

Hiesige Unterwasserwelt hautnah erleben

Mit 30 Metern pro Minute in eine unbekannte Dimension vorstossen: Im U-Boot «P-63» von Subspirit sind Ausflüge in die Tiefen verschiedener Schweizer Seen möglich. «marina.ch» war bei einem Tauchgang zum Wrack der «Vitzanove» im Vierwaldstättersee mit dabei.

📷 Lori Schüpbach

Das Leben unter Wasser beschäftigte schon den Reise- und Abenteuerautor Jules Verne (1828–1905), der selbst zahlreiche Reisen per Bahn und per Schiff unternahm und als einer der Begründer der Science-Fiction-Literatur gilt. In seinem 1869 erschienenen Roman «20 000 Meilen unter dem Meer» (Originaltitel: «Vingt mille lieues sous les mers») agiert Kapitän Nemo mit seinem U-Boot Nautilus gegen alle Bösen und Unterdrücker. Auch 150 Jahre später ist die Faszination der Unterwasserwelt ungebrochen.

«Unser U-Boot P-63 hat nichts mit den Fiktionen und Abenteuer von Jules Verne zu tun», lacht Philippe Epelbaum, CEO und Initiator der Subspirit AG als Betreiberin des einzigen DNV-zertifizierten U-Bootes mit kommerzieller Zulassung für Schweizer Seen. «Bei uns steht die Sicherheit über allem. Trotzdem ist das Abtauchen in eine für die meisten von uns unbekannte Dimension unter Wasser natürlich ein Abenteuer. Und entsprechend ein unvergleichliches Erlebnis für Familien, Freunde, Firmen und Gruppen», sagt der quirlige 62-jährige Luzerner Unternehmer.

Umfangreiche Vorbereitung

Das 4,5 Meter lange und 6,5 Tonnen schwere U-Boot P-63 wurde 1987 in einer österreichischen Werft am Bodensee für eine Tauchtiefe von bis zu 300 Metern gebaut und vom Germanischen Lloyd zertifiziert. Eingesetzt wurde es für Unterwasserarbeiten und Inspektionen in Seen und Stauseen. Doch irgendwann lohnte sich der Betrieb nicht mehr, und das Boot stand zum Verkauf.

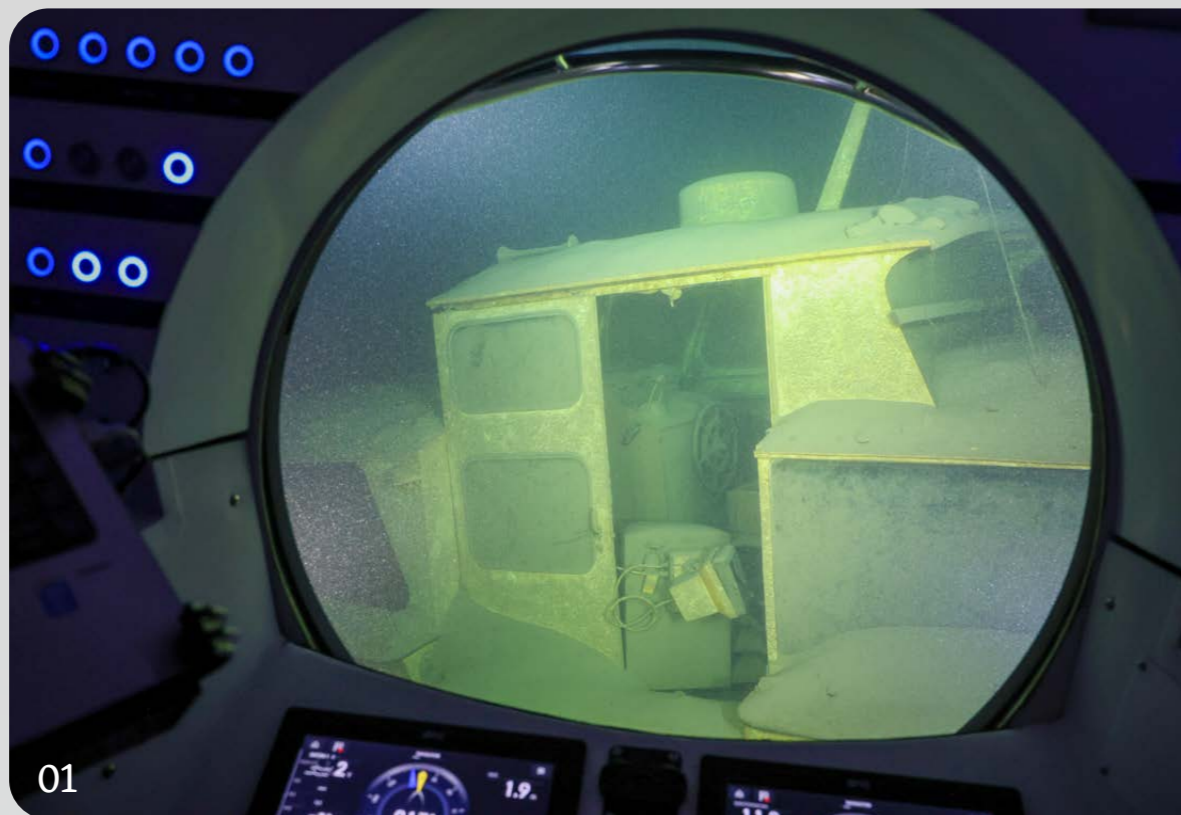
«Als mir Philippe Epelbaum von seiner Idee erzählte, ein U-Boot zu kaufen, dachte ich zuerst, er scherze. Doch mit dem ihm eigenen Enthusiasmus zog er das tatsächlich durch», erzählt Paul Bründler. Der Elektro-Ingenieur ist technischer Manager bei der Subspirit AG und verantwortlich für das P-63. «Wir haben das Boot komplett zerlegt, überholt, weiterentwickelt und mit modernsten Systemen ausgestattet. Überdimensioniert, redundant und möglichst mechanisch. Damit gehen wir sämtlichen Risiken aus dem Weg.»

