

# USS AARON WARD

Guadalcanal  
und seine bewegte  
Vergangenheit

*Mächtige Kanonenrohre brüllten durch die Nacht während weißglühende Feuerlohen durch die pechschwarze Dunkelheit fuhren ... Der Tod hielt reiche Ernte*



HISTORISCHE AUFNAHME DER USS AARON WARD

Die Seegefechte des Guadalcanal-Feldzuges gehören zu den erbittertsten des 2. Weltkrieges. Hunderte von Wracks liegen in der Tiefe des von den Amerikanern aus offensichtlichen Gründen als „Ironbottom – Sound“ bezeichneten Meeresgrundes vor Guadalcanal. Diese Wracks erinnern noch heute an die Schrecken des Krieges. Eines dieser Schiffe ist Zeitzeuge – der amerikanische Zerstörer USS Aaron Ward.

### Guadalcanal: Die Insel der Toten

Nach den Angriffen auf Pearl Harbour und Singapur stieß die japanische Armee schnell in die Regionen

des Südpazifiks vor und eroberte nach und nach kleinere und größere Inselgruppen. Die besetzten Inseln sollten einen Verteidigungsring um die japanischen Heimatinseln bilden. Kurz nach ihrer Landung auf der Solomonen-Insel Guadalcanal im Mai 1942 begannen die Bauarbeiten an einem Flugplatz, der heute übrigens als Internationaler Flughafen der Solomonen genutzt wird. Von diesem Flugplatz aus konnten die Japaner Angriffe auf Geleitzüge unternehmen, die zwischen Australien, Neuseeland und den Vereinigten Staaten verkehrten. Naturgemäß erregte dieser strategisch wichtige Flugplatz die Aufmerksamkeit der Alliierten. Als diese dann im Pazifik ihre Gegenoffensive

einleiteten, wurde der Flugplatz auf Guadalcanal und damit die Insel Angriffsziel Nr. 1. Zu diesem Zeitpunkt beherrschte das japanische Kaiserreich ein Gebiet mit einer Ausdehnung von 50 Millionen Quadratkilometern. Das war fünf mal mehr Fläche als das Deutsche Reich besetzt hielt.

Die Schlacht von Guadalcanal startete am 7. August 1942 mit einer massiven Landungsoperation auf die Strände südlich des Hauptortes Honiara. Zeitgleich erfolgten Landungen auf der Floriada- und der Tulagi-Insel. Die dabei geführten Gefechte gehören zu den schlimmsten des 2. Weltkrieges und forderten auf beiden Seiten schwere Verluste. Das Japanische Oberkommando war auf die Schwere des alliierten Angriffes nicht vorbereitet. Man war davon ausgegangen, daß die Amerikaner den strategischen Schwerpunkt ihrer Angriffe auf die Inselgruppe von Neuguinea legen würden und hatte dementsprechend die eigenen Kräfte dort konzentriert. Guadalcanal mit seinem Flugplatz wurde von den Japanern lediglich als eine Art unsinkbarer Flugzeugträger in strategisch günstiger Lage angesehen. Die Alliierten sahen dies vollkommen anders. Gerade wegen der besonderen strategischen Bedeutung des Flugplatzes für die Zwecke der eigenen Kriegsführung setzten die Alliierten ihren Angriffsschwerpunkt bei Guadalcanal.

Entscheidend für die Schlacht waren schließlich die Ereignisse des 9. August. An diesem Tag starteten die Japaner ihren Gegenangriff. Dank des Überraschungsmoments konnten die japanischen Seestreitkräfte ohne eigene Verluste vier schwere Kreuzer versenken! Ein bemerkenswerter Erfolg. Als direkte Folge dieser Versenkungen war die Landungsflotte fast schutzlos weiteren japanischen Angriffen ausgeliefert. Ein schnelles Ende der amerikanischen Pazifik-Offensive?

Die Japaner nutzten die für sie günstige Situation nicht aus und griffen die nun wehrlose Landungsflotte nicht an.

Dies wird von den Historikern als eine der wichtigsten Entscheidungen des Pazifikkrieges betrachtet. Die alliierten Streitkräfte führten ihre Offensive fort und konnten am 8. Februar 1943 die Eroberung der Solomonen erfolgreich beenden.

Der Sieg im Guadalcanal-Feldzug war für die alliierten Kriegsanstrengungen im Pazifik von ent-

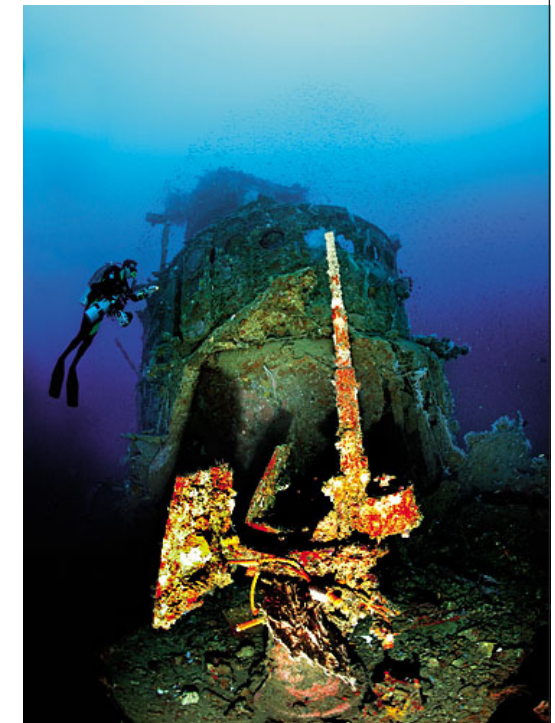
scheidender Bedeutung. Erstens: die Japaner waren doch nicht unbesiegbar! Und zweitens stellte dieser Sieg sicher, dass wichtige Versorgungsrouten nicht mehr in der Reichweite von japanischen Flugzeugen lagen.

