einer Frachtschiffreise

Tägliche E-Mails als Bordtagebuch an Daheimgebliebene, die mich 03/23 per MarineTraffic & CO begleiteten.

Technische Daten:

Baujahr - 2012 / Bauwerft - Sainty Shipbuilding Jiangdu, China
Länge 152 m / Breite 23 m / max. Tiefgang 8 m
DT - 13.000 t / Container - 1.036 TEU
Antrieb - MAN 9725 kW (13.226 PS)
Geschwindigkeit – 18 kn

Besatzung:

Kapitän Russland

1. Offizier Philippinen

2. Offizier Ukraine

1. Ingenieur Russland

2. Ingenieur Russland

Bootsmann Philippinen

3 Matrosen Philippinen

1 Matrose Ukraine

Reiniger Philippinen

Koch Philippinen

11.03.2023 - Endlich an Bord!

Erst hieß es – sieben Tage Baltikum (Klaipeda, Riga, Tallin); dann zehn Tage. Sehr gut! Plötzlich nur noch 5 Tage: Hamburg – Gdynia / PL. Das war schlecht. Daher Umbuchung auf *Katharina Schepers.* Baltikum wie oben. Doch plötzlich auch hier Änderung: Einstieg in Rotterdam. Das ist ganz schlecht. Also wieder *Bernhard Schepers* jetzt mit zusätzlichem Hafen in Rauma / FIN. Besser als gar nichts!

Abfahrt war für Donnerstag geplant… dann Freitag... jetzt Samstag! Um 15:00 an Bord. Vorher Coronatest. Natürlich negativ, nicht älter als 24h und ist zwingend erforderlich! Tests werden nur noch am Hauptbahnhof durchgeführt. Leider nicht samstags. Schließlich konnte ich die Apothekerin überreden. Am Ende wollte den Test aber niemand sehen.

An Bord sind 2 (zwei) Kapitäne - Petr der Russe und Michael Hornich, der alte Kapitän. Jetzt Rentner und für diese Reise als frei fahrender Lotse für Weser, Elbe und alle Häfen an Bord. Er kommt mir doch gleich bekannt vor. Aus dem Fernsehen. Protagonist bei der NDR Nordtour "Schleswig-Holsteins Nadelöhr NOK - wie geht das"? Als kaffeekochender Kapitän der *Bernhard Schepers.*

Sonntag 14:00 endlich Leinen los. Diesig - schlechte Sicht. Trotz einem Tiefgang von nur 6,5 m sind wir voll beladen. Voller leerer Container. Vom Pfand lässt sich auch wohl gut leben. Auf der Brücke weist mich der 2. Offizier in die Bedienung des Kaffeeautomaten ein. Ab jetzt Selfservice – 24/7.

18:00 Brunsbüttel. In der Schleuse zum NOK. Der Lotse (Herr Hornich) geht von Bord. Er will jetzt sein Rentnerdasein unter südlicher Sonne genießen. Mittlerweile ist Gdynia gecancelt.

Ich bleibe gespannt. Wird fortgesetzt.

Seetag

Nach unspektakulärer Kanalfahrt gegen Mitternacht in Kiel Holtenau. Nach ebenso wenig aufregendem Frühstück zum Kaffeetrinken auf die Brücke. Chiefmate (1.Offizier) hat Wache.

Mein ebook Reader ist im Einsatz. Der Mitpassagier - diesmal eine Lady - liest analog und der Wachhabende daddelt auf dem Smartphone. Absolute Ruhe im Schiff. Das Gesabbel von gestern - erst Kapitän Hornich, dann die Kanallotsen und Kanalsteuerer - ist over!
Nach dem Lunch erfolgt die Sicherheitsunterweisung wie auf fast jedem Schiff durch den Zweiten. Die kürzeste, die ich je hatte. Sozusagen "online" auf der Brücke im Trockenen. Geht auch…

13:00 Bornholmsgat. Die Brücke wird vom Reinschiffkommando - einer Schar laufender "Einmeterfünfzig" - geentert. Passagierin wünscht sich solche Heinzelmännchen für zuhause.

Seetag

Bei 13 kn Marschfahrt und leichtem Rollen sehr gut geschlafen. Das war in der ersten Nacht anders: Nach verhaltener Elb- und langsamer Kanalfahrt fuhren wir mit Fullspeed um die Abgasleitungen freizublasen. Dabei hat auf der Kiste, der chinesischen, alles erbärmlich gerappelt und geklappert.

