Prospektionsbericht

ELBING IX

(ELBING 9)

Ort:

Ostsee - Lithauen, Klaipeda

Untersuchungsdatum:

23.09.2019
26.09.2019
27.09.2019

Verfasser:

Holger Buss

Version:

01.09.2020

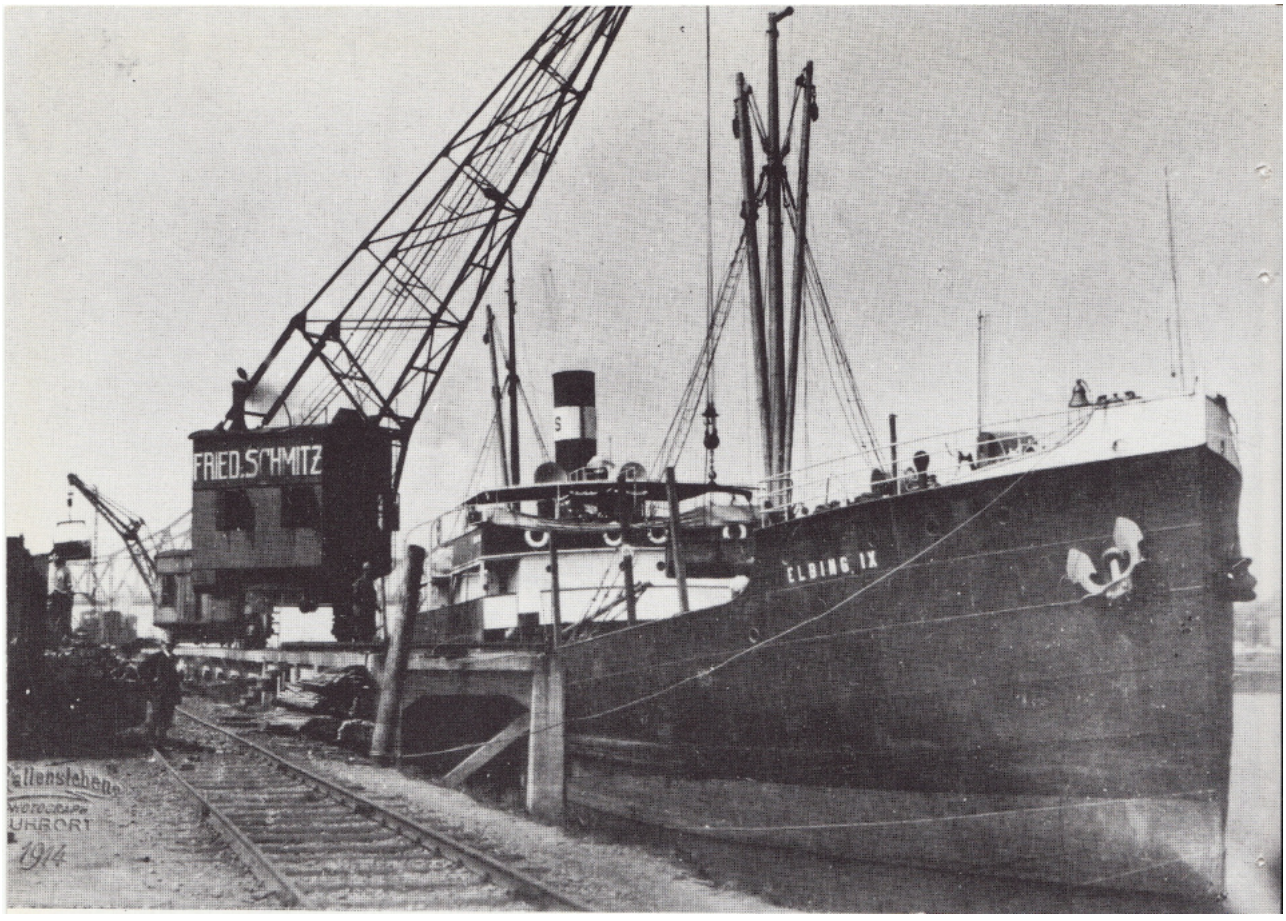
Einleitung **4**
Position 4
Beschreibung des Wracks 4
Sidescan **5**
Das Baltic Sea Heritage Rescue Project 6
Die Gezeitentaucher 6
Geisternetze 7
Tauchgangsprotokolle: 8
23.09.2019 + 27.09.2019 8
26.09.2019 8
Meßmethode 8
Skizze des Fundplatzes 9
Objekte am Wrack 10
Schiffsplakette 10
Ladung: 11
Elektrisches Licht 11
Essbesteck 11
Steuerrad 12
3D-Modell des Steuerrads: 12
Schiffsglocke 13
3D-Modell der Glocke 14
Bergung der Glocke am 27.08.2020 15
Anker 15
Reserveanker 16
3D-Modell des Reserveankers 16
Schanzkleid am Aufbau 17
Sextant 17
Dampfwinschen 17
Steuerbord-Schraube 18
Backbord-Schraube 18
Reserveschraube 19
Stahlguß der Schrauben 19
Gefliester Boden 20
ELBING IX **21**
Besatzung 22
Schwesterschiff 23
SS Köln ex. ELBING VIII 23
Ähnliche Schiffe 25
Badenia #881 25
Westfalia: #882 25
Der Untergang **26**
Der Untergang des Panzerkreuzers Friedrich Carl 26

Untergang der Elbing IX 28
Opfer 28
Telegramme 29
Minensperre 30
Minensperre II 31
Minensperre III 31

Plünderung 32

Zusammenfassung 32
Identifizierung des Wracks 32
Zusammenfassung des Untergangs 33

Anhang 33
Bücher 34
Marinequadratkarte 35
Autor 36
Videos 36
Translations and location of this report 36



ELBING IX in Duisburg 1913
Quelle: Buch: Die Elbinger Seedampfer

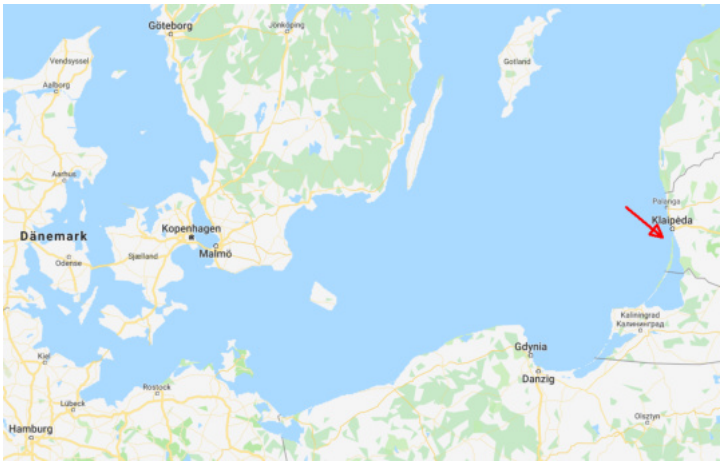
Einleitung

In dem hier vorliegenden Prospektionsbericht wird das Wrack eines Frachtdampfers in der Ostsee nahe Litauen beschrieben. Durch den Fund der Glocke und der Schiffsplakette durch das Team des ‘Baltic Sea Heritage Rescue Projects’ im Jahre 2018 konnte es als ELBING IX identifiziert werden, die 1913 von der Werft “Ferdinand Schichau, Elbing” gebaut wurde. Am 17.11.1914 (erster Weltkrieg) sank das Schiff nach Minentreffer, als es einem sinkenden Kriegsschiff zur Hilfe kommen wollte.

Position

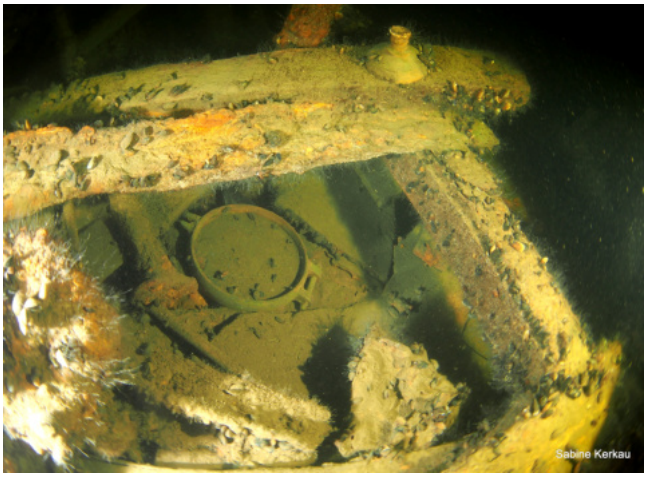
Breite: 55°41'N
Länge: 20°37'O

Litauen - Klaipeda (Memel)
In ca. 30km Entfernung zur Küste



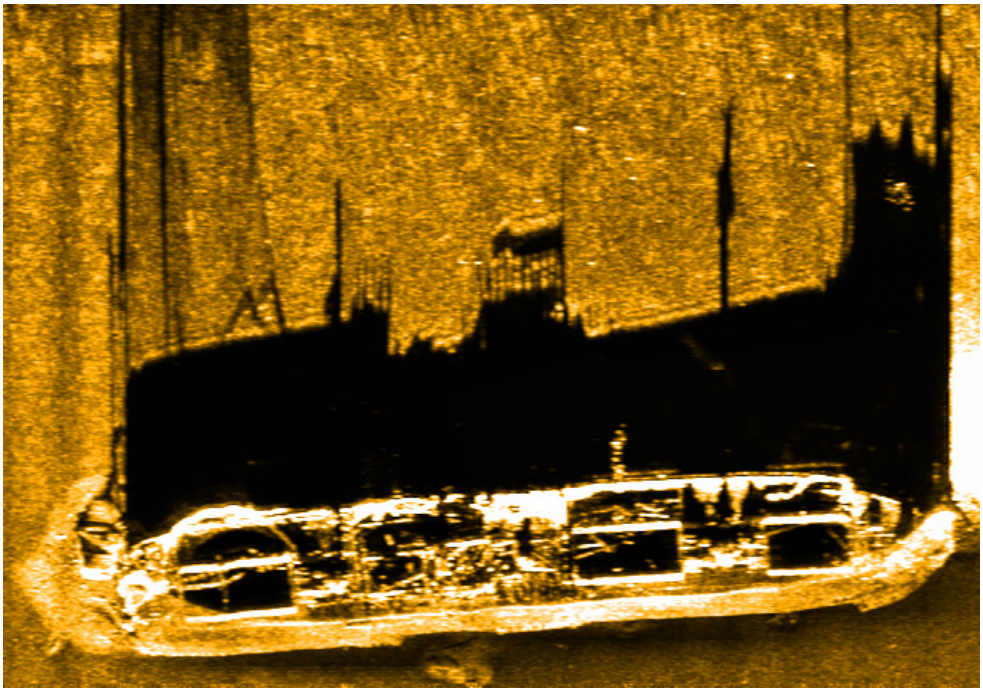
Beschreibung des Wracks

Es ist ein Dampfschiff aus Stahl mit einer Länge von 66m über allem. Es steht aufrecht auf Sandboden in ca. 50m Tiefe. Die ursprüngliche Form des Rumpfes lässt sich noch gut erkennen. Die Brücke oder der Aufbau sind in sich zusammengebrochen und fehlen zu großen Teilen. Das Schiff hatte drei Laderäume; zwei vor und einer hinter dem Aufbau. Der Holzboden des Vorderschiffs ist gut erhalten. Die Stümpfe von zwei großen Masten stehen an Deck. Mehrere große Winden befinden sich unmittelbar an den Masten. Im Bugbereich lehnt ein großer Reserveanker an einer Wand. Das Schiff hatte zwei Schrauben. Eine befindet sich Steuerbords vom Ruderblatt. Die Schraube Backbords liegt zwischen Trümmern des Hecks. An Deck des Hecks liegt eine eine Reserveschraube. Mehrere Doppelkreuzpoller befinden sich an Deck. Ein gut erhaltenes hölzernes Steuerrad wurde unter Netzen in der Mitte des Schiffes gefunden.
Eine Schiffsglocke mit der Aufschrift “ELBING IX” wurde unter Netzen an der Ankerwinde im Bug gefunden und freigelegt. Im zweiten Laderaum befindet sich die Schiffsplatte mit der Aufschrift N:886 F.Schichau Elbing 1913. Das Wrack weist Backbords im Heck große Beschädigungen auf, die von einer Explosion herrühren.



