Anfang Januar sank ein Frachter
der deutschen Brise-Reederei vor Schottland.
Es war eines der schwersten Schiffsunglücke der vergangenen Jahre.
Die Besatzung verschwand ohne ein letztes Zeichen.
Was hat sie überrumpelt? Versuch einer Rekonstruktion

Von Kai Müller

Was geschah mit der Cemfjord?

Man denkt: Komm sicher. Aber das Schiff wird zur Seite gezogen von einer Kraft, die stärker ist als alles, was man kennt. Stärker als alles, was man sich vorgestellt hat. Es kann nicht …, denkt man, und die Möglichkeit, dass es vielleicht doch …, erlaubt man sich nicht zu Ende zu denken. Man glaubt es einfach nicht. Aber es kippt.

Die Kaffeetasse, falls es sie gibt, verliert ihren Halt, poltert ins Leere. Man klammert sich an den Steuerstand, an irgendetwas Festes. Kollegen rufen Dinge. Es kracht. Scheppert. Stahl vibriert. Da ist zu spät für einen Notruf. An das Funkgerät kommt man nicht mehr heran. Oder man erstarrt einfach, weil sich das eigene vertraute Leben in diesem Augenblick wie von Geisterhand umstülpt.

Am Nachmittag des 3. Januar wird die schottische Fähre Hrossey auf dem Weg von den Orkney-Inseln nach Aberdeen eine schauerliche Entdeckung machen. In der Nordsee sichtet sie einen Schiffsrumpf, auf der Seite liegend, halb versunken, treibend. Wie ein verendetes Tier. Die Hrossey hatte ihre Abfahrt in Kirkwall um mehrere Stunden verschoben wegen „voraussichtlich ungünstiger Wetterbedingungen", wie es in einer Mitteilung hieß. Nun, kaum zwei Stunden unterwegs, umkreist sie den mysteriösen Schiffsrumpf. Am Bug ist der Name geschrieben, deutlich lesbar. Cemfjord. Der Frachter wird von der deutschen Brise-Reederei betrieben.

Wie Eisplatten stoßen die Strömungen aufeinander

Nach einer Weile treffen Rettungsboote und eine Fregatte sowie Hubschrauber ein, um die Suche nach Überlebenden aufzunehmen. Doch sie finden niemanden. Der Bug ragt noch Stunden senkrecht in die Luft. In der Nacht sackt der Schiffskörper weg, verschwindet im Meer.

An Bord der Cemfjord befanden sich außer dem Kapitän Pawel Chruscinski sechs weitere polnische Seeleute sowie ein Ingenieur von den Philippinen. Für sie war der Trip von Aalborg im Norden Dänemarks nach Runcorn bei Liverpool Routine. Das Schiff hatte die Strecke seit September 2005 bereits 49 mal zurückgelegt. Nun wird seine Mannschaft vermisst.

„Was auch immer geschehen ist", sagt ein Seemann nach der erfolglosen Suche, „es muss sehr schnell gegangen sein. Es ist verrückt."

Die britischen Behörden haben mit der Untersuchung des Wracks begonnen. Es liegt in 70 Meter Tiefe. Sonaraufzeichnungen zeigen es kopfüber in den Meeresboden. Man müsse sich in Geduld üben, heißt es.

Das ist normal für das Meer. Alles auf See geschieht langsam. Stürme brauchen Stunden, um ihre Kraft zu entfalten. Noch lange später schwingt die Dünung nach. Und Schiffe bewegen sich mit dem Tempo von Fahrradfahrern vorwärts. Umso rätselhafter ist das Schicksal der Cemfjord. Was kann sie überrumpelt haben?

Die Frau des Schiffsingenieurs hat am Mittag des 2. Januar noch mit ihrem Mann telefoniert. Er sei auf der Brücke gewesen, berichtete sie dem polnischen „Fakt"-Magazin. „Alles ist weiß um mich", habe er gesagt, „so etwas habe ich noch nie gesehen."

Dann brach der Kontakt ab. Die Ehefrau habe es mehrmals versucht, aber es kam keine Verbindung mehr zustande. Ihr Mann war Ausbilder für Rettungskräfte auf See, bevor er bei Brise anheuerte. Wenn einer wisse, wie man überlebt, meint seine Frau, dann Jaroslaw O., 54 Jahre alt.