07:00 Gotland an Stb. Bewölkt mit Aufheiterungen. SW abflauend. Master berichtet von weiterer Fahrplanänderung: Der Liegeplatz in Rauma ist noch nicht frei. Anchorage ist angesagt. Der Master entscheidet sich aber für Schleichfahrt.

Der lotsende Kapitän wirkt bei mir immer noch nach. Mitbegründer einer Segelschule in Maasholm. Auch Segler, Atlantiküberquerer und Überwinterer in karibischen Gefilden. Für mich eine schier unerschöpfliche Informationsquelle!

Der aktuelle Kapitän ist dagegen ein Schweiger. Aber sehr sympathisch! Auch wenn er stets fast "nackt" ist - barhäuptig und kurzhosig…

Der 2. Offizier ist freundlich, jung, dynamisch. Heute beschallt er die Brücke mit seinem Gettoblaster. Da muss ich durch.

Rauma

03:00 zurück auf Brücke. Eigentlich haben wir unser Ziel erreicht. Aber keinen Lotsen.
08:00 die Sonne scheint aus allen Löchern. Eigentlich ideal für einen Landgang. Aber immer noch kein Lotse in Sicht. 09:30 … und es gibt ihn doch… Pilot on board - ein Guter: Hat Taxi für die Passagiere bis vor die Gangway geordert. Kreuzfahrt like! Rauma is calling.

Die Revierfahrt beginnt. Vor uns das modernste Sägewerk Europas; oder der Welt? Egal hier werden Paneele geschnitzt. Plötzlich vor uns Eis. Es geht mit Schlepperunterstützung weiter. 10:45 fest - an der Pier - nicht im Eis

Ich hatte schon vor Beginn der Reise einen Plan: Drei Museen und ein Café. Leider ist ein viertes - das Schifffahrtsmuseum - in den Wintermonaten geschlossen. Die Lady mag keine Museen und ich kein Shopping. Also getrennte Wege.

Bin dann noch überraschend über eine Kunstgalerie gestolpert. Dabei ergaben sich nette Gespräche mit dem Galeristen und einem Fotografenpaar, das gerade seine Ausstellung vorbereitete. Er aus Sydney und sie aus Augsburg. Abschließend beim Nepalesen für relativ kleines Geld großartig gegessen.

Everest
Himal

Food & bar

Per Taxi ging es dann gemeinsam wieder zurück an Bord. Über dem Schiff herrscht Ruh. Kein Hauch, kein Kran. Als wären wir gar nicht da. Auslaufen übermorgen?

Ich bleibe gespannt.

Rauma

06:30 durch Entladearbeiten geweckt. Herrliches Winterwetter!
Nach dem Frühstück Position auf der Brücke bezogen. Langsam leert sich das Schiff. Euroports arbeitet mit zwei Containerbrücken. Der Abtransport erfolgt etwas zögerlich. Da schwebt so eine Kiste oft minutenlang über der Pier, bis mal wieder ein Tieflader zur Stelle ist.

10:00 Schichtwechsel! Alles ruht. Siesta, finnische?

Apropos: Werde heute die Bordsauna aufsuchen. Deutsches Schiff unter Antigua Flagge mit russischer Leitung und finnischer Banja Sauna… boäh! Nur Wodka fehlt.

Alkoholika sind hier verboten. Kapitän Hornich berichtete uns, dass dies eine Vorgabe der Versicherung. Es habe in der Vergangenheit zu viele Unfälle gegeben.

17:00 jetzt beginnt das Beladen. Allerdings wird der Ladebetrieb über Nacht wieder eingestellt. Das ist sehr passagierfreundlich. Da ist eine angenehme Nachtruhe garantiert. Abfahrt angeblich morgen Mittag.

Ich bleibe weiterhin gespannt.

Rauma

06:00 Ladebetrieb wieder aufgenommen. Scheinbar werden die Container jetzt an Bord geworfen - so laut!

Liege in der Koje und sinniere über das Fazit dieser Reise: Mein Kämmerchen ist relativ klein – aber ausreichend. Doch mir fehlt der sonst übliche Schreibtisch. Immerhin zwei Fenster mit freiem Ausblick Das Bad ist von ausreichender Größe.

07:30 Zum Frühstück die Überraschung: Das Schiff ist voll. Zwar sind weniger Container an Bord, aber der max. Tiefgang von 8 m ist erreicht. End of cargo! Lotse an Bord.
09:45 vom Eise befreit und freie Fahrt.

