

Tagebuch unserer Frachtschiffreise vom 5. bis 12. August 2019

Dies ist der Reisebericht von unserer zweiten Frachtschiffreise, diesmal ging es mit dem Feederschiff FREDERIK nach Gdynia/Polen und Klaipėda/Litauen. Auf englische Übersetzungen wurde in diesem Bericht verzichtet. Wer sich im „Bordenglisch“ üben möchte sollte meinen ersten Reisebericht lesen.

1. Tag der Reise

Am Freitag vor unserer Reise bekamen wir per Anruf mitgeteilt, dass unsere Einschiffung für den kommenden Montag geplant war. Was mich sehr verwunderte, denn einige Wochen lang hatte ich vorher den Fahrplan der FREDERIK im Internet recherchiert und gesehen, dass die Abreise eigentlich immer an einem Dienstag stattfand. Aber wir vertrauten der Ansage der Agentur Zylmann und machten uns am 5. August 2019 morgens um 6 Uhr auf den Weg.

Die Autobahn A7 hatte viele Baustellen und wir wollten kein Risiko eingehen. Erstaunlich gut kamen wir durch und kurz vor 8:30 Uhr waren wir am Terminal Burchardkai. Dort sah ich dann auch eine SMS auf meinem Smartphone von der Agentur, abgeschickt um 7:58 Uhr, mit der Mitteilung, dass die Abfahrt sich auf den Dienstag verschoben hätte. Ein bisschen sauer über die anscheinend doch falsche erste Information bat ich um einen Rückruf, der aber nicht kam. Ändern konnten wir es nicht, also machten wir das Beste daraus und schauten uns Hamburg an. Als wir in Richtung Landungsbrücken gingen kamen wir an einem russischen U-Boot vorbei, welches man besichtigen konnte. Ich hatte schon viele U-Boote von innen gesehen, aber noch kein russisches. Es ist eines der größten nichtatomaren Unterseeboote der Welt.



Für einen U-Boot Begeisterten wie mich war das ein tolles Erlebnis. Das U-Boot ist als Museumsschiff hergerichtet und alle Details darin beschriftet. Lebensgroße Komparsen veranschaulichen das Leben unter solch beengten Bedingungen.

Danach wurde natürlich eine Hafenrundfahrt gemacht, in der Hoffnung die FREDERIK vorab im Hafen liegen zu sehen. Schon von den Landungsbrücken aus konnte man das Schiff sehen, da es ziemlich weit nördlich am Tollerort-Kai lag (CTT). Die Hafengebarkasse lief ziemlich nah daran vorbei und ich konnte unser Frachtschiff sehr schön fotografieren und filmen.

Die FREDERIK ist 154,5 Meter lang, 24,5 Meter breit und hat einen Tiefgang bei voller Beladung von 9,5 Metern. Ein ganzes Stück größer also als die RUMBA auf der wir unsere erste Frachtschiffreise erlebten. Zugelassen ist das Schiff in Antigua Barbuda. Gebaut wurde sie in Deutschland 2005 auf der Rolandwerft an der Unterweser. Mit ihren 11204 kW, was über 15 000 PS sind, erreicht sie bis zu 19 kn. Sie kann 1221 TEU laden, was 600 Stück 40 Fuß Containern entspricht.



Man sieht auf dem nächsten Bild sehr schön die Treppenaufgänge außerhalb des Schiffes. Direkt unter der Brücke sind die beiden großen Passagierkabinen, darunter wohnen der Kapitän und der Leitende Ingenieur.

Die FREDERIK ist von weitem leicht an ihrem großen Bug-Schanzkleid zu erkennen, was dem Schiff sein typisches Aussehen verleiht. Es gibt dem Schiff auch mehr Schutz bei schlechtem Wetter.



Da dies schon unsere zweite Frachtschiffreise war wussten wir, dass es von Vorteil ist schwindelfrei zu sein. Auf dem Bild ist sehr gut die Höhe der Decks zu sehen. Da man die schönsten Aufnahmen von dort oben macht, sollte man keine Angst haben dort hoch zu steigen und vor einer relativ schmalen Reling zu hantieren. Belohnt wird man dafür mit einer tollen Perspektive.

Außerdem war die Yacht OCTOPUS zu sehen, auf der ein Arbeitskollege von mir im Bikiniatoll gewesen war um dort die radioaktive Belastung zu messen. Sie lag dort im Hafen um überholt und verkauft zu werden. Der Besitzer Paul Allen, Mitbegründer von Microsoft und einer der reichsten Männer der Welt, war vor nicht allzu langer Zeit gestorben. Die Yacht hat ein großes U-Boot im Rumpf und wurde auch für Forschungszwecke benutzt. Mit einer Länge von 126 Metern ist die OCTOPUS die 14. größte Yacht der Welt. Sie hat mal die stolze Summe von 150 Millionen Euro gekostet.



Der Ärger wegen der umsonst gefahrenen 350 Kilometer war da schnell vergessen. Nachmittags ging es wieder nach Hause, mit einem Umweg über Celle, da es einen langen Stau auf der A7 gab. Am nächsten Tag sollte es ganz sicher losgehen.