Der Cemfjord-Untergang ist einer der schwersten Schiffsunfälle der vergangenen Jahre. Dass Schiffe ohne ein letztes Zeichen akuter Gefahr untergehen, kommt äußerst selten vor. Handelsschiffe sind neben Funkgeräten mit Seenotbaken ausgerüstet, die sich im Katastrophenfall automatisch aktivieren. Bei der Cemfjord ist das nicht passiert.

„Niemand hier im Hafen hat ein Unglück dieser Art je erlebt", sagt William Monroe mit schleppender Ruhe. Er hat bei der Produktion einer der Rettungsboote kommandiert, ist Mechaniker im Hafen von Scrabster, und aus Gründen, die ihm unerfindlich sind, wird er von seinen Leuten „Wing" genannt. Die meisten Seenotretter arbeiten im Hafen oder in dessen Nähe. In sieben Minuten müssen sie ihr Boot startklar haben.

Wing muss lange zurückdenken, um einen mit der Cemfjord vergleichbaren Fall in der Gegend zu erinnern. Einmal sei ein Trawler spurlos verschwunden, da war er selbst noch ein Kind. Man erzählte es sich an der Küste. Die Erwachsenen steckten die Köpfe zusammen. Aber dass keiner überlebte? Nocan'trrremamba.

Trotzdem sagt Wing, „hier muss man stets auf der Hut sein, man kann nie wissen". Selbst dass sich die Retter in den Gewässern besonders gut auskennen, schütze sie nicht, fügt er hinzu. So sei die siebenköpfige Besatzung des Longhope-Rettungsbootes 1969 ums Leben, als sie einem in Schwierigkeiten geratenen sibirischen Handelsschiff zur Hilfe eilte. Das Boot verschwand ohne ein Zeichen. Man fand es später umgeworfen und zerstimmert im Strom. Jede Familie des Ortes, aus dem die Retter stammten, verlor einen Mann. „Es ist egal, wie viel du weißt, du musst sehr vorsichtig sein", sagt Wing.

Bevor die Cemfjord am 30. Dezember in Aalborg aufbricht, hat sie 2000 Tonnen Zement übernommen. 1984 gebaut, hieß sie in einem früheren Leben Margareta. Ende der 90er Jahre wurde sie zu einem Zementfrachter umgebaut. Die Brise-Reederei ist unter anderem spezialisiert auf solche Transporte. Sie betreibt neun entsprechende Fahrzeuge, von denen die Cemfjord das kleinste ist. In einem Werbevideo preist Brise das Verfahren, in dem Zementpulver über ein geschlossenes System von Rohren in den Frachtraum geleitet wird, als „wetterunabhängig" und „umweltfreundlich" an. Über Einfüllstutzen wird das Pulver in den Innenraum geblasen. So kann sich kein Wasser mit der Ware vermischen und sie verklumpen.

Mit ihren 80 Jahren ist die Cemfjord schon reichlich betagt. Doch das ist nicht ungewöhnlich für im Zementbussines eingesetzte Frachter. Durch die moderne Verladetechnik geht weniger kaputt. In letzter Zeit häufen sich trotzdem die Beanstandungen. Seit Januar 2013 wurde die Cemfjord von Hafeninspekteuren viermal untersucht. Dabei wurden nach einer entsprechenden Liste der Paris MoU etwa 50 kleinere Mängel vermerkt. Einmal wird sie in Runcorn vier Tage festgehalten, weil das Geschirr zum Herablassen des Beibootes, Davids genannt, nicht optimal funktionierte.

Die Cemfjord sei voll seetüchtig gewesen, sagt die Reederei. Erst wenige Wochen vor ihrer letzten Reise wurde die regulär Klasse-Inspektion durchgeführt. Davor hatte das Schiff vom 26. November bis 14. Dezember im Trockendock gelegen, war gründlich überholt worden, sticht nun allerdings mit einer Ausnahmegenehmigung der für das in Zypern registrierte Gefährt zuständigen Behörden in See. Bis zum 15. Januar hätte Brise Zeit, die Mängel zu beheben. So lange darf sich die Cemfjord nicht weiter als 150 Meilen von Land entfernen, was sie auf ihren Trips nach Aalborg, Danzig, Goole und Runcorn auch nicht tut, doch auf „offener" See ist sie ständig.

Sieben Tage soll die Überfahrt diesmal dauern. Die Reise führt über die Nordsee, nördlich um Schottland herum, durch die Inselwelt der Äußeren Hybriden und den Fluss Mersey hinauf. Auf halber Strecke liegt der Pentland Firth.

