

Antigua & Barbuda, Wracks, Strandungen und Riffe

Mit Strandungen und Schiffswracks haben die Leute hier viele Erfahrungen. Antigua und Barbuda sind sehr empfänglich für strandende Schiffe mit ihren langen, den Inseln vorgelagerten Korallenriffen, Westende des Atlantiks, dahinter die Karibik, abgeschirmt durch den Bogen der kleinen Antillen. Auf der Wrackkarte von Barbuda liegen

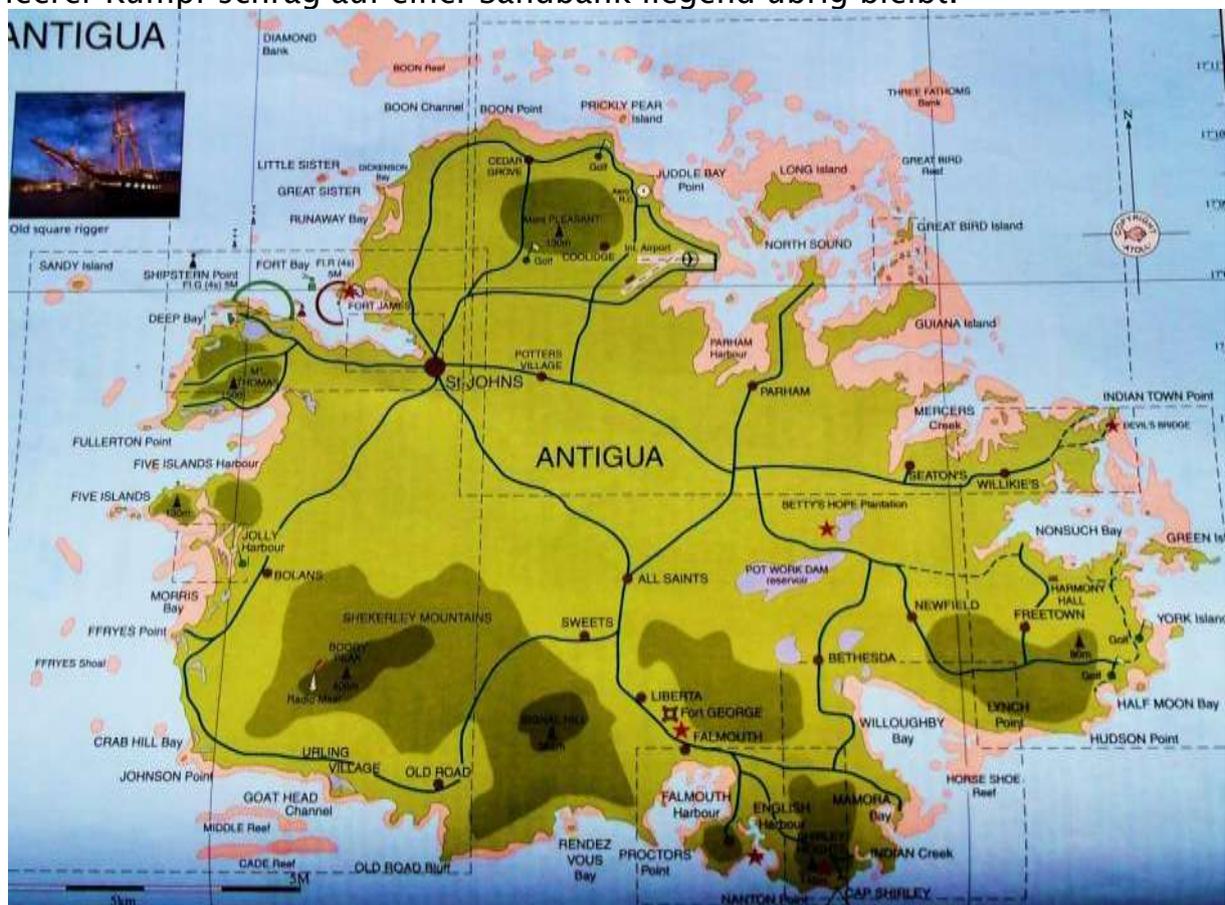


die bekannten Wracks dicht beieinander, in vier Jahrhunderten sind hier viele Seeleute gestorben, und eine Familie ist dabei, so ganz nebenbei, reicher geworden. Die Codringtons, die Barbuda für den Preis eines fetten Schafes für jeweils neunzig Jahre von der Krone pachteten, hatten schnell erkannt, dass eine Search And Rescue Einheit bei mehr als 4 Schiffbrüchen jährlich sich bestens rechnete. Und so gab es auf Barbuda schon vor dreihundert Jahren ein großes Seenotrettungsboot mit einer speziell ausgebildeten Sklavenbesatzung, die in Dauerbereitschaft gehalten wurde. Manchmal überstieg der Eifer Fracht und Schiffsausstattung zu bergen das Bemühen die restliche Besatzung zu retten, was dann im 19.Jh. zu einer ernsthaften Protestnote der französischen Regierung an Groß Britannien

fürte, eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für Diplomaten, ansonsten ins Leere laufend.