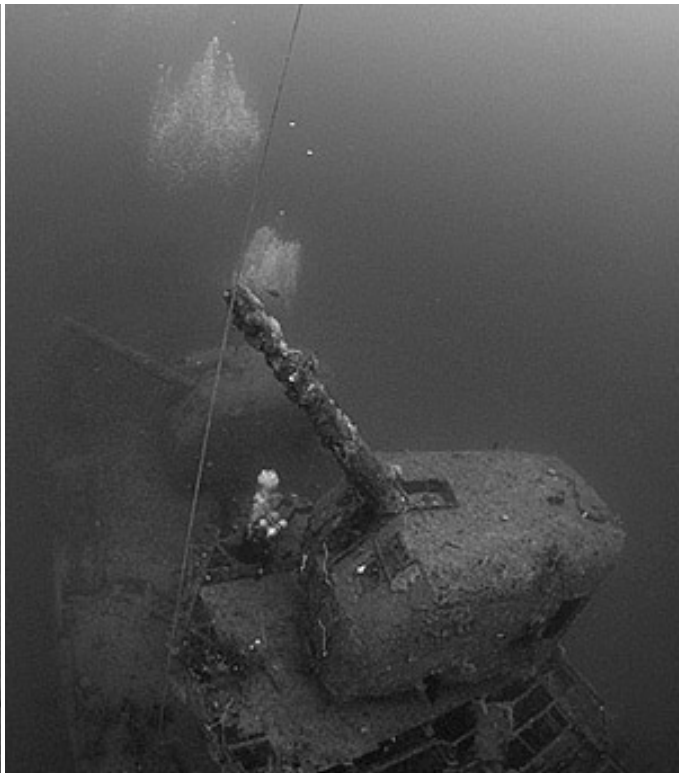
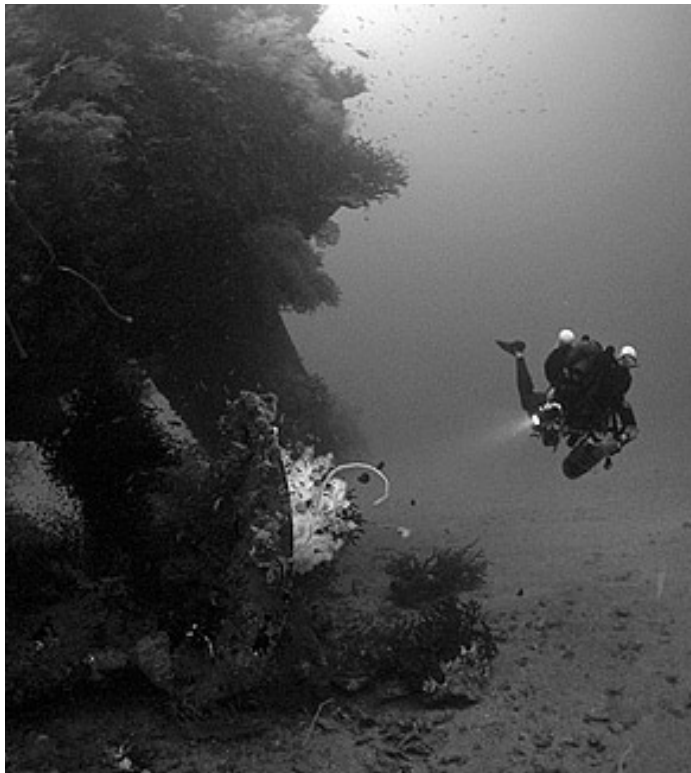
Es war ein Wendepunkt im Pazifikkrieg erreicht: die japanische Offensive war zum Stillstand gebracht worden und die Handlungsinitiative ging auf die Alliierten über, die nun damit begannen weitere Landungsoperationen durchzuführen und Insel um Insel den Japanern wieder zu entreißen.

Zusammen mit der Schlacht bei Midway werden die Ereignisse von Guadalcanal als Grundstein für den späteren Sieg im Pazifik betrachtet.

### USS Aaron Ward

Nach der vernichtenden Niederlage der Alliierten am 9. August 1942 wurden zum Schutz der wehrlosen Landungsflotte dringend kampfstärke Kriegsschiffe gebraucht. Eines der Schiffe war der amerikanische Zerstörer USS Aaron Ward, der nach einem amerikanischen Admiral benannt worden





war, der von 1867 bis 1913 verdienstvoll in der amerikanischen Marine diente.

