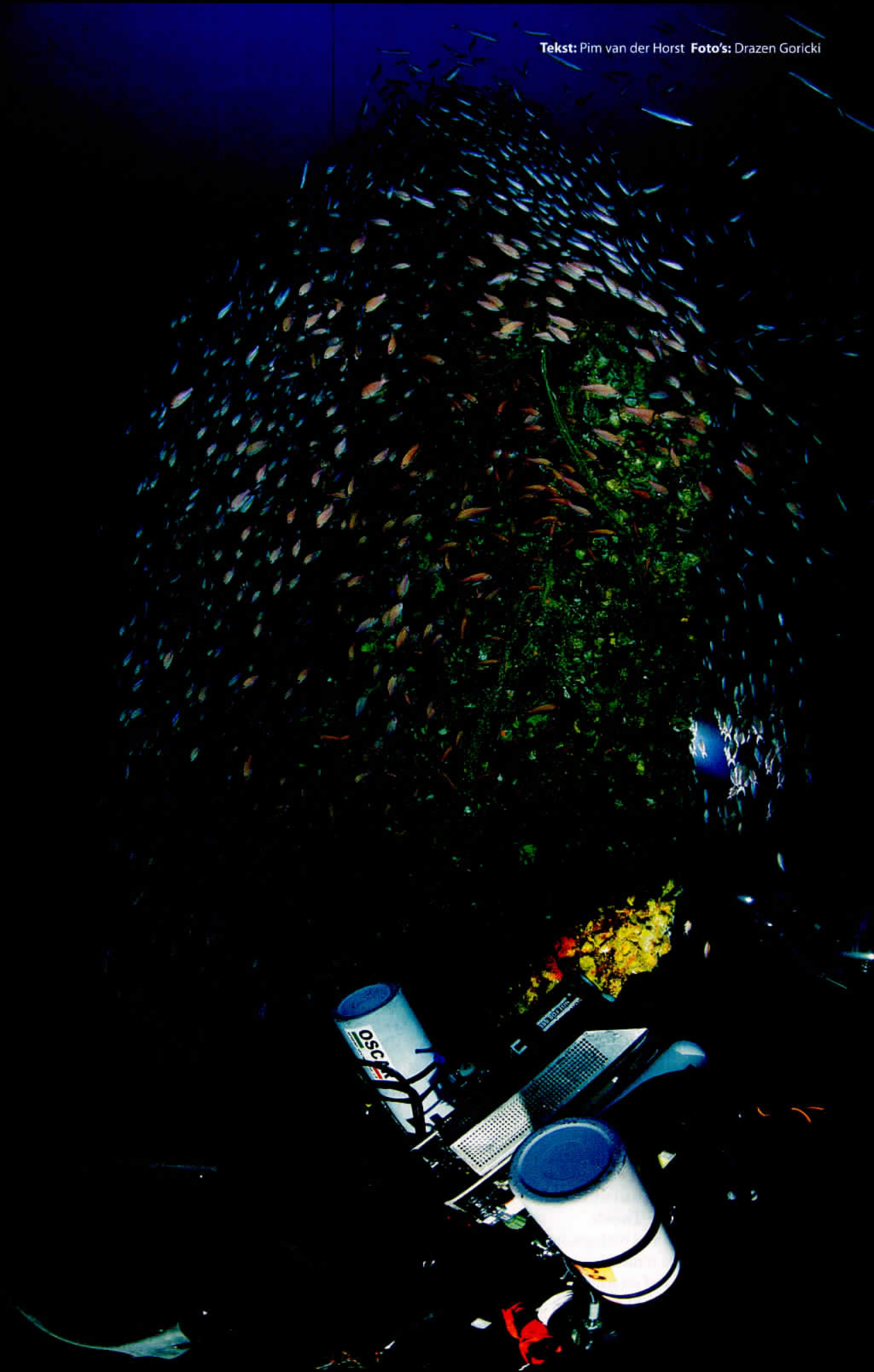


MET MAN EN MUIS VERGAAN U455

Binnen het duiken neemt wrakduiken een aparte plaats in, helemaal als de wrakken diep liggen. Het duiken naar onderzeeërs is vervolgens weer een categorie op zich: ze oefenen een enorme aantrekkingskracht uit op de technische wrakduiker. Zo ook de U455 met haar tragische verhaal.



