

Code B-17

Flying Fortress

technisches Tauchen in Kroatien

Die Insel Vis ist wegen ihrer Lage, des milden Klimas, der Schönheit der Landschaft und den pittoresken Kieselsteinbuchten schon seit je her die "Perle der Adria". Die reich gegliederte Küste weist zahlreiche Unterwassergrotten und viele antike Fundstätten, wie z. B. griechische Wracks auf. Aber gerade für die begeisterten Wrack- und Techniktaucher bietet die Küste und ihre erstaunlich vielen Wracks teilweise aus dem 2. Weltkrieg einzigartige Taucherlebnisse. Die interessanten Wracks beginnen ab 45 m und reichen teilweise bis 82 m Tiefe hinab. Ihre Länge variiert zwischen 45 m - 104 m Länge. Aber auch der normale Sporttaucher kann aufgrund der hervorragenden Sichtweiten viele flache und auch sehr interessante Bereiche erkunden. Und nicht vergessen sollte die reichhaltige Flora und Fauna, die aufgrund der sehr guten Wasserqualität an dieser exponierten Lage in der Adria gedeiht.

Als wir im Jahre 2002 erfuhren, dass neben der Insel Vis eine intakte amerikanische "Fliegende Festung" vom Typ Boeing B-17G gefunden wurde, kam diese Nachricht in den Taucherkreisen einer Sensation gleich. Es handelte sich nämlich um das einzige bis jetzt bekannte völlig intakte, in unseren Gewässern entdeckte Bomberflugzeug aus dem Zweiten Weltkrieg. Doch als bekannt wurde, daß das Flugzeug in 73 m

Tiefe liegt, waren viele enttäuscht weil es für die meisten Sporttaucher nicht erreichbar ist. Glück für unser Team, denn mit entsprechender Ausbildung bzw. Technik liegt das Wrack in einem durchaus akzeptablen Tiefenbereich. Und nicht nur das Flugzeug ist das einzige Highlight rund um die Küste der Insel Vis. Doch dazu später.

Von Ihrer Geschichte weiß man nur von den Erzählungen eines alten, im Dorf Rukavac an der Südküste lebenden Fischers. Er war noch ein Kind als im Sommer 1944 die ersten schweren Bomber der Alliierten begannen im Kriegsflughafen auf der Insel Vis zu landen.

Den beschädigten viermotorigen Flugzeugen die nach einem Bombenabwurf über dem besetzten Europa wo Sie oft durch deutsche Flugabwehr in Schwierigkeiten geraten sind, war die Landung auf Vis ihre einzige Hoffnung. Viele Flugzeuge wurden stark beschädigt und konnten auf der kurzen Piste in der Inselmitte nicht mehr landen. Aus diesem Grunde sprangen Ihre Crews mit Fallschirmen ab und die Flugzeuge stürzten ins Meer.

Wir hatten das Glück, folgenden Sachverhalt in Erfahrung zu bringen.

06 November 1944, Uhrzeit 0300:

Der Pilot Lt. Irving Emerson und der Schütze Sieling leben heute noch und waren bereit die Geschichte an die Öffentlichkeit zu bringen und wie folgt zu rekonstruieren:

"Ein ganz neuer, prachtvoller Bomber B-17 G, Seriennummer 44-6630, kam am 03.11.1944 in die italienische Basis Ammendola, wo er der Aufstellung des 340ten Geschwaders, der 97ten Bombergruppe der 15ten amerikanischen Luftstreitkräfte zugeordnet wurde. Das Flugzeug war brandneu und hatte außer den nationalen Kennzeichnungen, keiner zu einer Gruppe oder dem Geschwader gehörenden Bildsymbolen. Das Flugzeug brach 3 Tage später auf um seine erste Aufgabe zu erfüllen - die Stadt Wien aus der Luft anzugreifen. Die Besatzung dieses fatalen Fluges zählte 11 Leute unter denen ein Fotograf war.

