

Operation "Search and Recovery" on Dive Asia 1

Bericht von Andreas Donate

Mit Bestürzung mussten wir am 09.03. zur Kenntnis nehmen, dass das brandneue Safariboot der mit uns befreundeten Tauchbasis Dive Asia in der Nacht vom 08.03. auf den 09.03. gesunken war.

Da wir vermuteten dass die Untergangsstelle für Sporttaucher nicht erreichbar sein würde, booten wir noch am gleichen Tag unserer Hilfe an, für den Fall, dass aus irgendwelchen Gründen Tauchgänge an der Untergangsstelle erforderlich sein würden.

In den darauf folgenden Tagen führten wir eine Reihe von Tauchgängen am Wrack durch. Nachfolgend habe ich mir einmal die Mühe gemacht, alle von uns durchgeführten Aktivitäten chronologisch zu protokollieren. Einerseits um der Vielzahl von widersprüchlichen Angaben entgegen zu treten, aber auch, um allen interessierten Tauchern und in erster Linie den direkt Betroffenen einen Eindruck zu geben, was da in 68m Tiefe alles so abgelaufen ist.

10.03.2009

Am Morgen des 10.03. wurden wir von Jürgen gebeten, uns auf einen Tauchgang vorzubereiten, falls im Laufe des Tages die Untergangsstelle lokalisiert werden würde.

Wir begannen gegen 10.00 A.M. mit den Vorbereitungen, wobei wir hinsichtlich der Gases die größtmögliche Tiefe für das in Frage kommende Gebiet kalkulierten.

Diese betrug 75m und als Grundgas entschieden wir uns für ein TX 15/55.

Als Dekogase wurden von Jörg, der mit einem RON tauchte ein TX 32/35, ein TX 50/20 sowie 100% Sauerstoff gewählt.

Ich selbst, mit einem Evolution tauchend, entschied mich für ein TX 32/35, 60% Sauerstoff, sowie eine zusätzliche Grundgasflasche mit TX 15/55 als Bail-Out Notfallgase.

Gegen 2.00 P.M. bekamen wir dann den Anruf, dass die mögliche Untergangsstelle entdeckt sei und dort auch bereits eine Markierungsboje gesetzt wäre.

Nachdem alle Vorbereitungen abgeschlossen waren, wurden wir mit einem Speedboot zu dieser Stelle gefahren, wo das Tagestourboot von Dive Asia bereits wartete.

Leider gab es auf dem Boot an diesem Tag Probleme mit dem Sonar, so dass wir die exakte Position des Wracks nicht verifizieren konnten. Trotz einiger Bedenken hinsichtlich der Genauigkeit der von Fischern platzierten Markierungsboje, entschlossen wir uns, den Tauchgang in der Hoffnung durchzuführen, das Wrack oder zumindest eindeutige Hinweise zu finden.

Die Tiefe an der Stelle betrug 68m. Leider gab es bereits beim Abstieg an der Markierungsleine die ersten Probleme. Die Leine war für die Tiefe viel zu lang und wir mussten ca 10 Minuten gegen eine starke Strömung ankämpfen bevor wir den Grund erreichten. Vom Wrack selbst war nicht zu sehen, die Sicht betrug ca 5m.

Wir entschieden uns für ein bewährtes Suchverfahren, womit wir auch in der Vergangenheit bereits gute Erfolge erzielt hatten. An einem 45m langen Spool schlugen wir einen kompletten Kreis. Obgleich wir dabei das Wrack selbst nicht finden konnten, gelang es uns einige Gegenstände zu sichten und zu bergen die zweifelsfrei von der „Dive Asia 1“ stammten.

Nach 35 Minuten beendeten wir die Suche und führten die erforderlichen Dekompressionsstops durch. Nach 130 Minuten erreichten wir mit der Nachricht, dass das Wrack im Prinzip lokalisiert sei, die Oberfläche.

Nach Rücksprache mit Dive Asia wurde beschlossen, am darauf folgenden Tag einen weiteren Tauchgang an der Stelle durchzuführen.

