

[SS Rosalie Moller]

Ein grandioses Wrack hatten unsere Autoren 1995 vor Gubal Island in den Tiefen des Roten Meeres aufgespürt. Doch welches Schiffsrelikt stand da so stolz gut 50 Meter unter Normalnull auf ebenem Kiel? Beginn einer Leidenschaft mit Tiefgang ...

*Hommage
an eine
alte
Lady*

Westlich von Gubal Island im nördlichen Roten Meer spürten wir sie auf. Dicht verschleiert war sie von Tausenden von Glasfischen, unzähligen Barschen und jagenden Makrelen. Erstaunlich aufgeräumt wirkte sie, und enorm ästhetisch, so aufrecht auf dem Kiel stehend. Nur die Spuren der Zeit nagten damals im Jahr 1995 bereits an ihr. Ihr mächtiger Schornstein mit dem aufgeschweißten »M« auf beiden Seiten baute sich in 18 Meter Tiefe vor uns auf. Ebenso beeindruckend erhoben sich die beiden Lademasten vor uns in die Höhe, noch fest vertäut mit dem Deck. Und die Reling zog sich über hundert Meter vor unseren Augen entlang – fast unversehrt, genauso wie die altertümliche Ruderanlage auf dem Achterschiff mit ihren dicken Steuerketten. Mit ihren Bullaugen aus massivem Messing schien sie uns fortwährend zu beobachten, als wir ihren Korpus begutachteten. Nähere Blicke zeigten, dass ihr Inneres so gut wie noch niemand vor uns erkundet hatte. Der Abstieg in den Maschinenraum offenbarte zahlreiche Instrumente, die Nadeln zum Teil noch in den Positionen, als sie Neptun zu sich in die Tiefen des Roten Meeres holte. Die Brücke, obwohl schon recht zerfallen, zeigte den einstigen Steuerstand, das Kompassgehäuse und weitere Navigationsvorrichtungen. Und wie sehr faszinierte uns erst ihr steiler Bug! Zeichen ihres hohen Alters, ebenso wie das antiquierte Heck mit dem riesigen Ruderblatt und der altertümlichen Schraube. Sie war wie ein Magnet – immer wieder zog sie uns hinunter in die Tiefe, verlangte nach Besuchen. Doch damals, im Juni 1995, wussten wir noch längst nicht, wer uns da so in seinen Bann gezogen hatte. Erst viel später fanden wir es dann heraus: Unsere Passion galt der SS »Rosalie Moller« – jenem Frachter, der im Januar 1910 im schottischen Glasgow vom Stapel gelaufen war und am 8. Oktober 1941 in ägyptischen Hoheitsgewässern westlich von Gubal Island »das Zeitliche segnen musste«. Wie wohl das Schicksal dieses stolzen Schiffsreliktes einst be-



Neuentdeckung: 1995 betauchten die Autoren erstmals das 110-Meter-Wrack vor Gubal Island im Roten Meer. Doch die Identität des Schiffsreliktes war damals noch ungeklärt

siegelt wurde? Der Geschichte dieses Wracks mussten wir auf den Grund gehen!

[Wer war Rosalie Moller?]

Sie muss sehr schön gewesen sein, jene Rosalie Moller, die im Jahr 1931 einem damals schon recht betagten Schiff ihren Namen gab, das bis zum damaligen Zeitpunkt unter dem Namen »Francis« die Ozeane befahren hatte. Rosalie Moller gehörte zur gleichnamigen Familie, die unter anderem eine angesehene Reederei ihr Eigen nannte und in jener Zeit ihren Stammsitz im damals noch britischen Schanghai hatte. Der Moller Trust Ltd. agierte seit 1890 vornehmlich im asiatischen Raum, seine Schiffe mit dem markanten »M« auf den Schornsteinen waren auf allen Weltmeeren zu Hause. Es stand in der Tradition der Reederei, alle Schiffe neben dem Nachnamen Moller zusätzlich noch mit dem Vornamen weiblicher

