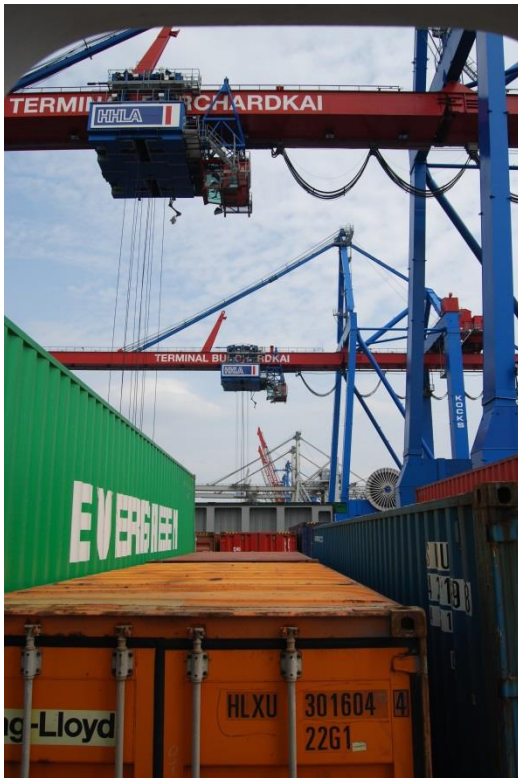


Containerschiffreise 2015

MS Bernhard Schepers

Samstag, 26. Juni 2015
Tag 1 Einschiffen in Hamburg

Wir befinden uns seit drei Tagen in Hamburg und nun soll es also wirklich losgehen. Wir erhielten am Vortag durch unser Reisebüro die Anweisung, dass wir uns am Freitag, 26.06.2014 um 11.30h am Burchardkai zur Einschiffung einfinden sollen. Von unserem Hotel aus fahren wir per Taxi zum Containerterminal. Nach kurzer Eingangskontrolle besteigen wir den Shuttlebus, welcher uns direkt zur Bernhard Schepers fährt. Wir durchfahren das Gelände des Terminals und bestaunen wieder die unzähligen Container in sämtlichen



Größen. Immer wieder lassen wir den Verladefahrzeugen den Vortritt, bis wir schliesslich vor unserer Bernhard Schepers ankommen. Sie liegt am äusseren Quai des Terminals auf der Elbe vertäut und der Beladevorgang ist in vollem Gange. Die Gangwaywache begrüsst uns herzlich mit einem „welcome on board“ und bittet uns, das Gepäck stehen zu lassen. Er werde sich darum kümmern. Nach wenigen Minuten trifft ein weiterer Philippino der Besatzung zu uns und sie packen unsere Koffer auf ihre Schultern. Sie bitten uns, ihnen zu folgen, hinauf über die wackelige Gangway, hindurch zwischen den Tauen, ein Deck höher auf das Poop Deck, hinein ins Treppenhaus und hinauf auf das Deck 7. Hier befindet sich unsere Kammer mit Sicht nach vorne und auf Steuerbord. Wir verschaffen uns zuerst einen Überblick über unsere Unterkunft und fühlen uns sofort wohl. Unsere Kammer ist grosszügig ausgestattet mit einem Wohnbereich (Sofa und Clubtisch) Schreibtisch, Fernseher mit DVD, Kleiderschrank, Doppelbett und einem separaten

