

Die Entdeckung der HMS Vestal

Von Andreas Donate

26. Juli 1945, Vor der Küste der Insel Phuket, Thailand.

Teile der 7. englischen Ost-Asien Flotte unter dem Kommando von Vizeadmiral H.T.C Walker sind seit einigen Tagen damit beschäftigt, die Gewässer an der Westküste Thailands von den japanischen Streitkräften gelegten Seeminen zu säubern.

Zu dem Flottenverband gehören neben 2 Flugzeugträgern, 2 schweren Kreuzern und 4 Zerstörern auch 5 Minenräumer der Algerine-Klasse.

Es sind dies folgende Schiffe: HMS Plucky, HMS Rietelman, HMS Pincher, HMS Squirrel und HMS Vestal.

An diesem Tag sind allerdings nur noch 4 Räumboote im Einsatz. Zwei Tage vorher, am Abend des 24. Juli 1945 wurde die Squirrel auf hoher See von einer Mine getroffen und so schwer beschädigt, dass Sie aufgegeben werden musste. Da das Schiff nicht direkt unterging mussten die Geschütze des Zerstörers HMS Rotherham in Aktion treten und Ihr den Gnadenstoß geben. 7 Matrosen verloren ihr Leben. Die Überlebenden wurden zunächst von der Vestal aufgenommen und später an den schweren Kreuzer HMS Nelson übergeben.

Die Minensuche wurde ungeachtet dieses tragischen Vorfalls am nächsten Tag fortgesetzt und etliche Minen konnten ausfindig und unschädlich gemacht werden. An diesem Tag, dem 26. Juli war die Arbeit besonders brisant, da sie in unmittelbarer Nähe der Insel Phuket, direkt unter den Augen der Japaner stattfand. Mit bloßem Auge waren die Radarstationen, Befestigungen und Maschinengewehrnester an Land zu erkennen. Diese eröffneten jedoch nicht das Feuer, da der Suchverband durch die schweren Kreuzer HMS Nelson und HMS Sussex geschützt wurden. Mit ihren schweren Geschützen hätten Sie jeden Widerstand sofort im Keim erstickt.

Um 1825 Uhr, bei Einbruch der Dämmerung gab es plötzlich Alarm. Drei nicht identifizierte Flugzeuge näherten sich von Land, über die Hügel der Insel Phuket kommend den Schiffen. Näher herangekommen, konnten Sie eindeutig als feindliche Maschinen erkannt werden.

Nun brach die Hölle los. Sämtliche Schiffe eröffneten aus allen Rohren das Feuer und ohrenbetäubender Lärm durchbrach die Stille. Das Führungsflugzeug nahm geradewegs Kurs auf die Sussex und es war deutlich erkennbar, dass es die Absicht hatte, sich auf den Kreuzer zu stürzen. Sämtliche Geschütze nahmen nun diese Maschine aufs Korn und im konzentrierten Feuer explodierte das Flugzeug nur 10 Meter vor dem Schiff an dessen Steuerbordseite. Mehr und mehr Flugzeuge waren nun am Himmel und ein weiteres nahm Kurs auf die Sussex. Im starken Abwehrfeuer der vielen Geschütze drehte es plötzlich ab, beschrieb einen großen Bogen und es sah aus, als wollte es sich auf die Plucky stürzen. Der Anflug gelang jedoch nicht und schließlich setzte es auf die Vestal an. Das 4 inch Geschütz des Bootes feuerte unablässig, doch es war nicht in der Lage das Flugzeug aufzuhalten. Die Vestal war das auserkorene Ziel des Piloten und in einer riesigen Feuerwolke und unter ohrenbetäubendem Knall schlug es auf dem Schiff ein. Schwer getroffen und brennend neigte sich die Vestal sofort zur Seite und begann zu sinken. Es war sofort erkennbar, dass auch dieses Schiff verloren war.

