Wasserschutzpolizei auf Kontrollfahrt in der Kieler Förde (l.); Der Hafen Kotka auf der elektronischen Seekarte (r.)

Zwei Schiffsdamen auf einen Streich

Ursprünglich sollte der Titel dieser Geschichte lauten: »Christian und NOK – eine Zitterpartie. Herbstliche Frachter-Impressionen zwischen Lettland, West- und Ostpreußen«. Peer Schmidt-Walther musste umdisponieren und hat das nicht bereut.

Das Sturmtief »Christian« war nicht schuld, die Sperrung des Nord-Ostsee-Kanals wegen der Bergung des Havaristen **Siderfly** geradezu ein Glückstreffer. Doch es braute sich etwas ganz anderes zusammen, eine Zitterpartie mit anschließendem Knockout. Nach dem Motto: Erstens kommt es anders – nicht nur bei Frachtschiffreisen – sondern auch zweitens, als man denkt…

Kurze Begrüßung durch die beiden Wachleute. Auf Klingeldruck sprintet ein Terminal-Bus heran, das Drehkreuz ist freigegeben und unter gelb blinkender Rundumleuchte fegen wir durch das Bremerhavener Container-Gebirge. Stopp vor einem weißen Schiffsaufbau, an dessen Flaggenstock Schwarz-Rot-Gold im steifen Nordsee-Wind flattert. Die Weser scheint wie leer gelaufen zu sein: Niedrigwasser, »unser« Schiff liegt ganz tief. Es macht sich so klein, dass der Name nicht zu lesen ist. Aber anhand eines Rettungsrings an der Reling können wie es identifizieren: **Anke Ehler** und darunter **Otterndorf** steht da schwarz auf orangefarbenem Grund.

Zwei philippinische Matrosen mühen sich mit der Gangway und der Fahrer wartet ab bei geschlossenen Wagentüren: »Ich darf Sie nicht aussteigen lassen, solange das Ding nicht klar und sicher für Sie ist!« Der Landgang schwebt am Kranhaken herab, bleibt aber neben der Kaikante schräg in der Luft hängen. Ein böses Omen: Aus und vorbei unsere einwöchige Frachterreise nach Königsberg, der Partnerstadt von Bremerhaven, Riga und Gdynia?

Ein dritter Mann, offenbar der Erste Offizier, greift lautstark ein und nimmt die Sache selbst in die Hand, bis die schwere Gangway in Position liegt. Wir dürfen den Wagen verlassen. Unter uns gurgelt die schwarze Weser, als wir gebückt, vorsichtig einen Fuß vor den anderen setzend, unter den Kranstroppen hindurchkriechen.

Lawine losgetreten

In der Messe wartet schon der Zweite Offizier, ein junger, baumlanger Ukrainer mit finsterer Boxermiene. »Passports!«, bellt er in barschem Kommandoton. Wir zucken zusammen und gehorchen. »No visas?«, brabbelt er mit hochgezogenen Augenbrauen beim Blättern in den Dokumenten und brummt böse: »Not possible!« Als Besitzer eines gültigen Seefahrtsbuches brauche ich

Maschinist bei der Arbeit in der Werkstatt

Containergebirge im Hafen von Kotka (l.); Über die Gangway wieder an Bord der »Katharina Schepers« (r.)

Besprechung auf der Brücke (v.l.n.r.): Zweiter Offizier, Kapitän, Zweiter Ingenieur und Chief (l.); Vor Anker an der Brunsbüttler Schleuse (r.)

keins, erkläre ich ihm, und Uli, der mitfahrende Kollege, will im russischen Kaliningrad gar nicht an Land gehen. Der Zweite verschwindet ins Schiffsbüro und kommt mit einem Papier zurück, auf dem wir schon als Passagiere verzeichnet sind. Abgemacht war hingegen der Eintrag in die Crewliste.
Kapitän Jürgen Schulz und der Erste Wolfgang Prawitz beraten sich, sind sichtlich bemüht, die unangenehme Geschichte in unserem Sinne zu lösen. Was jetzt? Der Zweite wird angewiesen, den Reederei-Agenten in Kaliningrad anzurufen. »Ohne Visum kommen Sie nicht nach Königsberg rein«, schüttelt der Kapitän den Kopf, »kein Scherz«! Ich kann zum Thema einen Artikel aus dem internationalen Seerecht vorweisen. In dem ist zu lesen: »Zwar gelten Schiffe nicht – wie zum Beispiel Botschaften – als exterritoriales Gebiet; trotzdem unterliegen sie grundsätzlich dem Rechtsbereich des jeweiligen Flaggenstaates und nicht dem Land, in dessen Hoheitsgebiet sie sich befinden. Dies hat nur Kompetenzen im Hinblick auf Verkehrsleitung und -sicherheit sowie auf zollrechtliche Bestimmungen!«
Ich rufe einen befreundeten Kapitän an. Er kennt das Seerecht aus dem Eff-Eff. »Vergiss deine Hoffnungen!«, meint er.
Kapitän Schulz meint beschwichtigend: »Ich hab noch nie gehört, dass man im Transit mit einem Schiff Visa benötigt. Aber warten wir mal ab bis morgen, die werden sich schon melden. Schließlich sind wir gute Kunden für die Russen.« Er muss jetzt umschalten und steigt zur Brücke hinauf.

