



Das vergessene Wrack

IST DER DREIMASTSEGLER VOR FEHMARN IN WAHRHEIT DIE LEHNSKOV?

ES SIEHT SO AUS, ALS WÜRDE DER BISLANG NAMENLOSE DREIMASTSEGLER VOR FEHMARN ENDLICH SEINE IDENTITÄT ERHALTEN. DIE GRUPPE DER »WRACKFORSCHER« HAT DAS WRACK AUSGIEBIG UNTERSUCHT UND DEUTLICHE HINWEISE GEFUNDEN, DASS ES SICH HIER EIGENTLICH UM DAS WRACK DER LEHNSKOV HANDELT, DAS BISHER IN DER NÄHE DES DREIMASTSEGLERS VERORTET WURDE.

Text: Max Kröper
Fotos: Steffen Schmitt u.a.





Zur Erforschung des Dreimastseglers fanden sich insgesamt 18 interessierte Taucher zusammen, die mit 6 Booten täglich in die Ostsee aufbrachen.

Rechts: Der Dreimastsegler ist stark mit Seeanemonen bewachsen und hat auch etwas für Naturfreunde zu bieten.

Vielleicht erinnert ihr euch an meinen Bericht in der WETNOTES 37, in dem ich über unsere Suche nach der Amsterdam Galley berichtet hatte. Ich möchte euch erneut auf eine weitere Public-Science-Kampagne der »Wrackforscher.de« mitnehmen. Als ich Mitte Oktober den Briefkasten öffnete und den Brief in der Hand hielt, wusste ich nach dem Lesen der handgeschriebenen Anschrift, dass ein neues Abenteuer auf mich warten sollte. Philip und Silke von Tresckow aus Hamburg hatten wieder zu einer Wrakkampagne eingeladen. Ich wusste nicht, welches Wrack es sein sollte, aber wenn die beiden eine Kampagne organisieren, dann ist es so sicher wie das Amen in der Kirche, dass sie in der Ostsee stattfinden wird.

Je mehr Wracks ich gesehen habe, umso stärker wurde der Wunsch, etwas über diese zu erfahren. Nachdem ich mich bei einem archäologischen Forschungsprogramm angemeldet hatte, fand ich im Anschluss trotz meiner Bemühungen kein echtes Forschungsprojekt. Nur weitere bezahlte Kurse wurden angeboten. Dieses Dilemma sollte mit dieser Einladung gelöst sein.

Dieses Mal soll kein Wrack gesucht, sondern die Geschichte und Identität eines bereits 2007 entdeckten Wracks erforscht werden. Der sogenannte Dreimastsegler vor Fehmarn war das Ziel. Ich hatte in ei-

nem Tauchladen in Lübeck schon einmal von diesem Dreimaster gehört, der ein wunderschönes Wrack sein soll. Die Monate vor dem Beginn der Kampagne wälzte ich Bücher, recherchierte im Netz und versuchte, so viele Informationen wie möglich über den Dreimaster zu finden. So wurden die Standardwerke wie »Versunken und Verschollen«, »Schiffe in Not« und »Wracktauchen« gewälzt. Doch es lief immer wieder auf die bekannten Wracks im selben Seegebiet hinaus. Dort liegen die Lehnskov, der Kriegsfischkutter und das Wrack des sogenannten Zweimasters. Kein Hinweis auf die Identität des Dreimasters. Überraschend, denn so wie das Wrack aufrecht auf dem Grund liegt, müssen die Masten nach dem Untergang noch aus dem Wasser geragt haben.

Bisher wenig bekannt

18 geschichtsinteressierte Taucher hatten sich letztlich zusammengefunden, um verschiedenen Fragen auf den Grund zu gehen. Diese brachten insgesamt 6 Boote mit. Mehr als genug Platz, um die Taucher zum Wrack zu bringen. Bisher war wenig über das Wrack bekannt. 2007 wurde es vom Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie entdeckt. Das ist sehr ungewöhnlich, da das Wrack sehr groß und mehrere Meter hoch ist und in einem viel befahrenen Seegebiet liegt. Die Längenangaben schwanken je nach Quelle zwischen

25 und 45 Meter. Bei der Grundtiefe von 26 Meter sind sich alle Quellen einig. Einen bildlichen Eindruck gibt die Zeichnung von Oleksiy Konovalov aus dem Buch »Wracktauchen« (siehe S. 36).

Auf Fehmarn angekommen wurde zunächst bei der auf dem Campingplatz Wulfener Hals angesiedelten Tauchbasis Atlantis das Base Camp errichtet. Der Campingplatz bietet optimale Voraussetzungen als Unterkunft. So waren mit den kleinen Ferienhäusern, den Stellplätzen für die Camper, dem Restaurant mit Meerblick und der Atlantis-Tauchbasis logistisch für alles gesorgt. Die Tauchbasis erwies sich als sehr kooperativ. Wir konnten unser einheitliches Gas für die OC-Taucher, ein Nitrox 32, welches sich für die zu erwartende Grundtiefe optimal eignete, mit unseren mitgebrachten Sauerstoffflaschen

