

Mit der Tauchschule am Baggersee auf Tauchsafari 2011

11 Tage Ägypten-Tauchsafari vom 24.10.2011 - 03.11.2011

4 Tage Brother´s und 6 Tage Nord-Wracktour auf der M/Y VITA II

4 Tage Brothers

Auf vielfachen Wunsch unserer Tauchsafarifreunde haben wir uns für Oktober 2011 etwas ganz besonderes einfallen lassen. Einer der Top Tauchspots des Roten Meeres sind die Brothers. In Taucherkreisen gehören die Brothers zu den schönsten Tauchgebieten auf der ganzen Welt. In Höhe von El Quseir und in Mitten des Roten Meeres gelegen, werden an diesem Tauchplatz oft große Haie gesichtet. Longimanus (Weißspitzenhochseehai), sowie Drecherhaie (Fuchshaie) geben sich hier ihr Stelldichein.

Der kleine Bruder:



Der kleine Bruder ist rundlich und hat einen Durchmesser von ca. 50 Metern. Das Nordplateau eignet sich hervorragend zur Beobachtung von Haien, die hier regelmäßig vorbei ziehen. Dann lässt man die Strömung entscheiden, an welcher Seite des Plateaus man taucht, um am Ende des Tauchgangs, am Südplateau den Ankerplatz zu erreichen. So wird der Tauchgang zum Genuss und man vergeudet keine Kraft gegen die Strömung anzukämpfen. Beide Seiten des Plateaus können mit einer reichhaltigen Meeresfauna und Flora aufwarten.

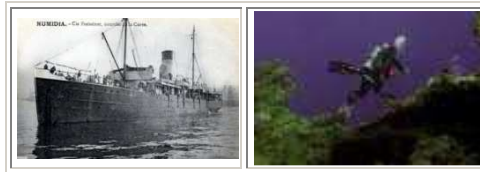
Der große Bruder:

Nordplateau



Die etwas geschütztere Ostseite ist mit beeindruckenden Weichkorallen bewachsen. Die Westseite des Plateaus ist der Meeresbrandung zugewandt, hier hat sich ein Artenreichtum an Hartkorallen angesiedelt, die der Brandung trotzen und die Taucher mit ihrer reichhaltigen Formenpracht erfreuen.

Das Wrack der Numidia



Nationalität: Britisch	Typ: Frachtschiff	Baujahr: 1901	Tonage: 6399 BRT	gesunken: 19.07.1901	Position: Big Brother Island	min. Tiefe: 8 m	max. Tiefe: 78 m
----------------------------------	-----------------------------	-------------------------	----------------------------	--------------------------------	-------------------------------------	---------------------------	-------------------------

Der große Bruder ist etwa 400 m lang und 90 m breit. Hier wurde im Jahre 1883 ein Leuchtturm errichtet. Unser erster Tauchgang führt uns auch hier gleich an die Nordspitze zu dem Wrack "Numidia". Dieser Frachtdampfer war 150 m lang und erstreckt sich von der Oberfläche senkrecht in die Tiefe bis auf gut 80 m. Das Dampf Frachtschiff ist am 21.07.1901 auf den großen Bruder aufgelaufen und gesunken. Die Überreste des stark zerstörten Bugs findet man schon auf dem Rifdach in etwa 8 m Tiefe. Darunter entdeckt man eine Menge Eisenbahnschienen und ein großes Eisenbahnrad.

Das eigentliche Wrack, das in ca. 15 m Tiefe beginnt, ist noch recht gut erhalten. Diverse Anbauten wie: Winden, Masten, Lufthutzen, Kabinen und Seile sind noch gut erhalten. Der Maschinenraum und die Laderäume können recht leicht betaucht werden. Im Maschinen -und Laderaum haben einige Meeresbewohner ein neues zu Hause gefunden. Muränen, - Rotfeuer -und Soldatenfische sind dort immer anzutreffen. Der Kessel und einige Rohre, sowie der Treppenaufgang und Treppengitter sind noch gut zu erkennen. Die Schraube und das Ruder haben in etwa 90 m ihre letzte Ruhestätte gefunden und sind für uns Sporttaucher leider nicht zu erreichen.

