste.

– die Fujikawa Maru. Zu Friedenszeiten transportierte der Frachter hauptsächlich Textilien wie die seinerzeit sehr begehrten Bekleidungsfasern Baumwolle, Leinen, Jute, Seide und Flachs. Nach Japans Eintritt in den Krieg wurde das Schiff am 9. Dezember 1940 als Kriegsschiff requiriert und der Kaiserlich Japanischen Marine unterstellt, um Flugzeuge, Motoren und Gleisbaumaterial zu transportieren.

Langsam werden die Umrisse deutlicher, und ich erkenne die imposante Brücke und die Reste des dahinter liegenden Schornsteins, über dem ein riesiger Schwarm Füsiliere kreist. Wir sinken weiter nach unten und erreichen kurz darauf die gewaltige Ladeluke, die wir erkunden wollen. Im grellen Schein meiner Lampe sehe ich die ersten Teile von Flugzeugen. Es sind die Reste von mindestens fünf japanischen Kampfflugzeugen, die nicht mehr rechtzeitig an Land geschafft werden konnten. Es handelt sich dabei vermutlich um vier Mitsubishi A6M Zero und eine Mitsubishi A5M, die seit 72 Jahren im Bauch der Fujiwaka Maru ruhen. Mit 11.000 gebauten Exemplaren war die A6M, das die Alliierten Zeke nannten, das meistgebaute japanische Flugzeug des Zweiten Weltkriegs. Kamikaze-Spezialtruppen, deren Piloten in den meisten Fällen Freiwillige waren, verwendeten sie für ihre perfiden Selbstmordangriffe gegen Schiffe der Alliierten während der letzten Kriegsjahre.

Vorsichtig nähere ich mich einer der Maschinen und fotografiere das Cockpit. Deutlich erkenne ich in der Kanzel die Armaturentafel, leider ohne Instrumente. Sie wurden gestohlen. Die einzelnen Rümpfe und Tragflächen aus Aluminium sind bereits mit unzähligen Korrosionslöchern übersät, dennoch kann man noch ganz deutlich Formen und Details erkennen. In einem Rumpf hängt noch eine Sauerstoffflasche an der Wand, daneben liegt eine verblichene Gasmaske. Zwischen den ganzen Flugzeugteilen liegen Kabel, Munition, ein kleiner Außenbordmotor, Ersatzpropeller und überall große Fässer. Einige sind bereits zerfallen oder stark löchrig. Aber die meisten dieser 200 Liter Fässer sind noch intakt. Ihr Inhalt – Öl und Flugzeugbenzin – wird früher oder später freigesetzt. Genau wie das Öl



Zeichnung der San Francisco Maru. Auf ihrem Deck stehen noch Panzer.

Grafik: Rod McDonald

TRUK LAGOON

in den großen Tanks der Schiffe. Ich fotografiere und filme die rostigen Fässer. So faszinierend die Szenerie ist, so erschreckend finde ich sie auch. Die bevorstehende Umweltbedrohung liegt nur wenige Zentimeter vor mir und ist ganz offensichtlich.

Durch einen Spalt tauchen wir weiter in den nächsten Laderaum. Dort bietet sich mir fast die gleiche Szenerie. Überall Flugzeugersatzteile, Munition und wieder unzählige Fässer. Doch ein Blick auf meinen Tauchcomputer verrät mir, dass es langsam Zeit wird aufzutauchen. Wir schwimmen durch die große Öffnung der Ladeluke nach oben. Sofort wird es wieder heller. In fünf Meter Wassertiefe legen wir unseren Sicherheitsstopp ein, als ich einen Schwarzspitzen-Riffhai sehe, der neugierig Kreise um uns zieht. Zusammen mit dem Grauen Riffhai und dem Weißspitzen-Riffhai gehört er zu den häufigsten Arten der flachen Korallenriffen Ozeaniens. Während ich das wunderschöne Tier beobachte, frage ich mich, was wohl mit ihm und seinen Artgenossen passieren wird, wenn die Wracks irgendwann zusammenfallen und sich ihr Inhalt in der Lagune ausbreitet?

