

Kreuzfahrtschiff sinkt in der Antarktis

Kreuzfahrtziele werden extremer – Risiko und Nervenkitzel inbegriffen?



Bereits am 23. November war die (unten abgedruckte) Meldung von der "MS Explorer" „**154 Menschen konnten gerettet werden**“ weltweit zu vernehmen. Wir fragten uns sofort, wie ein Schiff, das für Eisfahrten ausgelegt war, durch ein „faustdickes Loch“ im Rumpf sinken konnte. Es müsste in einzelne Sektionen, die sich wiederum mit Schotten (wasserdichten Türen) schließen lassen, unterteilt gewesen sein.

Dahinter steckt sicher mehr, als in den ersten Meldungen bekannt wurde.

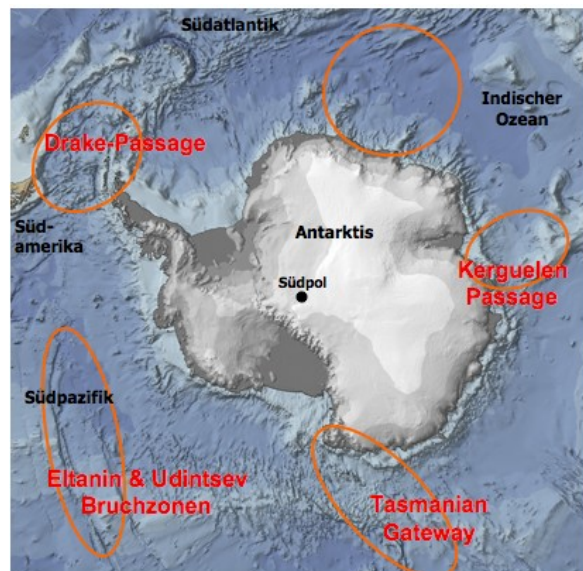
Die Reise der „Explorer“, des ersten nach Kundenwunsch gebauten Schiffes für Expeditionskreuzfahrten, sollte in die Drakestraße gehen. Die Wasserstraße zwischen der Südspitze Südamerikas und der Nordspitze der antarktischen Halbinsel. Umgerechnet zahlten die Passagiere rund 6250,- € für die Teilnahme an dieser „Schicksalsreise“.

Gegen Mitternacht kollidierte die "Explorer" mit einem Eisberg. "Die Erschütterung war gar nicht so auffällig, da das Schiff dauernd mit kleineren Eisbrocken zusammenstieß", führte ein Besatzungsmitglied später aus. "Erst als Passagiere mit dem Schrei "Wasser" aus den unteren Decks nach oben stürzten, wurde uns klar, dass etwas passiert war".

Umgehend wurden die Lenzpumpen eingesetzt, um des Wassereintrages Herr zu werden. Nachdem zunächst Zuversicht herrschte, die Lage unter Kontrolle zu bekommen, verstärkte sich der Wassereintrich durch den faustbreiten Riss, dann fiel der Strom an Bord aus.

Der Kapitän gab den Befehl, das Schiff zu verlassen. Die Passagiere waren diszipliniert und befolgten in dem Wissen, dass Hilfe unterwegs war, ruhig alle Anweisungen. Eine gewisse Unruhe kam nur auf, als das Schiff 25 Grad überlag, und noch keine Boote abgefiert waren. Der Kapitän und der erste Offizier verblieben bis zum Abschluss der Evakuierung an Bord.

Trotz guter Kleidung war für die Schiffbrüchigen das Warten in den offenen Rettungsbooten, es war fünf Grad kalt und nass, die wohl beängstigendste Zeit. Vier Stunden mussten sie in den Booten zwischen dem Treibeis ausharren, ehe das zu Hilfe geeilte norwegische Kreuzfahrtschiff "NordNorge"



sie aufnahm. Vier der Passagiere erlitten Unterkühlungen, ansonsten ist diese Abendheuer ohne „größere“ Folgen geblieben.

Das "kleine rote Schiff" war unter Liebhabern von Expeditionsreisen bekannt. Die "Explorer" war das erste Passagierschiff, das 1984 die Nordwest-Passage durch das Nordpolarmeer befuhr. Experten kritisierten bereits, das 1969 erbaute, unter liberianischer Flagge fahrende Schiff sei in einem schlechten Zustand gewesen.

Nun mehren sich auch die Meldungen, dass die "Explorer" im Frühjahr bei der letzten Inspektion durch eine britische Behörde Mängel aufwies. Unter anderem wurde festgestellt, dass wasserdichte Türen und Luken nicht ausreichend funktionierten, Notfallpläne fehlten und es Schäden an Rettungsbooten gab. Diese „kleinen Mängel“ wurden laut "Gap Adventures" jedoch umgehend behoben.