Eins nach dem anderen fliegen die Flugzeuge unseres Geschwaders ab. In 3000 m Höhe legen wir Sauerstoffmasken auf und steigen bis 9000 m Höhe auf. Kurze Zeit später erfahren wir das Wien unter einer Wolkendecke liegt und fliegen nach Maribor (Slowenien).

Wir nähern uns unserem Bomberziel, wobei die Formation, um exakt zu zielen, in gerader Linie zu fliegen hat. Im Bug beginnt unser Bombenschütze die Zielleitanlage zu aktivieren. Vom Anfang bis zum Augenblick des Bombenabwurfes wird er das Flugzeug fliegen. Unsere eigenen Jagd-Begleitflugzeuge vom Typ Mustang P-41 kehren zurück. Vor

uns erscheint eine Wand aus kleinen schwarzen durch Explosion der Flugabwehrkanonen gebildeten Wolken. Als unser Bombenschütze sagt, " Die Bomben sind abgeladen", explodiert eine Granate unter uns und beschädigt das Hydrauliksystem. Eine zweite Granate unter uns innerhalb des rechten Flügels entzündet den Motor. Der Rumpf füllt sich schnell mit Rauch. Der Copilot ist durch Granatsplitter schwer verletzt.

Ab jetzt beginnt der Überlebenskampf der Besatzung. Unser Flugzeug nimmt Kurs auf die Insel Vis dem am nächsten gelegenen Luftwaffenstützpunkt der Alliierten. Nach mehrmaligen erfolglosen Landeversuchen entschließt sich Emerson zu einer Notwasserung unweit der Inselküste. Die Besatzung gelang die Rettung in einem Floß und wird von Fischer, des nahegelegenen Dorfes aufgenommen. Leider kam die Hilfe des während des Fluges verletzten Copiloten zu spät. Er verstarb während des Fluges."

Die südlichen Küstengewässer sind dem offenen Meer zugekehrt, so dass bei Winden aus Süd-Ost mit hohem Wellengang zu rechnen ist, der ein sicheres Abtauchen und Dekomprimieren erschwert. Die B-17 liegt völlig intakt auf ebenen Sandgrund in 73 m Tiefe. Das Flugzeug liegt flach auf dem Grund und ist auch mit feinem Echolot nur schwer auszumachen. Weiterhin schwierig ist das sichere Ankern aufgrund der hohen Wassertiefe

B-17 Bomber:

Art:	Schwerer Bomber
Typ:	Boeing B-17G, Seriennummer 44-6630
Zugehörigkeit:	Amerikanisch, 340 Bomb Squadron, 97 Bomb Group
Abmessungen:	Länge = 22,67 m Spannweite = 31,633 m Gewicht = 24948 kg
Bewaffnung:	12-13 12,7 mm Browning, 7893 kg Bomben
Triebwerke:	4 x Wright R-1820-97, mit je 1217 PS
Geschwindigkeit:	Reisegeschwindigkeit = 293 km/h
Max. Geschw. = 462 km/h	
Absturz:	am 6.11.1944
Ursache:	deutsche Luftabwehr
Ort:	Insel Vis
Ortung:	ca. 150 m von der Küste entfernt
Max. Tiefe:	73 m
Min. Tiefe:	66 m
Strömung:	überwiegend schwach
Sicht:	sehr gut bis außerordentlich



B-17 – Flying Fortress

23 Oktober 2004

Mit 25 Knoten verlassen wir den sichereren Hafen Komiza um den Tauchgang am Bomber durchzuführen.

Rückwärts lassen wir vier Taucher uns, jeweils mit fast 50 Kg Tauchausrüstung ins Wasser fallen. Das Wasser ist stahlblau.

Schemenhaft ist unser Seil zu erkennen. Wir tauchen entsprechend den Koordinaten des GPS-Gerätes ab. Um eine möglichst hohe Grundzeit auch auszunutzen erreichen wir Abtauchgeschwindigkeiten von mehr als 40 m/min. Bereits in 55 m Wassertiefe sind schemenhaft die Umrisse des riesigen Bombers auszumachen. Zwei Minuten später "lande" ich am Bug der B-17 und wir beginnen nach einem kurzen Check die Exkursion, mit einer geplanten Grundzeit von 30 Minuten.

