

# Tagebuch unserer Frachtschiffreise vom 01. bis 08. August 2018

Dieser Reisebericht soll den einen oder anderen vielleicht auf den Geschmack bringen so eine ganz besondere Reise auch einmal zu versuchen. Er ist auch ein Dank an alle Frachtschiffreisenden welche mir vor unserer Reise den einen oder anderen Tipp gegeben haben. Zum Teil habe ich englische Übersetzungen in *(Klammern)* erwähnt.

## 1. Tag auf der Rumba

Am 01.08.2018 brachen meine Frau Marianne und ich auf zu unserer seit langem geplanten Frachtschiffreise. Für mich war das auch ein wenig eine Reise in die Vergangenheit, denn als 13 jähriger hatte mich mein großer Bruder mal auf einem Küstenmotorschiff nach Norwegen mitgenommen. Jetzt, fast 50 Jahre später, hatte ich vor so etwas zu wiederholen.

Kurz nach 10 Uhr ging es von Schulenburg an der Leine, bei Hannover, über die Autobahn in Richtung Hamburg. Wir hatten viel Zeit eingeplant, denn in der Ferienzeit ist die A7 zum Teil eine Katastrophe was die Staus angeht. Genauso war es auch, zwischendurch standen wir in einem durch einen Unfall verursachten Stau.

Aber wir waren pünktlich um 14 Uhr am Terminal Burchard Kai (CTB) im Hamburger Hafen (*harbour*) wo uns unser Schiff (vessel), die Rumba, aufnehmen sollte. Die Agentur Kapitän Zylmann hatte uns, wie versprochen, vorher angerufen und uns Ort, Datum und Zeit genannt.



Allerdings war die Rumba noch nicht da und so spazierten wir in Richtung Eurogate um uns einen großen "Pott" aus der Nähe anzusehen, der dort schon lag.



Die Dimensionen dieser Container-Riesen sind schon gigantisch. Das kann man erst aus der Nähe richtig erfassen. Um unser Warten zu verkürzen sind wir vor dem Burkhard Kai etwas spazieren gegangen und haben uns die Container-Landschaft angesehen.

Danach melden wir uns wieder im Terminalbüro. Die Herren dort waren sehr nett und wir erledigten ein bisschen "Papierkram". Schließlich stand uns ja eine Ausreise bevor.

Aber unser Schiff lag noch immer an einem anderen Terminal in Hamburg. Das ist normal für diese "kleineren" Feederschiffe (*feedervessel*), welche Ihre Container einsammeln und in vielen kleinen Häfen wieder abladen.

Zwischenzeitlich war auch unser dritter Passagier Franz angekommen und wir freundeten uns schnell an. Er konnte uns auch etliche Tipps geben, denn er hatte schon Frachtschiffreisen unternommen.

Um 17 Uhr war es dann soweit, es hieß die Rumba ist da. Flugs wurde unser Gepäck in einen Shuttlebus geladen und es ging auf dem riesigen Gelände des CTB zur Anlegestelle.

Wir hatten Glück, das Schiff lag nicht am Kai (*dock*) zwischen den großen Pöten, sondern direkt an der Elbe mit einem herrlichen Blick auf die ehemaligen Wohnviertel der Kapitäne. Eine mit der teuersten Wohngegenden Hamburgs. In weiter Ferne, in der Skyline von Hamburg, sah man auch die Elbphilharmonie.

Ein freundlicher, junger Matrose (*seaman*) half uns über den Landsteg (*gangway*), die in der Tat recht schmal war, an Bord und trug auch meiner Frau Marianne das Gepäck (*luggage*). An Bord wurden zuerst die Personalien aufgenommen und dann brachte er uns zu unseren Kammern (*chamber*).

Franz bezog die Kabine (*cabin*) mit den Etagenbetten (*reserve cabin*) im Deck 2, Marianne im Deck 4 die riesige Eigner Kammer (*owner cabin*) und ich auf Deck 6, gleich neben den Räumen des Kapitäns, die Lotsenkammer (*pilot cabin*). Mariannes und meine Kabine lagen auf Backbord (*portside*), da die seitlichen Fenster nicht durch Ladung verstellt werden konnten, hatten wir immer einen Blick in den jeweiligen Hafen. Franz Kammer lag auf der Steuerbordseite (*starbord*). Wir hatten sehr viel früher als Franz gebucht und konnten uns daher die Kabinen noch aussuchen.

Nach dem Auspacken sollten wir unsere Reisepässe auf der Brücke (*bridge*) abgeben. Meine Kabine war gefühlt kleiner als ich aufgrund der vorher gesehenen Grundrisspläne gedacht habe. Wie sich später heraus gestellt hat ist das aber von Vorteil wenn das Schiff stark schaukelt. Das Bett war frisch bezogen und auch für meine Größe (1,90 m) ausreichend. Im Bad hing ein frisches großes und kleines Handtuch. Wer da mehr erwartet sollte sich was mitbringen.

Der Kapitän nahm auf der Brücke unsere Pässen entgegen und erzählte uns in Kürze alles Wichtige. Natürlich in Englisch, was schließlich die Bordsprache ist, deutsch hilft einem da nicht weiter. Die Besatzung hat sich nur in Russisch unterhalten, da die meisten Mannschaftmitglieder aus russischsprachigen Ländern kamen. Jemand anders als den Gespräch zu verwickeln als den Kapitän war damit so gut wie ausgeschlossen. Speziell die beiden jungen Offiziere auf der Brücke zeigten keine Bereitschaft zu kommunizieren. Als typische Vertreter einer „Kopf-unten-Generation“ beschäftigten sie sich lieber mit ihrem Handy.

Nachdem wir uns einen Überblick über das Schiff verschafft hatten, draußen auf dem Deck hatten wir wegen der laufenden Ladearbeiten nichts zu suchen, schauten wir auf dem

Brückendeck den Ladearbeiten zu. Das war unglaublich interessant. Noch nie hatten wir gesehen wie schnell und präzise ein Schiff mit Containern beladen wird.



Schon kurze Zeit später, um 17:30 Uhr, war es Zeit für das Abendbrot (*supper*). Ein Tisch in der Offiziersmesse war extra für uns gedeckt. Das Essen nahm man sich selbst in der Kombüse (*galley*), Selbstbedienung war angesagt. Die Zeiten sollten auch eingehalten werden, damit der Koch seinen Zeitplan einhalten kann, schließlich muss er für insgesamt 17 Personen Essen zubereiten.

Es gab reichlich zu essen am ersten Tag. Gebratenes Hähnchen, gebratenen Lachs, Reis oder Bratkartoffel, den Salat konnte man sich selbst zusammenstellen. Zu trinken war selbstverständlich auch alles da. Saft in verschiedenen Sorten, Wasser mit und ohne Kohlensäure. Es fehlte an nichts. Mineralwasserflaschen konnte man sich auch so viel wie man wollte mit auf die Kajüte nehmen. Bei dem warmen Wetter äußerst wichtig. Die leeren Flaschen wurden im Plastikmüll gesammelt. Auch auf Frachtschiffen ist Mülltrennung angesagt.

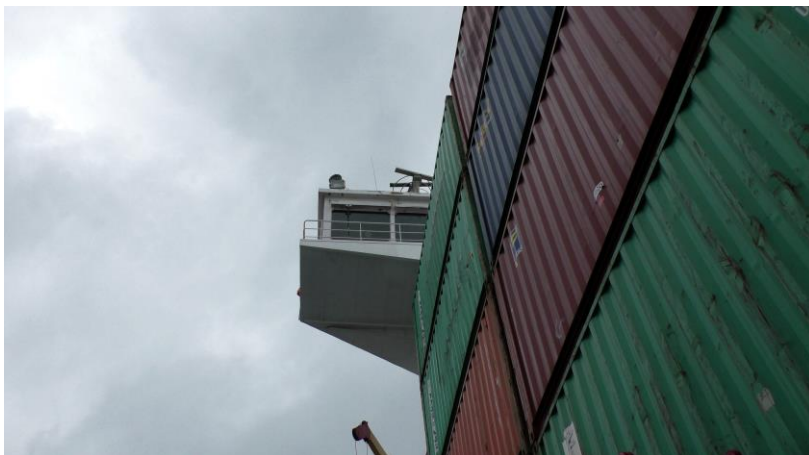
Danach ging es wieder auf die Brücke um den Ladevorgang weiter zu beobachten.