Die Besatzung erhielt über Funk den Befehl, das Schiff zu verlassen und auch dieses Mal hatte die Rothenham die traurige Pflicht zu erfüllen, das Schiff zu versenken. Der Kamikazeangriff war inzwischen vorbei und die Geschütze des Zerstörers traten wie bereits zwei Tage zuvor in Aktion. Die ersten Geschosse schlugen ein und trafen ein Munitionsmagazin. In einer riesigen Explosion versank die HMS Vestal in den Tiefen des indischen Ozeans. Für 20 Seeleute wurde das Schiff zum Grab.

Was zu diesem Zeitpunkt noch niemand wissen konnte. Sie war das letzte Kriegsschiff, welches die britische Royal Navy im zweiten Weltkrieg verlor, und zudem das einzige Schiff, das bei einem Kamikazeangriff im Indischen Ozean verloren ging.

Da aufgrund der Umstände die Positionsdaten nicht ermittelt wurden, wusste niemand wo genau dieses Wrack zu finden war. Das Schiff geriet in Vergessenheit.

10. März 2002, fast 47 Jahre später.

Vom Rawai-Beach in Phuket legt ein kleines Longtailboot ab. An Bord sind neben dem Kapitän und einem alten thailändischen Fischer, zwei Deutsche und ein Engländer. Die beiden Deutschen, Andreas Donate und Jörg Zebisch sind seit zweieinhalb Jahren als Tauchlehrer auf der Insel und seit 6 Monaten stolze Besitzer von Deep-Blue-Divers, der ersten und bislang einzigen Tec-Tauchbasis in Thailand. Nachdem Sie in den vergangenen Monaten vornehmlich mit dem Aufbau der Basis beschäftigt waren, sind sie nun seit einigen Wochen auf der Suche nach geeigneten und interessanten Tauchstellen in der Nähe von Phuket. Dort wollen Sie zukünftig Tec-Ausbildung und Tauchgänge in größere Tiefen durchführen. Unterstützt und begleitet werden die sie von ihrem Freund Adam Douglas, einem Engländer der ebenfalls auf Phuket lebt.

Ihr heutiges Ziel ist eine ca. 70m tiefe Stelle südwestlich von Phuket unweit der Südspitze der Insel. In den letzten Monaten haben sie immer wieder Gerüchte über Schiffwracks in der Umgebung gehört. Speziell einer der Hinweise über einen japanischen Zerstörer interessierte die drei und es war ihnen nach langem Suchen gelungen, einen alten Fischer ausfindig zu machen, welcher ihnen die Untergangsstelle zeigen sollte.

Alle waren sehr skeptisch was die Sache betraf, da der Fischer außer seinen Augen und einigen Bezugspunkten an Land keinerlei Navigationsmittel mit sich führte.

Auch eine von dem Mann mitgebrachte große Kiste, über deren Inhalt man sich im Unklaren war, rief nur fragende Mienen hervor.

Da die Bezahlung aber nur im Erfolgsfall erfolgen sollte, sah man der ganzen Sache ziemlich gelassen entgegen.

Nachdem das Team ca. 30 Minuten unterwegs war und man sich mittlerweile auf dem offenen Meer befand, bedeutete der Fischer dem Kapitän, er solle den Motor abstellen, da man an der richtigen Stelle angekommen sei. Alle sahen sich zunächst fragend an und waren dann sprachlos, als der Inhalt der Kiste zum Vorschein kam. Aus dieser holte der alte Mann eine Autobatterie, einen Monitor und einen länglichen Gegenstand, den Adam als Sonarkopf identifizierte hervor.

Mit geschickten Handgriffen wurde die Batterie mit dem Bildschirm verbunden, der Sonarkopf an der Eisenstange befestigt und selbige dann zu Wasser gelassen. Fertig war das Echolot und mit diesem Wunder der Technik konnte die Unterwassersuche beginnen. Man hatte sich in den letzten Jahren auf Phuket an vieles Ungewöhnliche gewöhnt, in diesem Moment waren alle jedoch sprachlos.

