

## Das Ende eines Traumes

Auf unseren Törns durch die Nordsee sind wir mehrfach in der Nähe eines Wracks vorbeigekommen und haben uns immer wieder gewundert, wie ein Schiffsführer in diesen Bereich einlaufen konnte. Da kann nur ein massiver Navigationsfehler vorgelegen haben, war unsere Auffassung von der Sache.

Irgendwie interessierte uns die Geschichte hinter dem Wrack und wir fingen an uns umzuhören. Hier ist nun die Geschichte, wie sie uns berichtet wurde.

Bei dem Wrack in der Außenweser handelt es sich um die zum Tauchschiff umgebaute „CARIBIC“. Die Träume des jetzigen Eigners Lars Benn und seiner Lebensgefährtin Kerstin Döring nahmen am 5. Juni 2004 nahe Tonne 20 ein jähes Ende, als das Schiff in tückischem Fahrwasser auf der Tegeler Plate in der Nordsee auf Grund lief.



Ursprünglich sollte das Schiff des neuen Rostocker Eigners in das Mittelmeer oder zu den Kanarischen Inseln überführt werden. Die "CARIBIC" war 1944 als Kriegsfischkutter mit der Kennung KFK 491 erbaut worden. Zunächst unterstand das Boot dem Oberkommando der Kriegsmarine und nach 1945 dem Deutschen Hydrographischen Institut (heute Bundesamt für Seeschifffahrt - BSH), wo es bis 1958 als Peilschiff eingesetzt worden ist.

Danach fuhr das Boot als "HERMANN WATTENBERG" bis zum Jahre 1978 für die Universität Kiel. Nach seiner im gleichen Jahr erfolgten Privatisierung wechselte das Schiff sein Fahrtgebiet in das Mittelmeer, wovon es allerdings schon nach kurzer Zeit zurückkehrte und bis zur jetzigen finalen Überfahrt als Hochseeangelfahrzeug in Nord- u. Ostsee im Einsatz war.

Geplatzt ist damit auch der Traum der Beiden vom Auswandern mit dem zum Tauchbasisschiff umgebautem Kutter. Bereits bei der Überführung läuft das 83 BRT große Schiff am Abend des 5. Juni 2004 in der Nordsee auf der Etappe von Cuxhaven nach Wilhelmshaven auf Höhe von Tonne 18 in der Außenweser auf Grund.

Im Rahmen einer Kontrollfahrt sicherte zunächst der Seenotkreuzer "Vormann Steffens" den Unfallort, musste jedoch nicht eingreifen. Die Seenotretter hatten empfohlen, vor Anker liegen zu bleiben. Doch weil die "Caribic" mit ihren 2,8 Metern Tiefgang bei drei bis vier Windstärken in der Schwell wiederholt durchsetzte, entschied sich der Skipper wieder ankerauf zu gehen und suchte den Weg zurück in tieferes Wasser. Dabei setzte das Schiff erneut mehrfach auf. Durch einen erneuten Navigationsfehler kam es jedoch wenig später zu einer weiteren Grundberührung, der ein massiver Wassereintritt folgte. Nahe Tonne 20 wurde das Schiff auf Grund gesetzt, und um 23.37 ein Notruf ausgestrahlt. Später sagte der Skipper aus, dass er sich bei der zweiten Grundberührung genau so verhalten habe, wie bei der ersten. Er habe den Anker fallen lassen, was im Nachhinein betrachtet wohl ein Fehler war. Denn als Wasser in den Maschinenraum eindrang viel das Strom aus und er konnte den Anker nicht mehr heben, da die Winsch elektrisch betrieben sei. Zumindest stellt sich hier die Frage, warum der Anker dann nicht gekappt wurde, wenn es „lediglich“ um den Ausfall der Winde ging.

Der Seenotrettungskreuzer lief zusammen mit dem Seenotkruzer "Hermann Rudolf Meyer" erneut zum Havaristen und versuchte, des Wassereintritts mit seinen Lenzpumpen Herr zu werden. Das

Wasser war aber zu flach für ein direktes Eingreifen der Boote. Mit den Tochterbooten ließ sich wiederum kein hinreichendes Lenzgerät zur volllaufenden "Caribic" übersetzen.