2. Tag der Reise

Am Dienstag ging es dann erneut von Schulenburg/Leine aus in Richtung Hamburg. Wir standen wieder um 5 Uhr auf um früh genug am Burchardkai zu sein. Die Autobahn war weitestgehend frei und wir kamen gut durch. Kurz vor 8 Uhr rief uns dann der dritte Offizier der FREDERIK auf dem Smartphone an und fragte nach unserem Eintreffen. Vorsichtshalber sagten wir ihm 9 Uhr an und dachten uns, das Schiff wollte wohl schnell ablegen. Um 8:30 Uhr waren wir am Burchardkai, checkten dort ein und wurden schnell mit einem Shuttle Bus zum Schiff gefahren, genauso wie bei unserer ersten Frachtschiffreise.

Am Schiff nahm uns der sehr freundliche dritte Offizier in Empfang, klärte die Formalitäten und machte mit uns die Sicherheitseinweisung. Daraufhin gingen wir auf unsere Kammer auf dem fünften Deck, direkt unter der Brücke. Ein philippinischer Seemann war so freundlich meiner Frau den Koffer hoch zu tragen. Die Kammer war sehr schön groß, hatte ein separates Schlafzimmer und Dusche, alles war sehr geräumig und wir fühlten uns gleich außerordentlich wohl.



Zwei Fenster gingen nach vorn, das dritte zur Steuerbord Seite hinaus. Selbst bei voller Beladung hat man noch eine gute Sicht nach vorn.

Als wir uns ein wenig das Schiff ansehen wollten trafen wir bereits unsere beiden Mitfahrer Rolf und Jens. Die Sonne schien aus allen Knopflöchern und wir machten es uns auf dem "Sonnendeck", eine Besonderheit der FREDERIK, bequem.

Wenn man mit einem Frachtschiff am Athabaska-Kai, wie der Burchardkai früher hieß, liegt, wird einem nicht langweilig. Ständig fahren interessante Schiffe auf der Elbe vorbei.



Um 10 Uhr gab es dann den obligatorischen Kaffee, danach ging es wieder raus aufs Deck. Auf der FREDERIK darf die Brücke nur zu bestimmten Zeiten betreten werden und während der Kanaldurchfahrt gar nicht. Das dient der Sicherheit.

Vor uns lag ein weitaus größeres Containerschiff und wurde beladen. Es war wieder interessant zusehen mit welcher Präzision und Geschwindigkeit das Be- und Entladen vor sich ging.



Das Mittagessen um 12 Uhr war bekömmlich und der junge Koch sehr freundlich. Wir hatten sofort einen guten Eindruck vom Schiff. Beim Mittagessen lernten wir auch den russischen Kapitän kennen, der uns nach der Mahlzeit mit Getränken für die Kammer versorgte, welche erst am Ende der Reise bezahlt werden sollten. Nach ein paar Zeilen für das Reisetagebuch ging es dann wieder raus. Wir warteten auf die etwas vorgezogene Abfahrt und um ca. 14 Uhr hieß es dann auch Leinen los. Das Schiff drehte auf der Stelle und lief Richtung Nordsee die Elbe hinunter.

Da unser Mitreisender Jens aus Hamburg kam kannte er sich gut aus und konnte uns vieles erklären. Das Elbeufer unterhalb von Hamburg ist ein beliebtes Wohngebiet und entsprechend teuer sind die Grundstücke.



Wir freuten uns alle schon auf die Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal.

Um ca. 18 Uhr erreichten wir die Schleuse Brunsbüttel. Durch sie ging es in den Nord-Ostsee-Kanal, abgekürzt NOK. Die Schleusendurchfahrt war unspektakulär, wir waren das einzige Schiff in unserer Schleusenkammer. In der zweiten Schleusenkammer wurden 4 Schiffe zur gleichen Zeit ausgeschleust.



Der vor mehr als 100 Jahren von Menschenhand erschaffene Kanal hat nichts von seiner Bedeutung verloren, die ihm einst Kaiser Wilhelm zugedacht hatte. Er ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. In guten Jahren erlebte er mehr als 40 000 Schiffspassagen. Der NOK wird in der internationalen Schifffahrt Kiel-Canal genannt und ist das Tor nach Skandinavien und ins Baltikum. Der Kanal ist 98,6 Kilometer lang und er verläuft mitten durch Schleswig Holstein. Leider konnten wir nur einen Teil der Durchfahrt im Hellen erleben. Wir hofften auf mehr Glück bei der Rückfahrt.

An vielen Stellen kreuzten Fähren unsere Fahrt. Sie verbinden die beiden vom Kanal durchschnittenen Hälften Schleswig Holsteins. Noch heute, Kaiser Wilhelm hatte es damals so verlangt, ist die Benutzung der Fähren kostenlos.



Eine Kanalfahrt ist immer interessant, so erlebten wir zum Beispiel dass uns ein Entgegenkommer zwang in eine Weiche (Ausweichstelle) zu fahren. Wir unterfuhren zwei große Brücken und genossen die Kanalfahrt bis ungefähr 21:30 Uhr, dann fing es langsam an zu dämmern und wir gingen auf unsere Kammern. Nach einer erfrischenden Dusche ging es dann ins Bett.