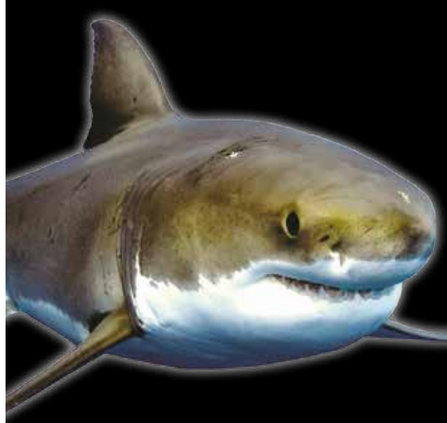
Die San Francisco Maru

Am nächsten Morgen sitze ich zusammen mit James bei einer Tasse Kaffee und plane den heutigen Tauchgang. Wir wollen zum Passagier-Frachtschiff San Francisco Maru, das in zirka 60 Meter Tiefe zwischen den beiden kleinen Inseln Eten und Fanamu liegt. Wir studieren eine detaillierte Skizze, um uns einzuprägen, welche Teile des Wracks wir uns genauer ansehen wollen. Das 117 Meter lange Schiff in einem Tauchgang zu erkunden ist ausgeschlossen. Zumal uns in dieser Tiefe nicht viel Zeit bleibt. Nachdem der Tauchplan steht, beginnen wir zu packen und das kleine Motorboot zu beladen. An der Wrackstelle angekommen, legen wir unsere Tauchausrüstung an und lassen uns voller Vorfreude ins 28 Grad warme Wasser fallen. Die ersten 20 Meter sinke ich durch das intensive Blau ohne etwas zu erkennen. Doch dann sehe ich schemenhaft die ersten Umrisse des gewaltigen Wracks. Geheimnisvoll liegt es auf dem sandigen Grund. Weiter geht es in die Tiefe.

In 45 Metern erreichen wir mittschiffs die Brücke. Sie ist bereits stark zerfallen und in Mitleidenschaft gezogen worden. Ansonsten ist die San Francisco Maru aber ausgezeichnet erhalten und intakt. Von der Brücke tauchen wir langsam Richtung Bug und sinken auf das Hauptdeck. Alles ist in dunkles Blau gehüllt. Auf der Backbordseite steht der Panzer, den ich schon so oft auf Bildern gesehen habe: Das 7,4 Tonnen schwere Monstrum ist über und über mit roten und lila Korallen bewachsen. Der leichte Panzer vom Typ 95 Ha-Go wurde erfolgreich vom Kaiserlich Japanischen Heer eingesetzt und erwies sich schon im Krieg gegen China als wichtiges Fahrzeug.

Weiter geht es zur vorderen Ladeluke, wo ich vorsichtig nach unten sinke. Schlagartig wird es noch dunkler als an Deck, und ich schalte eine Videolampe an. Langsam schwenke ich sie im Raum hin und her, um zu erkennen, was hier unten liegt. Vor mir sehe ich eine Wand aus übereinander gestapelten, halbkugelförmigen Minen, an denen man sogar noch die beiden Handgriffe erkennt. Es sind Strandminen. Diese Anti-Invasionsminen wurden zu Hunderten im Sand vergraben, um das Anlanden der alliierten Truppen zu erschweren. Und auch am Boden und in den anderen Ecken der riesigen Ladeluke stapeln sich Torpedos, Bomben und Panzermunition.

Guadalupe
Island



Stell' Dir eine Insel wie aus Jurassic Park vor, wo über 200 Weiße Haie mit Tauchern harmonieren.

Nautilus

NAUTILUS
MARINE RESCUE GPS

Du denkst, Du brauchst keins.
Bis Du es brauchst.
Damit Du nie verloren gehst.

www.NautilusLifeLine.com

Besuche uns auf der BOOT 2017
Halle 3, E69

Kleiner Panzer vom Typ 95 Ha-Go auf dem Deck der San Francisco Maru.

Es ist ein gespenstischer und beunruhigender Anblick. Außerdem liegen überall Flugzeugmotoren und Öl- und Benzinfässer, wie ich sie schon in der Fujikawa Maru gesehen habe. Es bleibt noch etwas Zeit, die große und mittlerweile wunderschön bewachsene Kanone auf dem Vorschiff zu inspizieren, die die Japaner beim Abwehrkampf gegen die übermächtigen Amerikaner verwendeten. Dann ist unsere Grundzeit auch schon um. Wir schwimmen zurück zur Shotline und steigen langsam nach oben. So schnell, wie die San Francisco Maru beim Abstieg vor mir erschien, so schnell verschwindet sie jetzt auch wieder unter mir im tiefblauen Wasser des Pazifiks.