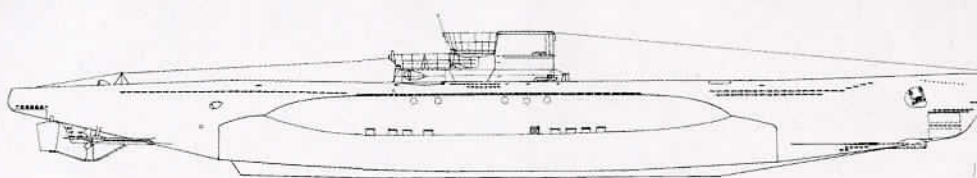


Haven van St. Nazaire 16 juni 1942: Ultzwaaien van de U455 voor haar volgende missie.

Wrakonderzoekers zochten jarenlang naar het wrak van de Duitse U455 tot ze haar in 2005 vonden voor de kust van Genua; een locatie waar men haar niet had verwacht. Een Italiaans team maakte in dat jaar de eerste duik op de U455. Wegens de diepte (en het geheim houden van de locatie) was het pas op 16 oktober 2012 dat een 'buitenlands' team van DIR-rebreatherduikers de kans kreeg het wrak te verkennen.

BIJZONDER

De Middellandse Zee rond Genua staat bekend om haar rijkdom aan wrakken. In zowel de Eerste als de Tweede Wereldoorlog maakten veel oorlogsschepen gebruik van de havens rond Genua als uitvalsbasis, scheepswerf en schuilplaats. Voor elk duikniveau zijn hier dan ook uitdagende wrakken te vinden. Niet alleen oorlogswrakken, maar ook wrakken van latere datum. Zoals bijvoorbeeld het gigantische wrak van de tanker de *Haven*