Modell des Dreimastseglers



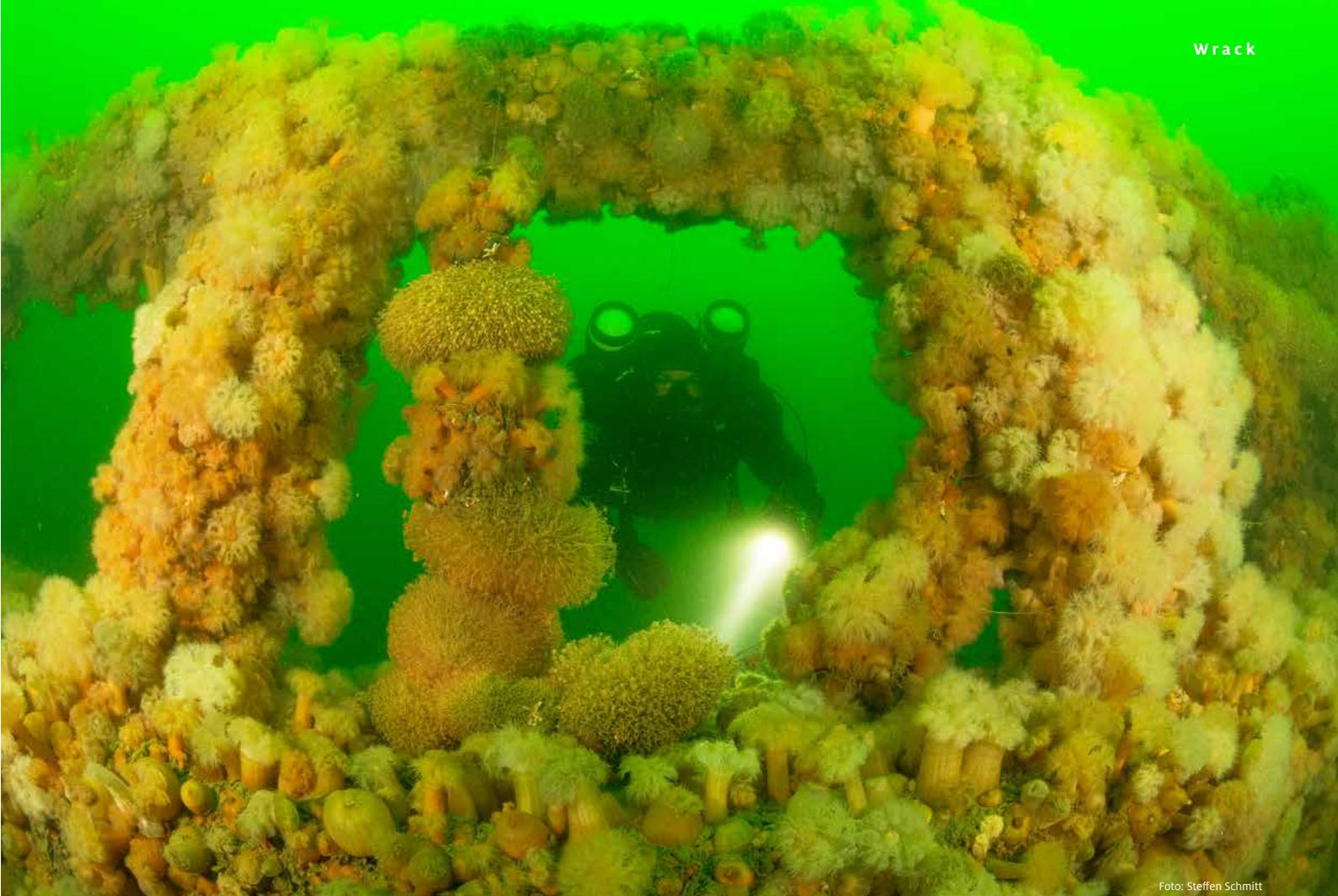


Foto: Steffen Schmitt

vorbereiten und Thomas Thieme von der Tauchbasis toppte die Flaschen noch mit Pressluft auf. Wir errichteten unser 40 Quadratmeter großes Einsatzzelt als Treffpunkt für Vor- und Nachbesprechungen. Ausgestattet mit Seekarten, aufgestellt auf Staffeleien, Skizzen vom Wrack sowie einem Diorama-Modell stand einem erfolgreichen Start der Kampagne nichts mehr im Wege.

Als Ausgangshafen für die 6 Boote wurde die Bootsrampe am Campingplatz Klausdorfer Strand gewählt. Das verkürzte die Anfahrt der Boote auf 6 Seemeilen. Diese Strecke ließ sich mit den Booten in 20 Minuten bewältigen. Vom Base Camp »Wulfener Hals« wären es mindestens 60 Minuten gewesen, bei optimalen Bedingungen wohl gemerkt. Mit Gegenwind eher 80 Minuten. Die zusätzlich erforderliche Autofahrt zur Bootsrampe hingegen war nur knapp 10 Minuten lang.

Ab auf die Boote

Der erste Tauchtag begann, pünktlich wie von der letzten Kampagne gewohnt, mit dem gemeinsamen Frühstück im Restaurant auf dem Campingplatz. Dabei wurde jedem einzelnen Taucher und Skipper seine Aufgabe zugeteilt und ein ausführliches Sicherheitsbriefing vorgetragen. Anschließend wurden die Boote zur Bootsrampe Klausdorfer Strand gebracht und für den Tag vorbereitet, die Tauchgeräte an-

Bord verstaut und letzte Absprachen zum Ablauf am Wrack besprochen. Die Boote glitten auf der Rampe nacheinander ins Wasser.

Nach der kurzweiligen Anfahrt bei bestem Wetter und ruhiger See scannte das erste Boot mit dem Sidescan-Sonar den Me-

Im Base Camp auf Fehmarn wurden die Tauchgänge geplant und die Erkenntnisse diskutiert.