Auch wenn die Rumba nach heutigen Maßstäben mit ihrer Länge von 132 Metern nicht als groß angesehen wird, passen doch eine Menge Container darauf. Das mögliche Maximum an Zuladung soll bei 670 Stk. 20 Zoll Containern (TEU) liegen.

Im Laufe des Abends kamen dann mit der auflaufenden Flut noch zwei richtig dicke Pötte rein. Zuerst die CMA CGM CHRISTOPHE COLOLMB, mit einer Länge von 365 m und kurz danach die AL NEFUD mit einer Länge von sagenhaften 400 m. Sie kann maximal 18.800 TEU aufnehmen. Das war ein interessantes Schauspiel, wie sie mit Hilfe von jeweils drei Schleppern vor unseren Augen an den Kai bugsiert wurden.



Die beste Sicht hatte man auf der Brüstung rund um die Brücke herum. Nichts für Menschen mit schwachen Nerven, denn es bewahren einen nur 3 Stahlstangen vor einem Fall aus ca. 20 Metern Höhe. Früher hatte ich auch Höhenangst, aber die habe ich irgendwann, zum Glück, verloren. Man sollte aber auf keinen Fall leichtsinnig werden, denn Vorsicht ist besser als Nachsicht, wie meine Oma immer sagte.



Erst um ca. 24 Uhr herum waren die Ladearbeiten abgeschlossen. Die Polizei kam noch einmal zur Kontrolle der Papiere an Bord und dann hieß es endlich "Leinen los".

Wie uns der Kapitän gesagt hatte sollte es nach Bremerhaven gehen, das wussten wir noch nicht. Eine Frachtschiffreise ist immer gut für Überraschungen. Schließlich geht die Ladung immer vor und damit kann sich kurzfristig was ändern. Obwohl Bremerhaven nur um die Ecke ist, dauert so eine Fahrt viele Stunden, da die Fahrtrinne weit in die deutsche Bucht führt.

Wir wollten gar nicht ins Bett gehen, die Luft war noch relativ warm und es gab auch in der Nacht vieles zu sehen. Kurz vor 1 Uhr aber ging es dann ab in die Koje. Zuerst kam mir das Wummern der Maschine und das leichte vibrieren ungewohnt vor, aber ich schlief trotzdem schnell ein.

## **2. Tag auf der Rumba**

Um 6:58 Uhr wachte ich ganz von allein auf und fühlte mich gut erholt, trotz des relativ kurzen Schlafes. Schnell wurde die kleine Dusche ausprobiert. Eine Thermostatarmatur half die Temperatur richtig einzustellen und nach dem Zähneputzen ging es an den Laptop um die Gedanken und Eindrücke des gestrigen Tages zu digitalisieren.

Nachdem ich Marianne zum Frühstück (*breakfast*) abgeholt hatte ließen wir uns wieder in der Pantry verwöhnen. Es gab Spiegeleier, scharfe Würstchen, Aufschnitt und hinterher warme Croissants. Was ich in einem anderen Reisebericht schon gelesen hatte trifft hier auch zu. Wer auf einem Frachtschiff verhungert ist selber schuld.

Während des Frühstücks gab uns der Kapitän schon die Passagierliste für Norwegen, welche wir unterschreiben mussten. Frisch gestärkt ging es wieder auf die Brücke um die Fahrt nach Bremerhaven zu genießen. In 2 Stunden sollten wir dort sein.

In der deutschen Bucht gibt es viel zu sehen. Ein Fernglas ist dabei äußerst hilfreich und sollte bei jeder Frachtschiffsreise unbedingt dabei sein.



Ganz am Rande sei noch einmal gesagt, für Menschen mit Höhenangst ist so eine Reise nichts. Die Brücke, der aussichtsreichste Punkt des Schiffes, ist in einer ziemlichen Höhe, bietet aber die beste Möglichkeit zum Fotografieren oder Filmen. Von innen heraus hat man meist das Problem von Spiegelungen im Glas der Brücke. Die Brückenumrandung ist aber sehr schmal und die Brüstung besteht nur aus drei Streben. Wie schon geschrieben nichts für Menschen mit schwachen Nerven oder eben Höhenangst.



Um 10 Uhr waren wir dann vor dem Eurogate Container Terminal in Bremerhaven.



Dort nahm uns ein Schlepper an die Leine um uns beim Anlegen zu helfen. Der Platz zwischen den bereits fest gemachten Schiffen war knapp. Aber mit Hilfe des Bugstrahlruders und dem Schlepper (*tugboat*) am Heck (*stern*) ging es perfekt. Nach dem Festmachen gingen dann Hafen- und See Lotse (*pilot*) von Bord.

Daraufhin begannen sofort wieder die Löscharbeiten. Hinter uns lag die CHARLOTTA B. am Kai, ganz offensichtlich hatte sie auch mindestens einen Mitfahrer an Bord.



Vor dem Mittagessen habe ich noch schnell ein paar Zeilen geschrieben und mich ausgeruht.

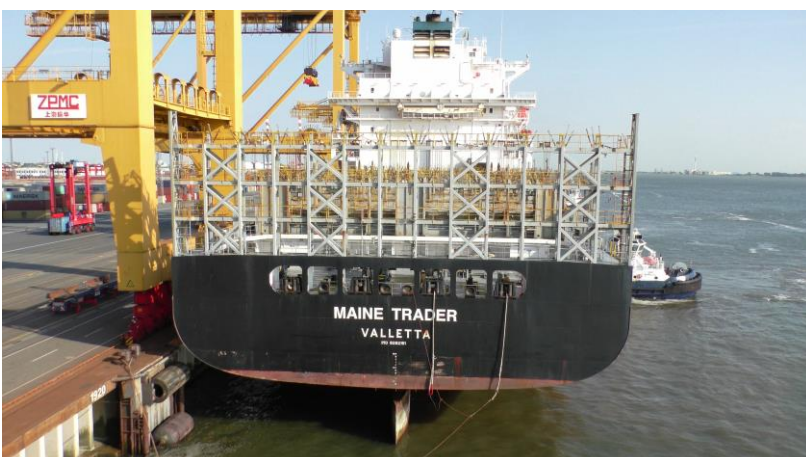
Pünktlich, wie jeden Tag, gab es um 11:30 Uhr das Mittagessen (dinner). Mit Käse und Zwiebeln überbackenes Fleisch und/oder gebackenen Fisch. Dazu Kartoffeln oder Reis und frischen gemischten Salat. Außerdem zum Nachtisch frische Erdbeeren.

Danach in der Kabine merkte man die Bewegungen des Schiffes durch das Entladen (to unload).

Nachdem ich noch eine halbe Stunde zugeschaut habe ging es zum Lesen in die Kabine. Da ich die Lotsenkabine bezogen habe, hatte ich es nicht weit auf die Brücke, sie lag direkt darüber. Von Mariannes Eigner Kabine war ich zwei Decks getrennt. Neben mir auf Deck 6 hatte der Kapitän seine Räume. Dort sollte man auch nicht zu laut sein oder die Türen zuschlagen. Der Kapitän braucht auch am Tag seinen Schlaf wenn er nachts auf sein muss.

Bedingt durch die kurze Nacht zuvor und vielleicht auch wegen der frischen Seeluft war ich so müde, dass ich mich hinlegte und auch sogleich einschlieff.