Der Zerstörer USS Aaron Ward gehörte zur Bristol-Klasse, war erst am 22. November 1941 vom Stapel gelaufen und im März 1942 in Dienst gestellt worden. Das Schiff war 113m lang, 11m breit und einer Verdrängung von mehr als 2000 ts (Tonnen). Die Mannschaft bestand aus 251 Seeleuten. Einige dieser Männer arbeiteten im Maschinenraum, wo zwei jeweils 50.000 PS starke Motoren für eine Maximalgeschwindigkeit von 35 Knoten sorgten. Die Bewaffnung bestand aus vier 127mm-Geschützen, sieben 2cm-Flakgeschützen und fünf Torpedorohren mit der dazugehörigen Ladung an Torpedos.

Zunächst auf Übungsfahrt im Atlantik eingesetzt, wurde die USS Aaron Ward im Mai 42 zum Einsatz in den Pazifik befohlen. Dort geleitete sie zunächst Truppentransporter von den USA nach Neuseeland und Australien, dann im Rahmen der Task Force 1

den Flugzeugträger USS Long Island und schließlich versah die USS Aaron Ward Patrouillenaufgaben vor Alaska um dort eventuelle Landungsversuche der Japaner zu melden und abzuwehren. Im August 1942 kam schließlich der Befehl, die Landung der eigenen Truppen bei Guadalcanal zu unterstützen.

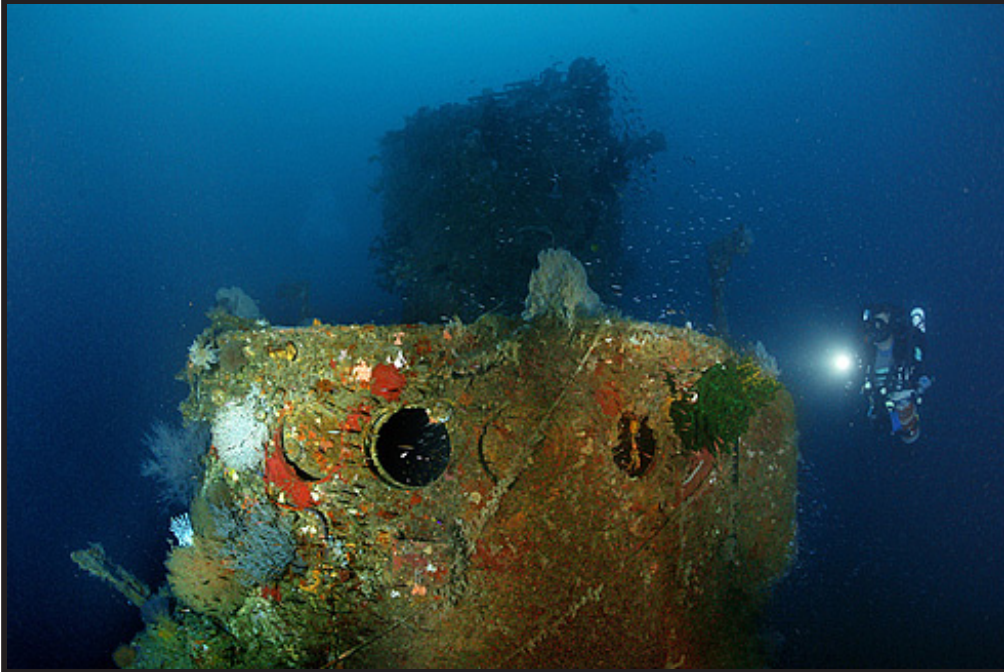
### Die Schlacht von Guadalcanal

Kurz nach Mitternacht am 13. November meldeten die amerikanischen Marineradars vor Guadalcanal die ersten Echos, die die Annäherung der Flotte von Admiral Hiroki Abe ankündigten. Die erste Schlacht von Guadalcanal kündigte sich an. Die Hauptaufgabe der japanischen Seestreitkräfte war die Zerstörung der Landebahn und das Anlanden zusätzlicher eigener Landtruppen zur Verstärkung der japanischen Inselbesatzung. Die japanische Flotte bestand aus zwei Schlachtschiffen, einem leichten Kreuzer und vierzehn Zerstörern.

Im Anfangsstadium des Seegefechtes unterliefen zahlreiche Torpedos die USS Aaron Ward ohne zu detonieren. Dafür trafen und versenkten sie den amerikanischen Zerstörer USS Barton. Kurz nach 14.00 Uhr eröffnete die USS Aaron Ward das Feuer auf den japanischen Zerstörer Akatsuki, der nach Abgabe von 25 Salven der USS Aaron Ward schließlich sank. Kurze Zeit später wurde die USS Aaron Ward das erste Mal selbst getroffen: Volltreffer in der über der Brücke gelegenen Feuerleitanlage für die Hauptartillerie! Danach konnten die schweren Geschütze des amerikanischen Zerstörers nur noch behelfsmäßig zielen. In den nächsten Minuten wurde das Schiff weitere acht Male getroffen. Um 14.25 Uhr verlor die Schiffsführung die Kontrolle über die Ruderanlage und um 14.35 Uhr wurde der Maschinenraum von durch Lecks hereinströmenden Wassermassen geflutet. Nach 40 Minuten chaotischem Kampf auf kurze Entfernung trennten sich um 14.40 Uhr beide Flotten wieder voneinander. Die Amerikaner hatten mit ihrem Flaggschiff Atlanta

und den dazugehörigen 1.439 Besatzungsmitgliedern schwere Verluste erlitten. Aus taktischer Sicht kann das Gefecht als Sieg gewertet werden, da es den Amerikanern gelang, den Flugplatz vor der Zerstörung zu retten und die Anlandung weiterer Japaner auf Guadalcanal zu verhindern. Wieder versäumte es das japanische Oberkommando, aus einem eigentlichen Sieg zur See auch einen an Land zu machen. Statt nun weiter anzugreifen, zogen sich die Japaner zurück. Dies ist, darauf zurückzuführen, dass Admiral Abe sich nicht darüber im Klaren war, wie stark seine Position war. Seine aus einem Schlachtschiff, einem leichten Kreuzer und vier Zerstörern bestehende Flotte war im Vergleich zu dem eher schwachen Verband der Amerikaner, der nur aus einem leichten Kreuzer und einem Zerstörer bestand, überlegen.

