

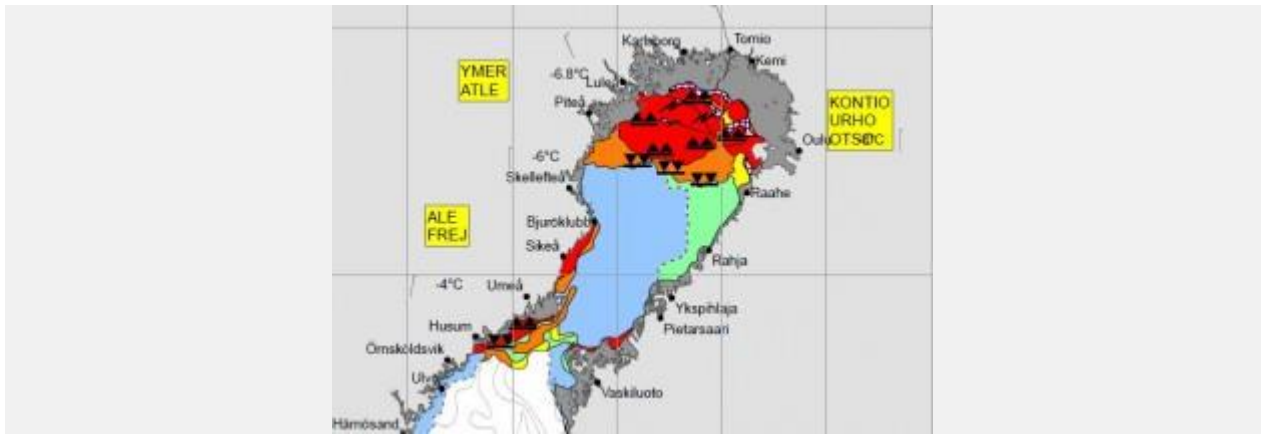
Nordfinnlandreise 2014

Frachtschiffsreise mit der TRANSTIMBER vom 27.2.-6.3.2014



In ein paar Tagen geht es los. Ostsee im Winter. Natürlich nicht mit der SNAEDIS, die steht noch gemütlich unter ihrer Plane an Land. Mit einem Papiertransporter der Schwedischen Rederi AB Transatlantic geht es von Lübeck über Göteborg nach Kemi und Oulu in Nordfinnland und zurück nach Lübeck – so ist jedenfalls der Plan. Route und Datum richten sich jedoch nach dem Ladungsaufkommen und den Eisverhältnissen und so weiß ich heute noch nicht sicher, wann es genau los geht und wie die Route tatsächlich

aussehen wird. Kollegen aus dem Eistank der HSVA hatten mir empfohlen die Reise Ende Februar / Anfang März zu machen, dann sollte mit der größten Wahrscheinlichkeit Eis im Bottnischen Meerbusen anzutreffen sein.



BSH Eiskarte vom 20-Feb-2014

Neugierig verfolge ich schon seit Anfang Januar die Eiskarten des BSH, aber dieser Winter ist kein ausgesprochener “Eis-Winter”. Die aktuelle Eiskarte vom 20. Februar zeigt Festeis nur direkt vor der Küste (in grau), sehr dichtes Eis mit 9/10-tel Eisbedeckung (rot) und dichtes Eis mit 7-8/10-tel Eisbedeckung (orange) nördlich des 65. Breitengrades. Südlich davon ist offenes Wasser (hellblau, weniger als 1/10-tel Eisbedeckung), nur bei “Nörra Kvarken” wird auch noch nennenswertes Eis anzutreffen sein. Auf jeden Fall bin ich neugierig, wie mir die Woche auf dem Frachtschiff gefallen wird.

