



Tagebuch der Reise mit der Baltic Trader

Montag, 31.03.08

Die Bahnfahrt von Schwelm nach Hamburg verläuft ohne Vorkommnisse. Vom Hauptbahnhof fahre ich mit der U-Bahn zu den Landungsbrücken. So kann ich schon zu Beginn meiner Reise die Atmosphäre des Hafens in mich aufnehmen. Mit der Hafenfähre setze ich dann über zum rechten Elbufer nach Waltershof. Nach kurzem Fußmarsch bin ich am Gate zum Burchardkai. Das Shuttle bringt mich zum Schiff, der „Baltic Trader“.

An Bord bringt mich ein Mannschaftsmitglied die steilen Treppen hoch zum Deck VI; dort liegt meine Kammer, die Lotsenkammer. Schnell ist mein Gepäck verstaut. Eine Treppe höher auf Deck VII liegt die Brücke. Dort treffe ich den Kapitän, Herrn H. Ich werde nett empfangen, obwohl der Captain gerade wenig Zeit hat, denn wir laden noch und sollen in Kürze zu einem anderen Terminal nach Tollerort verholten.



Es ist inzwischen 20:00 Uhr geworden, bis wir in Tollerort fest sind. Die Sonne geht rot im Westen unter; die Stadt am anderen Elbeufer funkelt mit unzähligen Lichtern zu uns herüber. Hamburg bei Nacht, ein großartiges Schauspiel.

Es ist spannend zu beobachten, wie das Ladegeschäft in einem Containerterminal abläuft. Die grossen Kräne bewegen die bunten Kisten mit einer bestaunenswerten Präzision. Dazwischen wieseln die Hubwagen umher, die die Container auf die Standflächen verteilen. Zur Nachtzeit wächst die Faszination, weil die Arbeits-

beleuchtung der Containeranlage, das Geblinke der Hubwagen und der Kräne den Eindruck des chaotischen Durcheinanders noch verstärken. Dabei steckt hinter dem ganzen Gewusel eine straffe Logistik, die sich allerdings dem Fremden nicht so leicht zu erschließen mag.



Erste Nacht in einer fremden Koje. Dazu das Geräusch der Ladevorgänge; das gesamte Schiff erzittert, wenn ein Container mal hart aufgesetzt wird. Erstaunlicherweise kann ich gut schlafen. Muss auch sein, da ich morgen früh die Ausfahrt aus der Elbe miterleben will.

Dienstag, 01.04.08

Mein Handy weckt mich rechtzeitig. Um 05:00 werden die Leinen losgeworfen. Das Schiff löst sich langsam vom Kai und steuert auf die Elbe hinaus. Bei sternklarem Himmel geht es Elbe abwärts. Der Fluss ist heute Nacht ein friedliches Gewässer.

Als der Morgen sein erstes Licht zeigt, legt sich eine Schicht Nebel über den Fluss. Von den Schiffen um uns herum sind nur noch die Aufbauten zu erkennen; die Rümpfe verschwinden in der Nebelbank. Brunsbüttel liegt bald querab. Wir sehen aber nur die Türme, die Masten und die Kräne der Hafenanlagen. Bei Cuxhaven hat die Morgensonne dann für freie Sicht gesorgt. Der Hafen und die Kugelbake sind deutlich auszumachen.

Meine Frachtschiffreise
Der Wunsch, so eine Reise zu machen, ist schon einige Jahre alt. Als Freizeitsiegler habe ich die Seefahrt kennen und lieben gelernt. Aber die großen Pötte mit ihren Kommandobrücken in Höhe von Hochhäusern haben mir immer Respekt eingeflösst. Einmal aber müsste man mal die Seefahrt aus dieser Perspektive kennen lernen, das war schon lange mein Wunsch.

Als dann mein 70er Geburtstag nahte und meine Gäste sich nach meinen Wünschen erkundigten, lag es nahe, einen Topf aufzustellen, in dem jeder etwas zu der Erfüllung dieses Wunsches beitragen könne. Es kam soviel zusammen, dass nicht nur die Passage, sondern auch die Nebenkosten gedeckt waren.