Drohendes Desaster

In den kommenden Tagen tauche ich an zwölf weiteren Wracks in der Lagune. James und ich schwimmen durch enge Maschinenräume, in denen sogar noch große Schraubenschlüssel und anderes Werkzeug an der Wand hängen. Wir erkunden Kombüsen, Mannschaftunterkünfte, Offizierskabinen, ja sogar Toiletten. Hier und da finden wir auch Überreste japanischer Soldaten, was uns augenblicklich daran erinnert, dass die Wracks auch Kriegsgräber sind. So gut wie alle Ladeluken sind voll mit Kriegsgerät und Munition jeglicher Art. Und überall liegen Ölfässer. Außen sind die Wracks über und über bunt bewachsen und mittlerweile Heimat unzähliger Fische und anderer Meeresbewohner. Schildkröten und Adlerrochen kreuzen unsere Wege. Doch so schön und beeindruckend die Wracks auch sind, es sind tickende Zeitbomben. Dessen bin ich mir jetzt mehr denn je bewusst. Es ist klar, dass das noch vorhandene Öl aufgrund der fortgeschrittenen Korrosion in naher Zukunft freigesetzt wird. In Truk Lagoon passiert das bereits, wenn auch offensichtlich vorerst nur in geringen Mengen. Wird nichts unternommen, sind Umweltkatastrophen vorprogrammiert. Entscheidend ist jetzt, dass sich jemand verantwortlich zeigt und die teils enormen Kosten übernimmt. Im Falle Mikronesiens steht fest: Das Land ist zu arm und verfügt nicht über die Expertise, das Öl selbst zu bergen beziehungsweise abzupumpen. Dass diese Methode funktioniert, wurde bereits an anderen Wracks wie der USS Mississinewa demonstriert. Die Technik ist jedoch sehr teuer. Das Öl der USS Mississinewa abzupumpen kostete die Amerikaner knapp fünf Millionen Dollar. Laut internationalem Seerecht bleibt der Eigner auch nach einer Havarie für sein Schiff verantwortlich. Das gilt auch und vor allem für Kriegsschiffe. Demnach müssten sowohl die Amerikaner als auch die Japaner die Kosten für das Abpumpen des Öls sowie das Bergen der Munition aus ihren Schiffswracks im Pazifik übernehmen.

Die Fläche des Pazifik beträgt über 180 Millionen Quadratkilometer, was etwa 35 Prozent der gesamten Erdoberfläche und damit mehr als die Fläche aller Kontinente zusammen ausmacht. Über die Hälfte allen Wassers auf der Erde findet sich im Pazifik. Eigentlich schwer vorstellbar, so gewaltig sind seine Dimensionen. Mittendrin liegt das Korallendreieck, ein Meeresgebiet mit der höchsten Biodiversität (biologischen Vielfalt) weltweit. Und obwohl der Zweite Weltkrieg längt vorüber ist, bedrohen an die 4000 Wracks dieses einzigartige Paradies. ■

Eindringlinge: Vorsichtig tauchen wir durch die engen Maschinenräume der Shinkoku Maru.

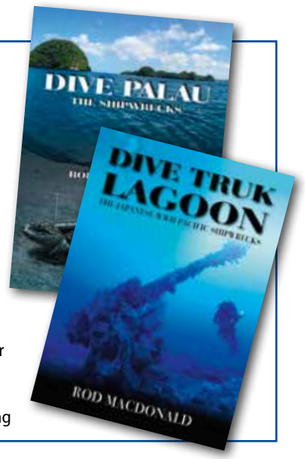
TRUK LAGOON

REISEINFOS **TRUK LAGOON**

Die Recherchereise zu dieser Reportage wurde durchgeführt mit Unterstützung von Wirodive (www.wirodive.de) sowie vom Truk Stop Hotel (www.trukstophotel.com).

BUCHTIPPS

Der Brite Rod McDonald ist einer der namhaftesten Wracktaucher weltweit – und ein renommierter Autor, der sich detailliert mit der Geschichte und den taucherischen Aspekten der von ihm besuchten Wracks befasst, unter anderem mit denen der legendären Schiffsfriedhöfe vor Chuuck und Palau. Zu den spektakulärsten Seiten seiner (leider nicht auf deutsch erschienenen Bücher) gehören aber die detaillierten Illustrationen der versunkenen Schiffe, die dem Betrachter einen Überblick geben, wie es Fotos aufgrund der beschränkten Sicht unter Wasser niemals könnten – so wie die Darstellung der San Francisco Maru vor Truk auf Seite 68.
Weitere Infos: www.rod-macdonald.co.uk
Buchbestellung: www.whittlespublishing.com/Diving



Stell' Dir alles das und noch viel mehr vor an Bord der Nautilus-Flotte.

Wähle zwischen 3 luxuriösen, stabilisierten, ISM sicherheitszertifizierten Schiffen.

Nautilus

www.NautilusLiveaboards.com
info@NautilusLiveaboards.com
001-604-241-1918

Besuche uns auf der BOOT 2017
Halle 3, E69