

S. S. Carnatic

Das Weinwrack am Kupferriff

Dies ist die Geschichte eines Postschiffs im Dienste Ihrer Majestät des britischen Imperiums in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Ein tragisches Unglück hinterliess der Nachwelt eines der ältesten betauchbaren Wracks im Roten Meer und weckt nostalgische Erinnerungen.

■ Text und Bilder: Bernd Nies

Die 1862 in London gebaute S. S. Carnatic stammte aus der Zeit, als die Segelschiffe allmählich den Dampfschiffen weichen mussten. Äusserlich glich sie einer Brigg, einem zweimastigen Segelschiff, zwischen den Masten verriet jedoch ein Schornstein den zusätzlichen Antrieb einer mit Kohle betriebenen Dampfmaschine im Rumpf. Der Vortrieb wurde mit einer dreiblättrigen Schiffsschraube erzielt, der Hauptanteil stammte aber noch von den Segeln. Der Rumpf bestand aus genieteten Eisenplatten und die zwei Hauptmasten waren ebenfalls aus Eisen gefertigt. Die drei niedrigen Decks waren mit Holzplanken besetzt. Die Kabinen waren

eng, im Heck befand sich ein Salon für die Passagiere der 1. Klasse.

Dank des zusätzlichen Dampftriebes war man nicht mehr den Launen der Winde ausgeliefert, sondern es konnten erstmals Linienschiffe mit einem geregelten Zeitplan betrieben werden. Die S. S. Carnatic fuhr die Strecke Suez nach Bombay, teils weiter bis nach Hongkong, und transportierte Post, Fracht und Passagiere zwischen den östlichen Kolonien des britischen Imperiums. Zu der Zeit befand sich der Suez-Kanal noch im Bau und die Strecke von Alexandria nach Suez musste über Land bewältigt werden.

Die Carnatic war seinerzeit ein bekanntes Schiff und galt als modern und luxuriös. Der bekannte französische Schriftsteller Jules Verne erwähnte sie in seinem 1873 veröffentlichten Roman «In 80 Tagen um die Welt», vermutlich nicht wissend, dass das Schiff wenige Jahre zuvor gesunken war.

Letzte Reise

Am 12. September 1869 legte die Carnatic vom Hafen



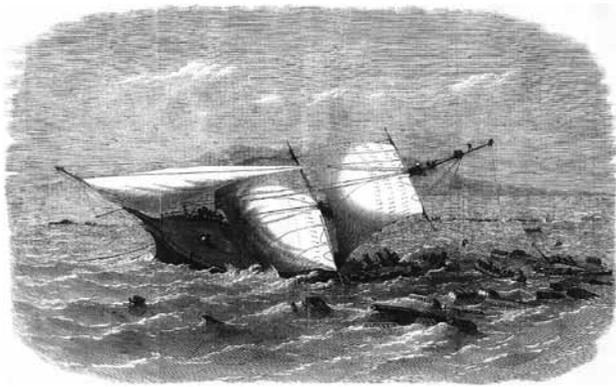
in Suez ab. Die Ladung bestand aus Postsäcken, Baumwollballen, Kupferplatten, Wein- und Mineralwasserflaschen und Goldmünzen im Wert von 40 000 Pfund Sterling – damals ein Vermögen mit heutigem Gegenwert von etwa 2 Mio. Franken. An Bord reisten etwa 230 Personen: Passagiere, Besatzung, Angestellte der P&O-Linie und der Regierung. Kommandiert wurde die Carnatic wie schon viele Male zuvor von Kapitän P. B. Jones.

In der darauffolgenden Nacht durchquerte das Schiff eine schlecht kartografierte Region in der Strasse von Gubal im Golf von

Suez. Bei ruhiger See fuhr sie mit voller Fahrt auf ein bis knapp unter die Wasseroberfläche ragendes und schwer auszumachendes Korallenriff auf. Der Bug steckte auf dem Riffdach fest, während das Heck über freiem Wasser hing. Der Schaden wurde anfänglich als gering eingestuft und das eindringende Wasser konnte von den Lenzpumpen bewältigt werden. Versuche, das Schiff durch Abwerfen von Ladung und mit Winden vom Riff zu ziehen, blieben erfolglos. Der Kapitän entschied, auf das bald vorbeikommende P&O-Linienschiff Sumatra zu warten, welches sie an Bord nehmen sollte.

Das zweimastige Dampfsegelschiff S. S. Carnatic auf einem zeitgenössischen Farbdruck aus dem Jahre 1863.

Der Untergang der S. S. Carnatic. The Illustrated London News, 1869.