Vollsperrung auf der A1

Zwei Stunden nach Lübeck sollten ja eigentlich reichen, dachte ich mir. “Vollsperrung zwischen Reinfeld und Lübeck” lautet die Durchsage im Verkehrsfunk als ich losfahre – das ist ja blöd. Nun ja, dann muss ich ab Reinfeld halt auf die Umleitungsstrecke. Der Feierabendverkehr ist dicht, wie üblich, aber um 17:30 Uhr bin durch den Horner Kreisel durch und auf der Autobahn. Geht doch. Leider wächst der Stau vor der Unfallstelle so rasant an, dass ich bereits irgendwo zwischen Bargtheide und Reinfeld zum Stehen komme, nichts geht mehr. Seitdem ich im Stau stehe habe ich bis 19 Uhr einen Kilometer geschafft. Oh je. Ab 19 Uhr sollte ich an Bord sein. Wann die TRANSTIMBER wohl ablegt? Zwei Baustellenfahrzeuge drängeln sich am Stau vorbei. Wo wollen die denn wohl hin? Mal geht es 50 m weiter, dann stehen wir wieder. Drei PKW’s mit Warnblinkanlage fahren am Stau vorbei. Gehörten die irgendwie zu dem Räumtrupp? Wohl eher nicht – kurz danach preschen fünf Polizeifahrzeuge mit Blaulicht an uns vorbei. Aha, die “gehören” wohl zu den drei PKW’s vorher...

Um 20 Uhr bin ich noch einen Kilometer weiter. Langsam fange ich an zu überlegen, wie ich am besten nach Göteborg fahre, wenn die TRANSTIMBER schon abgelegt hat?

Vogelfluglinie und dann über den Sund? Oder durch Dänemark und dann mit der Fähre von Frederikshavn nach Göteborg übersetzen? Die Stillstandzeiten werden kürzer, und die Fahrstrecken werden länger. Endlich, um 20:30 Uhr löst sich kurz vor Reinfeld der Stau auf. Nun bin ich schnell in Lübeck, und der Nordlandkai ist von der Ausfahrt Zentrum schnell zu erreichen. Ich muss mich am Eingang zum Kai anmelden. "TRANSTIMBER? Zweite Strasse links!" Aha...

Nur schade, das die hier nicht so richtig Strassen haben. Zwischen Lagerhallen und in mitten von Trailern mit riesigen Papierrollen frage ich nach dem Weg. Netterweise fährt einer der Hafenarbeiter mit seinem PKW vorweg und weist mir den Weg zum Schiff. Direkt am Liegeplatz kann ich meinen Fiesta parken. Neben dem Beetle von den anderen beiden Passagieren. Meinen Seesack nehme ich auf den Rücken und entere den Landgang auf. Dann noch eine Treppe seitlich am Ladungsdeck vorbei hoch zum Aufbaudeck. Die Außentür ist verschlossen und mit Zahlencode gesichert. Als ich noch einen Klingelknopf suche öffnet ein Seemann die Tür und nimmt mich in Empfang. Geschafft. Gut das die TRANSTIMBER heute zweieinhalb Stunden später als üblich ablegt, wie ich an Bord erfahre.

Von der Besatzung sehen wir erstmal nichts. Die sind wohl mit dem Beladen des Schiffes beschäftigt, oder haben Freiwache. Mal sehen, ob wir noch eine Kleinigkeit zu essen bekommen. In der Pantry steht eine Schale mit Obst, ein Teller mit Pfannkuchen und rote Grütze mit Sahne. So spät wie ich gekommen bin, immer noch gibt es etwas für hungrige Geister. Um 23 Uhr laufen wir aus. Die Trave ist hier ganz schön eng, da darf aber wirklich keiner von vorne kommen. Eine Frachtfähre von Finnlines und die ROBIN HOOD laufen ein. Wir warten so lange, bis die beiden ihren Liegeplatz erreicht haben und gegen 1 Uhr haben wir offenes Wasser erreicht.

Two feet! – What size?

Gestern Abend habe ich noch etwas gelesen. Als ich morgens ein Auge aufmache ist es schon hell. 7:25 Uhr. Ooops! In fünf Minuten antreten zum Frühstück, jetzt aber hoch. Geduscht wird später, für erste muss der Kamm reichen. Es ist diesig, manchmal kann man kaum Wasser um das Schiff erkennen, dann scheint sich die Sonne durch den Dunst zu quälen. Meine beiden Beifahrer sitzen schon in der Messe. Es gibt Obst, Müsli, gekochte Eier, frische Brötchen und überbackene Toastscheiben mit Schinken und Tomate vom Buffet. Auf einem Kreuzfahrtschiff könnte es kaum besser sein.

Nach dem Frühstück Sicherheits-einweisung vom 3. Offizier Leonardo. Fluchtwege, ISPS Vorschriften, Mülltrennung, Muster Station, Rettungsmittel (Schwimmwesten und Überlebensanzüge), Rettungsboote. Für mich als Schiffsentwerfer nicht allzu viel Neues, dafür habe ich zu viele Generalpläne gezeichnet. Danach gehen wir auf die Brücke und werden von einem freundlichen "Hello" begrüßt. "Did we met already yesterday in the

dark?”, frage ich den freundlichen Herren auf der Brücke. “Yes, I opened the door for you”, grinst er mich an. Der “Seaman” von gestern Abend war also der 1. Offizier (IO), der gerade Wache hat. “One man bridge operation”, ein einsamer Job. Johan freut sich mit jemandem klönen zu können.



