

## SS Thistlegorm

Hochbetrieb am historischen Wrack

**Unweit der Südspitze der Sinai-Halbinsel in Ägypten befindet sich auf 33 Metern Tiefe das wohl bekannteste und am häufigsten betauchte Wrack im Roten Meer – eine höchst interessante betauchbare Zeitkapsel aus dem Zweiten Weltkrieg.**

■ Text und Bilder: Bernd Nies

Die Thistlegorm war ein 126 Meter langes Frachtschiff der englischen Reederei Albyn Line und lief im April 1940

in der Werft von Sunderland (Nordengland) vom Stapel. Der englisch-gälische Name bedeutet «Blaue Distel». Aufgrund des wütenden Zweiten Weltkrieges war sie mit einer 4"-Kanone am Heck und einer 3"-Flugabwehr-Kanone auf dem Poop-Deck ausgestattet. Die Brücke und auch die Oberdeck-Konstruktion wurden zusätzlich mit Betonplatten versehen, um Schutz gegen Maschinengewehrfeuer und Bombensplitter zu bieten.

Die SS Thistlegorm beim Stapellauf in Sunderland im April 1940.



### Die letzte Fahrt

1941 verlief der Krieg zu Ungunsten Grossbritanniens. Die Deutschen hatten die britischen Streitkräfte aus Griechenland vertrieben und Kreta besetzt. Somit war das östliche Mittelmeer vom Westen abgeschnitten. Die in Ägypten gegen die Truppen des deutschen Generalfeldmarschalls Erwin Rommel vorgehenden britischen Streitkräfte mussten via den Guten Hoffnung, durch das Rote Meer und den Suez-Kanal versorgt werden.

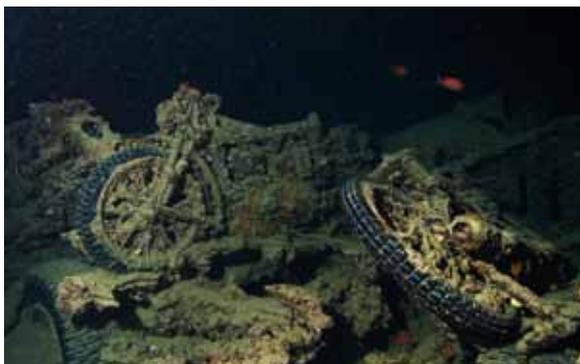
Die verhängnisvolle Fahrt der Thistlegorm war erst ihre vierte Reise. Im Juli 1941 wurde sie in Glasgow mit Kriegsmaterial für die 8. britische Armee beladen: alle Arten von Munition und Granaten, Kleinpanzer, Lastwagen, Geländewagen, Motorräder, Seeminen, Gewehre, Flugzeugteile und Motoren, Generatoren, medizinische Geräte, Gummistiefel und allerlei anderes Material. Auf Deck wurden zwei Lokomo-

tiven mit Kohlenwagen und die für Wüsten-Operationen notwendigen Tankwagen für Wasser transportiert. Der hintere Teil von Frachtraum 2 wurde zusätzlich mit Kohlen gefüllt, um die Reichweite für die bevorstehende lange Reise zu erhöhen.

Die Thistlegorm schloss sich einem Konvoy an, welcher bis ausserhalb der Reichweite deutscher Bomber eskortiert wurde. Danach trat sie selbstständig die 12000 Meilen lange Reise bis nach Suez an, abseits der üblichen Schifffahrtswege, um mögliche U-Boot-Attacken zu vermeiden. Nach 37 Tagen erreichte die Thistlegorm Kapstadt für einen fünftägigen Stopp, bei dem die Flugzeugteile an Deck entladen und die Vorräte an Kohlen und Proviant aufgefrischt wurden.

Nach einem kurzen Stopp in Aden schloss sich die Thistlegorm einem Konvoy von 20 Schiffen an, bewacht vom Kreuzer HMS Carlisle. Sie durchquerten das Rote

Übersichtskarte des Wracks der SS Thistlegorm.



Oben: Ankerwinde im Wrack.

