

Unterwegs mit einem Containerschiff, Teil II

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



Getestet werden das Verhalten der Crew, das Bedienen der Wasserwerfer und ein Filipino muss sich sogar in einen Brandschutzanzug zwingen. 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



10.30h das Schiff freigegeben hat, entschliessen wir uns für einen weiteren Landgang. Leider befinden wir uns noch rund 40km von Rotterdam entfernt, weshalb wir einen Bummel durch Hoek van Holland vorziehen. Durch einen netten Hafearbeiter werden wir per Auto an die Porte des Terminals gefahren. Sich zu Fuss durch das Gelände zu bewegen ist hier verboten und die Distanz ist auch viel zu gross. Anlässlich der Sicherheitskontrolle an der Porte wird uns angeboten, dass uns ein Mitarbeiter der Sicherheitsfirma zur Fähre nach Hoek van Holland bringen wird, da der Fährsteg noch relativ weit weg ist. Über diese Hilfe sind wir sehr froh, da es wieder richtig heiss ist. Während der Autofahrt wird uns erklärt, dass hier ein zweites Gebiet, Maasvlakte 2, entsteht, welches im November 2014 eröffnet werden soll. Unvorstellbar die gesamte Fläche von ca. 6000 Hektaren! Am Fährsteg angelangt und nach kurzer Wartezeit fahren wir mit einigen Zwischenstopps nach Hoek van Holland, vorbei an einer kleinen Insel mit Seehunden. Die Fähre legt hier sogar einen



Fotohalt ein. Hoek van Holland ist ein kleines Küstenstädtchen mit einem schönen Meeresstrand und zählt ca. 9000 Einwohner. Heute gilt es als Stadtteil von Rotterdam. Wir geniessen den Tag mit bummeln und lassen die Eindrücke auf uns wirken. Gegen Abend fahren wir mit der Fähre zurück und zu Fuss (1 ½ Stunden) geht es zurück zum Eingang des Containerterminals. Hier erwischen wir ein Taxi, welches uns zur Jonni Ritscher fährt. Die Verladearbeiten dauern immer noch an und werden um Mitternacht beendet.

13. Tag (Freitag)

Um 02 Uhr legen wir ab und verlassen Maasvlakte in Richtung Rotterdam. Nächstes Ziel ist der Waalhaven direkt bei Rotterdam gelegen. Zügig wird angelegt und sofort beginnen wieder die Kranarbeiten. Bereits für Nachmittag ist die Abfahrt ab Rotterdam geplant, weshalb es für eine Besichtigung der Stadt leider nicht reicht. Aber eben, die Ladung bestimmt den Fahrplan und nicht die Passagiere. Gegen 16 Uhr legen wir wieder ab und beginnen unsere letzte Etappe zurück nach Hamburg.

14. Tag (Samstag)

Wir können es kaum glauben das soll der letzte Tag an Bord werden. Wir fahren der Küste entlang nordwärts Richtung Elbemündung, welche wir





gegen 11 Uhr erreichen. Der Lotse setzt auf unser Schiff über und wir fahren an Cuxhaven vorbei, weiter die Elbe hoch und beobachten das rege Treiben von Freizeitschiffen und vielen Frachtern. Auf Höhe Brunsbüttel wechselt der Lotse. Wir erreichen das Schulauer Fährhaus, resp. besser bekannt unter dem Namen Willkommhöft und werden durch die Begrüssungsanlage herzlich im Hafen von Hamburg willkommen geheissen. Vorbei an dem sehenswerten Villenquartier Blankenese und an den Airbuswerken Finkenwerder, und schon werden wir von unserem Schlepper „Willhelmine“ erwartet. Hier wird das Kommando durch einen Hafentöse übernommen. Mit Hilfe des Schleppers wird unser Schiff gedreht und fährt rückwärts an den Quai des Waltershofen

Hafens. Unsere Kammer haben wir bereits geräumt und warten auf das ok um das Schiff verlassen zu können. Die freundschaftliche Verabschiedung bei der Crew lässt bereits Wehmut aufkommen, war man doch ein Bestandteil dieser „Familie“ und man hat während den letzten 14 Tagen viel zusammen erlebt. Wir steigen ein letztes Mal die wacklige Gangway hinab und schiessen noch unsere letzten Fotos vom Schiff und der Crew. Einige Crewmitglieder stehen an der Reling und winken uns ein letztes Mal zu. – Das war es also, unsere erste, aber sicher nicht letzte Fahrt mit einem Containerschiff.

Hier einige Details zum Schiff:

Name: Jonni Ritscher / Reederei: Gerd Ritscher (Transeste) / Flagge: Liberia / Länge: 179 m
 Besatzung: 17 (international) / Breite: 27 m / IMO: 9333383 / Rufzeichen: A8JT7
 Baujahr: 2006 / Max. Geschwindigkeit: 21 kn / Max. Kapazität: 1856 TEU / Max. Tiefgang: 10,9 m
 Werft: Daewoo/Rumänien / Leistung Maschine: 16'980 kW

Gebucht wurde die Reise über die Reiseagentur Hamburg-Süd

Für wen kommt eine Frachtschiffreise in Frage?

- Wer sich nicht selbst beschäftigen kann, wird auf dieser Reiseart nicht glücklich. Der Passagier fährt mit, es wird jedoch kein Eventprogramm geboten.
- Landgänge müssen selbst organisiert werden und es ist zu beachten, dass sich die Hafengebiete oftmals ausserhalb der Städte befinden. Es ist manchmal abenteuerlich sich hier zurecht zu finden.
- Flexibilität ist bereits ab der Buchung Voraussetzung. Der genaue Abfahrtstermin kann sich bis zum Abfahrtstag immer wieder ändern. Und auch unterwegs können kurzfristige Routenänderungen eintreten.
- Es sind keine Sterne-Menüs zu erwarten, aber alles ist in der Regel gut zubereitet und schmeckt. Menüwünsche gibt es in der Regel nicht.
- Wer nicht einige Worte Englisch verstehen und sprechen kann, wird es schwer haben sich zu verständigen und wird keine Kontakte knüpfen.
- Wer ein immer frisch poliertes Schiff erwartet, der wird sich nicht wohl fühlen. Es ist ein Frachtschiff und auf Deck hat es immer Russ- und ölige Rückstände, obwohl das Deck regelmässig gereinigt wird.
- Hochhackige Schuhe und Ballkleider/Anzüge sind fehl am Platz. Angezeigt sind luftige sportliche Kleidung, damit man sich gut bewegen kann und angenehme Freizeitschuhe. Zum Essen in der Offiziersmesse sind lange Hosen angemessen, dürfen aber auch Trainingshosen/Jogginghosen sein.
- Frauen, welche sich mit vorgenannten Tipps identifizieren können, werden sich an Bord auch sehr wohl fühlen und werden gerne in die „Schiffsfamilie“ integriert.