

## ABU NUHAS – WOHER DER NAME DIESES SCHIFFSFRIEDHOFS



Zusammengefasst aus den stets ausführlich in englischer Sprache gehaltenen Briefings unseres Guides Samuel und einigen Internetrecherchen nachstehend die bis heute bekannten Facts zum Thema Shaab Abu Nuhas:

Sinngemäss könnte man Shaab Abu Nuhas mit „Riff, welches Kupfer spendet“ übersetzen. Gemäss Internet trage diese Ecke im Roten Meer auch den Namen „Riff der sieben Tode“. Diese Namensversion spielt auf die

mind. 7 Schiffe an, welche hier ihre letzte Ruhestätte fanden. Vier davon liegen leicht lokalisierbar an der Nordseite des Riffes, weitere sollen in grossen Tiefen nördlich davor liegen. Mit Sicherheit werden die „Techis“ diese Schiffskadaver früher oder später lokalisieren und betauchen. Aufrufe oder Anfragen dazu finden sich im Internet bereits zur Genüge.

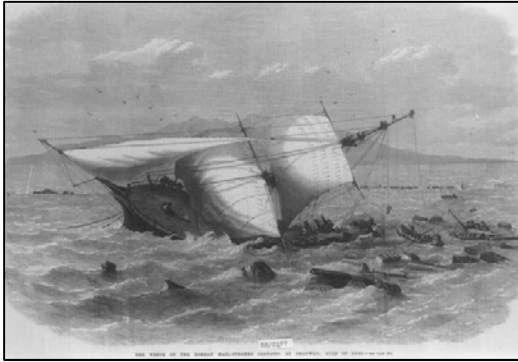
Man kann davon ausgehen, dass das Korallenriff den Namen Abu Nuhas 1869, nach dem Untergang der Carnatic, erhielt. Der britischen Dampfseglers SS Carnatic hatte nebst einer Ladung Post und Wein, auch Kupferbarren geladen. Unter den Beduinen erzählt man sich, dass die Fischer damals immer wieder Kupfer in ihren Netzen fanden und sich zudem freitauchend an der Bergung der Kupferfracht der havarierten Carnatic beteiligt hätten. Aus diesen Gegebenheiten resultiere der arabische Name Abu Nuhas = „Spender von Kupfer“.

Die heute bekannten Wracks am Abu Nuhas sind die Carnatic (Weinflaschen- oder Kupferwrack 1869), die Marcus (Fliesenfrachter 1978), sowie die beiden griechischen Frachter Kimon M. (Linsenfrachter 1981) und Giannis D. (Holzfrachter 1983). Ein weiterer griechischer Frachter, die Chrisoula K., ebenfalls beladen mit italienischen Fliesen, liegt gemäss neusten Erkenntnissen nördlich der Marcus in einer Tiefe von 60m.

Der Bug auf dem Riffdach oberhalb der Unglücksstelle der Marcus stammt von der Chrisoula. Davon zeugt die Inschrift in den rostigen Überresten. Der Name führte dazu, dass das Wrack im Riff unterhalb lange Jahre als das der Chrisoula galt. Der griechische Frachter Marcus, beladen mit Fliesen aus Italien, sank 1978. Die Chrisoula K., ebenfalls voll mit italienischen Fliesen, knallte drei Jahre später an der gleichen Stelle, oberhalb der Marcus, ins Riff. Beim Versuch das Schiff vom Riff zu ziehen sei die Chrisoula auseinander gebrochen und schliesslich im blauen Wasser nördlich hinter der Marcus gesunken, so der Augenzeugenbericht des Maschinisten der Chrisoula.

Pikantes Details: der Maschinist übte seine Tätigkeit bereits auf der Marcus aus und kam innerhalb von drei Jahren zweimal in den zweifelhaften Genuss Opfer eines Schiffsunglückes an ein und derselben Stelle zu sein.