Und was zunächst keiner für möglich gehalten hatte geschah. Nach ungefähr 15 Minuten zeigten sich deutliche Ausschläge auf dem Bildschirm, welche auf eine Erhebung aus dem ansonsten ebenen Boden deuteten. Trotz erkennbar einsetzender Strömung wurde der Anker geworfen und die mitgeführte Ausrüstung bereit gemacht. Mit einem für die erwartete Tiefe berechneten Trimix und ausreichend Dekogas ausgestattet tauchte Jörg an der Ankerleine ab. Das kleine Boot war inzwischen leider ein wenig abgetrieben, und als Jörg, im Übrigen ehemalige Minentaucher der Deutschen Marine, nach 83 Minuten wieder auftauchte gab es erst einmal enttäuschte Gesichter. Die, aus Richtung der lokalisierten Stelle kommende, starke Strömung hatten eine Suche unmöglich gemacht.

Um einige Erfahrungen reicher und mit der Ungewissheit über die das, was man entdeckt hatte wurde die Heimreise angetreten. Nicht jedoch ohne vorher die genauen Positionsdaten mittels des mitgeführten GPS-Empfängers gespeichert zu haben. Und mit dem festen Vorsatz schnellstmöglich wieder an der Stelle zu tauchen.

16. März 2002, sechs Tage später.

Mit einem größeren und mit stationären Sonar ausgestatteten Tauchboot kehrte man bereits sechs Tage später an die Position zurück und begann erneut mit der Unterwassersuche. Und tatsächlich, bereits nach kurzer Zeit zeigen sich auf dem Bildschirm die ersten Ausschläge. Da es sich bei dem verwendeten Gerät um ein gutes Echolot handelt, beschließt das Team in mehreren Anläufen zunächst einmal die genaue Lage und Tiefe des Objekts unter Wasser zu erforschen.

Als Ergebnis wird eine Größe zwischen 60m und 80m ermittelt, bei einer maximalen Tiefe von 72m. Die höchste Erhebung befindet sich auf 64m.

Das für maximal 70m geblendete Trimix kommt zum Einsatz und Jörg taucht an einer speziellen, für diesen Einsatz mitgeführten Abstiegsleine ab. Es wird vereinbart, dass er beim Kontakt mit dem Wrack eine Markierungsleine dort befestigt und einen Hebesack an die Oberfläche schießt. Als nach Ablauf der maximalen Grundzeit nichts zu sehen ist, ist die Enttäuschung bei allen groß. Andreas taucht wie vereinbart zum ersten Dekostop ab und begleitet Jörg von dort bis zur Oberfläche.

In Erwartung negativer Nachrichten ist die Aufregung dann sehr groß, als Jörg berichtet, dass er unter Wasser das eigentliche Wrack zwar nicht gesehen habe, er aber einen Schiffspropeller mitsamt der dazugehörigen Welle gefunden hat. Noch größer wird die Aufregung als Jörg seinen Fund genauer beschreibt. Aufgrund des Durchmessers des Propellers und der Stärke der Welle trifft Adam, ein alter Seemann, die Aussage, dass es sich nur um ein Schiff mit starker Maschine und schnelldrehendem Propeller handeln kann, so wie es üblicherweise bei Kriegsschiffen der Fall ist.

Auf jeden Fall ist eindeutig der Beweis für das Vorhandensein eines größeren Wracks erbracht worden und überaus zufrieden mit dem Ergebnis kehrt das Team zur Basis zurück.

21. April 2002, fünf Wochen später.

Es vergehen mehr als 4 Wochen, bis man wieder die Gelegenheit hat den nächsten Tauchgang an der Stelle durchzuführen.

Diesmal ist es das Ziel, das eigentliche Wrack entgültig zu finden, und wenn möglich, eine feste Leinenverbindung zu einer in fünf bis zehn Metern Tiefe zu setzenden Boje herzustellen. Da Jörg dieses Vorhaben nur schwer alleine durchführen kann wird das Team von Fabrice, dem Manager einer anderen Tauchscheule, begleitet.

Und dieses Mal klappt alles wie erhofft. Von Adam, der für die Navigation zuständig ist, zielsicher an die richtige Stelle geführt, tauchen die beiden, nachdem eine Abstiegsleine gesetzt wurde, an dieser ab.