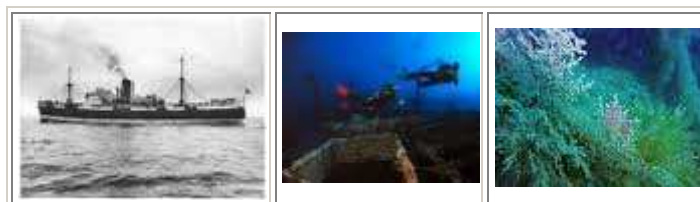
Ein Blick in das Blauwasser kann sehr lohnenswert sein. Oft halten sich Barakudas, Stachelmakrelen, Schnapper, Zackenbarsche, Meerbrassen und Barben in der Nähe des Wracks auf und können in Ruhe vom Taucher betrachtet werden. Nicht selten sind bei diesem Tauchgang auch Haie im Blauwasser zu bestaunen

Der große Bruder:

Westlich des Nordplateaus

Das nicht ganz so steil abfallende Nord-Westplateau ist etwas vor der Brandung geschützt und weist somit eine bunte Vielfalt an Weichkorallen auf. Auch an diesem Tauchplatz stehen die Chancen gut, einem Fuchshai oder Longimanus zu begegnen.

Das Wrack der AIDA



Nationalität: Frankreich	Typ: Dampfschiff	Baujahr: 1911	Tonage: 1428 BRT	gesunken: 19.07.1957	Position: Brother Island	min. Tiefe: 25m	max. Tiefe: 60 m
------------------------------------	----------------------------	-------------------------	----------------------------	--------------------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Ein weiteres Highlight ist das 82 m lange Dampfschiff "AIDA" (Baujahr 1911), dass in 27 bis 60 Metern Tiefe am 15.09.1957 hier am Südplateau seine letzte Ruhestätte fand. Erfahrene Taucher und Unterwasserfotografen werden hier auf ihre Kosten kommen, denn das Wrack hat einiges zu bieten. Stark verkrustet mit einem bunten Bewuchs an Weichkorallen ist das gesunkene Dampfschiff ein lohnenswertes Objekt. Das Wrack beginnt in einer Tiefe von 27 m und dort besteht für den erfahrenen Taucher die Möglichkeit in das Wrack hinein zu tauchen. Rohre, Versorgungsleitungen, Winden, Lademast, Davits und Reste der Reihing sind im und am Wrack zu bestaunen.

Unsere reise in den Norden

Nach etwa zehn stündiger Nachtfahrt, erwarten uns dann im Norden noch aufregende Riffe und weitere Wracktauchgänge. Unter anderem werden wir Kurs auf Sha'ab Ali nehmen, um an der *Thistlegorm* (dem wohl bekanntesten Wrack im Roten Meer), interessante und spannende Tauchgänge durchzuführen.

2 Tage am Wrack der Thistlegorm und ihre explosive Geschichte

Der 126 m lange britische Frachter Thistlegorm (Blaue Distel) lief im April 1940 in Sunderland (Nordengland) vom Stapel. Als während des Krieges gebautes Schiff war es geschützt durch ein Flugabwehrgeschütz, eine weitere Kanone am Heck und mehrere Maschinengewehre.



Nationalität: Britisch	Typ: Frachtschiff	Baujahr: 1940	Tonage: 9009 BRT	gesunken: 06.10.1941	Position: Shaab Ali	min. Tiefe: 18 m	max. Tiefe: 31 m
----------------------------------	-----------------------------	-------------------------	----------------------------	--------------------------------	-------------------------------	----------------------------	-----------------------------