Der 1. Offizier am Ladungsrechner

Wir sind die Nacht hindurch durch den Großen Belt nach Norden gefahren und passieren gerade Sjaellands Rev. Auf der elektronischen Seekarte sehe ich einen großen Windpark zwischen Grenaa und Anholt. Der war doch 2010 noch nicht da? “No, this windpark is brand new”, meint Johan und erklärt mir, dass wir wegen des tieferen Wassers und der möglichen höheren Geschwindigkeit nicht durch den Sund nach Norden fahren. Das diese Schiffe trotz der hohen Stabilität mit den Flume Tanks (Schlinderdämpfungstanks) ein angenehmes Rollverhalten haben. Nachmittags werden wir in Göteborg ankommen, nach etwa fünf Stunden Aufenthalt werden wir wieder auslaufen und nachts gegen 3 Uhr werden wir Kopenhagen passieren, erklärt er mir die Reiseplanung. Johan beklagt sich, dass der Beruf des Nautischen Offiziers keine Zukunft habe (zumindest als Europäer) und er schimpft über die verrückten Reeder, die trotz bereits vorhandene Überkapazitäten immer neue größere Schiffe bauen.



Gemütliche Sitzecke auf der Brücke

Vor dem Mittagessen begeben mich mit meinem Photoapparat auf Motiv Jagd. Bei dem diesigen Wetter nicht so erfolgreich. Und leider hat mein Laptop keinen Slot für die SD-Karte, so kann ich hier keine Fotos hochladen. Zum Mittagessen gibt es Nudeln mit einer

Schinken-Pilz Soße – sehr lecker. Dazu Salat und wer mag, zum Nachtisch verschiedene Sorten Melone.

Bevor wir in die Göteborger Schären einlaufen habe ich mich auf die Kojen und lese, ich habe reichlich Bücher mit. Am neugierigsten bin ich auf “Die Grundformen der Angst” von Fritz Rieman, eine tiefenpsychologische Studie. Und ein paar Krimis habe ich dabei, die müssen sich noch etwas gedulden. Irgendwie wird es schon wieder dunkler, dabei haben wir erst frühen Nachmittag. Als wir die ersten Schären passieren, fängt es an zu regnen. Immer noch kein Photowetter.

Um so interessanter, wie der Kapitän die TRANSTIMBER hier an den Kai bringt. Als es enger wird, übernehmen der Kapitän und Johan vom 3. Offizier. Vor dem Containerterminal drehen sie das Schiff. Mit Verstellpropeller, zwei Querstrahlern vorne und einem Querstrahler achtern und so gut wie ohne Wind eine leichte Angelegenheit. Von der Backbord Nock hat der Kapitän einen ausgezeichneten Blick auf unseren Liegeplatz und manövriert sein Schiff zentimetergenau rückwärts an den Kai. Johan hat über Sprechfunk Kontakt zur Crew auf dem achteren Verholdeck. “80 m..., 60 m..., 40 m..., 20 m..., 10 m..., 2 m...”, wegen der Heckrampe muss das Schiff genau in Position gebracht werden. “Two feet”, höre ich aus der Handfunke. Der Kapitän peilt über die Schulter an Hand der Containerstapel, wie weit er noch achteraus muss. “What size?”, fragt er trocken, und bringt das Schiff mit einem kurzen Schub voraus zum stehen.