Fotos: Sabine Kerkau

Sidescan



Aufnahme: Linas Duoblys - Kapitän von Schiff NZ55

Das Baltic Sea Heritage Rescue Project

Das Baltic Sea Heritage Rescue Project ist eine Organisation in der sich Menschen aus vielen Ländern ehrenamtlich engagieren, denen der Schutz der Ostsee über wie unter Wasser am Herzen liegt. Sie finden und entfernen verloren gegangene Geisternetze, suchen, identifizieren und dokumentieren Wracks um sie zu schützen und ihre Geschichten lebendig zu erhalten. Sie finanziert sich über Spenden und öffentliche Mittel. Als eingetragene und anerkannte Non-Profit- Organisation dürfen Spendenquittungen ausgestellt werden. Das Baltic Sea Heritage Rescue Project arbeitet eng mit der Universität in Klaipėda und den zuständigen Ministerien und Archäologen sowie dem Museum zusammen.

Aufgrund der Tiefe der Wracks werden nur sog. Technische Taucher eingesetzt, die mit Helium-Gemischen in der Tiefe und erhöhten Sauerstoffanteilen in der Dekomprimierungsphase tauchen.

Das „Baltic Sea Heritage Rescue Project ist eine Non Profit Organisation, die im Juli 2018 in Klaipeda, Litauen von Rolandas Schön, Sabine Kerkau und Linas Duoblys gegründet wurde. 2019 fanden sechs Projektwochen statt.
https://www.bshrp.org

Außerdem werden folgende Aspekte untersucht:

- Ist das Wrack geplündert oder durch Dritte beschädigt?
- Wie verändert sich das Wrack im Laufe der Jahre?
- Wie kann das Wrack geschützt werden in Bezug auf Raub und Beschädigung

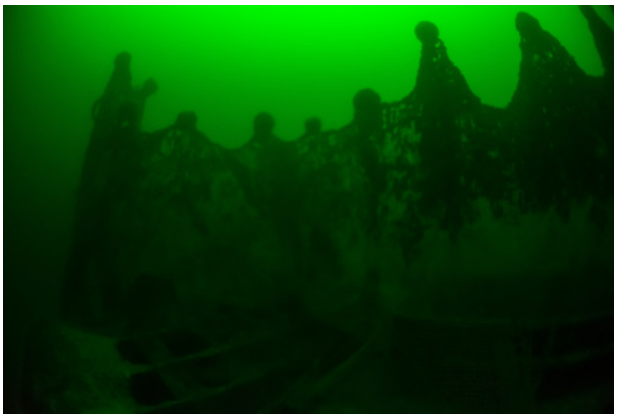
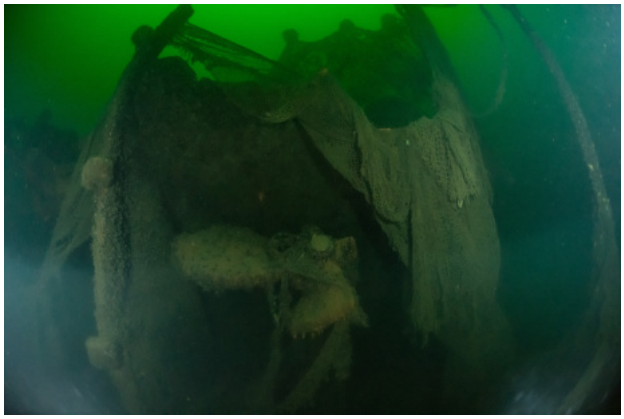
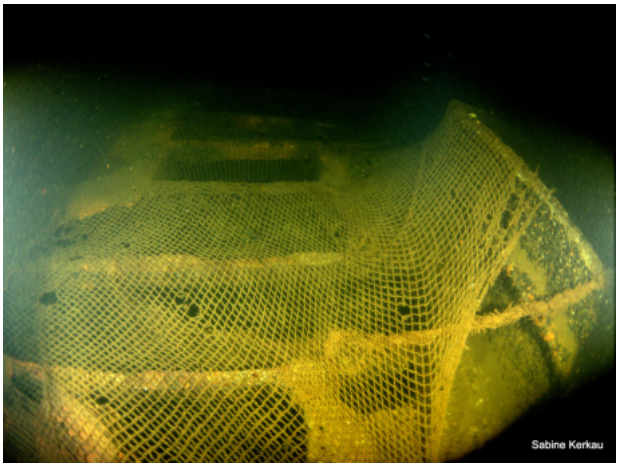
Die Gezeitentaucher

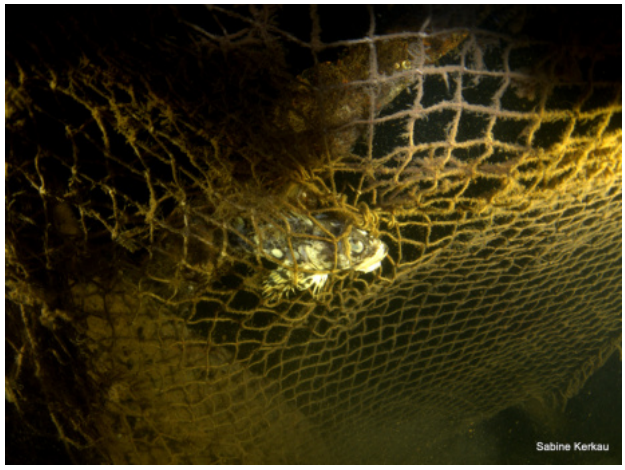
Die Gezeitentaucher untersuchen Wracks in der Nordsee in der Nähe der Ostfriesischen Inseln. Sie unterstützen das Baltic Sea Team bei der Untersuchung und Dokumentation der Wracks.

Gezeitentaucher (von links): Ulrich Hofmann, Dirk Terbeek, Dirk Heinemann, Wilfried de Jonge, Thorsten Bakker, Oliver Hirsch und Holger Buss (es fehlt: Thorsten Lex)

Geisternetze

Das Wrack war großflächig mit Fischernetzen bedeckt. Für die Tierwelt ist das ein Problem, weil diese Netze immer weiter fischen und so auch nach Jahren noch Fische und andere Meerestiere töten, die sich in den Netzen verfangen.



Fotos: Sabine Kerkau

2019 konnten Teams des ’Baltic Sea Heritage Rescue Projekt’ alle größeren Netze am Wrack der Elbing IX beseitigen, bergen und entsorgen. Dadurch kamen zudem interessante Details zum Vorschein, die unter den Netzen verborgen waren.

Tauchgangsprotokolle:

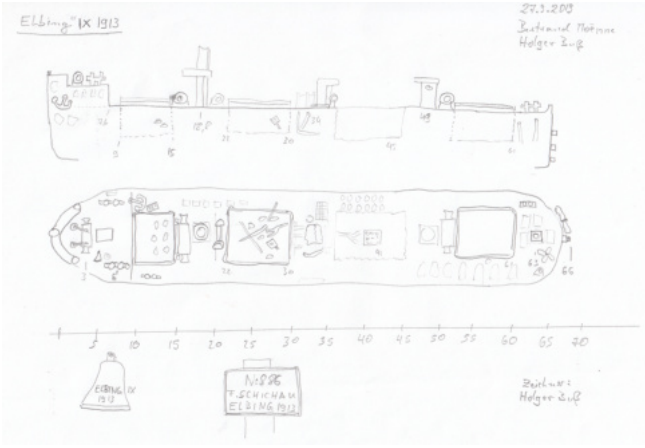
Schiff: NZ55 Kpt: Linas Duoblys

23.09.2019 + 27.09.2019

Taucher: Holger Buss, Bertrand Moenne, Rolandas Schön, Sabine Kerkau
Lokalisierung der Laderäume und markanten Objekte. Dokumentation und Videoaufnahmen für die Erstellung von 3D-Modellen

26.09.2019

Taucher: Holger Buss, Bertrand Moenne, Rolandas Schön, Sabine Kerkau
Erste Vermessung des Schiffes der Länge nach und Ermittlung der Positionen der Objekte.



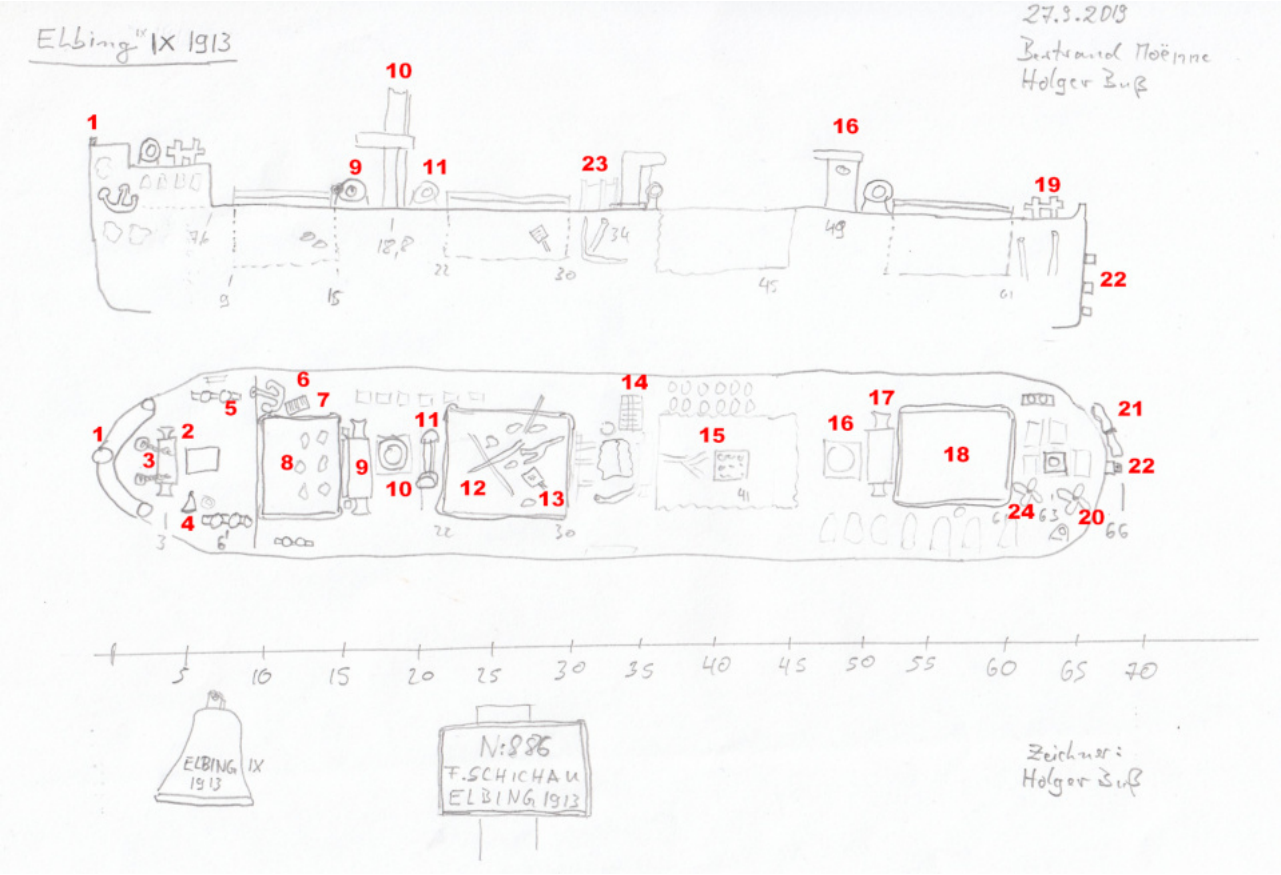
Zeichnung: Holger Buss

Taucher der 6.Projektwoche 2019 auf dem Schiff NZ55
Videodokumentation der Vermessung: https://youtu.be/FDlOolAhUGw