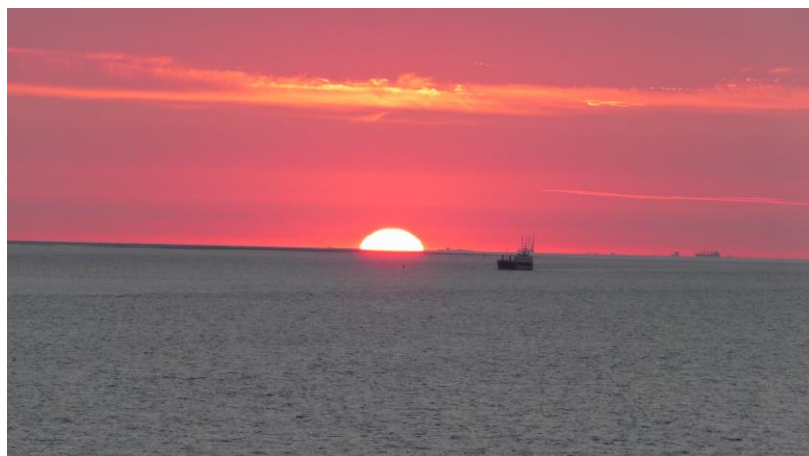
Kurz vor 15 Uhr wachte ich wieder auf und holte mir erst einmal ein Nachmittagskaffee. Frisch gestärkt ging ich an Deck und konnte gerade noch rechtzeitig sehen wie die MAINE TRADER mit ihren 294 Metern Länge an den Kai hinter uns bugsirt wurde. Man staunt wie exakt diese riesigen Massen bewegt werden.



Zwischendurch führten wir immer wieder interessante Gespräche mit unserem Mitreisenden Franz und so verging die Zeit bis zum Abendessen (supper) wie im Fluge. Wie schon geschrieben gefiel mir und meiner Frau die Verpflegung sehr gut. Was uns beiden entgegenkam war die Selbstbedienung in der Küche. So konnte sich jeder das nehmen was er wollte und auch so viel wie er mochte. Diesen Abend probierte ich auch die immer mit angebotene heiße Suppe. Ebenso wie auch der frische Salat schmeckte alles wieder sehr gut.

In der Zwischenzeit wurde die Rumba immer wieder ent- und beladen. Wie wir hörten sollten wir zwischen 21 und 22 ablegen. Kurz nach 20 Uhr ging es dann schon los. Die Lotsen kamen wieder an Bord und mit Hilfe eines Vorspringleinenmanövers legten wir ab.

Der dann folgende Sonnenuntergang am Seehorizont war beeindruckend.



Die neuste Segelliste sah auch vielversprechend aus. Genügend Liegezeiten in Alesund und Bergen sollten Landgänge möglich machen. Das war mehr als wir gehofft hatten.

Als letztes beobachteten wir noch das Ausschiffen des Revierlotsen, einen Vorgang den wir noch oft zu sehen bekommen sollten, bevor es wieder in die Kojе ging.

### **3. Tag auf der Rumba**

Gut ausgeruht wachte ich auf, kurz bevor mich das Handy wecken konnte, es war 6 Uhr. Es ging schnell wieder unter die Dusche und dann an den PC um diese Zeilen zu schreiben.

Ein Blick aus dem Bullauge (port hole) zeigte mir, es war wieder ein herrliches Wetter. Die See war ruhig, kein Wellengang hob und senkte das Schiff. Die Sonne machte sich daran uns wieder zu verwöhnen, wie schon in den Tagen zuvor. Der gestern gesehene Segelplan machte uns ja Hoffnung auf zwei Landgänge.

Das ist nie sicher bei solchen Reisen, da die Fracht immer vorgeht. Wenn das Löschen dann in der Nacht erfolgt oder nur sehr kurze Zeit braucht macht ein Landgang wenig Sinn.

An der Stelle ein paar Worte zu den Kabinen. Die Lotsen Kabine ist nicht groß, aber ausreichend. Man hat natürlich eine eigene Dusche und ein WC. Der Blick zur Seite ist nie verstellt und da man direkt unterhalb der Brücke ist hat man einen herrlichen Ausblick.



Die Eigner Kabine ist ein Traum. Für Schiffsverhältnisse riesig groß, mit separatem Schlafzimmer und Bullauge nach vorn und zur Seite. Wobei der Ausblick nach vorn meist durch Containern verstellt ist. Die Kabine hat einen Fernseher und eine geräumige Sitzecke, wo man sich auch mal mit anderen Passagieren treffen kann.



Nach dem jetzt schon gewohnten ausgiebigen Frühstück ging es auf die Brücke um den weiten Blick mitten in der Nordsee bei strahlender Sonne zu genießen. Nach Absprache mit dem Kapitän machten wir uns dann zum Bug auf. Die Matrosen baten uns dort auf die frische Farbe zu achten. Auf einem Frachtschiff gehört das anstreichen (der Matrosen sagt malen) zur täglichen Arbeit. Es ist der ständige Kampf gegen den Rost durch das Salzwasser.

Am Bug (*bow*) angekommen genossen wir die Ruhe. Dort ist es bedeutend stiller, weil man weit von der Maschine und dem Schornstein entfernt ist. Das lauteste Geräusch dort ist das Rauschen des Wassers verursacht durch die Verdrängung am Rumpf.



In der Ferne waren ab und zu andere Schiffe zusehen, Land war weit und breit natürlich nicht zu sehen. Wie mit einem Lineal gezogen fuhren wir auf Norwegen zu.

Auf dem Weg zurück zu den Kabinen habe ich mich dann doch noch mit frischerer Farbe bekleckert. Auf einem Frachtschiff ist es angeraten nicht die neuste, beste Kleidung anzuziehen. Zweckmäßigkeit steht an erster Stelle und nicht Reinlichkeit. Aber das war es ja was wir schließlich kennen lernen wollten, Seefahrt so wie sie wirklich ist. Und das ist uns gelungen.

Das Essen mittags war wieder wunderbar. Mittlerweile probierte ich auch die immer angebotene Vorsuppe. Meist haben wir in der Offiziersmesse allein gegessen. Wie wohl auf den meisten Schiffen dieser Welt essen aus Tradition Mannschaft und Offiziere getrennt.



Noch ein Tipp am Rande, man sollte sich auf alle Fälle eine alte Decke mitnehmen. Damit kann man es sich irgendwo an Deck, wo man die laufenden Arbeiten nicht stört, gemütlich machen. Stellen dafür gibt es viele auf dem Schiff, ob auf dem Poopdeck, dem Treppenaufgang am Heck oder am Bug.

Nach einem gemeinsam getrunkenen Kaffee ging es erst einmal wieder in die Kabinen. Ich las ein wenig, vervollständigte meine Segellistenabschrift und habe dann weiter am Tagebuch geschrieben. Wenn man Dinge nicht gleich aufschreibt gehen sie schnell verloren.

Ein Blick aus dem Fenster zeigte mir das Wolken aufgezogen waren. Bergen ist halt die regenreichste Stadt Europas und warum sollte sie für uns eine Ausnahme machen.

Aber nach einiger Zeit war die Sonne wieder da und die See blieb nach wie vor ruhig. Das ruhige, angenehme Wetter hat auch seinen Preis, es wurden fleißig Instandsetzungsarbeiten am Schiff vorgenommen. So ein Nagelentroster ist ein ziemlich lautes Gerät, umso schöner ist es wenn er wieder ausgeschaltet wird.

Nach unserem Segelplan (voyage schedule) sollten wir am Abend um ca. 19:30 Uhr in Risavika bei Tananger ankommen.



