Sabine UmLa-Latz

Per Containerschiff von Antwerpen nach Irland und zurück

# Drei Frauen Auf'm Frachter

Roter oder grüner Pulli? Das sieht doch jedes Kind. Auch Diana. Doch laut Amtsarzt ist sie grünblind. Ihr Traumberuf, Kapitänin zur See, blieb ihr daher verschlossen. Die Begeisterung für die Seefahrt ist dennoch ungebrochen. Im Kollegenkreis erzählt sie von ihren Segelabenteuern und dem Wunsch, einmal mit einem Containerschiff zu fahren. Der Funke springt über, Judith und Sabine wollen mit. Ein Unternehmen, das Frachtschiffreisen vermittelt, ist im Internet schnell gefunden. Die drei Frauen buchen einen einwöchigen Törn von Antwerpen nach Irland und zurück.

Was für ein poetischer Name für einen Frachter, denke ich, als ich mit der Buchungsbestätigung Informationen über „unser" Schiff erhalte. Ich überlese erst mal das zweite „e" in der Mitte von „MS Elbfeeder" und sehe vor meinem geistigen Auge das Bild eines zarten Federleins, das auf dem Meer schwimmt. Später finde ich heraus, dass es sich bei einem „Feederschiff" (von englisch „feed" = „füttern") um ein kleineres Containerschiff handelt, das als Zulieferer für die großen Interkontinentalfrachter fungiert. Mit 140 Metern Länge, 22 Metern Breite und Platz für 900 Container ist das Schiff für unseren Geschmack allemal groß genug, und wir verfolgen im Internet bereits vorab immer mal wieder seine Route und aktuelle Position. Mit ihrem grünen Rumpf passt die Elbfeeder gut nach Irland, finde ich.

Als wir am 4. März im Güterhafen von Antwerpen am Terminal 1700 ankommen, stellen wir fest, dass hier besondere Regeln gelten und man sich auf dem Gelände nicht einfach frei bewegen kann. Am Eingangstor sind wir bereits angemeldet, ein Sicherheitsbeamter checkt unsere Reisepassnummern. Zum Schiff eskortiert uns anschließend ein Shuttlebus. Ein asiatisch aussehender Seemann, der sich mit dem Namen Mel vorstellt, begrüßt uns freundlich an der Gangway der Elbfeeder und ruft gleich einen zweiten Kollegen herbei, um unser Gepäck in die Kabinen zu tragen. Von der überaus herzlichen und hilfsbereiten Art der beiden Philippinos sind wir auf Anhieb positiv beeindruckt.

# Willkommen an Bord

Das Ambiente im Schiff wirkt nüchtern, technisch, wie erwartet absolut untouristisch, jedoch sehr ordentlich und gepflegt. Unsere beiden Mannschafts-Doppelkabinen liegen im Erdgeschoß, also auf dem „Main Deck“, und sind zweckmäßig mit Stockbetten, einer Sitzecke und Schränken ausgestattet. Zu jeder Kabine gehört ein Bad mit WC, Waschbecken und Dusche. Das große Bullauge ist mit einem Metalldeckel verschlossen. Nachdem Mel den Deckel losgeschraubt hat, haben wir Tageslicht und einen freien Blick nach draußen, der bei Ebbe jedoch an der Kaimauer endet. Als wir gerade unsere Siebensachen verstauen, erscheint in der Tür ein europäisch aussehender Seemann. „I’m Evgeniy“, stellt er sich vor. „Are you the captain?“, frage ich. „Do I look like a captain?“, erwidert er mit sonorer Stimme und schmunzelt. Ich schaue ihn mir an: etwa 1,95 m groß, kräftig, muskulös, noch recht jung. Sein klarer Blick strahlt Autorität aus. „Äh, yes, you do!“, antworte ich. Diese Frage wäre also geklärt. Das ist der Mann, der an Bord das Sagen hat.

Wenig später lernen wir auch den jungen Gennia kennen, der uns durchs Schiff führt, alles Wichtige zeigt und uns eine Sicherheitseinweisung gibt. Außerdem Oleg, den Chief Engineer, mit dem wir den Respekt einflößenden Maschinenraum besichtigen. Interessiert und neugierig saugen wir die vielen Eindrücke und Informationen auf und löchern die Seeleute mit Fragen. Wie auf Frachtschiffen üblich, gibt es bereits um 17 Uhr das Abendessen. Dieses nehmen wir im Speise- und Aufenthaltsraum der Offiziere auf dem sogenannten Poopdeck ein. Auf dem Deck befinden sich auch ein zweiter Speiseraum für die übrige Mannschaft sowie die Küche. Hier ist das Reich des ukrainischen Schiffskochs Sascha. „I’m the cookie“, sagt er. Wir können uns ein Schmunzeln nicht verkneifen. „You must have eat!“, wird er in der kommenden Woche immer wieder betonen und uns väterlich umsorgen. Ein Mensch, den man direkt ins Herz schließt und mit dem wir in den nächsten Tagen viele interessante Gespräche, unter anderem auch über die Hintergründe des Russland-Ukraine-Konflikts, führen. Im Speiseraum hängt eine Crew-Liste, der wir entnehmen, dass die Mannschaft aus drei Russen, drei Ukrainern, vier Philippinos und zwei Indern besteht.

# Ein Spiel mit großen Legosteinen

Die ganze Nacht hindurch und bis zum frühen Nachmittag des nächsten Tages werden Container aufgeladen. Wir beobachten das geschäftige Treiben und sind beeindruckt von der Menge des Materials, das hier bewegt wird. Von der 30 Meter hohen Brücke unseres Schiffs sieht es ein wenig aus, als ob bunte, überdimensionierte Legosteine aufeinandergesetzt werden. Automatische „Twistlocks“, deren Funktionsweise uns Mel erklärt, verbinden die übereinander gestapelten Container miteinander, sodass sie zwar senkrecht per Kran wieder gelöst und abgehoben werden, seitlich aber – etwa bei hohem Seegang – nicht herunterrutschen oder -fallen können. Unser Chief Officer Vladimir ist für die gewichtsmäßige Verteilung der Ladung verantwortlich. Er sorgt dafür, dass das Schiff auf See über eine optimale Stabilität verfügt. Und er berechnet die Menge des Ballastwassers, das im Rumpf mitgeführt wird. Ein ausgeklügeltes System und eine Wissenschaft für sich.

Gegen 14 Uhr sind wir bereit zum Auslaufen. Mit einem Lotsen an Bord fahren wir zunächst durch die enge und kurvige Wasserstraße der Schelde. Jetzt, da es wirklich losgeht, sind wir schon ein bisschen aufgeregt, erklimmen die vielen Stufen der Außentreppe bis zur Brücke und wollen nichts verpassen. Vor uns liegen 630 Seemeilen, also 1.167 Kilometer, nach Dublin. Gedanken schießen durch den Kopf: Wie wird das Wetter unterwegs sein? Sind wir seefest genug, oder werden wir die Fische füttern? Die irische See ist dafür bekannt, dass sie durchaus rau sein kann, insbesondere in dieser noch winterlichen Jahreszeit. Der 25-jährige Gennia, Zweiter Offizier an Bord, zeigt uns auf dem Bildschirm Wettergrafiken, auf denen Windstärken und Wellenhöhen der nächsten Stunden und Tage simuliert und in bunten Farben dargestellt sind. Laut der Vorhersage brauchen wir keine extremen Bedingungen zu befürchten, doch mit Wellenhöhen von 2 bis 4 Metern in der irischen See muss man immer rechnen.

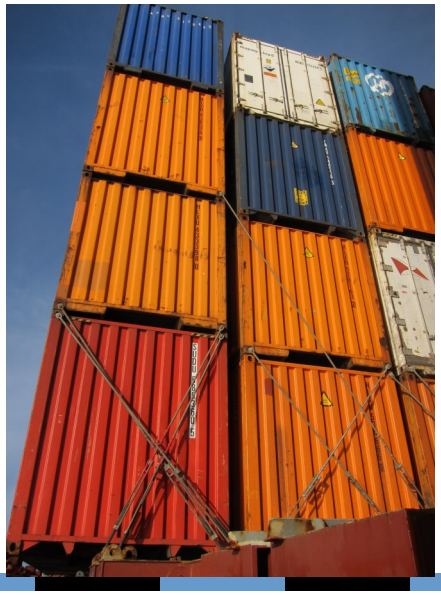
Zunächst haben wir allerdings herrlichen Sonnenschein. Auf der Schelde, der Nordsee, im Ärmelkanal und entlang der Südküste Englands herrschen ruhige See und perfekte, klare Sicht. Ein Traum! Auf der Brücke unterhalten wir uns mit Kapitän Evgeniy und dem Lotsen und lesen die Seekarte. Welchen Kurs fahren wir gerade? Wie ist unsere aktuelle Position? Wie weit ist es bis zur Westspitze von England? Zuhause absolviere ich gerade einen Kurs zum Sportbootführerschein See und habe Spaß daran, das Gelernte an Bord der MS Elbfeeder in der Praxis zu überprüfen. Funktioniert prima.