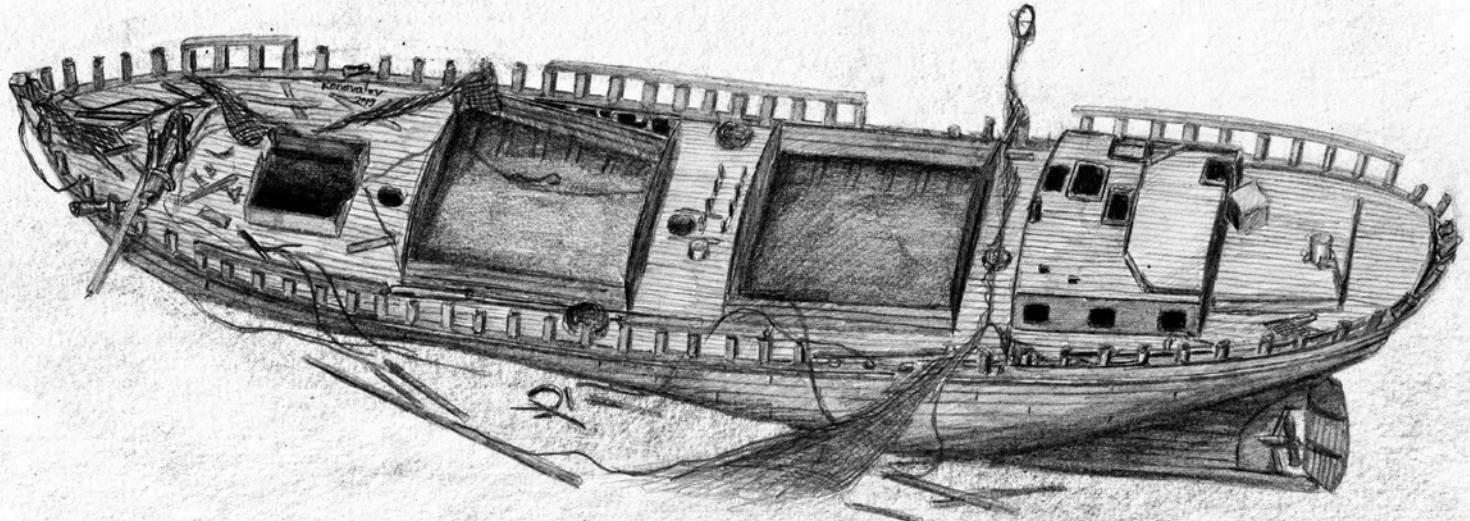
Foto: Dirk Schwarz

Denkmalgerechtes Ankern

Ziel eines jeden Ankermanövers sollte sein, den Anker so nahe wie möglich am Wrack zu platzieren. Somit erspart man sich am Grund angekommen das lange Suchen und womögliche Nichtfinden des Wracks. Im besten Fall führt das Ankermanöver mit Bedacht und größter Sorgfalt ausgeführt werden, um das Platzieren des Ankers mitten auf dem Wrack zu vermeiden. Auch sollte bedacht werden, dass der Anker sich beim Lichten im Wrack verhaken kann.

Wrack abgeworfen. Im Sidescan konnte man sehen, dass die Boje perfekt auf dem Heck des Wracks lag. Das erste Team wartete schon mit angelegter Ausrüstung an Bord auf das Signal zum Abtauchen. Ihre primäre Aufgabe war es, ein Seil mit einer großen Boje am Wrack zu befestigen. Diese diente in den nachfolgenden Tagen zum leichteren Finden des Wracks und bei ruhigem Wetter auch zum Festmachen der Boote. Das Festmachen der Boote erfreute vor allem die Ankerboys. Ihre Aufgabe ist es, den Anker auf Kommando ins Wasser zu lassen, und der beschwerlichere Teil, ihn wieder zu lichten. Mit dieser Boje entfällt diese schweißtreibende Arbeit. Vor al-

resgrund. Die Wrackposition ist bekannt, somit war das Finden des Wracks keine aufregende Geschichte. Zur Orientierung wurde eine kleine Boje direkt über dem



Zeichnung: Oleksiy Konovalov

Zeichnung des Dreimastseglers. Das Wrack liegt leicht zur Steuerbordseite geneigt, die Masten fehlen.

lem nach einem anstrengenden Tauchtag, im Trockentauchanzug bei bestem Wetter in der Sonne ist niemand böse, wenn dieser Workout entfällt. Wie ausgemacht folgten 10 Minuten nach dem Abtauchen des ersten Teams die Teams 2 und 3. Ziel dieser ersten Tauchgänge war, sich einen generellen Überblick über das Wrack zu verschaffen. Die meisten der Teilnehmer waren zum ersten Mal an diesem Wrack. So tauchte auch ich an dem inzwischen angebrachten Seil Richtung Grund ab. Die Sicht war beim Abtauchen eher mäßig,

auf 18 Metern konnte ich neben mir schemenhaft etwas im Wasser erkennen, das an ein Schlossgespenst erinnerte. Später, beim Auftauchen, erkannte ich es als ein Geisternetz, welches senkrecht neben der Bordwand heraufragte, gehalten von großen roten Auftriebskörpern, die wie die Augen des Gespenstes aussahen. Erst wenige Meter vor dem Erreichen des Wracks konnte ich seine Umrisse im grünen Ostsseewasser ausmachen. Die Sicht wollte sich auch nach dem Erreichen des Wracks nicht bessern. Ich tauchte die Bordwand

entlang, um mir einen Überblick über das Wrack zu verschaffen. Schon nach kürzester Zeit war ich überzeugt, dass es sich um ein sehr fischreiches Wrack handeln muss. Davon zeugten die ganzen Blinker, Pilker und Angelsehnen, die über das ganze Wrack kreuz und quer verteilt waren. Was mir davon in die Finger kam, wurde schon bei der ersten Runde über das Wrack entfernt. Nach der zweiten Runde hatte ich einen Überblick über das sehr gut erhaltene Wrack gewonnen und konnte Backbord, Steuerbord, Bug und Heck zuordnen.