Es bleibt abzuwarten, was die weiteren Untersuchungen des Unglückes ergeben. Die Notfallpläne an Bord scheinen jedenfalls funktioniert zu haben.

Kreuzfahrtpassagiere suchen heute den "Nervenkitzel". Ihre Reisen führen in immer entlegene Gebiete, ohne das sie sich scheinbar des „Restrisikos“ bewusst sind. Zwei weitere Beispiele hierfür, stellen die "Bremen" und die "Endeavour" dar, die es bereits 2001 - nördlich der „Explorerposition“ - im Südatlantik vor Argentinien erwischte.

Die "Bremen" wurde seinerzeit von einer 35 Meter hohen Welle getroffen. Diese einzelne Monsterwelle (freak wave) drückte die Brückenfenster ein und das eindringende Wasser zerstörte die Brücke nahezu vollständig. Die Folgen des Wassereintruchs waren so verheerend, da die gesamte Elektronik des High-Tech-Fahrzeuges ausfiel. Das eingedrungene Salzwasser löst auch den Notstopp des Schiffsdiesels aus, wodurch die "MS Bremen" eine halbe Stunden manövrierunfähig auf offener See trieb.

Einer der beiden Hilfsdiesel lieferte Notstrom, der zweite war wegen einer Generalüberholung jedoch gerade zerlegt. Die "Bremen" bekam Schlagseite und hätte einen weiteren Wassereintruch nicht verkraftet, da die Pumpen ohne ausreichend Strom nicht arbeiten. Die 137 Passagiere wurden aus den Kabinen evakuiert und mit angelegten Rettungswesten mussten sie sich im Bordrestaurant sammeln, gegen dessen Scheiben die Wellen donnern. In einem dramatischen Wettlauf mit der Zeit gelangt es der Besatzung, den zweiten Hilfsdiesel zusammensetzen und die Hauptmaschine wieder zu starten. Das Schiff war nun wieder manövrierfähig.

Es gelang, dieses schwer angeschlagene Schiff zu retten, ohne das die Passagiere wirklich mitbekamen in welcher Gefahr sie schwebten. Dieses wird schon daraus ersichtlich, dass sich die Passagiere nach dem Vorfall bei der Crew darüber beschwerten, dass ihnen am Tage der Havarie nur eine Suppe serviert wurde.



Menschen kamen glücklicherweise nicht zu Schaden und die Reederei deckte den Mantel des Schweigens über den Zwischenfall. "Ich habe den Atem Gottes gespürt", soll Kapitän Heinz Aye in seinem Logbuch notiert haben. Er kehrte nach diesem Vorfall nicht mehr auf die Brücke zurück.

Nur einen Monat später erwischte es die "MS Endeavour". Gegen 19:00 Uhr nahm sie von den Falkland-Inseln kommend Kurs Richtung Feuerland. Der kurzen, sternklaren Nacht auf See folgte eine "dramatische Zunahme des Windes" Mit der aufgehenden Sonne stürmte es immer heftiger. Der Kapitän drehte bei und stellte auf "Sicherheitskurs" um. Dabei wird der Motor auf 2 bis 3 Knoten



gedrosselt und der Bug 20 Grad in den Sturm gehalten. Die Decksmannschaft verkeilte die Schotten zu den Innendecks mit Stahlstangen.

Eine anrollende Woge konnte das Schiff noch mit knapper Not erklimmen. Dann war allerdings Schluss: Ein weiteres Ungetüm brauste heran, ganz dicht und steil, mit spritzendem Kamm, als würde es geifern. Wie ein Pflug stach der Bug des Luxusliners in den Brecher hinein und geriet für Sekunden fast komplett unter Wasser. Umgehend trat auf dem unter Panama-Flagge laufendem Cruiser der Ernstfall ein. Der Kapitän griff zur "Epirb-Boje" und warf sie über Bord. Bei Kontakt mit Salzwasser funkt sie automatisch Mayday. Der Chronometer zeigte den 2. März 2001 an, 17:31 Uhr Ortszeit.

Schwer lädiert konnte sich das Schiff nach Montevideo retten, wo es Tage später einlief. Vier Brücken- und ein Kabinenfenster waren eingedrückt. Steuerbords hatte der Brecher den äußeren Fahrstand ("Brückennock") weggerissen. Die geschlossene Reling ("Schanzkleid") hing abgeknickt am Rumpf.

