

Unterwegs mit einem Containerschiff

Ab Hamburg über die Nord- und Ostsee nach St. Petersburg und zurück.

TEXT & FOTOS: BEAT BAUMGARTNER

Vorgeschichte und Reisevorbereitung

Obwohl ich mich immer als grosser Hausbootfan bezeichne, fasziniert mich seit jeher auch die Grossschifffahrt, weshalb ich mir schon seit Jahren die Angebote über Frachtschiffreisen von der Reiseagentur Hamburg-Süd zustellen lasse. Mit grosser Begeisterung, aber auch etwas Wehmut betrachteten wir jeweils die zahlreichen Angebote. Für das Jahr 2013 war es dann soweit: Zu meinem runden Wiegenfeste wollten wir den Wunsch erfüllen. Wir entschieden uns bereits im November 2012 für eine Schnuppertour von 14 Tagen ab Rotterdam nach Norwegen. Juni war unser bevorzugter Monat, damit wir auch in den Genuss der Mitternachtssonne kommen würden. Wenn schon, denn schon...

Die Buchung per Internet klappte ohne Probleme und vor Weihnachten waren wir im Besitz der Reisebestätigung. Auf einigen Insider-Homepages haben wir gelesen, dass bei Frachtschiffreisen Flexibilität der Passagiere eine unabdingbare Voraussetzung sei, da es bis zum Abreisetag noch Änderungen geben kann. Dies mussten wir im Frühjahr erfahren, als uns vom Reisebüro mitgeteilt wurde, dass durch die Reederei die Route des gebuchten Schiffes geändert wurde. Die „TINA“ fährt ab sofort nur noch eine einwöchige Tour in den Süden Norwegens und wieder zurück. Wir erhielten die Option, eine Woche mit der „TINA“ zu reisen, oder ein anderes Angebot auszuwählen. Da die Reise doch ein besonderes Erlebnis werden sollte und aus der Schweiz noch die Hin- und Rückreise anfallen wird, haben wir uns entschlossen, auf eine vierzehntägige Rundreise ab Bremerhaven in die Nord-/Ostsee umzubuchen. Aufgrund von Veränderungen an meinem Arbeitsplatz wurde auch ein neuer Zeitpunkt gewählt, und so sollte es anfangs August losgehen. Die Umbuchung wurde durch die Reiseagentur kostenlos durchgeführt.

Da die Reise bis St. Petersburg führen wird, besorgten wir uns bereits im Juni das erforderliche Russland Visum. - Tipp: Visum möglichst frühzeitig beantragen, denn es läuft nicht immer alles rund! – Die Vorfreude auf das unbekannte Neue erhöhte sich nun mit jedem Tag. Drei Wochen vor Abfahrt wurden wir erneut durch das Reisebüro kontaktiert. Das geplante Schiff fahre nun in einem anderen Fahrplan. Möglichkeiten:

1. Abfahrt um den 10. August
2. Kostenlose Umbuchung auf das Schwesterschiff mit Abfahrt um den 27.07.2013 in Hamburg.

Wir entschieden uns für die Variante zwei und nun konnte auch endlich die Hin- und Rückreise sowie allfällige Hotelübernachtungen geplant und gebucht werden.

Anreise / Check-In

Am Donnerstag, 25.07.2013 waren die Koffer gepackt und mit dem ICE ab Basel sind wir flott und ohne umzusteigen in Hamburg eingetroffen. Anschliessend Transfer zum Hotel, welches wir bereits von vorgängigen Städtereisen nach Hamburg kannten. Hamburg bietet viele Sehenswürdigkeiten, wodurch die Zeit bis zum Samstag wie im Flug vergeht. Wir hatten den Auftrag, uns am Samstagmorgen bei Herrn Ritscher (Geschäftsführer der Reederei) telefonisch über die effektive Check-In Zeit und über den genauen Liegeplatz des Schiffes zu informieren. Mit zittrigen Fingern (nun soll's wirklich bald losgehen) wähle ich die Telefonnummer und die sympathische Stimme bittet uns, um 19 Uhr am Burchardquai im Waltershofer Hafen einzuchecken. Hoppla, darauf genehmigen wir uns ein grosses Bier! Um 18.30h fahren wir mit dem Taxi durch den neuen Elbtunnel zum vereinbarten Containerterminal der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). An der Porte zum Terminal melden wir uns an und erhalten nach Vorlage des Passes einen Tagesausweis für das Betreten des Terminalgeländes. Draussen steht bereits unser Shuttlebus bereit, der uns zum Schiff fahren wird. Nach einer rasanten Fahrt durch das Terminalgelände stehen wir nun vor unserer „Jonni Ritscher“, welche für die nächsten vierzehn Tage unser „Daheim“ sein wird.