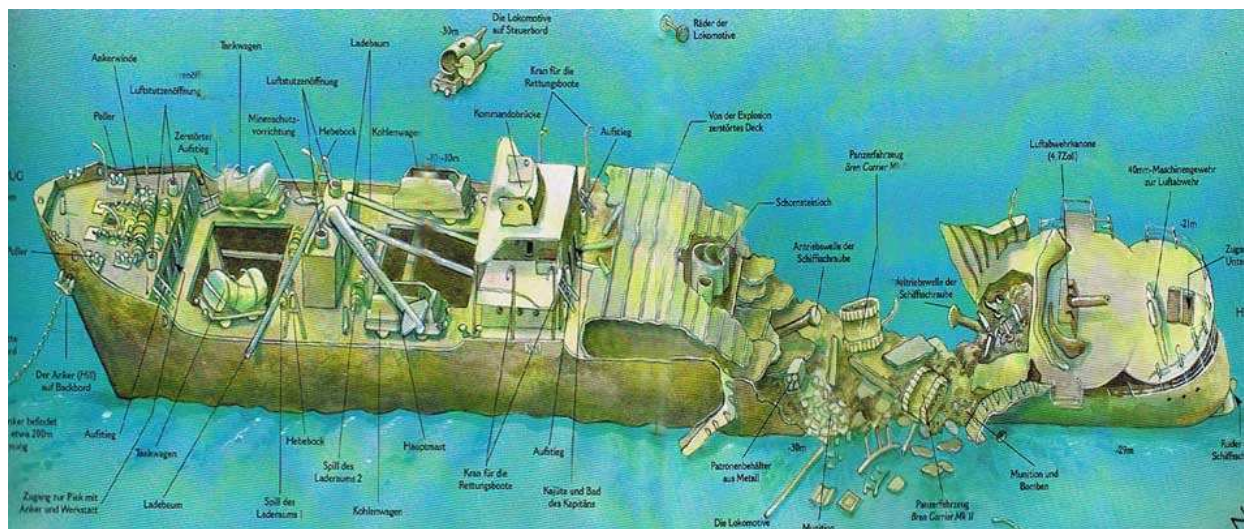
An Board befand sich eine Ladung Waffen, Munition und Ausrüstungsgegenstände, darunter Granaten verschiedener Kaliber, Minen, Panzer, Lastwagen, Motorräder, zwei Lokomotiven sowie mehrere Eisenbahnwaggons. Das Material war für die 8. Armee der British Army (*später als Desert Rats bekannt*) bestimmt, die eine Großoffensive (Operation Crusader) gegen das deutsche Afrikakorps unter Rommeln vorbereitete. Aufgrund der Gefährdung durch deutsche und italienische U-Boote nahm die Thistlegorm den längeren, aber sicheren Weg um Afrika herum. Am 24. September wurde sie unter den Schutz des Kreuzers HMS Carlisle gestellt und fuhr mit diesem durch das Rote Meer nach Norden. Da die Durchfahrt durch den Sueskanal mit einem Wrack blockiert war, musste der Konvoi an einem Ankerplatz östlich der Südspitze des Sinai gelegenen Riff Sha'ab Ali auf die Freigabe der Route warten.

Nach einer zehntägigen Wartezeit wurde der Konvoi in der Nacht des 6. Oktobers 1941 von einem deutschen Heinkel He 111-Bomber der II Gruppe des Kampfgeschwaders 26 (KG26) entdeckt. Zusammen mit einem zweiten Heinkel He 111-Flugzeug hatte die mit zwei Spezialbomben zur Schiffsbekämpfung ausgerüstete und auf Kreta gestartete Maschine eigentlich den als Truppentransporter eingesetzten Passagierdampfers RMS Queen Mary versenken sollen, ihn aber nicht gefunden. Die Besatzung erkannte die Thistlegorm als lohnendes Ziel und griff sie im Tiefflug an. Eine der beiden Bomben traf das Schiff im hinteren Teil auf der Höhe des vierten Laderaums. Der Treffer brachte einen Teil der Munitionsfracht zur Explosion und wahrscheinlich auch die unter Druck stehenden Dampfkessel im Maschinenraum. Durch eine Serie von Detonationen brach das Heck ab und das Schiff sank innerhalb weniger Minuten. Beim Untergang starben neun Besatzungsmitglieder, die 30 Überlebenden wurden von anderen Schiffen des Konvois gerettet. Das Flugzeug, das die Thistlegorm versenkt hatte, wurde abgeschossen, die Besatzung geriet in Gefangenschaft.

