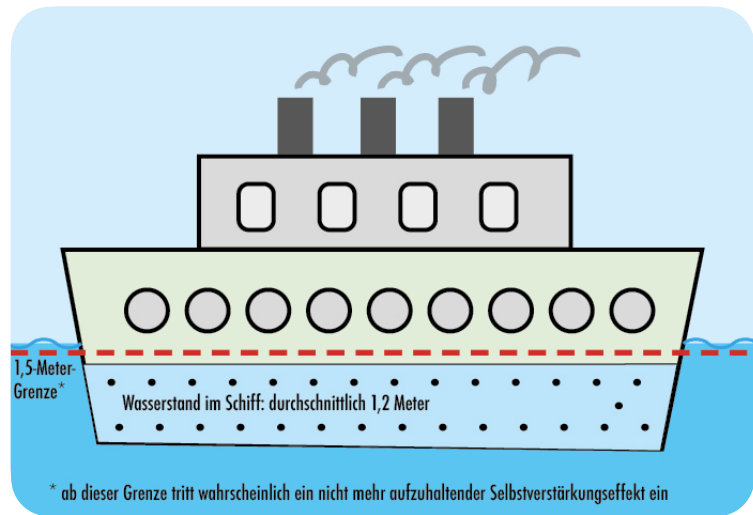


Wasser im Schiff

Stellen wir uns einmal vor, ein Passagierschiff würde nicht wie die Titanic durch einen Eisberg beschädigt, sondern durch die Passagiere selbst. Und zwar dadurch, dass einige Passagiere während der Fahrt mit dünnen oder dickeren Nägeln Tausende von kleinen Löchern in die Schiffswand gebohrt hätten, durch die dann immer mehr Wasser ins Schiff tröpfelte.



Was war geschehen?

Offenbar wollten manche Passagiere mehr Licht, Luft oder ein bisschen Wasser in ihren kleinen Kabinen haben und behalfen sich auf diese Weise. Irgendwann fiel jemand auf, dass sich unten im Schiffsrumpf immer mehr Wasser ansammelte, aber bis es alle mitbekamen, war es schon so viel, dass es nur noch eine Frage der Zeit wäre, bis das Schiff sinken würde.

Erst wurde der Zusammenhang geleugnet, dann wurden einzelne Passagiere verantwortlich gemacht, besonders diejenigen, bei denen besonders große Löcher gefunden wurden. Einige Löcher waren aber schon sehr alt und mit der Zeit durch den Rost wesentlich größer geworden, zum Teil waren ganze Wände nicht mehr vorhanden und man hatte als Lösung die Kabinen zugeschweißt. Eine genaue Untersuchung ergab, dass durchschnittlich schon fast 1,2 Meter Wasser im Schiff standen und dass es ab 1,5 Meter, spätestens aber ab 2,0 Meter unweigerlich sinken würde, egal, was man ab da noch unternehmen würde. Denn auch im stehenden Wasser hatten sich Löcher gebildet, durch die permanent Wasser hereindrückte; ein sich selbst verstärkender Effekt schien sich bereits gebildet zu haben.

Als das Schiff immer langsamer wurde, das Schlingern immer stärker, als die ersten unteren Decks aufgegeben werden mussten – da begann ein hektischer Wettbewerb um die Lösung des nunmehr offenkundigen Problems, zumal inzwischen der Maschinenraum bedroht war, der das Schiff mit Antrieb, Wärme und Strom versorgte. Die einen setzten ganz darauf, an die Vernunft der Passagiere zu appellieren, die anderen auf Verbote, die dritten auf neue Techniken zur Begrenzung des Wassereintritts – einige wollten vor allem Wasser aus dem Schiff pumpen und die Passagiere ansonsten unbehelligt lassen. Sogar Gebete wurden gesprochen und Rituale veranstaltet. Das Wasser stieg aber weiter.

Der Vier-Punkte-Plan

Kurz nachdem die 1,5-Meter-Marke überschritten war und die Mathematiker an Bord ausgerechnet hatten, dass es nur noch wenige Wochen waren, bis auch die 2,0-Meter-Marke erreicht sein würde, setzten sich alle Passagiere im großen Tanzsaal zusammen und beschlossen einen drastischen Vier-Punkte-Plan:

1. Ab sofort war es bei Strafe strengstens verboten, weitere Löcher in den Schiffsrumpf zu bohren, die mehr Wasser hereinließen, als wieder innerhalb der Kabinen verdunsten würde (das „individuelle Kabinen-Budget“). Die Strafen waren je nach Größe der Löcher gestaffelt und an die finanzielle Lage der jeweiligen Reisenden angepasst. Bei dauerhafter Verweigerung wurden die Kabinen konfisziert und mit kooperativen Passagieren belegt.
2. So viele Löcher wie möglich sollten verstopft bzw. so gut wie möglich verkleinert werden. Wer Löcher in seiner Kabinenwand hatte, musste sie stopfen, stopfen lassen und schnellstens so viel Wasser aus dem Schiff befördern, wie durch die eigenen Löcher hereingekommen war. Auch das war genau berechnet

worden. Die zugeschweißten Kabinen würden geöffnet und in Gemeinschaftsarbeit abgedichtet und trockengelegt werden.