Was auch bei dem ruhigen Wetter kein Problem war. Beim Entladen konnten wir unsere beiden Kranführer bewundern, die mit einem unglaublichen Geschick mit den schiffseigenen Kränen (*cranes*) die Ladearbeiten verrichteten. Das Schiff neigte sich dabei ziemlich, da die Kräne ja beim Ausschwenken einen ziemlichen Hebelarm für das Schiff darstellten. Denn Ladearbeiten zuzusehen war interessant. Man sah, dass die Seeleute ein eingespieltes Team waren. Der Kranführer musste manchmal Container anheben die er nicht sehen konnte, da ist eine gute Verständigung wichtige Voraussetzung. Das schiffseigene Hebewerkzeug musste mit etwas Schwung in die vier Löcher der Verankerungen gesetzt werden. Nicht einfach wenn der Ausleger des Kranes, das Schiff und die Stahltrasse schwanken. Aber alles Ab- und Zuladen ging reibungslos und schon um 22 Uhr ging es zum nächsten Zielhafen Husoy.

Das habe ich mir aber nicht mehr angesehen, da ich langsam müde wurde und ich ging dann doch ins Bett um am nächsten Tag für unseren Landgang in Bergen fit zu sein.

#### **4. Tag auf der Rumba**

Morgens, kurz vor 6 Uhr, wachte ich wieder von allein auf. Der Blick aus dem Fenster zeigte, dass wir immer noch in Husoy lagen. Das Wetter zeigte das landestypische Gesicht, es war regnerisch und im Hafen standen große Pfützen. Der Geruch in dem kleinen Hafen zeigte an das hier viel Fisch verarbeitet wird.

Der vordere der beiden Kräne war auch noch fleißig am Laden. Das merkt man auch in der eigenen Kabine an den Bewegungen des Schiffes, mit denen man im Laufe der Zeit vertraut wird.

An den ausreichenden Steckdosen am Tisch meiner Kajüte wurden die digitalen Gesellen zum Aufladen wieder umgesteckt, damit alles für den neuen Tag bereit war.

Ich würde lügen, wenn ich sagen würde, dass ich mich nicht auf das Frühstück freute. Es gab wieder Spiegelei, Würstchen (jeden Tag andere) Aufschnitt und Käse. Das Essen ist wirklich gut und reichhaltig an Bord.

Die Ladearbeiten waren eine Stunde früher beendet und so konnten wir um 8:30 Uhr schon ablegen.

Die Fahrt vorbei an Norwegens vorgelagerten Inseln war traumhaft, auch wenn sich die Sonne nur selten zeigte. Fischfarmen, Segelboote und Fährschiffe waren zu sehen und die zum Teil sehr bizarre Landschaft Norwegens. Von der hoch gelegenen Brücke des Schiffes konnte man alles gut sehen. Für Filmaufnahmen bin ich aber meist raus gegangen um nicht die Spiegelungen der Brückenfenster einzufangen. Es wehte eine frische Brise und die Lufttemperatur war runter auf erfrischende 15 Grad. Eine angenehme Abwechslung nach den durchgehend hohen Temperaturen der letzten Wochen.



Der Steg welcher vorn um die Brücke führt ist sehr schmal und sicher nichts für Menschen mit Höhenangst oder schwachen Nerven. Dafür wird man aber mit einem herrlichen Ausblick belohnt.



Wie ich auf unserer Karte gesehen hatte, sollte die Fahrrinne kurz vor Bergen noch um einiges schmaler werden.

Vor dem Essen bereitete ich den Rucksack schon für unseren Landgang vor. Eine Visitenkarte mit meiner Handynummer hatte ich bereits für den Kapitän angefertigt. 100 Euro hatte ich in Hannover vor unserer Abreise in norwegische Kronen getauscht, da ich nicht wusste ob die Norweger Fans vom Euro sind.

Für Bergen hatte ich auch keinen Plan gemacht, da ich nicht wirklich damit gerechnet hatte dass wir dort an Land gehen können. Doch der Kapitän wollte es uns ermöglichen und wir lagen gut in der Zeit.

Das Mittagessen war wie bisher immer wieder Spitze. Zum Nachtisch gab es frische Weintrauben.

In der Kabine habe ich mich dann schon für den Landgang umgezogen. Auf einem Schiff verliert man schnell das Gefühl für die Wochentage, heute war ja Samstag. Auf der Brücke fanden wir einen Plan von Bergen, den wir mitnehmen wollten. Vor dem Abendbrot wollten wir zurück sein. Das Wetter war, typisch für Norwegens Küste diesig, aber es regnete nicht. Die Film- und Fotokamera war frisch aufgeladen, so konnte es losgehen.

Ein erneuter Blick aus dem Kajüten Fenster zeigte eine absolut diesige Landschaft. Das Wetter kann sich an der Küste immer schnell ändern.



Kurz nach dem Mittagessen schon konnten wir vom Schiff runter. Wir bekamen noch eine kurze Sicherheitsunterweisung wie wir uns auf dem Containerterminal zu verhalten hatten, mussten eine Warnweste überziehen und einen Helm aufsetzen. Beides lag bereits seit Beginn der Fahrt in unseren Kabinen bereit, sowie einen Nummerncode für das Tor (gate) am Ausgang.



Das Terminal war überschaubar klein und der Ausgang leicht zu finden. Helm und Weste konnten wir dort in einen Schrank geben und ohne Kontrolle, nur mit Hilfe unseres PIN-Codes konnten wir dann das Gelände verlassen.

Es war ein angenehmer und unterhaltsamer Nachmittag in Bergen. Wir schlenderten an der Johannes-Kirken vorbei in Richtung des Vagen Hafens.



In der Stadt war viel los, schließlich war es ein Samstag und ein großes Kreuzfahrtschiff lag vor Anker. Eine Oldtimerausstellung am Hafen und viele historische Schiffe verkürzten uns die Zeit.



Zwischendurch nieselte es immer ein wenig, alles in allem aber blieben wir ziemlich trocken. Ein paar Souvenirs haben wir zur Vorsicht auch gleich eingekauft, wir wussten ja nicht ob wir morgen, am Sonntag, in Ålesund offene Geschäfte vorfinden würden.



Der Kapitän hatte uns eine Frist bis 21 Uhr gesetzt, aber wir waren bis zum Abendbrot wieder zurück. Nachdem ich mich umgezogen hatte haben wir uns wieder von unserem Koch verwöhnen lassen.

Danach habe ich dann ein bisschen an diesem Tagebuch gearbeitet und habe dann die Beine hoch gelegt um ein Buch zu lesen. Ab und zu bemerkte ich die Bewegungen des Schiffes beim Be- und Entladen. Als es hieß: Leinen los, ging es wieder auf die Brücke.

## 5. Tag auf der Rumba

Mitten in der Nacht wurde ich durch ein geändertes Maschinengeräusch wach. Wir hatten um 2:30 Uhr in der Früh in Floro, einem kleinen Fischereihafen, fest gemacht. Schnell wurden wieder Kühlcontainer mit gefrorenem Fisch geladen und schon um 4 Uhr ging es weiter in Richtung Ålesund.

Der Tag begann anders als die vorherigen, denn als ich um kurz vor 6 Uhr aufwachte tauchten Felswände vor meinem Fenster auf und ein kleiner, aber sehr hoher Wasserfall war zu sehen. Da wurde auf das morgendliche duschen verzichtet, nur eine "Katzenwäsche" gemacht, angezogen und mit der Kamera flugs auf die Brücke geflitzt, welche ja direkt über meiner Kabine war. Mein Gott was für ein Ausblick, einfach berauschend.



Nachdem ich ein paar herrliche Aufnahmen gemacht hatte ging ich zur Kajüte von Marianne um sie darauf aufmerksam zu machen. Aber sie war schon wach und angezogen, saß vor ihrem Fenster und genoss die Aussicht. Sie hatte vorher sogar ein Schiff der Hurtigruten vorbei fahren sehen. Durch das Umladen im letzten Hafen hatte sie nun auch freie Sicht nach vorn, was nur selten der Fall ist.