Auf den vorgängig betrachteten Fotos erschien sie immer so klein, doch nun liegt sie in voller Grösse vor unseren Füssen. Kaum die Koffer aus dem Bus geladen, kommt uns über die Gangway die Gangway-Wache entgegen. Nach einem kurzen Vorstellen und dem Hinweis, dass wir neue Passagiere seien, werden wir mit einem herzlichen „Welcome on Board“ begrüsst. Er nimmt uns das Gepäck ab und sagt, wir sollen ihm nur folgen. Nun schlägt das Herz wirklich höher, und wir betreten das Schiff über die wackelige Gangway. Vorbei geht's an den heckseitigen Winschen unter den gespannten Trossen hindurch ins Office. Dies ist der Empfangsraum für alle Personen, welche nicht zur Crew gehören. Hier werden wir herzlich von unserem filipinischen Kapitän und sogar von Herrn Ritscher (himselb) begrüsst. Nach kurzen Formalitäten und Abgabe des Passes, welcher während der gesamten Fahrt im Safe des Schiffes verbleibt, werden wir durch unseren Steward „Hadschji“ begrüsst. Er heisst wirklich so und hat nichts mit Niessen zu tun.

Wir befinden uns auf dem Poopdeck (ebenerdiges Deck zum Achterdeck) und es geht hoch über das A-Deck bis zum E-Deck, insgesamt 75 Stufen. Wir betreten die gute Stube und fühlen uns auf Anhieb pudelwohl. Es bietet sich uns ein grosszügiger Wohnraum mit Salonecke, Schreibtisch, Satellitenfernseher, Kühlschrank und ein abgetrennter Schlafraum mit Doppelbett und ein grosszügiger WC-/Duschraum. Wir sind überwältigt vom Luxus der sich uns bietet. Aus unseren Fenstern bietet sich uns eine spektakuläre Sicht über das gesamte Schiff in Richtung Bug. Die Verlade-tätigkeiten sind in vollem Gange. Unser Schiff steht unter drei Kränen, welche unaufhörlich die Container auf- und abladen. Uns steht noch ein kleiner Rundgang durch den gesamten Aufbau bevor, um die Einrichtungen kennenzulernen, dieser führt vorbei an den Essensräumen, Küche, einem Aufenthaltsraum mit DVD-Player, einem kleinen Fitnessraum und einem Tischtennistisch. Was will man noch mehr??? Zudem werden uns die Verpflegungszeiten bekanntgegeben:



07.00 – 08.00h: Frühstück / 10.00h: Kaffee und Kuchen / 12.00h: Mittagessen / 15.00h: Kaffee und Kuchen / 17.00h: Nachtessen - wird wohl doch nichts mit abnehmen...

Nach überwältigenden Eindrücken begeben wir uns wieder in unsere Kammer und lassen das Erlebte noch einmal auf uns wirken. Müde und zufrieden legen wir uns zu Bett. An das ständige Rucken und Poltern durch das Abstellen der Container haben wir uns rasch gewöhnt.