Von jeher fürchten die Küstenbewohner, was der Heimatdichter und Schulleiter David Grant 1880 als „the dreaded Pentland's rough and rapid flow" bezeichnete: Bei Flut drückt das Wasser des Atlantiks durch die Meerenge zwischen Orkney-Inseln und schottischem Festland in die Nordsee, bei Ebbe schwappt es wieder zurück. Jedes Mal bilden sich starke Gezeitenströmungen. Die Wassermassen prallen wie

Kapitän Chruscinski schrieb eine letzte E-Mail. Unbesorgt

Eisplatten aufeinander, bilden chaotische Verwerfungen, Strudel. Wellenwände richten sich auf. An Stellen, die Einheimische als „Rooster" bezeichnen, meint man das Wasser regelrecht „kochen" zu sehen, so heftig brodelt es.

Die Einheimischen haben den gefährlichsten Stellen Namen gegeben. Alte Namen. Swelkie, Bore of Duncansby oder Merry Men of Mey. Da Fischer an der Küste die Wege durch dieses Labyrinth am besten kannten, verdingten sie sich in den Zeiten der Segelschiffe als Lotsen. Nicht selten wurden sie „fortgetragen" von den Großseglern, die nach der Passage keine sichere Küste mehr fanden, um sie wieder abzusetzen. Diese Männer wurden später nach den Häfen benannt, in denen sie landeten. Quebec war mit nicht viel mehr als seinen Slippern an Bord geklettert.

Aber derlei liegt lange zurück. Heute gibt es keine Lotsen mehr. Nicht einmal weil das Geschirr zum Herablassen des Beibootes, Davids genannt, nicht optimal funktionierte. Leuchttürme sind bemannt. Bei schlechtem Wetter ist die Passage zumindest Tankern untersagt. Die Coastguard überwacht das Gebiet.

Am Mittag des 2. Januar meldet sich Kapitän Chruscinski bei der Reederei. Er schickt eine E-Mail, als die Cemfjord die Meerenge erreicht hat. Es ist eine Routinemeldung. Den Wortlaut hält die Reederei unter Verschluss, da er Teil der laufenden Ermittlungen sei. Alles scheine jedenfalls in Ordnung gewesen zu sein, heißt es. Der Kapitän hat es so eingerichtet, dass er noch vier Stunden mit der Tide durch die Meerenge fahren kann. Danach schließt sich dieses Tor für 14 Stunden. Falls ihr Kapitän Sorgen gehabt habe, glaubt Brise Schifffahrt, Sitz in Hamburg, hätte er sie mit ihr geteilt.

Die Vorhersage für den Atlantik auf der anderen Seite ist abscheckend. Ein Weststurm bis neun Beaufort, der Seegang „sehr rau und außerordentlich hoch" mit Schauerböen. Die Seenotretter werden später sagen, die Verhältnisse seien „very bad indeed" gewesen.

Als Pawel Chruscinski seine E-Mail um 12.45 Uhr abschickt, kann der Kapitän den Sog spüren, den die Westströmung auf das Schiff ausübt. Die Cemfjord hat auf elf Knoten beschleunigt, statt der üblichen fünf, mit denen sie über die Nordsee getuckert wäre. Angst fließt der Strom „rauen Wassern" mitgerissen, die Ebbe und Flut hier wie durch ein Nadelöhr pressen. Sie fährt jetzt wie auf einem Fluss talwärts.

Und von seinem Fenster aus kann Hamish Mowatt sie erkennen. Mowatt ist früher Fischer gewesen, jetzt betreibt er an der äußersten Südspitze der Orkneys ein Restaurant, Skerries Bistro, es liegt erhöht am Rand der Klippen. Er steht am Fenster, erblickt die Cemfjord, die eine Meile von ihm entfernt um die Landspitze gondelt. Mowatts Frau drängelt, will aufbrechen.

„Was machst du?", fragt sie.

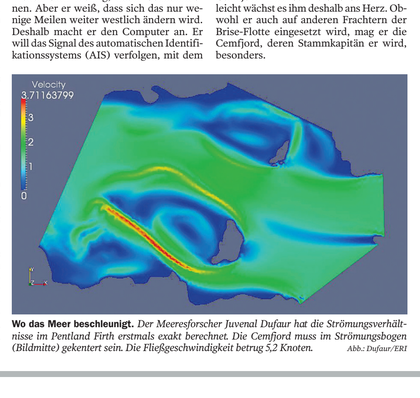
„Ich sehe mir das Schiff an", sagt er. „Nicht sehr groß. Ich fürchte, das bekommt gleich furchtbar auf die Mütze."

Von seinem Fenster aus überblickt Mowatt den Teil des Pentland Firth, der an diesem Tag im Windschatten liegt. Die Wellen sind niedrig, kaum Schaumkronen. Aber er weiß, dass sich das nur wenige Meilen weiter westlich ändern wird. Deshalb macht er den Computer an. Er will das Signal des automatischen Identifikationssystems (AIS) verfolgen, mit dem die Berufsschifffahrt standardmäßig ausgerüstet ist. Es übermittelt Basisdaten jedes Fahrzeugs in Zehn-Minuten-Intervallen an einen Satelliten. Auf Internetseiten wie Marine-Traffic oder ShipAIS werden die Schiffsbewegungen anhand der AIS-Daten ständig aktualisiert. Die Katastrophe geschieht also nicht im Verborgenen. Registriert wird sie von niemandem.

Denn Mowatts Frau wird immer ungeduldiger. Er solle sich nicht Sorgen um ein Schiff machen, sagt sie. Um 13.05 gibt er es auf, und folgt ihr hinaus.

Langsam fließt der Strom schneller, als die Cemfjord unter Maschine fahren würde. Eine Umkehr ist unmöglich. Die Entscheidung hätte vorher fallen müssen. Nun muss Chruscinski die Lücke zwischen den Inseln Stroma und Swona erwischen. Sie liegt vor ihm. Aber er kennt das ja. Macht das nicht zum ersten Mal.

Chruscinski arbeitet seit 1996 bei Brise. Er stößt als einfacher Seemann zu der Reederei und arbeitet sich in den folgenden Jahren hoch, erwirbt das Kapitänspatent, und die Firma nennt ihn einen Schiffsführer „mit großer Erfahrung". Schnappschüsse in einem Reederei-Journal zeigen einen blonden Mann mit breiten Schultern und offenem Gemüt, der seine Arme stolz auf die Schultern seiner Besatzungsmitglieder legt. 2000 übernimmt er sein erstes Kommando, die Cemfjord wird sein erstes Schiff. Vielleicht wächst es ihm deshalb ans Herz. Obwohl er auch auf anderen Frachtern der Brise-Flotte eingesetzt wird, mag er die Cemfjord, deren Stammkapitän er wird, besonders.



Wo das Meer beschleunigt. *Der Meeresforscher Juvenal Dufaur hat die Strömungsverhältnisse im Pentland Firth erstmals exakt berechnet. Die Cemfjord muss im Strömungsbogen (Bildmitte) gekentert sein. Die Fließgeschwindigkeit betrug 5,2 Knoten.* Abb.: Dufaur/ERI

Ein Loch in der See. *1995 geriet der Trawler Amandine im Pentland Firth in einen Sturm. Dem Mechaniker Ricky Banks gelangen von einer Klippe aus seltene Aufnahmen von der Gewalt der Strömung. 25 Stunden blieb die Cemfjord (großes Bild) unentdeckt.* Fotos: Ricky Banks (3), stv

Sturm geriet, wurden poetische Zeilen gewidmet: „Then she began to duck in the trough of the seas / Which was fearful to behold / And her crossyards dipped in the big billows / As from side to side she rolled."

Ein Schiff, das in Wellentäler stürzte und so heftig auf die Seiten rollte, dass seine Rahen in die Brandungswellen tauchten. Ist das nicht ein bisschen übertrieben?

„Bei schlechtem Wetter sollte man nicht im Pentland Firth sein", sagt Andrew Tait. Der 53-Jährige ist Fischer, seit er mit 16 seinem alten Herrn zur Hand ging. In der Nacht zum 3. Januar steht er am Steuer seines eigenen Kahns, der Taits FR 227, eines Hochseetrawlers von zuverlässiger Größe. Die Wetterstationen in Thurso und Kirkwall verzeichneten tagsüber Windgeschwindigkeiten von 60 Stundenkilometern mit Böen bis zehn Beaufort. Das sind stürmische Bedingungen, aber nicht außergewöhnlich für die Region zu dieser Jahreszeit.

Keine schöne Nacht sei das gewesen, erinnert sich Tait. Das Wetter müsse allerdings schon ausgesprochen scheußlich sein, damit er den Pentland Firth meide. Der Umweg zum Fisch wäre zu groß.