Meßmethode

Es wird eine Referenzleine am Vordersteven befestigt. Von den zu dokumentierenden Fundstücken wird der Abstand vom Bug gemessen (X-Wert). Des weiteren werden wichtige Fundstücke noch einzeln vermessen. Der Meßfehler liegt geschätzt bei ca. 1m

Skizze des Fundplatzes



1. Bugspitze
2. Ankerwinde
3. Fundort der Glocke
4. Glocke heute
5. Doppelpoller
6. Reserveanker
7. Kabeltrommel
8. Erster Laderaum
9. Winde
10. Mast
11. Winde
12. Zweiter Laderaum
13. Schiffsplatte
14. Gefliester Boden
15. Reste des Aufbaus
16. Mast
17. Winde
18. Dritter Laderaum
19. Doppelpoller
20. Backbordpropeller
21. Steuerbordpropeller
22. Rudersteven
23. Seitenwand des Aufbaus
24. Reservepropeller

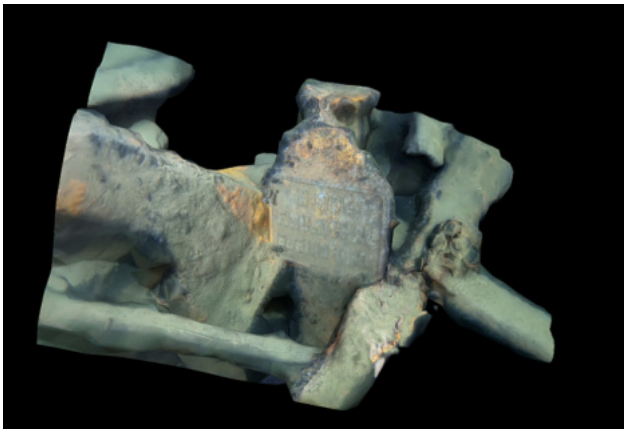
Objekte am Wrack

Hier werden einige markante Punkte des Wracks gezeigt, die zur Identifizierung herangezogen werden konnten. Anhand des Links in das Youtube Video des Tauchgangs kann jedes Detail verifiziert werden. Der Link führt an den entsprechenden Timecode des Videos.

Schiffsplakette

https://youtu.be/RFKtSRjavUo?t=454
Im zweiten Laderaum befindet sich die Schiffsplatte mit der Aufschrift:
N:886
F.Schichau
Elbing 1913
Die Platte ist fest mit Stahlträgern verbunden und gehört somit eindeutig zum Schiff.

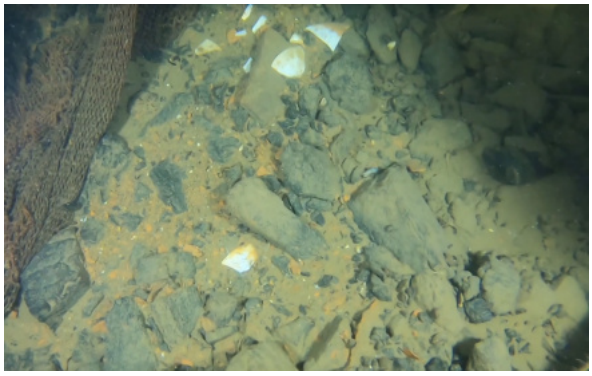
3-D Modell der Schiffsplatte



Erstellt von Robert Szymaniuk: https://sketchfab.com/3d-models/plate-e3c32b…
Nur Platte: https://sketchfab.com/3d-models/plate-elbing-v2-20k-919b6...

Ladung:

In den Laderäumen befindet sich Hartkohle und etwas Holz.



https://youtu.be/RFKtSRjavUo?t=1160
https://youtu.be/RFKtSRjavUo?t=1228

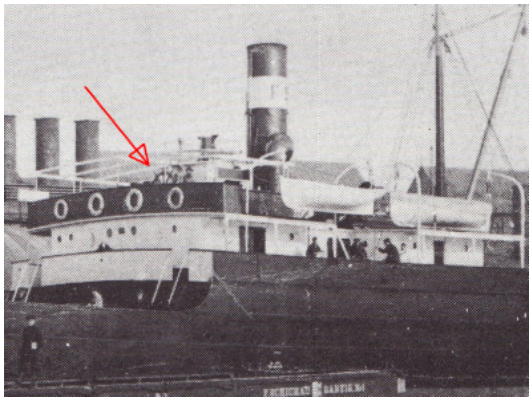
Elektrisches Licht

Essbesteck

https://youtu.be/RFKtSRjavUo?t=1360

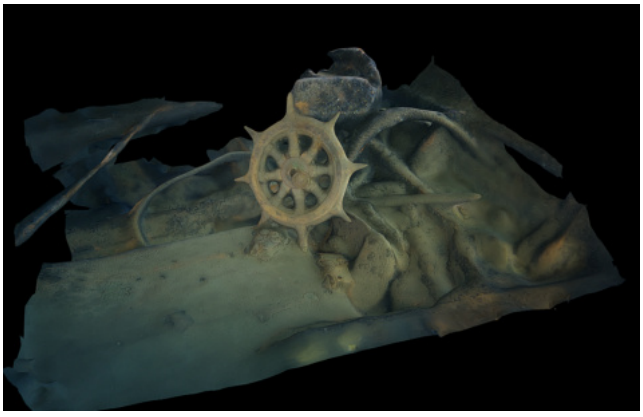
Steuerrad

Das Steuerrad bei der Entdeckung am 11.7.2018



https://youtu.be/nEHgVETySaw?t=2565
Hinweis: für Videoaufnahmen wurde das Steuerrad aufgestellt. Nach den Aufnahmen wurde es an einen geschützten Platz ins Wrack gelegt.

3D-Modell des Steuerrads:

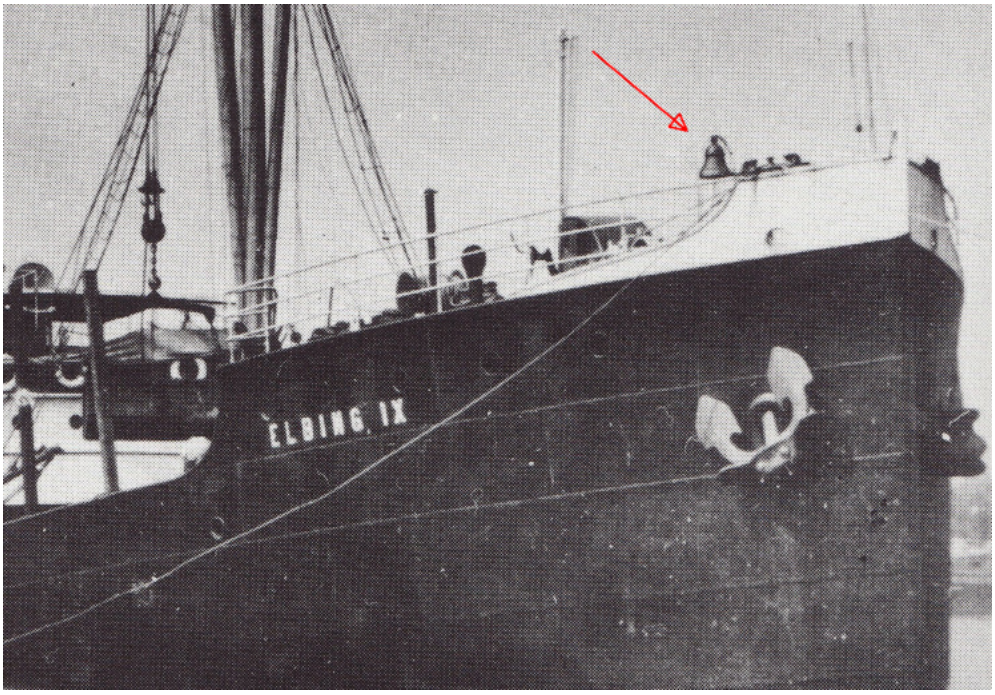


Das Modell kann man hier betrachten:
Erstellt von Thorsten Bakker: https://sketchfab.com…
Erstellt von Robert Szymaniuk: https://sketchfab.com/3d-models/steering-wheel-from-elbing-ix

Schiffsglocke

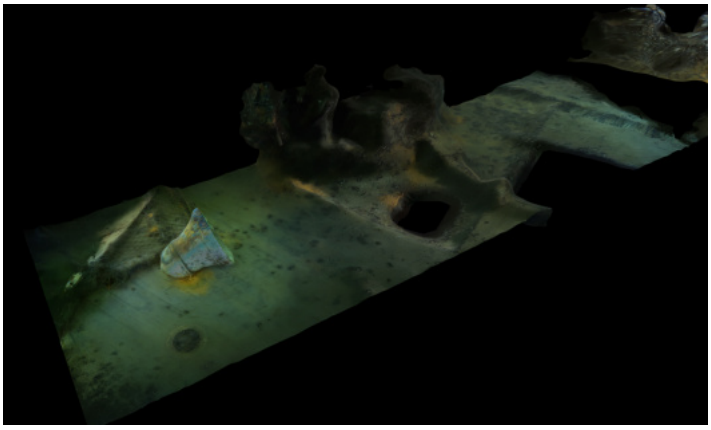
Die Glocke bei der Entdeckung am 11.7.2018. Sie lag an der Steuerbord-Ankerkette im Bug.

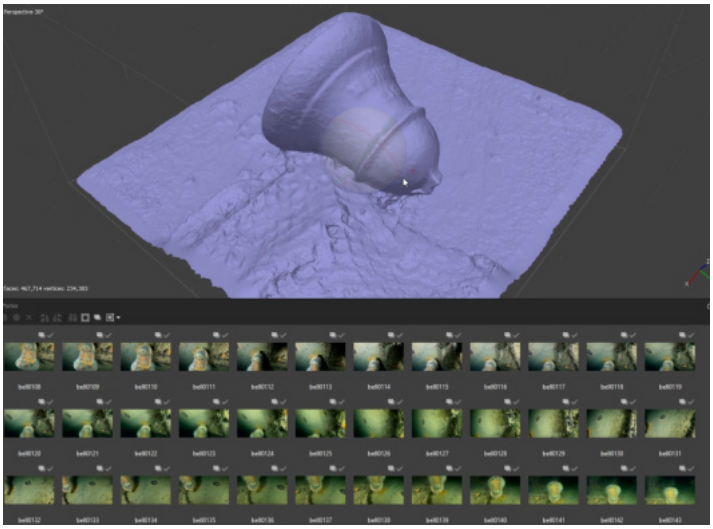
Glocke auf dem Vorderdeck https://youtu.be/nEHgVETySaw?t=1795



3D-Modell der Glocke

Mittels Photogrammetrie wurde die Glocke detailreich abgefilmt und dokumentiert. So konnte ein 3D-Modell erstellt werden.





Hier das Modell zum Betrachten, erstellt von Robert Szymaniuk:
https://sketchfab.com/3d-models/bell-from-elbing-ix-holger-buss-...

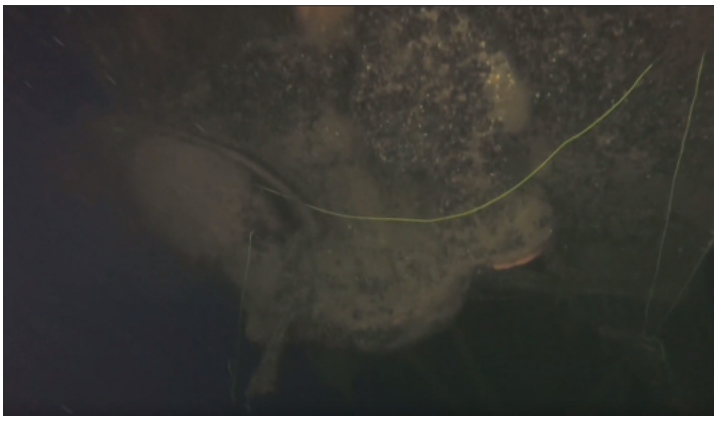
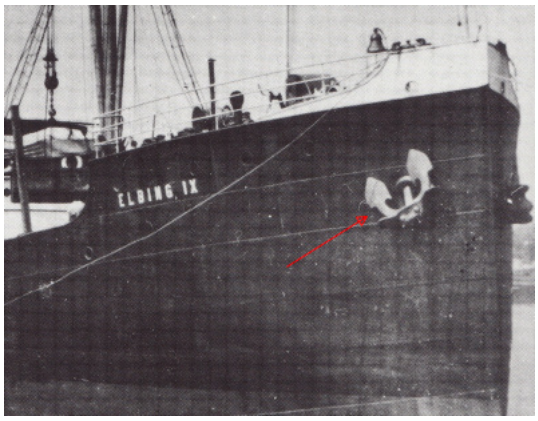
3D-Druck - Handkoloriert

Bergung der Glocke am 27.08.2020

In der letzten Projektwoche des Baltic Sea Heritage Rescue Projects im Jahr 2020 wurde im Auftrag des Litauischen Meeresmuseums (Klaipeda) die Glocke der Elbing IX geborgen und an das Museum übergeben.