Ich hoffe, dass dieser Bericht etwas von der Faszination der Seefahrt und von meiner Leidenschaft für diese Art des Reisens wiedergeben kann. Allen meinen Sponsoren habe ich ganz herzlich zu danken – es wurde eine Reise, von der ich noch lange zehren werde.

Auf der Aussenelbe Sonnenschein und Ententeich. Hier habe ich bei Starkwind aus Westen und ablaufendem Wasser schon bösen Seegang erlebt. Aber heute ist das Gewässer ganz friedlich.

Um 11:00 Uhr erreichen wir die Reede. Der Kurs wird auf NNW abgesetzt; wir sind jetzt auf der Nordsee. Gegen Nachmittag setzt Regen ein. Die Sicht verschlechtert sich.

Unser Zielhafen Aalborg darf erst am 03.04.08 um 02:00 erreicht werden, weil vorher dort kein Platz im Containerterminal für das Schiff frei ist. So schleichen wir mit 8 kn über das Meer, das grau und konturlos vor uns liegt. Die Zeit zieht sich in die Länge.

Die Nacht verspricht ruhig zu bleiben.

Mittwoch, 02.04.08

Gut ausgeschlafen geht der erste Gang morgens auf die Brücke. Ein Vergleich der GPS-Koordinaten mit der Seekarte gibt mir unseren Standort: Wir laufen immer noch mit Kurs N an der Westküste Jütlands entlang. Ein ausdauerndes Frühstück in der Messe auf Deck I ist angesagt und ein Rees mit Herrn Sch., dem anderen Mitfahrer, über Gott und die Welt.

Mittags liegt die Jammerbucht an Steuerbord querab. Die Sicht ist bis auf eine Seemeile abgesunken. Am Radar ist lebhafter Schiffsverkehr zu erkennen. Wir sehen aber nichts davon.



Um uns herum nur das gleichmässige Grau einer fast regungslosen See. Der Horizont ist nicht auszumachen. Alle Konturen verwischen sich. Da kein Ereignis dieses Nichts unterbricht, verliert die Zeit ihre Dimension.

Gegen 18:00 Uhr haben wir Skagen und damit die Nordspitze Dänemarks erreicht und fahren nun mit Kurs S in das Kattegat ein. Dies alles ist aber eher virtuell

am Radar und auf der Seekarte erlebbar. Die Sicht von der Brücke auf das Meer zeigt nur das farblose Grau von Himmel und Wasser.

Als um 22:00 Uhr die Einsteuerung nach Aalborg beginnt, bessert sich die Sicht. So sind alle Feuer der Zufahrt gut zu erkennen. Um Mitternacht stehen wir kurz vor der Küste und der Lotse kommt an Bord. Aalborg wird auf dieser Reise zum ersten mal angesteuert; im üblichen Wochentörn kommt dieser Hafen nicht vor. Aber dieses mal haben wir eine Anzahl fabrikneuer Container an Bord, die in Aalborg abgesetzt werden sollen.

Die Einfahrt in den Limfjord ist bei Nacht doch sehr unübersichtlich. Das Fahrwasser ist eng und gewunden. Zu beiden Seiten wird es schnell untief. So ist der Lotse für den Captain eine wertvolle Hilfe. Um 02:00 Uhr morgens erreichen wir den Terminal. Captain H. dreht das Schiff im engen Hafenbecken auf dem Teller und legt es dann sanft an die Wand.

Um 03:00 Uhr liege ich in der Koje.

Donnerstag, 03.04.08

Die ganze Nacht durch ist geladen worden. Nach dem Frühstück wollen Herr Schüttig und ich in die Stadt. Um 12:00 Uhr sollen wir wieder an Bord sein, damit das Schiff pünktlich ablegen kann. Der Containerhafen liegt ca. 9 km von der Stadt entfernt, sodass wir uns ein Taxi rufen lassen. So geht es vorbei an ausgedehnten Industrieanlagen und Tanklagern, durch die Vorstädte in die Innenstadt.

Aalborg empfängt uns mit Nieselregen. Die Altstadt macht aber einen sehr freundlichen Eindruck. Die Bauten aus der langen Geschichte der Stadt werden gut gepflegt und beeindrucken im Altstadtbild.