Familienmitglieder zu belegen. Gründer des Unternehmens war Kapitän Nils Moller, der bereits 1855 als Eigner eines Segelschiffs nach Schanghai gekommen war. Unter Führung von Eric Moller aus Yorkshire, der die Geschäfte am 15. Mai 1890 in Schanghai übernahm, expandierte die Firma sehr schnell. Am 15. Mai 1940 übertrug Eric Moller alle Schiffe, Industriekomplexe und Geschäftsanteile des Unternehmens an seine vier Söhne Eric, Lindsay, Ralph und Chris Moller. Die Reederei besaß auf ihrem wirtschaftlichen Höhepunkt weltweit zahlreiche Schiffe, von denen allein im Zweiten Weltkrieg jedoch 26 den Kriegswirren zum Opfer fielen. Auch die »Ex Francis«, im Jahr 1931 umgetauft in SS »Rosalie Moller«, fuhr nach ihrem Eignerwechsel als Frachter unter der Flagge der Moller Line. Mit Ausbruch des Krieges bestand die Hauptaufgabe des schlanken Schiffs darin, Kohle >



Das Schicksal des Schiffes kam 1941 aus der Luft



Begutachtung: Hier ein Oberlicht des Schiffsrelikts



Beobachtung: Barsche schwärmen ums Wrack



Das Wrack in Kürze

Maximale Tiefe des Wracks: 50 m (Bug)

Minimale Tiefe des Wracks: 36 m (Oberdeck)

Strömungen: Bisweilen herrschen starke Strömungen

Sicht: mäßig, die beste Zeit ist in den frühen Morgenstunden, am Nachmittag hingegen oft schlecht

Sehenswert: Das gesamte Schiff, die teils intakten Aufbauten, Lademasten, das Innere mit Kombüse, die Brücke, Einrichtungen und Gerätschaften. Zudem die Mannschaftsräume, Messingbullaugen und Beschlüge, der Maschinenraum, Bug und die Ruderanlage am Heck



Auch ein Schiffs-»Rücken« kann entzücken: Das Heck des maximal 50 Meter tief liegenden Wracks mit der Ruderanlage ist eine Erkundung wert. Im Bild unten der Eingang in den Maschinenraum des 110 Meter langen Frachters, der am 8. Oktober 1941 von einer deutschen Heinkel versenkt wurde.



Rosalie Moller - Fakten



GPS-Position: N 27° 39,042' / E 33° 46,283'

Länge über alles: 110 m

Breite: 16 m

Tiefgang: 8 m

Vermessung: 3.963 BRT

Schiffstyp: Stückgut-/Schüttgutfrachter

Antrieb: Dampfmaschine

Leistung: PS

Geschwindigkeit: 14 Knoten

Stapellauf: Januar 1910

Bauwerft: Barclay, Curles & Co. (Ld.)

Baunummer: 479

Bauort: Glasgow

Land: Schottland

Erste Reederei: Booth Steam Ship Co. (Ld.), Liverpool, England

Letzte Reederei: Moller Line (Ld.), Schanghai

Beladung auf der letzten Fahrt: Kohlen

Besatzung: k.A.

Passagiere: k.A.

Sonstiges: hohe Sedimentationsrate am Wrack, große Tiefe. Nur Deko-Tauchgänge möglich, um das Schiff in seiner Gesamtheit zu erleben

Untergang: 8.10.1941

Untergangsort: westlich von Gubal Island (Anchorage H)

Hoheitsgewässer: Ägypten

Ursache: versenkt durch eine deutsche Heinkel He 111 (4./KG 26 – He 111 H6 Werks-Nr. 4203)

Takt. Zeichen: 1H+GM

Verluste: 1



Fotos: Udo Kerfig - historische Bilder Archiv Kerfig

Wiederentdeckung: Inzwischen ist klar – bei dem Wrack vor Gubal Island handelt es sich um die »Rosalie Moller«. Ihr Schornstein mit dem »M« kippte 2001 um, als ein Boot daran festmachte

für Ägypten und die Britischen Truppen zu transportieren. Brennstoff, der für die damals dampfbetriebenen Lokomotiven, Hafenkräne, Dampfschiffe und Kraftwerke dringend benötigt wurde.