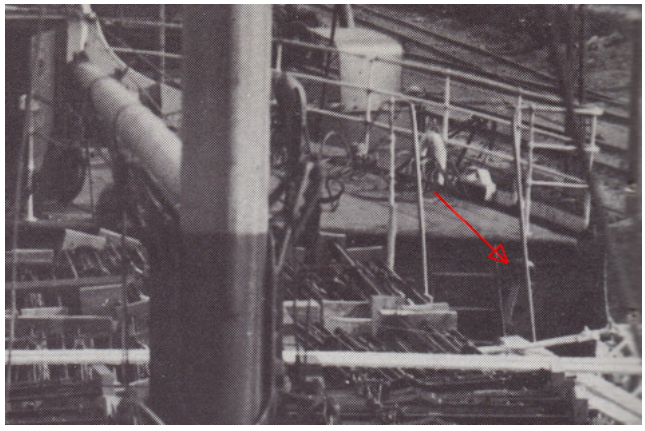
Fotos: Sabine Kerkau / Facebook

Anker

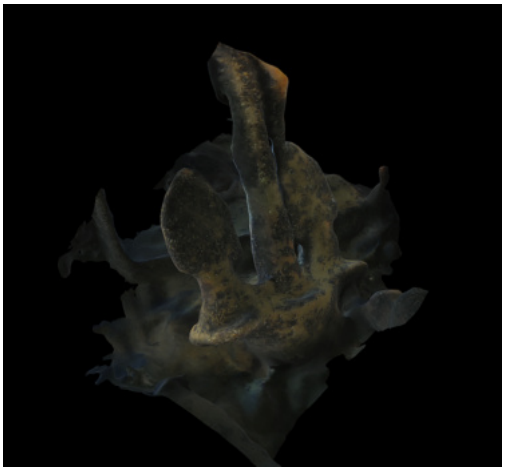
https://youtu.be/RFKtSRjavUo?t=219
Beide Anker am Bug sind an ihren Positionen der Ankerklüse.

Reserveanker



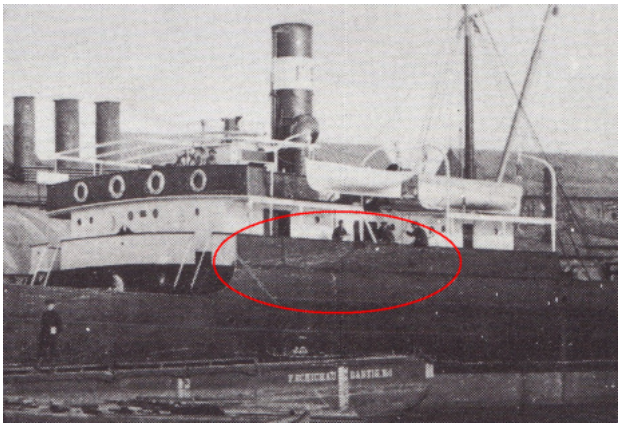
https://youtu.be/nEHgVETySaw?t=3165
https://youtu.be/RFKtSRjavUo?t=159
Steuerbords im Bugbereich lehnt ein Reserveanker an der Wand zum Vorderschiff.

3D-Modell des Reserveankers



Hier das Modell zum Betrachten, erstellt von Robert Szymaniuk:
https://sketchfab.com/3d-models/elbling-ix-anchor-holger-buss....

Schanzkleid am Aufbau

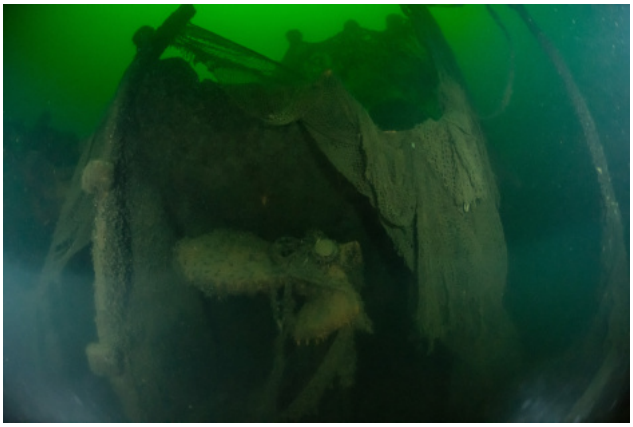


Sextant

Dampfwinschen

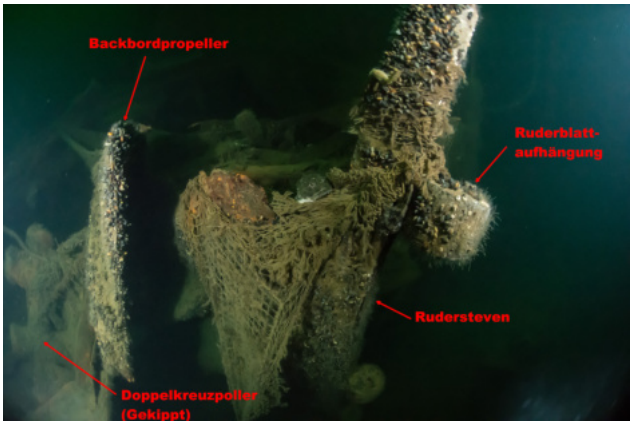
https://youtu.be/RFKtSRjavUo?t=382

Steuerbord-Schraube



https://youtu.be/RFKtSRjavUo?t=745
Diese Schraube befindet sich rechts neben der Aufhängung des Ruderblattes.
Drei Blätter des Schraube sind abgebrochen.

Backbord-Schraube



https://youtu.be/RFKtSRjavUo?t=1540
https://youtu.be/RFKtSRjavUo?t=782
Diese Schraube befindet sich im Heckbereich zwischen Trümmern.

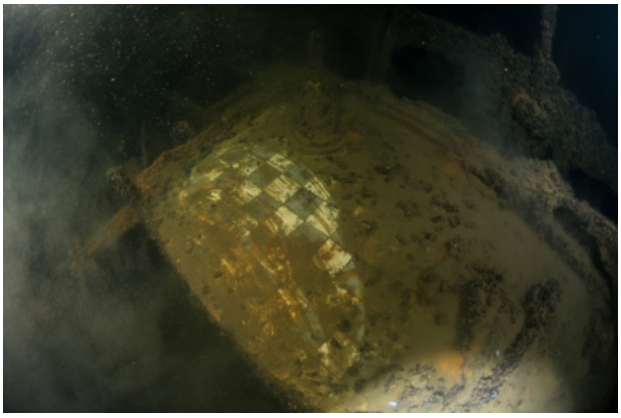
Reserveschraube

https://youtu.be/RFKtSRjavUo?t=1586 https://youtu.be/nEHgVETySaw?t=524
Eine Reserveschraube liegt an Deck im Heck hinter dem letzten Laderaum. Sie ist nicht mit einer Antriebswelle verbunden.

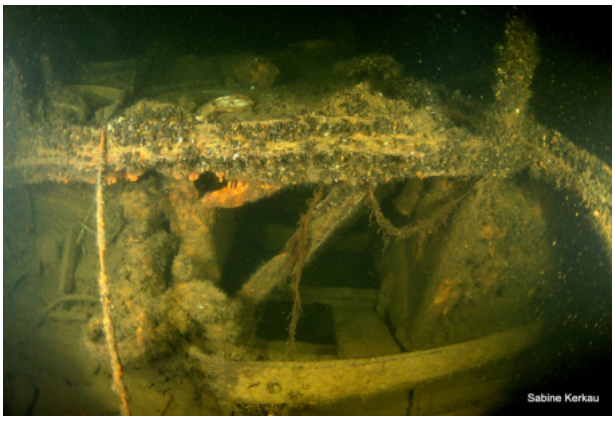
Stahlguß der Schrauben

Das Bild zeigt zwei Lehmformer der Schichauwerft beim Bau der Propeller-Gußform

Gefliester Boden



Gefliester Boden



Sektion unterhalb des Bodens

https://youtu.be/nEHgVETySaw?t=944

Vermutlich das Badezimmer der Passagierdecks.

ELBING IX

Das Schiff wurde als Rhein-See-Dampfer gebaut und hatte einen lebhaften Frachtverkehr zwischen dem Rhein und der Ostsee zu bewältigen. Sie sank am 17.November 1914 auf einer Minensperre, die am 31.10.1914 (erster Weltkrieg) von Russen gelegt wurde.

Nationalität:	deutsch
Zweck:	Transport
Typ:	Cargo - Frachtschiff
Antrieb:	Dampf
Baudatum:	1913
tonnage:	886 grt
Dimensionen:	66,8 x 10,2 x -- m
Motor:	2 x 3 cyl. triple expansion engines, dual shaft, 2 screws
Geschwindigkeit:	9 Knoten
Datum gesunken:	17/11/1914 [tt/mm/jjjj]
Schiffsbauer:	Schichau F. Werft (Ferdinand Schichau)
Eigner:	Elbinger Dampfs Rhederei, Elbing

ELBING IX kam im Jahre 1913 unter der Baunummer 886 und dem Unterscheidungssignal HJKV in Fahrt. Es lief in Elbing vom Stapel.

Die Schichau-Reederei konnte es sich damals leisten, bereits ein Jahr nach dem Verlust der ELBING VII ein weiteres Dampferpaar planen und bauen zu lassen. ELBING VIII und ELBING IX. Bei seiner Planung wurden die Erfahrungen mit ELBING I, ELBING II und ELBING VII wirksam: Man gab dem Schiff zwei Maschinen und zwei Schrauben. Die Fahrt auf dem oft doch schnell-strömenden Rhein erforderte eine bessere Manövrierfähigkeit. Dieser Gewinn mußte freilich mit der Erhöhung der Mannschaftszahl erkauft werden: Nicht weniger als 16 Mann für einen Dampfer 882 Bruttoregistertons (731 Registertons unter Deck) und 1397 Kubikmeter netto. Aber man kann daran die Prinzipien der Schichau-Reederei ablesen: Sicherheit geht vor. Das hatte man aus dem Untergang der ELBING VII zu lernen versucht und wollte das Gelernte anwenden. Die Geschäftslage begünstigte die Realisierung solcher Pläne. Die Dampfer ELBING VIII und ELBING IX waren 67,19 Meter lang; sie ließen sich also genau noch in dem 69 Meter langen Schichau-Dock der Pillauer Filiale unterbringen, wenn eine schnelle Reparatur oder nötige Besichtigung fällig wurde, für die man das Schiff nicht nach dem etwas abgelegenen Elbing holen wollte. Königsberg hatte 1912 noch kein Schwimmdock. Auch mit der Breite von 10,21 Metern ging man auf Nummer Sicher: das Breite-Länge-Verhältnis war 1 zu 6,6 während es die verunglückte ELBING VII auf 1 zu 7.3 gebracht hatte. Seitenhöhe und Raumtiefe wurder vom Frischen Haff und vom Rhein bestimmt: 4,10 und 3,84 Meter, mehr durfte man beiden Gewässern nicht zumuten. Die bereits bei ELBING I gewählte Rumpfform behielt die Schichau-Werft auch hier bei: Back (7.89 Meter lang), Brückenhaus (15.96 Meter) und Quarterdeck (20,22 Meter); das lange Quarterdeck erhöhte den Raumgehalt. Die Ladefähigkeit stieg auf 1340 tons deadweight. Der Maschinenraum wurde auf 12,49 Meter verlängert, da er ja zwei Maschinen beherbergen musste. Diese hatten etwa die Maße: Zylinder von 30, 50 und 80 Zentimeter Durchmesser und 45 Zentimeter Kolbenhub, brachten zusammen 750 PS hervor. Die beiden dazugehörigen Kessel verfügten über einen Dampfdruck von 13.5 Bar und hatten 221,4(?) Quadratmeter Heizfläche.