Obwohl der Pentland Firth als viel befahrene Wasserstraße gilt, herrscht am 2. und 3. Januar wenig Verkehr. Drei Stunden nach dem letzten Positionssignal der Cemfjord rauscht die Honduras Star, ein 10 000-Tonnen-Schiff aus Amerika kommend, als Erste an der möglichen Unglücksstelle vorüber. Sie hat 18 Knoten drauf. Der Kapitän erinnert sich nur an Wellenhöhen von sieben bis acht Metern.

Danach durchfährt lange niemand die Enge. Erst weit nach Mitternacht, so geben es AIS-Daten preis, nehmen die Taits FR 227 sowie eine Reihe weiterer britischer Trawler den Weg, den auch die Cemfjord genommen hat. Wieder ist die Tide gekippt und fließt nach Westen. Die Taits FR 227 macht gute Fahrt. Breit und hoch wölbt sich ihr Bug. Auf dem Weg zum Fisch ist sie leicht, nimmt nur wenig überkommendes Wasser, doch Gischt prasselt unablässig gegen die Brückenfenster. So erzählt es Skipper Andrew Tait am Telefon. Er hat gerade das Haus betreten, ein niedriges, grau verputztes Einfamilienhaus, ist von der Beisetzung seines Nachbarn zurückgekehrt. Morgen früh muss er wieder auf Fangfahrt. „Man kann da langfahren", sagt der Fischer, „und alles ist fein, aber plötzlich tut sich vor dir ein Loch auf, in das du hineinstürzt, und der folgende Brecher fegt dir das halbe Deck weg." Viele Trawler seiner Kollegen seien auf diese Weise schwer beschädigt worden. Zerbrochene Fenster, zerschlagene Seilwinden und verbeulte Aufbauten. „Das passiert wirklich schnell", sagt Tait.

Sehr viel mehr sagt er nicht. Seine Familie trudelt langsam von der Beerdigung ein, der Sinn steht Tait nicht danach, das, was der Cemfjord zugestoßen sein könnte, außergewöhnlich zu finden. Nur ein noch. Dass manche Schiffe eben für diesen Sund nicht konstruiert seien, die sollten dann da auch nicht durch.

Sie heißen Freak Waves, weil es sie nicht geben kann

Brandungslinie, so viel kann Brachа bei dem schlechten Wetter erkennen, liegt viel weiter im inneren Sund als gewöhnlich. Die Cemfjord hat sie fast erreicht, da wird Bracha die Sicht auf das Folgende durch eine Insel versperrt. Es ist 13.15 Uhr, als ein letztes Zeichen von der Cemfjord aufgefangen wird. Danach erlischt das AIS-Signal.

Seit die Royal National Lifeboat Institution (RNLI) 1830 ihren Rettungsdienst an der schottischen Nordküste aufgenommen hat, führt sie Buch über ihre Einsätze. Die Chronik dieser 185 Jahre kennt etwa hundert Schiffe, die an den Klippen des Pentland Firth zerschellten und verloren gingen. Über manche wussten die Zeitgenossen nicht mehr, als dass niemand davongekommen sein konnte. Anderen wie dem Segelschiff Thomas Dryden, das Ölfässer und Kohle geladen hatte und 1843 im Pentland Firth in einen Sturm geriet, wurden poetische Zeilen gewidmet: „Then she began to duck in the trough of the seas / Which was fearful to behold / And her crossyards dipped in the big billows / As from side to side she rolled."

Ein Schiff, das in Wellentäler stürzte und so heftig auf die Seiten rollte, dass seine Rahen in die Brandungswellen tauchten. Ist das nicht ein bisschen übertrieben?

„Bei schlechtem Wetter sollte man nicht im Pentland Firth sein", sagt Andrew Tait. Der 53-Jährige ist Fischer, seit er mit 16 seinem alten Herrn zur Hand ging. In der Nacht zum 3. Januar steht er am Steuer seines eigenen Kahns, der Taits FR 227, eines Hochseetrawlers von zuverlässiger Größe. Die Wetterstationen in Thurso und Kirkwall verzeichneten tagsüber Windgeschwindigkeiten von 60 Stundenkilometern mit Böen bis zehn Beaufort. Das sind stürmische Bedingungen, aber nicht außergewöhnlich für die Region zu dieser Jahreszeit.

Keine schöne Nacht sei das gewesen, erinnert sich Tait. Das Wetter müsse allerdings schon ausgesprochen scheußlich sein, damit er den Pentland Firth meide. Der Umweg zum Fisch wäre zu groß.