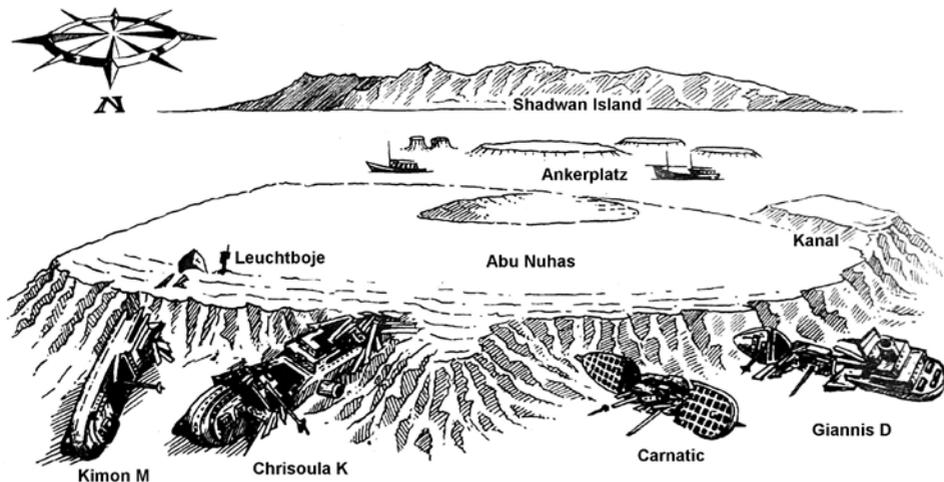


Es herrschte anfänglich eine allgemeine Stimmung der Gelassenheit an Bord. Viele Passagiere waren sich solche Probleme von früheren Reisen gewohnt. Man scherzte, dass nicht einmal die «Great Eastern», das damals stärkste Dampfschiff, sie hätte befreien können. Die vielen seltsamen bunten Fische, die von Deck aus beobachtet werden konnten, sorgten für zusätzliches Vergnügen und man versuchte, sie zu angeln. Im Laufe des

Tages kamen Wind und Wellen auf und der festgekeilte Rumpf knarrte bedenklich und liess nichts Gutes erahnen. Das Schiff wurde mit einem zweiten Anker auf dem Riffdach fixiert.

Der Zustand des Schiffes verschlechterte sich in der Nacht zusehends. Es wurden immer mehr Lecks entdeckt und der Rumpf begann, achtern vollzulaufen. Der 1.-Klasse-Salon im Heck stand schon teilweise unter Wasser. Gegen ein Uhr

Das Riff Abu Nuhas, welches schon etlichen Schiffen zum Verhängnis wurde. Vier Wracks liegen in für Sporttaucher erreichbaren Tiefen.

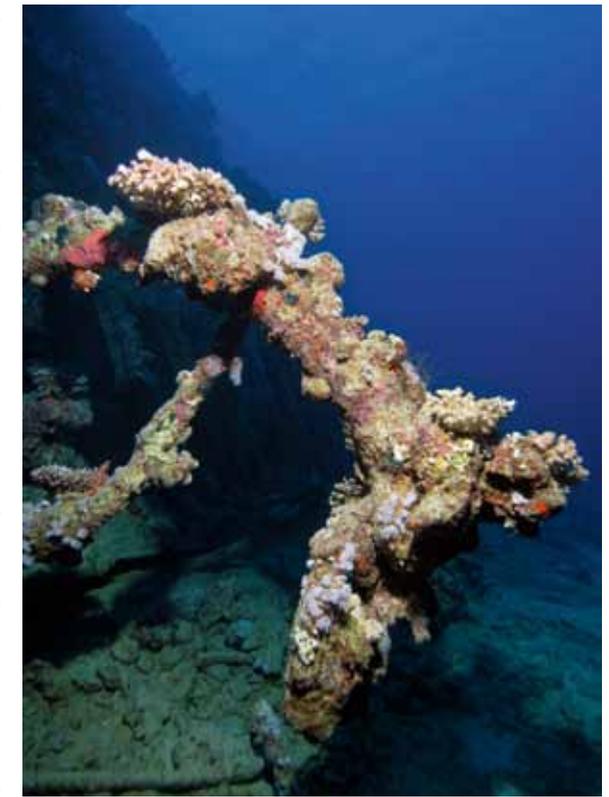


nachts, erreichte der steigende Wasserstand die Boiler der Dampfmaschine und das Feuer musste gelöscht werden. Das Schiff war nun ohne Energie für die Lenzpumpen und ohne Licht. Die Passagiere wurden geweckt und aufs Vorschiff dirigiert, wo sie eine ungemütliche Nacht verbrachten.