1956 wurde die Thistlegorm durch den französischen Tauchpionier Jacques-Yves Cousteau bei einer Expedition mit der Calypso entdeckt. Cousteaus Leute bargen bei dieser Gelegenheit unter anderem den Tresor des Kapitäns, der aber lediglich verrottete Schiffspapiere enthielt. Da die Position des Schiffes jedoch nicht veröffentlicht wurde, geriet das Wrack in Vergessenheit und wurde erst 1991 durch eine Gruppe deutscher Sporttaucher nach einer systematischen Suche wiedergefunden. Seitdem ist es das wohl populärste Wrack im Roten Meer.

Der Hauptteil des Schiffes liegt auf ebenem Kiel in 30 m Tiefe auf Sandgrund, die Kommandobrücke ragt bis 17 m auf. Insbesondere der vordere Teil ist gut erhalten. Die als Deckfracht verladene Eisenbahnwaggons stehen noch an ihren ursprünglichen Standorten. In den beiden vorderen Laderäumen, die durch die offenen Ladeluken einfach zu erreichen sind, sind zahlreiche Motorräder und Lastwagen vorzufinden, die aber inzwischen teilweise von Souvenirjägern beschädigt worden sind. Weitere markante Punkte des Wracks sind der Bug mit der Ankerwinde und die relativ intakte Kommandobrücke, deren Dach allerdings fehlt.

Das Heck ist abgesprengt und liegt mit einer Neigung von etwa 45 Grad auf dem Meeresgrund. Es ist durch den Bombentreffer stark beschädigt, trägt aber immer noch die Flugabwehrkanone und ein weiteres Geschütz mit Schutzschild. Im Trümmerfeld zwischen den beiden Schiffsteilen liegen Reste von Bedford-Lastwagen, kleine kettengetriebene Schützenpanzer vom Typ Bren Gun Carrier (auch bekannt als Universal Carrier) und Granaten aller Größen. In der Nähe steht eine beschädigte Dampflok auf dem Meeresgrund. Sie gehörte wie die Waggons zur Deckfracht und wurde durch die Explosion vom Schiff geschleudert.



Der Korallenbewuchs des Wracks hat durch den Tauchtourismus stark gelitten, ist aber insbesondere am weniger intensiv betauchten Heckteil immer noch sehenswert. Ähnliches gilt für den Fischreichtum. Insgesamt ist die Thistlegorm ein beeindruckendes Biotop mit zahlreichen verschiedenen Arten.

Obwohl das Wrack grundsätzlich einfach betaucht werden kann, ist ein Tauchgang aufgrund der Tiefe und der Teils starken Strömung nicht ganz ohne Risiken. Gefahren insbesondere für unerfahrene Taucher gehen von einem tiefen Eindringen in das Wrack aus, da es sehr groß ist und die Gefahr besteht, hängenzubleiben. Durch das Aufwirbeln von Sediment bei Tarrfehler kann die Sicht sehr schnell stark verschlechtert werden. Eine erhebliche Gefahr dürfte langfristig auch von den Eisenbahnwaggons auf dem Deck des Wracks ausgehen, unter deren Gewicht sich dieses bereits sichtbar durchgebogen hat. Angesichts der fortschreitenden Korrosion muss damit gerechnet werden, dass die derartig belasteten Decken eines Tages zusammenbrechen werden. Zudem ist ein Teil der Munition und des Sprengstoffs nicht explodiert und zersetzt sich ebenfalls. Wie bei anderen Wracks auch ist es daher streng verboten, Gegenstände mitzunehmen.

Der tragische Untergang der Salem Express



Nationalität: Ägyptisch	Typ: Fährschiff	Baujahr: 1966	Tonage: BRT	1105	gesunken: 16.12.1991	Position: Riff vor Safaga	min. Tiefe: 10 m	max. Tiefe: 30 m
----------------------------	--------------------	------------------	----------------	------	-------------------------	------------------------------	---------------------	---------------------

Etwa 1,5 Bootsstunden südöstlich von Safaga entfernt liegt in einer Tiefe zwischen 11 und 34 m auf der Steuerbordseite liegend das Wrack der * Salem Express *. Das ägyptische Fährschiff mit einer Länge von 110 Metern und 18 Meter Breite (Bauj. 1966) ist in der Nacht des 16. Dezember 1991 auf das Riff Sha`ab Sheer aufgelaufen und schlug Leck. Das Schiff verfügt nicht über Schotten und sank deshalb in wenigen Minuten. Die Passagiere, größtenteils Pilger auf der Rückreise von Mekka, wurden im Schlaf überrascht. Nur 200 Menschen konnten gerettet werden und laut der Passagierliste kamen mehr als 700 Menschen ums Leben. Vermutlich ist die Zahl der Opfer aber höher, da davon auszugehen werden kann, dass nicht alle Menschen an Bord registriert waren. Ungeklärt ist bis heute, warum der Kapitän von der sicheren Schifffahrtsroute abgewichen ist.