Der Oberbefehlshaber der japanischen Streitkräfte, Admiral Yamamoto, soll außer sich gewesen sein als er vom Ausgang des Gefechtes erfuhr. Admiral Abe reichte seinen Abschied aus der Marine ein,



IMPRESSIONEN DES  
ZERSTÖRERS USS  
AARON WARD.  
DER RUMPF DES  
110M LANGEN  
SCHIFFES IST  
GRÖSSTENTEILS  
ERHALTEN. VIELE  
INTAKTE  
DETAILS MACHEN  
DIESEN TAUCHGANG  
ZUM AUSSER-  
GEWÖHNLICHEN  
ERLEBNIS

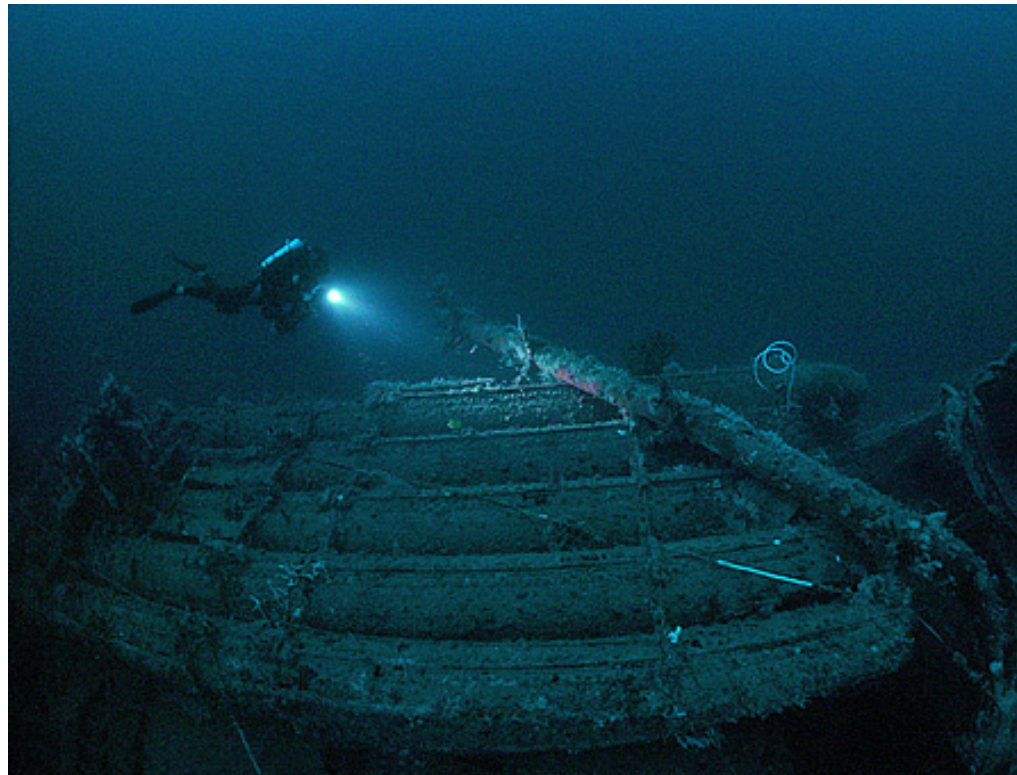


dieser wurde umgehend akzeptiert.

Kurz nach 8.00 Uhr morgens wurde die USS Aaron Ward zum Hafen von Tulagi geschleppt. In der vorhergehenden Nacht waren beim Gefecht 15 Mann getötet und 57 Besatzungsmitglieder verwundet worden. Nach behelfsmäßigen Reparaturen ging das Schiff am 20. Dezember 1942 nach Pearl Harbour in See, wo es gründlich überholt wurde und Veränderungen an der Bewaffnung vorgenommen wurden. Am 6. Februar 1943 startete es in Richtung Solomonen.