Nachdem wir dann diese engen Passagen passiert hatten ging es wieder ein Stück über die Nordsee. Diese war in der Zwischenzeit zum Leben erwacht und das Schiff begann sich zu bewegen. Das hatten wir bisher auf unserer Reise noch nicht erlebt, gehört aber natürlich dazu. Wer sich davor fürchtet sollte auf gar keinen Fall so eine Reise unternehmen.

Trotzdem ging es natürlich pünktlich zum Frühstück. Allerdings haute ich mir vorsichtshalber den Magen nicht zu voll. Dann schrieb ich weiter an meinem Tagebuch. Dabei rutschte die Wasserflasche auf meinem kleinen Tisch hin und her, so war das Schiff am Schaukeln. Das Fenster stand weit auf und eine frische Brise wehte in die Kajüte. Frische Luft soll auch gut sein bei Seekrankheit. Allerdings hatte ich bei dieser Windstärke auch noch keine Probleme. Trotzdem hatten wir zur Vorsicht etwas aus der Apotheke mitgenommen.

Später wollte ich noch auf dem Poopdeck die Wellen digital einfangen. Aber in der Zwischenzeit hatte es angefangen zu regnen. Mein Fenster war relativ geschützt, weil sich die Brückennock darüber befand. Bei der Schaukelei wurde ich auch müde, so viel geschlafen wie sonst hatte ich ja nicht.

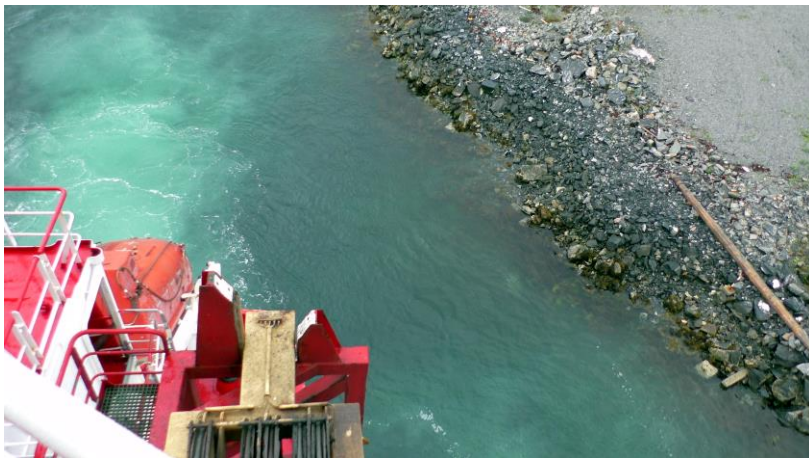
Die Schaukelei wiegte mich in den Schlaf, doch ein klopfen an der Tür weckte mich kurze Zeit später wieder. Marianne meinte es wäre wieder an der Zeit die neben uns aufragenden Berge zu bewundern. Die See war auch wieder ruhiger geworden, da wir uns wieder zwischen Inseln befanden.

Der Ausblick war atemberaubend, auch wenn die Sonne nur zaghaft zwischen den Wolken hervor lugte.

Wieder hatten wir großes Glück, der Kapitän erzählte uns, dass es sich in der Nacht nicht gelohnt hatte den Hafen Maloy anzulaufen in dem der Kai besetzt war. Er hätte 5 Stunden warten müssen um 6 Container zu löschen. Das lohne sich nicht, erklärte er uns. Das solle auf der Rückfahrt gemacht werden. Dadurch waren wir schon um 10:45 Uhr in Ålesund und hatten bis 20:00 Zeit für den Landgang. Perfekt.

Hinzu kam, dass wir dann wieder auf dem Rückweg zwischen den Inseln fahren würden und nicht gleich von Ålesund aus in Richtung Nordsee.

Das Anlegemanöver in Ålesund war Präzisionsarbeit. Man merkte, dass der Kapitän das wohl schon oft gemacht hatte. Am Heck blieb bis zum Ufer nicht viel Platz. Bei über 6 Metern Tiefgang keine einfache Sache anzulegen. Vor allen Dingen weil sich am Heck die empfindlichsten Teile des Schiffes befinden, nämlich Ruder und Schraube.



Wir entschieden uns zuerst noch an Bord Mittag zu essen und dann zum Landgang aufzubrechen. Ob wir den Akla, Ålesunds Aussichtsberg, besteigen sollten wussten wir noch nicht. Das Wetter eignete sich leider nicht für einem guten Ausblick, aber an der Küste kann sich das Wetter schnell ändern.

Der Kapitän gab uns Ausweise für das Gate und ein paar gute Tipps. Er sagte es wäre voll in Ålesund, weil drei große Kreuzfahrtschiffe angelegt hatten.

Doch so schlimm war es dann aber nicht, vielleicht sind auch viele Kreuzfahrer wegen des durchwachsenen Wetters auf ihrem Schiff geblieben.

Auf den Aussichtsberg sind wir aber nicht gestiegen, weil es zwischendurch ordentlich regnete und es geht dort steil über 418 Treppenstufen hinauf ohne die Möglichkeit sich unterzustellen.

Aber wir haben uns vieles andere angesehen. So habe ich in der Kirche, welche sehr hübsch ist, gefilmt. Ein Besuch ist lohnenswert und wenn man Glück hat wie wir hört man das klangvolle Glockenwerk.

Im Hafen lagen sehr viele verschiedene Schiffe. Unter anderem die FOREVER ONE, die ein bisschen wie ein U-Boot aussieht und die Kleinigkeit von 40 Millionen Euro gekostet hat. Was bedeutet Reichtum schon, wenn man ihn nicht auch anderen zeigen kann.



Die Häuser der Altstadt, alle im Jugendstil erbaut, sind besonders sehenswert. Einen kleinen Bildband habe ich mir noch als Andenken gekauft. Die einmalige Altstadt hat Ålesund einem verzerrenden Brand zu "verdanken", dem fast alle Häuser 1904 zum Opfer fielen. In relativ kurzer Zeit und auch durch Unterstützung durch den deutschen Kaiser, ist die Stadt sehr einheitlich im Jugendstil neu aufgebaut worden.

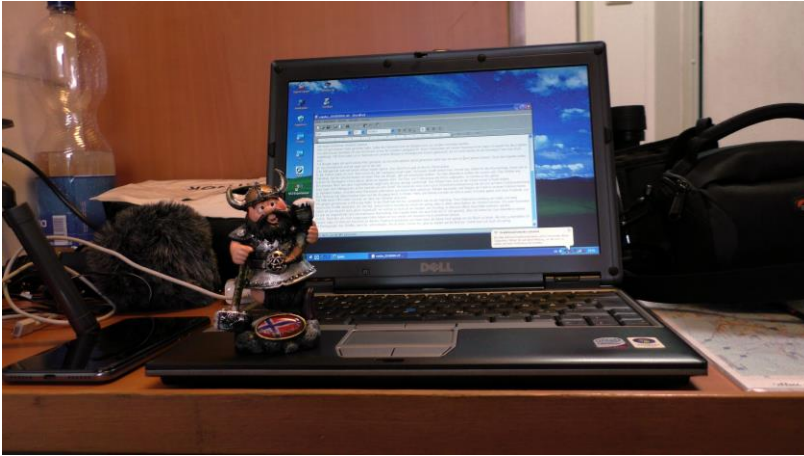


Viele Geschäfte hatten wegen des heutigen Sonntags geschlossen. Die Andenkenläden natürlich nicht, sie müssen schließlich die vielen 1000 Passagiere der Kreuzfahrtschiffe versorgen. Mit Franz waren wir einer Meinung, solche schwimmenden Hochhäuser wären für uns nichts. Die wirkliche Seefahrt bekommt man nur auf einer Frachtschiffreise geboten. Schon jetzt steht für Marianne und mich fest, das war nicht unsere letzte.

Pünktlich zum Abendbrot waren wir wieder auf der Rumba. Es wurde noch fleißig gearbeitet. Was man auch an den Bewegungen des Schiffes merkte.