Die große Brücke des Frachters

Blick in die Eignerkabine

Unerwünscht mit Geiselnahme

Kurz vor 22 Uhr wird die Maschine gestartet. Kapitän Schulz legt unter Assistenz eines Hafenlotsen pünktlich ab und dreht in den Strom. »Einlaufen Nord-Ostsee-Kanal gegen vier Uhr«, meint er optimistisch. Doch die Kanalverwaltung bremst. Der Anker rasselt am frühen Morgen in den Elbgrund auf Brunsbüttel-Reede, die Maschine verstummt. Ruhe im Schiff. Wie lange? Keiner weiß es. Nur, dass der Havarist **Siderfly** im Kanal heute geborgen werden soll.
Computer-Check. Eine E-Mail vom Kaliningrader Agenten, die alle erblassen lässt: »Nach Abwägung aller Umstände müssen wir bei Zuwiderhandlung folgendes mitteilen: 70 bis 110 Euro Strafe für jeden Passagier, Arrest; 5000 Euro Strafe für den Kapitän; Schiff wird so lange nicht abgefertigt, bis der Fall geklärt ist.«
Kapitän und Erster, sonst zwei Männer und die Ruhe selbst, werden unruhig. Mit Whiskey und Zigaretten könne man wohl in dieser Situation auch nichts mehr machen, denn alle wissen jetzt Bescheid, auch Reederei und Charterer. Wir sitzen in einem Boot und voll in der Falle.

Die rettende Idee

Das ist nicht mehr nur ein böses Omen, sondern blanke Realität: runter vom Schiff, und zwar in der Schleuse. Aus! Wir gehen in unsere Kammern und packen alles wieder zusammen, was wir am Abend vorher noch seegangsfest gestaut haben.
Auf Reede liegt eine Reihe von Schiffen. Auch das Container-Feederschiff **Katharina Schepers** ist darunter, »die geht vermutlich mit uns in die Schleuse.« Seine Worte lösen eine Initialzündung in mir aus. »Vielleicht…?«, geht es mir sehr vage durch den Kopf.
Doch das Gute liegt – im echten Wortsinn – doch oft so nahe. Anruf bei Frachtschiffreisen Pfeiffer mit der Frage, ob sie nicht zufällig auch die **Katharina Schepers** vermitteln. Ein goldrichtiger Hinweis! In Wuppertal bemüht man sich sofort und geradezu rührend um unser Problem. Das Team von Nina Pfeiffer signalisiert schließlich, dass auf der **Katharina Schepers** zwei Kabinen frei seien, Reeder, Charterer und Kapitän nichts gegen eine Mitreise haben. Jubel, und die Schiffsführung ist erleichtert über diese fast schicksalhafte Wendung.
Ab 14 Uhr soll der Kanal im Einbahnverkehr freigegeben werden, hört man. Doch bis 17 Uhr rührt sich nichts. Nach über 13 Wartestunden grünes Licht. **Anke Ehler** läuft in die noch verbliebene einzige intakte 320 Meter lange Schleusenkammer ein – für drei weitere Stunden, wird angekündigt. Eine rekordverdächtige Liegezeit. Und die kürzeste Frachterreise meines Lebens: Rund 70 Seemeilen von Bremerhaven nach Brunsbüttel.

Daten »Katharina Schepers«

Bauwerft: Sainty Marin Yangzhou; **Eigner:** Highseas Shipping Seven B.V., Niederlande; **Bereederung:** HS Bereederungs GmbH & Co KG, Haren/Ems; **BRZ:** 10318; **Länge über alles:** 151,74 Meter; **Breite:** 23,40 Meter; **Tiefgang (maximal):** acht Meter; **Hauptmaschine:** MAN, 9000 kW; **Geschwindigkeit (maximal):** 18 Knoten; **Bugstrahlruder:** 800 kW; **Flagge:** Zypern; www.frachtschiffreisen-pfeiffer.de