Durch die Fenster kann man problemlos in das Innere schauen, man sieht das Instrumentenbrett, Hebel, Schalter und die Steuergriffe beider Piloten alles noch erhalten und an seinem Platz wie zu dem Zeitpunkt als es versank. Die Heckkanonen im Kaliber 12,7 mm sind alle an ihrem Platz und teilweise von einer Muschelschicht überzogen.

Wir gleiten entlang des Rumpfes Richtung Heck und schauen in die Flakkabine auch hier offenbart sich noch die gesamte Technik samt Maschinengewehren. Auf dem Sandgrund liegt noch immer der verknitterte Stoff eines Fallschirmes. Die an

den Flügeln angebrachten Propellermotoren sind ganz von Algen und Muscheln überzogen, die in dichten Trauben herabhängen. Unter dem linken Flügel sieht man einen Teil des Fahrwerkes. Das Rad ist bis zur Hälfte im Untergrund versunken. Ein prachtvoller großer Barsch nutzt die künstliche Deckung der riesigen Tragfläche aus.

Meine Tauchpartner signalisieren ihre Begeisterung mit ausgeprägten OK - Zeichen. Es freut mich als Organisator auch diese alten Tauchhasen noch mit einer fast kindlichen Begeisterung am Wrack zu erleben. Die letzte Minute vor dem Auftauchen verbringe ich am Rumpf um einen Überblick über dieses fliegende Monstrum zu erhalten und schaue dabei Richtung Oberfläche, wo sich im Sonnenschein die Wasseroberfläche spiegelt - aus 73 m Tiefe. Die mehr als einstündige Dekopause lässt Zeit diesen Tauchgang noch einmal zu erleben.

Das Wrack der B 17 steht unter Denkmalschutz. Das Bergen von Gegenständen, die sich am Flugzeug oder in seiner unmittelbaren Umgebung befinden, ist strengstens untersagt.

Der wesentliche Teil der ehemaligen amerikanischen Besatzung lebt noch heute und hat vor kurzen einen Kranz an der Stelle niedergelegt zu Gedenken an den verstorbenen Co-Piloten, dessen Leichnam nie gefunden wurde

Brioni:

Bootstyp:	Passagier- und Frachtschiff
Name:	Brioni
Zugehörigkeit:	Italien, (ex. Österreich Ungarn)
Abmessungen:	Länge = 68,3 m, Breite = 9,5 m, 1111 BRT
Gesunken:	02.02.1930
Ort:	Südseite der kleinen Insel Ravnik, nahe Vis
Max. Tiefe:	63 m
Min. Tiefe:	45 m
Strömung:	vorwiegend gering
Sicht:	sehr gut

Leider ist über das Schicksal des Schiffes derzeit noch wenig bekannt. Der Almanach "Pomorski godisnjak" aus dem Jahre 1932 und noch einige andere Quellen, erwähnen, am 2. Februar 1930 sei das Schiff aus Split nach Vis während eines heftigen Unwetters bei Regen und extrem starken südwestlichen Wind auf die Küste unweit des Kaps vor dem Inselchen Ravnik auf Grund gelaufen und rasch gesunken. Nach deren Angaben beförderte es Wein und überwiegend Tabak. Es ist nicht bekannt, ob es zu menschlichen Opfern gekommen ist. Dies und weitere Einzelheiten sollen noch erforscht werden.

Unsere Gruppe taucht dicht an den Felsen, wo die Spuren des Aufpralles der Brioni noch sichtbar sind. Das Wasser ist kristallklar, so dass wir das Heck des Frachters schon ab etwa 25 m Tiefe wahrnehmen können. Das Wrack ist ganz und die 74 Jahre auf dem Meeresgrund haben keine nennenswerten Schäden hinterlassen. Das Loch welches für den Schiffbruch verantwortlich war ist nicht mehr zu erkennen. Vermutlich liegt es auf der Backbordseite im

Sandgrund. Der höchste Teil des Schiffes befindet sich in etwa 44 m Tiefe, in der Nähe des felsig abfallenden Felsgrundes. Hier beginnen wir wie gewöhnlich unseren Tauchgang. Wir folgend der schlanken Rumpflinie in etwa 35 m Tiefe Richtung Bug, um einem möglichst umfassenden Eindruck von der Größe und dem Aussehen zu erhalten.