1. Tag (Sonntag)

Um 02 Uhr erwache ich mit dem Gefühl, dass sich irgend etwas bewegt, aber ansonsten herrscht Ruhe. Ein Blick aus dem Fenster: Tatsächlich, es geht los, wir verlassen soeben unser Hafengebäude. Die vielen Lichter wirken total beruhigend. Nun geht's also die Elbe abwärts, doch dies erleben wir im Schlaf. Um 07 Uhr begeben wir uns zum ersten Mal in die Offiziersmesse, um das Frühstück einzunehmen. Es riecht bereits alles nach Rührei und gebratenem Speck, und das soll auch jeden Morgen so sein. In der Offiziersmesse befinden sich zwei grosse Esstische, einen für die drei russischen Offiziere und einen für die Passagiere. An unserem Tisch lernen wir die beiden anderen Passagiere kennen: René, ein junger deutscher Mitarbeiter einer anderen Reederei,



der uns in Muuga bereits wieder verlassen wird und Günter, ein 74-jähriger Brandenburger. Wir kommen rasch ins Gespräch und geniessen das reichhaltige Frühstück. Nach dem Essen befinden wir uns das erste Mal auf offener See, Höhe Helgoland. Stahlblauer Himmel und in weiter Ferne vermischt sich am Horizont das Meer mit dem Himmel. Total beeindruckend. Nun mein erster Rundgang auf dem Schiff und natürlich auch der erste Besuch auf der Brücke. Ich werde vom 3. Offizier „Uriel“ recht herzlich willkommen geheissen und gebeten einzutreten. Die Brücke ist jederzeit für einen Besuch zugänglich und vor allem Nachts ist es auch für den diensthabenden Offizier eine willkommene Abwechslung. Was für ein überwältigender Anblick, all die Geräte, der Rundum-Blick, die Weite, man kann



gar nicht alles erwähnen, man muss es erlebt haben. Mir wird alles sehr ausführlich erklärt und die brennenden Fragen werden anstandslos beantwortet. Hier sehe ich das erste Mal die komplette Mannschaftsliste: Unsere Crew besteht aus 14 Filipinos (inkl. Kapitän) und 3 Russen. Von den 17 Crewmitgliedern sind 7 Offiziere.

In der Zwischenzeit wurden unsere Liegestühle auf dem Deck in Position gebracht, welche von nun an durch uns auch rege benützt werden. Um 15.30 Uhr Alarm: Es ertönen die Sirenen und auch das grosse Schiffshorn tutet das Notsignal. Dieser Ton geht durch Mark und Bein und man fühlt sich beinahe wie auf der Titanic. Nun heisst es in der Kammer den Schutzhelm holen und wieder runter zum Sammelplatz auf dem A-Deck. Hier versammeln sich alle, ausser dem Diensthabenden auf der Brücke. Wir werden orientiert, dass es sich um eine Rettungsübung („Safety Drill“) handelt, um die Sicherheitseinrichtungen auf dem Schiff kennenzulernen. Wir sind erleichtert, dass



es sich nur um eine Übung handelt. Wir streifen die Rettungswesten über und danach müssen wir das Freifallboot am Heck des Schiffes betreten. Es wird alles erklärt, was in einem Notfall zu tun ist. Nach einer knappen Stunde ist der Spuk vorbei und es kehrt wieder Ruhe ein.

Der erste Tag vergeht wie im Flug, erhält man ja fast alle zwei Stunden etwas zu fressen. Nach einem wunderschönen Sonnenuntergang begeben sich mich noch einmal auf die Brücke. Wir befinden uns auf Höhe Skagen/Göteborg und sind mit flotten 18,3 Knoten (33,85 km/h) unterwegs.

2. Tag (Montag)

In der Nacht mussten wir unsere Uhren um 1 Stunde vorstellen. Morgens wieder wunderschönes Wetter und sehr warm. Die See ist total ruhig. Um 10 Uhr unterqueren wir die Storebaelt-Brücke, welche die beiden dänischen Landteile verbindet. Ein beeindruckendes Bauwerk mit einer Länge von 2694 Metern. Unterdessen wird der bordeigene Pool gereinigt und mit frischem Meerwasser gefüllt. Um 13 Uhr erhält unsere Schiffsführung von dem Charterer (CMA) die Anweisung, dass sich unser Einlauf in den Hafen von Muuga um einen Tag verschieben wird. Aus diesem Grund wird unsere Geschwindigkeit auf 8 Knoten (14,8 km/h) gedrosselt. Am Abend befinden wir uns auf Höhe der Insel Bornholm.

3. Tag (Dienstag)

Der morgendliche Blick aus dem Fenster zeigt, dass es regnerisch, neblig und sehr windig ist.