Small World

Obwohl ich gestern schon um halb zehn in der Kojen war, wache ich heute morgen erst wieder kurz vor halb acht auf. Naja, bin ja auch im Urlaub. Den Toast gibt es heute mit Spiegelei, liebevoll dekoriert mit einer Gurkenscheibe, etwas Tomate und Petersilie. Kurzzeitig ist die Sonne herausgekommen und ich nutze den Moment, zu einem Rundgang mit der Kamera über das Schiff. Auf “MarineTraffic” kann ich die SEATURBOT ein paar Meilen steuerbord voraus sehen. Ein Produktentanker, 177 m x 28 m, 32.000 tdw, bei Lindenau in Kiel gebaut, für den ich vor langer Zeit Stabilität und Leckstabilität berechnet habe. Vielleicht kommen wir ja so dicht vorbei, dass ich ein Foto machen kann? Auf der Brücke begrüßt mich Johan mit den Worten: “Small world today”. Inzwischen ist die Sonne wieder im Nebel verschwunden, die Bugspitze kann man noch sehen, aber das Wasser auf dem wir fahren schon nicht mehr. Sicht Null. Schade, nix mit Photos vom SEATURBOT. Im Laufe des Vormittags passieren wir unter anderem die SEHELLES PROGRESS, 185 m x 28 m, 37.500 tdw, eine verlängerte Schwester der SEATURBOT, und ein paar Meilen achteraus folgt ihr die SEAMARLIN, ein Produktentanker mit 188 m x 32 m, 40.500 tdw, an dessen Entwurf ich bei Lindenau mitgearbeitet habe. Schick, dass ich hier so viele von “meinen” Schiffen treffe, nur schade dass ich bisher keines von ihnen gesehen habe.



Die Sonne lässt sich nur kurz sehen...

Mittags gibt es Frikadellen mit Kartoffeln, Gemüse und Krautsalat, mmmh, lecker. Da nehme ich mir auch noch einmal nach, das Essen ist hier echt ein Highlight. Nachmittags wird die Sicht etwas besser, dafür fängt es an zu regnen. Mit den anderen beiden Passagieren sitze ich in der geschlossenen Brückennock und wir klönen eine Weile über Urlaube, Skandinavien und Kinder. Der Kapitän betätigt sich während dessen als Elektriker und zieht neue Kabel in das Brückenpult ein.

Nachmittags nehme ich mir meinen ersten Krimi vor. "Eisnattern" von Simone Buchholz. Ein milieustarker Sankt Pauli Krimi mit der charismatischen und eigenbrötlerischen Staatsanwältin Chastity Riley. Der macht mir richtig Spaß, wie immer, wenn ich in eine für mich völlig neue Welt eintauchen kann und die Personen liebevoll charakterisiert worden sind.

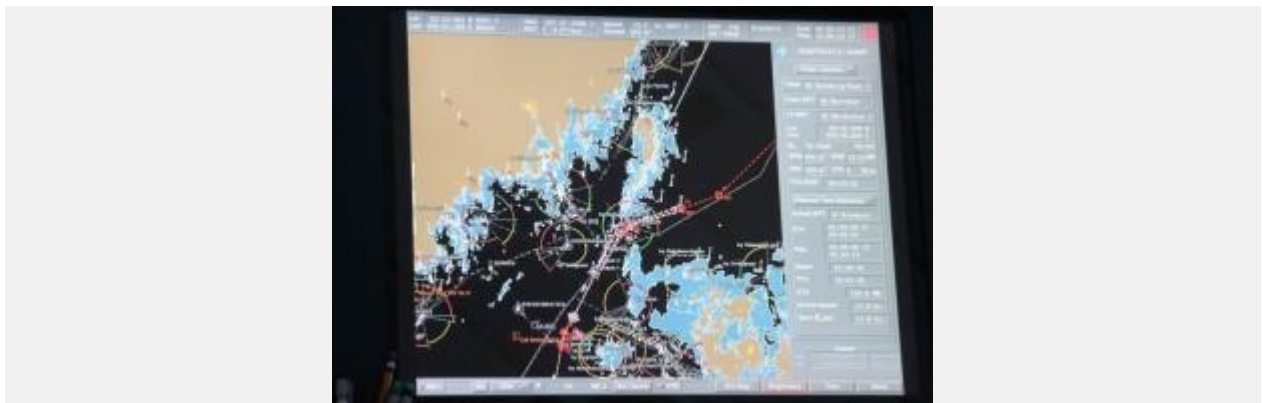
Zum Abendessen gibt es Putengeschnetzeltes mit Banane und Cashew Kernen, dazu Reis, auch wieder ober lecker. Langsam wird es wieder dunkel, der Regen geht in Graupelschauer über und Schnee klebt an den Frontfenstern der Messe. In einer Stunde werden wir Visby passieren, und ich werde mich noch etwas den Fotos vom vergangenen Jahr widmen, aus denen ich ein Fotobuch machen will.