Mitte: Die Ladeflächen der Lastwagen sind vollbepackt mit Motorrädern. Beim Getriebe hilft nicht mal mehr WD-40, doch das Profil ist noch in Ordnung.

Unten: Eisenbahnwaggon im Frachtraum.

Meer bis zum sicheren Ankerpunkt «F» nahe dem Riff Sha'ab Ali, um dort die Freigabe durch den Suez-Kanal zu erhalten. Dieser war geschlossen, weil zuvor ein Tanker auf eine deutsche Mine aufgelaufen war und den Mittelmeer-Eingang blockierte. Zehn Tage lag der Konvoy vor Anker.

### Der Untergang

In der Nacht vom 5. auf den 6. Oktober 1941 war Vollmond. Es war ruhig und gab keine Warnung vor bevorstehenden Angriffen. Der Krieg schien weit weg und so wurden die borbereiteten Kanonen gesichert und der Schutz der Royal Navy überlassen. Am nächsten Tag stand die Fahrt durch den Suez-Kanal bevor. Da das Schiff nicht fuhr, gab es keine Ventilation in den Kabinen und so schlief der grösste Teil der Besatzung an Deck. Nur drei Leute hielten Wache: ein Funker, ein Maschinist und ein Matrose auf Ankerwache.

In Kreta starteten zwei deutsche Heinkel-HE-111-Bomber und nahmen Kurs auf das Rote Meer. Ihr Ziel: der Truppentransporter Queen Mary, den sie jedoch nicht fanden. Als der Treibstoff für den Rückflug knapp wurde, bereitete sich die Besatzung darauf vor, die Bomben ins Meer zu werfen, als sie um 1.15 Uhr den geschützten Konvoy erblickten.

Die SS Thistlegorm ankerte wegen der grossen Ladung an Munition etwas abseits vom Konvoy und wegen ihrer Grösse gab sie ein ideales Ziel ab.

Nach einem Vorbeiflug warf einer der HE-111 seine zwei Bomben ab, von denen eine den Frachtraum 4 mit der ganzen Munition traf. Die durch das ausgebrochene Feuer erhitzten Gewehrpatronen stoben in alle Richtungen. Um 1.39 Uhr explodierten die Granaten in den Frachträumen und es gab einen gewaltigen Knall, der noch im 300 km entfernten Kairo zu hören war. Umherfliegende Trümmer beschädigten die Schiffe in der Nähe. Die Thistlegorm brach auseinander, klappte wie ein Taschenmesser zusammen und ging augenblicklich unter. Bei dem Unglück kamen 9 Personen ums Leben und die 30 Überlebenden wurden von der HMS Carlisle aufgenommen.

### Die Wiederentdeckung

Im Jahre 1956 entdeckte der französische Tauchpionier Jacques Cousteau das Wrack der Thistlegorm während einer Expedition mit dem Forschungsschiff Calypso. Der Tresor des Kapitäns wurde geborgen, enthielt aber zur grossen Enttäuschung nur verrottete Schiffspapiere. Die Position des Schiffes wurde damals nicht veröffentlicht und so



Oben: Zwielflicht-Stimmung im Frachtraum.

Mitte: Lastwagen im Frachtraum.

Unten: Lastwagen, dicht aneinandergedrängt im Frachtraum.



Oben: Weichkorallen am Wrack.

Rechte Seite: Ein Schwarm Glasfische im Wrackinneren.

geriet das Wrack wieder in Vergessenheit, bis es 1991 durch eine Gruppe deutscher Sporttaucher nach einer systematischen Suche wiedergefunden wurde. Seitdem ist es das wohl populärste Wrack im Roten Meer.