Was Frauen so auffällt: Der Kapitän trägt, wie bereits erwähnt, kurze Hosen. Aber nur, wenn kein Lotse an Bord ist. Gibt es einen Dresscode unter Seeleuten?

In der Maschine fahren 2 People. Erster und zweiter Ingenieur. Beide sehr ruhige, freundliche und gut englisch sprechende Russen. Sie erinnern mich an Stan Laurel und Oliver Hardy. Figürlich und auch im Gesichtsausdruck.

Da wir schon mal beim Stummfilm sind - Riccardo, der Koch, gibt Charlie Chaplin - in Bewegung und Mimik! Sein Englisch ist für mich nur schwer verständlich. Da hilft dann seine Pantomime.

Wird fortgesetzt.

Seetag

Es wurde gestern Nacht noch etwas ruppig. Bei 13 kn Fahrt Wind Stärke 8-9 gegenan.
Das hat der Dampfer gut weggesteckt. Dank des Tiefgangs nur ein müdes Ruckeln. Manchmal wurde er aber auch bockig. Dann hat es ihn mächtig geschüttelt und er hat meterhohe Gischt über die Back gespuckt. Aktuelle Wetterlage 3°C, bedeckt, SSW 6 - 7.

Der Dampfer, der chinesische, ist schon etwas speziell. Besonders die 84 (vierundachtzig) Stufen zwischen der Messe und dem Paradies - der Brücke. Waren sonst immer nur 72! Keuch…

Das Treppenhaus ist so schmal, dass sich bei Begegnungen einer in Luft auflösen muss. Zwischen den Treppenabsätzen wenig Raum. Fast wie eine Wendeltreppe. Bei schnellem Auf- oder Abstieg kriegste Kreislauf.

<u>Die Decks:</u>
Poopdeck (Achterdeck) - außen Winden für die Achterleinen und innen die Kombüse, die Messen und ein Ladebüro.

Bootsdeck – außen, na klar die Boote (Rettungsmittel), Notgeneratorraum und innen: Hospital, Muckibude mit Sauna und 2 Kammern für die Reiniger.

Crewdeck - ab hier ist außen nichts mehr. Innen die Kammern für den Koch, den Bootsmann und für vier Matrosen.

Officers Deck - die Kabinen für den 1. und 2. Offiz. sowie für den 2. Ing. und für einen "Reserve"Offizier.

Ownersdeck - mit Eignerkabine, Lotsenkammer und zwei Reserve Doppelkabinen für die Passagiere.

Captainsdeck – hier befindet sich das Reich für Master und Chief.

Abschließend, endlich angekommen. Mit ca. 80 qm ein (mein) Paradies.

Wird fortgesetzt.

Seetag

Ruhige Nacht und stete Fahrt haben mich sehr gut schlafen lassen.
06:00 zurück auf Brücke. Anmeldung bei Kiel Traffic erfolgt. Kiel Leuchtturm voraus. 07:00 Lotse an Bord. Die Kanalfahrt beginnt. Es scheint eine schnelle Passage zu werden. Nur wenig Entgegenkommer. Das Wetter ist gut. Frühlingshaft. Später leicht bezogen.

11:30 Breiholz - Lotsenwechsel. Halbzeit für die Kanallotsen. Erneut ein bekanntes Gesicht. Auch dieser Lotse war Protagonist in dem erwähnten NDR Beitrag. Zufall! Oder?

Nach gut 8 Stunden Kanalfahrt in der Schleuse Brunsbüttel. Lotsenwechsel. Der Lotse für die Elbe kommt an Bord. Zufall oder nicht… der NDR Fernsehstar Kapitän Hornich ist wieder da. Er wollte doch im Urlaub sein. Nun ist er noch einmal unser Lotse. Freifahrer für Elbe und Weser. Das kann nur gut gehen…