In 70m Tiefe finden sie auf Anhieb das Wrack auf dem Grund des indischen Ozeans.

Die mitgeführte Leine wird mittels Edelstahlkette und Schäkel an einer geeigneten Stelle fixiert und mit einem Hebesack zur Oberfläche gebracht. Dort warten Adam und Andreas schon ungeduldig mit der kleinen Markierungsboje, welche von den beiden in einer Tiefe von 10m an der Leine befestigt wird. Von einer Boje an der Oberfläche wurde bewusst abgesehen, da diese erfahrungsgemäß von vorbeifahrenden Fischerbooten gekappt wird. Als die beiden Taucher nach 81 Minuten zur Oberfläche zurückkehren gibt es nur zufriedene und glückliche Gesichter.

Als Jörg dann noch mit der Nachricht herausrückt, dass er sich ziemlich sicher ist, am Wrack, in der Nähe des Befestigungspunktes der Leine eine Stelle mit Munition gesehen zu haben, ist die Sensation perfekt. Dies würde bedeuten, dass es sich tatsächlich um das von allen erhoffte Kriegsschiff handeln würde.

Das Team beschließt deshalb vor dem nächsten Tauchgang zunächst einmal zu recherchieren um herauszufinden, um welches Schiff es sich möglicherweise handelt.

Zudem will man warten, bis Andreas seine Tieftauchausbildung soweit abgeschlossen hat, dass er den nächsten Tauchgang begleiten kann. Als passionierter Unterwasserfotograf soll er nämlich die ersten Bilder von dem Wrack machen.

April 2002 bis Anfang Juni 2002

Die in den folgenden Wochen durchgeführten, intensiven Nachforschungen, bei denen sich insbesondere Adam als unermüdlicher und unersetzlicher Helfer erweist, führen dann zu einem Ergebnis, welches selbst die größten Erwartungen des Teams noch weit in den Schatten stellen soll. Doch der Reihe nach.

Aufgrund der bisher gemachten Beobachtungen konzentriert man sich bei der Suche nach Hinweisen in erster Linie auf die Möglichkeit ein Kriegsschiff gefunden zu haben.

Die ersten Erkenntnisse führen dazu, dass es sich nur um ein britisches oder japanisches Schiff handeln kann, da andere Nationen während des Krieges keine Verbände in diesen Gewässern hatten. Dass das Boot während des Krieges gesunken ist kann man aufgrund von Hinweisen der Bewohner von Phukets als Tatsache voraussetzen.

Auf der Insel finden sich allerdings keine weiteren Hinweise auf das gesunkene Schiff, so dass sich die Suche zunehmend auf Militärarchive im WWW konzentriert.

Nach dem Studium unzähliger Seiten im Web findet Adam letztendlich vier Schiffsnamen, welche einer genaueren Nachforschung Wert erscheinen. Es handelt sich zu einen um zwei Japanische Frachtschiffe, die Sumatru Maru, versenkt am 28.10.1944 durch die HMS Trenchant, sowie die Kainan Maru, gesunken aufgrund eines Torpedotreffers eines britischen U-Bootes am 06.12.1944.

Des weiteren finden sich die Namen von zwei britischen Minenräumschiffen der Algerine-Klasse, welche Teil der 7. britischen Ost-Asienflotte waren. Zum ersten Mal tauchen die Namen HMS Squirrel und HMS Vestal auf.

Auf den kriegshistorischen Seiten der Royal Navy finden sich Hinweise auf eine Operation der 7. englischen flotte in den Gewässern um Phuket, bei der die beiden Schiffe gesunken sind. Ebenso findet man einen Vermerk auf den Algerine-Club, einen Zusammenschluss von Matrosen von Schiffen der Algerine-Klasse. Adam beschließt diesen zu kontaktieren um dort eventuell weiter Hinweise zu erhalten.

Gleichzeitig wird alles verfügbare Material über den Schiffstyp, sowie die beiden Schiffe im speziellen, dessen man habhaft wird, gesichtet und ausgewertet.