11.03.2009

Nachdem wir noch am Vorabend bis ca 22.00 Uhr die Tanks aufgefüllt hatten, fuhren wir am frühen Morgen des 11.03.2009 mit dem von uns für Wracktauchgänge bevorzugten Boot, der MV DORADO zur Untergangsstelle. Das Boot verfügt über ein extrem gutes Sonar und sowohl der Eigner, als auch der Kapitän und die restliche Crew verfügen über ein Höchstmaß an Erfahrung wenn es darum geht, die Abstiegsleine möglichst dicht an einem Wrack zu platzieren. Dies ist wichtig, damit man, wenn man den Grund erreicht hat, nicht zuviel Zeit mit der Suche nach dem Wrack verbringen muss.

Die Gasmischungen hatten wir an die tatsächliche Tiefe angepasst, ein geringerer Heliumanteil sollte uns bei annähernd gleicher Gesamttauchzeit aber eine größere Grundzeit auf der Tiefe ermöglichen. Zum Einsatz kam ein TX 18/45 für Jörg und ein 18/35 bei mir. Begleitet wurden wir ab diesem Tag von Ben Reymenants welcher im Open circuit mit einer Doppel 20 und TX 18/30 unterwegs war. Die Dekogase waren bei Jörg die gleichen wie am Vortag, ich selbst entschied mich ab diesem Tag mit nur noch 2 Notfallgasen zu tauchen, einem 60% Nitrox und einem TX 20/30, Ben bevorzugte ein 50% Nitrox sowie reinen Sauerstoff für die Dekompression.

Die für diesen Tag durchzuführenden Aufgaben waren so vielfältig und so komplex, dass eine penible Tauchgangsplanung von Nöten war wobei die Taucher teilweise alleine unterwegs waren.

Zunächst sollte das Wrack lokalisiert und eine permanente Leine am Boot befestigt werden. Die wichtigste Sache aber, welche alle beteiligten Taucher einem immensen psychischen Druck aussetzte, war die Suche nach den noch vermissten Personen.

Da zu diesem Zeitpunkt immer noch 6 Personen nicht gefunden waren, musste davon ausgegangen werden, dass sich dies noch im Schiff befinden würden. Anhand von Boots- und Kabinenbelegungsplänen wurde die Reihenfolge der abzusuchenden Kabinen festgelegt und die Art und Weise der Suche abgestimmt.

Auch sollte das Boot auf strukturelle Beschädigungen in Augenschein genommen werden, insbesondere das Vorhandensein der seitlichen Stabilisatoren musste überprüft werden. Mithilfe einer kleinen Kamera wollten wir auch Bilder vom Boot machen und eventuelle Beschädigungen dokumentieren.

Sollte die Zeit es zulassen, war auch geplant, den einen oder anderen Ausrüstungsgegenstand aus dem Bestand des Bootes zu bergen, sowie nach einer Tasche aus dem Besitz des Kapitäns Ausschau zu halten, welche die gesamten Ersparnisse seiner Familie enthielt.

Vom Ablauf her war es so geplant, dass Jörg mit mir zusammen abtauchen würde und wir zunächst die Leine am Boot befestigen würden. Anschließend sollte jeder von uns einen Teil der Kabinen absuchen, unterstützt von Ben der später zu uns stoßen würde. Nach einer genau festgelegten Zeit sollte Jörg mit Ben diese Suche fortsetzen, während ich mich um die anderen Aufgaben kümmern würde.

An der Untergangsstelle angekommen wurden wir mit der Nachricht überrascht, dass die Thai- Navy das Wrack während der Nacht exakt lokalisiert hatte und wir waren in der Lage mit Hilfe der GPS Koordinaten innerhalb von 5 Minuten einen positiven Kontakt auf dem Sonar zu ermitteln.

Nach einigen Anläufen ging dann unsere Abstiegsleine über Bord und wir bereiteten uns auf den Tauchgang vor.

Bei idealen Oberflächenbedingungen begannen wir mit dem Abstieg und erreichten nach 3 Minuten den Grund, allerdings war auch dieses Mal das Wrack bei ca 8m Sichtweite zunächst nicht zu sehen.