Sanitärbereich mit Toilette und Dusche. Wir leeren unsere Koffer und richten uns gemütlich ein. Um 12.15h ist alles versorgt und wir begeben uns 7 Etagen weiter unten in die Offiziersmesse. Hier soll uns das Mittagessen serviert werden. Wir treffen auf zwei weitere Passagiere, Ingrid und Peter aus Koblenz und setzen uns zu ihnen. Sie erklären uns, dass sie bereits am Vortag am Terminal Tollerort eingeschifft haben und wann die Essenszeiten sind. Diese müssen für alle an Bord eingehalten werden, sonst gibt's nichts zu futtern aus der Kombüse. Bereits steht der Kitchen Chief, Sergii aus der Ukraine neben uns und serviert uns eine kräftige Gemüsesuppe. Anschliessend werden Pouletschenkel mit Teigwaren serviert. Während wir das Essen einnehmen, gesellt sich am Nebentisch unser Kapitän dazu. Eine sehr sportliche Erscheinung mit Jeans, weissem Hemd und den kaum zu übersehenen Kapitänsabzeichen auf den Schultern. Das sind wir von unserer ersten Frachtschiffreise nicht gewöhnt und verschafft schon Eindruck. Er begrüsst uns sehr herzlich und erklärt uns einiges über den Ablauf an Bord, dass wir uns auf dem gesamten Schiff uneingeschränkt bewegen können und dass wir jederzeit auch auf der Brücke willkommen

sind. Er erklärt uns auch die Route, welche wir in den kommenden Tagen gemeinsam befahren werden: Verholen zum Eurogate um 18.00 Uhr, am Samstag soll's die Elbe abwärts gehen, durch den Nord-Ostseekanal (NOK) – Malmö (Schweden) – Kopenhagen (Dänemark) – Aarhus – Fredericia und wieder zurück nach Hamburg via NOK. Wenn alles gut gehe, seien wir bereits in fünf Tagen wieder in Hamburg. Dies gefällt uns gar nicht, haben wir doch eine 7tägige Reise gebucht. Aber es ist auch klar, die Fracht bestimmt den Fahrplan und nicht die Passagiere. Unser Spruch zum Kapitän: „Das werden wir noch sehen“ (und so kommt es auch). Nach dem Mittagessen gesellt sich der erste Offizier zu uns und er macht uns mit den Sicherheitseinrichtungen an Bord bekannt. Diese „Instruktion“ muss per Unterschrift bestätigt werden. Danach begeben wir uns in unsere Kammer und lassen die ersten Eindrücke auf uns einwirken. Immer wieder ein Blick durch das Fenster, damit uns rundum auch nichts entgeht. Es herrscht ein reges Treiben. Zwei Containerkräne befassen sich mit unserer Be- und Entladung, auf der Elbe herrscht reger Schiffsverkehr mit Fähren, Ausflugsbooten, Frachtern und zwischendurch auch mal ein privates Boot. Um 18.00 Uhr soll das Verholen (Fahrt von einem Teil des Hafens zu einem andern Liegeplatz) stattfinden. Auch dies will ich mir nicht entgehen lassen und so begeben ich mich bewaffnet mit meinem Fotoapparat auf die Brücke. Begrüsst werde ich mit einem freundlichen Hallo und Peter erklärt mir, dass es demnächst losgehen wird. Es dauert nicht lange und der Kapitän gibt dem Maschinenraum den Auftrag die Maschine zu starten. Ach so, da wird der Motor nicht per Knopfdruck auf der Kommandobrücke gestartet? Hängt das wohl damit zusammen, dass unser Schiff im Jahre 2011 in einer Werft in China gebaut wurde?

Unterdessen sind am Quai die Festmacher eingetroffen. Das sind jene Mitarbeiter, welche die Trosse der Schiffe an Land befestigen resp. lösen. Auf Kommando unseres Kapitäns Hornich werden die Trosse eines nach dem Andern gelöst. Langsam bewegt sich das Schiff vom Ufer weg und rückwärts. Das Ziel ist rückwärts in das Hafenbecken des Eurogate-



Terminals zu gelangen, damit am Morgen die Abfahrt einfacher wird. Unser Kapitän macht das sehr gut unter ständiger Beobachtung des ersten Offiziers, welcher immer wieder die vorbeifahrenden Schiffe und das Manöver beobachtet. Ein Aida-Kreuzfahrtschiff, welches am Kreuzfahrtterminal bei der Speicherstadt abgelegt hat kommt immer näher und passiert uns vor unserem Bug. Rasch ein paar Schnapp-

schüsse, bevor die Sicht auf die Elbe durch die Containertürme verwehrt wird. Unser Manöver dauert eine knappe Stunde, bis die Bernhard Schepers wieder vertäut am Eurogate-Terminal liegt. Ich begeben mich nach diesen Eindrücken wieder in unsere Kammer und schon bald begeben wir uns ins Bett. Allerdings ist die erste Nacht immer wieder eine Umstellung. Immer wieder ruckt es, wenn ein Container auf das Schiff gestellt wird, die Hörner der Containerkrane, das rumpeln der Container und das ständige Brummen des Motors des Generators.

