



**»IM DUNKELN KONNTE MAN NICHT SEHEN, IN WELCHE RICHTUNG
DAS NÄCHSTE LAND WAR. ICH WÄHLTE ZUFÄLLIG EINE RICHTUNG UND
FING AN ZU SCHWIMMEN. DIE HILFERUFE UM MICH HERUM VERSTUMMTEN
NACHEINANDER. ICH WUSSTE WARUM. ES WAR EISKALT IM WASSER.«**

(WALTER VINGERT, 1933)

T & F Dr. Florian Huber

TRAGISCHES ENDE AM GRUND DER OSTSEE

Unterwasser-Archäologe Dr. Florian Huber
nimmt uns mit zur »PLUS«, einem besonderen
Wrack in der Ostsee.





13. Dezember 1933: ein normaler Mittwoch in Mariehamn, der kleinen Hauptstadt der autonomen finnischen Region Åland. Es ist dunkel, kalt, und ein rauer Westwind peitscht durch die Gassen. Die Menschen sitzen zumeist dicht gedrängt in ihren Häusern und feiern das heilige Luciafest – ganz so, wie es seit Jahrhunderten Brauch ist in Skandinavien. Einige Familien warten sehnsüchtig auf die Dreimastbark »Plus« und ihre Männer, die seit Monaten auf See sind und jetzt zu Weihnachten endlich wieder heimkehren sollten.

Die lange Reise der »Plus« beginnt bereits ein Jahr zuvor. Mit Holz beladen, segelt das Schiff von Schweden nach Afrika. Alles verläuft reibungslos. Auf dem Rückweg läuft die Crew zunächst die Seychellen im Indischen Ozean an, wo Guanodünger

aufgenommen wird. Von dort geht es weiter nach London und im Anschluss, so der Plan, zurück in die Heimat. Die »Plus« mit 16 Männern an Bord ist bereits kurz vor Mariehamn, als das Schicksal seinen Lauf nimmt. Es ist am 14. Dezember gegen 2 Uhr morgens, als Kapitän Karl Emanuel Eriksson Fackeln im Schneegestöber entzünden lässt, um die Lotsen für den letzten Reiseabschnitt zu rufen. Vergeblich. Die Lotsenstation antwortet nicht. Kapitän Eriksson muss nun eine schwere Entscheidung treffen: warten oder Mariehamn allein ansteuern. Er entscheidet sich für letzteres und schickt Steuermann Valdemar Geelnard hoch in den Mast, um Ausschau nach den Leuchtleuern zu halten. Der Sturm fegt über die schwarze See und schiebt meterhohe Wellen vor sich her. Heftiges Schneetreiben lässt die eigene

Hand vor Augen verschwinden. Und plötzlich geht alles ganz schnell. Der Steuermann sieht zwar unverhofft ein Leuchtleuer, zu seinem Schrecken aber auch etwas anderes: Brandungswellen! Doch es ist zu spät, denn nur Sekunden später schlägt die 71 Meter lange »Plus« zweimal hart auf. Grundberührung! Planken bersten, eiskaltes Wasser flutet den Laderaum des Schiffs. Vier Männern gelingt es unter größter Anstrengung, sich auf die kleine Insel Korsö zu retten: Schiffszimmermann Randelin, Leichtmatrose Bergsten, Steuermann Geelnard und Stewart Valter Wingert. Wingert berichtet später in mehreren Interviews über die Nacht des Grauens und was geschah, nachdem er ins Meer gesprungen war: »Im Dunkeln konnte man nicht sehen, in welche Richtung das nächste Land war. Ich wählte zufällig eine Richtung und fing

Fotos: Robert Marc Lehmann (1); Åland Museum (1); Florian Huber (3)



DIE SCHIFFSGLOCKE UND EINIGE ANDERE GEGENSTÄNDE DER PLUS KÖNNEN HEUTE IM MARITIMEN MUSEUM IN MARIEHAMN BESICHTIGT WERDEN.

NEUGIERIG GEWORDEN?

In dieser Sendung geht es unter anderem um das Wrack der PLUS:

→ <https://www.zdf.de/dokumentation/terra-x/geheimnisse-auf-dem-meeresgrund-unterwasserarchaologie-100.html>.



an zu schwimmen. Die Hilferufe um mich herum verstummten nacheinander. Ich wusste warum. Es war eiskalt im Wasser.«

Der Zufall will es, dass die kleine Viola Sjölund, Tochter des Leuchtturmwärters auf Korsö, früh morgens am Ufer umherläuft und die vier völlig unterkühlten Seemänner entdeckt. Das warme Haus des Leuchtturmwärters, trockene Kleidung und etwas Alkohol sind ihre Rettung. Wenig später kehren sie zur Unglücksstelle der »Plus« zurück, deren Masten noch gut sichtbar aus dem Meer ragen.

»Um den Großmast war eine Lederjacke gebunden. Es war die Jacke des zweiten Steuermanns. Er war auf den Mast geklettert, hatte seine Jacke ausgezogen und versucht, an Land zu schwimmen.«

85 Jahre später ...

... bin ich zur Untergangsstelle gereist und blicke nachdenklich auf's Wasser. Die Masten der »Plus« sind mittlerweile gesprengt, um den Schiffsverkehr nicht zu behindern. Aber das Wrack in 35 Meter Tiefe soll noch in ausgezeichnetem Zustand sein. Das wäre

typisch für die Ostsee, aber auch typisch für die Åland-Inseln, deren Behörden Schiffswracks einen besonderen Schutz zukommen lassen, und Artefakte dementsprechend noch dort liegen, wo sie einst gesunken sind.