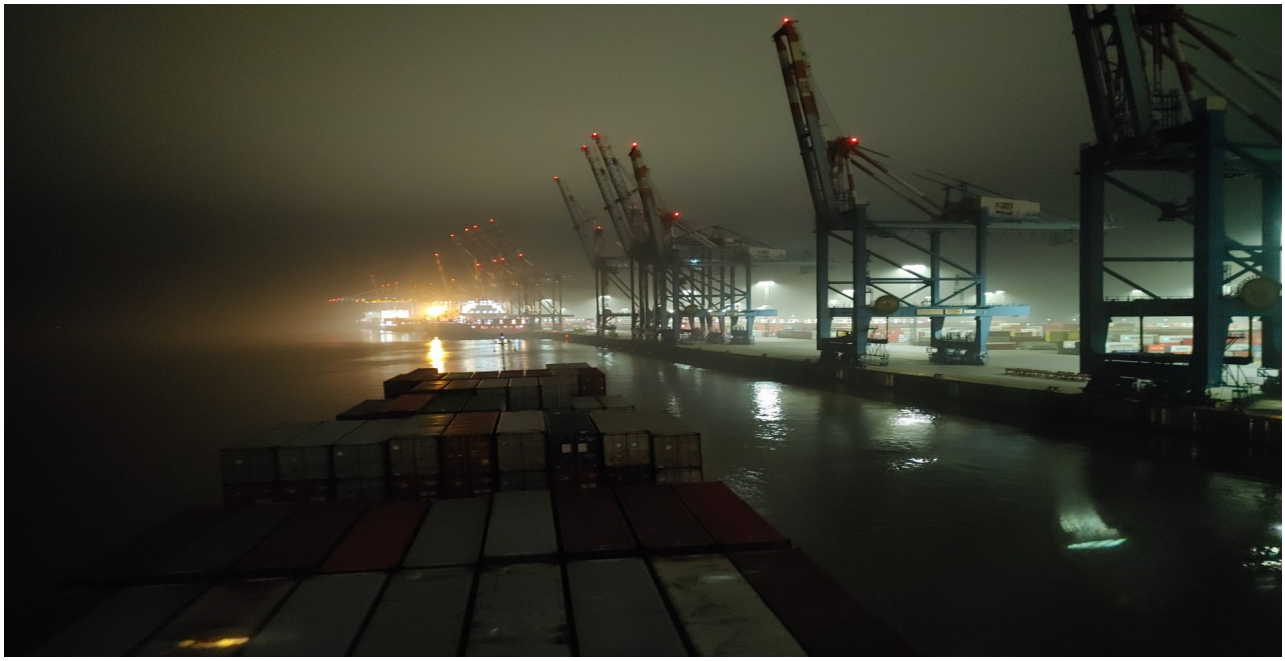
Jetzt sind wir wieder auf der Elbe. Eben noch strahlender Sonnenschein. Alles greift zu den Sonnenbrillen. Doch dann schlagartig pottendicker Nebel. Wir sehen unseren Mast nicht mehr. Mit Radarberatung, ablaufendem Wasser und fast 20 kn Fahrt über Grund düst Kapitän Hornich elbabwärts. Bei Stauwasser erreichen wir Neuwerk Reede. Herr Hornich mogelt sich mit Abstimmung bei ElbeTraffic und dem Radarberater auf die falsche Fahrwasserseite, um es bei Tonne 13 zu verlassen. Unser Kurs führt außerhalb des Fahrwassers am Scharhörner Watt und dem Großen Knechtsand vorbei in die Weser.

Früher hat man gesagt: „Wir segeln dem Teufel ein Ohr ab“. Heute kratzt Kapitän Hornich mit Fullspeed entlang der 10 m Linie über die Nordergründe - eine berüchtigte Untiefe der Außenweser. Aber nicht mit einem Segler; sondern mit einem über 10.000 Tonnen verdrängenden und 8 Meter tiefgehenden Frachter!

Gegen 20:00 passieren wir dann den Leuchtturm Alte Weser in geringem Abstand. Ich schaue raus. Nichts zu sehen. Wir befinden uns im Blindflug. Aber gehört haben wir den Turm. Das Nebelsignal.

Und Tausendsassa Hornich? Der berät die Radarberatung, verkehrt mit WeserTraffic, verhandelt mit B'haven Ports, telefoniert privat, wischt auf dem Smartphone durch den Tidenkalender, beruhigt den Master und erklärt den blinden Passagieren what's going on… und das immer noch (wieder) mit knapp 20 kn Fahrt. Denn jetzt schiebt das auflaufende Wasser der Weser. Der ist echt sein (mein) Geld wert!

Und plötzlich liegt alles klar vor uns. Nebel wie weggeblasen: Robbenplate Nordsteert, alle Ober- und Unterfeuer wie die von Langlütjen, dem Wremer Loch und Imsum. Dazu der Lichterschein der Stromkaje. Fest am Containerpier um 21:30.



Für den Rest der Reise bleibe ich gespannt.