Die Mannschaft

Der Kapitän ist ein hoch gewachsener Niederländer mit kahlem Wikingerschädel –die unangefochtene Autorität an Bord. Er sagt von sich, dass er sich ein Leben an Land auf Dauer nicht vorstellen kann. Er hat seine Leidenschaft, die Seefahrt, zu seinem Beruf gemacht. Es ist bewundernswert, mit welcher Selbstverständlichkeit er Schiff und Mannschaft im Griff hat. Besonders sympathisch an ihm ist sein hintergründiger Humor und die Tatsache, dass er gut Deutsch spricht.

Der 1. Offizier, der „First“, ist ein junger drahtiger Kerl aus dem russischen Karelien. Der Kapitän schätzt ihn wegen seiner Zuverlässigkeit. Während seiner Wache hat er immer Bürokräm am Computer zu erledigen. Zu den „passengers“ ist er allerdings sehr zurückhaltend und antwortet nur mit abgezählten Worten.



Der 2. Offizier, der „Second“, ist ein smarter Junge aus der Ukraine. Er ist eher gesprächig und erzählt gern, soweit die englischen Sprachkenntnisse es zulassen, aus seinem Seemannsleben.

Der 1. Ingenieur, der „Chief“ kommt aus Polen; ein älterer gutmütiger Mann von athletischer Gestalt. Den 2. Ingenieur habe ich kaum zu Gesicht bekommen.

Die 6 Seeleute der Decksmannschaft kommen alle aus Malaysia und sind äußerst freundlich und hilfsbereit.

Eine Sonderstellung hat der Cookie Norman. Höflich und freundlich versucht er seine Mannschaft zu versorgen. In dieser Woche habe ich allerdings gemerkt, was ich an der guten Küche meiner lieben Frau habe.

Die Besatzung wechselt sich im 6 Stunden Rhythmus ab; auf 6 Stunden Wache folgen 6 Stunden Ruhe. Dieser Takt geht über 24 Stunden, ohne Pause tagaus und tag ein.

Neben breiten Strassen mit großen Kaufhäusern finden wir sogar Bereiche mit Gassen und niedrigen Häusern, die an die gemütlichen kleinen Dörfer und Städte erinnern, die ich von unseren früheren Dänemark-Törns in Erinnerung habe. Leider ist die Zeit kurz, aber wir müssen unbedingt pünktlich an Bord sein. Das Taxi bringt uns zurück.

Um 13:30 werden die Leinen losgeworfen. Es geht wieder mit Lotsenunterstützung hinaus auf den Limfjord. Anders als gestern Nacht kann man heute die Landschaft erleben.



Wie ein breiter Fluss windet sich der Fjord durch flaches Land, begleitet von kleinen Ortschaften und winzigen Häfen. An der Mündung zum Kattegat haben sich ausgedehnte Sände zu einer Barre abgelagert. Eine enge Baggerrinne führt hindurch.

Wir nehmen Kurs N zum Skagerak. Die Nachmittagssonne scheint durch einen Wolkenschleier. Die Sicht hat sich etwas verbessert.

Gleich nach dem Abendsessen lege ich mich hin, um auf Vorrat zu schlafen. Das Handy stelle ich auf 23:30, um die Ansteuerung nach Halden durch den Schärengarten und den Singlefjord mitzuerleben.

Pünktlich bin ich auf der Brücke. Nachdem sich meine Augen an das Dämmerlicht gewöhnt haben, kann ich einzelne Lichter erkennen. Land liegt vor uns. Der Himmel ist sternenklar, das Wasser ruhig. Allmählich sind einzelne Landschaftsformationen als dunkle Masse gegen den schwach erleuchteten Horizont zu erkennen. Bei diesen Lichtverhältnissen kann man die Entfernungen kaum abschätzen. Manchmal jedoch scheinen uns die Felsen wie schwarze Urwesen so nahe zu kommen, dass einem Angst und Bange werden kann. Es beruhigt mich schliesslich, dass der Captain diesen Törn jede Woche bei Tag und Nacht fahren muss. Er sollte also sicher wissen, wo die Steine liegen.

Um 03:00 Uhr kommt der Lotse an Bord. Im Dunkel der Brücke kann ich nur seine massige Gestalt schemenhaft erkennen. Er spricht mit dem Captain –wenn er denn überhaupt mal was sagt- in einem kehligen Englisch, das wohl nur für Norweger verständlich ist.