# Blackout in der irischen See

Wird es auf einem Frachtschiff denn nicht langweilig? Diese Frage hat vorab so mancher gestellt, und wir konnten sie vor Antritt der Reise mangels Erfahrung nicht recht beantworten. Sicherheitshalber haben wir ausreichend Lesefutter mitgenommen. Doch so viel sei gleich gesagt: Über ein paar Seiten sind wir nicht hinausgekommen. Viel zu spannend ist es, Stunden auf der Brücke zu verbringen, Gespräche mit den Seemännern zu führen und aufs Meer hinauszuschauen. Was zählt, ist das reale Erlebnis im Hier und Jetzt; die wertvolle Zeit ist mir zu schade, um mich in die fiktive Welt eines Buches zu versenken.

Als wir nach rund 26 Stunden auf See die äußerste Ecke Englands umfahren haben und Kurs 000° in Richtung Norden setzen, kommen die Wellen. Aus Westen, vom Atlantik. Sie treffen nun seitlich aufs Schiff und sorgen für ein hübsches Hin-und-her-Geschaukel. Zeit zum Fische füttern! Nun kommen tatsächlich auch die vorsorglich mitgebrachten Vomex-Tabletten zum Einsatz. Doch Schiffskoch Sascha insistiert: „You must have eat!“ Diana ist nicht überzeugt und setzt beim Abendessen eine Runde aus. Da meine beiden leicht seekranken Mitreisenden heute Abend verständlicherweise nicht sonderlich zur Unterhaltung beitragen, steige ich die Treppen hinauf zur Brücke. Draußen wird es langsam dunkel, Vladimir hat Wache im Steuerhaus. Mit dem ruhigen, anfangs etwas schüchtern wirkenden 50-Jährigen komme ich ins Gespräch. Er erzählt von seinen Erlebnissen als Seemann auf den Weltmeeren. Plötzlich leuchtet ein Alarmknopf auf: „Maschinenraum bemannt“, besagt er. Das ist erst mal nichts Ungewöhnliches. Doch wenige Augenblicke später blinken etliche Dioden, Alarmsignale piepen, das Licht erlischt, der Motor verstummt. Ich sehe Vladimir sofort an, dass die Situation alles andere als normal ist. Er beteuert, dass er so etwas noch nie erlebt habe.

Vielleicht ein oder zwei Minuten später ist auch der Kapitän auf der Brücke. „Was ist passiert?“, frage ich ein wenig ängstlich. „Also, ich habe schon mal meinen Pass und mein Portemonnaie eingesteckt“, scherzt Evgeniy. So kennen wir ihn. Er telefoniert mit dem Maschinisten und erfährt, dass ein Schlauch im Kühlsystem geplatzt ist. Wir haben ein Blackout und sind manövrierunfähig. Zum Glück mitten auf hoher See und bei vergleichsweise ruhigem Wetter, beruhigt mich der Kapitän. Ein bisschen unwohl ist mir schon, doch Evgeniy wirkt ruhig und souverän. Ich vertraue darauf, dass er die Situation im Griff hat. Ich gehe hinunter zu Judith und Diana, die mit fragendem Blick im Aufenthaltsraum sitzen. Nun, wir müssen wohl abwarten, bis die Maschinisten den kaputten Schlauch ersetzt haben. Dies ist aber erst möglich, wenn sich das System etwas abgekühlt hat. So treiben wir eineinhalb Stunden wie ein Stück Holz in der irischen See. Ein mulmiges Gefühl. Als es endlich weitergeht, erwartet uns eine unruhige Nacht: Wir werden ordentlich durchgeschaukelt und ich denke immer wieder an die Blackout-Situation. Der Kapitän und die Ingenieure tun aus nachvollziehbaren Gründen in der Nacht kein Auge zu. Glücklicherweise gibt es keine weiteren Zwischenfälle, alle Maschinen laufen wieder normal.