Obwohl der Pentland Firth als viel befahrene Wasserstraße gilt, herrscht am 2. und 3. Januar wenig Verkehr. Drei Stunden nach dem letzten Positionssignal der Cemfjord rauscht die Honduras Star, ein 10 000-Tonnen-Schiff aus Amerika kommend, als Erste an der möglichen Unglücksstelle vorüber. Sie hat 18 Knoten drauf. Der Kapitän erinnert sich nur an Wellenhöhen von sieben bis acht Metern.

Danach durchfährt lange niemand die Enge. Erst weit nach Mitternacht, so geben es AIS-Daten preis, nehmen die Taits FR 227 sowie eine Reihe weiterer britischer Trawler den Weg, den auch die Cemfjord genommen hat. Wieder ist die Tide gekippt und fließt nach Westen. Die Taits FR 227 macht gute Fahrt. Breit und hoch wölbt sich ihr Bug. Auf dem Weg zum Fisch ist sie leicht, nimmt nur wenig überkommendes Wasser, doch Gischt prasselt unablässig gegen die Brückenfenster. So erzählt es Skipper Andrew Tait am Telefon. Er hat gerade das Haus betreten, ein niedriges, grau verputztes Einfamilienhaus, ist von der Beisetzung seines Nachbarn zurückgekehrt. Morgen früh muss er wieder auf Fangfahrt. „Man kann da langfahren", sagt der Fischer, „und alles ist fein, aber plötzlich tut sich vor dir ein Loch auf, in das du hineinstürzt, und der folgende Brecher fegt dir das halbe Deck weg." Viele Trawler seiner Kollegen seien auf diese Weise schwer beschädigt worden. Zerbrochene Fenster, zerschlagene Seilwinden und verbeulte Aufbauten. „Das passiert wirklich schnell", sagt Tait.

Sehr viel mehr sagt er nicht. Seine Familie trudelt langsam von der Beerdigung ein, der Sinn steht Tait nicht danach, das, was der Cemfjord zugestoßen sein könnte, außergewöhnlich zu finden. Nur ein noch. Dass manche Schiffe eben für diesen Sund nicht konstruiert seien, die sollten dann da auch nicht durch.

Was auf die achtköpfige Mannschaft der Cemfjord wartet, nachdem sie der Pentalina begegnete, ist auf Seekarten mit Wellenlinien markiert, dem Symbol für „tidal races". Diese Strömschnellen entstehen hinter der Insel Stroma, sehr zuverlässig für die Dauer von acht bis neun Stunden. Vor Ort erkennt man sie als weißes Schaumband, das sich zunächst am südlichen Firth-Rand bildet und mit zunehmender Tide über die gesamte Breite der Meerenge ausdehnt. Schon bei ruhigem Wetter sollen die Merry Men of Mey gefährlich sein.

An Stärke gewinnen die Wellen, wenn der Wind in Gegenrichtung weht. In einem britischen Handbuch von 1875, das Seefahrern bis heute als Navigationshilfe dient, ist über den Einfluss des Westwindes zu lesen: „Es richten sich Wellen auf, die sich nicht vorstellen kann, wer sie niemals erlebt hat."

Kapitän Chruscinski dürfte die Hinweise kennen. Traut er seinem Schiff mehr zu, als es leisten kann?

Wenn der Mond sich mit dem Wind verbündet

In der letzten Viertelstunde verlangsamt die Cemfjord ihre Fahrt. War sie um 13 Uhr noch mit zehn Knoten unterwegs, sind es um 13.15 Uhr nur 5,2 Knoten, was dem Strömungsfluss entspricht.

Sollte der Cemfjord in diesem Augenblick die Maschine ausgefallen sein? Der Kapitän hätte genügend Zeit, ein Notsignal auszulösen. Stattdessen ist es vielleicht so: Trotz der Passagen durch den Pentland Firth, die Chruscinski bereits absolviert hat, ist es womöglich die erste, die den Büchern recht gibt. „Große Wellen werden sich sehr plötzlich bilden und aus unterschiedlichen Richtungen heranrollen, was es schwer macht, sie vorherzusehen." Fahrzeuge würden nach Belieben hin und hergeworfen, unfähig, den Kurs beizubehalten. „Der Wechsel von glattem Wasser zu einer aufgewühlten, brechenden See erfolgt so schnell, dass keine Zeit mehr für Vorkehrungen bleibt."