Der Tag beginnt zwei Stunden vor dem ersten Tauchgang mit der Bereitstellung und dem ersten Briefing. Dann folgt



- 01 Pilot Beat Plüss steigt durch die Luke in das Innere des U-Boots.
- 02 Atemkalk bindet das in der Ausatemluft enthaltene Kohlenstoffdioxid. Eine Verschlechterung der Atemluft an Bord würde sofort einen Alarm auslösen.
- 03 Das P-63 wurde ursprünglich vom Germanischen Lloyd zertifiziert und ist heute das einzige DNV-zertifizierte U-Boot mit kommerzieller Zulassung für Schweizer Seen.
- 04 Auf dem Begleitboot sind der Standort der Vitzanove eingezeichnet und sämtliche Daten des P-63 können jederzeit abgerufen werden.

- 01 Blick durch das Bullauge des P-63 in das Steuerhaus der Vitzanove.
- 02 Paul Bründler verschliesst die Luke des P-63, während...
- 03 ... Pilot Beat Plüss noch die letzten Checks abarbeitet.



01

zuerst der Tagescheck und vor jedem Tauchgang nochmals ein Tauchcheck. Minutiös und nach einem genauen Schema werden alle Systeme geprüft und in Betrieb genommen. «Das A und O unter Wasser ist selbstverständlich die Atmung», erklärt Bründler, der den Tauchgang zusammen mit unserem heutigen Piloten Beat Plüss vorbereitet. Inzwischen sind wir über eine Leiter vom speziell konstruierten Begleit- und Trägerboot ins Innere des U-Bootes gestiegen. Es ist zwar eng, doch insgesamt finden bis zu fünf Personen auf den drei Sitzbänken Platz.

«Im U-Boot wollen wir den gleichen Druck und die gleiche Zusammensetzung der Atemluft haben wie an der Wasseroberfläche.» Um das zu erreichen, sind im U-Boot mehrere Behälter mit so genanntem Atemkalk im Einsatz. Sie binden das in der Ausatemluft enthaltene Kohlenstoffdioxid. Zudem werden 70 Liter reiner Sauerstoff mitgeführt. Drei voneinander unabhängige Geräte messen während des Tauchgangs laufend die Qualität der Atemluft und geben bei einer Verschlechterung der Luftqualität sofort Alarm. «Wir könnten im Notfall vier Tage an Bord eingeschlossen bleiben – es wäre zwar nicht gerade gemütlich, aber wir würden überleben», sagt Paul Bründler.