3. Tag der Reise

In der Nacht wachten wir einmal auf weil die Maschine arg stampfte, es war dunkel draußen und wir blieben im Bett, es wird das Anlegen in der Schleusenkammer in Kiel Holtenau gewesen sein. Sich das bei der Dunkelheit anzuschauen machte nicht viel Sinn, auch weil ich dabei keine Filmaufnahmen oder Fotos machen konnte. Geschlafen haben wir sehr gut, auch wenn das gemeinsame Bett nur 1,50 Meter breit war. Insgesamt war die Suite sehr groß, mit separatem Schlaf- und Badezimmer.



Um kurz vor 7 Uhr standen wir auf, machten uns frisch und gingen vor dem Frühstück kurz an Deck. Die Sonne schien herrlich und die Luft war schon lauwarm, es sah nach einem wundervollen Tag auf See aus. Das Smartphone zeigte unsere Position kurz vor Fehmarn an. In der Ferne konnte man auch die Insel sehen.

Um 7:30 Uhr gab es dann Frühstück. Der Koch fragte uns wie wir unsere Eier gern gebraten hätten und machte Speck dazu. Käse, Aufschnitt und andere Dinge standen bereit und frisch gestärkt konnte der Tag beginnen.

Dieser Tag war ein reiner See Tag, wir fuhren an Fehmarn und Rügen vorbei in Richtung Gdynia. Auf dem "Sonnendeck" führten wir interessante Gespräche mit unseren Mitfahrern und beobachteten viele interessante Schiffe. Wie dieses italienische Schulschiff, die AMERIGO VESPUCCI, ein 101 Meter langer Dreimaster, der 1931 in Dienst gestellt wurde.

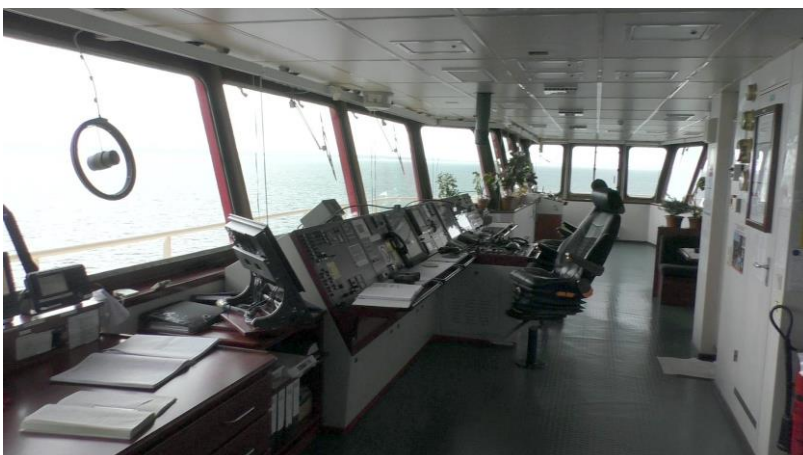


Mittags gab es Fischfrikadellen und hinterher ein leckeres Eis. An der Verpflegung gab es nichts auszusetzen. In der Offiziersmesse wurden wir immer mit einem freundlichen "Mahlzeit" bedacht, obwohl sich die Offiziere nur in Russisch unterhielten. Nach dem Essen hatte sich die Sonne etwas verzogen und so tippte ich erst einmal wieder ein paar Zeilen am Laptop. Wenn man das nicht gleicht macht vergisst man doch manchmal etwas.

Nachmittags um ca. 14 Uhr kam Rügen auf der Steuerbordseite in Sicht, allerdings fing es auch leicht an zu regnen. Also ging es wieder in unsere Kabine, von wo aus wir aus unseren drei Kabinenfenstern auch alles gut beobachten konnten.



Um die "Regenzeit" sinnvoll zu nutzen gingen wir alle vier auf die Brücke des Schiffes, für den Zugang sind feste Zeiten und Regeln vorgeschrieben. Der zweite Offizier, ein junger Ukrainer, hatte dort Dienst, erklärte uns sehr gern die Geräte und beantwortete unsere Fragen. Die Höhe einer solchen Containerschiffsbrücke ist immer wieder beeindruckend. Das Schiff war auf Autopilot eingestellt und fuhr vollautomatisch. Natürlich immer überwacht von einem Wachhabenden.



Zum Glück kann sich auf See das Wetter schnell ändern und kurze Zeit später lugte die Sonne wieder hervor. So konnte ich noch ein paar Aufnahmen von Rügen in die Kamera bekommen.

Nach dem Abendessen, es gab einen sehr bekömmlichen Schweinebraten mit Bohnen und Kartoffelpüree, ging es wieder raus an Deck um die angenehme Seeluft zu genießen. Bevor wir dann wieder in die Kabine gingen, war noch ein Besuch im Bug angesagt. Die FREDERIK besitzt ein beeindruckendes Schanzkleid, welches dem Schiff ein unverwechselbares Erscheinungsbild gibt. Diesmal wurde dort auch nicht gearbeitet und wir genossen die Ruhe dort, denn man ist am weitesten von dem Schiffdiesel entfernt und hört nur die Bugwellen.



Für die Seeleute ist das Arbeiten darunter auch einfacher, weil sie ein „Dach“ über dem Kopf haben und die Gischt bei schlechtem Wetter nicht so stark über das Schiff spritzt.

Heute sollte es etwas früher zu Bett gehen. Die gute Verpflegung und die frische Seeluft hatten uns müde gemacht. So wurde geduscht, noch schnell ein paar Zeilen geschrieben und dann ging es ab in die Falle.

4. Tag der Reise

Nach einer ruhigen Nacht standen wir um 7 Uhr auf. Zeit genug um sich frisch zu machen für das Frühstück um 7:30 Uhr. Die Essenszeiten sind fest vorgeschrieben und müssen unbedingt eingehalten werden.

Die Ostsee war so ruhig wie in den letzten Tagen und man merkte nur das leichte stampfen der Antriebsmaschine. Wenn alles klappte sollte heute ein Landgang in Gdynia möglich sein. Als Gdynia vor dem zweiten Weltkrieg noch deutsch war hieß die Stadt Gdingen. Während der Nazi-Zeit erhielt sie den Namen Gotenhafen. Von dort sind viele Deutsche am Ende des Krieges über die Ostsee vor der russischen Armee geflüchtet.

Den Vormittag haben wir wieder auf dem "Sonnendeck" verbracht. Die Sonne schien munter vom Himmel und da das Schiff steuerbord und backbord so ein schönes Deck hat konnte man sich, was den Wind anging, immer die beste Seite aussuchen.



Zum Mittag gab es als Vorsuppe eine Fischsuppe und als Hauptgericht Hähnchen mit Kartoffeln und Gemüse. Mittlerweile bestellten wir beim Koch, der uns das Essen auftat, immer nur noch eine "small portion". Denn dazu gibt es noch Salat, Brot und Obst. Die Verpflegung war wirklich gut und bekömmlich auf diesem Schiff.

Die Verständigung in Englisch klappte tadellos und auf der ersten Frachtschiffreise hatten wir schon viele seemännische Fachbegriffe gelernt. Ganz unvorbereitet sollte man nicht in See stechen.

Etwas später als geplant liefen wir in Gdynia ein, manchmal muss gewartet werden bis der Liegeplatz unter den Containerbrücken frei geworden ist. Kurz vor 14 Uhr machte das Schiff, wie immer auf dieser Route, im hintersten Teil des Containerhafens fest. Beim Einfahren konnte man viele Marineboote sehen, Gdynia ist Militärstützpunkt der polnischen Marine.



Die Türen nach draußen wurden wieder alle verschlossen, eine Zollvorschrift, wie uns gesagt wurde.

Auf die Brücke durften wir auch nicht, obwohl es so auf einem Zettel in unserer Kabine so stand. Aber als das Schiff angelegt hatte und vertäut war konnten wir wieder an Deck und schauten uns den Entladevorgang an. Die Idee nach Gdynia hinein zu fahren haben wir verworfen. So viel Interessantes gibt es doch nicht in der Stadt zusehen, Gdynia ist eine Industriestadt und erst spät gewachsen. Außerdem muss man, da man sehr weit am anderen Ende mit dem Schiff liegt mit einer Taxe fahren. Eine Alternative wäre eine Fahrt mit der Taxe nach Danzig, was ca. 70 Euro hin und zurück kostet, wie uns der Kapitän sagte. Das war uns die relativ kurze Zeit nicht wert und so blieben wir an Bord und genossen ohne Stress die Sonne satt.

Zum Abendbrot gab es eine leckere Frikadelle mit Pommes frites, sowie wieder frischen Salat, Bananen und einen selbst gepressten Pflaumensaft. Die Verpflegung war wirklich köstlich. Nach dem Abendbrot hatte es sich etwas bewölkt. Wir schauten weiter beim Entladen zu, was in einer ziemlichen Eile von Statten ging. Das System war ein anderes als bei uns. Statt der gewohnten VC (Van Carrier) wurden spezielle Aufliegerfahrzeuge verwendet.

Wie immer war der Aufenthalt in einem Hafen sehr abwechslungsreich, so konnten wir das Einfahren einer RoRo-Fähre aus nächster Nähe beobachten. Wie wir später gelesen haben hat die STENA SPIRIT 2012 hier im Hafen eine Containerbrücke umgerissen. Zum Glück ist dabei kein Mensch ums Leben gekommen.



Um 21:30 Uhr waren die Ladearbeiten abgeschlossen und die Kiste mit den Twistlocks, das sind die Verbindungselemente zwischen den Containern, des Schiffes wurde aufgeladen. Das ist immer die letzte Arbeit bevor es wieder losgeht.

Bevor wir ablegten fuhr die große RoRoFähre STENA SPIRIT wieder los. Es war ein beeindruckendes Schauspiel wie die hübsch beleuchtete große Autofähre so an uns vorbei glitt. Sie war auf dem Weg nach Karlskrona, der Partnerstadt von Gdynia.

Wir duschten noch, da das Schiff ruhig lag. In der Dusche ist extra ein Griff angebracht für den Fall das die See mal unruhig ist. Dann hat man natürlich auch eine Hand weniger zum Duschen.

Beim Schreiben dieser Zeilen merkte ich wie die Maschine angeworfen wurde, die gewohnten Vibrationen waren wieder da. Sie hatten uns schon in den Nächten zuvor in den Schlaf geschaukelt. Man gewöhnt sich da sehr schnell dran.

5. Tag der Reise

Einmal in der Nacht war die See etwas unruhig, Alles in Allem war es aber wieder eine angenehme Nacht. Als wir morgens wieder um 7 Uhr durch das Smartphone geweckt wurden und aus dem Fenster schauten, sahen wir schon die Hafeneinfahrt von Klaipėda und das auf uns zufahrende kleine Lotsenboot. Die Fahrt von Gdynia nach Klaipėda dauert nur ca. 8 Stunden. An Steuerbord konnten wir die Kurische Nehrung sehen. In Litauen ist sie ein Nationalpark.



Zum Frühstück gab es an dem Tag Würstchen und Rührei, wobei der Koch immer auf individuelle Wünsche Rücksicht nahm. Bei ihm meldeten wir uns auch gleich für den Lunch ab, zum Dinner um 17:30 Uhr wollten wir wieder zurück sein.



Das Anlegemanöver konnten wir wieder vom Deck 3 beobachten und wir vereinbarten um 10 Uhr vom Schiff zu gehen. Dazu hatten wir uns beim Dritten Offizier zu melden, der uns Warnwesten für den Weg zum Gate geben wollte. Dort konnten wir dann eine Taxe für die Fahrt in die Stadt bestellen. Der Himmel war trübe und zwischendurch kamen immer wieder ein paar Tropfen herunter, aber Klaipėda wollten wir uns nicht entgehen lassen. Wie uns der Erste sagte, sollte es erst in der Nacht wieder zurückgehen. In Klaipėda war sicherlich viel zu entladen.

Gesagt, getan, pünktlich um 10 Uhr bekamen wir unsere Sicherheitswesten und eine Einweisung wie wir vom Containerterminal herunter kommen. Im Containerterminal von Litauen ging es locker zu, wir konnten einfach zwischen Kran und Pier, an den herumfahrenden LKW's vorbei zum Ausgang laufen. Vorsicht war natürlich angebracht. Am Ausgang wurde nur in einer Passagierliste nachgesehen und wir konnten das Gelände verlassen. Im daneben stehenden Verwaltungsgebäude war auch ein junger Mann so nett uns eine Taxe zu rufen. Unser Zweiter Offizier wollte auch zum Einkaufen in die Stadt und so fuhren wir zusammen. 6 Personen in einem normalen PKW sind zwar ziemlich eng zusammen, aber da es immer etwas dauert bis die nächste Taxe da ist machte der Fahrer eine Ausnahme.

Mit dem Taxi zu fahren ist in Litauen nicht teuer, wir zahlten für die Fahrt in die Stadt, die gut 20 Minuten dauerte, mit reichlichem Trinkgeld gerade mal 10 Euro. Wir verabredeten uns mit dem Fahrer darauf, dass er uns um 15 Uhr wieder abholen und zurück fahren sollte.



Der Taxifahrer setzte uns direkt in der Altstadt von Klaipėda am Theaterplatz ab,. Das ist der bekannteste Ort in Klaipėda. Zu dieser Zeit regnete es recht unangenehm. Die Zierde des Theaterplatzes ist das im Jahre 1912 gebaute Denkmal, das für den in Klaipėda geborenen Dichter, den Professor an der Königsberger Universität S. Dach (1605-1659) gewidmet ist. Die Zentralfigur der Skulptur - Ännchen von Tharau - ist die Heldin seines populärsten Gedichtes, das zum Lied geworden ist.

Nachdem wir uns auf den Weg gemacht hatten hörte es aber auf und die Sonne kam wieder hervor. Bei strahlendem Sonnenschein machten wir uns auf den Weg zur Börsenbrücke, wo sich ein Wahrzeichen der Stadt Klaipėda befindet, Das Segelschiff MERIDIANAS. Eine Zeitlang diente das im Jahr 1948 gebaute Schiff als Ausbildungsstätte der Seefahrtsschule Klaipėdas, bevor es im Jahr 2014 vollständig renoviert wurde. Heute wird das Schiff als schwimmendes Restaurant verwendet und liegt direkt an der Börsenbrücke.



Weiter ging es dann mit einem kleinen, alten Boot auf zum Delphinarium, quer durch den Hafen von Klaipėda, zum Sandkrug, der Begrenzung des Kurischen Haff's vor Klaipėda. Vor dem Delphinarium befindet sich das Denkmal "Albatrosas", welches an die gefallenen und ertrunkenen Seeleute erinnern soll. Das Denkmal soll ein Andenken an die Tragödien auf See sein, sowie die dramatische Beziehung zwischen Mensch und Meer zeigen. Die Legende sagt: Über den Gräbern der auf See verstorbenen Seeleute schweben die Möwen und Albatrosse. Die Seelen der Seeleute leben in diesen Vögeln weiter.



Da vor dem Delphinarium eine lange Schlange anstand verzichteten wir auf einen Besuch, aßen ein leckeres Eis und wanderten lieber den Sandkrug hinunter bis zum Fähranleger. Unterwegs kamen wir an alten, historischen, Reetgedeckten Museumshäusern vorbei und konnten uns mehrere historische Schiffe von außen und innen ansehen. Fischerschiffe wie der Trawler DUBINGIAI und der kleine Fischtrawler KOLYMA sind aufgebockt zu besichtigen.



Klaipėda hat auch ein neues Wahrzeichen, ein Gebäude mit einer besonderen Botschaft. Die beiden Gebäude in Form der Buchstaben „K“ und „D“ der Architekten Arches aus Vilnius symbolisieren den Neuanfang und die Öffnung der Stadt zum Ostseeraum: Das „K“ steht für „Klaipėda“, das „D“ für den mitten durch die Stadt fließenden Fluss „Dana“.



Architektonisch einzigartig, weil die Gebäude aus verschiedenen Winkeln betrachtet immer eine neue Form annehmen.



Mit dem Fährboot ging es für 0,50 Cent pro Person wieder auf die Stadtseite zurück. Dort suchten wir uns ein schönes Café, wo man draußen sitzen konnte, und tranken Kaffee und aßen leckeren Kuchen.

Der Taxifahrer kam dann schon um 14 Uhr nach unserer Uhrzeit, denn die Uhren gehen in Litauen eine Stunde vor. Wir wollten uns aber noch eine historische Drehbrücke ansehen und ein paar Andenken einkaufen. Also baten wir ihn uns eine Stunde später abzuholen.

Die Drehbrücke (Kettenbrücke) über den Burgkanal ist ein technisches Denkmal. Die im Jahr 1855 erbaute sogenannte Kettenbrücke funktioniert auch heute noch und kann von Fußgängern genutzt werden. Durch die Öffnung der Brücke können Yachten in den Burghafen ein- und ausfahren. Die Drehbrücke ist ein Unikat. Für das Öffnen und Schließen benötigt man nur zwei Personen.



Eine Stunde später war der Taxifahrer wieder pünktlich zur Stelle und brachte uns zum Schiff. Den Weg in dem Containerterminal nutzte ich dann natürlich um noch ein paar Bilder aus einer anderen Perspektive von der FREDERIK zu schießen. Wenn man sich die Container wegdenkt hat das Schiff den Charme einer Yacht.



Nachdem wir uns zurück gemeldet hatten wurden ein paar Zeilen für das Tagebuch geschrieben und flugs ging es wieder auf Deck 3, unserem "Sonnendeck". Dort genossen wir den Abend, während die FREDERIK ent- und beladen wurde. Wir sahen zu wie die Lukendeckel wieder aufgesetzt wurden, danach ging die Beladung darauf weiter. Vor unserer Kabine standen die Container schon sehr hoch, aber man konnte darüber schauen, die Sicht zur Seite war eh immer frei. Das Dinner zum Abend war auch wieder sehr bekömmlich, eine Nudel-Lasagne mit frischem Salat.

Beim Abendessen sprachen wir darüber das wir uns noch die Maschine unbedingt zeigen lassen wollten. Das hörte der Chieff und bot uns sogleich eine Besichtigung an. Meine Frau war schon in unserer Kabine, also flitzte ich los und holte sie schnell. Zusammen mit unseren beiden Mitfahrern ging es dann runter in das Allerheilige des LI (Leitender Ingenieur).



Da habe ich wirklich gestaunt. Die meisten Komponenten kannte ich ja schon von unserer ersten Frachtschiffreise, aber so eine gepflegte Maschine habe ich noch nicht gesehen. Dabei war ich schon in diversen Kernkraftwerken, aber an Sauberkeit mangelte es in dieser Maschine ganz sicher nicht weniger. Picobello war alles in Schuss, fast wie am ersten Tag, obwohl das Schiff auch schon 14 Jahre auf dem Buckel hatte. Später las ich das die Sauberkeit wichtig ist um schnellstmöglich eine Leckage, und sei es nur eine kleine, zu erkennen. Am Funktionieren der Maschine hängt viel, wie zum Beispiel die Steuerbarkeit. Ohne sie ist das Schiff bei schlechtem Wetter verloren.



Der Chief erklärte uns alles und beantwortete auch sehr gern Fragen. Da wir im Hafen lagen lief die Hauptmaschine nicht und die Temperatur und der Lärm im Maschinenraum waren erträglich. So ein Schiffsdiesel ist immer wieder beeindruckend, auch wenn er wie dieser "nur" 7 Zylinder hat, ist er über drei Decks hoch. Immerhin entwickelt sie eine Kraft von über 15 000 PS. Die Ruderanlage, Wasseraufbereitung, Notstromaggregat und alles andere war natürlich auch interessant. Man konnte es bei der Führung merken, dieser Ingenieur "liebte" seine Maschine.



Danach ging es wieder an Deck auf die "Sonnenbank" um die langsam untergehende Sonne zu genießen. So haben wir wieder einen wundervollen Tag zu Ende gehen lassen. Irgendwann in der Nacht sollte wieder abgelegt werden.

6. Tag der Reise

Wir wachten in der Nacht auf, weil wir das vertraute Maschinengeräusch vermissten. Eigentlich sollten wir in der Nacht um 2:00 Uhr ablegen. Aber der Termin hatte sich anscheinend noch verschoben. Um 5:30 Uhr lag das Schiff immer noch am Kai. Trotzdem stand ich auf, wusch mich und zog mich an. Aus dem Fenster konnten wir sehen, dass sich der Hafen von Klaipėda in eine Waschküche verwandelt hatte.



Als ich raus ging sah ich aber schon einen Schlepper, welcher an unserem Heck fest gemacht hatte. Der hinterste Teil des Hafens in Klaipėda ist ziemlich schmal und daher zog uns der Schlepper raus und half dem Schiff beim Drehen in einem etwas breiteren Teil des Hafens.

Man spürte durch den Nebel schon die Kraft der Sonne, das würde sicher wieder ein sehr schöner Tag auf See werden und wir freuten uns schon auf das Frühstück.

Das gab es dann auch wieder pünktlich um 7:30 Uhr, diesmal überraschte uns der Koch mit Hawaiitoast. Wovon ich zwei verdrückte. Draußen arbeitete sich die Sonne zwischen den Wolken durch und es schien ein schöner Tag zu werden. Unsere Rückreise hatte begonnen.

Wir suchten uns auf Deck 3 wieder die Seite aus die im Windschatten lag, diesmal und war es auf steuerbord. Dort stellten wir unsere Stühle auf und chilten einfach. Die Sonne hatte sich etwas hinter den Wolken verzogen, aber die Luft war angenehm warm. Der Schiffsverkehr war nicht besonders stark, trotzdem konnte man ab und zu ein anderes Schiff ausmachen. Auch eine Bohrinself kam in Sicht.



Zum Mittagessen gab es gebratene Leber mit Röstzwiebeln, Kartoffelpüree und Gemüse. Hinterher verwöhnte uns der Koch noch mit einem Eis. Herz, was willst Du mehr.

Den Nachmittag verbrachten wir wieder auf dem Sonnendeck. Zwar war die Sonne oft hinter Wolken, aber die Luft war angenehm warm. Die "Entschleunigung" ist ein wichtiger Teil einer Frachtschiffreise. Eben kein dauerndes Freizeitprogramm mit unendlicher Besspassung, sondern einfach mal ganz in Ruhe ein Buch lesen oder einfach dem Spiel der Wellen folgen. Meiner Frau und mir gefällt das ungemein. Ein Kreuzfahrtschiff mit seinen vielen Menschen wäre nichts für uns. Jedem so wie es ihm gefällt.

Zum Diner gab es Piroggen mit einem frischen Salat und Trauben zum Nachtsch. Unserem Koch wollten wir auf alle Fälle ein ordentliches Trinkgeld geben, er hatte es sich verdient.

Nach dem Abendbrot ging es erneut raus, der Wind hatte nach gelassen und wir wollten noch einmal zum Bug spazieren. Das Schiff ist 155 Meter lang und so ist es ein netter Abendspaziergang. Die See wurde wieder ruhiger. Wir saßen mit unseren Mitfahrern noch eine Weile auf unserem Lieblingsdeck, bevor wir auf unsere Kabine auf Deck 5 gingen. Wir waren ein ganzes Stück vor Bornholm und würden wahrscheinlich erst bei Einbruch der Dunkelheit daran vorbei kommen. Es sah so aus als würden wir wieder eine ruhige Nacht bekommen.

Zwischendurch konnten wir uns immer die Beine vertreten indem wir einen Spaziergang zum Bug des Schiffes machten. Dort hatte man eine kleine, feste Holzbank installiert, die zum Verweilen einlud.



Der Sonnenuntergang war an diesem Tag besonders wundervoll und so ging ich zu später Stunde noch einmal an Deck um ihn aufzunehmen. Die Sonnenuntergänge auf See sind etwas ganz besonderes, wegen des absolut geraden Horizont des Meeres.



7. Tag der Reise

Es war Sonntag, aber wir hatten ein wenig das Gefühl für die Zeit verloren. Wie gewohnt standen wir kurz vor 7 Uhr auf, wuschen uns und zogen uns an. Es waren nur wenige Wolken am Himmel und die Sonne schien. Um uns herum herrschte schon reger Schiffsverkehr. Wir freuten uns auf das Frühstück, es begann unser letzter Tag auf See. Die Ostsee hatte eine leichte Dünung, das Schiff schaukelte ein wenig.

Zum Frühstück verwöhnte uns der Koch mit Pancakes. Als der Kapitän weg war unterhielten wir uns noch ein wenig mit ihm. Er erzählte uns, dass er 9 Monate auf See ist und 3 Monate zu Hause, danach wird er wieder verchartert. Das heißt er weiß nie genau auf welches Schiff er wieder fährt. Auf der FREDERIK war er aber schon drei Mal. Auf See zu arbeiten heißt in seinem Fall sieben Tage in der Woche, bis auf das Schlafen immer rund um die Uhr, das ist ein harter Job. Weltweit sollen 1,5 Millionen Philippinen zur See fahren, die meisten unterstützen auf diese Weise ihre Familien zuhause.

Auf Deck gab es heute viel zu sehen. Der Schiffsverkehr ist in dieser Gegend sehr rege. Wir hatten auch das Gefühl das Schiff auf dem Rückweg etwas schneller als auf dem Hinweg. Vielleicht lag das an den vielen Kühlcontainern die wir an Bord hatten. Dazu wehte eine steife Brise und ich konnte schöne Aufnahmen machen.