[... und der Mond schien helle]

Mit einer Ladung von 4680 Tonnen Kohlen lag die »Rosalie Moller« am 8. Oktober 1941, von Aden kommend, am Anchorage H westlich von Gubal Island. Weit verstreut befanden sich an ruhigen und geschützten Stellen dieses Rotmeer-Abschnitts weitere ankernde Schiffe. Sie gehörten zu einem englischen Konvoi, der auf dem Weg zum Suezkanal war. Die Maschinen standen unter Dampf, denn man wollte so schnell wie möglich den Kanal und den Hafen von Alexandria im Mittelmeer erreichen, um die kriegswichtigen Ladungen löschen zu können. Der Besatzung war das In-

ferno nicht entgangen, das zwei Tage zuvor den nächtlichen Himmel zwischen der Sinai-Halbinsel und dem gegenüberliegenden Festland erschüttert hatte: der Angriff und Untergang der SS »Thistlegorm«.

Still kräuselte sich das Wasser des Roten Meeres an jenem Abend. Die Straße von Gubal und die Insel waren hell erleuchtet, der Mond stand hoch am Himmel. Die Schiffsbesatzungen aber hatten keinen Sinn für Romantik. Sie warteten ungeduldig darauf, dass die Einfahrt in den Suezkanal frei wurde. Sie wurde durch ein anderes Schiff blockiert, das auf eine deutsche Mine gelaufen war.

Plötzlich das Dröhnen von Flugzeugmotoren! Erst nur dumpf, dann immer lauter. Die Besatzung der »Rosalie Moller« ahnte, was da unausweichlich auf sie zukam. Vom Festland aus bewegte sich ein deutscher Heinkel He-111-Bomber des Kampfgeschwaders 26 >



Wohnstatt mariner Siedler: eine der Kabinen



Technik am Meeresgrund: der Maschinenraum



Blühende Balustrade: die lange Reling

auf sie und den ankern den Schiffskonvoi zu. Mit Hilfe des nächtlichen Lichts hatte man an Bord des Kampfbombers die SS »Rosalie Moller« als geeignetes Ziel ausgemacht – und hielt direkt darauf zu. Der 110-Meter-Frachter war dem Angreifer aus der Luft hilflos ausgeliefert, denn er verfügte nicht einmal über Bordkanonen wie die »Thistlegrim«, der sie jedoch auch nicht viel genutzt hatten.

Eine schwere Bombe, speziell für Luft/Seeziele entwickelt, rauschte in flachem Winkel auf die achterliche Steuerbordwand der »Rosalie Moller« zu. Wumm! Eine riesige Explosion erschütterte den Frachter. Binnen Minuten verbog sich der Schiffsstahl wie ein Stück Papier. Zwischen dem dritten und vierten Laderaum stiegen Rauch und Flammen empor. Feuer breitete sich am Explosionsort aus, und Chaos bestimmte die panische Szenerie. Die Besatzung versuchte sich in Sicherheit zu bringen, ein Mitglied fand dabei jedoch den Tod. Der Treffer des Kampfbombers lag genau unter der zulässigen Wasserlinie des Frachters, die wegen der Kohleladung jedoch schon ihr Maximum erreicht hatte. Das Schiff sackte über das Heck weg, noch ehe die Flammen sich weiter ausbreiten konnten. Es gab kein Entrinnen! »Rosalie Moller« rauschte hinab in die Tiefen des Roten Meeres. Endlich, in knapp 50 Metern Tiefe, berührte der Schiffskiel Boden, und sie blieb stehen. Erstaunlich aufrecht. Selbst bei ihrem Untergang bewahrte die »britische Lady« Haltung.