Gut ausgebildete Speedbootfahrer kennen eine ähnliche Situation unter dem Begriff „stuff“. Ein „stuff“ entsteht, wenn ein schnelles Boot komplett abhebt, durch die Luft fliegt und mit zu schwer beladenem Heck voran wieder aufsetzt. Wenn dieses nun von einer Welle wieder nach oben katapultiert wird, taucht das Boot mit dem Bug voran in die See. Der perfekte Stuff!

154 Menschen konnten gerettet werden

Erschienen am 23. November 2007 | Annette Reuther, dpa



Nahe der Südlichen Shetlandinseln ist die "Explorer" auf "etwas sehr starkes" gefahren (Grafik: isotype)

Was ein faszinierender Abenteuerurlaub sein sollte, wurde für mehr als 150 Menschen zum Drama im Eis: Im Morgengrauen hat das Kreuzfahrtschiff "Explorer" am Freitag vor der argentinischen Küste vermutlich einen Eisberg gerammt. Das Schiff drohte, im eisigen Wasser der Antarktis zu sinken. Das Szenario erinnerte an den Untergang der "Titanic", doch die Menschen an Bord hatten Glück: Die 100 Passagiere und 54 Besatzungsmitglieder konnten mit Rettungsbooten in Sicherheit gebracht werden.

Auch ein Deutscher an Bord

An Bord war auch ein Deutscher. Nähere Informationen zu seiner Herkunft gab es zunächst nicht. Wie der Reiseveranstalter am Freitag weiter mitteilte, waren daneben auch Briten, Australier, Belgier, Kanadier, Iren, Schweizer und Amerikaner an Bord. Alle seien in Sicherheit gebracht worden. Es gebe keine Verletzten. Die Angehörigen der Urlauber seien informiert worden.

Atemberaubende Eislandschaft

Das Schiff gehörte zu dem Reiseveranstalter Gap Adventures mit Sitz in Toronto in Kanada und war nahe der Südlichen Shetlandinseln rund 120 Kilometer nördlich der antarktischen Halbinsel unterwegs. Immer mehr Touristen fahren dorthin, um die atemberaubende Eis-Landschaft zu genießen.

Kapitän blieb auf dem Schiff

"Die 'Explorer' hat am Morgen einen Eisbrocken gerammt", erklärte Susan Hayes von Gap Adventures. Der Zusammenstoß habe ein faustbreites Loch in den Rumpf gerissen. "Alle Passagiere sind in Sicherheit und es geht ihnen gut." Zwei weitere Schiffe befanden sich in der Nähe. Sie waren Stunden später zur Hilfe gerufen worden und nahmen die schockierten Urlauber und Besatzungsmitglieder auf. Wie die britische Küstenwache mitteilte, hatte die "Explorer" Schlagseite. Der Kapitän und ein weiterer Offizier blieben nach ersten Angaben auf dem 2400 Tonnen schweren Schiff und versuchten, Wasser abzupumpen.



Die "Explorer" hat nahe der Arktis einen Eisblock gerammt
(Quelle: Reuters)

Eiskaltes Wasser

Die Lufttemperatur beträgt um diese Jahreszeit in der Gegend nur etwa minus fünf Grad. Das Wasser hat lediglich ein Grad. "Es würde bei diesen Wassertemperaturen nicht lange dauern, bis die Menschen unterkühlt sind", sagte Stephen Davenport vom Wetterdienst MeteoGroup. Zwar seien die Wetterbedingungen "recht gut" gewesen, doch "man will da jetzt mit Sicherheit niemand im Wasser haben", sagte Andy Cattrell von der britischen Küstenwache, die zusammen mit den USA und Argentinien die Rettungsaktion koordinierte.



Tour sollte 19 Tage dauern

Die Urlauber waren am 11. November vom argentinischen Hafen Ushuaia zu der 19 Tage langen Tour aufgebrochen. Ziel war die Drakestraße, die Wasserstraße zwischen der Südspitze Südamerikas und der Nordspitze der antarktischen Halbinsel. Pro Passagier waren für die Anreise nach Argentinien und die Tour umgerechnet rund 6250 Euro fällig. Die Südlichen Shetlandinseln werden von Großbritannien, Argentinien und Chile beansprucht.

In Finnland gebaut

Die "Explorer" ist ein älteres, mittelgroßes Kreuzfahrtschiff. Sie wurde 1969 in Finnland gebaut und ist für die Fahrt durch Eis ausgestattet. Sie ist das erste speziell für Expeditionen angefertigte Kreuzfahrtschiff und wurde 1993 generalüberholt.