Der Bug ist nicht auszumachen. Er liegt irgendwo vor uns in 63 m Tiefe. Wir erblicken steuerbord, in etwa 55 m Tiefe die Davids der Rettungsboote und weitere gut erhaltene Mastaufbauten, die wie Krakenarme ins Wasser ragen. Der obere Teil des Schornsteines ist abgefallen und liegt neben dem Schiff. Die Holzschiffsdecke ist eingefallen, der Einblick in das Deck und den Maschinenraum ist dadurch teilweise möglich und erleichtert bei diesem ersten Tauchgang die weitere Vorgehensweise in Bezug auf die Erforschung der inneren Schiffsräume bzw. der zwei großen Laderäume. Die Kommandobrücke mittschiffs ist noch intakt und die Bullaugen haben noch ihre Form bewahrt.

Am Bug und um die Ankerwinden schwimmen Schwärme von kleinen Fischen in zarten gelb Tönen mit langen bläulichen Flossen. Mittelmeerfahnenfische. Im Licht der starken Scheinwerfer sehen sie aus als ob sie aus den tropischen Gewässern kommen. Im hinteren Laderaum entdecken wir zwei mittelprächtige Drachenköpfe, die Ladung bestehend aus Fässern und Holzkisten noch bewachen. Reling, Mastaufbauten und die Frachtkräne sind mit knallgelben Schwämmen bedeckt. Wir beginnen im hinteren Laderaum ins das Wrack einzudringen und uns

einen kurzen Überblick zu verschaffen.

Ein Congeraal gleite sichtlich irritiert im Scheinwerferlicht an uns vorbei und verschwindet in einer nicht einseharen Ecke. In 65 m Tiefe betrachten wir gegen die hochstehende Vormittagssonne die Ausmaße des Wracks und beginnen nach nunmehr 25 Minuten und reichlich Dekompression den Aufstieg. Weitere Tauchgänge an dem sehr gut erhaltenen Wrack werden innerhalb der nächsten Tage folgen.



Tauchbasis

Lovac:

Bootstyp:	Fischtrawler
Name:	Lovac
Zugehörigkeit:	Kroatien
Abmessungen:	Länge = 17,3 m, Breite = 5,5 m
Gesunken:	Herbst 1992
Ort:	Südseite vor der Bucht Komiza
Max. Tiefe:	82 m
Min. Tiefe:	76 m
Strömung:	vorwiegend gering
Sicht:	sehr gut

Wieder verlassen wir mit dem Zodiac unseres Basenbesitzers den Hafen von Komiza. Auch in diesem Falle hat unser Freund Sinisa wieder alles bestens organisiert. Nicht nur das Wetter stimmt im Herbst, sondern auch die gesamte Technik samt Notfallmanagement.

Nicht von ungefähr kommt die perfekte Einstellung zu seiner Passion dem Tauchen. Gelernt hat unser Skipper bei der Marine das Handwerk als Kampftaucher. Und mit 46 Jahren gehört der Sportler noch nicht zum alten Eisen. Freitauchgänge bis in 38 m Tiefe, stellen ihn vor keine unlösbare Aufgabe.

Routiniert steuert er das Zodiac zu seiner GPS Position und macht das Boot an der nicht einsehbaren Boje fest. Bei diesem Tauchgang muss alles sofort klappen. Die Ausrüstung zieht uns wieder gnadenlos in die Tiefe. Bei diesem Tauchgang können wir die Abtauchgeschwindigkeit sogar noch steigern. Exakt neben dem Grund schweben wir am Trawler ein. Der Mast des Fischerbootes

ist mit einem fremden Fischernetz teilweise eingewickelt und kommt fast einem Segel gleich. Große Seesterne bedecken das Netz und ein großer prächtiger Fischschwarm kreist seelenruhig um den Mast.