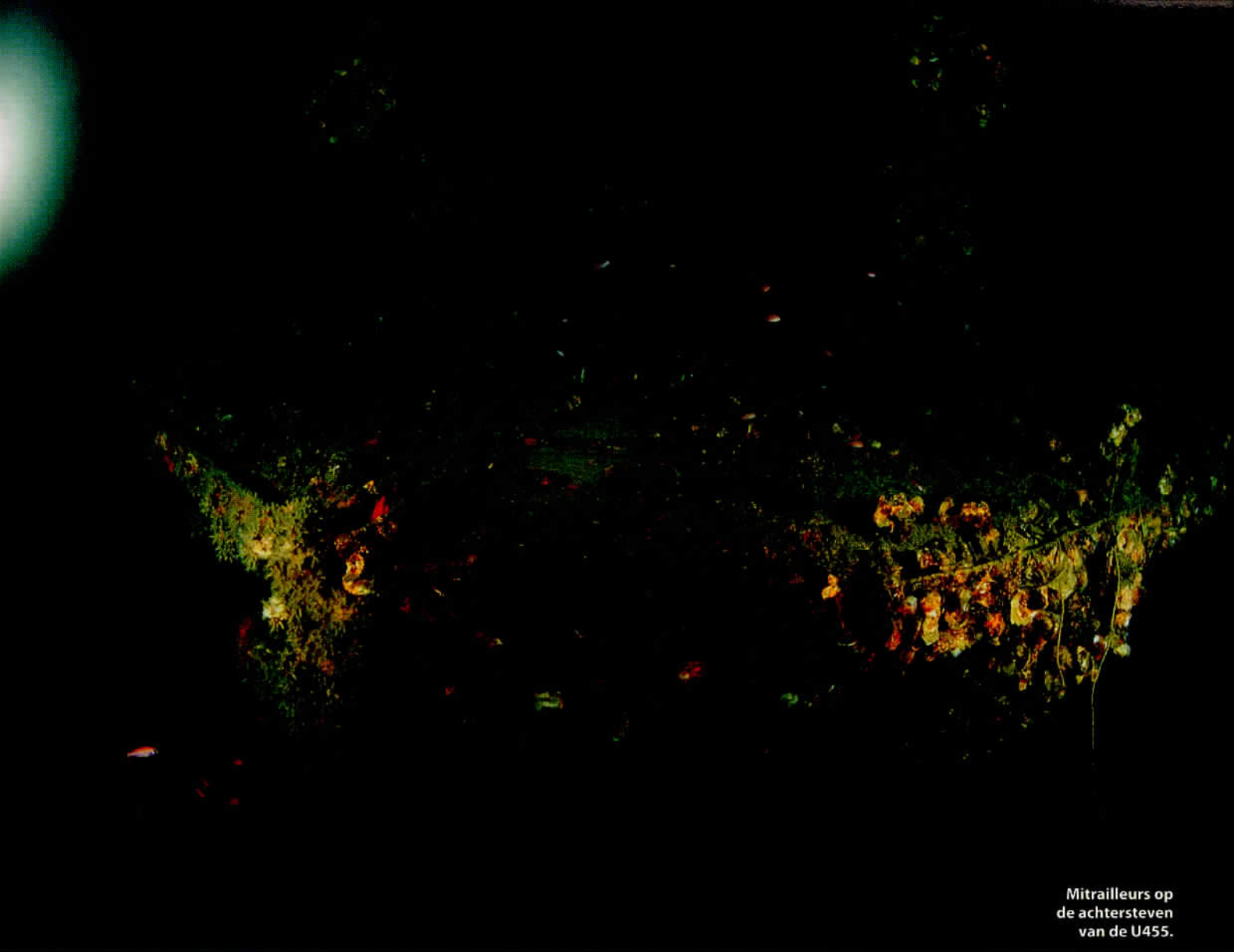


die in 1991 zonk. En nu is dus ook de U455 aan de lange lijst van wrakken in de Ligurische Zee toegevoegd. Maar wat maakt het wrak van de U455 nou zo bijzonder? Allereerst haar geschiedenis. Jarenlang was men zonder succes op zoek naar de U455. Als tweede, haar diepte. Ze ligt op 120 meter en is daarmee alleen toegankelijk voor zeer ervaren technische duikers. En als derde, haar positie: ze staat bijna rechtop! De boeg wijst naar de oppervlakte en de steven is gedeeltelijk gebroken en ligt op de zeebodem.

LOOPBAAN

De U455 maakte op 15 januari 1942 haar eerste tocht richting Stavanger en Bergen (Noorwegen), een tocht waarop niets noemenswaardigs gebeurde. Zonder militaire successen keerde ze op 28 februari 1942 terug

naar de haven in Bergen. Een paar weken later vertrok ze in zuidelijke richting om op 30 maart in het Franse St. Nazaire aan de Middellandse Zee te arriveren. Deze haven zou ze als haar thuishaven gaan beschouwen. Tijdens haar derde vaart maakte ze haar eerste slachtoffer. Op 3 mei 1942 bracht ze de *British Workman* bij Newfoundland tot zinken. En later (op 11 juni) was het de beurt aan de *Geo H. Jones* bij de Azoren. Op 16 juni keerde de U455 terug naar St. Nazaire. Op 22 november 1942 kreeg ze een nieuwe kapitein: Hans-Martin Scheibe. Hij leidde de achtste missie van de U455 waarbij ze maar net aan een ramp ontsnapte. Samen met de U264 en U422 werden ze aangevallen toen ze aan de oppervlakte aan het tanken waren. De brandstof werd overgepompt vanaf een andere onderzeeër: de U460. Deze zonk tijdens de aanval.



Mitrailleurs op
de achtersteven
van de U455.

DE BOEG WIJST NAAR DE OPPERVLAKTE EN DE STEVEN IS GEDEELTELIJK GEBROKEN EN LIGT OP DE ZEEBODEM



Anderhalf jaar later, tijdens haar tiende missie ging het alsnog mis. Op 6 april 1944 werd ze als verloren opgegeven. De U455 zou met man en muis vergaan zijn, waarschijnlijk doordat ze op een Duitse mijn was gelopen. Maar tot op heden is de daadwerkelijke oorzaak van haar ondergang niet met zekerheid vastgesteld. Wel is duidelijk op het wrak te zien dat zich in de steven een explosie heeft voorgedaan. Was het inderdaad een mijn? Of misschien toch iets anders? Franse onderzoekers legden onlangs de laatste hand aan een documentaire over de U455. Zij spoorden zelfs de enige twee nog overlevenden van de ramp op en hebben ze geïnterviewd om vervolgens met een onderzeeër de U455 te bezoeken.

EXPEDITIE

Een aantal jaren na de ontdekking van de U455 plant een groep zeer ervaren rebreatherduikers, waarvan ik deel uitmaak, een expeditie naar het wrak. Het team bestaat uit DIR rebreatherduikers uit België, Italië, Frankrijk, Duitsland,

TEK

WRANKEN
U455

De periscooplens in de
toren van de U455 is nog
altijd volledig intact.