Kapitän des Dampfers wurde Willy Krummreich der schon auf ELBING I fuhr.
Von allen Schichau-Seedampfern hatte die ELBING IX die kürzeste Lebensdauer.
Der Verlust der ELBING IX so dicht an der deutschen Küste war für die Schichau-Reederei das Signal, die anderen Rhein-See-Dampfer ELBING I, ELBING II und ELBING VIII in Duisburg-Ruhrort aufzulegen, wo man sie sicherer als auf der Ostsee glaubte.

Besatzung

Die Besatzung bestand aus:
1 Kapitän
1 Steuermann
1 Bootsmann
5 Matrosen
2 Ingenieure
5 Heizer
1 Steward

Namentlich bekannt sind:

- Kapitän **Willy Krummreich**
- Heizer **Julius Köck**, *30.12.1857 in Balga am Frischen Haff
  einziges Opfer des Untergangs

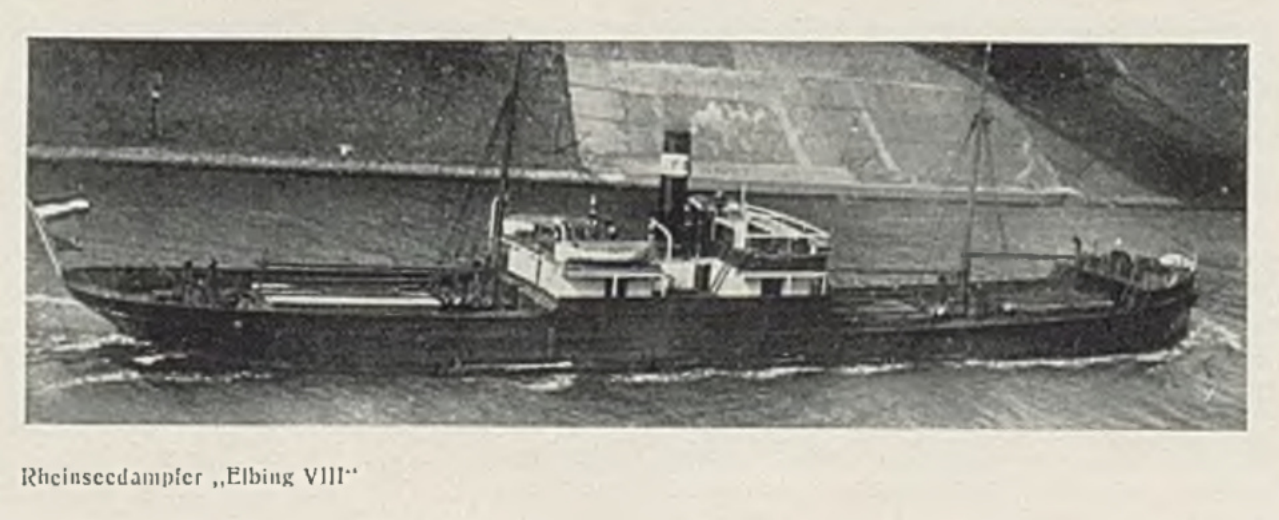
Quelle: Buch: Die Elbinger Seedampfer

Schwesterschiff

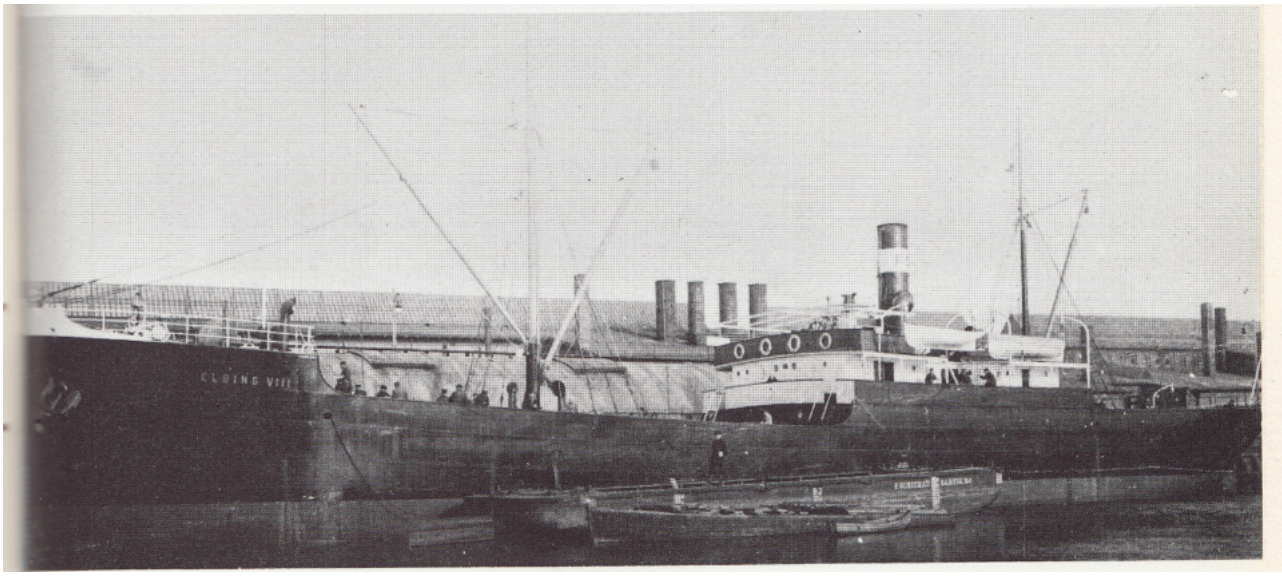
881	Badenia	cargo ship	Rhein und Seeschiffahrts Geselschaft, Coln	1912
882	Westfalia	cargo ship	Rhein und Seeschiffahrts Geselschaft, Coln	1912
883	Elbing VIII	cargo ship	F. Schichau, Elbing	1912
884	Trinity Bay	dredger	Government of Queensland	
885	Lutzow	battlecruiser	German Navy	1913
886	Elbing IX	cargo ship	F. Schichau, Elbing	1912
887	S Kierbedz	dredger	Railway Direction, St. Petersburg	

Quelle: Liste der Schiffe von der Werft Ferdinand Schichau 1855-1917
http://oceania.pbworks.com/w/page/8469970/Schichau%20Elbing

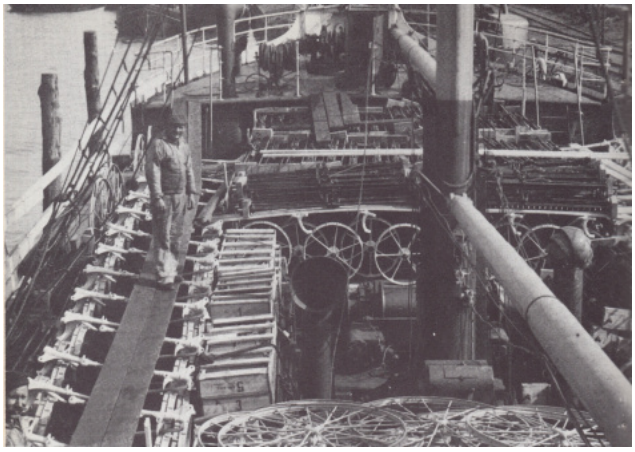
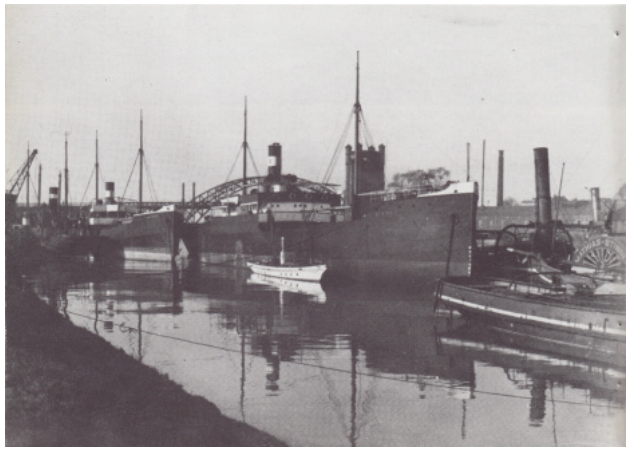
SS Köln ex. ELBING VIII



http://delibra.bg.polsl.pl/Content/35503/BCPS_39388_1926_Elbing.pdf (Seite 137)



Quelle: Buch: Die Elbinger Seedampfer

Schweterschiff ELBING VIII in Duisburg 1913 mit landwirtschaftlichen Maschinen
Quelle: Buch: Die Elbinger Seedampfer

Llodys London 1945:

27892	Köln (ex Elbing VIII) DHOH	TwinSc 1Dk	882 731 486	61/45		1912	F.Schichau Elbing	Schiffahrt-u.Assekuranz-Ges.E.Russ &Co.	220·4 Q66'B50'F26'	33·5	12·6	Hamburg German	T6Cy11 7/16",19 1/2"a31 1/4"-17 7/16" WB F.Schichau,Elbing		G

Im Jahre 1912 erhielt die Reederei ansehnlichen Zuwachs durch Einstellung der beiden auf eigener Werft erbauten Rhein-See-Dampfer „Elbing VIII“ und „Elbing IX“. Die je 1300 t Tragfähigkeit aufweisenden Doppelschraubendampfer hatten in der Rhein-Ostsee-Fahrt einen lebhaften Frachtverkehr zu bewältigen, bis der Weltkrieg ausbrach und die ganze Schichausche Hochseeflotte brachlegte. „Elbing I“, II und VIII mußten in Ruhrort liegen bleiben, „Elbing IX“ lief unweit Memel auf eine russische Mine und ging verloren.

Quelle: Buch: ”100 Jahre Schichau 1837-1937” Seite 51

Elbing VIII (vermutlich 1912 bis 1926)
Umbenannt zu **SS Köln** (ab 1926)

Besitzer:
[1] Ferdinant Schichau 1912 bis 1926
SS Elbing VIII
[2] Hamburg Amerikanische Packetfahrt A.G. - Hamburg-Amerika Linie - HAPAG,
SS Koln period 1926 ~ 1934
[3] Russ Ernst - Schifffahrt & Assekuranz Ges E. Russ & Co., Hamburg
SS Koln (+1945) period 1934 ~ 1945

https://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/weseruebung/ausgabe.php?where_value=37

Achtung: Es gibt im Internet Fotos von einer "Elbing VIII", die später von einer anderen Werft gebaut wurde. Diese falsche Elbing VIII hatte das Kennzeichen AZ auf dem Schornstein.