Das Meer ist ziemlich aufgewühlt und die Farbe des Wassers wechselt zwischen hell- und dunkelgrau. Allein schon diese Farbe sieht nicht mehr so friedlich aus wie die letzten Tage. Da wir immer noch etwas zu früh unterwegs sind, wird die Geschwindigkeit auf 7 Knoten (13 km/h) reduziert. Um 18 Uhr klart der Himmel auf, die See ist aber weiterhin etwas unruhig mit weissen Schaumkronen. Um 22 Uhr mache ich mich auf zum bereits zur Gewohnheit gewordenen Gang zur Brücke. Aus der elektronischen Karte entnehme ich, dass wir uns auf Höhe der Insel Gotland befinden und es



4. Tag (Mittwoch)

Nach dem wie immer reichhaltigen Frühstück begeben sich mich wieder auf die Brücke um die neuesten Infos zu erhalten. Wir befinden uns auf Höhe der Insel Hiiumaa, welche bereits zu Estland



noch 266 Seemeilen (492 km) bis Muuga sind. Ich erlebe auf der Brücke einen wunderschönen Sonnenuntergang. Ich staune nicht schlecht, als ich bemerke, wie Uriel beim Sonnenuntergang die Position des Schiffes per Sextant bestimmt. Dies wird bei jedem Sonnenauf- und -Untergang gemacht und mit der Position der elektronischen Messgeräte verglichen. Die Messung wie auch eine allfällige Abweichung wird fein säuberlich im Logbuch vermerkt.

gehört. Die Distanz zu Muuga 161 Seemeilen (297 km). Es wird ein wunderschöner, sehr warmer und windstillere Tag werden, den wir grösstenteils auf unseren Liegestühlen mit Lesen, Musik hören oder Ähnlichem verbringen. Das Faulenzen wird nur durch die regelmässige Verpflegung unterbrochen. Hier als Beispiel die reichhaltigen Hauptmahlzeiten dieses Tages:

Mittagessen: Minestrone Suppe / Salat

Krautroulade mit Hackfleisch gefüllt / Salzkartoffeln

Frisch zubereiteter Fruchtsalat

Nachessen: Aufschnitt Teller (steht immer bereit)

Grosse Frühlingsrollen / Calamares mit Kartoffelschnitzen



Um die Mittagszeit erhält unsere Besatzung vom Charterer die Mitteilung, dass wir nachts um 02 Uhr in Muuga erwartet werden. Um noch mehr Zeit zu verlieren, wird die Geschwindigkeit auf „Schleichfahrt“ reduziert. Der Kapitän achtet darauf, nur ankern zu müssen, wenn es nicht anders geht. René und ich beschliessen am Nachmittag den Maschinenraum zu besichtigen. Ein russischer Ingenieur zeigt und erklärt uns alles, was sich in diesen Räumen befindet. Es herrscht eine Gluthitze und ein ohrenbetäubender Lärm. Gigantisch ist die Hauptmaschine und vor allem die Welle, welche einen Durchmesser von ca. 2 Metern aufweist.

Heute hat Hadschji seinen 29. Geburtstag. Aus diesem Grund erhalten die gesamte Crew und

die Passagiere zum Nachessen 1 Dose Pepsi und 1 Flasche Bier von Hadschji offeriert.

Da heute der letzte Tag vor Einlaufen in einen Hafen ist, muss jeder an Bord diverse Listen für die Zollformalitäten ergänzen. Zudem ist dies die letzte Möglichkeit bis nach Auslaufen in St. Petersburg Artikel aus dem Bord-Shop zu beziehen, da das Inventar des Shops auch den Zollformalitäten unterliegt. Also haben wir unseren Bestand an Mineral, Bier, Wein und Zigaretten ergänzt und einen Karton Bier der Crew zur Verfügung gestellt. Übrigens die Preise der Getränke und Zigaretten sind von Steuer und Zoll befreit.