Daraufhin wurden die dreiköpfige Besatzung sowie der Bordhund vom "Steffens"-Tochterboot "Adele" abgeborgen und nach Hooksiel gebracht. Die "Hermann Rudolf Meyer" blieb an der Strandungsstelle, weil Treibstoff auszutreten begann. Auch das Behördenmehrzweckschiff "Neuwerk" lief zur "Caribic". Das Wrack legte sich mit starker Steuerbordschlagseite in einem Kolk auf die Seite und lag wenig später auch bei Niedrigwasser mit dem Bug unter Wasser. Rasch begann die Brandung die Aufbauten einzuschlagen. Versuche des Eigners, in den Stunden nach der Strandung passende Schlepp- und Pumpkapazität zu finden, schlugen ebenso fehl wie Versuche der Wasserbehörden, drei Tonnen Kraftstoff zu bergen. Da die sogenannten Schwanenhäse nicht sofort geschlossen worden waren, war das Öl rasch ausgelaufen, und in den Tanks fand sich beim Einsatz von THW, Behördenmehrzweckschiff "Mellum" und Tauchern nur noch Wasser. Das Schiff selbst war nicht mehr zu bergen und galt als Totalverlust.



Nach dieser „Strandung“ lernte der Skipper der „Caribic“ in düster, beeindruckender Weise die Gewalt der Nordsee und ihrer Gezeitenströme kennen. Der Kutter ist nach nicht einmal zwei Tagen auf der Sandbank ein Wrack, das Schanzkleid zerstört, Niedergänge sind zerschlagen, eingebaute Möbel und Aggregate herausgerissen. Da das Wrack auf seiner Position keine Gefährdung für die Schifffahrt darstellte, wurde die „Caribic“ ihrem Schicksal überlassen.



In einem Fernsehbericht aus dem Jahr 2005 sagt der Eigner aus, er wollte Abkürzen. Die an Bord befindliche Seekarte war 2 Jahre alt. Trotz der Berichtigung war sie wohl nicht mehr viel Wert, da die Sandbänke in der Nordsee ständig wandern. Nach seiner Seekarte (Sportbootkarte des BSH) sah es so aus, als wenn eine Abkürzung möglich wäre. Im Laufe der Untersuchung des Falles wurde dem Eigner der Caribic vorgehalten, er hätte den Unfall auf Grund mangelnder Kenntnisse in Navigation und von den Gezeiten selbst verursacht. Diese Version erkennt Lars Benn nicht an. Er fühlt sich schuldlos an der Tragödie und betont, dass er die Caribic in jeden Hafen gefahren hat – und sei er noch so klein gewesen. Außerdem wäre es nicht sein erstes Schiff. Er hätte schon zwei (oder drei) besessen. Eine Aussage, die zu denken gibt, wenn bei einer solch kleinen Anzahl keine genaue Angabe gemacht werden kann. Weiterhin habe er Binnenschiffer gelernt. Die Freundin des Skippers sagt in einem Fernsehbericht: „Ich weiß nicht, ob Lars sich überschätzt hat. Theoretisch kann er es.“

Seinerseits erhebt der Eigner des in der Wesermündung verloren gegangenen Rostocker Kutters "Caribic", Lars Benn schwere Vorwürfe gegen die zuständigen Wasserbehörden. Er moniert, dass er von der Radarleitzentrale nach seiner ersten Grundberührung nicht rechtzeitig auf seinen gefährlichen Kurs aufmerksam gemacht wurde.

Sein Schiff hätte gerettet werden können, wenn sich in den ersten 30 Stunden nach der Strandung Bergungsfirmen bereit erklärt hätten, es vom Sand zu ziehen, statt mit dem Verweis auf ungeeignetes

Gerät abzuwinken. Das Auslaufen des Öls hätte abgewendet werden können, wenn von jenen, die nach der Strandung an Bord des Havaristen gegangen waren, sofort die Leitungen dichtgesetzt worden wären. Der aufwändige Einsatz Tage nach dem Unglück sei überflüssig gewesen, weil klar war, dass ohne entsprechende Maßnahmen das Öl austreten würde.