Heckansicht mit Resten der Reling, die Beplankung fehlt teilweise.



Foto: Steffen Schmitt

Mit dem Maßband

Der nächste Tag sollte neues Glück bringen. Die Wetterverhältnisse waren immer noch bestens und zudem waren die Sichtverhältnisse unter Wasser deutlich besser als am Tag zuvor. Ziel des Tages war es, die Maße des Wracks zu bestimmen, die fotografische Dokumentation und die Suche nach Artefakten und Hinweisen zur Identität und der Untergangsursache. Die einzelnen Tauchteams erledigten ihre Aufgaben und führten später genau Protokoll über die Resultate ihrer Untersuchungen. Diese wurden dann abends im Base Camp in großer Runde präsentiert und diskutiert. Die Ergebnisse flossen danach in die Wrackzeichnungen ein. So wurde zum Beispiel die Gesamtlänge von 29,5 Meter und eine maximale Breite von 7,1 Meter festgestellt. An diesem Tauchtag wurde in alle Ecken und Winkel geschaut. Durch eine der beiden großen Ladeluknen konn-



Foto: Steffen Schmitt

Vermutlich handelt es sich bei dem Propeller des Wracks um einen Verstellpropeller, der aus Bronze gefertigt ist.

te man in das Wrack eindringen und im geräumigen Laderaum einen Teil der vermuteten Ladung, Drahtrollen, erkennen. Falls dies wirklich die Ladung gewesen sein sollte, so wurde der größte Teil nach dem Untergang abgeborgen, denn insgesamt lassen sich auf dem Schiff verteilt nur etwa 10 Drahtrollen ausmachen. Das markanteste Merkmal dieses Wrack stellen wohl die 3 baumstammdicken Öffnungen im Deck dar. Wo sich einst die Masten befunden haben müssen, zeugen nur noch diese Öffnungen von ihrer Existenz.

Die Oberflächenpause zwischen den Tauchgängen wurde genutzt, um die gewonnenen Erkenntnisse und Beobachtungen auszutauschen. Der Sherlock Holmes war bei uns allen geweckt und wir konnten es kaum erwarten, wieder ins Wasser zu kommen.

Ein weißer Propeller

Nach dem Abtauchen inspizierte ich nun das wunderschön geformte Rundheck des Schiffes. Leider ließ sich auch nach genauem Untersuchen kein Name auf dem Heck ausmachen, so ging es weiter hinab Richtung Ruder und Propeller, die beide noch völlig intakt sind. Ich habe Maße genommen, um im Anschluss eine möglichst detaillierte Zeichnung zu erstellen. Der weißlich korrodierte Propeller gab Anhaltspunkte. Das Fach Werkstoffkunde aus meinem Maschinenbaustudium half mir jetzt zu bestimmen, aus welchem Material der Propeller ist. Ein stählerner Propeller wäre rostrot und nicht weiß. Alumi-

nium wird zwar auch weiß, doch wäre er nicht zumindest zum Großteil zerfressen nach der vermutlich langen Zeit am Meeresgrund? Messing? Bronze? Messing wäre grünlich. Oxidierte Bronze würde sowohl von der Farbe als auch von der Oberflächentextur passen. Die Nachbesprechung sollte später endgültig Licht ins Dunkel bringen. Auch der Aufbau des Propellers verwunderte mich. Ich war kein Fachmann auf dem Gebiet, hätte aber bei so einem Wrack mit einem Propeller aus einem Guss gerechnet. Hatten wir es hier mit einem »gebauten« Propeller zu tun? Dabei

Verstellpropeller

Erste Patente für Verstellleinrichtungen von Flügeln von Schiffspropellern können auf 1850 datiert werden. Zunächst wurde die Verstellung mechanisch angetrieben, spätestens 1934 dann auch hydraulisch. Durch die veränderbare Steigung der Flügel kann die Geschwindigkeit und Fahrtichtung bei gleichbleibender Maschinen-drehzahl verändert werden. Der dänische Hersteller Hundested begann 1929, Verstellpropeller zu bauen.

Im Heckbereich sieht man die Umrisse des fehlenden Steuerhauses und die Öffnung des Niedergangs.