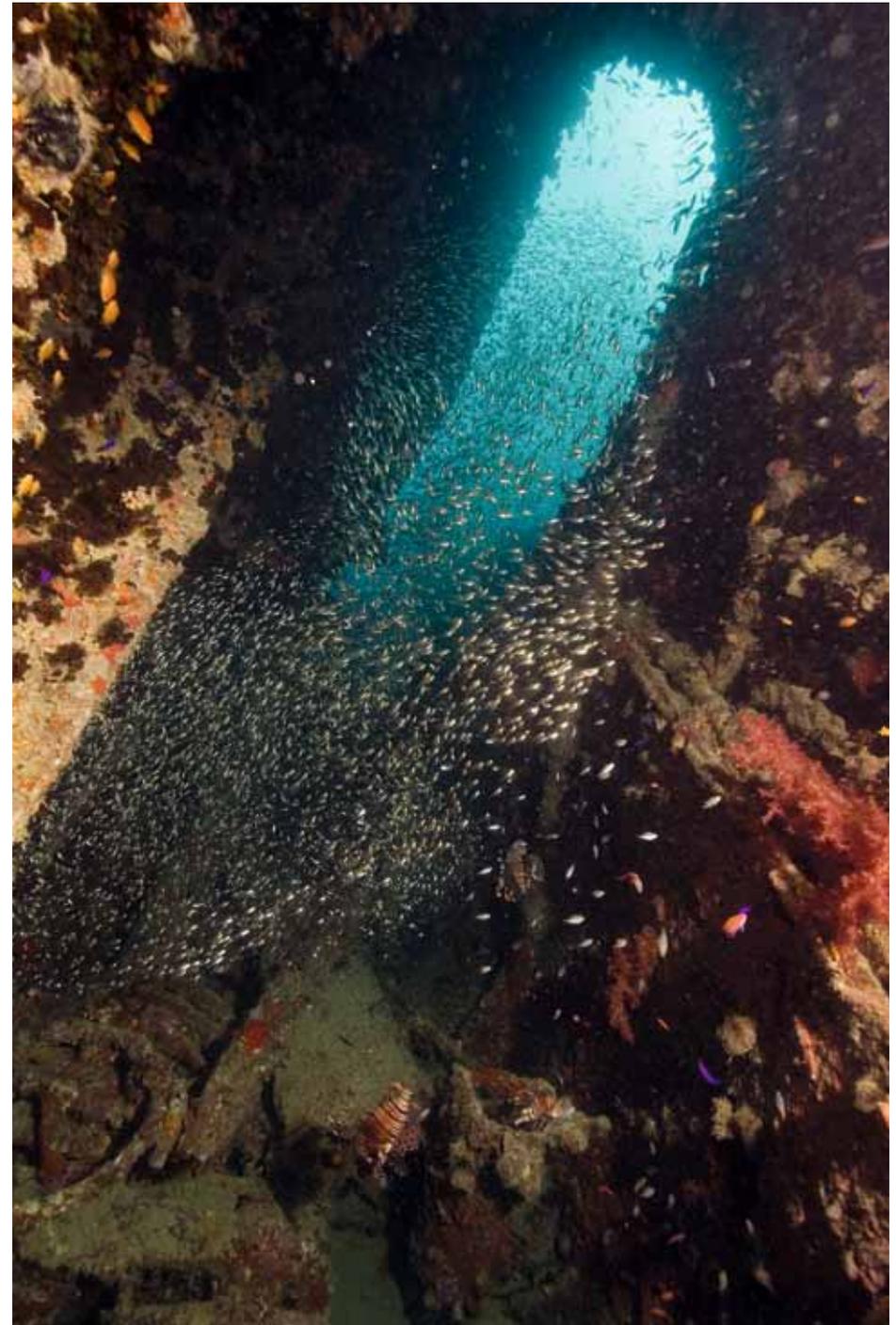
### Tauchen am Wrack

In Sharm el Sheikh werden von mehreren Schiffen, welche Taucher der verschiedensten Tauchbasen aufnehmen, Tagesausflüge zum Wrack der Thistlegorm angeboten. In aller Frühe wer-

den auf einer Sammelfahrt die Taucher von mehreren Hotels abgeholt und zum Hafen gebracht. Dies kann schon mal eine Weile dauern. Wer es nicht schon kennt: Ägyptische Minuten sind an Land länger als unter Wasser. Aufgrund der vielen Riffe ist Abfahrt erst bei Sonnenaufgang. Die Fahrt dauert je nach Boot etwa 2½ bis 4 Stunden. In der Hochsaison sind ein Dutzend Schiffe über dem Wrack keine Seltenheit, teils mit bis zu 30 Tauchern pro Schiff. Entsprechend gross ist das Gedränge, hie und da begleitet vom ohrenbetäubenden Lärm rangierender Schiffe. Getaucht wird in Gruppen mit einem Guide und wenn der Erste vor Aufregung seine Luft aufgebraucht hat, wird gemeinsam aufgetaucht, damit man später wieder ins richtige der vielen weissen Boote zurückfindet.