Weiterhin beklagt er den Verlust seines gesamten Hab und Gutes, nachdem es ihm nicht ermöglicht wurde, das Wrack nochmals zu betreten. Lediglich bei einem privaten Bergungsversuch gelang es u. a. das hölzerne Kompasshaus sowie der Kompass gerettet. Ein Kompass, der den Skipper schon auf drei Schiffen begleitete. Mehr blieb ihm von der „Caribic“ nicht.

Diese Geschichte der „Caribic“ zeigt, dass das Führen eines Schiffes nicht nur einen Führerschein und theoretisches Wissen, sondern auch gute Törn Vorbereitung voraussetzt. Dieser sollte bei Einsteigern in den Wassersport zunächst mit einer fundierte, praxisorientierte Ausbildung in einer guten Sportbootschule beginnen.

Auf der ehemaligen Internetseite <http://www.ms-caribic.com/> fanden sich zum Traum der Beiden geretteten folgende Aussagen:

#### TAUCHABENTEUER UND MEHR



...schippern auf dem traditionsreichen Kutter zu den spannendsten Tauchplätzen von Südeuropa bis in die Karibik

Die MS CARIBIC ist ein mittlerweile 60- jähriger, geschichtsträchtiger ehemaliger Kutter, der als Freizeitschiff umgebaut wurde. Im zweiten Weltkrieg lief er als Kriegsfischkutter vom Stapel und wurde nach dem Krieg als Forschungsschiff eingesetzt. Seit über 25 Jahren befindet sich die CARIBIC jedoch in privater Hand und wurde u.a. für Angelfahrten genutzt, bis sie in Vergessenheit geriet. Im April 2003 stießen Kerstin Döring und Lars Benn auf die alte Dame und erwarben sie. Seither findet der Umbau zum ebenso gemütlichen wie zweckmäßigen Tauchschiiff statt.



### **Der lange Weg der CARIBIC - vom Kriegsschiff zum Tauchboot**

Als wir die CARIBIC im Mai 02 erwarben, war die alte Dame natürlich schon lange nicht mehr im Einsatz. Vom vorherigen Eigner aus privaten Gründen aufgegeben, fristete sie schon seit 3 Jahren ein trauriges Dasein in Sassnitz. Teilweise geplündert und als Müllkippe missbraucht, klebten an ihr mehr Gerüchte als Muscheln, denn hinter der mitgenommenen Hülle steckte ein solider Kern, den es nun in mühevoller Kleinarbeit aufzuarbeiten galt und auch weiterhin gilt. Nachdem wir entrümpelt, die Maschine generalüberholt und die wichtigsten Instandsetzungs- und Schönheitsreparaturen erledigt hatten, ging es mit einigen Hindernissen in die Werft, wo der Rumpf überprüft und ausgebessert wurde. Da das Jahr sich zum Ende neigte und noch einiges zu tun blieb, wurde eine Winterpause in Eckernförde beschlossen, wo wir uns auf die große Reise vorbereiteten.

Die CARIBIC wurde in der Burmester-Werft in Swinemünde gebaut und lief 1944 mit der Bezeichnung KFK (Kriegsfischkutter)491 vom Stapel.

Als Peilbot SÜDFALL wurde sie für die Amtsgruppe Nautik beim OKM in Dienst gestellt.

Nach dem Krieg im Januar 1946 teilte man sie dem Vermessungsverband Kiel und Hamburg zu und unterstellte sie im gleichen Monat dem DHI (Deutsches Hydrographisches Institut).

Im Mai 1958 trat sie ihren Dienst als Forschungsschiff HERRMANN WATTENBERG für die Universität Kiel an und wechselte 1973 zum Institut für Meeresbiologie.

Ab 1978 wechselte die HERRMANN WATTENBERG in privaten Besitz und unternahm Reisen bis in die griechische Inselwelt.

1989 wurde das Schiff in CARIBIC umbenannt und an das Angeltouristik-Unternehmen "Fisketours" mit Sitz in Antigua und Barbuda verchartert. Die CARIBIC lief bis zum 16.09.03 unter der Flagge von Antigua und Barbuda mit Heimathafen St. John. Allerdings hat die CARIBIC bisher den Atlantik noch nicht überquert. Die Angelfahrten fanden in der Nord- und Ostsee statt, sogar bis ins Nordmeer ist die CARIBIC vorgedrungen.