Sonntag, 27. Juni 2015

Tag 2: Hamburg – NOK – Malmö

Um 03.45 Uhr in der Früh kommt ein weiteres unbekanntes Geräusch dazu, als der Hauptmotor gestartet wird. Einige Minuten später spürt man Vibrationen durch das Drehen der Welle und Schraube, als sich das Schiff in Bewegung setzt. Langsam ziehen im Morgenlicht die Ausleger der Kräne an unserem Seitenfenster vorüber. Nun geht es also wirklich los. Nach einer unruhigen Nacht drehe ich mich nochmals zur Seite und nehme noch eine Mütze voll Schlaf.

Um 07.30 Uhr treffen wir in der Offiziersmesse zu Ingrid und Peter zum Frühstück. Sergii nimmt die Wünsche der Passagiere entgegen. Spiegelei mit oder ohne Speck, dazu steht auf dem Tisch alles was das Herz begehrt: Wurstwaren, Käse, Brot, Butter, Marmelade etc., etc. Wir beeilen uns mit dem Frühstück, denn schon bald soll die Einfahrt in den Nord-Ostseekanal (NOK) bei Brunsbüttel bevorstehen und das wollen wir uns nicht entgehen lassen. War schon lange einmal ein Wunsch von mir, den NOK zu befahren und dies nun erst noch am Tage. Wir begeben uns auf die Kommandobrücke und werden wieder herzlich empfangen. Auf der Brücke befinden sich wieder unser Kapitän Hornich (heute in weissem T-Shirt) und der erste Offizier. Wir befinden uns vor Brunsbüttel und ohne lange Wartezeit geht es um 08.00 Uhr direkt in die Schleuse. Zwei grosse und 2 kleine Schleusenammern sind in Betrieb und eine fünfte grosse Kammer ist im Bau. Sorgfältig wird unser Schiff in die Schleusenammer gelenkt. Die Schleusung dauert beinahe eine Stunde, obwohl der Hub kaum feststellbar ist. In der Schleuse besteigen ein Lotse und zwei Steuermänner unser Schiff. Sie übernehmen die Schiffsführung für die Durchfahrt des Kanals. Endlich öffnet sich das obere Schleusentor und langsam bewegt sich die Bernhard Schepers aus der Schleuse.

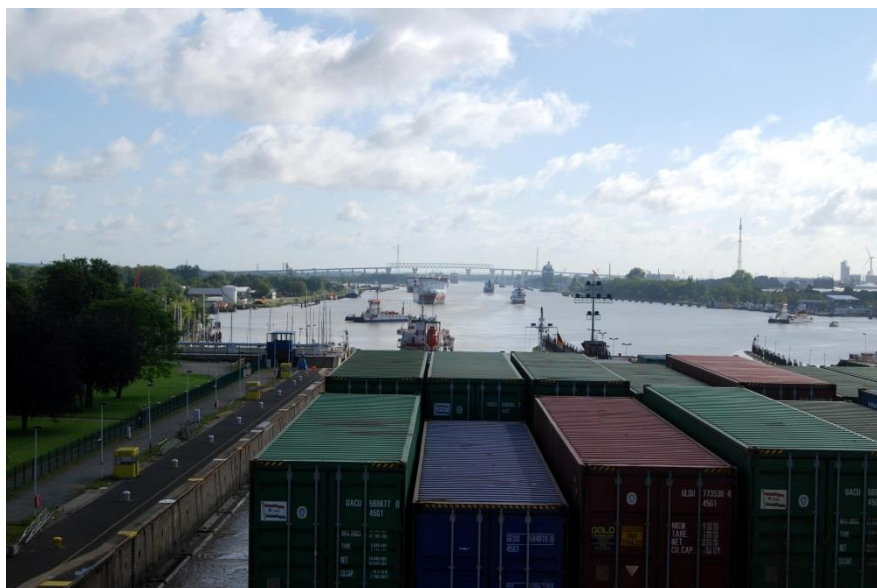
Einige Anmerkungen zum Nord-Ostseekanal:

Der Nord- Ostseekanal wurde am 21.06.1895 eröffnet. Im Sprachgebrauch wird er auch Kiel-Kanal genannt. Der Kanal wird durch Frachtschiffe im Einbahnverkehr befahren.

Länge:	98.6 km
Brücken:	10
Fährstellen:	14
Weichen/Ausweichstellen:	12
Fahrzeit:	8 Stunden ohne Wartezeiten

Der Kanal erspart Schiffen den Umweg um Skagen (Dänemark) von ca. 450 Km.

Der Kanal führt an einer landschaftlich sehr sehenswerten Landschaft vorbei, durch Felder und Wälder. Gefahren wird mit max. 8.1kn (15km/h). Ich begeben mich auf das Deck, welches in der Zwischenzeit für uns Passagiere mit Festbankgarnituren und Gartenstühlen bestückt wurde und lasse mich nieder. Die Landschaft zieht



gemächlich an uns vorbei und an den Ausweichstellen werden wir immer wieder gruppenweise von entgegenkommenden Schiffen gekreuzt. Die Passage ist keineswegs langweilig und immer wieder entstehen neue Eindrücke. Nach rund 5 Stunden nähern wir uns Rendsburg, die einzige grössere Ortschaft am Kanal. Hier unterqueren wir die gewaltige Stahlbrücke der Eisenbahnlinie. Diese Brücke bietet aber noch etwas ganz Besonderes: Eine einzigartige Hängeseilfähre. Kaum haben wir die Brücke passiert, setzt sich die Fähre hinter uns in Bewegung. Nach der Brücke befindet sich eine Schiffsbegrüssungsstelle. Allerdings ist von den Ansagen nichts zu hören. Ist auch nicht so schlimm, denn das Original einer Schiffsbegrüssungsanlage befindet sich in Wedel vor den Toren Hamburgs. Um 17.30 Uhr fahren wir in die Schleuse Kiel-Holtenau ein. Hier verlassen uns der Lotse und die Steuermänner und überlassen das Schiff wieder unseren Schiffsführern. Nach der Schleuse befahren wir das Becken von Kiel. Hier ist soeben die Kieler-Woche zu Ende, weshalb wir noch einige alte Segelschiffe zu Gesicht bekommen. Nach der Kieler Bucht stechen wir nun in die Ostsee in Richtung Malmö. Wir geniessen den Abschluss eines wunderschönen Sommertages auf Deck zusammen mit Ingrid und Peter.

Montag, 28. Juni 2015
Tag 3: Malmö – Kopenhagen

Etwas ungewohnt für Ferien lassen wir uns durch den Wecker um 06.45h wecken, schliesslich wollen wir das Frühstück nicht verpassen. Als wir uns in die Offiziersmesse begeben, befinden wir uns bereits im Hafen von Malmö und die Entlade- und Ladearbeiten sind bereits in vollem Gange. Nach dem ausgiebigen Frühstück begeben mich auf die



Kommandobrücke, um die neuesten Infos zu erhalten. Geplant ist eine Abfahrtszeit um 12.00 Uhr. Da sich der Containerhafen sehr weit von der Stadt befindet, lohnt es sich nicht einen Landgang zu unternehmen. Wir „überwachen“ die Verladearbeiten und verbringen viel Zeit mit Lesen. Unterbrochen werden die Ladearbeiten durch einen einstündigen Defekt des Krans und durch einen defekten