Bord Entertainment

Das Frühstücksbuffet bietet heute Spiegeleier, Bacon und Röstkartoffeln. Wie immer sind alle noch etwas schweigsam, müde, hängen noch ihren Gedanken nach. Auch von der Besatzung sehen wir, wie immer, nur ein paar Leute. Nach dem Frühstück auf die Brücke, ein kurzes Schwätzchen mit Johan halten. Die Sicht ist heute besser, aber weiterhin ist es grau. Die Alands liegen schon achteraus, wir haben kaum noch Schiffe um uns herum. Johan erklärt mir die Diensteinteilung hier an Bord. Die Schweden in der Besatzung haben vier Wochen Dienst an Bord, dann vier Wochen frei. Jedes Schiff hat zwei

Besatzungen, die sich abwechseln. Die Philippinos sind sechs Monate an Bord, und zwei Monate zu Hause. Die meisten von ihnen kommen gerne wieder, und wenn nicht auf das gleiche Schiff, dann doch in den Pool der Reederei TransAtlantic.

Johan hat noch eineinhalb Wochen an Bord, danach noch drei Tage Sicherheitslehrgang und dann freut er sich auf zu Hause. Er will mit seiner Frau eine Woche in die Sonne ans Mittelmeer, wohin genau weiß er noch nicht, das würde sein "Commander" entscheiden. "Master und Commander", witzelt er. Er hat zwei erwachsene Söhne, 22 Jahre und 27 Jahre alt, und auch schon zwei Enkelkinder, 4 Jahre und 6 Monate (glaubt er, ganz sicher ist er nicht). Beide hat er, wie er meint, zum Glück davon abhalten können, dass sie auch Seefahrer werden.



"Nörra Kvarken" im Bottnischen Meerbusen

Nachmittags werden wir die enge Stelle bei "Nörra Kvarken" passieren, da werden wir vielleicht etwas Eis sehen können, zeigt er mir auf der Seekarte. Von dort aus nehmen wir Kurs auf einen "Coastal Track" vor Oulu, dem wir dann bis Kemi folgen werden. Im losen Eis können sich leicht Ridges bilden, durch die man nur schwierig durchkommt, deshalb bevorzugt man Kurse durchs feste Eis. In Kemi nehmen wir nicht nur die super-schweren SECU (Stora Ensö Cassette Units) Boxen an Bord, sondern Johan hat auch noch 60 Porsche's auf der Ladungsliste, die verschifft werden sollen. Porsche bietet seinen Kunden Sicherheitstraining auf Schnee und Eis mit den gleichen Fahrzeugen an, die deren Besitzer zu Hause fahren. Und die müssen auch hoch und wieder runtergebracht werden.

Danach "Entertainment"-Programm, der Chief Lennart zeigt uns "seinen" Teil des Schiffes. Maschinenkontrollraum, Hilfs-maschinenraum, Maschinenwerkstatt, Separatorstation, Hauptmaschine und den langen Wellentunnel. Die beiden Hauptmaschinen mit je 9.000 kW Leistung stehen nämlich vorne im Schiff. Über ein Sammelgetriebe und eine 125 m lange Wellenleitung bringen sie ihre Leistung auf den Verstellpropeller ins Wasser. Angenehm zu sehen, dass die wasserdichten Schottschiebetüren zwischen Hilfsmaschinenraum, Maschinenraum und Wellentunnel

auf See geschlossen sind. Alle Räume durch die wir gehen sind blitzsauber und alles ist in einem Tip-Top Zustand.



Das erste Eis auf der Reise :-)

Nachmittags passieren wir "Kvarken" zwischen Umea und Vaasa. Direkt an der Küste der vorgelagerten Inseln ist tatsächlich ein weißer Streifen Eis zu sehen und wir fahren durch ein Mini-Feld Pfannkucheneis. Am Horizont sehen wir die Silhouette des Eisbrechers FREJ. Abends gibt es Rinderbraten mit Bratkartoffeln und Gemüse und passend zum Kurs (heute Nacht werden wir vor Oulu ins Eis hineinfahren) gibt es zum Nachtsch schon mal Vanilleeis mit Früchten und Schokoladen Topping.

Spot an!