Dass eine einzelne Welle ein tausende Tonnen großes Schiff zerstören könne, galt lange als die Art von Übertreibung, zu der Seeleuten neigen. Erstmals wollte der Entdeckungsreisende Jules Dumont d'Urville 1826 eine Welle von 30 Metern am Kap der Guten Hoffnung gesehen haben. Selbst wenn es so etwas geben könnte, hieß es damals, sei es doch recht unwahrscheinlich. Was den Schriftgelehrten Jules Michelet 1860 erbost schreiben ließ, man könne nicht als Landmensch „die Wahrhaftigkeit so vieler unerschrockener, abgehärteter, gefasster Männer leichthin in Zweifel ziehen, welche zu oft dem Tod ins Auge gesehen, um noch die kindliche Eitelkeit zu verspüren, ihre Gefahren übertreiben zu wollen".

Den überzeugendsten Beleg für die Natur von Riesenwellen lieferte schließlich 2006 ein amerikanisches Kamerateam, als es an Bord eines Königskrabbenfängers in der Beringsee Augenzeuge des Phänomens wurde. Der Kapitän stand am Steuer und beklagte sich gerade über die Meeresströmung, die irgendwie doch stärker als erwartet sei, da traf eine Wasserfront sein Schiff mit explosiver Wucht. Erst im letzten Moment gerieten die stürzenden Wasser in den Lichtkegel der Bordscheinwerfer, aus 20 Metern ergossen sie sich auf den Trawler. Der neigte sich unter dem Aufprall zur Seite, ein Fenster der Brücke wurde zertrümmert. Durch den Abfall des Öldrucks stand die Maschine still. Die Mannschaft brüllte durcheinander. Shitfuckwhathappened. Sie fassten es nicht. Weit holte der Trawler über, verharrte so. Niemand griff zum Funkgerät.

Unter physikalischen Gesichtspunkten hätte es diese „Freak Wave" nicht geben dürfen. Denn der Sturm hatte nicht die Zeit und nicht den Raum gehabt, um einen Koloss dieser Größe zu formen. Aber er war nun mal da. Ebenso könnte es wie die Wellen, die im vergangenen Jahr an der spanischen und portugiesischen Küste Menschen ins Meer und in den Tod rissen.

Man hat solche Anomalien mit der Überlagerung verschiedener Wellensysteme zu erklären versucht. In der Interferenz addiere sich die Energie zu einem Berg von kurzer Lebensdauer. Aber dagegen sprach, dass Beobachter solche Wellen zu weilen lange vorher auf sich zukommen sahen. Man hat versucht, ihre Existenz mit der Quantenmechanik plausibel zu machen, als einen spontanen Energieübertrag. Aber all das blieb unbefriedigend.

Während es der Crew des Krabbenfängers nach quälend langen Minuten gelang, den Schiffsdiesel wieder flott zu kriegen, und sich der Trawler von alleine von seiner Schieflage erholte, war der Cemfjord für einen solchen Schlag womöglich weniger gut ausgestattet. In ihrem Bauch transportierte sie tausende Tonnen Zement.

Massengut wird in loser Schüttung, also transportiert. Wie in einer Schubkarre, sagt ein Verlade-Experte. Beim Einblasen des Materials können sich Haufen bilden, kleine Berge, die bei ruhender Fahrt unbedenklich sind. Sobald das Schiff sich zu neigen beginnt, rutscht die Masse unweigerlich mit und verstärkt die Schräglage.

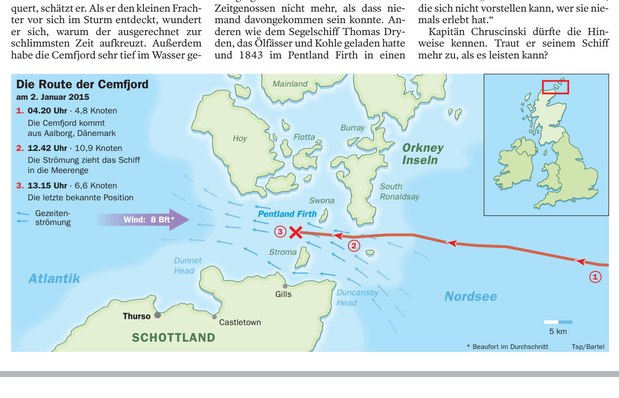
Bei einem Wassereinbruch verwandeln sich die oberen Schichten des Zementpulvers in gallertartigen Schlamm, werden „schlubberig", wie es der Verlade-Experte ausdrückt. „Versuchen Sie mal", fährt er fort, „eine mit Wasser gefüllte Schubkarre durch einen umgegrabenen Garten zu bugsieren. Das schaffen Sie nicht."