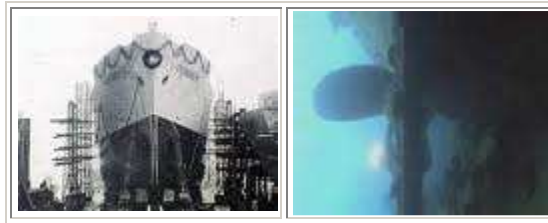
Sha`ab Abu Núhas oder der "Vater des Kupfers"

Die Straße von Gubal verbindet den Golf von Suez und das Rote Meer. Im Westen liegen die Inseln Shadwan und Gubal. In Sichtweite zur Insel Shadwan, südlich davon gelegen, befindet sich das Sha`ab Abu Núhas. Dieses kleine, aber heimtückische Riff kann getrost als Schiffsfriedhof bezeichnet werden und sollte auf keiner Safari ausgelassen werden, die in den Norden führt. Der Name Sha`ab Abu Núhas leitet sich von dem arabischen Wort Nuhas ab, das so viel bedeutet wie Kupfer oder das kupferfarbene Riff. Wahrscheinlich ist der Untergang der Carnatic Namensgeber gewesen, denn das Schiff hatte außer den bekannten Weinflaschen auch Kupferplatten geladen. Einige Hunderte dieser Kupferplatten, konnten bei späteren Bergungsversuchen zum großen Teil aus dem Wrack wieder an die Oberfläche geborgen werden.



Die Gesamtanzahl der hier gesunkenen Schiffe kennt wahrscheinlich niemand, doch betauchbar sind derzeit noch vier gut erhaltene Wracks:

Die Kimon M.



Nationalität: Panama	Typ: Frachtschiff	Baujahr: 1952	Tonage: 3714 BRT	gesunken: 12.12.1978	Position: Nordseite Abu Nuhas	min. Tiefe: 12 m	max. Tiefe: 24 m
--------------------------------	-----------------------------	-------------------------	----------------------------	--------------------------------	---	----------------------------	----------------------------

Das Wrack der Kimon M. wurde lange Zeit fälschlicher Weise für die Sea Star gehalten, die aus dem Libanon kommend hier auf das Riff gelaufen sein soll. Die richtige Identität des Wracks wurde erst spät ermittelt und es stellte sich heraus, dass es sich bei diesem Wrack um die Kimon M. handelt.

Die Frachtladung bestand aus 4.500 Tonnen Linsen an Bord, die für die Türkei bestimmt waren. Die Linsen, die in Säcken verstaut waren quollen so stark auf, dass die Säcke platzten. Dies ist auch der Grund, weshalb das Wrack auch "Linsenfrachter" genannt wurde. Das reichhaltige Nahrungsangebot muss den Fischen des Roten Meeres sehr gemundet haben, denn in den einst vollen Laderäumen ist heute keine einzige Linse mehr zu finden.

Die Chrisoula K.



Nationalität: Griechenland	Typ: Frachtschiff	Baujahr: 1954	Tonage: 3700 BRT	gesunken: Sept. 1981	Position: Nordseite Abu Nuhas	min. Tiefe: 18 m	max. Tiefe: 25 m
--------------------------------------	-----------------------------	-------------------------	----------------------------	--------------------------------	---	----------------------------	----------------------------

Das Wrack der Chrisoula K. liegt in einer Tiefe zwischen 5 m und maximal 25 m in einer leichten Schräglage. Ideale Bedingungen für uns Taucher, denn das Wrack ist recht leicht zu betreten.