Gemütliches Abtauchen

Nachdem die letzten Checks erfolgreich abgearbeitet sind, wird die Einstiegs Luke geschlossen und das Abenteuer kann beginnen. Durch das runde Bullauge im Bug – aus 16 cm dickem Spezialglas – sieht man über das Wasser zum Ufer hin. Wir sind nur etwa 250 Meter vom Ufer bei Vitznau entfernt. Unser heutiges Ziel ist die «Vitzanove», ein Fahrgastschiff, das am 26. Dezember 1999 während des Sturms Lothar sank. Die Besatzung war alleine an Bord und konnte sich ans Ufer retten, das Wrack liegt gut erhalten in knapp 100 Metern Tiefe

auf dem Grund des Vierwaldstättersees. Beat Plüss leitet mit den vier umweltfreundlichen Kräutler-Elektromotoren das Abtauchen ein. «Das Boot ist so austariert, dass wir mit einem leicht positiven Auftrieb unterwegs sind. Die Motoren sind also gegen oben gerichtet, um das U-Boot in die Tiefe zu drücken. Das hat den Vorteil, dass wir beim unwahrscheinlichen Fall eines kompletten Motoren-Ausfalls automatisch langsam aufsteigen würden. Und zudem wirbeln die Motoren so am Grund des Sees keine Sedimente auf», erklärt Plüss. Das Boot wird mit einem Joystick gesteuert, mithilfe eines Multibeam-Sonars kann sich der Pilot orientieren. Draussen ist es stockdunkel, ohne die starken Scheinwerfer des P-63 würde man überhaupt nichts sehen.

In regelmässigen Abständen muss Beat Plüss einen Kontrollknopf drücken – wie beim Totmannknopf in einer



02

Zugs-Lokomotive. Wäre er dazu aus irgendeinem Grund nicht mehr in der Lage, würde sofort ein automatischer Notaufstieg eingeleitet. «Da der Druck im Innern des U-Bootes konstant bleibt, ist auch ein schneller Aufstieg für die Besatzung an Bord kein Problem», erklärt Paul Bründler. Er hilft dem U-Boot-Piloten mit der Orientierung und hält zudem den Kontakt mit dem Begleitboot aufrecht. Über Sonar kann er ganz normal mit dem Team über Wasser kommunizieren, falls dieses System ausfallen würde, könnten über ein anderes System Textnachrichten hin- und her geschickt werden.

Plötzlich schimmert der Seegrund schräg unter uns durch – und etwas weiter links ist schon der Bug des Wracks zu sehen. Die Anfahrt zur Vitzanove hat punktgenau geklappt! Das Schiff scheint beinahe unversehrt, als könnte es demnächst wieder losfahren. Das Nummernschild LU 242 ist gut zu erkennen. Ein Blick in das offene Steuerhaus zeigt den geräumigen Steuerstand, allerdings ist der Kartenplotter – oder ist es der Radarschirm? – heruntergefallen. Vorsichtig, damit das Wasser möglichst nicht verwirbelt wird, manövriert Beat Plüss einmal um die Vitzanove herum. Auch die Türe zum Achterdeck ist offen – so können die Dimensionen des insgesamt 60 Plätze bietenden Schiffs abgeschätzt werden. Eindrücklich.

Kontrolliertes Auftauchen

An Bord ist es kühler geworden – kein Wunder: Die Wassertemperatur beträgt etwa vier Grad und das P-63 ist unbeheizt. Wir beginnen mit dem Aufstieg – auch der erfolgt langsam und kontrolliert. Beat Plüss und Paul Bründler sind weiterhin konzentriert. Auf 15 Metern macht der Pilot einen Sicherheitsstopp und wartet die Freigabe des Begleitbootes zum Auftauchen ab. Schliesslich soll das U-Boot nicht unvermittelt einem anderen Seebenutzer in den Weg kommen. Wir erhalten das OK und schon wird es heller. Durch die Luke werden Luftblasen sichtbar und kurz darauf sehen wir den blauen Himmel. Das Abenteuer ist tatsächlich schon vorbei.

Sobald das P-63 zwischen den beiden Schwimmern des Trägerbootes angedockt hat, können wir die Luke öffnen und aussteigen. Unmittelbar realisieren wir, wie ruhig es unter Wasser war: Keine Welle war zu spüren und kein Laut zu hören. Die Faszination der Unterwasserwelt... 🐟

www.subspirit.ch



03



marina.ch
Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Bern

Tel. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch