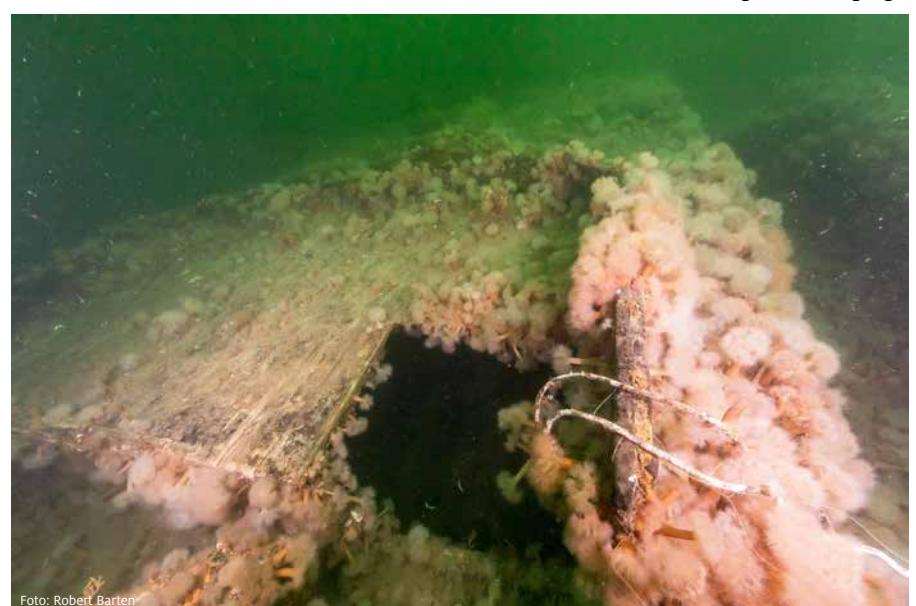
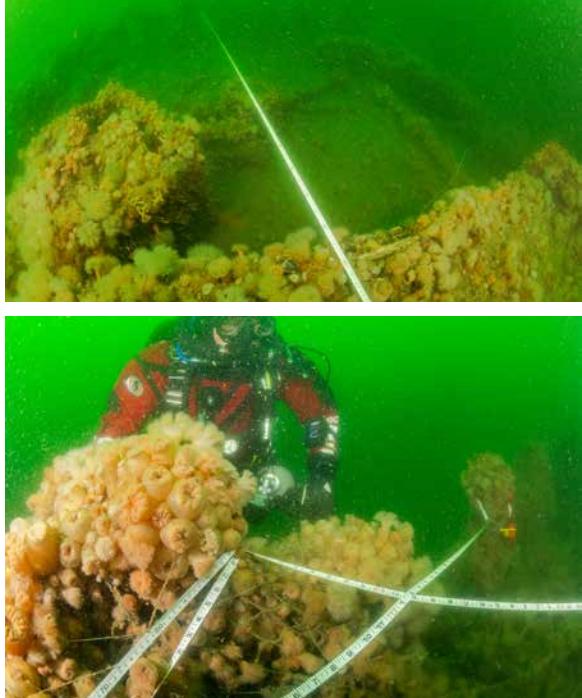


Foto: Robert Barten



Fotos: Steffen Schmitt



Die umfangreichen Vermessungsarbeiten gaben endlich Aufschluss über die wahren Dimensionen des Dreimastseglers. Das Wrack ist 29,5 Meter lang und maximal 7,1 Meter breit.

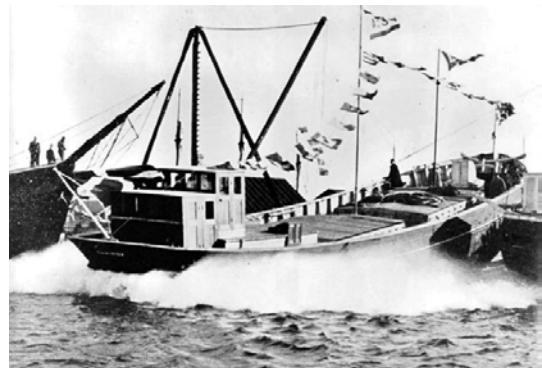
Motorsegler Lehnskov

Am 20. Februar 1943 lief der Dreimast-Gaffelschoner Lehnskov vom Stapel. Ausgeliefert wurde das Schiff am 14. April 1943 an die Reederei A.E. Sorensen. Mit der kürzesten Nutzungszeit aller von Ring-Andersen gebauten Schiffen sank die Lehnskov nach nur 10 Monaten.

Größe: 27,43 Meter lang, 6,86 Meter breit
Maschine: 4-Zylinder-Motor, 120 PS
Ladekapazität: 100BRT/73NRT



Historische Fotos: Archiv Thorsten Tietjen



Die Lehnskov 1943: Die Umrisse des Steuerhauses und die Heckform gleichen den Unterwasseraufnahmen des Dreimastseglers.

werden Nabe und Flunke separat hergestellt und dann zu einer Baugruppe montiert. Auch hier sorgten die Mittaucher bei der abendlichen Nachbesprechung des Tauchtages für weitere Rechercheergebnisse. Wir hatten es hier mit großer Wahrscheinlichkeit mit einem Verstellpropeller (siehe Infokasten) zu tun. Gefertigt aus Bronze.

Wir hatten zwischendurch Besuch einer niederländischen Tauchgruppe, die sich auf die Fahne geschrieben hat, Geisternetze von Wracks zu bergen. Wir arrangierten uns mit ihnen, so dass keiner am Wrack behindert wurde. Mit ihren orangefarbenen Trockentauchanzügen machten sie eine gute Figur. Und das Treffen mit einer anderen aktiven Tauchgruppe war sehr nett.

Kohlebriketts und Glas

In den nächsten zwei Tagen wurden weitere Details des Wracks vermessen und dokumentiert, wie Ladeluken und Decksaufbauten. Die Suche nach größeren Beschädigungen am Rumpf, welche als Untergangursache in Frage kommen würden, blieb erfolglos. Vielleicht liegt im

Bugbereich noch etwas unter dem Sand versteckt. Es wurden weitere interessante Funde gemacht. Auf dem Deck im vorderen Bereich auf der Backbordseite fanden wir einen Haufen Kohlebriketts mit der Aufschrift »Troll«. Eine anschließende Recherche ergab, dass Briketts mit einem solchen Logo bis 1948 vertrieben wurden. Mehr Details ließen sich aus den Briketts nicht entlocken.

Abseits der Backbordseite des Schiffs fand Steffen Schmitt eine 0,2 Liter Glasflasche, diese lässt sich aufgrund von Bodenmarken sehr gut zeitlich einordnen, sie wurde im zweiten Quartal 1952 hergestellt von der Gerresheimer Glas AG in Düsseldorf. Leider lässt sich für uns bisweilen nicht feststellen, ob die Flasche im direkten Zusammenhang mit dem Wrack steht, nur in die Nähe des Wracks gespült wurde, bei der Bergung der Ladung und der Masten über Bord geworfen wurde oder vielleicht von einem Angler stammt. Bedauerlicherweise erzwangen zunehmende Winde die Einstellung des Tauchbetriebes und so wurde die Kampagne einen Tag früher als geplant beendet. Die Ostsee ist eben kein Baggersee, sie kann

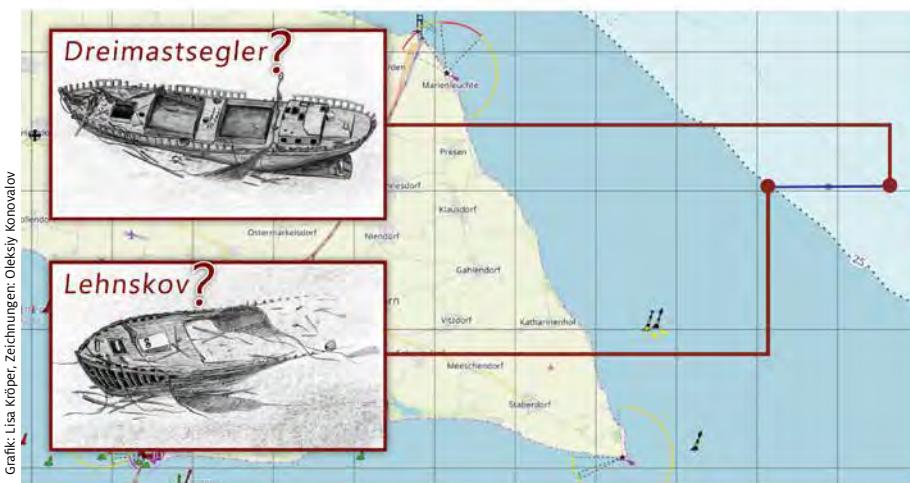
bei starken Winden zu einem gefährlichen Seegebiet werden. Doch abgeschlossen hatten wir deshalb mit dem Thema Dreimastsegler noch lange nicht.

Ist es die Lehnskov?

Bei der folgenden Recherchearbeit stellte Silke von Tresckow eine neue These auf: Was ist, wenn das etwas mehr als 1 Seemeile weiter westlich liegende Wrack gar nicht die Lehnskov ist, sondern der von uns untersuchte Dreimaster in Wirklichkeit die Lehnskov ist? Laut der heute verbreiteten Beschreibungen ist die Lehnskov durch einen Minentreffer versenkt worden. Was ist 1944 vor Fehmarn genau passiert? Silkes umfangreiche Recherche

J. Ring-Andersen Werft

Die Werft wurde 1867 gegründet und ist eine der ältesten Schiffswerften Dänemarks. An die 200 Holzschiffe wurden im Laufe der Jahre gebaut. In vierter Generation geführt werden heute Restaurations- und Instandhaltungsaufgaben durchgeführt.



Die Wracks des Dreimastseglers und der Lehnskov liegen nah beieinander. Die Namensgebungen entsprechen noch der bisherigen Lehrmeinung.

führte am Ende zu folgenden Unterlagen: Die »Dänische See-Unglücks-Statistik 1944« veröffentlichte in der Ausgabe Mai 1946 in Kapitel 185 den Bericht des untergegangenen dänischen Dreimast-Schooners »Lehnskov«. Dieser Text wurde am 23.02.44 vom Generalkonsulat Hamburg erstellt. Wir haben den original dänischen Text übersetzen lassen und geben ihn im Wortlaut wieder:

»3-Mast (?) Motorschiff ‚Lehnskov‘ aus Svendborg, 100 BRT, gebaut 1943 aus Eiche und Buche. (...) auf der Reise von Lübeck nach Middelfart mit Eisendraht. Verloren gegangen nach Explosion am 22.02.1944 in der Ostsee.«

Ebenfalls fand am 28.02.44 beim Seegericht in Svendborg eine Verhandlung statt. Dort wurden die See-Erkärung und das See-Verhör wie folgt aufgezeichnet, diesen Text haben wir ebenfalls aus dem Dänischen übersetzen lassen:

»Um ca. 20:45 Uhr befand sich die ‚Lehnskov‘ auf 54° 29' 6 nördlicher Breite und 11° 24' 3 östlicher Länge in Fahrt Kurs Nord-Nordost, als eine gewaltige Explosi-

sion stattfand. Durch die Explosion wurden die Rohrverbindungen des Öltanks beschädigt (oder zerstört), wodurch das Öl auslief und der Motor stoppte und das Schiff Leck schlug. Des Weiteren stürzten die Kachelöfen in der Kombüse und der Kajüte um, wodurch ein Brand entstand, der aber schnell gelöscht wurde.

