



GEHEIMNIS DER MONTE OLIVIA

Der Silberschatz von Kiel

Härtetest: Die Bergungen starten im Oktober – bei sinkenden Temperaturen. Das ist die Hauptsaison für Unterwasser-Archäologen

Alle Fotos: IMMH

Manche Meldungen klingen wie ein Märchen. In den vielen Jahren der Unterwasser-Archäologie werde ich eines immer wieder gefragt: Habt ihr schon mal einen Schatz gefunden? Nein, natürlich nicht. Hier in der Ostsee zählen andere Werte. Bis jetzt. Bis im April 2023 ein Silberschatz geborgen wird. Mitten in der Kieler Förde

Von Elmar Klemm

August 2022. Die Sommersonne glitzert über der ruhigen Förde, als die Taucher der Forschungsgruppe Scientific Diving Association (SDA) das Einsatzschiff, den Katamaran *Seekuh 1*, beladen.

Seit Längerem bergen sie zusammen mit der Umweltorganisation One Earth – One Ocean Geisternetze (oneearth-oneocean.com). Insbesondere die feinen Kunststoffnetze stellen für zahlreiche Meeresbewohner tödliche Fallen dar. Nun hat ein Angler vermehrte Netzhaker am Kieler Scheerhafen im Bereich der Mole der MiBau gemeldet.

Die Taucher wetzen ihre Messer und lassen sich auf den 15 Meter tiefen Grund sinken. Doch hier liegt kein Fischernetz. Alles, was sie finden, ist ein Haufen Schrott. An dieser Stelle wurden einst viele Schiffe abgewrackt – geblieben ist ein riesiger neuzeitlicher Schrottplatz unter Wasser.

Mit einem Schulterzucken sammeln die Taucher ein paar Teile ein und kehren zurück an Bord. An Deck inspiziert das Team den geborgenen Ramsch. Ein alter Schuh, ramponiertes Schiffszubehör, ein vergilbter Teller. Doch nach etwas Rubbeln zeigt sich plötzlich ein schwacher silbriger Schimmer. „Zeig mal her“, bittet Einsatzleiter Hubert Pinto de Kraus. Er legt den Boden frei.

Da prangt ein Stempel: „HSDG“. Er kennt das Signet. Es ziert u. a. das Inventar des am 3. Mai 1945 in der Lübecker Bucht versenkten KZ-Häftlings-Dampfers *Cap Arcona*. Mit dem Stempel der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde einst nur das wertvolle Tafelsilber gekennzeichnet. Den Tauchern stockt der Atem. Pinto de Kraus: „Alle Taucher fühlten sich euphorisch und elektrisiert. Man wollte sofort mehr über die Hintergründe und über das Schiff erfahren.“

Was nun folgt, findet acht Monate lang unter höchster Verschwiegenheit statt. Zu groß ist die Gefahr von Plünderungen. Keine leichte Aufgabe in einem Team mit bis zu 14 Tauchern. „Es wäre beinahe

schiefgegangen“, erinnert sich der Einsatzleiter. „Tatsächlich hat ein Sponsor für Metallsuchgeräte die Geschichte zum Fund sehr frühzeitig in eine Gruppe für Sondengänger gestellt. Wir wurden zum Glück sofort von einem der Sondengänger informiert und konnten den Beitrag relativ schnell löschen lassen.“

Zunächst einmal wird das Archäologische Landesamt über den Fund informiert. Dann geht es in den kalten Wintermonaten an die Bergung.

Von Hamburg in die Welt

Das späte 19. Jahrhundert ist geprägt von einem schwunghaften Welthandel. Allein der Import von Salpeter und Guano aus Südamerika sorgt für Hochkonjunktur auf den Schifffahrtsrouten. Hamburg ist als traditionelle Hafenstadt ganz vorn dabei. Im Wettstreit der Reeder wird 1871 die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft als Nachfolger der Hamburg-Brasilianischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegründet. Ein prosperierendes Unternehmen. Im Vorsitz reihen sich prominente Namen wie Amsinck oder Laeisz aneinander.

1955 geht die Hamburg Süd A/S & Co KG in den Firmenbesitz der Oetker-Gruppe über. Mehr als 60 Jahre später, 2017, wird die Hamburg Süd schließlich an die dänische Großreederei Maersk verkauft.

Baunummer 409

Wir blicken wieder zurück. Von 1924 bis 1930 gibt die HSDG bei der Hamburger Werft Blohm & Voss fünf Schiffe in Auftrag. Die Dampfer sind als Passagier- und Frachtschiffe für den Nordatlantik, Südamerika und Fernost vorgesehen. Die Motorschiffe haben eine Kapazität von mehr als 13.000 BRT. Getauft werden sie nach Bergen auf dem südamerikanischen Kontinent: *Monte Sarmiento*, *Monte Cervantes*, *Monte Pascoal*, *Monte Rosa* und *Monte Olivia*.

Am 28. Oktober 1924 läuft die *Monte Olivia* mit der Baunummer 409 vom



Monte Olivia war 15 Jahre auf den großen Seerouten unterwegs



Die Welt ist plötzlich zum Greifen nah, Werbeplakate lockten Tausende auf die Schiffe

Stapel. Mit 159,70 Metern ist das Schiff nahezu baugleich mit den meisten ihrer Schwestern. Mit einer 369-köpfigen Besatzung läuft das Dampfschiff im April 1926 mit Übersiedlern Richtung Uruguay und Argentinien aus. Doch das Auswanderer-Geschäft beginnt bereits zu stagnieren.

