

Burkhard Rahn

Meine letzte Reise als Kapitän

Wir hatten im November 1985 12.000 t Phosphat in Rotterdam gelöscht und gingen danach in eine Reisecharter für British Steel an der englischen Ostküste. Das Schiff, MS Anita, führte die Flagge von Zypern, die Besatzung war international, vorwiegend aus dem ostasiatischen Bereich. Es war ein gutes, älteres Stückgutschiff mit 5 Laderäumen und reichlich Ladegerüst (bordeigene Kräne bzw. Ladebäume).

In Middlesbrough diente ich das Schiff an (Anzeige der Ladebereitschaft) und gleich am nächsten Morgen sollte die Beladung mit Stahlprodukten beginnen. Als Lösshäfen waren New York, Savannah und Houston vorgesehen.

Der Vormann brachte die Ladeliste. Wir sollten ca. 10.000 t Wire Rods (Drähte im Bündel, Plates (Blechpakete), Coils (gerollte Bleche 5 - 15 t schwer) und Eisenträger verschiedener Längen laden. Ich bestellte beim Vormann reichlich Stauholz, weil der Unterraum keine Holzwegerung hatte und Stahl auf Stahl sehr gefährlich wird, wenn die Ladung ins Rutschen kommt.

Am nächsten Morgen ging die Beladung los. Die Blechpakete wurden ohne Stauholz in den Laderaum gelegt und ich stoppte die Beladung. Die Matrosen zogen die Luken zu.

Großes Theater! Das machen wir immer ohne Dunnage (Stauholz) meinte der Vormann. Der Agent kam und ein Herr vom Charterer. Sie beknieten mich mit der Beladung fortzufahren und drohten mit finanziellen Einbußen. Ich hatte mir die Charter Party, den Vertrag zwischen Reeder (Eurasia Shipping Hongkong) und British Steel) gut durchgelesen und wusste, dass die Beladung unter meiner Verantwortung und mit Stauholz durchgeführt werden sollte. Nach vielem Hin und Her kam nachmittags Stauholz an. Es sollte mal wieder zu Lasten der Schiffssicherheit gespart werden. Auch bei der anschließenden Beladung mit den schweren Coils war der Charterer nur widerwillig bereit meine Auflagen zu erfüllen. Selbst der Hinweis, dass wir eine Winterreise über den Nordatlantik vorhatten, brachte nur wenig Einsicht.

Am 26. November war die Beladung beendet und wir verließen den Hafen Richtung Englischen Kanal. Der Ladungsschwerpunkt war sehr niedrig und das Schiff hatte eine entsprechend kurze Rollperiode, es war steif. Die Ladung war gut gesichert mit Stauholz und Pallungen. Ich hatte Zimmerleute bestellt, die entsprechend gut die Coils mit Holz und Draht abgesichert hatten.

Im mittleren Nordatlantik gerieten wir in ein Sturmtief, das schnell zum Orkan wurde. Normalerweise ziehen die Tiefdruckgebiete sehr schnell von Westen nach Osten, aber dieses Orkantief blieb stationär. Der Luftdruck ging auf 970 mb runter. Das Schiff arbeitete schwer in der hohen Windsee. Ich hatte beigesteuert, nahm die See mit langsamer Fahrt von vorn, sodass wir noch steuerfähig blieben.

In das Tagebuch trug ich ein: "Ship is rolling and pitching in violent rough sea, water over deck hatches and superstructures".

(Das Schiff rollt und stampft in heftiger, rauer See, Wasser über Deck, Luken und Aufbauten).

Aus den Laderäumen hörten wir ein Knacken und Knirschen mit beängstigenden, sehr lauten Geräuschen. Der Chief Mate (1. Offizier) berichtete nichts Gutes, als er von einer Ladungskontrolle auf die Brücke kam. Ich überzeugte mich selbst und gab entsprechende Anordnungen zum Nachlaschen der Ladung. Auf einem alten Stückgutschiff hat man immer genug Spannschrauben, Clips, Draht und Holz zur Verfügung und so gingen der Bootsmann und die Matrosen mit dem Chief Mate an die Arbeit.