Ähnliche Schiffe

Badenia #881

LLoyds London 1931:

LLoyds London 1946:

1912 BADENIA, A.Kirsten, Hamburg.
1939 TITANIA, same owners.
1945 Taken by Allies at Rendsberg.
1946 EMPIRE CONEXE, MOWT.
1947 RINGDOVE, General Steam Nav.Co, London.
1950 Scrapped Bo'ness.
https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Badenia_(1912)

Westfalia: #882

date built: 1912
tonnage: 944 grt
dimensions: 67.2 x 10.2 x -- m
material: steel
engine: 2 x 3 cyl. triple expansion engines, dual shaft, 2 screws
speed: 9 knots
yard no.: 882
lost: mine date lost: 26/01/1917 [dd/mm/yyyy]

SS Westfalia was on passage Rotterdam to Copenhagen carrying a cargo of coal, when she sank after an explosion (mine or torpedo, not sure) N of Terschelling, with the loss of 1 person, the Dutch pilot.
https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?1121
http://www.wrakkenmuseum.nl

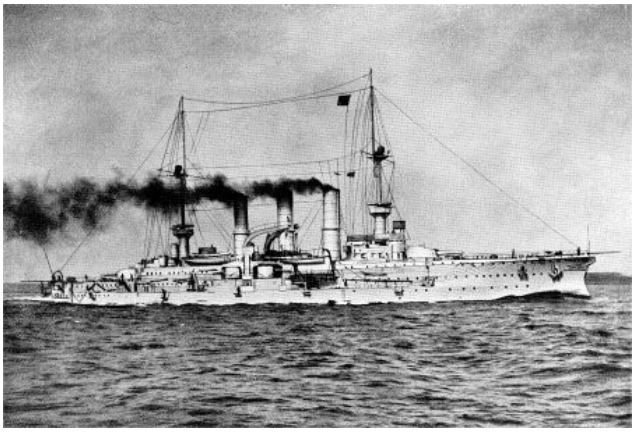
Der Untergang

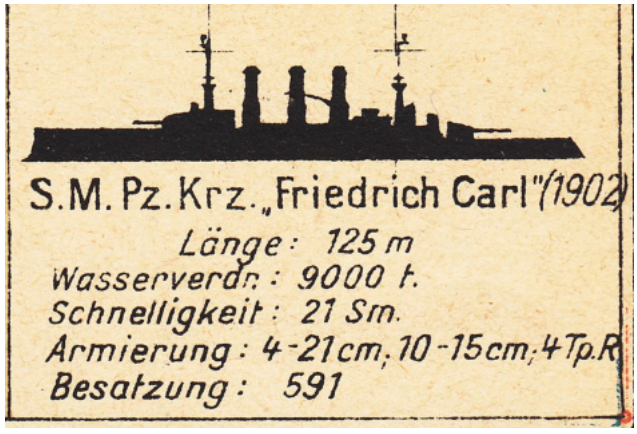
0360.) ss **ELBING IX** HJKV
Februar/- 1913 F. Schichau, Elbing (886)
886/497 2511/1408 1365
67,14-10,24-3,85-4,10 m
2x3fE 300x500x800/450 750 2 13,5 221 2 Schrauben
Werft 16
"Elbing IX" Elbinger Dampfschiffs Reederei Ferd. Schichau, Elbing (DEU). 17.11.1914 W Memel nach Minentreffer in der russischen Minensperre Nr. 1 gesunken, wollte Schiffsbrüchige vom deutschen Panzerkreuzer SMS "Friedrich Carl" retten.

Quelle: Schiffsregister von Abert (aus dem DSM)

Die Schicksale des Panzerkreuzers Friedrich Karl und der Elbing IX hängen laut dem Schiffsregister direkt zusammen. Deshalb recherchierten wir die Geschehnisse des 17.11.1914 und wurden in einem Buch von 1921: “Der Krieg in der Ostsee” fündig.

Der Untergang des Panzerkreuzers Friedrich Carl





Friedrich Carl Quelle: Wikipedia

Am Abend des 16. November trat Konteradmiral Behring mit ,,Friedrich Carl" und ,,Amazone" als Vorhut den Vormarsch von Danzig an. Nachdem am Abend von ,,Augsburg" noch ein U-Boot bei Gotland gemeldet worden war, wurde auf ,,Friedrich Carl" mit der Möglichkeit des Antreffens dieses Bootes gerechnet.
Am 17. November morgens 1.46 Uhr, als sich „Friedrich Carl" auf einem Punkte 33 Seemeilen westlich von Memel befand, wurde eine heftige Erschütterung im Schiff gespürt, die auf der Kommandobrücke zunächst den Eindruck hervorrief, das Schiff habe ein Unterseeboot überrannt. Für die Detonation eines Torpedos oder einer Mine erschien die Erschütterung zu gering. Die bald einlaufende Meldung über Wassereinbruch im Schiff führte aber sehr bald zu der Überzeugung, daß der Panzerkreuzer von einem Torpedo oder einer Mine getroffen sei. Kontreadmiral Behring stand selbst zunächst durchaus unter dem Eindrücke eines Unterseebootstreffers und befahl dem Kommandanten, mit höchster Fahrt nach Backbord abzudrehen, um weiteren Angriffen des nicht gesichteten Gegners auszuweichen. Fregattenkapitän Loesch drehte bis auf Westkurs und lief mit Höchstfahrt von 12 Seemeilen, die infolge Dampfverlustes später nur 10 Seemeilen betrug, nach Westen ab. 1.57 Uhr drehte er aber, da das Wasser im Schiff stieg, nach Steuerbord wieder auf

Ostkurs zurück, um Memel zu erreichen oder zum mindesten das Schiff auf flaches Wasser unter die Küste zu bringen. Während der Drehung erfolgte 1.59 Uhr Vm. eine zweite, sehr viel heftigere Detonation an Backbord achtern des Panzerkreuzers, die ein starkes Krängen des Schiffes nach Steuerbord und eine bedeutende Tieferlauchung achtern zur Folge hatte. Durch Ausfall der Backbordmaschine wurde die Fahrt auf 8 Seemeilen vermindert.

2.17 Uhr glaubte ein Ausguckposten ein rotes Licht zu sehen, das zunächst für den Feuerschein beim Abfeuern eines Torpedos auf einem feindlichen Torpedoboot gehalten wurde. Immer noch stand die Schiffsführung unter dem Eindruck eines Torpedotreffers von einem Unterseeboot oder Torpedoboot. Der Kommandant drehte auf das vermeintliche Licht los, dann aber auf Befehl des detachierten Admirals wieder auf Ostkurs zurück. In der Drehung versagte das Ruder und blieb auf Backbord 20° liegen. Die beiden Ruderräume waren bei der zweiten Detonation vollgelaufen, die Rudermaschine hatte noch 24 Minuten im Wasser weitergelaufen und war dann 2.23 Uhr stehengeblieben. Das Schiff, das mit den Maschinen nicht mehr aus Kurs gehalten werden konnte, drehte sich langsam im Kreise. Zu stoppen erschien dem Kommandanten nicht ratsam, um sein Schiff nicht hilflos erneuten feindlichen Angriffen auszusetzen. Die Lage des Panzerkreuzers war bedenklich. Das Wasser im Schiff stieg dauernd und trotz der vorzüglichen Arbeit des Lecksicherungsdienstes unter der Leitung des Ersten Offiziers, Korvettenkapitäns Schleusener und der über alles Lob erhabenen Haltung der ganzen Besatzung schien es unmöglich, das Schiff noch längere Zeit schwimmfähig zu erhalten. Hilfe konnte zunächst nicht herbeigerufen werden, da nach der ersten Detonation die beiden Funkenstängen von oben gekommen, die Netze zerrissen waren und damit die ganze Funkeinrichtung ausfiel. Als unter persönlicher Arbeit des Admiralstabsosfiziers, Kapitanleutnant Gercke, die Netze gerade wieder in Ordnung gekommen waren, war die zweite Detonation erfolgt, wodurch die elektrische Maschine und damit die Beleuchtung im ganzen Schiff und der elektrische Strom für einige Zeit völlig ausfiel. Die an Bord befindliche von der Schiffsenergie unabhängige tragbare Landstation mit dem Reservenetz m Tätigkeit zu setzen, war nicht möglich, da beides in einer Last verstaut war, über die das Wasser bereits flutete. Bis 2.48 Uhr war es erneut gelungen, die Netze so weit in Ordnung zu bringen, daß mit dem von der elektrischen Maschine jetzt wieder gelieferten Strom versucht werden konnte, mit den übrigen Schiffen in Verbindung zu treten.

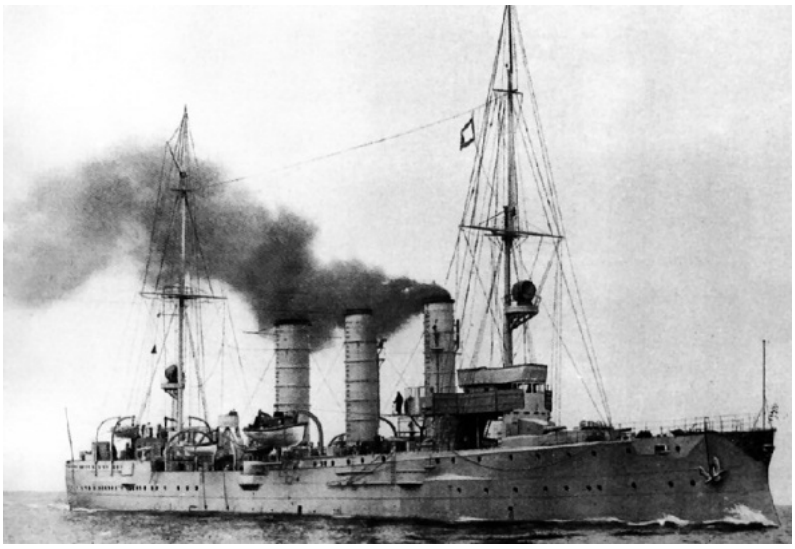
2.50 Uhr wurden Telegramme an „Augsburg", „Amazone", „Lübeck" und 20. Halbflottille abgegeben, mit äußerster Kraft zur Unfallstelle zu kommen. Nach langem, bangem Warten kam als einzige Antwort 3.48 Uhr von „Augsburg" die Meldung, daß sie mit 20 Seemeilen heraneile. Sie war um diese Zeit noch 40 Seemeilen von der Unglücksstelle entfernt, so daß ihre Ankunft mindestens noch zwei Stunden dauern mußte. [...]

Nachdem mittlerweile seit der zweiten Detonation zwei Stunden vergangen waren, ohne daß ein erneuter Angriff auf das hilflose Schiff erfolgt war, wurde es klar, daß beide Detonationen nicht aus Torpedos, sondern aus Minen zurückzuführen seien und „Friedrich Carl" auf ein Minenfeld geraten war. Im Innern des Schiffes wütete unterdessen ein Kampf auf Leben und Tod gegen das immer weiter steigende Wasser. Das Personal der Maschine unter der glänzenden Leitung des Stabsingenieurs Hans Hoffmann arbeitete zum Teil bis am Hals im Wasser stehend, die heißen Ventile mit Astbesthandschuhen und wollenen Decken bedienend, mit zäher Ausdauer überall bis zum letzten Augenblick aus seinen Stationen. Schrittweise mußte Raum für Raum dem Wasser überlassen werden [...]

Um 5.25 Uhr zeigten weiße Signalsterne am Horizont die heran eilende „Augsburg" an. In einem glänzenden Manöver legte Korvettenkapitän Horn wie mit einem Torpedoboot an dem sinkenden Flaggschiff an und von 6.20 bis 6.35 Uhr wurde die 591 Köpfe betragende Besatzung von „Friedrich Carl" bis auf 8 Mann auf „Augsburg" übernommen. [...]

7.15 Uhr kenterte „Friedrich Carl", der langsam inzwischen auf 70° gekrängt war und ging unter.

[...] Die „Augsburg" fuhr nun nach Osten und wollte nach Memel einlaufen, um die Besatzung von „Friedrich Carl", an Land gehen zu lassen.



https://de.wikipedia.org/wiki/SMS_Augsburg

Karte: Der Krieg zur See 1914-1918

Untergang der Elbing IX

Kurz vor dem Einlaufen 8.22 Uhr kamen recht voraus drei Fahrzeuge, ein größeres und zwei kleinere in Sicht. Wegen des diesigen Wetters war die Art derselben zunächst nicht auszumachen. Es war nicht ausgeschlossen, daß es sich um den russischen Minenleger, der die „Friedrich-Carl"-Sperre gelegt hatte, mit zwei begleitenden Zerstörern handelte. Daher machte „Augsburg" „Klar Schiff", zumal auch von den Fahrzeugen das Erkennungssignal nicht beantwortet wurde. Bevor Feuer eröffnet wurde, **lief das größere Fahrzeug auf eine Mine und sank sofort**. Es war, wie sich beim Näherkommen herausstellte, der Dampfer **„Elbing 9"** mit einem großen Motorboot und dem Memeler Lotsendampfer, die vom Nachrichtenkommissar Danzig, Kapitänleutnant Overhues, aus eigenem Antrieb in See geschickt waren, als er die funktelegraphische Meldung vom Unfall des „Friedrich Carl" erhielt. Ohne ihr Dazukommen wäre „Augsburg" wahrscheinlich mit 1000 Mann an Bord auf diese (zweite) Sperre gelaufen. „Augsburg" steuerte daher den bisher gelaufenen Kurs zurück, holte im großen Bogen nach Westen aus und lief nach Neufahrwasser zurück, wo der Kreuzer 16.45 Uhr einlief.