In Ålesund, einer der weltweit führenden Fischereistädte, wurde vorwiegend Kühlfisch geladen, weshalb das Schiff danach auch möglichst schnell zurück will.

Nach dem Abendbrot, es gab unter anderem wieder Lachs, diesmal im Backteig, setzte ich mich wieder an den Laptop um das Tagebuch weiter zu schreiben. Wenn man das nicht zeitnah macht vergisst man doch vieles. Ein kleiner Wikinger hat mir dabei zugehört.



Danach schauten wir wieder von der Brücke aus zu wie die Kühlcontainer verladen wurden. Nach dem Festmachen auf dem Schiff müssen sie immer an die Bordelektrik angeschlossen werden, damit die Kühlung durchgängig in Betrieb ist. Das wird auch während der Fahrt kontrolliert. In der Ladeliste haben wir gesehen, dass die Kühlcontainer auf zum Teil Minus 25 Grad konstant gehalten werden müssen.

Vorsichtshalber habe ich abends noch geduscht, da ich annahm die Nordsee würde uns morgen wieder etwas durchschütteln. In der Dusche ist zwar eine Stange zum Festhalten, aber ich konnte mir nicht so recht vorstellen wie man sich mit nur einer Hand duscht.

Beim Schreiben dieser Zeilen merkte ich das weiter geladen wurde. Für die Seeleute gibt es keinen Sonntag.

## **6. Tag auf der Rumba**

Dieser Tag fing früh an. Nachdem mich gestern, wie schon angenommen, die Nordsee in den Schlaf geschaukelt hatte, wachte ich heute früh um exakt 02:25 Uhr durch das leiser werden der Maschine auf. Wir hatten unseren letzten Hafen erreicht und es wurden die letzten nach Norwegen gebrachten Container von Bord gebracht. Gelöscht, wie der Seemann sagt. Das ging alles schnell und präzise wie bisher immer vonstatten. Das Schiff schaukelte wieder durch das Anheben der zum Teil recht schweren Container. Neue Kühlcontainer wurden für den Transport nach Deutschland an den Kai gestellt.

Unterwegs hatten wir ja zahlreiche Fischfarmen beobachtet. Dieser Fisch wird sicherlich zum Großteil per Container in die Welt verteilt.

02:55 Uhr legten wir schon wieder ab und es ging weiter in die dunkle Nacht hinein. Ich legte mich noch einmal für 3 Stunden in die Koje.

Später dann weckte mich, zum ersten Mal auf dieser Reise, mein Handywecker. Es war exakt 06:30 Uhr und damit noch eine Stunde bis zum Frühstück. Nach dem Waschen und einem kurzen Blick aus dem Fenster ging es wieder an den Laptop. Die See war nicht so ruhig wie auf der Hinfahrt, aber ich habe die Tasten des Laptops noch getroffen.

Auf Backbord konnte man in der Ferne noch die Felsen der norwegischen Küste erahnen, aber es war erneut sehr diesig.

Gestern hat der 1. Ingenieur unseren Mitreisenden Franz schon gefragt ob wir mal die Maschine sehen möchten. Franz war, genauso wie ich, sehr interessiert daran. Auf dem Rückweg über die Nordsee haben wir ja noch viel Zeit dafür.



Pünktlich wie jeden Tag gab es um 07:30 Uhr das Frühstück. Spiegeleier und Würstchen so viel man mag, dazu Aufschnitt, Käse und verschiedene Marmeladensorten. Das Weißbrot kann man auch toasten oder man nimmt sich das Dunkelbrot. Der Kaffee ist immer frisch aufgebriht und macht einen wach.

Marianne ging danach auf die Brücke um zu sehen ob wir in der Nacht auch abgeladen haben und tatsächlich, es fehlten ein paar Container an Deck. Das Entladen ist mir in der Nacht total entgangen. Da kann man mal sehen wie tief und fest man schläft, trotz der Maschinengeräusche und des wummern des Schornsteines.

Mittlerweile hatte ich auch festgestellt, dass es oben in meiner Kabine mehr schaukelt als in der Kombüse in Höhe des Poopdeck. Immerhin sind 6 Decks dazwischen. Wer nicht gern Treppen steigt, noch dazu in einem engen Treppenaufgang, der sollte keinen Gedanken an eine Frachtschiffsreise verschwenden. Immerhin sind es zwischen Brücke und Kombüse 72 Stufen, welche man mehrfach am Tag zurücklegt.

Es gibt sogar Veranstalter von Frachtschiffsreisen die ein ärztliches Attest verlangen, dass man für so Fahrt tauglich ist. Auf alle Fälle gibt es Altersgrenzen nach unten und nach oben. Das macht auch Sinn, denn mit schlechtem Wetter muss man immer rechnen und dann muss man fit sein.

Es hatte angefangen zu regnen und es wehte eine steife Brise. Ich entschied mich dazu in der Kabine zu bleiben und ein bisschen zu lesen.

Später dann ging ich auf das Poopdeck um noch ein paar Fotos zu machen und die raue See zu filmen. Danach besuchte ich meine Frau in der Eigner Kabine. Wir gingen dann vor dem Mittag noch für eine halbe Stunde auf die Brücke, wo gerade sauber gemacht wurde.

Da manch eine Welle dem Schiff einen richtigen Schlag versetzte, erklärte uns der Kapitän wir hätten Windstärke 4-5. Bei Windstärke 1-3 wäre die See glatt. Auf meine Frage wie das Schiff sich bei richtig schlechtem Wetter verhält meinte der Kapitän es wäre ein gutes Schiff und es wäre kein Problem auch bei sehr schlechtem Wetter zu fahren, aber es koste dann zu viel Treibstoff weil man über Grund manchmal nur 3 Knoten macht. Dann laufen sie lieber einen Hafen an und gehen kein Risiko ein. Das wäre auch immer noch günstiger,

Die auf dem Hinweg nicht losgewordene Fracht ist auch zwischenzeitlich gelöscht worden. Es hatte wohl nur 20 Minuten gedauert und die Maschine lief solange weiter.

Das Mittagessen war wie immer bekömmlich, hinterher gab es rote Weintrauben und zur Freude meiner Frau erfuhren wir, dass es im Kühlschrank auch Eis gab.

In der Eigner Kabine haben wir auch noch deutsche Lektüre gefunden. Wenn ich morgen meinen mitgebrachten Krimi durchgelesen habe, will ich ihn auch an Bord lassen.

Am Vortag war ich ja mit der Menge des Frühstückes wegen der Schaukelei etwas vorsichtig. Mittlerweile hatte ich mich daran gewöhnt und man war dankbar für die engen Treppenaufgänge, weil man sich leichter festhalten konnte.

Was ich bisher überhaupt nicht vermisst habe ist Internet, Fernsehen und PC. Auch für so eine "digitale Fastenkur" ist eine Frachtschiffsreise gut.

Um 13:30 Uhr kam die Sonne wieder hervor und die See wurde ruhiger. Die Seeleute nahmen wieder ihre Arbeit auf und entrosteten das Schiff um es danach mit Farbe zu schützen. Das ist ein ewiger Kampf auf allen Stahlschiffen der Welt und gehört zum Alltag der Seeleute.

Nachmittags habe ich mir wieder einen Kaffee geholt und mit meiner Frau in ihrer geräumigen Kabine Karten gespielt. Danach habe ich mir meine Kamera geschnappt und bin auf zum Bug. Auf dem Weg dorthin habe ich einige Bilder gemacht und versucht die durch das Schiff und den Wind verursachte Gischt filmisch einzufangen.



Die mittlerweile über 400 Filmclips vernünftig zusammen zu schneiden wird sicherlich noch viel Zeit erfordern. Das wird wahrscheinlich erst im Herbst oder Winter passieren.