### Das letzte Gefecht:

Am 7. April wurde um 15.03 Uhr auf Guadalcanal ein Verband von japanischen Flugzeugen gesichtet. Dieser Verband bestand aus 67 Aichi-Bombern und 110 Zero-Jagdflugzeugen. 18 Flugzeuge flogen direkt den Hafen von Tulagi an und stürzten sich auf den dort ankernden Tanker USS Kanawha. Die japanischen Flugzeuge waren an Bord der USS Aaron Ward ebenfalls wahrgenommen worden. Dies führte zu einem beschleunigten Auslaufen um in der offenen See besser manövrieren und Angriffen ausweichen zu können. Sobald die gegnerischen Flugzeuge in Reichweite der eigenen Geschütze kamen, eröffnete die USS Aaron Ward das Feuer. Die erste auf den Zerstörer abgeworfene Bombe ging knapp daneben, verursachte jedoch durch die Explosionswirkung Lecks in der Bordwand auf Höhe des Maschinenraums. Die zweite Bombe traf den Maschinenraum direkt und führte zu einer Unterbrechung der Stromversorgung für die Richtmaschinen der 127mm- und 40mm-Geschütze. Diese mußten nun von Hand ausgerichtet werden. Im Maschinenraum kam es zu Folgeexplosionen, die weitere Lecks in der Bordwand verursachten. Die Schiffsführung verlor nun auch die Kontrolle über die Ruderanlage, so dass das Schiff nur noch im Kreis fuhr. Aufgrund der zahlreichen Lecks begann der Zerstörer nun immer tiefer zu sacken. Trotz eines noch eingeleiteten Bergeversuchs, bei dem das Schiff in Richtung Küste gezogen werden sollte um dort im Flachwasserbereich aufzusetzen, versank die USS Aaron Ward um 21.35 Uhr – nur 600m vom Flachwasserbereich entfernt. 59 Besatzungsangehörige wurden bei diesem Angriff verwundet, sieben sind noch immer vermisst.



EINE GESPENSTISCHE STIMMUNG HERRSCHT AN DIESEM WRACK. DIE HEKTISCHEN STUNDEN DER LETZTEN KAMPFHANDLUNGEN SIND FAST GREIFBAR...

### 50 Jahre später

Die letzten Seiten im Geschichtsbuch der USS Aaron Ward wurden knapp 50 Jahre später geschrieben, als Robert Ballard – ein berühmter Entdecker bekannter Wracks – im Oktober 1991 mit der Restless M. den Ironbottom Sound befuhr, um die Wracks der Schlacht von Guadalcanal aufzuspüren. Ihm gelang es, während dieser und einer Fahrt im Jahre 1992 insgesamt 14 der Schiffe der Schlacht von Guadalcanal wiederzufinden. Eines dieser Wracks ist die USS Aaron Ward. Auf seiner ersten Reise wurde Robert Ballard von Ewan M. Stevenson begleitet. Stevenson war ein Schriftsteller und Historiker aus Neuseeland. Er hielt die ungefähre Position fest, ebenso wie die Tatsache, dass das Wrack in der für Taucher schwierigen, aber machbaren Tiefe von 70m lag.

Die Bestimmung der genauen Position des Wracks blieb einer anderen Expedition vorbehalten. Am 4. September 1994 wurde es von Ian Gardner und Brian Bailey mit Hilfe von Sonartechnologie geortet. Sie mußten sich noch bis zum 25. September gedulden: An diesem Tag stellten sie bei einem Tauchgang fest, dass es sich bei diesem Wrack tatsächlich um die USS Aaron Ward handelt. Möglicherweise waren die Beiden die ersten Menschen, die das Schiff seit seiner Versenkung wieder gesehen haben. Taucher, die heutzutage an diesem Wrack tauchen, werden registriert und erhalten ein Zertifikat mit fortlaufender Nummer über den Tauchgang – meines trägt die Nummer 447.

### Tulagi

Das Tulagi Dive Center wurde aufgrund der Leidenschaft für Wracks gegründet. Als Neal vor einigen Jahren das erste Mal hierher kam, hat er nicht er-

wartet, dass dies einmal seine Heimat werden wird. Seit 2002 betreibt Neil hier das einzige Tauchcenter, welches die Möglichkeit zum Tauchen an der USS Aaron Ward bietet. Obwohl es hier auch andere sehr schöne Tauchplätze gibt, mit spektakulären Korallenriffen, finden die meisten Tauchgänge doch an den hier verstreut liegenden Wracks statt.

Das Tauchcenter ist speziell darauf ausgerichtet, lange Dekompressionstauchgänge anbieten zu können. Man kann Doppelflaschen mieten, Stageflaschen verschiedener Größe und auch Mischgasfüllungen können bestellt werden. Letzteres sollte klugerweise mindestens 12 Wochen im Voraus geschehen.

