

Beaufort

von Gerhard Weil

Die Windstärke wird in der Meteorologie, vor allem aber in der Seefahrt, in einer 13 stufigen Skala von 0 bis 12 in Beaufort gemessen. Sir Francis Beaufort(1774 – 1857) stammte aus einer Hugonottenfamilie in Irland und war erst Kapitän bei der britischen Marine, dann Erster Hydrograf der Admiralität. Er vermaß und zeichnete zahlreiche Seekarten und sorgte bei der nicht von ihm erfunden Windskala für eine Vereinheitlichung und generelle Einführung, die später nach ihm benannt wurde. Ein Orkan der Windstärke 12 Bft erreicht Windgeschwindigkeiten von über 64 Knoten, das sind über 117 km/h.

Im Hafen von Genua zogen Joachim Frost und seine Frau Irmgard Mitte November auf der „MS Artemis“ auf dem Oriondeck (5. Etage) in die Kabine ein. Kurz darauf wurden sie, wie angekündigt, zur vorgeschriebenen Rettungsübung mit einem Alarmsignal gerufen. Sie griffen sich ihre Schwimmweste aus dem Schrank und gingen über die Treppe zum Sammelplatz auf dem dritten Deck. Hier wurden sie von Mannschaftshelfern eingewiesen und lernten das Anlegen und die Nutzung der Schwimmweste. Dann ging es im Gänsemarsch auf das Promenadendeck(Deck4) unter das zuständige Rettungsboot, wo man sich in Reihen aufstellen musste, Frauen und Kinder zuerst – einige Kerle überhörten diese Anweisung, und das schon während der Übung!

Nach diesem Manöver lief die „MS Artemis“ aus dem Hafen aus, Joachim und Irmgard verfolgten das Geschehen vom Sonnendeck aus im 9. Stock. Kapitän Erwin Mühlfeld begrüßte alle Passagiere über die Bordlautsprecher und machte auf „ein Mahnmal für die Seefahrt an der Backbordseite am Hafenausgang“ aufmerksam. Nur wenige Minuten später erkannten die Menschen auf dem Sonnendeck, was er meinte: Das aufgerichtete und in den Hafen geschleppte Wrack der „Costa Concordia“, deren Name mit schwarzer Farbe übermalt war. Die ehemals weiße Farbe war einem braun-grünen Anstrich gewichen und die Abwrackarbeiten waren an den Aufbauten schon bis zu zwei Decks über dem Rumpf gelangt. Ein Mahnmal für den Leichtsinns und die Feigheit eines (italienischen) Kapitäns.

Nach dem Ausklingen der Auslaufmelodie meldete sich Mühlfeld noch einmal und kündigte eine etwas unruhige Nacht an, „weil wir ein Starkwindgebiet durchqueren müssen“. Irmgard nahm darauf in ihrer Kabine eine Reisetablette gegen Seekrankheit, deren Nebenwirkung hinsichtlich verstärkter Müdigkeit von ihr als durchaus erwünscht bezeichnet wurde. Falls der Sturm am Morgen noch andauern sollte, könnte sie sich von Joachim ein ärztlich verordnetes Anti-Seekrankheits-Pflaster hinters Ohr kleben lassen.

Die Nacht verlief bewegt in der Kabine, aber auch für Irmgard noch erträglich, erst gegen Morgen wurden beide von heftigen und lauten Schlägen an die Schiffswand geweckt, die den ganzen Körper des 230m langen und 30 m breiten Schiffes kurzzeitig erzittern ließen. Ein Blick aus dem Kabinfenster zeigte Joachim gewaltige Wel-

len, die nun an die Steuerbordseite anrollten und die Gischt bis zum Deck 5 hochschlagen ließen. Irmgard kam geduscht aus dem Bad... und zog sofort wieder ihr Nachthemd an, im aufrechten Zustand wurde ihr übel, sie wollte in der Koje bleiben. Als Joachim im Bad war, verkündete der Kapitän, dass der mit Windstärke 9 angekündigte Sturm mittlerweile unvorhergesehen die Stärke 12 erreicht hatte, sich die Stabilisatoren der „MS Artemis“ (zwei 5,70m lange, ausgefahrene Flossen am Unterwasserschiff) aber hervorragend bewährten und den Bordkomfort nur etwas einschränken würden. Allerdings waren nun alle Außendecks für die Passagiere aus Sicherheitsgründen gesperrt.

Joachim erkannte auf dem Fernseher in der Kabine im Bordkanal nicht nur den Standort des Schiffes, sondern auch die Windstärke und die Fahrt, die er mit 17,3 kn für viel zu schnell ansah. „Mein Gott, der brettert ja bei diesem Wind und diesen starken Seegang von der Steuerbordseite!“ sagte der Pensionär, der in seiner Jugend selbst mal zur See gefahren war und dabei einmal Windstärke 11 auf einem Kombidampfer ohne Stabilisatoren erlebt hatte. Vor 30 Jahren war er außerdem mit fünf anderen Seglern in 25 Tagen über den Atlantik in die Karibik gesegelt. Die ersten Gegenstände auf dem Schreibtisch hatten sich mittlerweile selbständig gemacht, Joachim verstaute alles im Schrank, als die Zahnputzgläser im Bad auf den Boden flogen, zum Glück aber unbeschädigt blieben. Also wurden auch die festgeklemmt. Merkwürdigerweise hatte Irmgard trotz der Seekrankheit noch Appetit, ihr Mann versprach ihr, was vom Frühstück mitzubringen. Etwas mühselig lief er durch die Flure, die alle Geländer aufwiesen und konnte auch den Bordfahrstuhl benutzen, der ächzend seiner Bestimmung folgte. Im Restaurant fanden sich noch erstaunlich viele Passagiere, was sich am Mittag und am Abend ändern sollte.