Der Seegang hatte etwas nachgelassen, aber wir hatten noch ganz ordentlichen Wind. Das Schiff bewegte sich aber nicht mehr so stark wie am Vormittag.



Die halbe Stunde vor dem Abendbrot habe ich noch meine Gedanken sortiert und weiter am Tagebuch geschrieben.

Nach der warmen Mahlzeit zum Abendbrot setzten wir drei Frachtschiffreisenden uns noch mit einer Tasse Kaffee auf das Poopdeck raus. Die Sonne schien zwischen Wolken vor und die Nordsee glitzerte anmutig. so nah am Wasser ist man auf keinem Kreuzfahrtschiff.

Nun stampft das Schiff wie auf der Hinfahrt durch die Weite der Nordsee. Möwen begleiten uns und ab und zu sieht man am Horizont ein anderes Schiff. Auch diese Einsamkeit gehört zur Seefahrt und will "erfahren" werden. Bei dieser Frachtschiffreise hatten wir ja das Glück viel zwischen Inseln von Norwegen zu fahren und damit eine Menge Abwechslung zu haben.

Als bald überkam mich die Müdigkeit und ich suchte dann früh die Koje auf.

## 7. Tag auf der Rumba

Nachts um 1:30 Uhr wachte ich auf und fühlte mich sehr wach. Das frühe zu Bett gehen hatte mir gut getan. Mein Kabinfenster war die ganze Nacht auf und ich hatte trotz des größeren Lärms durch die Maschine die frische Nordseeluft genossen. Viehzeug in Form von Fliegen und Mücken kann ja auf See nicht von draußen herein kommen. Die See war ruhig und die Luft nicht kalt.

Als ich zum Fenster heraus schaute sah ich einen orangefarbenen Mond als Sichel kurz über dem Horizont stehen. Die Lichter eines Schiffes in der Ferne davor. Auch in der tiefschwarzen Nacht hat die Fahrt auf See noch einiges zu bieten.

Wach geworden durch diese Eindrücke, verfasste ich schnell noch ein paar Zeilen für mein Tagebuch.

Nun hatte unser letzter Tag auf See begonnen und es wurde Zeit alles zusammen zu fassen. Mein Fazit war klar, dies war eine phantastische Reise gewesen, welche mir viele neue Erfahrungen beschert hatte. Wirkliche Seefahrt kann man nur in Form einer Frachtschiffreise kennenlernen. Wer frei von Ängsten ist, für den ist dies ein einmaliges Erlebnis. Jetzt schon freue ich mich darauf die vielen Bilder und Filmclips zusammen mit meiner Frau anzuschauen und dann daraus ein anschauliches Tagebuch, Filmclips für YouTube und einen langen Film für uns herzustellen.

Pünktlich um 6:15 Uhr wachte ich erneut ausgeruht von allein auf, sortierte meine Gedanken noch im Bett, um danach flugs unter die Dusche zu steigen.

Die schien und es sah so aus als wenn es ein schöner Tag werden sollte. Schnell wurden vor dem Frühstück noch ein paar Zeilen geschrieben und die Dateien auf einem Stick gesichert. Zuhause würde ich auch als erstes die digitalen Mitbringsel auf eine Festplatte ziehen.

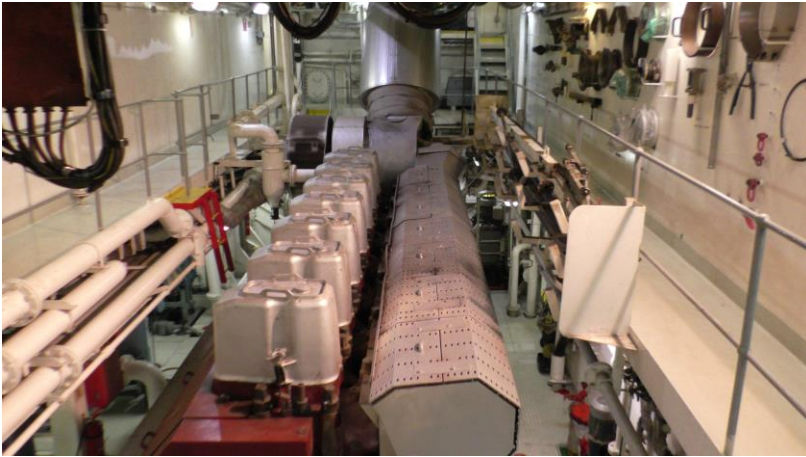


Draußen sah man wieder Offshore Windparks. Die Flügel drehten sich fast gar nicht. Wer denkt auf See weht der Wind ständig, der irrt sich gewaltig. Wenn die Windräder stehen müssen, wie immer, konventionelle Kraftwerke die elektrische Energie herstellen. Solange wie keine Speicher in genügendem Maße zur Verfügung stehen sind die volatilen Energieerzeuger nicht der Weg in die Zukunft.

Viertel nach Sieben schaute Marianne bei mir vorbei um mich an das Frühstück zu erinnern, auf welches ich mich auch schon freute. Unser letzter Tag auf See würde bestimmt ein schöner werden, die See war aufgrund des fehlenden Windes wieder sehr glatt.

Beim Frühstück sprach ich den Kapitän an ob es möglich wäre die Maschine anzusehen. Er telefonierte sogleich mit dem Maschinisten und sagte uns wir sollten uns um 9:00 Uhr in der Messe einfinden, wir würden abgeholt. Das ist für mich das i-Tüpfelchen der Reise gewesen,

denn wenn ich mir die Schiffe meines großen Bruders mal ansehen konnte, gehörte der Maschinenraum immer mit zur Besichtigung.



Pünktlich um 9:00 war es dann so weit, wir wurden zur Maschine geführt. Wie die Rumba angetrieben wird und alle technischen Daten findet man ja leicht im Internet. Vorort das Ganze zu sehen ist schon etwas anderes. Nach dem Aufsetzen der Ohrschützer wurden wir durch fast alle Bereiche geführt. Runter zur Ebene der Maschine durften wir wegen des laufenden Betriebes nicht. Zur Technik des Schiffes gehört halt viel mehr als nur die Maschine für den Antrieb. Da gibt es Hilfsdiesel, Vorwärmer, Druckluftherzeuger und vieles mehr. Es ist sehr warm da unten und wir genossen die frische Luft auf dem Deck hinterher.

Nun ging es der Deutschen Bucht entgegen. Wir sollten zwischen 21 und 22 Uhr am Kai festmachen. Der Kapitän stellte es uns frei ob wir gleich von Bord wollten oder noch bis zum Frühstück am nächsten Tag zu bleiben. Marianne und ich wollten das erst heute Abend entscheiden, wenn wir wissen wo wir anlegen und wie spät es ist.

Bis zum Mittag setzen wir uns in die Sonne oder schauten auf der Brücke nach dem Rechten. Von dort aus hatte man immer den besten Überblick. Als wir ein Schiff der deutschen Küstenwache sahen wussten wir, dass wir in deutschen Hoheitsgewässern sind.



Auch vor den deutschen Küsten stehen riesige Windparks, die wie jetzt bei flauem Wind keinen Strom produzieren. Sie sind im Bau und Unterhalt dreimal so teuer wie Windenergieanlagen an Land, aber hier stören sie wenigstens keinen.

Nach einiger Zeit kam dann Helgoland, die einzige Hochseeinsel Deutschlands, in Sicht. Mit dem Fernglas konnte man gut die lange Anna erkennen, das Wahrzeichen der Insel.