Quelle: Buch: “Der Krieg in der Ostsee” von 1921
https://archive.org/details/derkrieginderost01firl/page/242

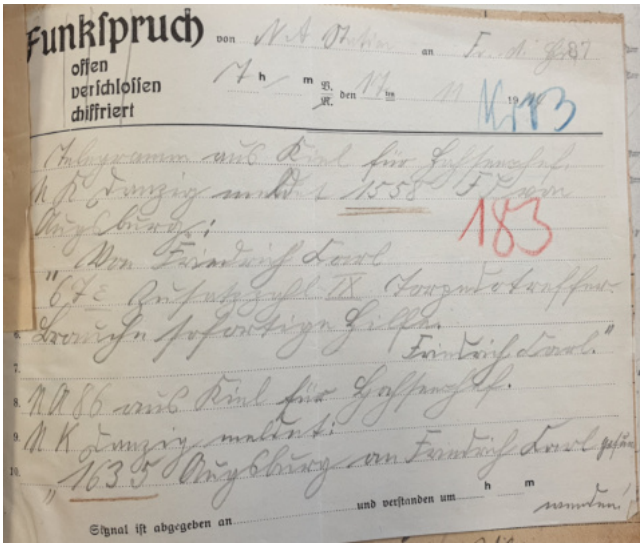
Opfer

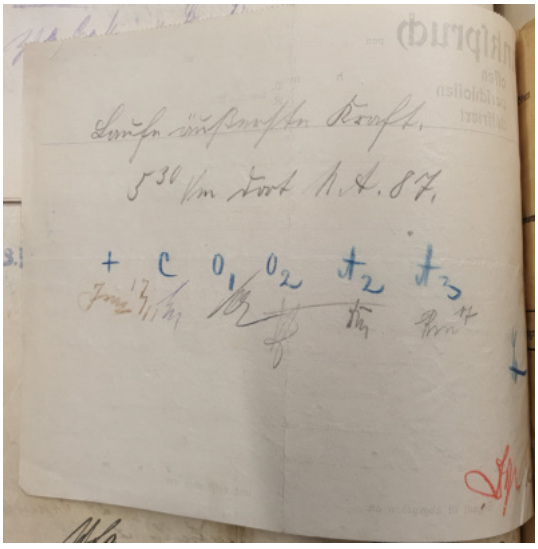
Es ertrank auf der ELBING IX der Heizer **Julius Köck**, geboren am 30. Dezember 1857 in Balga am Frischen Haff, der sich beim raschen Untergang des Dampfers nicht mehr aus dem Maschinenraum an Deck retten konnte. Die übrigen Besatzungsmitglieder kamen mit dem Leben davon. Friedrich Carl hatte sieben Todesopfer.

Quelle: Die Elbinger Seedampfer

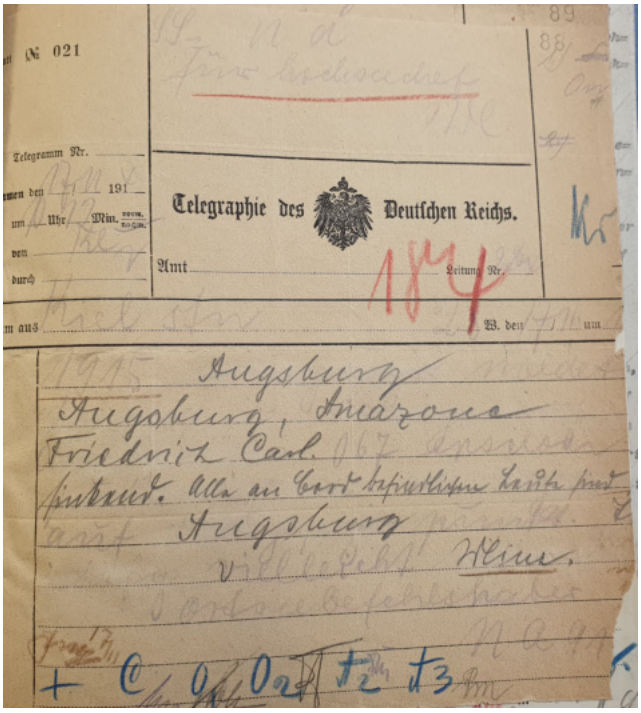
Telegramme

Wir fanden in Archiven die Originale der Telegramm-Mitschriften vom Panzerkreuzer Friedrich Carl und Kreuzer Augsburg:





Mitschrift des Funkspruches:
“Telegram aus Kiel für Hochseechef MK Danzig meldet 1558 von Augsburg”
“Von Friedrich Carl: 67e Zusatzzahl IX Torpedotreffer. Brauche sofortige Hilfe. Friedrich Carl”
“MQ86 aus Kiel für Hochseechef MK Danzig meldet:
1635 Augsburg an Friedrich Karl gefunkt: Laufe äußerste Kraft. 5:30 dort”
(Hinweis: 67e und MQ86 sind Marinequadrate → geheime Positionsangabe, Siehe Anhang)



Telegram vom Schiff ‘Augsburg’:
“Augsburg, Amazone, Friedrich Carl sinkend. Alle an Bord befindlichen Leute sind auf Augsburg. Punkt. Vielleicht Mine”

Minensperre

https://www.alamy.de/stockfoto-seekrieg-im-ersten-weltkrieg-russische-mine-gestrandet
Seeminen wurden von Unterseebooten oder Minenlegern gelegt. Sie hatten ein Grundgewicht und trieben knapp unter der Wasseroberfläche. Berührung in Verbindung mit einem Zeitzünder führte zu einer Explosion Mittschiffs oder im Heckbereich. Diese Sektionen führte eher zum Untergang oder dauerhaften Ausfall der Maschine

.

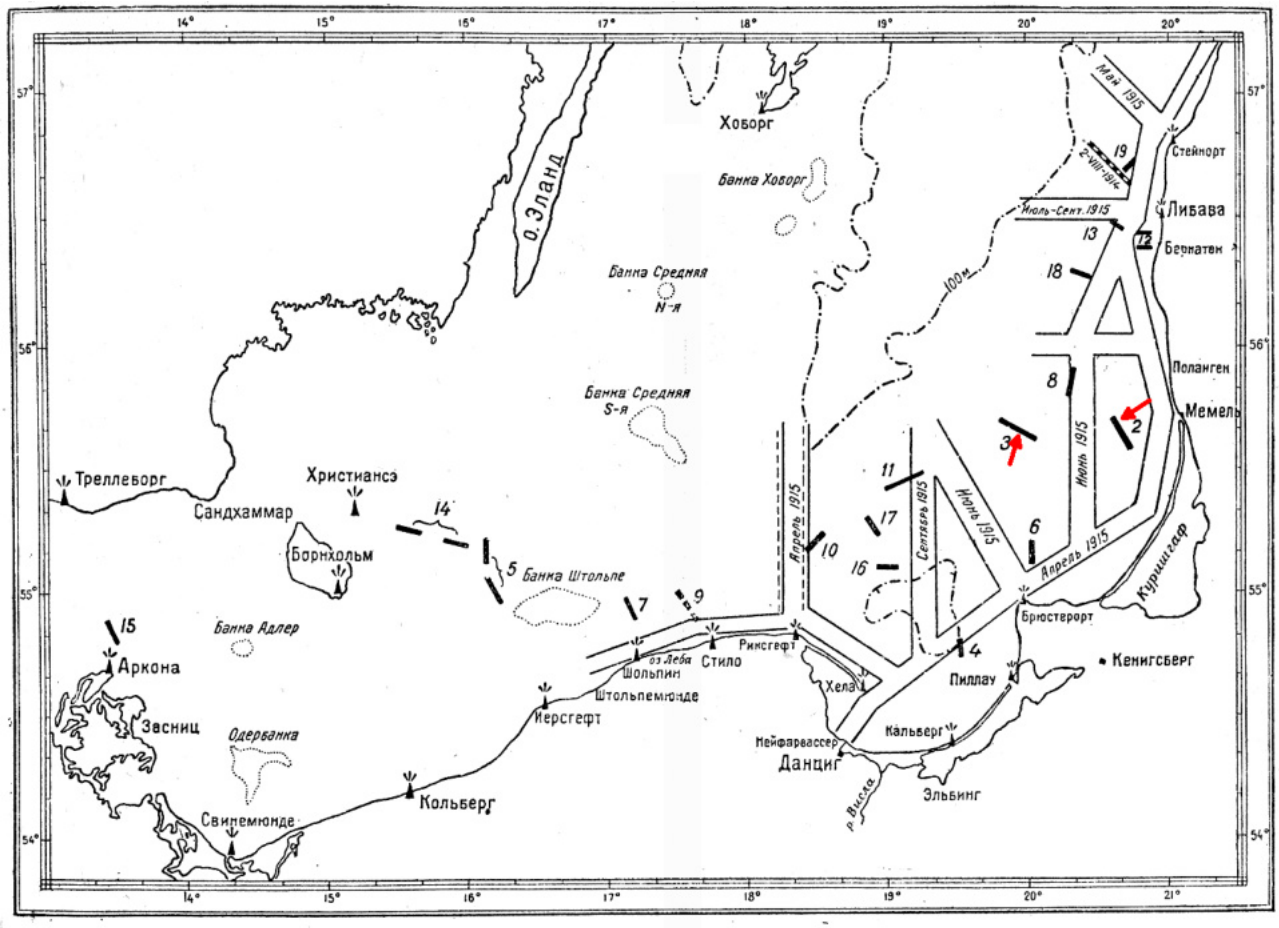


Рис. 14. Расположение минных заграждений, поставленных в германских водах в период от начала войны до 1 июня 1915 г., и схема протраленных фарватеров (номера русских заграждений соответствуют номерам, проставленным в приложении 4).

Minensperren der Russischen Kriegsmarine 1915
http://militera.lib.ru/h/kireev_ia/index.html

Minensperre II

Die Minensperre (105 Minen), auf die ELBING 9 lief wurde am 31. Oktober 1914 15 Meilen westlich von Memel gelegt durch:
“Охотник, Пограничник, Ген. Кондратенко”
“Jäger, Grenzschutz, Gene. Kondratenko“
Die Sperre wurde am 1. April 1915 gefunden. Bei der Festlegung der Grenzen am 5. April. 1915 wurde Minensuchboot T-57 versenkt.

Minensperre III

Die Minensperre (140 Minen), auf die Friedrich Carl lief wurde am 31. Oktober 1914 30 Meilen westlich von Memel gelegt durch:
“Eine halbe Division von Zerstörern für besondere Zwecke”
Die Sperre wurde am 4. April. 1915 identifiziert.

ANHANG 4.