Seit ich vom Wrack der »Plus« hörte, bin ich begeistert davon, weswegen ich dem ZDF vorgeschlagen habe, die fast vergessene Geschichte für meine TerraX-Folge »Geheimnisse auf dem Meeresgrund« aufzuarbeiten. Im Vorfeld der Dreharbeiten recherchierte ich bereits bei der Reederei Laeisz in Hamburg und trug einige interessante Daten und Fakten zusammen. Nach über einem Jahr Vorbereitungszeit ist es jetzt endlich soweit. Zusammen mit den Kameramännern Christian Howe und Robert Lehmann unserer Kieler Forschungstaucherfirma Submaris lasse ich mich ins kühle Nass fallen. Und obwohl ich mittlerweile viele Hundert Male an Schiffswracks in der Ostsee tauchen war, ist es jedes Mal wieder auf's Neue aufregend. Und über allem steht die Frage, was uns unten am Meeresgrund wohl erwarten wird.

Schnell wird es dunkel, und wir sinken tiefer. Dann endlich: Im Schein unserer Lampen erkenne ich schemenhaft die ersten Umriss des Hecks. Beim Näherkommen zeigt sich schnell, dass das Wrack tatsächlich in sehr gutem Zustand ist. Kein Wunder, dass es in den frühen 1980er Jahren ernsthafte Bestrebungen gab, das eiserne Schiff zu bergen, um es in seinem Heimathafen Hamburg als Museumsschiff wieder flott zu machen. 

Im Laderaum der »Plus« liegt eine Coco de Mer. Unten: Die »Pommern« liegt heute als Museumsschiff vor den Åland-Inseln im Hafen von Mariehamn.



Ich erkenne die von Miesmuscheln bewachsene Nagelbank am Fockmast. Die gedrehten Belegnägel sind top in Schuss. Sogar aufgeschossene Leinen und Tampen hängen noch herunter. Irgendwie eine bizarre und gespenstische Szenerie im dunkelgrünen Schimmer der Ostsee. Ganz so, als sei das Schiff erst vor kurzem verlassen worden. Abgesehen von unseren langen, tiefen Atemgeräuschen ist es totenstill. Wir schwimmen weiter und erreichen eine kleine Ladeluke, durch die wir ins Schiffsinne sinken. Im Durcheinander aufgewirbelter Algenflocken und herumliegender Hölzer finde ich trotzdem, was wir hier suchen: eine Coco de Mer – die Frucht der größten Kokosnussart der Welt. Sie kommt nur auf den Seychellen vor und gilt bis heute als Fruchtbarkeitssymbol. Vielleicht hatte sie einer der Männer als Mitbringsel für seine Frau im Laderaum deponiert.

Mit vorsichtigen Flossenschlägen verlassen wir den Laderaum und schwimmen weiter Richtung Bug. Nach wenigen Minuten sehen wir das hölzerne runde Bug-

INFO: DIE »PLUS«

1824 gründete Ferdinand Laeisz in Hamburg zunächst ein Unternehmen für die Herstellung von Hüten. Seine Geschäfte liefen gut. Er expandierte und kaufte 1839 die nach seinem Sohn benannte Brigg »Carl«, ein zweimastiges Segelschiff mit Rahsegeln. 1857 schaffte sich Laeisz seinen ersten eigenen Neubau an. Die hölzerne Bark erhielt den Namen »Pudel«, den Spitznamen seiner Schwiegertochter Sophie Laeisz, den sie ihrer Frisur verdankte. Ab 1861 führten alle weiteren eigenen Neubauten den Anfangsbuchstaben »P« im Namen, weshalb britische Seeleute die Reederei zunächst als P-Line bezeichneten. Insgesamt trugen 66 der 86 Segelschiffe in der Geschichte von F. Laeisz einen Namen, der mit »P« begann.

Die Plus wurde 1885 als Dreimastbark von Blohm & Voss in Hamburg gebaut und noch im selben Jahr an die Reederei F. Laeisz ausgeliefert. Es war das letzte Schiff, das Blohm & Voss aus Eisen baute. Von da an wurde Stahl verwendet.

Der Segler erwies sich als **auffallend schnell**. Unter sechs Laeisz-Kapitänen war er in der Chile-Fahrt sowie auf Einzelreisen in die USA, nach Ecuador, Ostasien und Wladiwostok im Einsatz. Heute sind nur noch vier Laeisz-Windjammer erhalten: die »Pommern« (Museumsschiff in Mariehamn, Finnland), die »Peking« (Museumsschiff in Hamburg), die »Passat« (Museumsschiff in Travemünde) sowie die »Padua«, die noch immer als russisches Segelschulschiff »Krusenstern« im Einsatz ist.

spriet. Direkt darunter erblicken wir im Schein unserer Videolampen eine schlichte, aber trotzdem edel wirkende Krull, eine spiralförmige Verzierung ähnlich einer Geigenschnecke. Eine Alternative zu den Galionsfiguren, weshalb sie auch Krullgalion genannt wurde. Seeleute glaubten daran, dass die Figur den Kurs des Schiffs beobachten und es vor Unglück bewahren kann. Ihre Beschädigung oder Zerstörung war ein böses Omen und bedeutete Unheil.

Eilig mache ich noch ein paar Fotos, denn der Blick auf meinen Tauchcomputer zeigt, dass wir mit dem Aufstieg beginnen müssen. Langsam füllen sich unsere Wings mit Gas. Die Umrisse der »Plus« verblasen im dunklen Grün und verschwinden schließlich ganz. 

Schwesterschiff: die 106 Meter lange »Pommern« mit ihrer Galionsfigur, der Mneme. In der griechischen Mythologie ist das eine »Muse der Erinnerung«.