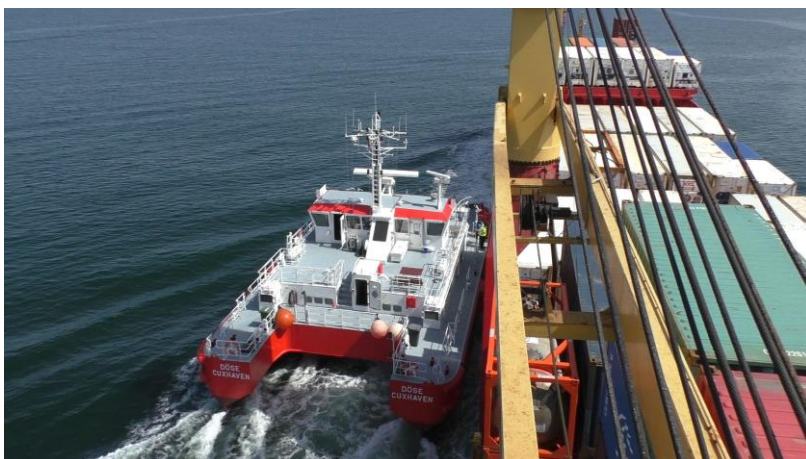
Der neue Plan für Hamburg wurde ausgehängt, danach sollten wir zwischen 20:30 und 22:00 Uhr am Tollerort Kai ankommen.

Unsere Rückreise wollten wir vom Zeitpunkt des Ankommens abhängig machen. Abends würden wir besser durchkommen als am nächsten Morgen im Berufsverkehr.

Mittags gab es Hähnchen und/oder Braten, dazu Kartoffeln oder Reis, frischen Salat und, wer wollte, vorweg eine Hühnersuppe. Hinterher konnte man sich frisch geschnittene Melonenscheiben nehmen oder ein Stück Kuchen. An der Verpflegung gab es nichts auszusetzen. Wir waren damit sehr zufrieden.

In der Zwischenzeit hatte sich die Sonne etwas hinter Wolken versteckt und ich nutzte die Zeit um wieder ein paar Zeilen zu schreiben. Meinen Krimi hatte ich durch gelesen und im Regal meiner Kajüte für nachfolgende Frachtschiffreisende dagelassen.

Wieder hatten wir viel Glück mit dem Wetter und der Tatsache dass wir so schnell zurückgekommen sind, dadurch konnten wir die Deutsche Bucht und die Elbe bei strahlendem Sonnenschein erleben. Ein Lotsenboot legte wieder an und der Revierlotse kam an Bord. Vorbei an der Kugelbake bei Cuxhaven ging es in die Elbe. Die Fahrrinne ist schmal in der Elbe und sehr große Schiffe können nur mit der Flut nach Hamburg hinein fahren.



Wir hörten wie der Lotse sich per Funk nach einem Anlegeplatz erkundigte. Es stand zu der Zeit noch nicht fest wann und wo wir festmachen konnten. Wenn wir tatsächlich vor 21 Uhr ankämen wollten wir abends nach Hause fahren, weil wir dann dem Berufsverkehr aus dem Wege gehen. Der Kapitän hatte ja angeboten, dass wir auch bis zum nächsten Morgen noch bleiben könnten. Also warteten wir ab wie es sich entwickelte.

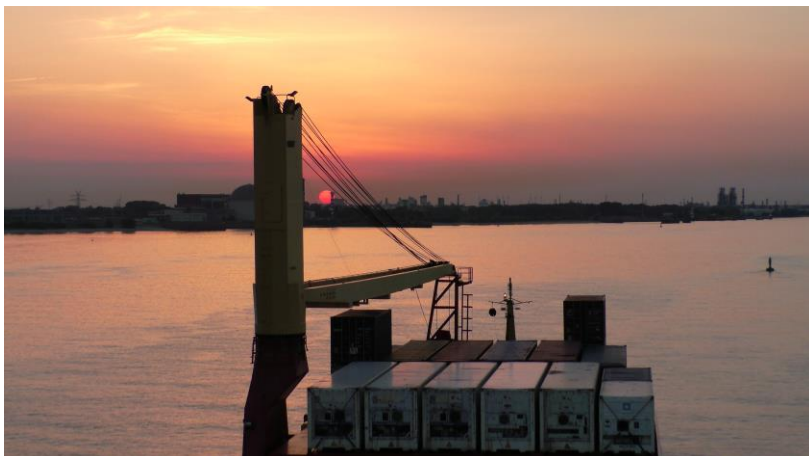
Es sollte aber nicht so klappen wie wir es uns gewünscht hatten, die Piers waren voll und es musste sogar ein Ankerplatz (*berth*) gesucht werden. Also blieben wir noch bis morgen auf der Rumba, Somit wird das Tagebuch um einen Tag länger.

Der Revierlotse machte fliegenden Wechsel mit dem Elbelotsen, der die Weiterfahrt übernahm. Wir gingen zum Abendbrot, wo wir wieder den Kapitän trafen. Auf einem Frachtschiff hat man sehr oft ein Kapitänsdiner. Man merkte ihm seine Enttäuschung darüber an, dass er erst so gut durch gekommen war und nun ankern musste und Zeit verlor. Wie überall im Transportwesen, „Time is Money“.

Wir genossen das wieder warme Wetter. Es war nicht anders als in der Woche davor als wir losfuhren.

Mittlerweile hatte sich der Zeitplan immer weiter nach hinten verschoben. Wir lagen jetzt in der Elbe seit 19:20 Uhr vor Anker (*anchor*). So ist das auf einer Frachtschiffreise, es kann immer wieder Überraschungen geben. Der avisierte Kai wird wohl erst nach 23:00 frei sein. Danach sind noch 3 Verlegungen im Hamburger Hafen geplant. Wenn alles klappt sollten wir morgen früh am Eurogate von Bord gehen können.

Dank des sehr guten Wetters wurden wir noch zum Abschied mit einem wundervollen Sonnenuntergang auf der Elbe belohnt.



20:15 Uhr wurde der Anker gelichtet und es ging weiter in Richtung Hamburg. Leider war die Willkommensanlage in Wilhelmshöft schon geschlossen und so hörten wir die Nationalhymne unseres Schiffes (Gibraltar) nicht. 23:20 Uhr sind wir endlich am Pier Altenwerder (CTA) angekommen. Jetzt ging es schnell in die Koje.

## **8. Tag auf der Rumba**

Aufgrund des gestrigen späten festmachen hatten wir uns entschlossen das Angebot des Kapitäns anzunehmen und blieben noch bis zum Frühstück an Bord.

Die Rumba hatte in der Nacht noch einmal den Kai gewechselt und lag jetzt am Tollerort Kai (CTT), von wo es aus zum Eurogate ging. Das kam uns entgegen, denn vom Ausgang des Eurogates ist es nur ein Katzensprung zum Container Terminal Burkhard Kai (CTB) wo wir losgefahren sind und daher unser Auto stand. Der Kapitän bestellte uns einen Transport (shuttle) zum Ausgang, wir verabschiedeten uns und ich machte ein letztes Bild von unserem Schiff, der MV Rumba, am Eurogate.



10:30 waren wir wieder zu Hause, wo zuerst die über 500 Bilder und über 400 Filmclips gesichert wurden. Wir haben 2620 Kilometer mit der Rumba zurückgelegt, bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 14,6 kn. Es war eine erlebnisreiche Reise.

Beenden möchte ich meinen Reisebericht mit einem Aphorismus von Friedrich Wilhelm Gotter:

In das weite Meer zu blicken,  
Wird den matten Geist erquickern,  
Und die Brust von Angst befreyn.

### **Hilfreiche Links für die Frachtschiffreise mit der Rumba:**

Frachtschiffreise erklärt bei Wikivoyage:

<https://de.wikivoyage.org/wiki/Frachtschiffreise>

Frachtschiff-Touristik Kapitän Zylmann GmbH:

<https://www.zylmann.de/frachtschiff-touristik.html>

Schiffsverkehr-Datenbank:

<https://www.marinetraffic.com/de/ais/home>

Webcam am Anleger in Ålesund:

<http://www.alesund.havn.no/no/Webkamera/Skutvika-havneanlegg>

Webcams im Hamburger Raum:

<https://www.grassau.com/webcams/>