Beim Nachlesen der diversen Wrackgeschichten fällt auf, dass erstaunlich viele der verunglückten Schiffe ihre letzte Reise unter griechischer Flagge antraten und dubiosen Unglücken zum Opfer fielen. (z.B. Marcus 1978, Chrisoula K. 1981, Giannis D. 1981) Oben erwähnter Maschinist, erzählte zudem, dass der Unfallhergang der Marcus und der Chrisoula praktisch identisch verlaufen sei. Kein Wunder also, dass Gerüchte um Versicherungsbetrug sich hartnäckig halten.



## CARNATIC

Baujahr: 1862 / Länge: 89.8m / Breite: 11.6m

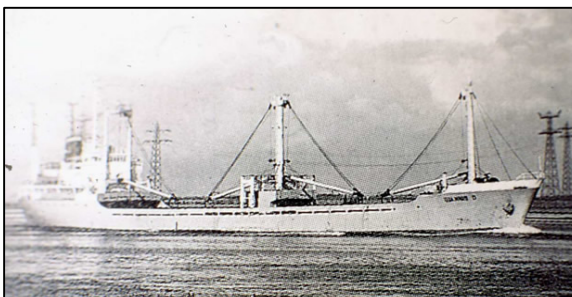
Es ist der 12-14.09.1869. Der britische Segeldampfer Carnatic läuft nach Bombay aus, mit einer wertvollen Ladung. Dies wird ihre letzte Reise sein. Einige Minuten vor Mitternacht strandet er am tückischen Riff von Abu Nuhas. Dem Kapitän zufolge gibt es keinen Grund zur Panik. Das Schiff hat einige Lecks, aber die

Wasserpumpen würden diese Situation meistern bis die `Sumatra` zu ihrer Rettung kommen würde. Ärgerlicherweise kam die `Sumatra` nicht.

In der Nacht vom 13-14.09.1869 wurden die Löcher grösser und die Generatoren gaben auf und ebenso die Pumpen. 34 Stunden nach dem Zusammenstoss brach das Schiff auseinander und das Heck verschwand in den Wellen. Kurze Zeit später rutschte auch der Bug hinunter. Der größte Teil der Ladung (man erzählt sich das 40.000 Pfund Sterling in Goldbarren an Bord waren) wurden niemals gefunden.

Besagte Goldbarren waren wohl eher Kupferbarren, welche den Beduinen freitauchend geborgen wurden. Zudem hatten die fischenden Beduinen nach dem Untergang der Carnatic immer wieder Kupfer in ihren Netzen. Daraus, so erzählen die Beduinen, hätte sich schliesslich der Name des Riffes, ABU NUHAS, Spender von Kupfer, ergeben.

Das Wrack liegt zwischen 17m und 27m Wassertiefe und wird manchmal das Weinwrack genannt, nach der grossen Ladung von Weinflaschen, die immer wieder von Tauchern gefunden wurden.



## GIANNIS D.

Das Schiff lief 1969 unter dem Namen „Shoyo Maru“ vom Stapel. Es wurde bei der Kuryshima Dock Company in Imabari in Japan gebaut. Die Länge betrug 87m. Das Schiff verfügte über eine Ladekapazität von 2.9t. Dank dem 6-Zylinder-Dieselmotor erreichte das Schiff eine Topgeschwindigkeit von 12

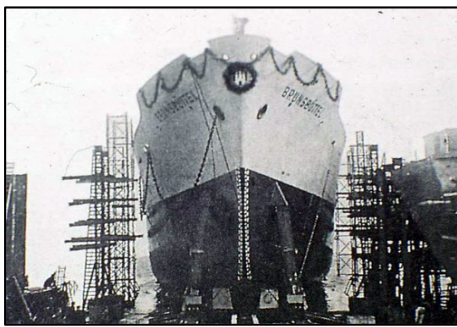
Knoten. 1975 wurde die Shoyo Maru verkauft und auf den Namen Markos getauft. 1980 ging der Frachter an die griechische Firma Dumarc Shipping & Trading Corporation of Piraeus über und lief fortan bis zum Unglück im Jahre 1983 unter dem Namen Giannis D. Auf der letzten Fahrt von Rijeka nach Saudi Arabien und Yemen hatte es Holz gebunkert. Nach erfolgreicher Passage des Suezkanals sei das Steuer ausser Kontrolle geraten und das Schiff in die nordwestliche Ecke am Abu Nuhas geprallt.