Seit der damalige Eigner das Schiff aus privaten Gründen aufgegeben hatte, verfiel die CARIBIC zusehends und wurde von wilden Gerüchten umrankt. Bei näherer Betrachtung stellt sich heraus, dass an den meisten Gerüchten nichts dran und die CARIBIC in einem erstaunlich guten Zustand war. Nach einigen Hürden konnten wir im Frühjahr 03 das Schiff erwerben und mit der Instandsetzung beginnen

Länge über alles : 23,90 m

Breite : 6.50 m

Tiefgang : 2,80 m

Verdrängung : 83 BRT

Motor : Deutz Bj. 1944, 8 Zylinder Turbodiesel, 170 kW/240 PS

Geschwindigkeit : max 9,5 Kn

Stromversorgung : 2 Generatoren 380V/220V/24/12V

Elektronische Ausrüstung : Radar, Echolot, Autopilot, GPS, UKW-Funkgerät

Die CARIBIC



- ein Bild aus alten Tagen

Das Steuerrad



...hat schon viele Kurswechsel hinter sich

Das Designer-Ruder



Bootsverwechslung auch am belebtesten Tauchplatz ausgeschlossen!



Plackerei auf der Werft

Das Echolot-Gehäuse

Der stolze Besitzer



auch im verklärtesten Licht ein fauler Zahn, der gezogen werden musste, da er uns schon viele Schererein bereitet hat.



- nach großzügiger Verteilung etlicher Liter Farbe (auf dem Pulli)



Abendruhe



in Wismar

Doch die Gerüchte um die „CARIBIC“ verstummten nie ganz. Nachdem sie nach dreijähriger Aufliegezeit in Sassnitz, teilweise geplündert und als Müllkippe missbraucht, von neuen Eignern zum Tauchschiff umgebaut wurde, tauchte sie nach kurzem Zwischenstopp im einstigen Heimathafen Kiel in der Nordsee auf. Schon vor dem Erreichen der Nordsee kam es zu Problemen mit Schiff und mit auch Behörden, wie folgende Pressemitteilung vom 29.09.2003 belegt:

### Freizeitschiff machte unfreiwillig in Wismar fest

**Wismar** - Pech hatte am Sonnabend ein Feizeitschiff, welches sich eigentlich auf dem Weg von Saßnitz zur Werft nach Cuxhaven befand und jetzt unfreiwillig im Wismarer Hafen festliegt. Während der Überfahrt drang durch ein Leck am Schanzkleid des Vorschiffes überkommende See in das Schiff, so dass ein Lenzen mit eigenen Pumpen nicht mehr ausreichte.

Der Wind hatte inzwischen auf nord bis nordwest der Stärke 5-6 und in Böen um 7 zugenommen bei Wellenhöhen bis zu 1,5 Metern. Nachdem auch der Versuch des Ankerns unter Landschaft Pumpenunterstützung vom Wismarer Tauch- und Angelschiff "Fritz Reuter". Die Aktivitäten wurden von der Rettungsleitstelle Bremen bemerkt, die das Seenotrettungsboot. "Günter Schöps" zur genannten Position beorderte. Unter dessen Begleitung sowie einem Fahrzeug der Wasserschutzpolizei erreichte die "**Caribic**" am Sonnabendmittag mit eigener Kraft den Hafen der Hansestadt. Ist nach behördlicher Prüfung die Seetüchtigkeit des Schiffes bestätigt, kann es seine Reise nach Cuxhaven fortsetzen

So wurden scheinbar über die "Caribic" wiederholt später wieder aufgehobene Auslaufverbote wegen Mängeln an Schiff oder Ausrüstung verhängt. Nach Touren von Cuxhaven und Wilhelmshaven sollte es später nach Portugal gehen.

Jetzt wurde das Wracktauchboot aber selbst zum Wrack und die Geschichten um sie werden deutlich leiser.

Lars Benn wird scheinbar vom Wasser verfolgt. Er hat lange nach dem Unglück in der Außenweser ein Restaurant in Honduras aufgemacht. Dieses wurde während des Hurrikans Wilmar überflutet.

Falls Sie weitere Informationen zum Fall der „CARIBIC“ für uns haben, bitten wir um eine kurze Mail an: [hotwater@t-online.de](mailto:hotwater@t-online.de)