‘Lehnskov’ wurde nun vor Anker gelegt und es wurde versucht, das Schiff durch Pumpen über Wasser zu halten. Aber die Lenzpumpen funktionierten nicht und da ‘Lehnskov’ immer tiefer sank, wurden die Boote zu Wasser gelassen und die Besatzung – 5 Mann – ging in die Boote. Um ca. 22:00 Uhr sank ‘Lehnskov’, nachdem noch eine Explosion stattgefunden hat. Am 23.02.1944 ist die Besatzung gegen ca. 01:15 Uhr bei Staberhuk auf Fehmarn an Land gegangen.«

Identische Ladung

Was sprach zu diesem Zeitpunkt für und was sprach gegen Silkes Theorie? Das bisher als Lehnskov bezeichnete Wrack ist im Heckbereich vollständig zerstört. Hier gibt

An mehreren Tagen nacheinander wurde das Wrack bei gutem Wetter untersucht.



1985 wurden die ersten IANTD Tauchschüler als Nitrox Diver zertifiziert - 10 Jahre bevor andere Ausbildungsorganisationen folgten. Finde Deinen Weg zu uns:



IANTD Facilities:

Tauchcenter Bielefeld
www.tauchcenter-bielefeld.de

Toms Tauchshop
www.Toms-Tauchshop.de

Protec Sardinia
www.protecsardinia.com

Tauchschule Wuppertal/
Meeresauge
www.tauchcenter-wuppertal.de

Mischgastauchen.de
www.mischgastauchen.de

Silverback
silverback.iantd.de

TecDiving.ch
www.tecdiving.ch

CCR Tecdive GmbH
office@ccr-tecdive.at

Tauchsport Glässer
www.tauchsport-glaesser.de



The leader in technical diver education

**IANTD
D-A-CH**
www.iantd.de



Fotos: Steffen Schmitt

Reste der vermuteten Ladung: Drahtrolle auf dem Deck und im Laderaum. Zu sehen ist hier auch das Loch, das der fehlende Mast hinterließ.



es nur noch ein Trümmerfeld. Minen beispielsweise haben eine Zündverzögerung und zünden bei kleinen Schiffen erst im hinteren Heckbereich. Von einem Minentreffer, wie in der heute verbreiteten Beschreibung behauptet, findet sich in den historischen Unterlagen nichts. Am Wrack des Dreimastseglers finden sich auch definitiv keine Hinweise auf einen Minentreffer oder auf größere Explosionen. Es wären durchaus kleinere Explosionen denkbar, welche aber keinen Schaden auf die Gesamtstruktur des Schiffes gehabt haben können.

Unsere Recherchen zum Dreimastsegler zeigten, dass die Ladung mit den historischen Berichten identisch zu sein scheint. Auch die Anzahl der Masten, die Länge und Breite kommen hin. Nach unserem Kenntnisstand lässt sich bis heute an dem bisher als Lehnskov bezeichneten Wrack kein Hinweise auf eine Eisendrahtladung finden.

Die Idee gefiel mir. Eigentlich sollte ich mich zu dieser Zeit mit dem Verfassen dieses Berichtes beschäftigen, doch mich ließ der Gedanke einfach nicht los, dass wir es hier vielleicht mit der Lehnskov zu tun hatten. So schloss ich mich, ganz im Sinne von Puplic Science, diesen Rechercheergebnissen an und wälzte Abend für Abend das Internet, suchte Fotos und Hinweise auf die Lehnskov und vergleichbare Schiffe. Ein Schiff, das gerade einmal 10 Monate alt wurde, hinterlässt nicht viele Spuren. Vor allem nicht im Internet, welches erst 5 Jahrzehnte später entstand.

Erstaunliche Ähnlichkeit

Ich fand einen Hinweis, der uns ein deutliches Stück weiter brachte. Ein Antiquariat verkaufte ein Buch aus dem Jahre 2011 mit dem Titel: »J. Ring-Andersen Skibsvaerft: Holzschiffbau in Svendborg seit 1867«. Kurzerhand schrieb ich dem Co-Autor des

Buches, Thorsten Tietjen, eine E-Mail und erklärte ihm unsere These. Dankenswerterweise ließ er uns umgehend weitere Fotos und Informationen zukommen. Zudem stimmte er uns in den Punkten voll und ganz zu, mit Ausnahme des Gesamtzustandes des Dreimastseglers. Bei einem Minentreffer, welcher die Untergangursache der Lehnskov sein soll, müssten eigentlich deutlich größere Schäden am Rumpf sein. Wir sehen das ebenfalls so. Bei einem Minentreffer hätte die Mannschaft nicht noch über eine Stunde das Boot durch Lenzen an der Oberfläche halten können. Ein Holzschiff wäre bei einem Minentreffer strukturell schwer beschädigt worden und wie ein Stein gesunken. Das Wrack gibt darauf aber keinerlei Hinweise. Stattdessen zeigen Vergleiche mit den alten Fotos der Lehnskov eine erstaunliche Ähnlichkeit mit den Proportionen und Details auf dem Deck des un-

tersuchten Wracks auf. Die Position und Form der Ankerklüse, das schön geformte Rundheck scheinen ebenso identisch. Historische Bilder vom Propeller der Lehnskov haben wir nicht, 1944 hat die Ring Anders Werft bereits Verstellpropeller verbaut. Welche genau 1944 verbaut wurden, konnten wir bisher nicht recherchieren, an anderen Schiffen der Werft verbaute Verstellpropeller haben aber eine frappierende Ähnlichkeit mit dem von uns untersuchten Propeller bei dem bisher als Dreimaster bezeichneten Wrack. Zudem deutet das andere Wrackfeld, welches vom BSH als Lehnskov bezeichnet wird, auf ein deutlich kleineres Schiff hin. Jörn Kumpart schickte uns einige Monate nach der Kampagne ein Foto von einer Fresnel-Linse einer Schiffslaterne, welche er hinter dem Heck unseres Wracks im Sand gefunden hatte. Das Glas trägt die Gravur K2o2PK 8-5-42. Dies könnte ein weiterer Hinweis