DE HOLLIS PRISM2 MET DEZE REBREATHER WAS NOG NOOIT ZO DIEP GEDOKEN: HET WAS EEN GOEDE TEST

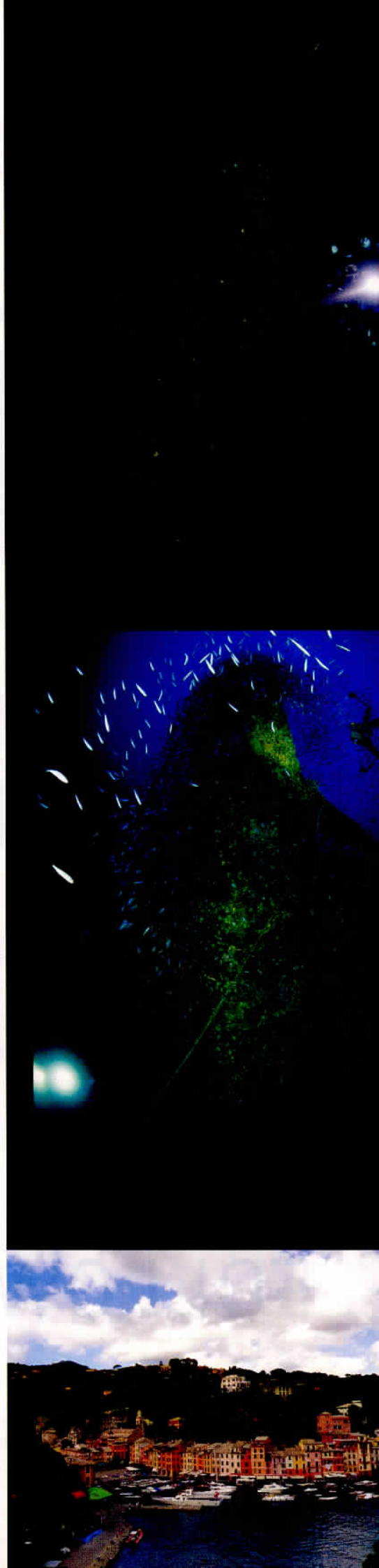
Kroatië, Portugal en Nederland en maakt gebruik van de faciliteiten en diensten van Portofino Divers in Santa Margherita Ligure. Dit GUE duikcentrum is ook bekend bij veel Nederlanders en Belgen en ik ging hier jaren geleden al naartoe om normoxic en trimix rebreather duikopleidingen te geven. Een leuke anekdote is het verhaal dat de eigenaar, Bruno Borelli, verbaasd was over wat je met een rebreather allemaal kunt doen. Hij was dan ook vastberaden om rebreather instructeur te worden. Problemen met de Italiaanse licentiehouder van de technische duikorganisatie waarvoor hij toen werkte, deden hem noodgedwongen van dit voornemen afstappen. Hij is toen overgestapt naar GUE. Maar GUE verbiedt het gebruik van (elektronische) rebreathers. Hij vond het toen niet meer prettig dat ik rebreatherduikers meenam naar zijn duikcentrum. Daarom was ik des te meer verbaasd dat hij nu deze expeditie mogelijk wilde maken: er deden immers alleen maar rebreatherduikers aan mee. We hadden elkaar jaren niet gezien of gesproken, dus we hadden heel wat bij te praten.

DE EXPEDITIE

Het duiken op een onderzeeër vind ik heel bijzonder: de meeste onderzeeërs zijn niet enorm groot en je kunt makkelijk de vorm herkennen. Het is meestal niet mogelijk het wrak binnen te gaan, het is er te nauw en daardoor te gevaarlijk. De luiken van het wrak zitten bovendien vaak nog potdicht. Het waargebeurde verhaal in het boek 'The Last Dive' van Bernie Chowdhury, vertelt de geschiedenis van een vader met zijn zoon die wel probeerden het wrak van een onderzeeër te penetreren. Dat liep voor beiden fataal af. De DIR-rebreather expeditieleiden spreken dan ook af dat ze het wrak niet zullen binnengaan, ook niet als dat mogelijk is. Al snel blijkt dat er geen toegangspunten op het wrak zijn, waardoor penetratie sowieso geen optie is. Wel zijn in de toren duidelijk de periscoop en het toegangsluik zichtbaar, ze vormen het territorium van een reusachtige kongeraal. Op het achterdek staat nog steeds

het kanon dat nu op de wateroppervlakte gericht is. Het wrak zit vol met netten en vislijnen. We moeten daarom oppassen niet verstrengeld te raken, want elke minuut die nodig is om je te bevrijden betekent twintig minuten extra decompressietijd.