Schon bald führt die *Monte Olivia* daher vor allem Kreuzfahrten und KdF-Reisen nach Norwegen und in der Ostsee durch. Ende 1939 liegt sie ein letztes Mal in südamerikanischen Häfen. Im Oktober des gleichen Jahres durchbricht das Schiff auf dem Rückweg die alliierte Seeblockade und läuft den Hamburger Heimathafen an.

Angriff aus der Luft

Wenig später wird die *Monte Olivia* in Kriegsdienst gestellt. Bis 1945 dient sie als Wohn- und Lazarettenschiff. Am 3. April 1945 liegt sie im Verbund mit weiteren Schiffen im Kieler Scheerhafen, unmittelbar vor der Einfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal. Dann ertönen die Sirenen: Luftalarm! Die Bombardierung der britischen Luftstreitkräfte ist verheerend. Die Bordwand der *Monte Olivia* ist vollständig aufgerissen, das Schiff sinkt auf den Grund der Kieler Förde. Personenschäden gibt es zum Glück keine. Zum Zeitpunkt des Angriffs befindet sich die gesamte Besatzung im Luftschutzbunker.

Nach Kriegsende muss es in der Kieler Förde ausgesehen haben wie auf einem Schrottplatz. Einige Zeitzeugen erinnern sich bis heute an die zahlreichen ausgebombten Wracks am linken und rechten Fördeufer. Hier gibt es über Jahre viel



In diesem Salon kam das geborgene Geschirr zu seinem Einsatz

zu tun. Auch die *Monte Olivia* wird 1946 gehoben und abgewrackt. Danach gerät der Platz in Vergessenheit. Für mehr als 70 Jahre.

Sisyphusarbeit

Heute zählt der Nord-Ostsee-Kanal zu den Hauptverkehrsadern Nordeuropas. Gigantische Container- und Kreuzfahrtschiffe passieren täglich den Leuchtturm von Holtenu. Keiner ahnt, was sich all die Jahrzehnte unter dem Kiel der Schiffe verbirgt. Die mächtigen Schiffsantriebe graben das wertvolle Silber tief ins Sediment.

Die Bergung ist selbst für die erfahrenen Taucher eine große Herausforderung. Keine leichte Aufgabe, weiß Hubert Pinto de Kraus: „Es gab verschiedene Herausforderungen. Viele Stücke liegen tief im Sediment vergraben. Die großen Schiffe haben durch Schraubenbewegung Teile des Silbers in die Sedimente gedrückt und stark verbogen. Im Winter kamen die Kälte, Schnee und Eis hinzu und im April eine starke Braunalgen-Blüte, die die Sicht sehr stark beeinträchtigt hat.“

Am 3. Mai 2023 wurde der Schatz schließlich im Maritimen Museum Hamburg (IMMH) der Presse vorgestellt. Von solch einem Moment träumt wohl jedes Forschungsteam: „Dies war natürlich ein besonderer Moment, den Fund endlich



Welche Gabel, welches Messer ist bei diesem Menü gebraucht worden?

der Öffentlichkeit vorstellen zu dürfen“, erklärt Pinto de Kraus. „Aber auch eine Erleichterung nach Monaten der Geheimhaltung. Für die Taucher war es auch ein Moment der Anerkennung für die monatelange Arbeit.“ Seit dem 1. Juni kann der Silberschatz aus rund 300 Exponaten im Maritimen Museum bewundert werden. Hier soll er auch bleiben. „Solche Funde müssen ausgestellt werden und dürfen nicht versteckt in Vitrinen in Privatbesitz

SCIENTIFIC DIVING ASSOCIATION

Dem Umweltschutz verschrieben

Die Kieler NGO Scientific Diving Association e. V. (SDA) hat sich der nationalen und internationalen Förderung von Wissenschaft und Umweltschutz verschrieben. Mit einem Team spezifisch ausgebildeter Taucher dokumentieren die Forscher die Beeinträchtigung durch anthropogene Einflüsse auf die Umwelt und initiieren eigenständige wissenschaftliche Untersuchungen.



Was sind schon vier Grad Celsius Wassertemperatur für solch ein Fotomotiv?

sein“, bestätigt der Einsatzleiter. „Es gab sehr viele Sammler, die bis heute nachfragen, ob einzelne Stücke zu erwerben sind. In den Vereinigten Staaten werden gerade sechs Becher aus einem der HSDG-Schiffe mit gleicher Zeitstellung für 16.000 Dollar angeboten. Es gibt eine hohe Nachfrage.“

Und was passiert als Nächstes? „Wir sind weiter mit dem Bergen beschäftigt und benötigen wohl sogar noch einige Jahre, bis die letzten Stücke geborgen sind.“

Ein faszinierendes Kapitel deutscher Seefahrts- und auch Lokalgeschichte. Vor fast genau 100 Jahren wurden im Hamburger Hafen die Buffetschränke mit dem kostbaren Geschirr bestückt. Nach vielen Reisen um die Welt und Jahrzehnten auf dem Meeresgrund schmücken die Teller, Karaffen, Tortenheber und Gabeln erneut die Regale. Nur wenige Hundert Meter vom einstigen Werftplatz entfernt.

DER AUTOR

Elmar Klemm ist Unterwasser-Archäologe und langjähriger Autor der Fachzeitschrift „Schiff Classic“



Öffentliche Verantwortung: Mit anderer Gesinnung würden hier vier wohlhabende Männer stehen. Chapeau!



Wie aus „1000 und einer Nacht“: Das Tafelsilber der *Monte Olivia*