Achterner Decksaufbau des Dreimasters





Ein Teil der Gruppe »die Wrackforscher«

auf die Lehnskov sein. Die Gravur ist das Prüfdatum der Fresnel-Linse und auch das passt genau zu unserer Annahme. Der 8.Mai.1942 war nach der Kiellegung und vor dem Stapellauf der Lehnskov.

Antworten und neue Fragen

Später im selben Jahr versuchten wir nochmals, ein paar Details am Wrack zu untersuchen. So sollte der Abstand der Masten zueinander genau gemessen werden, der Innenraum nach Hinweisen und der Zugang zur Antriebsmaschine untersucht werden. Die Strömung am Tauchplatz war so stark, dass ein Tauchgang unmöglich war. Somit sind wir an dieser Stelle bislang noch nicht weitergekommen.

Wir haben versucht, die Identität des Wracks durch Unterwasser-Vermessungen, Funde im und am Wrack und durch Recherche in Archiven, bei der Schiffswerft und in der Literatur zu ergründen. Wir haben eine neue These aufgestellt, welche zu allen bisher vorliegenden Fakten passt. Den letzten unwiderlegbaren, finalen Beweis haben wir nicht gefunden.

Fresnel-Linse

Eine spezielle Linsenform, welche häufig bei Schiffslaternen anzutreffen ist. Schon zu früherer Zeit bedurfte es einer Einzelabnahme sowie einer turmähigen Überprüfung der Linsen. Das Datum der Erstprüfung, die Prüfstelle sowie das Datum der Nachprüfungen wurden direkt in das Glas der Linse eingeritzt. Dabei wurden die alten Ritzungen »ausgeritzt«.

Bei der am Wrack gefundenen Linse ist K2o2PK und das Datum 8-5-42 eingeritzt. Nach dem jetzigen Kenntnisstand handelt es sich bei der Ritzung K2o2KP um das Kürzel einer dänischen Probekammer und um die Erstprüfung 08. Mai 1942. Wäre das Wrack später als 1946 gesunken, so hätte die Linse unter Einhaltung der Prüfvorschriften eine neue Ritzung bekommen.

den. Aber wir haben auch keine Fakten entdeckt, die gegen eine Identifizierung als Lehnskov sprechen. Wir können zwar nicht angeben, was auf der Lehnskov explodiert ist, dabei könnte es sich auch um eine explodierende Benzinlampe, zum Beispiel einer Petromax, gehandelt haben. Auch könnte eine Beiladung explodiert sein. In Kriegszeiten durchaus denkbar. Diese Annahmen sind aber rein spekulativ, Erkenntnisse liegen uns dazu nicht vor. Aufgrund der vorliegenden Fakten gehen wir überzeugt davon aus, dass das von uns untersuchte Wrack die Lehnskov ist. Das wiederum wirft eine ganz neue Frage auf. Um welches Schiff handelt es sich bei dem bisher fälschlich als Lehnskov angesprochenen Wrack?

So haben wir zwar viele Antworten gefunden, aber auch viele neue Fragen aufgeworfen. Letztendlich haben wir einen vorzeigbaren Forschungsbericht verfasst. Zudem haben wir wieder unter Beweis stellen können, zu welchen außerordentlichen Ergebnissen eine Public-Science-Kampagne führen kann. 18 Taucher haben mehr als 40 Arbeitstauchgänge am Wrack durchgeführt und aufgezeigt, wozu die gut organisierte Gruppe der ehrenamtlichen «Wrackforscher.de» fähig ist. Für uns ist der Dreimastsegler erst einmal abgeschlossen. Die Wrackforscher widmen sich sehr bald dem nächsten Wrack und stürzen sich erneut in das Abenteuer der Wrackforschung.

Mehr über die Arbeit und die Public-Science-Projekte der Wrackforscher unter:
www.wrackforscher.de

Tauchen an der Lehnskov und dem nun namenlosen Wrack ist über die Atlantis Ostseebasis Fehmarn möglich:
www.ostseebasis-fehmarn.de



Maximilian Kröper ist Entwicklungsingenieur und in seiner Freizeit leidenschaftlicher Wracktaucher, bevorzugt im Bereich der Ostsee.

www.rebreather-tec-zentrum-niederrhein.de



TESTCENTER.

- ↗ SF2 eCCR
- ↗ ScubaForce
- ↗ SUEX Scooter
- ↗ Ursuit Dry Suit

INSTRUCTOR TRAINING CENTER.

- ↗ TDI SF2 eCCR Instructor-Kurse
- ↗ TDI SF2 eCCR User-Kurse

SERVICE & VERMIET CENTER.

- ↗ SF2 eCCR
- ↗ SUEX Scooter
- ↗ Ursuit Dry Suit



REBREATHER & TEC ZENTRUM NIEDERRHEIN

Frankfurter Str. 274
46562 Voerde

Tel.: 02855 30 49 902
Fax: 02855 30 49 901
info@tauchsportzentrum-niederrhein.de