
© MARC VORSATZ

Ein Federstern an einer Steilwand im Rifff.

Lokomotivräder im Roten Meer

Vor 125 Jahren sank das britische Dampfschiff „Numidia“ vor der Küste Ägyptens und bescherte der Nachwelt einen faszinierenden Tauchplatz. Auf Adrenalintour im Blauwasser.

Von Marc Vorsatz


© MARC VORSATZ

Im Korallengarten von Big Brother Island.

Menschliches Versagen. „Eindeutig menschliches Versagen“, wird Richter W. G. Scott-Moncrieff 1901 im schottischen Glasgow befinden. „Das Gericht ist zu der Auffassung gekommen, dass der zweite Offizier, Mr. James Tulloch, eingeschlafen sei, nachdem er eigenmächtig den Kurs der SS Numidia geändert habe, um eine vermeintliche Gefahr für das Schiff abzuwenden.“

In der sternenklaren Nacht des 20. Juli 1901 schrammt das britische Frachtschiff „SS Numidia“ über das Riff einer winzigen Insel zwischen Ägypten und Saudi-Arabien und schlägt leck. Glück im Unglück: Kein Seemann verliert im Roten Meer sein Leben, doch das Dampfschiff hängt unwiederbringlich auf dem Korallendach von Big Brother Island fest. Wochenlange Versuche, es wieder flott zu bekommen, schlagen fehl. Auf den Tag genau vier Monate später, am 20. November 1901, zerbricht die „Numidia“ in einer stürmischen Herbstnacht und versinkt in den Fluten.

Dieses folgenschwere Versagen des zweiten Offiziers sollte sich knapp 100 Jahre später als echter Glücksfall für die globale Tauchszene herausstellen. 1998 gab Kairo die Insel für den Tauchtourismus frei, etwa 60 Kilometer vom Festland entfernt. Seitdem zieht es Adrenalinjunkies aus aller Welt dorthin. Denn die Tauchgänge an den Brother Islands sind in der Tat herausfordernd.

„Beim Abtauchen muss alles sofort sitzen. Wir haben nur einen einzigen Versuch“, erklärt Divemaster Walid Salah im Briefing. „Rolle rückwärts vom Schlauchboot in die Brandung und dann sofort auf 20 Meter durchsacken lassen. Sonst werdet ihr aufs offene Meer hinaus getrieben.“ Das will niemand. Da draußen kreuzen Weißspitzen-Hochseehaie durchs Wasser. „Die wollt ihr nicht treffen“, sagt Walid.

Also kein entspanntes Sammeln an der Oberfläche wie normalerweise üblich, kein letzter Check, kein „Alles Okay“ und dann gemächlich abtauchen. Walid weiß wovon er redet, war er doch schon dutzende Male vor Ort und kennt die brutale Strömung rund um die Insel.

Dafür – oder besser gesagt deshalb – erleben die Abenteurer bis zum ersten Stopp am Wrack bereits viel mehr als bei manch anderem Tauchgang. Das Wasser ist glasklar, gut 30 Meter Sicht und angenehme 25 Grad warm. Auf dem Korallendach tummeln sich abertausende Fische in der wogenden See. Scharlachrote, hellrote, rosenrote, rosarote, bordeauxrote, rot-blaue, rot-schwarz-gestreifte, blaugelbe.

Ein Rausch an Farben und Formen, wie ihn die Evolution im Lebensraum Korallenriff erschaffen hat. Weichkorallen tanzen im Rhythmus der Wellen. Hartkorallen, wohin das Auge reicht. Dazwischen kunterbunte Nacktschnecken, wie von Künstlerhand erschaffen.

Doch dann rückt eine Absonderlichkeit in den Blick. Ein von Menschenhand geschaffenes Werk, das die Natur mit bizarrem Bewuchs vollendet hat: zwei mannsgroße Lokomotivräder. Kolosse längst vergangener Tage mit armdicken Stahlspeichen. Fest verankert von Korallen, die im nördlichen Teil des Roten Meeres eine weltweit einzigartige Resilienz gegenüber den gestiegenen Wassertemperaturen entwickelt haben.

Ein paar Meter weiter an der Abbruchkante, dort wo eine silbrige Wolke tausender Stachelmakrelen vorbei zieht und das Meer bedrohlich ins Bodenlose abfällt, werden die geborstenen Strukturen eines gewaltigen Wracks sichtbar, die sich alsbald im tiefen Blau verlieren. Die „SS Numidia“ hatte sich beim finalen Untergang in jener schicksalhaften Novembernacht fast senkrecht im abfallenden Riff verkeilt.

Das Dampfschiff war auf dem Weg von Liverpool nach Kalkutta. Es hatte Ersatzteile für Flussdampfer, Porzellan, Lokomotiven in Einzelteilen und Schienen geladen, einfach alles, was die Kolonialmacht auf dem fernen Subkontinent benötigte. Am 6. Juli stach die „Numidia“ mit 7000 Tonnen Cargo und 97 Mann an Bord in See. Es sollte ihre letzte Fahrt werden.

Schaut man sich heute die Karte an, gleicht es fast einem Kunststück, dass der Frachter einen der beiden stecknadelgroßen Punkte inmitten des Roten Meeres rammte. Zwei vulkanische Felsnadeln, die sich aus 1000 Metern Tiefe vom Meeresboden erheben und die Oberfläche knapp durchbrechen. Karge Eilande, über Wasser sichtbar.

Ein irritierendes Spiel aus Licht und Schatten

Die kleinere Insel, Little Brother, ist unbebaut und misst gerade mal 200 Meter, die größere 400. Noch heute thront der britische Leuchtturm auf der flachen Scholle, der bereits in besagter Nacht sein Licht in die tropische Nacht warf. Es erscheint fast wie die sprichwörtliche Ironie des Schicksals, dass das Schiff exakt Kurs auf dieses Leuchtfeuer nahm und schließlich auf dem flachen Saumriff der Insel havarierte.