De boot van Portofino Divers kan zes technische rebreatherduikers en twee supportduikers tegelijkertijd vervoeren. Daarom besluiten we in twee teams te duiken: de ene dag team 1 en de andere dag team 2. Voor dit soort type duiken, met *runtimes* van drie tot vier uur, zijn optimale omstandigheden noodzakelijk. Niet teveel wind, een geringe golfhoogte en een zwakke stroming. Vanwege slecht weer valt de eerste duikdag af. De tweede duikdag biedt ideale omstandigheden en het eerste team trekt erop uit. Het lokaliseren van een wrak kan lastig zijn, daarom is er iemand aan boord van het team dat de ligplaats van de U455 in eerste instantie ontdekte. Desondanks kost het bijna twee uur om het wrak te vinden. De dagen erna gaat het soepeler: er ligt dan al een shotlijn op het wrak, waarvan de boei zich ettelijke meters onder het wateroppervlak bevindt. Dat maakt de procedure van het leggen van een afdaallijn en het installeren van een decostation stukken eenvoudiger. Het team heeft besloten om met standaard gasmixen te duiken: 7/80 als onboard gas, 10/70 als bodem bailout gas, 15/55 als tweede bailout gas en dan EAN50 en 100% aan het decostation. Ook maken de meeste duikers een diluent switch (met 15/55) op 50 of 60 meter diepte. De setpoint is maximaal 1.2 op de bodem en 1.5 tijdens decompressie. Er wordt met verschillende type rebreathers gedoken: Inspiration Vision, Megalodon, Hammerhead. Ikzelf duik met een nieuwe rebreather: de Hollis Prism2. Met deze rebreather is nog nooit zo diep gedoken: het is dan ook een goede test. Binnenkort zal deze rebreather ook een CE-keur hebben en verkocht kunnen worden in Europa. Een aantal duikers maakt gebruik van scooters: Suex en Bonex. Met een scooter is het mogelijk om in een enkele duik het hele wrak te zien. Drazen (de fotograaf voor dit artikel)





DIRrebreather team: Vic Verlinden, Armando Ribeiro, Marco Valenti, Drazen Goricki, Pim van der Horst, Bruno Borelli (vlnr).
Linksonder: Toren van de U455 met de periscoop. Rechts: De boeg van de U455 wijst naar de oppervlakte.

gebruikt ook een scooter, zodat hij het hele wrak van alle kanten kan fotograferen.

De tweede duikdag zijn de weersomstandigheden een stuk slechter: er staat aardig wat wind, er is een stevige stroming en de golven zijn rond de één meter hoog. Toch wordt besloten de duik te maken, voor de duikers uit team 2 is het immers al de derde dag. Het wordt een pittige duik, maar zeker de moeite waard. Op de laatste duikdag kunnen team 1 en 2 samengevoegd worden, daar een paar duikers besluiten van nog een duik af te zien.

Als team hebben we de oorzaak van het zinken van de U455 niet vast kunnen stellen. Wel hebben we mooie opnames (foto's en video) gemaakt die onderzoekers wellicht op weg kunnen helpen in het achterhalen van wat er op die 6de april in 1944 werkelijk is gebeurd.

TRAILER

Bekijk op Duikenchannel.nl de trailer van de documentaire *U455 - Le sous-marin disparu* die de Fransman Stéphane Bégoïn over de U455 maakte.

DE U455



Opdracht tot bouw op 16 januari 1940 bij scheepswerf Deutsche Werke AG te Kiel, Duitsland

BOUW GEREED: 3 september 1940

Tewaterlating: 21 juni 1941

IN DE VAART GEBRACHT: 21 augustus 1941

TYPE: VIIC onderzeeër

WATERVERPLAATSING: 769 ton aan

de oppervlakte, 871 ton onder water

LENGTE: 67.1 meter **STRAAL:** 6.2 meter

DIEPGANG: 4.74 meter

VOORTSTUWING: 2 turbo diesel motoren met in totaal 3200 PK en

2 elektromotoren met totaal 560 kW

SNELHEID: 17.7 knopen (32.8 km/h) aan de oppervlakte, 7.6 knopen (14.1 km/h) onder water

BEREIK: 15.170 km bij 10 knopen (19 km/h) aan de oppervlakte en 150 km bij 4 knopen (7.4 km/h) onder water

TESTDIEPTE: 230 meter

'BREEK'-DIEPTE: 250 – 295 meter

BEMANNING: 44 – 52 koppen

BEWAPENING: 5 torpedobuizen (4 in de boeg en 1 in de steven), 14 torpedo's of 26 mijnen, 1.88mm kanon en verschillende AA kanonnen