Die Sicht ist heute leider reduziert und beschränkt sich auf nur ca. 15 m. Beim Blick in das Wrack erkennen wir das es sehr schnell gesunken sein muss. Sämtliche Navigationsinstrument einschl.

Fischortungssysteme und persönliche Gegenstände sind Zeitzeugen eines schnellen Unterganges hier auf der dem offenen Meer zugewandten Seite. Im Kielbereich am Grund haben sich mehrere größere Lobster ein Plätzchen gesucht. Das Wrack liegt aufrecht auf dem Sandgrund und ist ebenfalls wieder sehr gut erhalten. Später fahren wir das Wrack in einem heftigen Unwetter gesunken ist. Der Versuch das Schiff in ruhige Gewässer zu bringen war eine fatale Fehlentscheidung Skippers.

Ursus:

Bootstyp:	Schlepper
Name:	Ursus
Zugehörigkeit:	Italien, Venedig
Abmessungen:	Länge = 36 m, Breite = 7,5 m, 410 BRT
Gesunken:	13.1.1943, versenkt vom britischen U-Boot
Ort:	Südseite der kleinen Insel Ravnik, nahe Vis
Max. Tiefe:	63 m
Min. Tiefe:	45 m
Strömung:	vorwiegend gering
Sicht:	sehr gut

Das Wrack wurde 1943 von einem britischen U-Boot versenkt und ruht seitdem auf schräg abfallendem Meeresgrund auf 63 m Tiefe. Das Wrack liegt dem offenen Meer zugewandt und ist ebenfalls unzerbrochen. Insgesamt zwei Matrosen verloren beim Angriff ihr Leben.

Bei diesem Wracktauchgang, wir sind uns eigentlich im Vorfeld einig kann keine weitere Steigerung in Bezug auf Sichtweite, Flora und Fauna bzw. der allgemeinen geschichtlichen Bedeutung mehr erreicht werden. Doch beim "Landeanflug" auf dieses weitere tiefe Wrack müssen wir uns wieder eines besseren belehren lassen. Fantastisch bewachsen und von vielen Fischen umschwärmt präsentiert sich uns das Wrack.

Wir tauchen nach bewährten Muster am Wrack entlang und bewundern das große im Heckbereich platzierte Geschütz, als ob es noch heute auf das feindliche U-Boot zielt. Wie von Geisterhand ragt es in den Himmel. Lutz und Markus tauchen bereits Richtung Eingang Maschinenraum um kurze Zeit später festzustellen,

dass die Stageflaschen den unkomplizierten Eintritt verhindern.

Routiniert liegen die 4 Flaschen rasch neben den Eingängen und die beiden sind verschwunden. Bernd und ich versuchen in die Mannschaftsräume zu einzudringen. Am Heck gibt es eine weitere in das Unterdeck führende Öffnung, in der ein großer Seeaal hervorschaut. In der Mitte gibt es wieder eine Lichtöffnung mit geöffneten Deckeln auf denen große Bullaugen sichtbar sind. Die Dampfmaschine wird sichtbar und somit auch wieder unser anderes Team.

Die Reling ist teilweise von den Granatsplittern beschädigt. Trotzdem kann man gut die durch Schmieden am Heck befestigten Buchstaben - den Namen des Heimathafens Venedig erkennen. Über dem Deck liegt der große umgestürzte Schornstein, an dem die Spuren der Granateinschläge noch zu erkennen sind. Weiterhin erkennt man das aus den Buchstaben "R" verflochtene Monogramm, ein Markenzeichen der Com. "Ricmorchiatori Riuniti Panfido" aus Venedig. Der Schornstein ist von dem Einschuss zerstört, wobei diese

Buchstaben seltsamerweise heil sind. Auch die beiden Davids sind noch vorhanden und stark mit bunten Schwämmen bewachsen. Der Bug des Schlepper ist mit seinem

unteren Element in den Sand gedrückt. Es sieht aus, als ob das Schiff noch Fahrt macht.