Container. Diese Unregelmässigkeiten verzögern unsere geplante Abfahrt um drei Stunden. Um 15.00 Uhr ist es dann aber soweit. Die Ausleger des Containerkranes heben sich und die Festmacher lösen die Trosse des Schiffs. Langsam steuert unser Kapitän die Bernhard Schepers aus dem Hafen mit Ziel Kopenhagen. Diese Überfahrt dauert nur 1 Stunde. Bei der Hafeneinfahrt in Kopenhagen befindet sich der Kreuzfahrtterminal und ein eindruckliches Kreuzfahrtschiff, die „Disney Magic“. Weshalb tragen alle Personen auf dem Schiff Schwimmwesten? Unser Kapitän lacht nur und gibt zu verstehen, dass dies eine Rettungsübung sei – die Armen. Der Zeitplan sieht vor, dass wir in Kopenhagen eine Liegezeit von ca. 7 Stunden haben werden. So entschliessen wir uns, nach Ankunft einen Ausflug in die Stadt zu



unternehmen. Per Taxi fahren wir zusammen mit Ingrid und Peter zum Nyhavn, dem lebhaften Viertel von Kopenhagen. Wir trennen uns von unseren Begleitern und verabreden uns wieder um 21.00 Uhr für die gemeinsame Rückfahrt zum Hafen.

Wir bummeln durch Nyhavn und geniessen wieder einmal ein, zwei frischgezapfte Biere – herrlich! Das Abendessen geniessen wir in einem Fastfood-Restaurant, da währschafte Kost an Bord angeboten wird. Die Zeit vergeht wie im Flug und bereits sitzen wir wieder zusammen mit Ingrid und Peter im Taxi, zurück zum Port of Malmö/Kopenhagen. Um Mitternacht legt unsere Bernhard Schepers ab mit Ziel Aarhus.

Dienstag, 30.06.2015

Tag 4: Kopenhagen – Aarhus – Fredericia

Während wir das Frühstück einnehmen beginnt gerade das Anlegemanöver in Aarhus. Abfahrt ist für 13.00 Uhr vorgesehen. Auch dies ist etwas kurz für einen Landgang. Bei



herrlichstem Sommerwetter geniessen wir den Vormittag mit lesen, einem Schiffsrundgang und dergleichen. Während dem Mittagessen macht uns der Kapitän darauf aufmerksam, dass wir nicht zu viel essen sollen, denn es gäbe auf der Überfahrt nach Fredericia ein Barbecue mit der gesamten Besatzung. Wir verpassen beim Mittagessen nicht viel, denn dieses Mal war es wirklich nicht essenswert. Um 13.30 Uhr beginnt das Ablegemanöver in Aarhus, welches ich auf

der Kommandobrücke mitverfolge. Insbesondere die An- und Ablegemanöver sind immer etwas Eindrückliches von der Kommandobrücke aus, mit dem Überblick auf das gesamte Schiff. Hier erhalte ich auch die neusten Informationen: Unser Kapitän hat einen neuen Auftrag erhalten. Nach Fredericia müssen wir noch Helsingborg ausserplanmässig anlaufen. Das beschert uns 1 ½ zusätzliche Tage an Bord. Es wurde also nicht mit den fünf Tagen ab Hamburg....

Nachdem die Hafenausfahrt hinter uns liegt begeben wir uns auf das Deck, wo man bereits den Rauch des Barbecues riecht. Drei Philippinos sind mit dem Feuermachen und dem Vorbereiten beschäftigt. Das Feuer wird in einem zur Hälfte geteilten Fass entfacht.

Wir setzen uns nieder und lassen uns überraschen, was noch folgen wird. Sergii bringt verschiedene Salate, Saucen, und drei Platten mit verschiedenem Fleisch. Nach und nach gesellt sich fast die gesamte Besatzung dazu. Diese umfasst den Kapitän, den 1. und den 2. Offizier, den Kitchen Chief (Küchenchef), drei Maschinenoffiziere und 5 Matrosen, also total 12 Mann Besatzung.



Wir werden verwöhnt mit diversen Grilladen, Beilagen und frisch gezapftem Bier, gespendet von unserem Kapitän. Alles bei herrlichstem Sommerwetter. Genau solche Momente sind es, weshalb für uns nie eine Kreuzfahrt in Frage käme...