Die vorhandene Strömung hatte nämlich, während wir uns fertig gemacht hatten, das Grundgewicht vom Wrack weggezogen. Aufgrund unserer Erfahrung wussten wir aber, dass wir nur der Schleifspur im Sand zu folgen brauchten und wir das Wrack auch erreichen würden.

Eine dünne Verbindungsleine wurde am Grundgewicht befestigt und bereits nach

ca 15 Metern erreichten wir das Heck der Dive Asia 1.

Um für die nachfolgenden Tauchgänge eine direkt am Boot fixierte Leine zu haben entschlossen wir uns, das Grundgewicht mitsamt der Leine an das Wrack zu verlegen. Jörg übernahm diese schwere Aufgabe während ich mit der Kamera einen Film vom Zustand des Tauchdecks machte und bereits die seitlichen Stabilisatoren, welche absolut unbeschädigt waren, überprüfte.

Nachdem die Leine am Heck befestigt war, trennten wir uns und jeder begann mit der Suche nach den noch vermissten Personen. Nachdem ich auf der Steuerbordseite die zweite Kabine in Augenschein genommen und dort fündig geworden war, schwamm ich wie vereinbart zu Jörg auf die Backbordseite wo inzwischen auch Ben eingetroffen war. Beide setzten die Suche wie geplant fort, während ich zur Kapitänskabine auf dem Oberdeck schwamm um nach Schiffskoch zu suchen, welcher dort zuletzt gesehen worden war. Gleichzeitig wollte ich nach den persönlichen Sachen des Kapitäns schauen. Nach 35 Minuten Grundzeit war der Tauchgang für mich beendet und ich begann mit dem Aufstieg an der Leine wo ich später Jörg und Ben „traf“.

Insgesamt konnten während dieses Tauchgangs 4 Personen gefunden und alle anderen Aufgaben ebenfalls erledigt werden. Zwei Personen, darunter der Schiffskoch waren aber weiterhin vermisst.

Während der Rückfahrt nach Chalong war es ungewöhnlich still auf dem Boot, der Tauchgang war uns alle ziemlich stark an die Nerven gegangen, und insbesondere auch, da wir nun wussten, dass wir am nächsten Tag die Leichen der Gefundenen bergen mussten. Da diese Aufgabe, sowie die Suche nach den beiden noch Vermissten unmöglich von einem Dreier-Team durchgeführt werden konnte, baten wir Mathew Pro-Tech um seine Mithilfe bei dieser Aufgabe.

Unmittelbar nach der Rückkehr in die Basis begannen wir dann auch mit dem Füllen der Tanks und den Vorbereitungen für den nächsten Tag.

12.03.2009

Am frühen Morgen des 12.03. machten wir uns von Chalong aus auf den Weg zum dritten und bisher schwierigsten Tauchgang am Wrack. Die mitgeführten Gase waren für die bevorstehende Aufgabe optimiert worden. Es hatte sich gezeigt, dass ein Heliumanteil von weniger als 40% im Hinblick auf die bevorstehenden Aufgaben als zu gering erachtet werden musste. Für den anstehenden Tauchgang brauchten wir einen absolut klaren Kopf. Aufgrund der Länge des Tauchgangs waren des Weiteren zusätzliche Grund- und Dekogase erforderlich und der bereits am Vortag zum Einsatz gekommene Oberflächensupport wurde im Hinblick auf die Bergung nochmals erweitert.

Zusätzliche „Werkzeuge“ wurden diskutiert, da es erforderlich sein würde, die Fenster der betroffenen Kabinen zu zerstören um an die Opfer zu gelangen. Jörg entschied sich, einen der noch auf dem Tauchdeck befindlichen Tanks als „Rammbock“ zu verwenden um diese Aufgabe vorzunehmen. Darüber Hinaus wurden eine sichere Befestigung der Leichen, welche an einer zu setzenden Verbindungsleinen mit Hilfe von Hebesäcken nach oben geschickt werden sollten, erarbeitet und das gesamte Vorgehen ausgiebig im Trockenen geübt.

