

In Kontakt mit dem Fukushima-Seebeben

Als MS ‚H.P.‘ Anfang März 2011 den San-Francisco-Baypilot abgab und sich auf den Weg über den Nordpazifik nach Tokyo machte, ahnte niemand an Bord, welche Entwicklung die bis dahin ereignisarme Reise noch nehmen sollte.

Das 4350-TEU-Schiff fuhr unter der Flagge Liberias und lag mit 13.50m ungewöhnlich tief für diesen Trade.

Den Loxodrom- und Großkreisstücken, die das Routungsunternehmen des Charterers empfohlen hatte, und die uns durch die Beringsee und weiter entlang der Kurilen an die Ostküste Japans führen sollten, stimmte ich im Wesentlichen zu. In der Absicht, von dem südsetzenden Kurilenstrom maximal zu profitieren, sah die Route jedoch Kurse vor, die für meinen Geschmack zu dicht an der Inselkette lagen. Die Erfahrungen vergangener Jahre hatten gezeigt, dass sich um diese Jahreszeit Schollen vom Festeissockel der Ostküste Kamtschatkas lösen. Sie driften je nach Wetterlage mitunter weit auf die See und können es durchaus auf 2m Höhe bringen. Wir verließen daher die Beringsee östlicher und hielten uns auf die Weise stärker von den Kurilen frei. Daraus ergab sich im Weiteren auch zu Japans Hauptinsel Honshu ein größerer Abstand.

Ich erwähne das, weil sich zeigte, dass dies - ebenso wie der hohe Tiefgang – später noch eine Rolle spielen würde.

Trotz der größeren Distanz war die Fahrt entlang der Kurilen unangenehm. Ein starkes Hoch über dem fernöstlichen Festland sorgte für kräftigen Zustrom kalter, schneereicher Luft, die sich über dem teilweise noch vereisten Ochotskischen Meer zusätzlich abkühlte und bei uns als eisiger, westlicher Wind mit Schneeschauern ankam. Das Auswechseln des Aggregats eines Kühlcontainers nahm daher deutlich mehr Zeit in Anspruch als üblich und kam eigentlich erst richtig in Gang, als eine gespannte Persenning für angemessenen Schutz des Cat-walks sorgte.

Staff und Crew kamen aus südlichen Ländern und atmeten spürbar durch, als wir Wind und Kälte hinter uns ließen. Der Morgen des 11. März versprach dann auch einen freundlichen, sonnigen Tag, was zusammen mit der Aussicht auf wärmere Wochen während der anstehenden Rotation durch Asien die Stimmung an Bord sichtlich hob.

Die Übernahme des Uraga-Lotsen für die Fahrt durch die Tokyo-Bay hatte der Charterer für den kommenden Morgen 5 Uhr festgesetzt, die Besatzung bereitete das Schiff für diesen Tag routiniert und entspannt vor. Für die üblichen Noon-Reports hielt ich mich bis gegen 14 Uhr auf der Brücke auf, beobachtete ein Dutzend Wale im Umfeld des Schiffes, die lebhaft und offenbar eben so gut gelaunt wie wir unterwegs waren und immer wieder hohe Fontainen bliesen. Nur kurze Zeit später sollte mir klar werden, dass dies weniger Ausdruck von Spielfreude als viel mehr Zeichen höchster Erregung war – die Tiere wussten zu diesem Zeitpunkt bereits mehr als ich.

Denn nach einer knappen Stunde, genau 14.46 Uhr, begann das Schiff ohne erkennbaren Grund ungewöhnlich stark zu vibrieren und zu dröhnen. Auf meinem eiligen Weg zur Brücke begegnete ich dem Chief, der in den Maschinenraum rannte. Wir vermuteten, dass der Hauptmotor aus irgendeinem Grund übertourt und vereinbarten, ihn zu stoppen.