Um 16.00 Uhr wird alles aufgeräumt, denn um 17.20 Uhr werden wir in Fredericia einlaufen. Fredericia ist eine kleinere dänische Stadt mit ca. 40'000 Einwohnern. Sie ist wunderschön gelegen mit einigen vorgelagerten Inseln. Den wunderschönen Abend mit einem herrlichen Sonnenuntergang genießen wir an Deck bei Smalltalk mit unserem Kapitän.

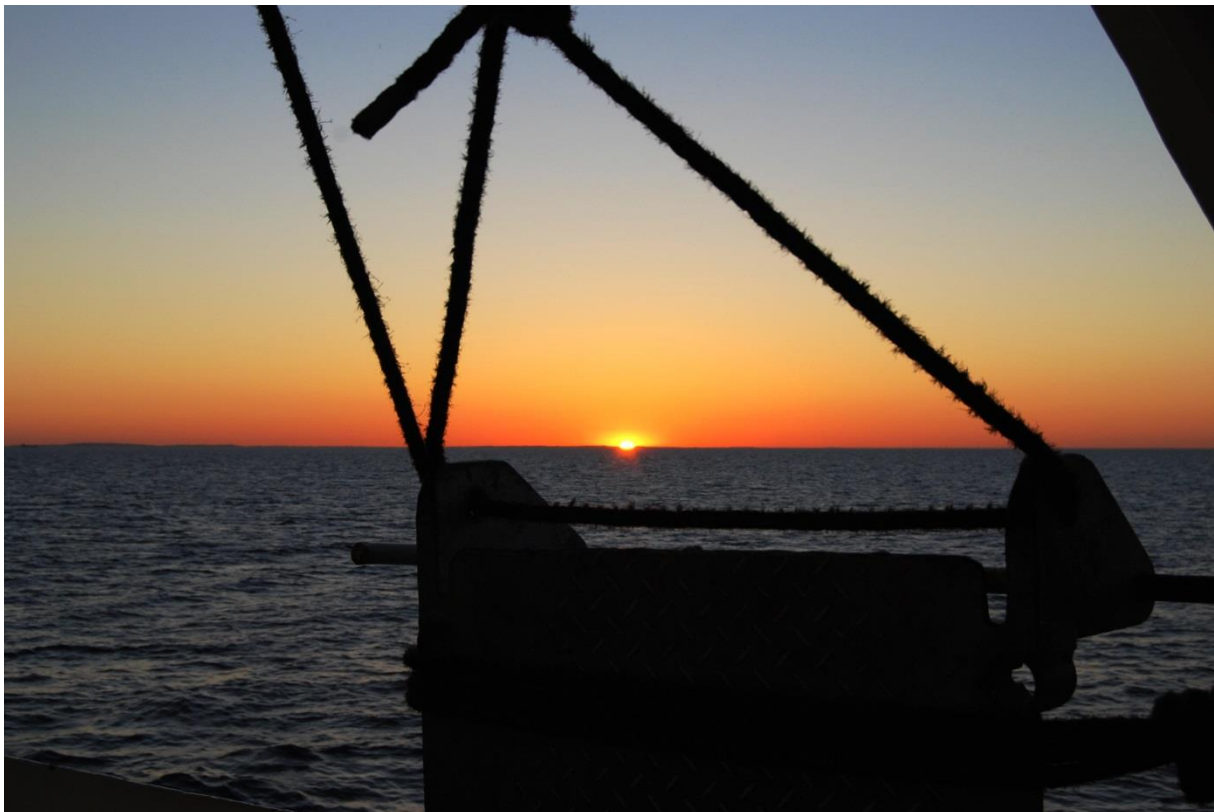
Mittwoch, 01.07.2015

Tag 5: Fredericia – Helsingborg

Um 05.00 Uhr setzt sich die Bernhard Schepers wieder in Fahrt mit neuem Ziel Helsingborg. Die Abfahrt verschlafen wir und als wir uns zum Frühstück begeben, befinden wir uns bereits auf offenem Meer. Es wird ein beinahe wolkenloser, heisser Tag. Immer wieder begegnen uns auf dieser viel befahrenen Wasserstrasse andere Frachtschiffe und Fähren.