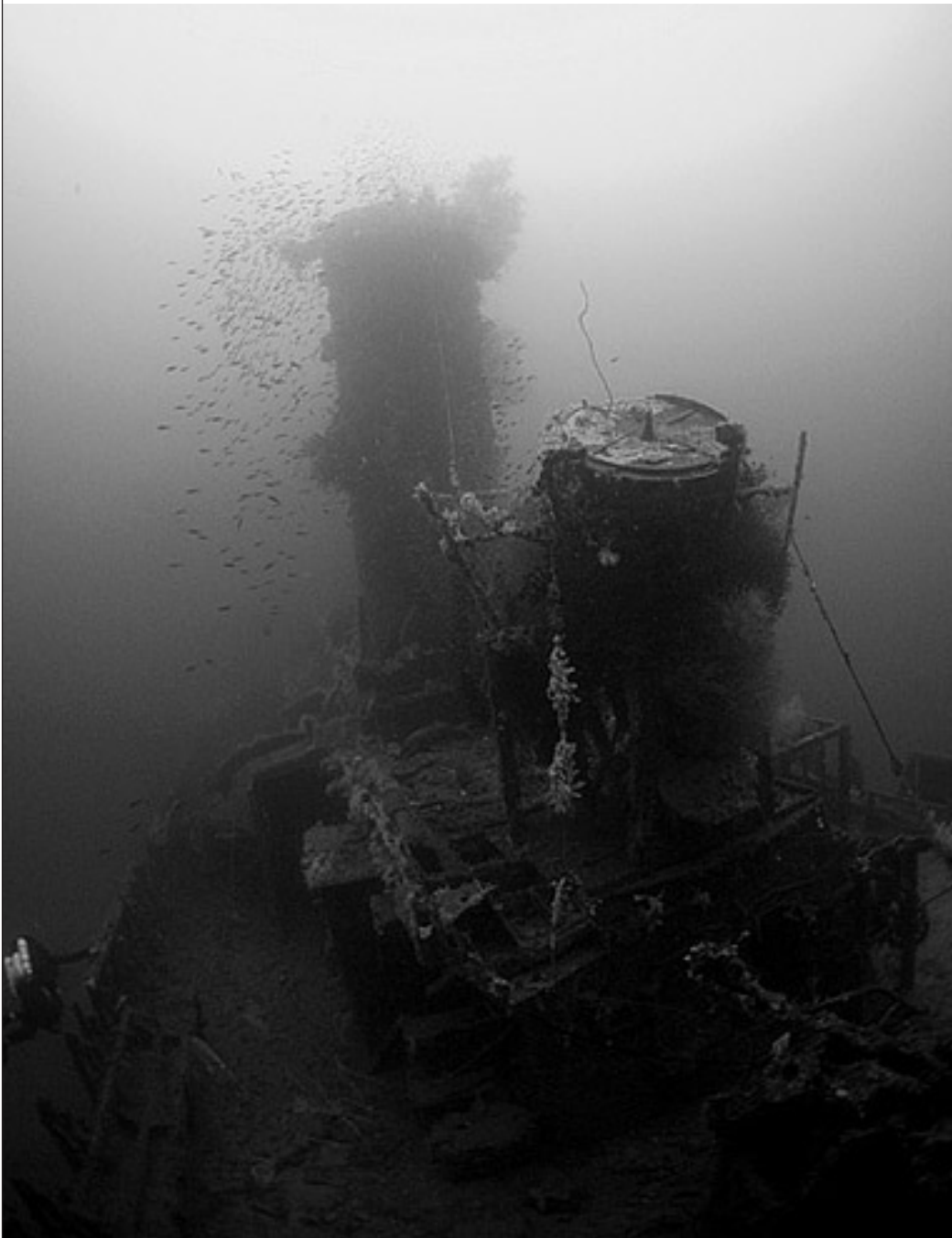
Im Laufe meines Besuchs auf der Basis stellte sich heraus, daß die sinnvollste Einrichtung des Tauchcenters das über dem Wrack angebrachte Dekorrigg ist. An ihm entlang kann man gemächlich von der Wasseroberfläche direkt zum Wrack und zurück gelangen.

Beim Aufstieg findet der erste Dekostop auf 22m Tiefe statt, wo der erste Gaswechsel auf EAN 50

Blue Planet  
LIVEBOARDS

Der  
Spezialist  
für  
Tauchsafaris

www.blueplanet-liveboards.de



BEEINDRUCKENDE PERSPEKTIVEN: BEI GUTEN SICHTWEITEN WIRKT DIE SILHOUETTE DES ZERSTÖRERS AUF BESONDERS INTENSIVE WEISE

durchgeführt wird. In dieser Tiefe befindet sich die erste waagerechte Seilebene des Dekoriggs. Weitere Stufen befinden sich auf 18, zwölf, neun, sechs und drei Metern Tiefe. Überall hängen Reserveflaschen mit Luft und Sauerstoff. Wenn starke Strömung herrscht, kann das Dekorigg auch vom Boot ausgeworfen werden. Es wird dann an zwei Bojen befestigt, die das Rigg im Wasser treibend halten. Auf diese Art und Weise ist eine sichere Dekompression gewährleistet.

### **Das Geisterschiff**

Nach einer Serie von flachen Tauchgängen „zum Aufwärmen“, kam dann endlich der Augenblick, an dem wir zu der größten Wracktauch-Attraktion der Solomonen-Inseln hinausfahren: zur USS Aaron Ward. Das Schiff sank nicht weit von der Küste entfernt im Außenbereich einer relativ großen Bucht. Regelmäßig niederprasselnde Regenfälle kommen auf den Solomonen recht häufig vor. An diesem Tauchplatz sorgen sie für einen starken Zufluss von Sedimenten in die küstennahen Gewässer, was mit einer Sichtverschlechterung unter Wasser einhergeht. Statt 50m sieht man „nur“ noch 20m weit. Betaucht man das Wrack während einer regenarmen Periode, ist die Sicht sehr viel besser. Man kann dann beide Enden des 110m langen Schiffsrumpfes sehen.