Was nun folgt, ist grandios und überhaupt der Höhepunkt dieser Reise. Das Schiff hält auf eine dunkle Felsformation mit steil aufragenden Ufern zu. Beim Näherkommen erahnt man eine Durchfahrt, die aber so eng aussieht, dass sie wohl nur von kleineren Booten passiert werden kann. Dort hinein gleitet nun unser Schiff. Auf beiden Seiten des Schiffes ist zur Felswand nur geringer Abstand. Allerdings ist diese Enge gut befeuert, sodass letztlich die Durchfahrt ohne Ängste gelingt.

Hinter einer Biegung des Fahrwassers tauchen auf einmal Lichter auf, die über den Felsen zu schweben scheinen. Ein beleuchteter Bogen spannt zwischen den Klippen. Erst nachdem sich das Schiff genähert hat erkenne ich, dass es sich um die Brücke über den Fjord handelt, die an dieser Stelle Norwegen und Schweden miteinander verbindet. Dieser nächtliche Lichterzauber, unter dem das Schiff nun an der engsten Stelle hindurch gleitet, bietet ein besonders eindrucksvolles Schauspiel.

Das Fahrwasser wird nun wieder etwas breiter. Noch ein paar Windungen des Fjordes, dann stehen wir vor dem Hafen von Halden. Wie immer legt der Captain das Schiff sanft an die Wand. Die Festmacher werden übergeben. Der Lotse geht von Bord. Es ist 03:00 Uhr morgens. Den Kopf voller einmaliger Eindrücke verhole ich mich in meine Kojen.

Freitag, 04.04.08

Nach spätem Frühstück mache ich mich gemeinsam mit Herrn Schüttig auf den kurzen Fussweg in die Stadt.



Mein Eindruck: kleine, unaufregende Stadt, die im Sommer ihre Reize haben mag. Heute aber bläst ein kalter Wind

Container-Logistik

Das Containergeschäft boomt und soll sich nach Expertenmeinung in den nächsten Jahren noch ausweiten. In Wilhelmshaven wird bald der Jade-Weser-Port ausgebaut, ein Tiefwasserterminal für die Großschifffahrt der kommenden Generation.

Die Container-Logistik kennt keinen Ruhezustand. Zu jeder Stunde zu jeder Zeit wird transportiert, verschifft, verladen, zugestellt usw. So vermitteln die großen Terminals, in denen wir anlegten, den Eindruck der nie endenden Geschäftigkeit.



Besonders in der Nacht, wenn man eigentlich eine eingeschränkte Tätigkeit erwarten könnte, wirkt die Aktivität besonders heftig, wenn jede Bewegung von den Kränen oder Hubwagen vom Blinken der Warnlampen begleitet wird. Nur in den kleineren Häfen in Dänemark oder Norwegen scheint das Geschäft noch nicht ganz so hektisch vor sich zu gehen. In Frederikstad haben wir beim Laden ein paar Stunden verloren, weil der Kranführer einen Fahrfehler machte und es einige Zeit brauchte, bis der Defekt behoben worden war.

Die Menschen in diesem System haben sich der ständigen Betriebsamkeit anzupassen. Ob an Land oder auf dem Schiff bestimmt das Befördern der Ladung den Zeirhythmus.



aus grauen Wolken. Über der Stadt lagert breit und wehrhaft die Festung, die von den Norwegern zum Schutz gegen die feindlichen Schweden erbaut wurde. Um 12:00 Uhr ist Rückkehr an Bord festgelegt.

Das Ladegeschäft hat sich etwas verspätet, deshalb können wir erst am Nachmittag ablegen. Das Wetter zeigt wieder die vorherrschende Farbe Grau.

Mit Lotsenhilfe geht es wieder hinaus in den engen Singlefjord. Bei Tageslicht ist die Durchfahrt nicht weniger beeindruckender als in der Nacht zuvor.



Wir erreichen den äußeren Schärengarten und kreuzen hier den Kurs der Sirocco, mit der wir 1985 mit Christel und Martin von Maasholm durch die schwedischen und norwegischen Schären nach Moss segelten. Zwischen den Hvaler Inseln hindurch windet sich der Kurs nach Frederikstad, vorbei an runden Granitfelsen, an bewaldeten Ufern mit kleinen Fischerhäfen und unzähligen Holzhäusern in rotbrauner oder ockergelber Farbe.