3. So viel Wasser wie nur möglich sollte aus dem Schiffsrumpf gepumpt oder herausgetragen werden, unabhängig davon, wer dafür verantwortlich war; diese Aufgabe betraf alle und jeder gab sein Bestes – auch weil es als Belohnung Gutscheine gab, mit denen man an Bord einkaufen konnte.

4. Für den Fall, dass alles das nichts mehr half und das Schiff aufgegeben werden musste bzw. sinken würde, wurde von einer Kommission aus älteren Reisenden, die nicht mehr beim Abschöpfen und Abdichten helfen konnten, ein Notfallplan ausgearbeitet, der möglichst viele Passagiere („Frauen und Kinder zuerst“) retten sollte. Und das, obwohl unklar war, ob rettendes Land oder ein rettendes Schiff in der Nähe sein würde. Die Rettungsversuche an sich, ob für Schiff oder Passagiere, wurde als moralische Pflicht eingestuft, unabhängig vom Ausgang. Die Kommission selbst verzichtete für sich auf Rettung und wollte die Plätze in den Rettungsbooten Jüngeren überlassen, falls es zum Schlimmsten käme.

Zudem wurde eine Kommission aus Mathematikern und Ingenieuren eingesetzt, die täglich den Stand der Bemühungen öffentlich bekanntgaben – also wie viele Löcher neu auftauchten, wie viele gestopft wurden und vor allem: wie sich der Wasserstand im Schiff entwickelte und wie viele Tage noch verblieben, um das Schiff zu retten. Diese Zahlen waren nun ebenso wichtig wie bisher die Wetterdaten und bald wussten alle an Bord darüber Bescheid. Es war das Gesprächsthema Nummer eins.

Wie ging die Geschichte aus?

Stand heute ist das noch unklar. Das Wasser steht durchschnittlich zwar bei 1,2 Meter, in manchen Abteilen des gegliederten Schiffsrumpfes jedoch schon bei weit über 2 Meter. Die Expertinnen und Experten halten folgende Entwicklungen für denkbar:

Szenario 1: Es gelingt noch, die Wasserhöhe deutlich abzusenken, aber ob der Schaden im Rumpf, der über die lange Zeit entstanden ist, reparabel sein wird, muss sich dann erst zeigen.

Szenario 2: Die anfängliche Bereitschaft zur Zusammenarbeit erlahmt. Immer mehr Passagiere pochen für sich auf Ausnahmen von den Verboten und der Mitwirkung, so dass das Wasser weiter steigt und das Schiff schließlich sinkt.

Szenario 3: Trotz allen Aufwands sinkt das Schiff, weil die Schäden im Rumpf schon zu groß oder die Berechnungen falsch waren. Die Rettungskommission war nicht schnell genug und die meisten Passagiere ertrinken.

Szenario 4: Das Schiff sinkt zwar, aber fast alle Passagiere können gerettet werden, weil die Rettungskommission und die Rettungsteams gute Arbeit geleistet haben.

Szenario 5: Das Schiff sinkt, es stellt sich aber heraus, dass das Wasser dort so flach ist, dass es aufsitzt und noch einige Zeit lang genutzt werden kann. Einige Passagiere bleiben auf dem kaputten Schiff, andere verlassen es nach und nach und versuchen ihr Glück übers Meer, weil klar ist, dass das Schiff früher oder später nicht mehr als Zuhause taugt.

Szenario 6: Als sich der Nebel auflöst, der permanent ums Schiff die Sicht behinderte, wird klar, dass es sich in einem Fjord befand und man bequem an Land schwimmen bzw. mit den Rettungsbooten übersetzen kann. Das Schiff wird aufgegeben und bleibt als Mahnung im Fjord, dass Schiffe dieser Größe keine gute Idee sind, zumal wenn Passagiere ungestraft Löcher in die Wände bohren dürfen.

Welches Szenario Wirklichkeit wird, liegt also teilweise auch an denjenigen Passagieren, die meinen Bericht gelesen haben und wie sie sich in nächster Zeit verhalten ...

(von Werner Winkler, Waiblingen, August 2021, www.klima-z.de)