Ein Highlight im Wrack sind die Laderäume. Reich gefüllt mit italienischen Bodenfliesen, die dort in zahlreichen Stapeln vorzufinden sind. Auch die imposante Schraube mit einem Durchmesser von fast 4m bildet einen bizarren Hintergrund für tolle Fotomotive. Ganz witzig anzuschauen und sicher noch funktionstüchtig ist die Toilettenschüssel, die etwas abseits vom eigentlichen Wrack im Sandboden steht.

Wenn die Strömung es zulässt, ist ein Ausflug in das Innere des Wracks sehr lohnenswert. In den Kajüten sind die Badezimmer nebst sanitären Anlagen zu bestaunen. Auch der Besuch der Küche, mit dem heute noch geöffneten Herd lässt die Taucherherzen höher schlagen.

Der Maschinenraum ist nicht leicht zu finden und sollte nur von sehr erfahrenen Tauchern aufgesucht werden. Die Maschinen sind im tadellosen Zustand und in der Werkstatt sind noch einige Werkzeuge und eine Drehbank zu finden.

Die Ghiannis D.



Nationalität: Griechenl.	Typ: Frachtschiff	Baujahr: 1969	Tonage: 2900 BRT	gesunken: 19.04.1984	Position: Nordseite Abu Nuhas	min. Tiefe: 10 m	max. Tiefe: 27 m
------------------------------------	-----------------------------	-------------------------	----------------------------	--------------------------------	---	----------------------------	----------------------------

Mit 99 m Länge und angetrieben von zwei Maschinen und zwei Schrauben konnte man die Ghiannis D. bereits als modernen Frachter bezeichnen. Am 19. April 1984 befand sich das Schiff auf dem Weg von Rijeka nach Al Hudayda am südlichen Ende des Roten Meeres.

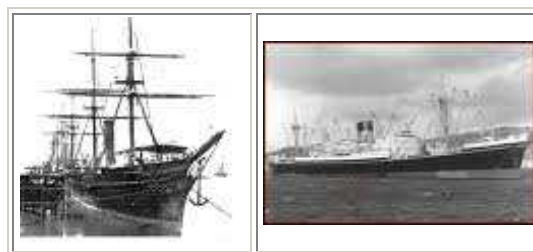
Wie schon vielen anderen Schiffen zuvor, ist auch der Ghiannis D. das Riff am Shaáb Abu Nu'has zum Verhängnis geworden, denn das Frachtschiff ist mit dem Bug auf das berühmte Riff aufgelaufen. Mit dem Vorderteil des Bugs auf dem Riff, konnte sich der Frachter noch sechs Wochen halb schwimmend über Wasser halten, bis die Gewalt der tobenden See das Wrack in zwei Teile zerschmetterte und für ewig auf den Meeresgrund schickte.

Das Brückendeck findet man direkt vor dem Schornstein und die anschließenden Räume können ebenfalls besichtigt werden. Direkt am Schornstein, befinden sich enge Luken, die direkt zum Maschinenraum führen. Hat man sich erst mal hindurch gewunden, bieten die mächtigen Maschinen mit ihren riesigen Nockenwellen und Ventildedern einen beeindruckenden Anblick. Nach Besichtigung der Maschinen, lohnt es sich die große Wincsh und die riesigen Poller in Augenschein zu nehmen. Die Reling und das gesamte Gestell, das das riesige Sonnensegel stützte sind noch gut erhalten.

Vom mittleren Bereich des Wracks ist nicht mehr viel übrig geblieben, die Schiffswände sind zusammengefallen und liegen auf dem Meeresgrund. Trotzdem lohnt es sich auch hier einen Blick zu riskieren. Der aufmerksame Betrachter wird hier unter anderem mit Krokodils- und Skorpionsfischen belohnt.

Am guterhaltenen Bug angekommen, ist der Mast noch an seiner ursprünglichen Stelle. Bedingt durch die Schräglage, ist er parallel zum Meeresgrund ausgerichtet

Die Carnatic



Nationalität: Britisch	Typ: Dampfsegler	Baujahr: 1862	Tonage: 1776 BRT	gesunken: 15.09.1869	Position: Nordseite Abu Nuhas	min. Tiefe: 20 m	max. Tiefe: 27 m
----------------------------------	----------------------------	-------------------------	----------------------------	--------------------------------	---	----------------------------	----------------------------