[Hoher Preis der Popularität]

So stolz bekamen wir sie dann im Juni 1995 erstmals zu Gesicht – ohne zu wissen, wen wir vor uns hatten. Es war nicht einfach, in den Folgejahren Mosaikstein für Mosaikstein zusammenzusetzen und »Rosalie M's« Identität zu erschließen. Mittlerweile sind 13 Jahre nach unserem ersten Besuch bei der »alten Lady« vergangen. Höchste Zeit, wieder bei ihr vorbeizuschauen. Während wir per Tauchschiff zu ihr unterwegs sind, mutmaßen wir noch, ob sie sich wohl sehr verändert hat. Offen-

sichtlich erfreut sie sich nun hoher Beliebtheit. Denn schon vor Erreichen ihrer Position sind vier Tauchboote dort auszumachen.

Und dann sehen wir sie wieder. Sie scheint sich kaum verändert zu haben. Eingehüllt in einen dicken Mantel aus Glasfischen und jungen Makrelen – wie damals. Die erste Enttäuschung aber folgt auf den Flossenschlag: Etliche Abschnitte der einst intakten Reling, besonders am Heck nahe der Ruderanlage, sind verschwunden. Zerstört durch falsches Festmachen von Safaribooten und die Suche nach dem Wrack mit Schleppankern. Auch der Kran am Bug ist geknickt, gewiss hat ihn auch ein Anker aus seiner einst aufrechten Stellung gerissen. Den traurigsten Eindruck hinterlässt jedoch der Schornstein, das Symbol des Wracks. Er fiel 2001, als ein Boot an ihm festmachte. Nur noch ein spärlicher Rest von ihm zeigt die einstige Position. Heute er-

streckt er sich auf dem Hauptdeck liegend an Backbord ins Wasser. Der Aufprall des Schlots muss gewaltig gewesen sein, denn in diesem Bereich wurden alle Aufbauten zerstört. Ein Crash, der die Betonplatten der Brücke noch mehr destabilisierte. Das Betauchen wird hier zu einem unkalkulierbaren Risiko. Und auch die Instrumente im Bauch des Schiffs sind zum großen Teil Geschichte. Die »alte Lady« kann sich gegen die Versuche vieler Eindringlinge, ihrer Pretiosen habhaft zu werden, offensichtlich nicht wehren. Doch noch immer hat sie einen Joker in der Hand. Sie liegt mit 50 Meter recht tief – nur erfahrene Taucher können sie besuchen. So wird sie das eine oder andere Geheimnis bewahren. Wünschen wir ihr künftig nur den Besuch von Gentlemen, die »genießen und schweigen«.

✍ Claus-Peter Stoll • 📷 Udo Kefrig



Ehemaliger Arbeitsplatz des Kapitäns: Blick auf die Brücke mit dem Steuerstand. Heute ist dieser Abschnitt der »Rosalie Moller« nur mit Vorsicht zu betauchen, da er sehr instabil ist



Anno 1995: Erkundung des Maschinenraums



Riffartig: dicht bewachsene Festmachpoller



Detailaufnahme 1995: Blick in die Kombüse



SS ROSALIE MOLLER

Stets offene Türen? Noch immer ist »Rosalie Moller« ein Top-Wrack. Zu viele Taucher verkräftet sie jedoch nicht



Tauchen in Indonesien!

Walea



ab € 1159,- inkl. Tauchen



Walea Dive Resort & Spa***
 ↳ Naturparadies im Togian-Archipel!
 ↳ Traumlage direkt am Strand!
 ↳ Spektakuläre Tauchgänge an unberührten Riffen!

*1 Woche im DZ/VP ab/an Manado inkl. Tauchen und Transfers.



Termine, Buchung, Gratis-Kataloge: www.orca.de • info@orca.de
 D: +49-8031-18851200 - A: +43-4242-430005 - CH: +41-848-188500

Fotos: Udo Kefrig