Genau das leitete ich von der Brücke aus ein. Da die Vibrationen jedoch in beängstigender Weise an Heftigkeit zunahmen und erste Deckenplatten der Brücke herunterfielen, wurde die Maschine auf Notstopp beordert. In dem Maße, wie sich die Dreh-

zahl reduzierte, ließen auch die Erschütterungen nach, bis sie sich schließlich völlig legten. Das erleichternde Gefühl, das Richtige getan zu haben, fand seinen Ausdruck in aktiver Routine: Der Chief bereitete eine Triebwerkskontrolle vor. Über den Stopp, der unser ETA Uraga-Pilot in Frage stellte, erging eine Mail an die Agentur in Tokyo. Der Reederei berichtete ich per Telefon von der Reiseunterbrechung und bekam die Triebwerkskontrolle bestätigt.

Auf die setzten der Chief und ich, denn wir wurden ein ungutes Gefühl schon allein aus dem Grund nicht los, weil weder im Maschinenraum noch auf der Brücke irgendeiner der zahlreichen Bildschirme einen Alarm anzeigte. Da gab es nicht einen einzigen Hinweis, der berechtigte Zweifel am Normalbetrieb des Hauptmotors aufkommen ließ, was uns bis dahin jedoch eher verunsicherte als beruhigte. Ich habe mehrfach die Anzeige des Echolotes mit der in der Seekarte ausgewiesenen Wassertiefe von 1500m verglichen, um das Schlittern über eine Untiefe auch wirklich auszuschießen.

Mein Telefonat mit der Designated Person war noch nicht beendet, als mir ein neuer Schlag förmlich den Hörer aus der Hand riß. Das Schiff schüttelte sich und bebte, wie es sich nur schwer beschreiben läßt. Die Anfänge der Stöße erinnerten an das ‚Voll-Zurück‘ aus voller Vorausfahrt während der Probefahrt eines Neubaus, nur dass hier das Schiff über Minuten mit schwer zu beschreibender Heftigkeit von einer unbekannten Gewalt gebeutelt wurde.

Mittlerweile hatten sich die Brückenoffiziere und der E-Ing auf der Brücke eingefunden. Jeder fand eine Möglichkeit sich festzuhalten. Die Situation entwickelte sich zunehmend zu einem verstörenden, wenn nicht gar gespenstischem Szenario: Bei freundlichem Wetter, hellem Sonnenschein, auf glattem Wasser und ohne ersichtlichen Grund bebte und schüttelt sich das Schiff, ohne dabei zu krängen oder zu stampfen. Vielmehr lag es nahezu unbeweglich da, vibrierte und dröhnte aber in drohender Weise. Die Blicke waren auf mich gerichtet, auf den Gesichtern die Frage: Was passiert hier mit uns? Der Wachmatrose bekreuzigte sich, Ausdruck von Hilflosigkeit und Fassungslosigkeit allenthalben, ein jeder wollte nur eines von mir:

Mach, dass wir aus dieser Situation heil herauskommen?

Doch wie ein Problem lösen, das man gar nicht kennt? Zumindest eines war jetzt klar: Die Maschine kam, anders als zuvor angenommen, als Auslöser des Ereignisses nicht in Betracht, denn sie war gestoppt.

Langsam nahm die Wucht der Vibrationen ab, und das Schiff kam zögerlich zur Ruhe.

Der Chief fragte an, was eigentlich los sei, als im Hintergrund die Telexgeräte ratterten. Der Dritte Offizier meldete 15.23 Uhr den Eingang eines Wetterberichtes und einer Tsunami-Warnung. Ich brauchte Zeit zum Überlegen und wies ihn daher – wohl mehr, um ihn zu beschäftigen - an, die Warnung auszuwerten. Nach gefühlten 2 Minuten trat er an mich heran und raunte mir zu:

‘Wir befinden uns 40 sm südöstlich des Epizentrums eines Seebebens.’