Bremerhaven – Hamburg

Das Schiff wurde über Nacht entladen. Das geht also auch geräuschlos, denn ich habe nur wenig davon mitbekommen. 08:30 Wetter recht frisch und diesig.

Das Schiff ist nun frauenfreie Zone. Die Mitpassagierin hat wegen einer günstigen Zugverbindung via Bremen abgemustert. Ich sitze mit einem Becher Kaffee auf „meiner“ Brücke, genieße die Ruhe und schaue dem Ladebetrieb zu. Es schweben neue Kisten an Bord. Die Zeit vergeht wie im Fluge.

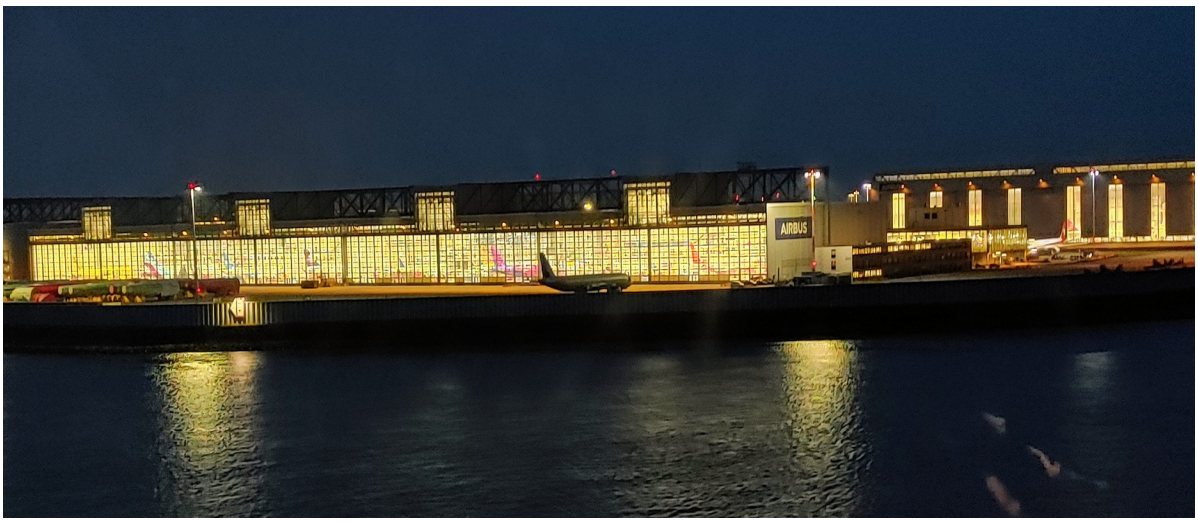
11:00 fertig. Tiefgang 6,4 m. Sehr überschaubar. Den Rest liefern die Terminals in HH. Um 11:30 on the road again. Weserabwärts.

Schon wieder essen. Schon wieder Lunchtime! Die Speisenfolge scheint sich wöchentlich zu wiederholen. Da wird es Zeit zu gehen. Das Essen (oft russischer Prägung) ist gewöhnungsbedürftig. Zum Lunch wird stets dünne mit Vorsuppe spärlicher Einlage serviert. Vorsicht, sehr heiß! Hauptgang und Abendessen (mitunter auch schon mal schmackhaft) sind zum Ausgleich lauwarm bis kalt. Zum Frühstück die obligatorischen Spiegeleier mit Würsten jeglicher Art. Wer nicht satt wird, vergreift sich am Kühlschrank. Hier findet man ein wenig Butter, einen Rest Käse und das ewige Weißbrot.

Getränketechnisch ist die Messe eine Servicewüste. Nicht wegen der Selbstbedienung, sondern mangels Technik und Vorrat. De‘Longhi Kaffeeautomat vorhanden - aber out of order. Filtertüten sind vorhanden, aber weder Kanne noch Kaffeepulver. Ersetzt durch Wasserkocher für Instant Pulverkaffee oder diverse Teebeutel unbestimmter Art. Dafür gibt es auf der Brücke zu jeder Tages- und Nachtzeit exzellenten Kaffee.