Der Containerterminal von Frederiksstad liegt weit entfernt von der Innenstadt in einem typischen Industriegebiet mit Silos, Tanks und Lagerhallen. Da zum Abend die Sonne noch einmal durchkommt, nehme ich nach dem Abendessen den langen Weg in die Stadt unter die Füße.



Interessant ist die gut erhaltene Altstadt mit Wall- und Befestigungsanlagen. Mit der kleinen Fähre setze ich hinüber zur Neustadt. Aber auch dort ist es wie ausgestorben. Die Fußgängerzone ist menschenleer und die Kneipenmeile lockt

mich nicht. Das Taxi bringt mich zurück. Das Ladegeschäft geht die ganze Nacht weiter. Manchmal schrecke ich aus dem Schlaf hoch, wenn ein unsanft abgesetzter Container das Schiff erschüttert.

Samstag, 05.04.08

Um 03:00 Uhr ist die Verladung beendet. Eine halbe Stunde später kommt der Lotse an Bord und wir legen ab. Die Nacht ist klar; die Sicht ist gut und das Fahrwasser ist bestens befeuert. Der Captain bringt das Schiff an den vielen Felseninseln und Untiefen vorbei sicher hinaus nach See. Es bleibt bis zum Frühstück noch Zeit für eine Runde Schlaf.

Am Vormittag klart der Himmel auf. Am Horizont zeigen sich dicke Wolkenbänke. Aus SW bläst uns ein strammer Wind in die Zähne. Der Bug des Schiffes wirft weiße Gischtwolken auf, die als Sprühwasser über das gesamte Deck wehen. Der Gegenwind bremst unsere Marschgeschwindigkeit auf 13 kn ab. So überqueren wir das Skagerak.



Am Nachmittag fahren wir an der Westküste Jütlands entlang nach S. Mit dem Glas ist der weiße Dünenstreifen gut zu erkennen. Der Wind hat auf W gedreht, sodass wir nicht mehr so hart gegenan gehen müssen. Allerdings haben wir nun den Seegang von querab und das Schiff rollt in langen Bewegungen von der einen auf die andere Seite. Abends nimmt die Bewölkung zu und der Wind ab. Jütlands Küste verbirgt sich im aufziehenden Dunst. Es sollte eine ruhige Nacht werden.

Sonntag, 06.04.08

Um 06:00 weckt mich mein Handy. Wir stehen vor der Wesermündung. Die Sicht ist ausgezeichnet; man kann die Wangerländer Küste bis hinunter nach Wilhelmshaven sehen. Von der Brücke aus verfolge ich die Einsteuerung nach Bremerhaven, vergleiche die vielen befeuerten Bojen mit dem entsprechenden Eintrag in der Seekarte. So ist es mal wieder ein

Das Schiff

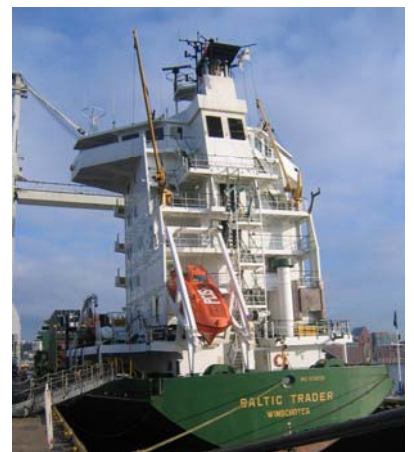
Die „Baltic Trader“ wurde 1995 auf der Peterswerft in Wewelsfleth gebaut. Sie ist 116,40 m lang, 19,50 m breit und hat einen max. Tiefgang von 7,60 m.

Die Hauptmaschine leistet 3.960 Kw. Damit wird eine Geschwindigkeit von ca. 16 kn (ca. 30 KM/h) erreicht.

An Deck können 192 40' Container, unter Deck 66 40' Container geladen werden.

Das Schiff läuft unter niederländischer Flagge für die Reider-Shipping aus Winschoten.