5. Tag (Donnerstag)

Nachts um 02.15 Uhr haben wir im Hafen von Muuga angelegt, doch davon haben wir nichts gemerkt und friedlich geschlafen. Muuga ist der grösste Handelshafen Estlands und liegt rund 17 Kilometer von Tallinn entfernt. Er dient hauptsächlich als Umschlagshafen für Öl, Container, Holz sowie Stahl und Kohle. 90 % des estnischen Transithandels werden über Muuga abgewickelt. Als wir erwachen, sind die Verladetätigkeiten in vollem Gange. Ein Blick aus dem Fenster der Kammer lässt auf einen regnerischen Tag hinweisen. Um 09 Uhr verlässt uns René und glücklicherweise nimmt er unsere Postkarten für die Daheimgebliebenen mit zum Postamt von Tallinn. Er wird noch einige Tage in Tallinn und Riga verbringen,

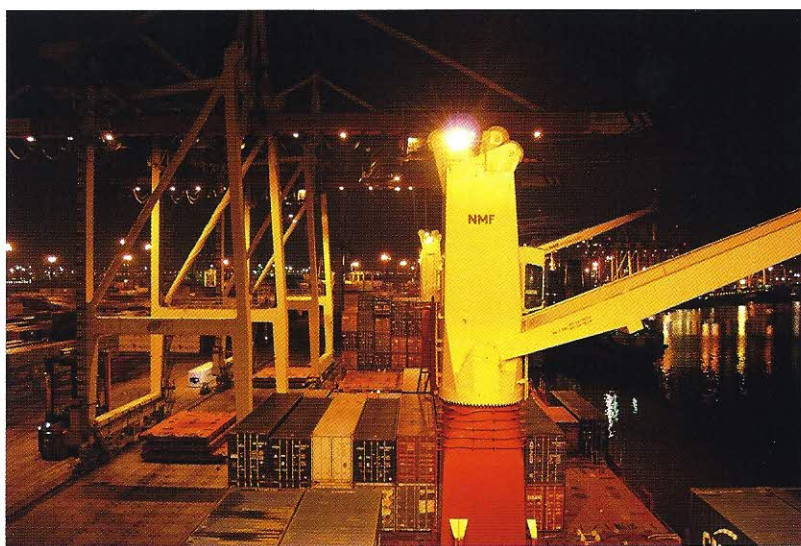
bevor er wieder zurück nach Hamburg fährt. Wir verfolgen interessiert die Tätigkeiten im Hafen. Ab der Mittagszeit kommt wieder herrliches Sommerwetter auf und wir besetzen wieder unsere Liegestühle. Da der Aufenthalt in Muuga nicht sehr lange dauern wird, verzichten wir auf einen Landgang.

Um 16.20 Uhr beginnt das erste Ablegemanöver, welches wir verfolgen können. Wir sind erstaunt, wie das alles sehr speditiv und geordnet abläuft. Ein Schlepper wird mittels Trosse am Heck befestigt. Kaum ist der letzte Container an Bord, beginnt bereits das Lösen der Taue. Nun wird „Jonni“ im engen Hafenbecken um 180 Grad gedreht und anschliessend bewegen wir uns Richtung Hafenausfahrt. Das Spektakel dauert rund 45 Minuten, bis uns der Lotse verlässt und wir wieder in eigener Regie in Richtung Russland schippern. Den Abend geniessen wir zusammen mit Günter an unserem Aussenplatz (ein Tisch und zwei Bänke), plaudern über die Vergangenheit von Ostdeutschland und geniessen einige Bierchen.