All die Schiffe, die an der Atlantikseite der Inseln strandeten kamen von Europa oder Afrika mit Importgütern (Textil, Maschinen, Luxusgüter, Sklaven etc.). Die Schiffe konnten kaum aufkreuzen und der auflandige Wind samt einer kräftigen westwärts ziehenden Strömung drückte die Schiffe auf die Riffe, die unter der Wasseroberfläche gelegen nicht immer rechtzeitig erkennbar sind. GPS Navigation gab es auch noch nicht und die Genauigkeit der Karten als auch der Standortbestimmung mittels Astronavigation war zwar bewundernswert jedoch immer noch mit einem Fehler von +- einer Seemeile behaftet; und das in einer Gegend in der schon fünfzig Meter Irrtum die Strandung bedeuten kann. Wesentlich seltener geschahen Strandungen an der Westseite der Inseln, der jeweiligen karibischen Küste, was wirtschaftlich recht günstig war, denn diese betrafen Schiffe die die Produkte der Inseln exportierten, da macht die Bergung und Plünderung weniger Sinn als an der Ostküste.

Auch heutzutage stranden noch Schiffe an diesen Riffen, jedoch weitaus seltener als früher. Häufig handelt es sich jetzt um Yachten, die ganz in der Tradition der Inseln in kürzester Zeit ausgeplündert werden, bis nur noch ein leerer Rumpf schräg auf einer Sandbank liegend übrig bleibt.



Vorgestern konnten wir eine Strandung live miterleben. In der Nacht hatten wir hinter dem Riff bei Big Bird Island geankert. Der Weg hinaus zum Atlantik durch die Riffe war mit GPS und einem genauen Pfad („Track“) mit Herzklopfen machbar, nur anders herum mit den 4–5 Meter hohen atlantischen Wellen hinein in den Kanal.... Besser nicht!

Weiter im Süden liegt die Nonsuch Bay, die im Südosten von Green Island begrenzt wird. Im Norden gibt es auch einen – engen – Durchlass durch das vorgelagerte Riff, den Spithead Channel und aus einer Entfernung von ca. einer Seemeile sehen wir wie sich an dieser Stelle eine sehr schöne blaue



Sloop, ein Langkieler auf die Seite legt. Das Schiff verfügt über eine AIS Kennung, es ist die „Macushla of Shannon“, sie sendet umgehend einen PAN–PAN Notruf aus. Wir bergen Segel und gehen unter Maschine so nahe ran wie

AIS Zielinfo: MACUSHLA OF SHANNON			
Position	17°05'.762N 061°40'.562W	COG	229°W
Kurs	---°W	SOG	0.0kts
ROT	---°/min	CPA	0.640nm
MMSI	235009990	TCPA	00h00m14s
Rufzeich.	ZQFR9	gesehen	04/30/2012 11:07:20
IMO Nr	-	Ziel	----
Länge	43fuß	ETA	--/--
Breite	12fuß		--:--:--
Tiefgang	-.m	Status	unter Maschine fahrend
		Typ	Jacht

möglich, doch die Grundseen vor der Korallenbank sind hoch, wir geraten in Gefahr im Surf auf dem Riff neben dem Havaristen zu landen, also können

wir nicht effektiv helfen. Der Skipper von der „Macushla of Shannon“ sieht das genauso; mit den besten Wünschen verabschieden wir uns.

Doch die Jahrhunderte lange Erfahrung mit dererlei Notfällen erweist sich als hilfreich: Ein A.B.S.A.R. (Antigua & Barbuda Search And Rescue) Boot ist fast zeitgleich mit uns zur Stelle, ein Schlepper wird zusätzlich angefordert. Der Funkverkehr ist nüchtern und beschränkt sich nur auf das Notwendige, Absprachen über Leinenübernahme und Führung, Umgehung von Riffköpfen etc.

Dann wird –vier Stunden nach der Strandung– das Schiff über die Korallen geschleift, wir hören mit wie sorgfältig die Aktionen abgestimmt werden, Felsspitzen und Korallenköpfe umgangen werden. Und endlich schwimmt die Macushla of Shannon wieder frei, die Bilge ist trocken; nur die überkommenden Wellen haben einige hundert Liter Wasser ins Schiff gespült. Mit Hochachtung und Respekt haben wir diese Bergung aus der Entfernung über Kanal 13 mitgehört. Die Maschine funktioniert und am späten Nachmittag passiert sie draußen vor den Riffen unseren Ankerplatz bei



Green Island. Wir sehen sie am Horizont direkt über einer anderen gestrandeten Yacht, die vor einem Jahr nicht so glimpflich davon gekommen ist.

Schiffswracks lassen mich als Betrachter niemals gleichgültig; sie können traurig aussehen, besonders die verlassenen Boote, die jahrelang an Land verrotten, denen man noch ansieht mit wie viel Sorgfalt sie früher

ausgestattet und gepflegt wurden. Die Eigner wahrscheinlich erkrankt oder tot, das Schiff, ein Traum der nicht weiter gelebt wurde, vergessen.

Gestrandete Yachten, die Rümpfe meist aufgebrochen, das Innere ein heilloses Sammelsurium unbrauchbar gewordener Einrichtung, sind gruselig, heben die Gefahr des eigenen Scheiterns hervor, ich möchte gar nicht hinschauen und blicke es dennoch fasziniert an.



Ein gesunkenes Schiff entfaltet hingegen ein neues, farbiges Leben. Was an Land trauriger Schrott oder Sondermüll wäre, wird unter Wasser farbig,



lebendig, ein Ventilstößel einer großen Dieselmachine leuchtet rostfarben, durch kleinen Korallenbewuchs moduliert.

Aus dem verrottetem Deck eines kleinen Frachters ragt die Pfluke eine Admiraltätsankers hervor, man muss genau hinschauen denn seine Form wird durch Korallen und Anemonen verändert, das Schiff wird zum



Riff, beherbergt ein reiches Biotop. Unter Wasser ist ein Schiff am Ende seines Lebens am besten aufgehoben; es entfaltet eine lebendige Ästhetik, wo



es Land nur trauriger Schrott wäre.