Während man noch damit beschäftigt ist, finden sich auch die Positionsdaten der Untergangsstellen der beiden japanischen Schiffe. Aufgrund dieser Angaben, welche auf eine ganz andere Gegend hinweisen, kommen diese beiden Schiffe nicht mehr in Frage. Beim nächsten Tauchgang will man deshalb gezielt nach Hinweisen auf eines der beiden britischen Schiffe suchen, da ja weiterhin auch noch die Möglichkeit besteht, dass es sich um ein noch unbekanntes japanisches Kriegsschiff handeln könnte.

8. Juli 2002, der entgültige Durchbruch.

Am Mittag des 08. Juli 2002 bricht das Deep Blue Divers Team zum vierten und letztendlich entscheidenden Tauchgang auf.

Neben Adam, Jörg und Andreas ist ein weiterer Taucher mit an Bord. Fred Evans, ein tieftaucherfahrener ehemaliger schottischer Berufstaucher ist aus Bangkok angereist um das Team zu unterstützen. Nachdem die beim letzten Tauchgang gesetzte Markierungsboje nach kurzer Suche gefunden wird, taucht zuerst Fred, welcher das längste Profil hat, ab. Ihm folgen Jörg und erstmalig auch Andreas mit seiner Unterwasserkamera.

Trotz nicht gerade guten Bedingungen gelingt es diesem die ersten Bilder vom Wrack zu schießen. Ebenso nehmen die beiden die Stelle, unweit der Leinenbefestigung, an der Jörg beim letzten Tauchgang die Munition zu sehen glaubte, genauer in Augenschein.

Und tatsächlich finden sie unzählige Geschosse eines kleineren Geschützes. Trotz einiger Bedenken von Jörg, beschließt Andreas eine Patrone zu bergen, in der Hoffnung daraus Rückschlüsse auf das dazugehörige Geschütz und damit auch auf das Schiff ziehen zu können. Unter größter Vorsicht wird die Patrone verstaut und der Rückweg angetreten.

An der Aufstiegsleine treffen sie dann auf Fred, der einen größeren, rohrähnlichen Gegenstand an seiner Ausrüstung befestigt hat. Dieser entpuppt sich nach dem Auftauchen als Geschoss eines größeren Kalibers, welches zu einem mittleren Geschütz passen könnte. Die Rückfahrt an diesem Tag kommt allen endlos lang vor.

Zurück in der Basis werden die geborgenen Geschosse provisorisch gereinigt und vermessen. Ein Vergleich mit den Angaben über die Bewaffnung der beiden Minenleger bringt das erhoffte Ergebnis.

Beide Geschosse passen exakt zu den, an Bord der Minenräumer verwendeten Geschützen. Bei der weiteren Reinigung werden dann englische Schriftzeichen auf den Patronenunterseiten sichtbar. Damit ist ein japanisches Boot 100%ig auszuschließen. Es musste sich um eines der beiden Minenräumer der britischen Royal Navy handeln. Obwohl an diesem Tag niemand wusste, welches der beiden Schiffe man entdeckt hatte war die Freude riesengroß.

12. Juni 2002, vorerst letzter Tauchgang.

Bereits vier Tage später fand der nächste Tauchgang statt, in der Hoffnung, Hinweise auf den Schiffsnamen zu finden. Dieser Tauchtag verlief allerdings nicht reibungslos. Es mag daran gelegen haben, dass Adam, der vorübergehend in England weilte nicht dabei war. Oder am Wetter, welches sehr unbeständig geworden war und auf Beginn der Regenzeit hindeutete.

Zunächst konnte trotz intensiver Suche die Wrackboje nicht mehr gefunden werden. Beim vorangegangenen Tauchgang hatte man eine mit ihr verbundene Oberflächenboje zurückgelassen, um sich die Unterwassersuche zu ersparen. Die Vermutung lag nahe, dass vorbeifahrende Fischer beide Bojen abgerissen hatten.

Nach mehrmaligen, aufgrund starker Wellen schwierigen Anläufen wurde eine spezielle Markierungsboje ausgesetzt. Diese geriet aber beim manövrieren des Bootes in den Propeller und riss ab. Eine bleibeschwerte Reserveleine wurde ausgesetzt, an der Jörg und Andreas dann den Abstieg begannen.