Als es gestern Abend dunkel ist, klart es auf. Deutlich sind am Horizont die Lichter von Raahé zu sehen. Da Johan als 1. Offizier morgen den Ladevorgang überwachen muss, übernimmt der Kapitän ab 22 Uhr seine Wache. Ich bleibe noch auf der Brücke, weil ich das Eis sehen will. Im Dunkeln wird der Kapitän richtig geschwätzig, erklärt mir alles mögliche über die Eisfahrt und drumherum. Er hat jetzt auch noch eineinhalb Wochen Dienst, dann vier Wochen frei, und dann noch einmal vier Wochen arbeiten. Die letzten vier Wochen, dann ist er Rentner. Ob er schon Pläne hat für die Zeit? Reisen würde er gerne. Sich fortbilden. Es gäbe so viele Kurse die 10 Wochen dauerten, die er aber wegen des vier Wochen on/off Rhythmus nie wahrnehmen konnte. Das Kochen zu Hause würde er übernehmen, da seine Frau noch einige Zeit arbeiten müsste. Und alte Menschen bei Behördengängen (oder anderen Dingen die geregelt werden müssen) unterstützen, das sei ihm eine Herzensangelegenheit.

Wieso der Kurs unter der Finnischen Küste? Die Finnischen-Schwedischen Behörden geben Wegpunkte an, denen die Schiffe in der Eisfahrt folgen müssen. Je nach Windrichtung kann das Eis entweder an der Schwedischen oder an der Finnischen Küste leichter sein. Wenn alle Schiffe dem gleichen Track folgen, ist es auch für die Eisbrecher leichter. Immer noch kein Eis? Doch, bald kann man eine klare Trennlinie auf dem Radarschirm sehen, die immer näher kommt. Trotz der Dunkelheit kann man ein weißes Eisfeld sehen, dem wir uns schnell nähern. Ob es gleich rumpelt? Kein Geräusch. Das Eis

besteht zunächst aus einzelnen runden Schollen, die die Bugwelle noch leicht zur Seite drückt.



Suchscheinwerfer beleuchten die Fahrrinne im Eis in der Nacht

Spot an! Unsere beiden Suchscheinwerfer tasten mit dicken Lichtfingern ins Dunkel und lassen die Fahrrinne sichtbar werden. "Brush Ice Channel", der Begriff, den ich von den Kollegen aus dem Eistank nur zu gut kenne, wird für mich jetzt begreifbar. In Schlangenlinien folgen wir der Fahrrinne, weichen dicken Schollen aus. Die Geschwindigkeit ist von fast 19 kn auf etwa 13 kn gesunken. Wenn das "Brush Ice" dünner wird, werden auch wieder 15 kn draus, wenn es dicker wird, sackt sie auch mal auf 10 kn ab. Ab und zu rumpelt es, aber lange nicht so laut wie ich erwartet habe. Wir passieren den ersten Eisbrecher, der neben der Fahrrinne wartet, ob jemand (in diesem Falle wir) Hilfe braucht. Bis Kemi sind drei Eisbrecher hier draußen im Eis auf Position.



Eisbrecher auf Station zwischen Oulu und Kemi

Vor uns tauchen die Lichter von Kemi und der Nachbarstädte in der Ferne auf. Ein Richtfeuer zeigt uns an, wo genau die Hafeneinfahrt liegt. Wir kommen an einer Lotsenstation im Eis vorbei. Die Lotsen werden mit einem Hydrokopter über das Festeis an die Eiskante gebracht. Mit einer Art auf dem Eis liegenden Leiter überbrücken die Lotsen das kurze Stück Scholleneis zwischen Festeis und Schiff. Ein Lotsenversetzboot könnte hier jetzt nicht fahren.



Hafen von Kemi beim Einlaufen morgens um 3 Uhr

Der Hafen von Kemi ist winzig klein. Er liegt einiges außerhalb von Kemi auf der Insel Housukari. Drei kleine Kümos liegen auch schon hier. Hinter der Mole dreht der Kapitän die TRANSTIMBER auf dem Teller und zirkelt sie rückwärts an den Kai. Vor uns fährt der Hafenschlepper einmal am Kai hin und her, um das Eis aufzulockern. Wir übergeben zwei Achtersprings und der Kapitän legt sein Schiff achtern an einen Fender, vorne hält er mit dem Bugstrahlruder eine Schiffsbreite Abstand zum Kai. Dann lässt er den Propeller langsam achteraus gehen und spült so mit dem Strahl des Propellers und des Bugstrahlruders langsam das lose Eis weg, das sich zwischen Schiff und Kai befindet. Um 3:38 Uhr sind wir in Kemi fest. Kollege Rupp aus dem Eistank hätte seine Freude an dem Manöver gehabt!

Schotterpiste nach Oulu



Auslaufen aus Kemi

Im Halbschlaf merke ich, dass Ladung an Bord bewegt wird. Wenn die 100 t SECU Boxen abgestellt werden, geht jedesmal ein Ruck durch das Schiff. Langsam werde ich wach. Das Handy zeigt kurz vor 9 Uhr (Finnische Zeit), aber die "Bordzeit" ist erst kurz vor 8 Uhr, dann kann ich ja auch noch schnell frühstücken. Ein großer Topf Griesbrei steht auf dem Buffet, vor mir hat sich da noch niemand dran getraut. Lecker! Es ist hell, aber viel weiter als heute Nacht im dunkeln kann man auch nicht sehen. Alles grau, es schneit ein wenig. Am späten Vormittag soll es eigentlich weiter gehen, aber um 11 Uhr tut sich noch nichts,

um 12 Uhr gehen wir erst noch zum Mittagessen. Der Chief weiß, um 13 Uhr geht es weiter.



Mit dieser "Leiter" kommen die Lotsen im Eis an Bord

In meinem Winter-Arbeitsanzug stehe ich auf dem Peildeck, als wir auslaufen. TRANSTIMBER schiebt sich durch das Eis in die Fahrrinne. Ein paar Photos bei Licht möchte ich machen, von dort oben. Die im Eis eingefrorenen Tonnen, die Lotsenleiter, den ersten Eisbrecher neben der Fahrrinne auf dem Weg nach Oulu. Lange überlege ich, wie es sich anfühlt, hier durch das Eis zu fahren. Vielleicht ein bisschen so, wie auf einer Schotterpiste. Das Geräusch ist eher so schleifend, als wenn man eine riesige Badewanne durch Sand schiebt. Das Schiff rüttelt und schüttelt sich, manchmal läuft ein Stoß durch die Stahlhülle. Erstaunlich, immerhin sind hier ungefähr 24.000 t in Bewegung. Das Eis in der Fahrrinne sieht aus wie eine frisch aufgebrochene Ackerfurche, links und rechts davon ist alles glatt, unberührt, Eis mit Schneewehen darüber. Wüste. Eiswüste.



Eisbrecher OHRO am nächsten Tag bei Licht

Irgendwie fühlt es sich völlig anders an, als auf See zu sein. Während man im offenen Wasser seinen Kurs jederzeit ändern kann, wie es einem passt, ist man hier im Eis völlig festgelegt. Man kann nur den Fahrinnen der Eisbrecher folgen. Hin oder zurück. Aber nicht links und nicht rechts. Die sonst freie Wahlmöglichkeit auf See ist vollkommen – eingefroren. Einmal weichen wir zu weit nach Steuerbord von der Fahrinne ab, prompt bekommen wir die Quittung, die Geschwindigkeit sackt auf unter 8 Knoten ab. Schnell zurück in die "Spur".

Als wir uns Oulu nähern wird die Sicht noch schlechter, die Welt immer konturloser und langsam wird es auch schon wieder dunkel. Das sagenhafte Niflheim: das Land der Nebel, der Kälte und der Finsternis.

Bordroutine

Nach den ersten Tagen an Bord und den letzten Tagen im Eis stellt sich nun langsam Bordroutine ein. Der Reiz des Neuen ist vorbei. Ich stürze nicht mehr bei jedem Manöver mit dem Photoapparat auf die Brücke. Zum Frühstück Toast Hawaii, mittags Chilli con Carne, abends Schollenfilet mit Kartoffeln. Ich will gar nicht wissen, wie viel ich in dieser Woche zugenommen haben werde. Um mein Gewissen zu beruhigen gehe ich nach dem Frühstück in den Fitness Raum und gehe 20 min. Walken. Zwei Schiffsbegegnungen mit der BALTICBORG und mit der VOLGABORG. Beides Schiffe der Wagenborg Rederei.



VOLGABORG auf dem Weg nach Kanada

BALTICBORG geht nach Norden, VOLGABORG ist auf dem Weg nach “Three Rivers” in Kanada. Mit 10.5 Knoten. ETA am 19.03.2014, das ist in mehr als 2 Wochen! Wir staunen, was wohl hier aus Schweden in diesen kleinen Hafen in Kanada, auf halber Strecke zwischen Quebec und Montreal am St. Lorenz Strom gelegen, transportiert wird. Nachmittags kurzer Stop in Husum, abends laufen wir mit Ziel Lübeck wieder aus.