Wesentlich angenehmer ist das Betauchen der Thistlegorm während einer Tauchsafari und in den kühleren Wintermonaten, in denen der Tauchbetrieb ruhiger ist. Hier hat man die Möglichkeit, am Morgen in aller Ruhe das Wrack zu betauen, bevor alle Tagesausflügler angekommen sind, und das zweite Mal dann, wenn die meisten ihre Tauchpause einlegen.

Das Wrack liegt auf einer Tiefe von etwa 33 Metern. Der Bug ragt bis auf 16 Me-





Oben: Eine der beiden Lokomotiven, welche bei der Explosion vom Deck weggeschleudert wurden.

Mitte: Diese Granate ist bei der Explosion nicht explodiert.

Unten: Einer der beiden Tankwagen auf Deck, welcher vom Wasserdruck zusammengedrückt wurde.

ter Tiefe empor. Die beiden Lokomotiven liegen etwa 80 Meter vom Rumpf entfernt auf dem Grund. Üblicherweise führt der erste Tauchgang aussen um das Wrack herum und beim zweiten taucht man in die offenen Laderäume und durch die Brücke. Je nach Gezeiten herrscht eine starke Strömung, sodass man sich nicht weit vom Wrack entfernen darf.

### Schutz des Wracks

Ab Anfang der 1990er-Jahre fanden jährlich bis zu 96.000 Tauchgänge an der Thistlegorm statt. Dies setzte dem Wrack schwer zu. Mangels Ankerbojen wurden die Tauchboote direkt am Wrack vertäut. Durch aufgestaute Luftblasen in den Innenräumen drohten ganze Teile der Schiffsstruktur zusammenzubrechen. Der erhöhte Sauerstoffanteil von Nitrox beschleunigte die Korrosion. Souvenir-Jäger liessen im Laufe der Zeit stückweise einen Grossteil des Inventars verschwinden.

Ende 2007 startete die HEPCA (Hurgadha Environmental Protection and Conservation Association) eine Rettungsaktion. Es wurden Löcher in die Stahlwände des Wracks gebohrt, um die darin eingeschlossene Luft entweichen zu lassen. Rund um das Wrack wurden in etwa 5 Metern Abstand 32 Ankerleinen im Untergrund



befestigt, welche auf eine Tiefe von 18 Metern reichten und mit Stahl-Ösen versehen waren.

Leider wurden diese Ankerleinen von den meisten Tauchbooten von Anfang an ignoriert. Mittlerweile sind alle beschädigt oder fehlen ganz und alle vertäuen wie-

der direkt am Wrack. Jedes Boot zieht am Wrack und es ist ungewiss, wie lange dieses historische Schiffswrack für künftige Tauchergenerationen erhalten bleiben wird. Hoffen wir, dass sich keine Taucher im Wrack befinden, wenn eines Tages der Rumpf kollabiert. ■

Überall blubbert es aus dem Wrack wegen der vielen Taucher.

### Quellen

- <http://de.wikipedia.org/wiki/Thistlegorm>
- <http://www.redseacollege.com/fr/a-new-serie-s-s-thistlegorm-part-1>
- <http://www.redseacollege.com/fr/ss-thistlegorm-the-final-voyage-part2>
- <http://www.redseacollege.com/red-sea-diving-college/ss-thistlegorm-part3-the-sinking>
- <http://www.hepca.com/conservation/success-stories/thistlegormrolsaliemoller>
- [http://www.unterwasserfotografie.de/pdf/Wracks\\_Thistlegorm\\_0504.pdf](http://www.unterwasserfotografie.de/pdf/Wracks_Thistlegorm_0504.pdf)
- <http://www.spiegel.de/reise/fernweh/0,1518,629770,00.html>