Um 14.10 Uhr legen wir im Hafen von Helsingborg an. Der Aufenthalt soll sehr kurz werden, weshalb ein Landgang wiederum nicht in Frage kommt. Wir haben aber genügend Spektakel an Bord: Unser Kapitän möchte mit seinem eigenen, motorisierten Schlauchboot eine Ausfahrt in den Yachthafen machen. So wird sein Boot an den Kranhaken genommen und zu Wasser gelassen. Das Einstiegmanöver möchten wir hier nicht beschreiben. In rasantem Tempo fährt er um die Hafentmole und nach einigen Minuten ist er ausser Sichtweite. Nach einiger Zeit kehrt er zurück. Er erklärt uns, dass es ihm nicht bis zum Yachthafen gereicht habe, da er einen Telefonanruf erhalten habe, dass eine Schiffsinspektion stattfinden werde. So war er gezwungen, seinen Ausflug abzubrechen.

Um 18.30 Uhr legen wir ab mit Ziel Hamburg via NOK. Wir genießen den letzten Abend an Deck auf offenem Meer wiederum bei schönstem Sonnenuntergang.



Donnerstag, 02.07.2015

Tag 6: Nord-Ostseekanal – Hamburg CT Tollerort

Als wir erwachen, stehen wir vor der Schleuse Holtenau in Kiel. Es gab eine zweistündige Wartezeit, bis das Schiff um 07.40 Uhr in die Schleuse einfahren kann. Wir haben also wiederum das Glück, den eindrücklichen Kanal bei Tageslicht zu befahren. Wiederum ohne grosse Verzögerungen passieren wir den Kanal und treffen um 15.30 Uhr in der Schleuse Brunsbüttel ein. Nun können wir auch die Elbfahrt bis Hamburg bei Tageslicht mitverfolgen.



ich positioniere mich auf der Kommandobrücke. Der untere Teil der Elbe ist noch recht gemütlich mit wenig Schiffsverkehr. Kurz vor Wedel wird es aber langsam hektisch und dies nimmt bis zur Einfahrt in Hamburg stetig zu. Freizeitboote, Fähren, Frachtschiffe von allen Seiten. Der Kapitän und der 1. Offizier beobachten alles sehr aufmerksam. Um 19.30 Uhr



fahren wir in den Hafen des Containerterminals Tollerort ein. Hier verlassen uns kurz nach dem Anlegemanöver unsere Mitpassagiere Ingrid und Peter, denn hier sind sie vor 7 Tage eingestiegen und ihr Wohnmobil erwartet sie hier. Unser Kapitän nützt die Zeit um seiner Familie einen kurzen Besuch abzustatten und kehrt um 22.00 Uhr zurück an Bord. Wir

trinken mit ihm noch einen letzten Abschiedstrunk, bevor wir uns zu Bett legen.

Freitag, 03.07.2015

Tag 7: Hamburg CT Tollerort – Burchardkai

Nun nähert sich unser Abschied von Bord der Bernhard Schepers. Um 09.00 Uhr beginnt das letzte Ablegemanöver, damit wir zum Containerterminal Burchardkai verholen können. Eine Stunde später liegen wir genau an derselben Stelle, wo wir 7 Tage vorher eingeschifft haben. Wir verabschieden uns herzlich von der Besatzung und vom Kapitän Michael Hornich und bedanken uns für die herrliche Zeit. Es wird nicht das letzte Mal gewesen sein.

Unser Schiff:

MS „Bernhard Schepers“

Reederei: HS Schifffahrt
Typ: SSW Super 1000
Werft: Sainty Jiangdu/China
Baujahr: 2011
Länge: 152m
Breite: 23m
Stellkapazität: 1036 TEU
Max Geschwindigkeit: 18,5 kn (ca. 34 km/h)
Flagge: Antigua Barbuda