Am 2. Tag im Sturmgebiet kamen wieder die Geräusche, laut und bedrohlich. Das Wetter hatte sich keineswegs gebessert. Übermüdet waren wir alle. Es gab nur kalte Küche und die Matrosen sicherten die Stahlladung so gut es ging.

Am 3. Tag ohne Besserung kam ich zu der Einsicht das wir um unser Leben kämpften. Die Brecher rollten in Höhe der Brücke heran und zeitweilig ging einer über das Peildeck (höchstes Deck). Ich war jetzt ständig

auf der Brücke, an Schlaf dachte niemand. Der Funker brachte schlimme Wetterberichte, es war und blieb ein stationäres Sturmtief. Wir kletterten an den Wellenbergen hoch und stürzten auf der Rückseite in die Tiefe. Zur gleichen Zeit rollte und stampfte das Schiff dermaßen heftig, wie ich es in meiner 28jährigen Seefahrtzeit noch nicht erlebt hatte. Auch ich hatte Todesangst.

Wir hatten kein Besteck (Standort). Tag und Nacht Overcast (total bedeckt), also keine astronomische Standortbestimmung, Satelliten Navi war in den Anfängen. Am 4.Tag flaute die Windsee etwas ab, aber die hohe Dünung blieb. Ganz vorsichtig änderte ich Kurs nach Süden. Ich wollte raus aus dem Sturmtief raus und auf den 35. Breitengrad. Je weiter wir nach Süden kamen umso mehr konnten wir Fahrt aufnehmen. Vom 35. Breitengrad setzte ich Kurs auf Feuerschiff Ambrose, Ansteuerung New York ab. Jetzt hatten wir nur noch die lange Dünung und die kurzen Rollperioden, es wurde wieder etwas geschlafen und gegessen. So langsam erholten wir uns von den 4 Tagen im Orkantief. Der Lotse brachte uns zum Liegeplatz in New York und berichtete, dass auch die großen Containerschiffe 5 Tage Verspätung hatten und dass etliche Container über Bord gegangen waren. Das Gleiche berichtete auch der Agent, der im oberen Stockwerk eines Twin Towers (Nine Eleven 2001 Terroranschlag) residierte. Von dort rief ich auch den Reeder in Hongkong an und berichtete über die Verspätung. Zu Fuß ging ich den Broadway hoch zur 42. Straße, das ist schon eine kleine Weltreise. Dort aß ich etwas und fuhr dann mit dem Taxi zum Hafen.

Am nächsten Vormittag erschien eine sehr vornehme Dame, die Vorsitzende der „Woman knitting Assoziation“ (Verband der strickenden Frauen) an Bord. Die Damen kamen wöchentlich zusammen und strickten für Seeleute und Bedürftige.

Sie fragte nach der Besatzungsstärke und ob sie 25 Pakete für Weihnachten an Bord bringen dürfte. Das war hoch willkommen und wir stauten die ziemlich großen Pakete im Hospital.

Es gab vor Auslaufen wieder Probleme mit dem Charterer, denn die Restladung musste gelascht werden. Meine Besatzung sicherte die Ladung mit Holz und Drähten gegen eine entsprechend hohe Bonuszahlung in die Schiffskasse.

Wir fuhren nach Savannah wo wir an einem Sonntagmorgen einliefen. Keine Löscharbeiten. Ich lud den Chief Mate und den Chief (1. Ingenieur) zum Mittagessen in einem Restaurant ein, als Dankeschön für die gute Zusammenarbeit während der Orkanperiode. Eigentlich ein ganz normaler Vorgang in Europa, aber nicht in den Südstaaten, wo die weiße lokale Elite mit ihren Kindern zum Lunch sitzt. Alle Gespräche verstummten, als wir das Lokal betraten.