Blau, aber trocken

Hinter der **Anke** hat jetzt auch die **Katharina** festgemacht. Wir haben viel Zeit, um das Von-Schiff-zu-Schiff-Manöver abzuwickeln. Das dürfte bislang auch einmalig sein.
An Bord unserer doppelt so großen Nachbarin werden wir freundlich von zwei vermummten philippinischen Matrosen in Empfang genommen. Der Erste Offizier Vyatscheslav Sokolov kommt entgegen und geleitet uns zu den gemütlichen Kabinen. Lächelnd – in krassem Gegensatz zu seinem Landsmann auf der **Anke Ehler.**
In der Offiziersmesse ist schon für uns gedeckt. Unter Folie je eine Räuchermakrele mit Kartoffelsalat. Lecker! Smutje Primo Qujano kommt rein und ist entsetzt: »Das ist für Kapitän und Chief bestimmt!« Oh je, was für ein peinlicher Start! Master Oleksander Nadiein ficht das nicht an. Der 43-jährige Ukrainer stellt sich strahlend vor und lässt Smutje Primo – ein ganz ausgezeichneter Küchenchef, wie er im weiteren Verlauf der Reise mehrmals täglich beweist – eine Ersatzportion holen. »Nur«, gibt Nadiein zu bedenken, »wir sind zwar von außen blau, aber ein trockenes Schiff. Bier und andere Alkoholika gibt's bei uns an Bord nicht, lediglich Softdrinks und Wasser.« Aus Sicherheitsgründen, wie wir erfahren. Wodurch auch die Versicherungsprämie niedriger sei.

Mordsdusel gehabt

Auf der Brücke erleben wir die Schleusenausfahrt mit. Vor dem Kanalkilometer fünfg drängeln sich Schiffe fast Bordwand an Bordwand. **Katharina** und **Anke** machen die Schleuse frei für den von Osten kommenden Konvoi. Die Bergungsstelle des Havaristen darf nur im Einbahnverkehr bei langsamster Fahrt passiert werden. Ans Heck von **Katharina** spannt sich deswegen sogar ein Schlepper, der sie beharrlich durch das Nadelöhr zerrt.
Der Anblick der auf der Steuerbordseite wie ein Stuck waidwundes Wild liegenden **Siderfly** ist bei Nacht besonders erschreckend. Grelle Scheinwerfer beleuchten die gespenstische Szenerie. Arbeiter, ameisenklein, kriechen über die Decks, dicke Schläuche saugen Wasser aus dem Rumpf. Lotse und Kanalsteurer sind sich sicher, dass es auch in dieser Nacht nichts mit der Bergung wird. »Da haben wir ja 'n Mordsdusel gehabt«, meinen sie, »denn während der Hebung wird der Kanal wieder voll gesperrt«.
Nach über zehn Stunden Kanalfahrt – auch die mit zwei- bis dreistündiger Verspätung – nimmt MS **Katharina Schepers** Kurs auf das 627 Seemeilen entfernte Helsinki. Zwei ruhige See-

Anzeige

Willkommen in unserer Welt der Frachtschiffreisen

Erleben Sie Seefahrt hautnah. Seien Sie Gast auf einem Frachtschiff. Lassen Sie sich bezaubern von der ganz besonderen Atmosphäre in unserer Welt der Frachtschiffreisen!
Kompetenz aus Erfahrung: Seit rund 40 Jahren sind wir den Frachtschiffreisen verbunden. Wir organisieren gern Ihre persönliche Reise und beraten Sie ganz individuell.
Wir bieten rund 75 Reisen auf Binnenschiffen und Frachtschiffen zwischen 7 und 126 Tagen zu allen Kontinenten an.

INTERNATIONALE FRACHTSCHIFFREISEN **PFEIFFER** GMBH

Internationale Frachtschiffreisen Pfeiffer GmbH
Manteuffelstraße 6
D-42329 Wuppertal
Telefon +49 (0)202 452379
Telefax +49 (0)202 453909
mail@frachtschiffreisen-pfeiffer.de
www.frachtschiffreisen-pfeiffer.de

tage, aber mit »full speed« 18 Knoten, um wenigstens einen Teil der immensen Verspätung wieder aufzuholen. Dafür schluckt der 9000 kW-Diesel denn auch 32 Tonnen schwefelreduziertes Schweröl pro Tag. Das berichtet Chief Volodymyr Kadatskyy während seiner beindruckenden Maschinenraum-Führung.

Bei Kaffee, Tee und Gebäck auf der Brücke querab Hiddensee und Rügen möchte der Kapitän gern wissen, warum wir ausgerechnet da Urlaub machen wollen, wo andere arbeiten? Auf so eine abstruse Idee käme er niemals. Und dann so manche Passagiere, die meinten, wir seien jederzeit für sie da, so was wie Service-Personal. »Die sogar ernsthaft von uns verlangt haben«, lacht Oleksandr, »dass wir wegen der besseren Sicht die Container vor ihren Kabinenfenstern wegnehmen sollten«.