Als Feeder (engl.: Verteiler) verkehrt es im Wochenrhythmus zwischen den Terminals mit kontinentalem Verkehr und den Häfen im südlichen Skandinavien.



navigatorisches Highlight, diese Ansteuerung mit zu erleben.

Um 08:00 liegen wir in Bremerhaven am Stromkai fest. Sofort beginnt das Gewusel der Entladung und der Verteilung der Container.



Nach dem Frühstück wollen Herr Sch. und ich in die Stadt. Der Weg ist weit. Außerdem regnet es und es ist schauerlich kalt. Wir nehmen das Taxi. Herr Sch. will in das Auswanderer-Haus. Ich lasse mich am Deutschen Schifffahrtsmuseum absetzen. Ich lasse mir viel Zeit zur Besichtigung der maritimen Glanzstücke. In der Abteilung der Frachtschiffahrt entdecke ich ein wunderschönes Modell der „Baltic Trader“. Welch glücklicher Zufall.



Zum Mittag leiste ich mir in der Strandhalle eine Finkenwerder Scholle. Ein Genuss, nach dem eher einfachen Essen an Bord. Dazu der Blick über die Weser, auf der das wechselhafte Wetter mal Sonnenreflexe, mal dunkle Wolken Schatten zaubert.

Um 14:00 Uhr ist Bordzeit angesagt. Zwei Stunden später legen wir ab. Auf Weser und Elbe ist reger Schiffsverkehr.



Dazu liegen noch einige dicke Pötte draußen auf Reede. Auf der Aussenwe-

ser bietet sich ein einmaliges Schauspiel: Die Sicht ist außergewöhnlich gut. Im S können wir die Türme und das Kraftwerk von Wilhelmshaven sehen. Im W liegt Wangerooze; deutlich ist der Westturm auszumachen. Im N ragen die Felsen von Helgoland über die Kimm und im E wimmelt es an der Dithmarscher Küste von Windrädern, die in der Abendsonne hell angestrahlt werden. Selbst der Captain, der hier jede Woche einmal vorbei kommt, ist von der Besonderheit der Sicht beeindruckt.

So fahren wir in die Elbe ein. Die letzten Meilen unserer Reise brechen an. Dazu vergoldet die Abendsonne unser Kielwasser. Um 20:00 grüsst die Kugelbake von Cuxhaven herüber. Das Abendlicht verdämmt; Dunkelheit senkt sich über die Elbufer. Vielfältige Lichter gehen an.

Noch einmal erlebe ich eine Einsteuerung mit Feuer in Linie, Quermarkenfeuer und befeuerten Fahrwassertonnen. Als Hamburg näher kommt, verdichtet sich das Lichtermeer. Dann stehen wir wieder vor dem Container-Terminal am Eurogate. Überall Lichter, überall Kräne und Hubfahrzeuge, die mit gelben Warnblinkleuchten ihre Geschäftigkeit signalisieren. Der Containerterminal kennt keine Nachtruhe.



Um 01:00 ist das Schiff am Eurogate fest. Der Captain wird das Schiff in aller Frühe verlassen, um seinen Urlaub anzutreten. Ich verabschiede mich von ihm und bedanke mich für diese sichere und beeindruckende Reise. Dann zum letzten mal ab in die Kojе.

Montag, 07.04.08

Duschen, Packen und Frühstück; um 09:30 verlassen Herr Sch. und ich das Schiff. Per Taxi geht es zum Hauptbahnhof. Bald geht die Bahn nach Schwelm. Um 16:00 stehe ich vor der Tür; Hund und Frau freuen sich, dass der Alte wieder zurück ist. Ich bin wieder angekommen.

Die Route

Die Reise begann in Hamburg. Von dort führte sie die Elbe hinaus auf die Nordsee. Nordwärts ging es entlang der dänischen Westküste, um Skagen herum in das Kattegat, den Limfjord einwärts nach Aalborg. Von dort fuhren wir quer über das Skagerak zum norwegischen Halden. Von dort war es ein kurzer Weg nach dem nahe gelegenen Fredrikstad. Zurück führte uns die Reise über Kattegat, Nordsee nach Bremerhaven. Von dort ging es zurück zum Ausgangshafen Hamburg.