Da neben dem Bergen der bereits gefundenen Opfer auch die Suche nach den zwei noch vermissten Personen fortgesetzt werden musste, war der Zeitfaktor die entscheidende Größe. Mit Grundzeiten von 45 bzw. 50 Minuten wurde der Tauchgang entsprechend lang geplant. Da neben diesen beiden Hauptaufgaben auch bereits mit der Bergung von Ausrüstung sowie persönlichen Gegenständen begonnen werden sollte, schien selbst diese Zeit zu kurz zu sein. Da ich selbst noch keine Erfahrung mit der Bergung von Leichen hatte, war ich lediglich als „Assistent“ vorgesehen und sollte vorrangig die anderen Aufgaben durchführen. Um es vorweg zu nehmen. Alles klappte viel besser als wir es selbst erwartet hatten, und das, obwohl die Bedingungen am Wrack schlechter waren als an den Vortagen.

Es gelang Jörg mit Hilfe seines „Werkzeugs“ sehr schnell, die Fenster zu beseitigen, während Mathew bereits die Verbindungsleine zur Oberfläche setzte.

Zusammen mit Ben gelang es ihnen schneller als erwartet die 4 Leichen zu bergen und auch noch ein fünftes Opfer in einer Kabine zu sichten und ebenfalls an die Oberfläche zu schicken. Während dieser Zeit konnte ich, in ständiger Verbindung zum restlichen Team stehend, alle anderen Aufgaben erledigen. Es gelang mir, die Ankerleine des Bootes frei zu machen, welche an die Oberfläche trieb und damit eine zweite Verbindung ermöglichte. Wichtige Ausrüstungsgegenstände und Equipment konnten neben ersten persönlichen Sachen geborgen werden. Nach einer nochmaligen Suche an den in Frage kommenden Stellen, war nun auch endgültig sichergestellt, dass sich der vermisste Koch dort nicht befinden konnte. Nach Gesamttauchzeiten von 155 bis 180 Minuten erreichten alle Taucher wohlbehalten die Oberfläche.

Auch an diesem Tag war die Stimmung an Bord natürlich nicht sehr gut, dennoch waren wir alle auch ein wenig stolz und zufrieden, diese schwierige Aufgabe ohne Probleme gemeistert zu haben.

Es wurde beschlossen, am nächsten Tag einen weiteren Tauchgang durchzuführen um die Suche nach dem vermissten Koch auch auf andere Stellen im Boot zu erweitern und auch, um die persönlichen Gegenstände der Opfer zu bergen.

So war auch nach diesem anstrengenden Tauchtag der Abend mit dem Füllen der Tanks und Vorbereitungen mehr als ausgefüllt.

13.03.2009

Obgleich die Vermutung nahe lag, dass der vermisste Koch sich nicht mehr an Bord befinden würde, sah der Plan für diesen Tag vor, an bisher weniger wahrscheinlichen Stellen im Wrack nach der Person zu suchen. Gleichzeitig sollte dabei vorrangig das Gepäck der Gäste und, wenn die Zeit es zulassen sollte, auch Teile der Tauchausrüstung geborgen werden.

Jeder Taucher führte deshalb neben einer großen Anzahl von Hebesäcken auch spezielle Befestigungstools mit sich um sicherzustellen, dass nichts verloren gehen konnte.

Wenn die Arbeit am Vortag uns alle psychisch sehr gefordert hatte, war an diesem Tag eher die physische Seite von entscheidender Bedeutung. Jeder, der schon einmal unter Wasser schwere Gegenstände hantiert hat, weiß, dass dies mitunter körperlich sehr anstrengend ist und die Atemfrequenz sehr schnell in einen kritischen Bereich gelangen kann. Speziell für die Rebreathertaucher ist ein erhöhter Kohlendioxidanteil im Gerätekreislauf eine nicht zu unterschätzende Gefahr.

Regelmäßiges „Spülen“ der Geräte, sowie frischer Atemkalk sollten neben einem mehr als ausreichend bemessenen Bail-Out Gasvorrat diese Gefahr minimieren.

Da Mathew anderweitig beschäftigt war, bestand das Team an diesem Tag wieder aus Jörg, Ben und mir. Es war geplant, dass ich zusammen mit Jörg im Anschluss an die Suche nach dem Koch, Gepäck und Ausrüstung aus den Kabinen bergen sollten. Dabei würde einer von uns in die Kabine reintauchen, während der andere vor dem Fenster wartete um die Gegenstände für den „Weitertransport“ entgegenzunehmen und auf den Weg zu bringen.