Der Himmel über uns ist mit grauen, schweren Regenwolken verhangen. Ein letzter Blick auf unsere Messgeräte und wir lassen uns in die See fallen. Sofort tauchen wir entlang der Führungsleine ab, die uns direkt zur Hinterseite der Brücke bringt. Am Anfang ist das Wasser mit Schwebstoffen gesättigt, welche das in diese Tiefen eindringende Licht grünlich färben. Dadurch gelangt an diesem grauen Tag nicht viel Licht zum Wrack hinunter. Wir passieren die Tiefenstufen 20m, 30m ... und erspähen schließlich in 40m Tiefe die Umrisse des Wracks. Sieht man auf die Aaron Ward hinab, kann man erkennen, dass die Schiffsmitte am meisten gelitten hat. Metallstreben und -platten sind stark verbogen, scharf gezackt und wirt in die Gegend verteilt. Der erste Eindruck ist typisch für ein Wrack unter Wasser: der Anblick des Schiffs, umgeben von tiefem Blau, verleiht der Szene etwas gespenstisches. Es wirkt wie ein Geisterschiff.

Auf 50m Tiefe angelangt, nehmen wir eine Reihe von Bullaugen im Brückenaufbau wahr. An dessen

Steuerbordseite sehen wir die Türe, die in die Brücke führt. Wir nutzen die Gelegenheit und werfen einen Blick hinein. Im Schein der Tauchlampe sehen wir eine Schule Glasfische. In dieser Tiefe rast die Zeit – zu schnell um alles Interessante ansehen zu können. Tiefer unter uns entdecken wir eines der sieben 2cm-Flakgeschütze. Das Rohr der Flak ist immer noch in Position, so als würde der Schütze noch immer auf die angreifenden Flugzeuge zielen. Fast erwartet man gleich das Dröhnen der Abschüsse zu hören. Der Eindruck wird von einem hinter der Flak sichtbaren 127mm-Geschütz noch verstärkt – auch dieses in abwehrbereiter Stellung.

### **Tödliches Geschütz**

An dieses Geschütz tauchen wir nun näher heran. Sein Sockel befindet sich in einer Tiefe von 58m. Über unseren Köpfen sehen wir das Geschützrohr, malerisch bedeckt von Schwarzen Korallen. Weiter oben schwebt in einer starken Strömung eine Schule Fische. Wir haben Schwierigkeiten uns zu konzentrieren. Um uns herum gibt es so viel zu sehen! Nun tauchen wir weiter in Richtung Bug und kommen dabei an einem weiteren 127mm-Geschütz vorbei. Eine rosa Koralle ist um das Geschützrohr gewachsen. Der fragile Bewuchs steht in krassem Gegensatz zur geballten tödlichen Macht des Geschützes und bietet einen faszinierenden Anblick. Die Strömung wird stärker. Wir lassen uns über die Bordwand treiben und tauchen weiter ab. Nun befinden wir uns auf der Steuerbordseite im Strömungsschatten und erreichen hier mit 62m die tiefste Stelle unseres Tauchgangs. Wir betrachten die verbogene, gestauchte Bordwand und begreifen, daß diese Verformung beim Aufschlagen des Bugs auf dem Meeresgrund entstanden sein muss. An dieser Stelle rückt auch das Ende des Tauchgangs am Wrack nahe und wir müssen uns Gedanken über den Aufstieg machen. In unserer 23. Tauchgangsmi-nute erreichen wir die Führungsleine und fangen an aufzusteigen. Auf der ersten Dekompressionsstufe angekommen, habe ich Zeit mir die soeben gemachten Bilder vom Wrack anzuschauen. Einige sind nicht zu meiner Zufriedenheit ausgefallen und müssen nochmals geschossen werden. Zum Glück liegen dafür noch einige Tauchgänge vor uns. Geplant sind mindestens zwei weitere Tauchgänge am Heck und zwei am Bug.



DAS 2-CM FLAKGESCHÜTZ DER AARON WARD. WIE ZUM ABSCHUSS BEREIT, WIRKT DAS GESCHÜTZ NOCH IMMER BEDROHLICH

Beim zweiten Tauchgang an dieser Stelle des Wracks kommen wir an den Torpedorohren mittschiffs vorbei. Vier der fünf Rohre sind leer. In einem wartet noch immer ein Torpedo darauf abgefeuert zu werden.

### Mysteriöser Helm in 70m Tiefe

Der nächste Tauchgang führt uns zum Heck des Schiffs. Die Führungsleine endet bei Geschütz Nummer 3. Oben ist es ein schöner, sonniger Tag. Unten haben wir eine tolle Sicht, bedenkt man die sonst üblichen Verhältnisse. Wir tauchen ab und passieren gerade die Marke von 40m Tiefe, als wir ein senkrecht nach oben ragendes Geschützrohr wahrnehmen. Es gehört zu einem der beiden großen Geschütze, die auf dem Achterdeck aufgestellt waren. Ein bisschen weiter links sehen wir die Umrisse des Geschützes Nummer 4. Wie auch schon beim Vorschiff, hat man auch hier den Eindruck als wäre die letzte Salve erst vor einigen Sekunden abgefeuert worden. Dieses Mal haben wir uns auf einen etwas längeren Tauchgang vorbereitet. Unsere ersten Flossenschläge am Heck führen uns an den Geschützen vorbei, wobei