#### MARCUS:

Die Marcus wurde 1956 als Frachtschiff in Deutschland gebaut und registriert. Bis 1971 lief sie unter verschiedenen Namen, so „Naguilan“, „Nordhaff“ und „Atlas“. Nach einem heftigen Brand wurde sie als Totalschaden abgeschrieben und an einen griechischen Interessenten verkauft. Erneut folgten diverse Hand- und Namensänderungen. 1978, auf

seiner letzten Reise trug das Schiff den Namen Marcus.



#### KIMON M.

wurde 1952 in Deutschland von Stuicken & Sons unter dem Namen Brunsbuttel gebaut und vom Stapel gelassen. Sie war 105m lang und verfügte über eine Ladekapazität von 3.7t. Im Laufe der Jahre kam es zu etlichen Hand- und Namensänderungen. 1975 erhielt sie den Namen Kimon M. Im Dezember 1978, beladen mit 4.8 Tonnen Linsen, lief sie auf das Riff am Abu Nuhas auf. Ein vorbei fahrender Frachter rettete Crew und

Kapitän vom havarierten Schiff und brachte sie nach Suez in Sicherheit.

#### Das Wrack im Süden von Safaga:

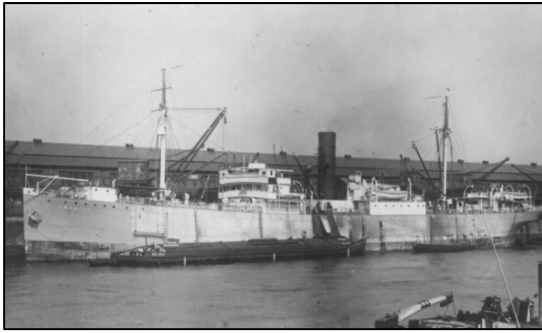


#### AL KAHFAIN

die Al Kahfain, gebaut von der Cammell Laird Shipbuilders Ltd, lief 1967 unter dem Namen Ulster Queen als Auto- und Passagierfähre in England vom Stapel. Über Jahre kam es immer wieder zu Handänderungen und Namenswechsel. So trug sie 1988 den Namen Poseidonia und bekam schlussendlich im Jahr 2005 ihren letzten Namen AL KAHFAIN. Sie war 115m lang und 4m breit. Durch die Heckklappe, welche im Hafen

herunter gelassen wurde, konnte sie 150 Autos und 275 Passagiere an Bord nehmen. 2005 war ihr Heimathafen Jeddah in Saudia Arabien. Am 2. November 2005 war das Schiff von Suez aus unterwegs nach Jeddah und befand sich in der Nähe des Riffes Abu Nuhas. Als eine Explosion im Maschinenraum das Schiff erschütterte und ein Feuer auslöste, welches von der Besatzung nicht unter Kontrolle gebracht werden konnte, war ausser der 58köpfigen Crew niemand an Bord. Das angeschlagene Schiff machte weiter Kurs südwärts, während die Crew es aufgab und verliess. Rauchend driftete die Al Kahfain weiter nach Süden und schlug schliesslich am 3. November 2005 am nordöstlichen Teil des Handman Riffes, von den Fischern auch als Shaab Sher bezeichnet, auf.

### Das legendäre Wrack hinter Gubal:



#### ROSALIE MOELLER

Die Rosalie Moller wurde 1910 als Francis in Glasgow vom Stapel gelassen. 1931 wurde sie an die Reederei Moeller verkauft und in Shanghai unter Britischer Flagge registriert. 1938 wurde sie nach Liverpool zurück beordert und dem Kommando von Kapitän James Balsom der königlichen Navy unterstellt. 1941, kurz nach dem Untergang der Thistlegorm bei Shaab Ahli,

angegriffen von einer Staffel Heinkel 111-Bomber, fand auch die Rosalie Moeller ihr feuchtes Grab hinter Gubal.