Im Bauch der „Numidia“ muss sich das Auge erst einmal an die relative Dunkelheit gewöhnen. Einfallende Sonnenstrahlen zaubern ein irritierendes Spiel aus Licht und Schatten. Plötzlich zerschneidet eine kapitale Karettschildkröte die Lichtkegel. Der Schreck sitzt. Es hätte auch ein aufgeschreckter Hai sein können, der sich in die Ecke gedrängt fühlt. In einem großen Wrack weiß man nie genau, was – oder wer – einen erwartet.


© MARC VORSATZ

Die Lokomotivräder an Bord der „Numidia“ sind Teil des Riffs geworden.



Reisetipps

Die Flughäfen Marsa Alam und **Hurghada** werden von Berlin mit Air Cairo, Easyjet oder Eurowings ohne Umstieg erreicht, Tickets ab 390 Euro. Tauchsafaris zu den **Brother Islands** werden von deutschsprachigen Tauchreiseveranstaltern wie Bluewater Safaris aus Berlin, Schöner Tauchen aus Bremen oder Waterworld aus Tirol angeboten. Ab etwa 1.300 Euro inkl. Equipment, Vollverpflegung, Transfers, örtlichen Gebühren, ohne Flug.



Der Tauchgang ist eine physische wie kognitive Herausforderung. Da ist zum einen die heftige Strömung, die seit nunmehr 125 Jahren permanent gegen die Backbordwand drückt und diese noch immer nicht niedergerungen hat. Eine Strömung, die im Wrack glücklicherweise eher moderat ist.

Zum anderen taucht man permanent kopfüber fast senkrecht zwischen Fußboden und Decke abwärts. Das menschliche Gehirn hat jedoch das Schiffsdeck als horizontale Ebene abgespeichert. Die Welt steht Kopf, der Mensch schwebt in fremder Materie mit ein paar Litern Pressluft im Tank und einer Uhr, die gnadenlos tickt. Verirren ist keine Option.

Nicht jeder Taucher kommt damit klar. Wer zum Eisenbahnwrack taucht, sollte reichlich Erfahrung mitbringen. 50 geloggte Tauchgänge sind ohnehin gesetzlich vorgeschrieben an den Brothers, die wenigsten kommen mit unter 100. Doch der weite Weg lohnt: CNN kürte die „SS Numidia“ vor einigen Jahren zum neuntbesten Tauchspot der Welt, als eines der beeindruckendsten Wracks weltweit. Geschätzte 300.000 gesunkene Schiffe sollen sich in den sieben Weltmeeren befinden.

Pfeilschnelle Barrakudas und patrouillierende Hammerhaie

Rankings hin oder her, den Abertausenden roten Fahnenbarschen, die das Dampfschiff als ihr Zuhause gewählt haben, ist das völlig egal. Genau wie den Papageifischen an der Reling, die an den Hartkorallen knabbern. Oder den unzähligen winzigen Glasfischen im Laderaum, deren Schwarm sich teilt, wenn ein Taucher auf sie zuschwimmt. Die Laderäume sind mittlerweile leer, das Stückgut wurde mühsam gelöscht, als die „Numidia“ über Monate auf dem Saumriff festhing.

Der stählerne Korpus bietet bis heute Schutz vor pfeilschnellen Barrakudas im oberen Bereich wie vor patrouillierenden Hammerhaien weiter unten Richtung Schiffsschraube. Diese Region ist den sogenannten Tec-Divern mit speziellen Atemgasgemischen vorbehalten.

Für Sporttaucher ist bei 40 Meter, sprich in diesem Fall im Maschinenraum, Schluss. Bei diesem sauerstoffzehrenden Tauchgang geht es nach einer halben Stunde wieder Richtung Licht. Im Strömungsschatten der stählernen Lady zieht ein filmreifes Habitat an den langsam aufsteigenden Tauchern vorbei, wie es in dieser Pracht weltweit nur noch recht selten zu finden ist. Korallen in Hülle und Fülle. Der Übergang von Schiff zu Riff ist längst nicht mehr auszumachen.

Als ob das nicht genug wäre, ziert ein großer purpurroter Federstern die Steilwand. Fast hätten die Taucher wegen ihm ein Walhai-Weibchen mit Nachwuchs übersehen. Gemächlich ziehen die zehn Meter langen Fische vorbei und scheinen sich von den Tauchern nicht aus der Ruhe bringen zu lassen. Auch nicht vom Weißspitzen-Hochseehai im Blauwasser, der geschmeidig durch sein weites Revier gleitet.

Dort soll er bitteschön auch bleiben. Diese Spezies gilt als potenziell gefährlich, für vier Taucher endete das Abenteuer „Numidia“ in der Vergangenheit mit lebensgefährlichen Bisswunden. Daraufhin schloss Kairo 2018 die Brothers für ein Jahr. Angeblich, um das Verhalten der Hochseehaie besser zu erforschen, vermutlich aber, um Negativschlagzeilen zu vermeiden. Danach kam mit der Corona-Pandemie die nächste Durststrecke für Divemaster Walid und all die anderen Diveguides, die mit den Tauchgängen ihre Familien ernähren.

Umso glücklicher sind sie, dass die Tauchsafaris in den vergangenen Jahren wieder Fahrt aufgenommen haben. Die Männer an Bord hofften, dass die geopolitischen Spannungen um die Arabische Halbinsel nicht das Rote Meer erreichen. Für die „Numidia“ hat sich die Zukunft in einer Nacht entschieden, für die Tauchlehrer bleibt sie ungewiss.