Meine beiden Kollegen waren von recht dunkler Hautfarbe der 1.Offz. war Philippine, der Chief war Inder. Nur widerwillig bekamen wir einen Tisch zugewiesen. Wir ließen uns davon nicht stören bestellten als Appetizer einen Double Bourbon und dann noch einen, weil das Essen auf sich warten ließ. Dann kam eine Flasche Wein auf den Tisch und wir aßen genüsslich unser Steak. Alle Anspannung der Überfahrt war verflogen. Es folgte ein Digestif und dann noch einer. Und plötzlich verstummten wieder alle Gespräche. Von mir unbemerkt aß der Chief Mate die Blüten des Tischschmucks. Lachend und mit etwas Schlagseite verließen wir das Lokal.

Das Löschen ging gut voran und es kam eine vornehme Dame an Bord. Es war ja Vorweihnachtszeit und wir erhielten wieder 25 Pakete für Weihnachten, die im Hospital landeten.

Bei gutem Wetter fuhren wir zum letzten Löschhafen Houston in Texas. Die Ladies der knitting Woman Assoziation sind wohl an allen Küsten der USA tätig, denn wieder kamen 25 Pakete an Bord. Jetzt war das Hospital total voll mit Paketen für die Besatzung. Am 20. Dez. fuhren wir zum nahe gelegenen Ladehafen Port Arthur und übernahmen eine Ladung Schüttgut für Vlissingen (Holland) an der Schelde. Am 24. 12. war abends das Ladende geplant und der Agent lud mich mittags zur Office Party ein, ein Brauch den es in den Staaten und England gibt, um mit den Mitarbeitern zu feiern. Trubel und Heiterkeit im Office um 12.00 h. „Here comes Capt. Rahn, he brings the money in“, tönte der Agent, und es gab einige Drinks, Sandwiches und Küsschen.

Der erfahrene Chief Mate leitete die Beladung und als ich nach 2 Stunden an Bord kam war das Schiff leicht überladen. Schönen Schiet, dachte ich, Löschen geht an dieser Pier nicht. Der Surveyor (Besichtigter der Hafenbehörde) bemerkte das auch und mit einer guten alten Flasche Scotch und meiner Erklärung das wir noch Restballastwasser im Schiff hätten, ließ er uns augenzwinkend auslaufen.

Am 1. Weihnachtstag, im Golf von Mexiko bei angenehmen 25 Grad: Bescherung! Jeder Seemann bekam 3 große Pakete. Alle waren happy. Strickwaren, Pullover, Schals, Handschuhe, Mützen, aber auch viele andere nützliche Kleinigkeiten wie Taschenmesser, Schokolade, Erdnüsse und vieles mehr, waren in den Paketen.

Ich verzichtete auf den Großkreis (kürzeste Distanz über See) durch den Nordatlantik, um die Sturmgebiete zu umgehen. Wir fuhren durch den Providence Northeast Channel der Bahamas und dann auf der Loxodromen (kleiner Umweg) Richtung Flores auf den Azoren. Von dort direkt nach Ushant (Einfahrt Engl. Kanal) und nach Vlissingen in der Scheldemündung.

Es war meine letzte Reise. Nach 28 Berufsjahren, davon 10 Jahre als Kapitän, ging ich in Urlaub und war froh, dass wir die Sturmfahrt im Nordatlantik überlebt hatten.

2 Monate später im März 1986 wurde ich Direktor der Schleswig-Holsteinischen -Seemannsschule auf dem Priwall in Travemünde. Wie ist es dazu gekommen? Während der Beladung mit Stahl in Middlesbrough kam mit der Post die nautische Fachzeitschrift HANSA an Bord. Dort las ich eine Stellenanzeige des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein und habe mich beworben.

Meine Vita war genau passend für die Stellenbeschreibung, sodass ich aus dem Kreis der 56 Bewerber ausgewählt wurde. An der Seemannsschule habe ich die letzten 15 Jahre meines Berufslebens verbracht. Es war eine schöne Zeit in der ich meine Praxis als Seemann und die Theorie aus dem Zweitstudium zum „Lehramt an berufsbildenden Schulen“ gut einbringen konnte.

Wenn heute im Winter die Tiefdruckfamilien über den Nordatlantik jagen und ich mit meiner Frau in der Stube am Ofen sitze, dann denke ich schon hin und wieder an diese stürmische Zeit in meiner aktiven Fahrzeit.

Burkhard Rahn



Atlantischer Hurrikan im November 1985