Ben wollte mir seinem Scooter den Bereich um das Wrack nach persönlichen Sachen und Ausrüstung absuchen und diese zur Oberfläche schicken.

Als Grundzeit wurden wieder 50 Minuten geplant, was dann zu einer Gesamttauchzeit von 180 Minuten führen würde. Da wir von den vorhergehenden Tagen im Prinzip ein relativ klares Bild hatten, wo wir ansetzen konnten, rechneten wir damit, den größten Teil der erreichbaren Gegenstände bergen zu können. Der Tauchgang selbst verlief dann auch relativ problemlos und eine große Anzahl von Taschen sowie ein nicht unerheblicher Teil der Tauchausrüstung, darunter auch Tanks, BCDs und Atemregler konnte geborgen werden.

Da die Suche nach dem vermissten Koch weitaus mehr Zeit in Anspruch nahm als geplant war die geplante Tauchzeit leider aber zu kurz um alle Kabinen aufsuchen zu können. Speziell

die Backbordseite, wo die Fenster noch intakt waren und ein Eindringen nur durch den Hauptgang möglich war, konnte an diesem Tag nicht aufgesucht werden.

Es würde ein weiterer Tauchgang erforderlich sein, um auch diese Kabinen zu räumen und Reste von Ausrüstung welche sich noch auf dem Tauchdeck befanden zu bergen.

Nach knapp 3 Stunden erreichten wir alle wohlbehalten die Oberfläche wo wir dann erfuhren, dass ein Flugzeug eine auf dem Meer treibende Leiche gesichtet hatte. Am späten Abend erhielten wir dann die Bestätigung, dass es sich um den vermissten Koch handelte.

Damit war klar, dass sich niemand mehr am Bord des Wracks befand.

14.03.2009

Für den vorerst letzten Tauchtag sah der Plan vor, das Gepäck der Gäste, welche auf der Backbordseite untergebracht waren, zu bergen und die restliche Tauchausrüstung vom Tauchdeck zu holen, darunter die Notfallsauerstoffflasche.

Gleichzeitig wollte Jörg versuchen, aus der Divemasterkabine einige persönliche Gegenstände des Tourleaders zu bergen.

Da wir mittlerweile schon Routine im Bergen hatten funktionierte auch bei diesem Tauchgang alles reibungslos.

Während ich unmittelbar nach dem Abstieg begann, das Tauchdeck „aufzuräumen“, tauchten Jörg und Ben zu den Kabinen und brachten die Taschen zunächst ebenfalls zum Tauchdeck.

Von dort wurden sie dann etappenweise nach oben geschickt.

Der Weg zur Divemasterkabine war leider durch zwei dort treibende große Matratzen versperrt, so dass die geplante Bergung dort unmöglich vorgenommen werden konnte.

Insgesamt hatte sich der Zustand im Inneren des Schiffes mit jedem Tag deutlich verschlechtert. Aufgrund der am Grund herrschenden Strömung waren die großen Matratzen in allen Kabinen vom Bett aufgeschwommen und versperrten teilweise die Zugänge. Teile der Wand- und Deckenverkleidung hingen lose herum und größere Gegenstände wie z.B.

Kühlschränke versperrten die Gänge. Darüber hinaus hatte sich bereits eine feine Sedimentschicht überall ausgebreitet, so dass die Sicht im Inneren teilweise gegen Null ging.

Wir waren froh, dass es uns möglich gewesen war, die meisten Gegenstände zeitnah zu bergen, ein späteres Eindringen in das Wrack würde ein ungleich höheres Risiko mit sich bringen.

Nachdem wir am Ende dieses Tauchgangs unsere Leine vom Schiff gelöst hatten und diese zusammen mit uns langsam vom Wrack der Dive Asia 1 wegtrieb, war ich in meinem Inneren tief berührt. Die Ereignisse der vergangenen fünf Tage hatten bei uns allen tiefe Eindrücke hinterlassen und während der zweistündigen Dekompression kreisten meine Gedanken um das, was wir in dieser kurzen Zeit alles erlebt hatten.