

Unterwegs mit einem Containerschiff, Teil II

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

Fortsetzung, Teil I erschien in der Ausgabe 5|2013

8.+ 9. Tag (Sonntag + Montag)

Während meinem morgendlichen Besuch auf der Brücke stelle ich fest: Wir befinden uns auf der Höhe Helsinki und gleiten mit 17,3 Knoten (32 km/h) durch die Ostsee. Bis Rotterdam stehen uns noch 1289 Seemeilen (2384 Km) bevor. Als Ankunftszeit wird Mittwoch, 07.08. um die Mittagszeit errechnet. Es ist ein sehr ruhiger Tag und die meisten der Crew sieht man nur während den Essenszeiten, da während den letzten zwei Tage und Nächten ihre Kräfte gefordert wurden. Die beiden Tage vergehen sehr rasch und am Montagabend um 22 Uhr befinden wir uns wieder bei der Storebaelt-Brücke. Kurz nach der Brücke kreuzen wir in Sichtkontakt unser Schwesterschiff, die „Helle Ritscher“, welche unterwegs nach Gdansk ist.

10. Tag (Dienstag)

In der Nacht haben wir Skagen umfahren und befinden uns am Dienstagmorgen auf Höhe Hanstholm (Dänemark) in der Nordsee und es liegen noch 414 Seemeilen (765 Km) vor uns bis Rotterdam. Am Nachmittag plötzlich wieder Action: Brandschutzübung, Szenario Brand in der Kombüse. Dieses Mal fungieren wir als Zuschauer, was sich auf die Anzahl der Fotos positiv auswirkt. Getestet werden das Verhalten der Crew, das Bedienen der Wasserwerfer und ein Filipino muss sich sogar in einen Brandschutzanzug zwingen.



Brücke und verfolge gespannt die Fahrt zu unserem Ankerplatz und das Setzen der beiden Anker. Alles verläuft sehr routiniert und ruhig. Ich zähle 30 Schiffe, von Tankern über kleine bis grosse Containerschiffe und einige Schüttgutkähne, welche auf das Einlaufen warten. Unser Kapitän erklärt,



Es ist sehr interessant zuzuschauen und es wirkt beruhigend zu wissen, dass es sich um ein eingespieltes Team handelt, das weiss, was zu tun ist und die Griffe beherrscht. Die Nacht auf Mittwoch wird durch aufkommenden Wind und mittlerem Wellengang sehr unruhig.

11. Tag (Mittwoch)

Als wir erwachen ist die See wieder sehr ruhig. Nach dem Frühstück begeben sich auf die Brücke und wir befinden uns kurz vor dem Ankerplatz vor Hoek van Holland. Ich bleibe auf der

Text & Fotos: Beat Baumgartner

dass unser Einlaufen erst für den folgenden Tag um 08.00 Uhr geplant sei. Das bedeutet, dass wir 23 Stunden auf Reede liegen werden, doch wer denkt, dass es uns langweilig werden wird, den muss ich leider enttäuschen. Denn bereits nach der morgendlichen Kaffeepause steht die nächste Sicherheitsübung der Crew bevor. Getestet werden dieses Mal die Einsatzfähigkeit der beiden Rettungsboote. Zuerst besteigen einige Crewmitglieder das Freifallboot am Heck unseres Schiffes, welches anschliessend per Kran ins Wasser gelassen wird. Nach dieser Übung wird auch das Rettungsboot an der Backbordseite mit einer Delegation der Crew zu Wasser gelassen. Geplant war eigentlich eine

kleine Runde mit dem Rettungsboot zu fahren, doch die Wellen drückten es immer wieder so fest an die Wand unseres Schiffes, wodurch dieses Vorhaben abgebrochen werden muss. Aus den Gesichtern der Insassen des Rettungsbootes ist Erleichterung zu sehen, als sie sich wieder an Bord unserer „Jonni“ befinden.

12. Tag (Donnerstag)

Nachts um zwei Uhr werde ich durch ein mir bis anhin unbekanntes Geräusch geweckt. Ruckweises Rattern erschüttert leicht das Schiff und als ich zum Fenster hinausschaue bemerke ich, dass sich unser Schiff gegen alle anderen geankerten Schiffe gedreht hat. Durch den aufkommenden Wind haben sich unsere Anker gelöst und mussten eingezogen und neu gesetzt werden. Am Morgen um 08 Uhr bestieg der Lotse unser Schiff und nun kann unsere Fahrt weitergehen. Zielhafen ist Maasvlakte 1, unweit der Meeresmündung der Maas auf Höhe Hoek van Holland. Bevor wir in den Hafen einlaufen können, erhalten wir am Heck Hilfe eines Fairplay-Schleppers. Das Verbinden des Schleppers mit dem Schiff ist immer beeindruckend. Unsere Anlagestelle ist im Amazonehafen. Ein unvorstellbar grosses Gelände mit unzähligen Containertürmen und Kränen. Unser Schiff wird vertäut und sofort bringen sich die Containertragwagen an Land in Position. Wir staunen nicht schlecht, als wir bemerken, dass hier alles ferngesteuert abläuft, nur die Bedienung der Containerkräne übernehmen noch die Hände von Mitarbeitern. Da der Zoll bereits um