### El Mina – Kriegsschiff im Hafen von Hurghada

Das Schiff wurde am 6. Februar 1970 von israelischen Piloten im Hafen von Hurghada versenkt. Durch die Explosion ist ein Teil vom Heck abgerissen. Auch das Oberdeck ist zerstört. Die Schiffsschraube ist in ca. 30m Tiefe. Der Tauchgang führt vorbei am dicken Schornstein und den zum Teil noch vorhandenen Aufbauten Richtung Bug. Im Innern des Wracks wohnt eine Unmenge von Glasfischen. Ganz in der Nähe der „El Mina“ liegt zudem ein gesunkenes Fischerboot, wunderschön bewachsen mit Weichkorallen, auch dieses Wrack kann während des Tauchganges an der El Mina mit besucht werden. Ein Abstecher lohnt sich schon des Bewuchses wegen.

## Die beiden Wracks am Beacon Rock:

### Emperor Fraser / Wrack unterhalb des Ankerplatzes auf ca. 20 - 25m Tiefe

Das Tauch-Boot sank am 16. Dezember 2009 um 16.30h am Beacon Rock. Während die 11 Tauchgäste zum zweiten Tauchgang des Tages unterwegs waren, änderte sich plötzlich die Windrichtung und führte dazu, dass die Ankerleine riss. Da der Kapitän die Taucher unter dem Boot wusste, konnte er aus Sicherheitsgründen die Motoren nicht anwerfen. Das Schiff wurde von Wind und Wellen aufs Riff getrieben, wo es schliesslich leck schlug. Die Crew versuchte zwar das Leck zu dichten, aber es stellte sich als ein unmögliches Unterfangen heraus, so dass der Kapitän das Schiff schliesslich aufgab. Die Hauptzentrale der Emperor Fleet koordinierte derweil die Rettung. Mit Hilfe der ägyptischen Navy und anderen Tauchbooten in der Gegend konnten alle Passagiere und Crewmitglieder gerettet werden.

### Dunraven / Aussenseite Beacon Rock

Die Dunraven war ein britisches Frachtschiff, das am 22. April 1876 im nördlichen Roten Meer in der Nähe der Südspitze der Sinai-Halbinsel beim Beacon Rock auflief, in Brand geriet, später sank.

Der 85m lange und 10m breite Frachter lief 1873 im englischen Newcastle in der Werft Mitchell Iron Shipbuilders vom Stapel. Das Schiff mit Stahlrumpf und Holzdecks verfügte über eine Dampfmaschine und eine Hilfsbesegelung mit zwei Masten und Schonertakelung. In drei Jahren wechselte die Dunraven dreizehn Mal den Besitzer. Auf ihrer letzten Reise war sie mit einer Ladung Baumwolle, Holz und Gewürze auf dem Weg von Bombay (Indien) nach Newcastle. Am 22. April 1876 prallte sie mit voller Fahrt am südlichen Ende des Shaab Mahmoud aufs Riff und geriet in Brand. Amtlich ist nachzulesen, dass ein Navigationsfehler des Kapitäns die Ursache des Unfalls sei. Das Gerücht, wonach der Kapitän seinen Liebeskummer mit Rum betäubt habe und deshalb im Suff sein Schiff aufs Riff setzte, macht bis heute die Runde. Was genau war, weiss heute nur noch der Wind, vielleicht singt er davon, wenn er die Wellen zum Tanz am Beacon Rock auffordert. Weitere Facts: bevor man die Dunraven aufgab, konnte die Besatzung sich selbst und einen Teil der Ladung und Ausrüstung retten. Etwa 12 Stunden nach dem Auflaufen sank das Schiff mit dem Heck voran. Heute liegt das Wrack am Beacon Rock und erfreut seit seiner Entdeckung 1977 durch eine geologische Expedition die Herzen vieler Taucher.