Die Brückennock, ein beliebter Platz zum klönen

Der letzte Tag auf See, ganz für mich. Nach dem Frühstück (Spiegeleier mit Bacon und Röstkartoffeln) gehe ich auf das Peildeck die Beine vertreten. 12 m nach Backbord, und

10 m nach Steuerbord (an der Schanz auf Steuerbord Seite liegt noch Glatteis). Die Sonne scheint, und es ist herrlich an Deck. Nach einem Nickerchen setze ich mich an meinen Laptop. Ich habe jede Menge Fotos dabei und will noch ein paar Fotobücher fertig machen. Fast vergesse ich das Mittagessen dabei (es gibt Bratwürste mit Kartoffeln in einer hellen Dillsauce). Einen Kaffee und ein Stück Kuchen nehme ich mit in mein "Arbeitszimmer".

Abends bin ich ganz zufrieden mit mir, ich habe Fotobücher vom letzten Jahr und von den Jahren 2011 und 2010 fertig bekommen. Nur das ich das Abendessen jetzt tatsächlich vergessen habe – als ich um 18 Uhr in der Pantry nachsehe ob es noch etwas gibt, ist schon alles wieder abgeräumt. Zum Glück steht auf dem Sideboard in der Messe immer ein großer Korb mit Obst, und nach dein reichhaltigen Mahlzeiten in den letzten Tagen ist das ja vielleicht auch nur gut so.

Kadettrinne, und das war's

Geduscht, gefrühstückt, Sachen gepackt, um 10 Uhr sollen wir die Kammern räumen. Seit gestern nachmittag laufen wir nur unter einer Maschine, wir haben Zeit. 15.5 kn läuft die TRANSTIMBER mit der halben Leistung. Um 12:30 Uhr werden wir in Lübeck Schlutup erwartet, nachmittags geht es zurück zum Norlandkai. Im Moment hat der Chief sogar noch die Motordrehzahl von 514 rpm auf etwas über 400 rpm reduziert, entsprechend am Propeller von 127 rpm auf ungefähr 108 rpm. Das spart Sprit. Gerade passieren wir die Kadettrinne. Auf dem AIS Tracker ist, verglichen mit dem Bottnischen Meerbusen, ein unglaubliches Gewusel an Schiffen zu sehen, aber das täuscht. Von der Brücke aus ist kein einziges Schiff zu sehen. Die Ostsee ist immer noch lange nicht so überfüllt, wie es auf dem Bildschirm zu sein scheint.



Silhouette von Lübeck

Eine interessante und entspannte Woche liegt hinter mir. Eine Woche Alltag an Bord eines Frachtschiffes miterleben. Jederzeit auf die Brücke können. Zeit zum Lesen und Zeit für sich selbst. Einen kleinen Einblick in die Eisfahrt erhaschen. Leckeres, deftiges Essen. Eine freundliche Besatzung, die uns jederzeit alles erklärte, was wir wissen wollten. Auch wenn das Eis für mich einer der wesentlichen Gründe waren diese Fahrt gebucht zu

haben, kann ich doch schon nach zwei Tagen im Eis verstehen, warum der 1. Offizier Johan davon sprach, dass bei dem SE-Wind “the Shit has been blown away to the North”, und “I don’t understand why anybody travels into the ice in his holidays”. Für die Nautiker heißt Eis eben Zeitverzögerung, höherer Spritverbrauch, konzentriertes von Hand steuern über Stunden, bei schlechten Eisverhältnissen über Tage und unzählige Überstunden. Und, unter Umständen, wie wohl vor nicht allzu langer Zeit passiert, das völlige Unverständnis eines Passagiers, das die Schiffsführung den Weg mit dem WENIGSTEN Eis bevorzugt, und nicht wie er sich wünschte, den Kurs durch das DICKSTE Eis. “Ich habe über 600 € dafür bezahlt, dass wir ins Eis fahren!!!”.

Hüte Dich vor Sturm und Wind, und Deutschen die im Ausland sind...

Werde ich noch einmal eine Frachtschiffsreise machen? Ja, irgendwann bestimmt. Aber die Urlaube in diesem Jahr sind schon geplant. Und 2015 will ich mit Mara nach ihrem Schulabschluss eine lange Reise machen. Vielleicht 2016 mit einem Frachtschiff in Richtung Kanarische Inseln?

Uwe