Container-Heavy-metal

Ruhige See am nächsten Morgen zwischen Estland und Gotland. Hinter grau drohenden Wolkentürmen verschafft sich die Sonne Oberwasser. Die Wende – zum Besseren natürlich!

»Schade«, blickt Uli nach Südosten, »Riga hätte ich mir gern mal angesehen, aber das läuft ja nicht weg, nächstes Mal«, sagt er, während wir unsere appetitanregenden Runden rund ums Hauptdeck drehen.

Am nächsten Abend: Helsinki voraus! 21.20 Uhr fest im Containerhafen Vuosaari. »Wenn die hier nachts durcharbeiten«, freut sich Oleksandr, »haben wir wieder Zeit gut gemacht«. Es gießt in Strömen, der Seamans Club dicht und kein Bus mehr zur Metro in die City. Damit ist der Landgang gestrichen. Zeit für einen Film-Abend mit der DVD: »Reise nach Königsberg«. Womit zumindest ein »Konserven«-Eindruck entsteht. Draußen rumpeln die Container ihren Polter-Song dazu: Eine Art »Heavy metal«.

Auslaufen nach dem Frühstück durch den Schärengarten in den Finnischen Meerbusen. Kurs Ost nach Kotka, dem Hafen, der Russland am nächsten liegt. Das Handy signalisiert: »Welcome in Russia«, als **Katharina Schepers** weitab den sichtbaren russischen Insel-Vorposten Ostrov Gogland passiert. Das klingt in unserer Situation wie blanker Zynismus. Der Spruch wird weggedrückt, auch weil das Telefonieren im weiß-blau-roten Sendegebiet extrem teuer ist.

»Katharina Schepers« klar zum Laden und Löschen

9. und 11. November mit Taifun

Kotka gewährt uns zwei halbe Tage und einen Abend, denn die straff gewerkschaftlich organisierten Hafenarbeiter lassen um Mitternacht den Hammer fallen und lehnen Nachtschichten ohne besonderen Grund ab. Nur weil wir Zeit verloren haben? So zerronnen wie gewonnen…

Für 15 Euro bringt uns ein Taxi vom Hafentor in die Stadt. Beim Lappin-Kulta-Bier lernen wir eine temperamentvolle Finnin – das gibt's auch! – kennen, die unser Deutsch hört und freundlich herüber lächelt. »Du musst dich nur in eine Kneipe setzen«, gibt sich Uli siegessicher, »dann erfährst du mehr, als im Reiseführer steht«. Ein Grund, sich zu ihr setzen und sie einzuladen. »Kippis«! »Prosst«! »Oikein hyvä«! »Serrr gutt!« Wir erfahren von Hilka mit ihrem rollenden R viel über Land und Leute, auch einiges zur strittigen Karelien-Frage und das daraus resultierende Verhältnis Finnlands zu Russland. Wirtschaftlich muss es brummen, so wie die vielen Lastzüge aus dem Putin-Reich, die durch den Hafen kurven.

Zeit noch für einen Wald-Ufer-Spaziergang mit allerletztem Pilze suchen und erfrischendem Acht-Grad-Ostseebad.

Welcome again

Nach dem Essen dreht das Schiff und nimmt fast die gesamte Hafenbreite ein: »Weil unsere Schraube links dreht«, erklärt der Master, »können wir hier viel besser manövrieren als mit Rückwärtsfahrt nach draußen«. Gekonnt macht er das, und der Lotse braucht fast nur zuzusehen.

Es brist auf bis zu Windstärke neun Beaufort aus Südwest. Das Schiff schüttelt sich unter den schräg von vorn anrennenden Brechern. Sturm und Container geben ihre markerschütternde Nachtmusik. An Schlaf ist in dieser Nacht nicht zu denken. Die Geschwindigkeit fällt ab auf zehn Knoten. Erst querab Ost-Gotland beruhigen sich die Elemente wieder.

Mit Höchstfahrt rauscht **Katharina Schepers** derweil wieder dem Nord-Ostsee-Kanal entgegen. Unvorsichtigerweise spekulieren wir schon über Zugverbindungen. Und dann kommt wieder alles anders: Anweisung von Kiel Traffic, dass der Frachter wie schon drei weitere am Leuchtturm ankern soll. Erst mal bis 14 Uhr, dann wird man weitersehen. »Darüber bin ich nicht informiert worden«, beklagt sich Kapitän Oleksandr Nadiein, »dann hätte ich langsamer gemacht und viel Sprit gespart«.

Um 17.30 Uhr ist es so weit, bis wir uns bei der freundlichen Crew bedanken und verabschieden können. »You are welcome again!«, lächeln sie und winken von der Reling zu uns auf die Schleuse Kiel-Holtenau herab.