B-24 – Liberator:

Flugzeugtyp:	Langenstreckenbomber, Consolidated B-24 H
Seriennummer:	unbekannt
Zugehörigkeit:	Amerika
Abmessungen:	Länge = 20,47 m, Spannweite = 33,53 m
Bewaffnung:	10 x 12,7 mm Browning, 5800 kg Bomben
Motoren:	4 x Pratt & Whitney R-1830-65 je 1217 PS
Geschwindigkeit:	Reisegeschw. = 346 km/h, Max. = 467 km/h
Abgestürzt:	unbekannt
Ort:	etwa 1 sm vom Hafen Vis entfernt
Max. Tiefe:	77 m
Min. Tiefe:	75 m
Strömung:	vorwiegend gering
Sicht:	sehr gut

Das Wrack liegt leider in drei Teile zerbrochen auf ebenen Sandgrund in bis zu 77 m auf offener See, ca.1,8 km vom sicheren Hafen Vis entfernt. Das Ankern erfolgt auf offenem Meer. Wir gleiten entlang der Führungsleine in die Tiefe. Das Wasser ist wieder sehr klar. Bereits in 45 m Wassertiefe hebt sich der ca. 35 m tiefer liegende Sandgrund ab. Wir erreichen den Rumpf des Bombers und werden sofort von neugierigem Lobstern in Augenschein genommen, die sich in den Nischen am Rumpf verstecken. Die horizontale Sichtweite beträgt gut und gerne 25 m. Wir gleiten mit leichter Strömung in Richtung der anderen Wrackteile und sehen als erstes die großen Propellerblätter des Bombers. Sie müssen sich während der Landung bzw. beim Aufprall noch gedreht haben, da sie stark verbogen sind.

Deutlich sieht man die großen Kolben der damaligen Sternmotoren. Im Bereich wo der Flügel mit Rumpf verbunden war, finden wir einen großen Haufen zu einer nur schwer erkennbaren Masse verflochtener Metallteile. Von Bomben gibt es keine Spur, was heißt, dass das Flugzeug nach seiner Mission wahrscheinlich zurückkehrte oder seine restlichen Bomben vorher abgeworfen hat. Aus dem Haufen der Rumpfreste schauen Maschinengewehrrohre heraus. Nicht weit von uns im Sandgrund steckt ein riesiger Gummireifen des Hauptfahrwerkes. Die Wrackteile sind buchstäblich bei der unfreiwilligen Wasserlandung zerrissen worden.

Die Treibstofftanks sind teilweise aufgerissen und sind stumme Zeitzeugen des Dramas. Ob Opfer zu

beklagen sind ist uns nicht bekannt. Weitere Erkundungen über die Identität dieses Flugzeuges stehen erst bevor.

Ziel nachfolgender Tauchgänge wird es sein, die Seriennummer des Flugzeuges zu entschlüsseln und mit Hilfe des amerikanischen Archivs, das den Stoff aus diesem Bereich aufbewahrt, irgendwann an Tages-

licht zu bringen und den Verbleib der Besatzung zu klären. Alles in allem eine nicht gerade einfache Aufgabe in 77 m Wassertiefe. Unsre Tauchgruppe ist auch von diesem Tauchgang wieder sehr erfreut, zumal wir die erste "Expedition" zu den Tiefen dieses geschichtsträchtigen Kapitels sind.

Vassilios:

Bootstyp:	Frachtschiff
Name:	Vasillios
Zugehörigkeit:	Griechenland
Abmessungen:	Länge = 104 m, Breite = 9 m, 2237 BRT
Gesunken:	19.03.1939, Aufprall gegen die Küste
Ort:	R. Stupisce, SW von Komiza, Insel Vis
Max. Tiefe:	57 m
Min. Tiefe:	25 m
Strömung:	gering
Sicht:	gut bis sehr gut

Vom Frachtschiff Vassilios weiß man nicht viel, sie gehörte dem griechischen Reeder Andros, der sie im Jahre 1938 gekauft hatte. In der Flotte des neuen Eigners fuhr es nicht lange. Das Schiff verunglückte in der Nacht am 18. März 1939 mit einer Kohlefracht. Manche Angaben, immerhin kurz vor dem Kriegsbeginn nicht nachgeprüft, sprechen davon, dass die Besatzung den Schiffbruch absichtlich verursachte um sich einer hohen Versicherungssumme zu bemächtigen.