Joachims Wunsch, aus dem Selbstbedienungsrestaurant auf Deck 8 etwas auf einem Tablett für seine Frau mitzunehmen, wurde leider abgelehnt, er sollte telefonisch aus der Kabine etwas von der Karte bestellen. Das klappte mit einer zeitlichen Verzögerung – offensichtlich wegen der gestiegenen Zahl von seekranken Passagieren. Doch bei der Anlieferung des Essens öffnete Irmgard dem Steward kurz die Tür und stürzte sofort ins Bad – das gestrige Abendbrot ...

Mittlerweile häuften sich die Schläge an die Bordwand, die von Wellen herrührten, die sich direkt gegen das Schiff brachen und das Seewasser in Extremfällen bis über das Kabinfenster im 5. Stock an die Rettungsboote auf Deck 6 spritzen ließen. Die „MS Artemis“ produzierte knarrende und ächzende Geräusche, die etwas unheimlich klangen, trotzdem verminderte der Kapitän nicht die Fahrgeschwindigkeit, er wollte wohl den für seinen Mistral berühmten Golf von Lion südlich der Rhonemündung verlassen. Hier, das fiel Joachim nun ein, durchschlugen völlig unerwartet im März 2010 drei Monsterwellen die nach vorne ausgerichteten Scheiben im Bordrestaurant der „MS Luis Majesty“, es gab zwei Tote und etwa 30 Verletzte.

Dann plötzlich eine englischsprachige Meldung aus den Lautsprechern, offensichtlich für die Crew: „Code Mike 17“. Nach einer ganzen Weile meldete sich der Kapitän und berichtete, dass eine Welle auf Deck 3 vor dem Restaurant auf der Steuerbordseite ein dreiteiliges Fenster aus 33 mm Panzerglas eingedrückt hatte und Seewasser an

Bord gekommen war. Man müsste einen nicht eingeplanten Notstopp zur Reparatur des Fensters einlegen, könnte aber den Hafen von Palma de Mallorca erst am kommenden Morgen um 8 Uhr anlaufen. In der Zwischenzeit würde die „MS Artemis“ hinter der Insel Menorca über Nacht Schutz vor dem extremen Wind und der schweren See suchen.

Joachim bestellte für seine Frau ein Abendessen und ging allein zum Galadiner, das schon von deutlich weniger Passagieren besucht wurde. Überall plötzlich „Alleinspeisende“.

Tatsächlich hielt der Kapitän sein Versprechen und sorgte in Lee der Balearen für eine erträgliche Nacht, die mit dem ungewollten Landgang in Palma de Mallorca endete. Alle Seekranken erschienen erleichtert beim Frühstück und erkundeten dann die bewölkte Inselhauptstadt, während Spezialisten der Besatzung die als Reserve an Bord befindlichen Panzerglasscheiben auf Deck 3 einsetzten und andere Crewmitglieder den durch Salzwasser verdorbenen Teppichboden reinigten.

Nach Einbruch der Dunkelheit verließ die „MS Artemis“ den Nothafen in Richtung Arrecife auf Lanzarote bei Windstärke 7. Die eigentlich geplanten Zwischenstopps in Casablanca und Agadir mussten samt den schon vorgebuchten Landausflügen aus Zeitgründen wegen der ungeplanten Unterbrechung aufgegeben werden, wie der Kreuzfahrtdirektor über die Lautsprecher verkündete. Er verwies aber auf die sehenswerte Durchfahrt durch die Straße von Gibraltar gegen 20:00 Uhr.

Auf dem schon sehr windigen Panoramadeck verfolgten Irmgard und Joachim die Passage mit dem schwarzen Felsen von Gibraltar vor der beleuchteten spanischen Küste und der ebenfalls hell strahlenden spanischen Enklave Ceuta auf der afrikanischen Seite. Hinter der Küstenlinie waren schon die Lichter der marokkanischen Stadt Tanger zu erkennen. Außerdem das Wetterleuchten eines nahenden Unwetters in südwestlicher Richtung. Der Wind und der Seegang nahm im Atlantik mit seiner berüchtigten starken Dünung deutlich zu, so dass der Kapitän sich veranlasst sah, die Außendecks wieder für die Passagiere zu sperren.

Besorgt betrat Irmgard ihre Kabine. Joachim wühlte in den von der Reisegesellschaft zur Verfügung gestellten Unterlagen und murmelte dann mit belegter Stimme: „Hier steht es. Die „MS Artemis“ hieß früher bei einer anderen Reederei „MS Artania“ und davor ... Moment, sie wurde 1984 in Turku, Finnland, gebaut und als „MV Royal Princess“ getauft vonPrinzessin Diana ... Lady Di...mmhh...und wie die endete, weiß ja jeder!“