6. Tag (Freitag)

Eigentlich hätten wir die Uhr in der Nacht nochmals um eine Stunde vorstellen sollen, doch damit die Schiffscrew geregelte Arbeitstage verbringen kann, wurde darauf verzichtet. Um 01.30 Uhr erreichen wir den Ankerplatz vor der Einfahrt nach St. Petersburg. Die beiden Buganker werden gesetzt. Einige andere Schiffe warten bereits auf das Einlaufen. Den Morgen verbringen wir mit Faulenzen und einmal mehr schrumpft ein Teil der Crew das Deck. Der Rest der Crew ruht sich aus, denn im Hafen steht Nacharbeit bevor. Nach einem reichhaltigen Mittagsschmaus beginnt die 3-stündige Einfahrt nach St. Petersburg. Wir kreuzen viele auslaufende Schiffe, sogar eine Armada Kriegsschiffe ist darunter. Vorbei an vielen kleinen Inseln und der Festungsstadt Kronstadt auf der Insel Kotlin. Um 16.10 Uhr erreichen wir unseren Liegeplatz am Containerterminal im Hafen Ugol'naya Gavan. Für St. Petersburg haben wir einen Landgang geplant, doch zuerst muss noch die Freigabe des Schiffes durch die Zoll- und Polizeibehörden abgewartet werden. Dies geht leider in Russland nicht so zügig voran wie in Europa, da die ganze Macht ausgespielt wird. Nicht um sonst übergibt unser Kapitän den Zollmitarbeitern zwei Flaschen Wein, damit das Schiff baldmöglichst ohne Beanstandungen freigegeben wird.



Auch die Verladetätigkeiten dürfen erst nach deren ok begonnen werden. Wir Passagiere müssen zu einer Gesichtskontrolle, ob die Person auch wirklich mit der Person des Passes übereinstimmt, doch endlich um 18.30 Uhr ist es soweit und das Schiff darf verlassen werden. Zusammen mit drei Filipinos unserer Crew machen wir uns auf den Weg durch den Terminal Richtung Stadt. Die Filipinos haben ein Taxi geordert und fahren mit uns zu einem grossen Supermarkt ausserhalb der Stadt. Nun stehen wir da und die Odyssee beginnt. Wir wissen nicht wo wir uns befinden, können mit niemandem reden, lesen kann man auch nichts... Jedenfalls erreichen wir um 21.30 Uhr das Stadtzentrum, doch zu schildern, wie wir das erreicht haben, würde diesen Bericht sprengen. Es reicht gerade noch einen Souvenirshop zu betreten (Matrjoschkas, fälschlicherweise im-





weils im Hafen dafür verantwortlich, dass nur legitimierte Personen Zutritt zum Schiff erhalten

7. Tag (Samstag)

Heute verzichten wir auf das Morgenessen und geniessen das Ausschlafen bis zur Coffee-Time. Um 11 Uhr beginnt die Fahrt in einen anderen Hafenteil, in das Barochny Basseyn. Unter dem Kommando eines Lotsen, jedoch ohne Schlepperhilfe findet das präzise ausgeführte Manöver statt. Enorm ist die Zeit, welche für ein Ab- und Anlegemanöver benötigt wird. Den ganzen Nachmittag und bis 21.30 Uhr dauern danach die beinahe nicht enden wollenden Container-Spiele unter zwei Kränen. Hier in Russland stellt man die andere Arbeitsweise gegenüber Hamburg oder Rotterdam fest. Alles läuft in „Handarbeit“ ab und dauert enorm lange. Wenn dann noch ein kleines Problem bei einem Container entsteht, so kann es eine halbe Stunde dauern, bis dieser auf dem Schiff platziert ist.

Um 22.45 Uhr legen wir nach einem eindrucklichen Sonnenuntergang ab und beginnen die viertägige Nonstop-Fahrt nach Rotterdam. Geladen haben wir nun total 677 Container mit Bestimmung Rotterdam und Hamburg.

mer als Babuschkas bezeichnet, lassen grüssen), denn die Geschäfte schliessen um 22 Uhr. Schon seit einiger Zeit verspüren wir Hunger und Durst, weshalb wir uns in einen herrlichen Biergarten setzen und das frischgezapfte Bier und einen kleinen Happen geniessen. Nachts erscheint die Stadt in ihrer vollen Pracht. Viele prächtige Fassaden mit hellen Strahlern erleuchtet, umgeben von einem bunten Treiben vieler Leute. Nach einem kurzen Bummel geht's schon wieder per Taxi zurück zum Schiff, welches wir um 01 Uhr erreichen. Übrigens: der Taxipreis wird beim Einsteigen ausgehandelt, denn die Fahrzeuge verfügen über kein Taxometer. Von der Gangway-Wache werden wir herzlich begrüsst. Wir gehören halt auch schon dazu... Die Gangway-Wache ist je-



Fortsetzung in Nummer 2|2014