## Sightseeing in Dublin und Cork

Sicher und wohlbehalten erreichen wir schließlich am Morgen Dublin und freuen uns auf die Gelegenheit zum Sightseeing. Die Stadt begrüßt uns mit Sonnenschein. Da wir keinen Bus und kein Taxi finden, marschieren wir im Schweinsgalopp in die City. Die Zeit ist knapp, denn wir sollen um 15 Uhr wieder auf dem Schiff sein. So gerät der Landausflug ein wenig gehetzt, doch wir bekommen immerhin einen ganz guten, wenn auch oberflächlichen Eindruck von Irlands Hauptstadt. Sogar ein paar Souvenirs können wir einkaufen. Im Park der St. Patrick's Cathedral verschnaufen wir ein wenig, bevor uns ein Taxi am Nachmittag pünktlich zurück „nach Hause" zur Elbfeeder bringt. Das Beladen des Frachters verzögert sich allerdings, sodass wir erst gegen Abend in Richtung Cork auslaufen können. Schade, dann hätten wir doch nicht so rennen müssen und gemütlich ein Guiness im Pub trinken können.

In Cork haben wir am nächsten Tag erfreulicherweise mehr Zeit für Besichtigung, Shopping und einen Restaurantbesuch. Schon die Einfahrt durch einen langen Fjord ist spektakulär. Wir passieren die malerische Hafenstadt Cobh, früher Queenstown, die letzte Station der 1912 gesunkenen Titanic. An den Tivoli Docks angekommen, ordern wir diesmal gleich im Hafen ein Taxi und sind schnell in der Stadt. Der Taxifahrer sieht aus wie der Vater des Protagonisten im Film „I will dance", so wie viele irische Männer um die 50 Jahre. Verblüffend, diese Ähnlichkeit. Sie könnten alle Brüder sein. Nachdem sich die Bewölkung am Vormittag verzogen hat, genießen wir erneut einen wunderbar sonnigen Tag. Wenn Engel reisen! Die bunten Fassaden der Häuser entfalten bei blauem Himmel und Sonnenschein ihre volle Pracht. Doch bei genauerem Hinsehen bemerken wir die oft ärmliche Ausstattung vieler Gebäude. Einfach verglaste Fenster, abgedichtet mit dem guten, alten Kitt, lassen erahnen, wie es bei dem hier oft rauen Wetter durch die Ritzen zieht.

## Einblick in den Alltag der Seemänner

Zurück an Bord, nutzen wir die Zeit für ein kleines Workout. Sechsmal die Treppen bis zur Brücke rauf und wieder runter, heißt die Abmachung. Anschließend bin ich reif für die Dusche und freue mich auf das von Sascha zubereitete Abendessen, bei dem es wie immer eine ordentliche Portion Fleisch gibt. Warnung: Als Vegetarier hat man es auf einem Frachtschiff schwer!

Bei der Rückreise haben wir uns endgültig an das nächtliche Schaukeln sowie an das Dröhnen des Motors gewöhnt und schlafen wie die Babys. Judith fragt sich, ob sie wohl zuhause in der ruhigen Wohnung noch schlafen kann. Ich gebe ihr den Tipp, Waschmaschine, Fön und Staubsauger ins Schlafzimmer zu stellen und nachts laufen zu lassen.

Einen besonderen Programmpunkt hat die Elbfeeder am Ende noch für uns parat: Aufgrund eines Fehlers in der Kommunikationskette steht zunächst kein belgischer Lotse für uns bereit, obwohl er wie erforderlich zwölf Stunden zuvor bestellt wurde. Wir müssen warten. Auf diese Weise erleben wir am letzten Tag noch ein spannendes Ankermanöver in der Nordsee, das es auch nicht alle Tage gibt.

Mit vielen Eindrücken, Erlebnissen und äußert interessanten Einblicken in das Leben und den Alltag der Seemänner legen wir nach insgesamt über 2.500 Kilometern auf See an Terminal 1700 in Antwerpen an. Die Besatzung der MS Elbfeeder ist uns in dieser Woche menschlich wirklich ans Herz gewachsen. Wir werden gewiss noch oft an sie denken: Zum Beispiel an Kapitän Evgeniy, der immer einen coolen Spruch auf Lager hat – „Safety first, and then coffee!“, Schiffskoch Sascha, der seine Familie wegen des Krieges von Mariupol in der Ukraine nach Kaliningrad umgesiedelt hat, Chief Engineer Oleg, den wir nur in kurzer Hose gesehen haben, den gläubigen Katholiken Mel, der dafür betet, immer wieder sicher im Hafen anzukommen und den 22-jährigen Inder Paramesh, den das Heimweh nach seinen Eltern plagt.