Obwohl das weiß Gott keine Jubel-Nachricht darstellt, löste sie jedoch augenblicklich meine Anspannung: Ich wußte nun, womit ich es tun hatte und konnte entsprechend reagieren. Da die Maschine für eine Triebwerkskontrolle noch zu warm war, ließ sie sich schnell klarmachen, und wir nahmen rasch Fahrt auf. Immer wieder verfolgt von Schlägen, die wir bis zum Abendbrot spürten. Anfangs kaum weniger heftig, insgesamt aber mit abnehmender Wucht, paßten sie in unser Bild von der Lage. So schlimm ihr Inhalt auch war, doch als die Agentur aus Tokyo in ihrer Antwort auf meine Mail von Erdstößen berichtete, die die ganze Stadt erschütterten und von großen

Schäden auszugehen sei, wir aber vorerst weiter zulaufen sollten, empfand ich durchaus so etwas wie Erleichterung. Der Schrecken besaß nun eine Gestalt, wir konnten uns daran ausrichten.

Die Crew untersuchte an Deck in Gruppen von jeweils zwei Mann das Schiff nach sichtbaren Schäden, ohne aber Nennenswertes zu finden. Ein paar Spannschrauben waren abgefallen und einige Kühlcontainer spielten verrückt. Eher Kleinigkeiten, die schnell behoben waren.

Wenn sich an Schäden an der Struktur des Schiffes vorerst und auch später nur vereinzelte kleinere Risse erkennen ließen, lag das m.E. an der schweren Beladung des Schiffes. Sie machte es praktisch zu einer kompakten, beinahe homogenen Masse. Ganz im Gegensatz zu dem norwegischen 32.000-BRT-Tanker ‚Ida Knudsen‘, der im Februar 1969 vor der portugiesischen Küste in den Wirkungsbereich eines Seebebens geriet. Unterwegs in eine Werft in Lissabon, fuhr er im Ballast und stellte ganz einheitlich quasi einen Resonanzboden für jene enormen Vibrationen dar. Das Schiff erlitt schwerste Schäden, schaffte es zwar zunächst aus eigener Kraft nach Lissabon, wurde dort jedoch wegen seines völlig deformierten Unterwasserschiffes zum Totalverlust erklärt.

Als wir am nächsten Morgen termingerecht beim Uraga-Lotsen vorlagen, erfuhren wir, dass der seinen Betrieb für unbekannte Zeit eingestellt hatte. Solange, bis das Marine Department sicher sein konnte, dass das Seebeben zu keinen Verwerfungen des Meersbodens in der Tokyo-Bay geführt hat.

Nach ein paar Stunden Wartezeit wurden wir nach Osaka beordert. Da diese Entscheidung nahe lag, traf sie uns nicht unvorbereitet. Doch der Anlauf war schon deshalb keine Routine, weil die ausgewiesene Wassertiefe am Liegeplatz nur 13.50m beträgt.

Wenn ich zum Abschluß noch kurz auf ein weiteres Phänomen eingehe, tue ich es einerseits, weil noch heute in Asien landauf landab beharrlich die Auffassung vertreten wird, zwischen ihm und dem Tsunami bestände ein Zusammenhang, und wir andererseits einige Tage später mit ihm in Berührung kommen sollten.

Die Rede ist vom sogenannten ‚Supermoon‘. Während des nächtlichen Transits der Singapore-Straße auf dem Weg nach Port Kelang ließ sich ein ungewöhnlich großer Mond erkennen. Da er die gesamte Szene aufhellte und dadurch die Navigation in diesem verkehrsreichen Seegebiet erleichterte, nahm ich ihn erst einmal hin.

Die ‚Singapore Strait Times‘ kannte dann Einzelheiten dergestalt, dass der Mond in diesen Tagen der Erde so nahe gekommen sei, wie seit 18 Jahren nicht mehr. Seine Massenanziehung habe sich durch einige Planeten, die genau hinter ihm standen, zusätzlich verstärkt und die sichtbare Scheibe sei derzeit 80% größer als gewöhnlich. Ich kann die Zahl nicht kommentieren, darf aber eines bestätigen - da hing eine riesige Lampe am Himmel!

Den Einfluß des Supermoons auf die Gezeiten bekamen wir in Port Kelang zu spüren: Das Schiff legte bei einlaufendem Ebbstrom von 6.5 Knoten ab, was für diesen Hafen eher ungewöhnlich ist.

R.R.

Veröffentlicht in SCHIFF UND HAFEN 08/2011