Im Aufbau entdecken wir Rote Drachenköpfe und Congeraale. Fast sämtliche Trennwände sind mit gelben und roten Schwämmen bewachsen. Durch zwei geräumige Heckladeräume kann man in das Schiffin-

nere dringen und die riesigen Dampfkessel bewundern. Zum Bugteil über dem Steuerbord zurückschwimmend sehen wir in der Rumpfmittle zwei senkrechte Risse. Vermutlich haben diese für den Untergang gesorgt. Wir schweben entlang der Mittelachse des über einhundert Meter langen Stahlriesen entlang in Richtung des hinteren und letzten großen Laderaumes.

Größere Mengen Kohle sind beim Untergang teilweise im Laderaum verrutscht und bilden einen imposanten schwarzen Berg. Der Eingang zum hinteren Laderaum befindet sich auf 45 m Wassertiefe. Unsere starken Halogenscheinwerfer verlieren sich fast in der Dunkelheit. Ein riesiger vierblättriger Schiffspropeller be-

findet sich immer noch an der Wand de Laderaumes. Sein Durchmesser beträgt gut und gerne 4-5 m. Wir tauchen aus dem Laderaum entlang Richtung Heck, wo sich die beiden vierblättrigen Schiffspropeller befinden. Unter dem Ruderblatt misst der Tiefenmesser jetzt ca. 55 m Wassertiefe.

Der Tauchgang an der Vassilios ist einfach ein Klassiker, der immer wieder für Begeisterung sorgt. Mindestens 3 Tauchgänge sind allerdings notwendig um aufgrund der Dimensionen einen umfassenden Überblick zu erhalten.

Unser Tauchprogramm ist nach 10 Tauchtagen nunmehr weitgehend abgeschlossen. Weitere Tauchplätze wie z.B. eine bewaffnete Brigg mit toll erhaltenen Kanonen rund um die Untergangsstelle sowie zwei riesigen Anker runden das sehr abwechslungsreiche Tauchprogramm ab. Die Teti ein weiteres Wrack bietet sich für den Tauchanfänger ebenfalls noch an. Es liegt relativ gut erhalten in 35 m Wassertiefe und hat auch mit einer Gesamtlänge von 72 m durchaus respektable Ausmaße.

Für unsere Tekkiegruppe stellte dieser Trip eine absolut unvergessliches Erlebnis der exklusiven Art dar. Eine solche Anzahl und Größe von Wracks in respektablen Wassertiefen in Verbindung mit einer ge-

schichtsträchtigen Vergangenheit hatte bisher in der Adria keiner von uns vermutet. Unser Basenleiter vom ISSA Diving Center auf Komiza hat es jedenfalls verstanden unsere Bedürfnisse im vollen Umfang zu befriedigen.

Seine Basis, versteckt in einem alten Steinhaus direkt am Kieselstrand in der Nähe vom Zentrum in Komiza verfügt über die gesamte Ausrüstungspalette. Große 15 l und 18 l Stahlflaschen für den anspruchsvollen Sporttaucher stehen ebenso bereit wie Helium und Sauerstoff für das technische Tauchen. Das Fest-rupfschlauchboot sorgt mit seinem 150 PS Außenborder für max. Fahrspaß. Somit werden auch längere Ausfahrten kein Problem. Das geräumige blaue Stahlmotorschiff wird meistens für größere Gruppen eingesetzt.

Das An- und Ausziehen auf der Plattform sorgt für Komfort. Die Anreise über die fast fertige Autobahn bis nach Split war sehr angenehm. Die Wassertemperaturen im Oktober betragen immer noch 21 °C an der Oberfläche. Im tiefen Wasser herrschte eine Temperatur von 15-19 °C, also Temperaturen um sicherlich auch den ein- oder anderen Nasstauchgang zu absolvieren.

Olaf Patzke