

# Frachtschiff Special

## Unterwegs mit einem Containerschiff ab Hamburg über die Nord- und Ostsee nach St. Petersburg und zurück

### Vorgeschichte und Reisevorbereitung

Obwohl ich mich immer als grosser Hausbootfan bezeichne, fasziniert mich seit jeher auch die Grossschiffahrt, 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 Füessen. Kaum die Koffer aus dem Bus geladen, kommt uns über die Gangway (Steg zum Schiff) 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, dass er dafür besorgt sei, dass das Gepäck an Bord komme. 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 (himsel) 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. Er bittet uns, ihm zu folgen, er werde uns zu unserer „Kammer“ begleiten (die Kajüte heisst auf den Frachtschiffen „Kammer“). Husch husch hinterher, der Kleine ist richtig schnell...

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 Antrieb pudelwohl. Es bietet sich uns ein grosszügiger Wohnraum mit Salonecke, Schreibtisch, Satelliten-Fernseher, Kühlschrank und ein abgetrennter Schlafrum mit Doppelbett und ein grosszügiger WC-/Duschraum. Wir sind überwältigt von dem Luxus der sich uns bietet. Aus unseren Fenstern, bietet sich uns eine spektakuläre Sicht über das gesamte Schiff in Richtung Bug. Die Verladetätigkeiten sind in vollem Gange. Unser Schiff steht unter drei Containerkränen, welche unaufhörlich die Container auf- und abladen. Uns steht noch ein kleiner Rundgang durch den gesamten Aufbau bevor, um die Einrichtungen kennenzulernen. Der Rundgang 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 – 0800h	Frühstück
10.00h	Kaffee und Kuchen
12.00h	Mittagessen
15.00h	Kaffee und Kuchen
17.00h	Nachessen

... 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 Hafengebiet. 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 74jähriger 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 futtern. Nach einem wunderschönen Sonnenuntergang begeben wir 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 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.

### **4. Tag (Mittwoch)**

Nach dem wie immer reichhaltigen Frühstück begeben sich wieder auf die Brücke um die neuesten Infos zu erhalten. Wir befinden uns auf Höhe der Insel Hiiumaa, welche bereits zu Estland gehört. Die Distanz zu Muuga 161 Seemeilen (297 km). Es wird ein wunderschöner, sehr warmer und windstiller 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

#### Nachtessen

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 Nachtessen 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 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 uns 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 schruppt 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 3stündige 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 immer 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 keinen Taxometer. Von der Gangway-Wache werden wir herzlich begrüsst. Wir gehören halt auch schon dazu... Die Gangway-Wache ist jeweils 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 endend 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 eindrücklichen Sonnenuntergang ab und beginnen die viertägige Nonstop-Fahrt nach Rotterdam. Geladen haben wir nun total 677 Container mit Bestimmung Rotterdam und Hamburg.

## **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 Nächte 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 zwängen. 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 mich auf die Brücke und wir befinden uns kurz vor dem Ankerplatz vor Hoek van Holland. Ich bleibe auf der 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, 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 11Uhr 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 „Wilhelmine“ erwartet. Hier wird das Kommando durch einen Hafenslotse 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:

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

Gebucht wurde die Reise über die [Reiseagentur Hamburg-Süd](#)

### Und hier noch Grundsätzliches für Frachtschiffreisen:

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.