Während der Nacht hatte der Wind aufgefrischt. Die Carnatic hatte bereits eine beträchtliche Schräglage: Das Achterdeck befand sich teilweise schon unter Wasser. Es wurde ein weiterer Anker ausgebracht und am Vormast wurden einige Segel gesetzt. Man hoffte, dass der Wind das Schiff weiter aufs Riff drücken würde bzw. in der augenblicklichen Lage halten konnte. In freiem Wasser, so wurde befürchtet, könne das Schiff sofort untergehen.

Untergang

Der Wind nahm weiter zu und peitschte nun hohe Wellen gegen den festgekeilten Rumpf. Die Lage wurde bedrohlich. Gegen 11 Uhr gab der Kapitän endlich das Kommando, die Carnatic zu evakuieren. Die ersten vier Passagiere hatten bereits ihren Sitz im Rettungsboot eingenommen, als plötzlich das Schiff in der Mitte auseinanderbrach, sich drehte und Passagiere und Rettungsboote durch die Luft schleuderte. 31 Menschen (anderen



Quellen zufolge 27) ertranken beim Unglück. Ein Teil schaffte es auf das Riffdach und stand bis zum Bauch im Wasser, andere klammerten sich an den noch immer aus dem Wasser ragenden Fockmast. Das herabhängende Focksegel versperrte jedoch die Sicht und es vergingen Stunden, bis sie entdeckt wurden.

Nach etlichen Stunden, nachts um 20 Uhr, waren mit den wenigen noch intakt gebliebenen Rettungsbooten im Pendelverkehr durch die Wellen alle Überlebende auf die fünf Kilometer entfernten

Überwachener Davit (Ladebaum für Rettungsboote), an dem früher eines der Rettungsboote festgemacht war.



Am Bug ist die Verankerung des Bugspriets noch gut zu erkennen. Die Gallionsfigur, ein bärtiger Mann, fehlt leider.

te kleine Felseninsel Shadwan gebracht worden. Am Strand lagen Hunderte Ballen Baumwolltuch, welche zuvor in der Nacht des Aufpralls über Bord geworfen worden waren. Sie waren so dicht gepresst und im Inneren noch trocken geblieben, dass sie sich als Signalfeuer, notdürftige Bekleidung und Schlafunterlage eigneten. Das grösste Problem war jedoch Wasser: Auf der kargen Felseninsel gab es keines und die wenigen Fässer

Ein mit Korallen bewachsenes, viereckiges Bullauge in der aus Eisenplatten genieteten Bordwand.



mit Trinkwasser waren teils ausgelaufen oder wurden idiotischerweise geleert, um als Schwimmkörper zu dienen. Die Misere dauerte zum Glück nicht lange. Nur kurze Zeit später konnte am Horizont das Licht eines herannahenden Schiffes ausgemacht werden. Es handelte sich um das ersehnte P&O-Linienschiff Sumatra. Dieses entdeckte das Signalfeuer und steuerte darauf zu.

Bergung

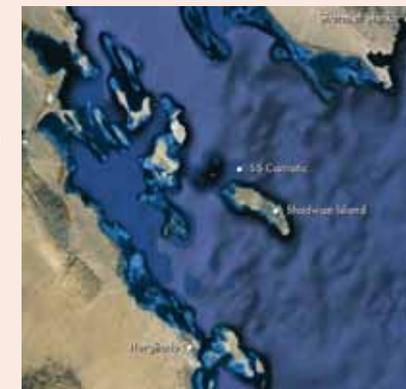
Wenige Wochen später wurde eine der ersten erfolgreichen Bergungsaktionen der Neuzeit ins Leben gerufen. Mit der damals revolutionären Helmtauchausrüstung konnten die 40 000 Pfund in Goldmünzen vollständig gehoben werden. Gemäss anderen Quellen waren es nur 32 000. Gerüchten zufolge soll sich noch immer ein Teil



des Goldes an Bord befinden, was zum Mythos um dieses Wrack beitrug. In der Zwischenzeit waren schon einheimische Freitaucher am Werk und erleichterten das Wrack vor allem um die für die indische Münzanstalt bestimmten Kupferplatten, welche auf dem Schwarzmarkt verhökert wurden. Daher stammt auch der arabische Name des Riffs «Sha'ab Abu Nuhas», was «Vater des Kupfers» bedeutet.

Ein Krokodilsfisch, der sich unter dem Wrack ein Plätzchen ausgesucht hat. Die weisse Stelle auf seinem Rücken dürfte von einer Verletzung herrühren.