Die Brise-Reederei weist darauf hin, dass besondere Filter beim Einblasen der Fracht für eine gleichmäßige Verteilung des Zements sorgen.

Wie groß eine Welle sein müsste, um der Cemfjord gefährlich zu werden?

Für den Zeitraum, in dem Kapitän Chruscinski seine Pentland-Firth-Passage beabsichtigte, sind hier Wellenhöhen von 2,50 Meter angesagt. Doch schon fünf Seemeilen weiter westlich sollen sie 5,50 Meter betragen, nach zehn Seemeilen 7,50. Und 20 Seemeilen nordwestlich der Unglücksstelle werden 8,50 Meter vorhergesagt.

Bei diesem Energiegleichgewichtstransporten die Wellenzüge mehr Kraft, als der Wind vor Ort einspeist. Weshalb ein Experte mit Blick auf diese Daten des Europäischen Wetterzentrums von einer „ausgesprochen ruppigen" Situation spricht. Es dürften „exorbitant hohe Wellen" auftreten, heißt es, während man selbst viel zu beschäftigt ist, sein Gefährt auf Kurs zu halten. Zum Funkgerät greift Bracha nicht. Weiter als zwei Meilen kann er wegen des Regens nicht sehen. Unterdessen steuert Chruscinski auf etwas zu, das Bracha „Wasserwand" nennt. Als wenn Wellen über einem Riff zusammenschlagen. Und diese



25 Stunden will niemand das Schiff entdeckt haben

Cemfjord, der 25 Stunden vor dem Unglück dieselbe Stelle passierte, bestätigen sich an die Empfehlungen des Wetterroutings gehalten zu haben. Er durchfuhr den Pentland Firth bei wenig Strömung.

Schließlich aber ist da noch das Rätsel, warum die Britische Coastguard das Verschwinden der Cemfjord nicht bemerkte. In zwanzig Minuten hätten Retter vor Ort sein können. Stattdessen trieb das Stahlhindernis 25 Stunden lang unentdeckt durch die Meerenge und wurde zur Gefahr für andere. Für Hamish Mowatt, den Restaurantbesitzer, ist das ein Indiz für die Demand interessiert sich für diesen Unfall."

Mowatt kann nicht glauben, dass das gekenterte Schiff unentdeckt geblieben sein soll. Die Hafenbehörde der Orkneys verfügt über ein Radarsystem, mit dem sie die Zugänge zum Pentland Firth überwacht. Und auch jedes andere Schiff, das in der fraglichen Zeit durch den Sund fuhr, habe den Stahlklotz auf seinem Radarschirm sehen müssen. Ein Schiff von annähernd hundert Metern Länge, das ohne Beleuchtung antriebslos im Meer schwamm. In dieser Gegend. „Irgendwann zog die richtigen Schlüsse. Sie saßen vor ihren Geräten, tranken Tee und taten nichts, sagt Mowatt gehässig. Als am 5. Januar eine Seenotinsel der Cemfjord 67 Meilen östlich des Wracks gefunden wurde, hatte in dieser Gegend zuvor niemand nach Überlebenden gesucht.

Die Coastguard sagt auf Anfrage, dass die Schiffsbewegungen in der Gegend nur über AIS-Signale verfolgt. Die Zahl der Schiffe sei so groß, „dass wir nicht jederzeit jedes Gefährt beobachten, das in unseren Gewässern unterwegs ist". Dass die Wetterbedingungen eine besondere Aufmerksamkeit geboten hätten, findet die Coastguard nicht. Wer keinen Hilferuf absetzt, darf auch keine Hilfe erwarten, bedeutet das. Nicht in Großbritannien, das seine Küste mit Seenotrettungsstationen geflastert hat. Aber wäre die Cemfjord nicht zufällig entdeckt worden, keiner hätte je von ihrem Verbleib erfahren. Die Untersuchungsbehörde will zur laufenden Ermittlung keine Stellung nehmen.

Am Sonntag, den 18. Januar, findet eine Gedenkfeier in Wick statt. Sie ist auch für die Hinterbliebenen der Cemfjord-Besatzung gedacht. Doch Schneefall legt weite Teile Schottlands lahm, was eine Anreise erschwert. Trotzdem ist die Kirche der Hafenstadt voll besetzt. Mehr als hundert Menschen drängen hinein. Die Katastrophe hat große Bestürzung in der Region ausgelöst. Die Namen der Toten werden verlesen. Für jeden der acht Seeleute wird eine Kerze angezündet. 56 Jahre der Älteste und 24 die beiden Jüngsten.