Die Carnatic ein 98 m langer und 13 m breiter klassischer Dampfsegler seiner Zeit, erinnert an die klassische Schönheit der damaligen Segelschiffe. Angetrieben von einer Dampfmaschine, verfügte dieses Schiff noch über zwei Masten, an denen sogenannte Hilfssegel gesetzt werden konnten. Auf ihrer letzten Reise aus Liverpool kommend, beförderte der Dampfsegler ca. 200 Menschen und 27 Besatzungsmitglieder. In seinen Laderäumen lagerte wertvolle Fracht, die aus Baumwolle, Kupferplatten und nicht zuletzt aus Gold im Wert von 40.000 Pfund Sterling bestand und für Bombay bestimmt war.

In der Nacht des 13. Septembers 1869 fuhr das Schiff auf das Riff Shaáb Abu Nu'has auf. Der Dampfsegler blieb zunächst auf dem Riffdach liegen, brach aber dann trotz mehreren Rettungsversuchen zwei Tage später auseinander und sank. Schicksalhaft war der Umstand, dass die Passagiere und die Besatzung das Schiff nicht geräumt hatten und mit in die Tiefe gerissen wurden. Überlebende des Unglücks konnten nach dem Untergang von der benachbarten Insel Shadwan ausgerettet werden.

Das Wrack der Carnatic ist eines der wohl schönsten und bestimmt auch das interessanteste Wrack im Roten Meer. Das Heck mit der alten Dampfmaschine und die Schraube mit ihren langen schmalen Blättern ist ein ehrwürdiges Denkmal an alter Schiffstechnik. Die Heckgalerie mit den großen Fenstern, erinnern an die alten Segelschiffe aus dem 18. Jahrhundert. Der mittlere Teil des Schiffes ist stark zerfallen, allerdings ist der weit vorspringende Bug, der mit Weich -und Hartkorallen dicht bewachsen ist, die reinste Augenweide und darf bei diesem Tauchgang nicht ausgelassen werden.

Wichtige Informationen für unsere Teilnehmer:

Der Ablauf der hier beschriebenen Tour kann sich auf Grund von widrigen Wetterverhältnissen ändern. Das Wohlbefinden und die Sicherheit der Teilnehmer steht hier im Vordergrund und der Kapitän der Vita trägt die Verantwortung für die Passagiere/Besatzung und das Schiff.

Tauchgänge auf Brother Island und Wracktauchgänge gelten als sehr Anspruchsvoll und die Teilnehmer sollten über ausreichend Taucherfahrung verfügen. Mindestens 50 geloggte Tauchgänge sollten für die geplante Tour im Logbuch eingetragen sein. Bei starkem Wind, kann das Schiff auch mal ordentlich schaukeln, wer hier besonders empfindlich auf die Seekrankheit reagiert, sollte diesen Umstand nicht gänzlich außer Acht lassen (entsprechende Medikamente befinden sich an Bord).

Begrenzung der Tauchtiefe:

Die maximal erlaubte Tauchtiefe ist im Roten Meer von den ägyptischen Behörden auf 40 m begrenzt.

Tauchdokumente:

Gültige Tauchtauglichkeit (bis zum 39. Lebensjahr alle zwei Jahre, ab dem 40. Lebensjahr jährlich). Das Brevet und das Logbuch sind mitzuführen, beide Dokumente werden an Bord benötigt und überprüft.

Signalmittel:

Das Mitführen einer Signalboje ist für jeden Taucher verpflichtend.

Tauchausrüstung:

Der Atemregler und die Tarierweste sollten vor der Reise einem gründlichen Check unterzogen werden. Auch die Hoch –und Mitteldruckschläuche, sowie das Finimeter sollten überprüft werden. Fällige Revisionen solltet ihr bitte durchführen lassen. Auch die Batteriespannung des Tauchcomputers muss überprüft, bzw. Ersatzbatterien sind mitzuführen. Eine Tauchlampe, sowie eine kleine Backup-Lampe wird bei Wracktauchgängen dringend empfohlen.

Wir wünschen allen Teilnehmern eine tolle und aufregende Tauchsafari und würden uns freuen, wenn wir euch an Bord der M/Y VITA II herzlich begrüßen dürften.

Das Team der Tauchschule am Baggersee