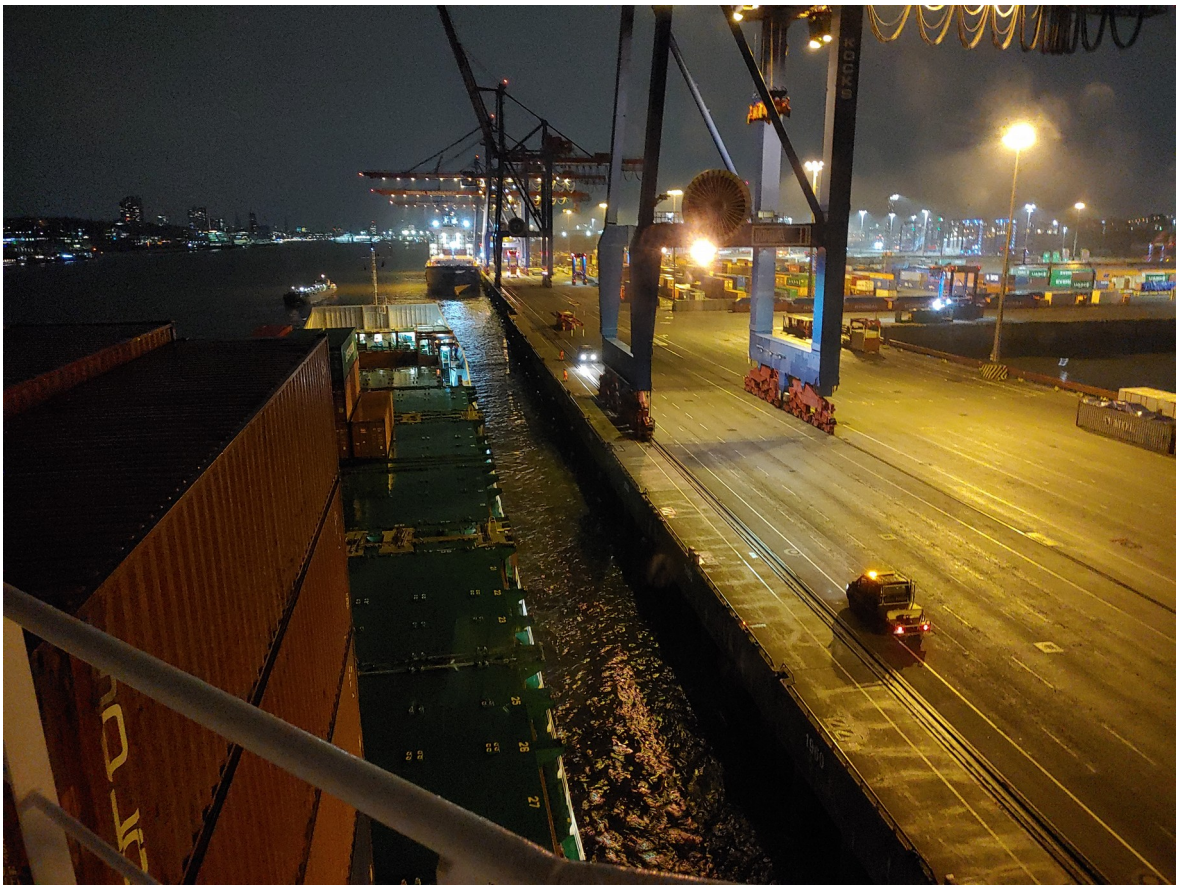
13:00 bei den "Türmen" - so nennen Weseranrainer das Gebiet um die Leuchttürme Rotersand und Alte Weser. Auf der Elbe setzt der Ebbstrom voll entgegen. Die Sicht ist bescheiden. Heute fährt Herr Hornich gemäßigten Stil. Denn Schiffe ab 90 Metern Länge müssen zwischen Cuxhaven und der Hamburger Landesgrenze ein Tempolimit einhalten. Bei Verstößen drohen Bußgelder.

18:30 Schiffsansage Schulau an Bb. Sicht wird klarer. Vor uns die Lichter von Hamburg. Bei Airbus Finkenwerder sehen wir durch hell erleuchtete Werkshallenfenster die Flieger.



20:00 fest am CTB – am Containerterminal Burchardkai. Das Ende einer äußerst interessanten Frachtschiffreise naht. Da bleibt mir nur noch das Packen, eine letzte Nacht an Bord und ein letztes Mal Spiegeleier zum Frühstück.

Der unvergessliche Höhepunkt dieser Reise war natürlich Senior Captain (Herr Hornich). So einen hatte ich bislang nur einmal - 2008 auf der *Maike D* - und das war ein ganz junger!



Das war's. The last report from *Bernhard Schepers.*

Over and out!