KURZINFORMATIONEN ZU AKTIVEN RUSSISCHEN MINENFELDERN, DIE 1914 UND 1915 ERRICHTET WURDEN IN DEUTSCHEN GEWÄSSERN, EINSCHLIESSLICH DER BARRIEREN ZWISCHEN BERNATEN UND LUZERT (MIT DER BESETZUNG DER KURLANDKÜSTE DURCH DIE DEUTSCHEN WURDEN DIESE LETZTEN BARRIEREN AKTIV)

Nr. P / p	Produktionsdatum	Name der Schiffe, die den Ausleger und das Einsatzgebiet eingerichtet haben	Die Anzahl der gelieferten Minen	Datum der Barriereerkennung	Wie wurde der Zaun entdeckt?	Literarische Quelle
	1914					
1	8. Oktober	Eine halbe Division von Zerstörern für besondere Zwecke, 11 Meilen westlich von Vindava.	100	4. Juni 1915	Explosion und Beschädigung des *Gilnder*- Flugzeugs .	<6, S. 3>, <3, S. 127, 188>
2	31. Oktober	*Jäger, Grenzschutz, Gene. Kondratenko*, 15 Meilen westlich von Memel.	105	17. November 1914	Explosion und Tod des *Elbing n / a 9. Das* Schleppnetz wurde am 1. April 1915 gefunden. Bei der Festlegung der Grenzen am 5. April. 1915 wurde der *T-57* getötet .	<6, Seite 4>, <2, Seite 310>, <3, Seite 5>
3	5. November	Eine halbe Division von Zerstörern für besondere Zwecke, 30 Meilen westlich von Memel.	140	17. November 1914	Explosion und Tod der Rüstung. *cr. Friedrich Karl.* Schleppnetz entdeckt 4. April. 1915	<6, Seite 6>, <2, Seite 306>, <3, Seite 5.6>

http://militera.lib.ru/h/kireev_ia/09.html

Lister der Verluste von Deutschen Schiffen in Minenfeldern bis Februar 1916:
http://militera.lib.ru/h/kireev_ia/10.html

Plünderung

An dem Wrack wurde nachweislich schon geplündert.

Folgendes Video zeigt eine Gruppe Taucher beim Plündern des Wracks:
https://www.youtube.com/watch?v=bohEByNnMN0

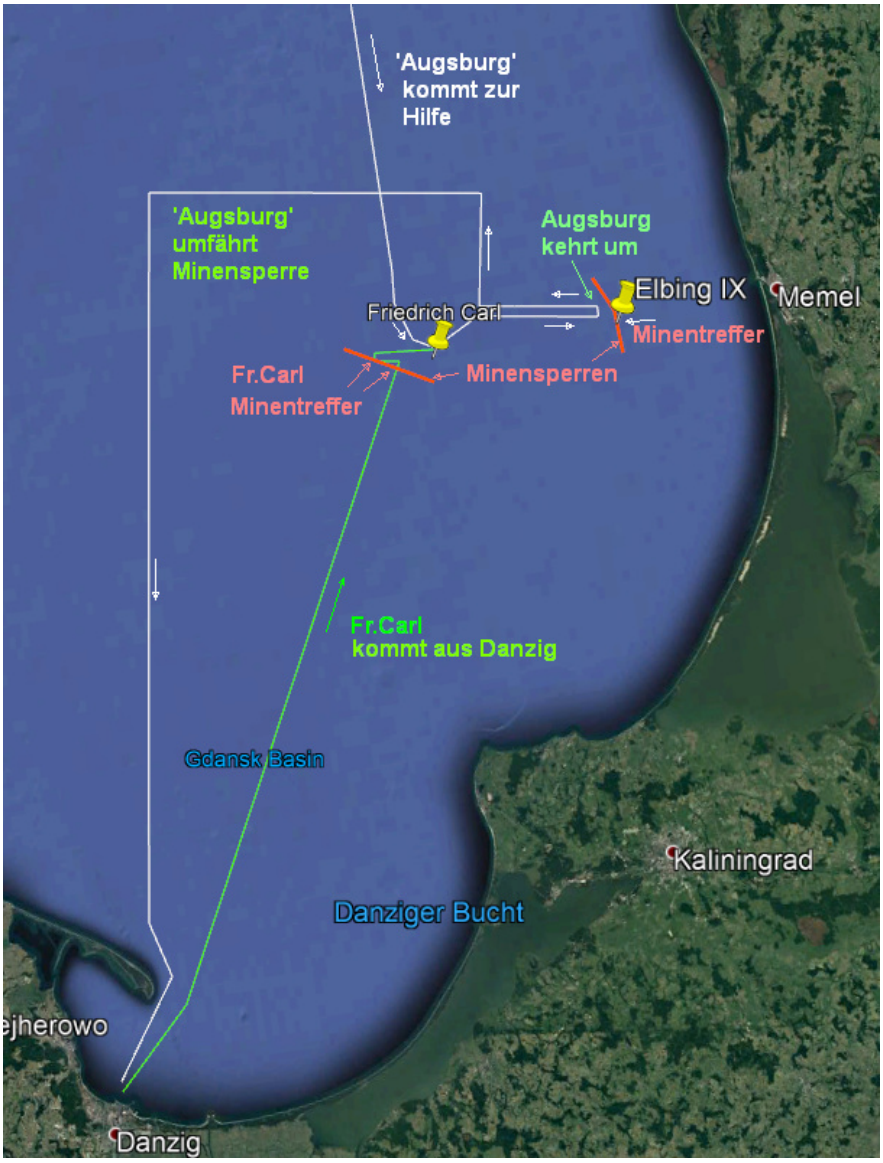
Zusammenfassung

Das Wrack liegt in ca. 50m Tiefe. 2019 konnte es in sechs Projektwochen großflächig von Geisternetzen befreit werden. Es ist gelungen, von verschiedenen Details 3D-Modelle anhand von Videomaterial zu erstellen. Zudem wurde das Schiff 2019 vermessen und in diesem Prospektionsbericht ausführlich dokumentiert. Über historische Bücher konnten wir die Umstände des Untergangs klären. Am Wrack fanden in der Vergangenheit Plünderungen statt und es ist zu überlegen, wie Steuerrad und weitere Objekte geschützt werden können.
Im August 2020 wurde deshalb die Glocke im Auftrag des Meeresmuseums Klaipeda geborgen.

Identifizierung des Wracks

Das ‘Baltic Sea Heritage Rescue Team’ konnte das Schiff zweifelsfrei identifizieren.
Eine Schiffsglocke mit der Aufschrift “ELBING IX” und eine fest mit Stahlträgern verbundene Schiffsplakette mit der Aufschrift: “#886 F.Schichau Elbing 1913” wurden im Schiff gefunden.
Die Baunummer 886 und das Jahr stimmt mit der Elbing IX überein.
Eine Kontrollmessung der Länge, Position von Laderäumen und Masten bestätigen ebenfalls die Identifizierung. Zudem gab es Augenzeugen des Untergangs an dieser Position.

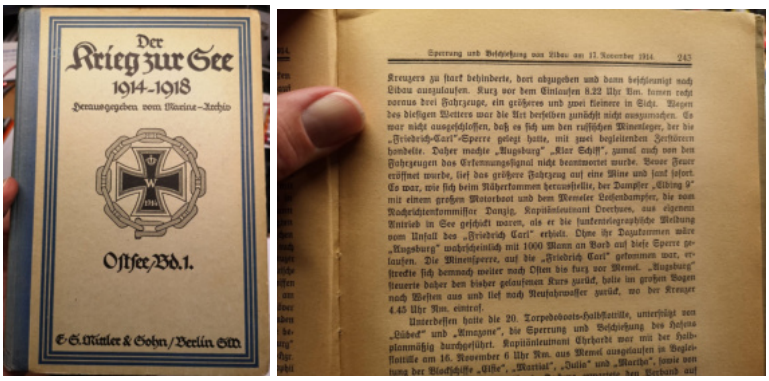
Zusammenfassung des Untergangs



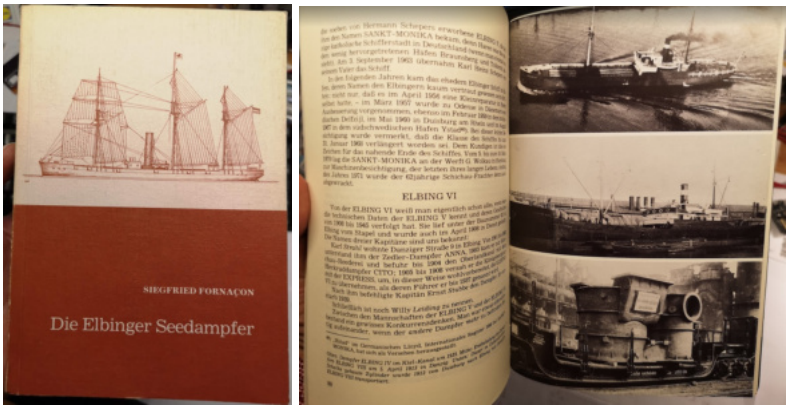
ELBING IX sank am 17.11.1914 durch Minentreffer, als es dem Panzerkreuzer Friedrich Carl zur Hilfe kommen wollte:
Um 1:46 lief der Panzerkreuzer Friedrich Carl auf eine Mine. Der Kommandant glaubte an einen Torpedoangriff durch ein U-Boot und steuerte 90° Backbord (links). Dadurch kamen sie erneut in die Minensperre und sie liefen auf eine zweite Mine. Das Schiff war nicht mehr zu halten und lief voll Wasser. Per Funk wurde ein Notruf abgegeben, um die 691 Mann Besatzung zu retten. Verschiedene Schiffe machten sich daraufhin auf den Weg. Der nach zwei Stunden eintreffende Kreuzer “Augsburg” konnte die Besatzung übernehmen, bevor die “Friedrich Carl” sank. Die “Augsburg” steuerte Richtung Memel, um die Schiffbrüchigen abzusetzen. Dabei kamen ihnen drei Schiffe entgegen, die ebenfalls zur Hilfe kommen wollten: Dampfer „Elbing 9", der Memeler Lotsendampfer, und ein weiteres Schiff. Es wurde beobachtet, wie um 8.22 die „Elbing 9" auf eine Mine lief und schnell sank. Die „Augsburg" wurde so vor einer zweiten Minensperre gewarnt, wendete 180° und umfuhr die erste Minensperre im großen Bogen. Das Unglück der “Elbing IX” rettete so 1000 Menschen das Leben. Beim Untergang der Elbing IX starb ein Heizer. Die restliche Besatzung der Elbing konnte durch die anderen Schiffe gerettet werden.

Anhang

Bücher



Der Krieg zur See - Ostsee Band 1
von 1921



Siegfried Fornacon: Die Elbinger Seedampfer
von 1979

100 Jahre Schichau 1837 - 1937
von 1937

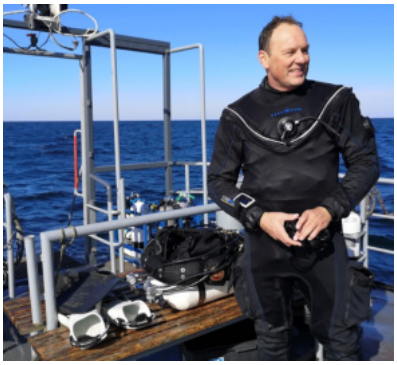
Marinequadratkarte

Das Militär benutzte sog. Marinequadrate, die ein Seegebiet in nummerierte Quadrate aufteilte. Diese Karten waren geheim. Durch die Abweichung zum gebräuchlichen System mit Log/Latitude, sollte der Feind nicht auf die Position schließen können. Der Vorteil war allerdings nicht von langer Dauer, da es dem Gegner schon früh gelang, diese Karten zu erbeuten.

Quelle: Militärarchiv Freiburg

Online-Tool zum umrechnen der Marinequadrate:
http://www.navalgrid.com/find/square/an959

Autor



Holger Buß ist Diplomingenieur der Elektrotechnik und entwickelt Steuerungssysteme für unbemannte Fluggeräte. Er taucht seit 1999, ist mit TEC1 (GUE) brevetiert und ist zudem ehrenamtlicher Rettungstaucher bei der DLRG. Zusammen mit den Gezeitentauchern und dem Team “Baltic Sea Heritage Rescue Project” untersucht er Schiffswracks vor den Ostfriesischen Inseln und in der Ostsee.

Dipl. Ing. Holger Buss
Moormerlandstrasse 39
D-26802 Moormerland
holger.buss@googlemail.com
www.gezeitentaucher.de

Videos

23.09.2019 und 26.09.2019
https://youtu.be/nEHgVETySaw

Vermessung am 27.09.2019
https://youtu.be/RFKtSRjavUo

Glocke als 3D-Druck - Making of Video
https://youtu.be/Kyc2ZWfH1xI

Translations and location of this report

German / Deutsch:
http://files.mikrokopter.de/Gezeitentaucher/ELBING_IX.pdf

English:
http://files.mikrokopter.de/Gezeitentaucher/(EN)_ELBING_IX.pdf