Name:	S. S. Carnatic
Baujahr:	1862
Schiffstyp:	Dampfschiff mit Brigg-Takelage
Konstrukteur:	Samuda Brothers
Werft:	Cubitt Town, Isle of Dogs, London
Reederei:	Peninsula & Oriental Steam Navigation Company
Abmessungen:	89,8 x 11,6 x 7,8 Meter
Verdrängung:	2014 Bruttoregistertonnen
Ladekapazität:	1254 Nettoregistertonnen
Antrieb:	Kohlebetriebene 4-zylindrige Dampfmaschine mit Propeller
Leistung:	2442 PS
Geschwindigkeit:	12 Knoten (max. 15 Knoten)
Gesunken:	14. September 1869
Position:	27° 34.25' N, 33° 55.75' E





Die Heckpartie des Wracks mit Ruder, Schiffsschraube und Tauchbuddy.

Nach der Bergung geriet das Wrack lange Zeit in Vergessenheit, bis es 1984 zufällig von Tauchern wiederentdeckt wurde. Sie wollten eigentlich das Wrack der ein Jahr zuvor gesunkenen Giannis D erkunden, welches nur etwa 200 Meter entfernt lag. 1987 wurde das Wrack eindeutig als die Carnatic identifiziert.

Tauchen am Wrack

Das kleine dreieckige Riff Sha'b Abu Nuhas liegt vier Kilometer nördlich der kleinen Felseninsel Shadwan im Golf von Suez in der Strasse von Gubal. Es wird hauptsächlich von Safari- und Tagesbooten ab Hurghada angefahren. Das Riff reicht bei Ebbe bis etwa 0,5 Meter unter die Wasseroberfläche.

Das Wrack der Carnatic ruht heute mit dem Rumpf seewärts auf die Backbordseite gekippt in etwa 29 Metern Tiefe. Die Schräglage beträgt ungefähr 60 Grad. Die 150 Jahre unter Wasser

haben ihre Spuren hinterlassen: Die Holzplanken der Decks haben sich vollständig aufgelöst, sodass nur noch die Eisenspannen zu sehen sind und im Inneren eine Atmosphäre aus Licht und Schatten schaffen. Der in der Mitte auseinander gebrochene metallene Rumpf ist über und über mit Korallen in den schönsten Farben und Formen überwachsen. Man kann sich dahinter gut vor der manchmal starken Strömung verstecken. Das Heck mit der immer noch vorhandenen Schiffsschraube ist ein besonders schönes Fotomotiv. Auch der Bug ist sehr fotogen, obwohl von der Gallionsfigur nichts mehr zu sehen ist. Aber man erhält einen schönen Einblick in die damalige Bauweise. Im Trümmerfeld in der Schiffsmittle sind noch Schornstein und Boiler der Dampfmaschine zu erkennen.

Von der ursprünglichen Ladung und vom Inventar an Bord, welches nicht schon 1869 geborgen wurde, ist heute leider nicht mehr viel zu sehen. So manches Stück hat inzwischen den Weg ins Regal irgendwelcher Taucher gefunden. Hauptsächlich handelte es sich um Weinflaschen aus dickem, grünlichem Glas, wovon heute nur noch Scherben übrig sind. Daher stammt auch der Spitzname «das Weinwrack».

Im Laufe der Jahre haben sich weitere Wracks (alle-



samt Frachtschiffe) zu der Bug der Chrisoula K liegt auf dem Rifdach und ragt aus dem Wasser. Die Lage der Olden ist unbekannt. Vermutlich ist sie in Tiefen abgerutscht, die jenseits des Sporttauchens liegen.

Links: Mit Korallen überwachsene Eisenträger.

Rechts: Tauchbuddy mit Davit.

Weitere Quellen

The S. S. Carnatic: A Historical and Archaeological Analysis of the Underwater Cultural Heritage of a 19th Century Steam Powered Screw Propelled Ship, Janelle Harrison, University of Bristol, September 2007, www.scribd.com

The Illustrated London News, Nr. 1562 of October 16, 1869, vol. 55 (1869), p. 381

The Illustrated London News, Nr. 1568 of November 27, 1869, vol. 55 (1869), p. 528

www.aquatours.com/wrecks/carnatic.htm

www.en.wikipedia.org/wiki/SS_Carnatic

www.de.wikipedia.org/wiki/Abu_Nuhas

www.wikivoyage.org/de/Abu_Nuhas

www.bestofdiving.info/?sld=10170&ald=45

www.wrecksite.eu/wreck.aspx?13677

www.theshipslist.com/ships/lines/pando.html

www.taucher.net/redaktion/3/Kohle_an_Bord___9.html