wir die Strukturen rundherum in uns aufnehmen. In der elften Minute des Tauchgangs wechseln wir zur Backbordseite hinüber und tauchen vom Wrack weg. Aus einer gewissen Entfernung machen wir nun einige Aufnahmen, tauchen anschließend wieder zurück und an der Bordwand entlang immer tiefer hinab zum Ruder und den beiden Schiffsschrauben. Tiefer kann man am Wrack nicht tauchen; wir befinden uns jetzt in 70m Tiefe! Starke Maschinen trieben einst diese Schrauben an und ließen den Zerstörer mit 35 Knoten Geschwindigkeit durch die Meere pflügen. Der Aufschlag auf den Meeresboden hat auch das Heck etwas mitgenommen und eingebeult. Dadurch entstand die heutige Lage von Ruder und Schrauben: Backbords ragt das Ruder und die Schraube in das Wasser; steuerbords ist die Schraube fast vollständig im sandigen Meeresgrund verschwunden. Weil ich fotografiere, bemerke ich nicht, wie mein Partner Neil sich einen alten Helm über den Kopf stülpt. Plötzlich taucht er neben dem Propeller aus dem Nichts auf – ganz so als ob er ein Besucher aus der Vergangenheit wäre.

Wir verlassen das Heck und seine behelmten Geister

und tauchen in Richtung Deck. Dabei kommen wir wieder an den beiden Heckgeschützen vorbei. Von dort aus bewegen wir uns weiter Richtung Mittschiffs, wo wir einen riesigen Suchscheinwerfer betrachten. Auf der gegenüberliegenden Seite sehen wir eine 40mm-Zwillingsflak. Noch vor einigen Wochen zeigte es starr nach oben, zum Abschuss bereit. Heute, nach 64 Jahren Wachsamkeit, finden wir es ruhig an Deck liegend vor.

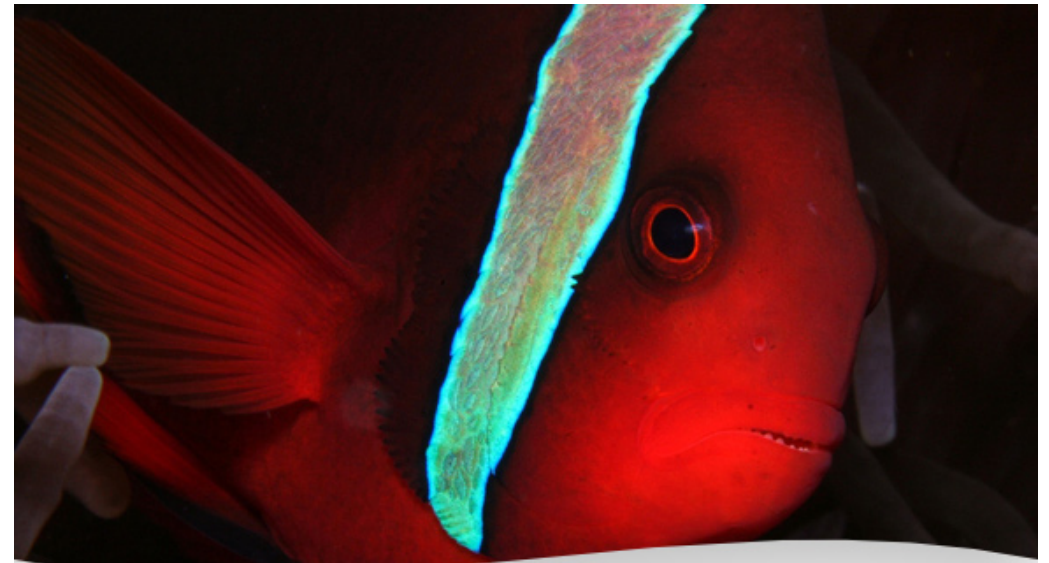
In der 31. Minute unseres Tauchgangs finden wir die Führungsleine und steigen an ihr empor zur Oberfläche.

### Ein Sund gespickt mit Eisen

Ein Tauchgang am Wrack der USS Aaron Ward hinterläßt beim Taucher zumeist tiefe Eindrücke, lebhaftere Erinnerungen und Erfahrungen, die man nicht missen möchte. Die Perspektiven, die sich dort bieten, gehören zu den dramatischsten, die ich je unter Wasser gesehen habe. Die Tauchgänge sind jedoch nicht einfach. Die Tiefen und die Strömungen am Wrack erfordern erfahrene und ausgebildete

technische Taucher. Nicht zu unterschätzen ist auch die Reise zu den Solomonen-Inseln selbst. Man muß mit der einen oder anderen ermüdenden Schwierigkeit rechnen. Trotzdem sind die hier möglichen Tauchgänge den ganzen Aufwand wert. Die Belohnung besteht in sehr zufriedenstellenden und faszinierenden Taucherfahrten. Und...die USS Aaron Ward ist nur eins der vielen Wracks auf den Solomonen...

Der Ironbottom-Sound ist ein kleines Seegebiet zwischen Guadalcanal und der Florida-Insel. Es war Zeuge von einigen der am erbittertesten geführten Seegefechte des 2. Weltkrieges. Hunderte von Wracks gehören zur Hinterlassenschaft der heftigen Kämpfe. Unter anderem das der USS Kanawha – einem amerikanischen Nachschubtanker für die Landungsflotte, einigen Kawanishi-Aufklärungsflugzeugen und der USS Atlanta – einem amerikanischen leichten Kreuzer, der sich in 118m Tiefe befindet. Ich werde bei einer späteren Gelegenheit mehr über diese Wracks schreiben... DS



**WOW PHILIPPINES**

more than the usual