Auf 71m Tiefe angekommen stellte sich dann leider heraus, dass das Grundgewicht bereits abgetrieben, und vom Wrack nichts zu sehen war. Der im Sand verlaufenden Schleifspur folgend, wurde es aber nach 7 Minuten doch noch gefunden. Für eine eingehende Untersuchung reichte die verbleibende Zeit aber nicht mehr aus. Es konnten jedoch noch einige weitere Photos gemacht werden, bevor der aufstieg begann.

Beim letzten Stop auf 4m stellten die beiden Taucher dann fest, dass zwischenzeitlich starker Seegang und Regen eingesetzt hatte. Und zum Entsetzen der beiden war dann beim Auftauchen vom erwarteten Boot nichts zu sehen. Bei zunehmendem Wellengang und max 20m Sichtweite überkam die beiden ein mulmiges Gefühl. Nach unendlich langen 25 Minuten tauchte das Boot dann endlich aus einem Regenschauer kommend auf und alle Beteiligten waren froh, als der Hafen erreicht war. Man beschloss, zunächst das Ende der Regenzeit abzuwarten, bevor weitere Tauchgänge durchgeführt werden sollten. Alle waren niedergeschlagen, dass die entgültige Identifizierung des Wracks nun solange auf sich warten lassen würde. Man hatte schließlich vorgehabt, im Rahmen einer Großangelegten Werbekampagne für die kommende Saison mit dem Fund zu werben. Ohne eindeutigen Beweis, um welches Schiff es sich handelt, war dieses Vorhaben nicht durchzuführen.

Mitte Juli 2002, die entgültige Identifizierung gelingt.

Nach dem Beginn der Regenzeit flog Andreas nach Deutschland zurück und der Basisbetrieb wurde eingeschränkt fortgesetzt. Letztendlich war man oft zum Nichtstun verurteilt und mit den Gedanken bereits beim nächsten Tauchgang.

Mitten in diese Phase der Untätigkeit kommt der zur Identifizierung erforderliche, entscheidende Hinweis.

Wieder ist es Adam der unermüdlich weitere Nachforschungen anstellt und im ständigen Kontakt mit Angehörigen des Algerine-Clubs steht. Über diesen Klub bringt er die Adressen von Überlebenden der beiden Schiffe in Erfahrung und erhält von einem der an der Operation beteiligten Matrosen den Hinweis auf zwei Augenzeugenberichte in den Archiven des Vereins.

In den beiden Berichten finden sich nämlich nähere Angaben über die Untergangsstellen sowie die Umstände unter denen die HMS Squirrel und die HMS Vestal gesunken sind. Aus ihnen geht eindeutig hervor, dass die Squirrel am 24.06.1945 weit entfernt von Land, auf offener See, durch einen Minentreffer beschädigt, und durch einen eigenen Zerstörer, die HMS Rothenham versenkt wurde. Die HMS Vestal hingegen sank nahe der Insel Phuket aufgrund eines Kamikazeangriffs. Die aus den Berichten hervorgehenden Angaben Decken sich mit der Position an der das Wrack in 72m Tiefe gefunden wurde und belegen zweifelsfrei, dass es sich bei dem Fund um die Überreste dieses Schiffes handeln muß. Das entdeckte Wrack ist also die HMS Vestal, Minenräumer der Algerine-Klasse, Teil der 7. britischen Ostindienflotte, und letztes im zweiten Weltkrieg gesunkenes Kriegsschiff der Royal Navy!

Unser Dank gilt allen, welche bei der Suche, und an der Identifizierung des Wracks mitgearbeitet haben, besonderer Dank gebührt unserem Freund Adam Douglas, ohne den die Identifizierung nicht gelungen wäre.

Aus Respekt vor den gefallenen Matrosen werden wird Deep Blue Divers keine Tauchgänge in das innere des Wracks anbieten oder durchführen!

Phuket, September 2002

Andreas Donate