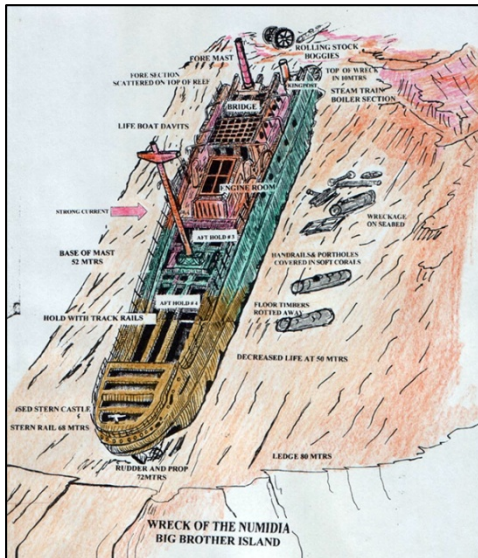
Allerdings blieb die Identität des Wracks lange ungewiss, u.a. spekulierte die Welt, es handle sich um ein Schiff, das Gold für Lawrence von Arabien transportiert habe. Erste wirkliche Anhaltspunkte zum Alter des Schiffes, anhand deren es schliesslich identifiziert wurde, gaben im Wrack gefundene Mineralwasserflaschen, die einem bis 1880 existierenden Hersteller zugeordnet werden konnten.

## Die Wracks an den Brothers:



### NUMIDIA

wurde durch die Henderson Company in Glasgow gebaut. Sie kam als Frachtschiff für die Anchor Line Shipping Company in Einsatz. Ihre Länge betrug 140m und sie hatte eine Ladekapazität von 6.3t. Ausgestattet mit einer 3-zylindrigen dreifach Expansionsdampfmaschine erreichte sie eine Geschwindigkeit von 10 Knoten. Am 28. Februar 1901 lief sie aus ihrem Heimathafen Glasgow aus. Ihre Jungfernfahrt machte sie nach Calcutta. Es sollte ihre einzige, komplett erfolgreiche Reise werden. Am 6. Juli 1901, 2:10h, aus Liverpool kommend, mit einer Ladung von 7 Tonnen und 97 Mann an Bord, krachte die Numidia nach einem Manövrierfehler an der Nordspitze des Big Brothers ins Riff und lief bei der Insel auf.



### AIDA

Die SS Aida wurde 1911 Nantes gebaut und vom Stapel gelassen. Bei einer Länge von 75 Metern, einer Breite von knapp 10 Metern und einem maximalen Tiefgang von 7 Metern verdrängte sie 1.428t. Angetrieben wurde das Schiff von einer Dreifach-Expansionsdampfmaschine und konnte eine Geschwindigkeit von bis zu 11 Knoten erreichen. Das Schiff war einst als ein ägyptischer Leuchtturmtender im Dienste des Militärs und wurde später von der Marine als Truppentransporter eingesetzt.

Am 15. September 1957 war wieder einmal die lang erwartete Ablöse der am Leuchtturm Dienst tuenden Soldaten vorgesehen. Schlechtes Wetter, Wellen und Strömung machten es der SS Aida schwer, am alten, filigranen Steg anzulegen, um die neuen Leuchtturmwärter und ihren Proviant abzusetzen. Bei Versuch des Anlegemanövers krachte das Schiff mit Gewalt gegen die scharfe Riffkannte und begann voll zu laufen.

Ein Küstenschlepper in der Nähe eilte zu Hilfe und konnte alle 77 Personen an Bord nehmen. Die leckgeschlagene Aida schrammte noch wenige hundert Meter Richtung Norden, bevor sie mit dem Heck voran auf ihre heutige Position an der Westseite des „grossen Bruders“ sank. Im Gegensatz zu anderen Wracks, rutschte die Aida nicht an der steilen Riffwand in die unendliche Tiefe, sondern blieb mit dem Heck auf einem Vorsprung liegen.