Die NORDIC SOLAR wurde von uns überholt. Ein 89 Meter langer Tanker, Baujahr 2007. Die Daten der Schiffe habe ich mir zuhause über marinetraffic.com besorgt.



Auf der dem Wind abgewandten Seite ging ich nach vorn zum Bug um dort die hoch spritzende Gischt aufzunehmen. Herrliche Aufnahmen waren dort möglich. Auf einem Frachtschiff kommt man dem Wasser halt viel näher als auf einem Kreuzfahrtschiff. Hier brauchte man auch kein Handtuch auf den Liegestuhl legen.



Kurz vor dem Mittag wurde dann abrupt die Geschwindigkeit reduziert, bis wir keine Fahrt mehr über Grund machten. Wir machten uns zuerst Gedanken dass etwas mit der Maschine nicht stimmen könnte, bis wir merkten, dass auch andere Schiffe ihre Fahrt verlangsamt. Beim Mittagessen bestätigte uns dann der LI das in Kiel zu viel los sei, dazu war nur eine der beiden Schleusenkammern am Arbeiten, die andere war defekt.

Zum Mittagessen gab es heute als Vorsuppe eine rote Beete Suppe. Der Kapitän (Russe9 meinte spaßeshalber: wer die isst wird Kommunist. Als Hauptgang gab es Rind gebraten mit Pommes frites und Gemüse. Hinterher wieder eine ordentliche Portion Eis. Wobei der Koch immer fragt wieviel man haben möchte, was besonders meiner Frau entgegen kam. Die Verpflegung auf der FREDERIK war wirklich 1A.

Nach der Mittagspause zählten wir insgesamt 10 Schiffe vor uns, die auf eine Weiterfahrt warteten. Der NOK ist halt die am meisten befahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Das bekamen wir nun zu spüren, als wir so langsam fuhren noch weit vor der Kieler Bucht.

Der Wind hatte etwas nachgelassen und so legten wir uns auf unsere Liegestühle und genossen wieder die strahlende Sonne. Wir hatten wirklich großes Glück mit dem Wetter.



Nach dem nachmittäglichen Kaffee ging ich auf die Brücke und sprach dort mit dem jungen zweiten Offizier aus der Ukraine über dies und das. Er sagte mir dass wir 2 Knoten über Grund liefen, was wirklich nicht viel ist. Die Schleuse in Kiel Holtenau war überlastet und die Schiffe mussten sich anstellen. Ganz langsam ging es auf die Kieler Bucht zu. Aus der Ferne war das Marinedenkmal in Laboe zu sehen. Unsere Schleusung war für 19:30 Uhr avisiert. Aber der Zweite meinte nur: "sehen wir mal".



Manchmal überholte uns ein Fährschiff oder ein anderes Schiff, welches nicht durch den NOK wollte. Auch hinter uns waren schon fünf Schiffe zu sehen welche wohl auch warteten.

Zum Diner gab es einen Hähnchen Nudelauflauf, was wieder sehr lecker schmeckte. Der erste Offizier gab uns die letzte Meldung weiter, unsere Schleusung sollte um 19:30 Uhr erfolgen, die Ankunft in Hamburg war für 9 Uhr am nächsten Tag geplant. Wir ließen uns überraschen. Auf alle Fälle ging es erst einmal wieder raus an Deck um die um uns herum liegenden Schiffe zu beobachten. Wie die RoRo Fähre VICTORIA SEAWAYS welche von Kiel nach Klaipėda fährt.



Kurz vor 20 Uhr kam dann das Lotsenboot auf uns zugefahren und der Revierlotse kam an Bord. Daraufhin nahm die FREDERIK auch wieder Fahrt auf und wir nahmen Kurs auf die Schleuse Kiel Holtenau. Kurz vor der Schleuse wurde die Fahrt dann wieder verlangsamt um die aus der Schleuse heraus fahrenden Schiffe vorbei zu lassen. Danach ging es dann in die Schleusenkammer auf der Steuerbord Seite, die auf Backbord liegende Schleusenkammer war außer Betrieb. Es war interessant zu sehen wie die Schleusenkammer bis auf den letzten Meter mit insgesamt 5 Schiffen ausgenutzt wurde.



Bis alle Schiffe fest gemacht hatten und der Wasserstand ausgeglichen war dauerte es eine knappe Stunde und um 21:30 Uhr liefen wir in den NOK ein. Nun wurde es natürlich schnell dunkel und so blieben wir nur noch eine halbe Stunde an Deck, bevor wir hoch in unsere Kabine gingen.

Die Sonne schien noch einmal mit Macht durch die Wolkendecke und erzeugte dabei wunderschöne Lichtspiele.



8. Tag der Reise

Am letzten Tag der Reise wachten wir morgens ganz von allein um kurz vor 6 Uhr auf. Um noch etwas vom Kanal zu erleben machten wir uns gleich auf und packten auch schon unsere Sachen zusammen. Obwohl wir alle Zeit der Welt hatten, denn durch die defekte Schleusenkammer hatten wir so viel Zeit verloren, dass wir wohl frühestens um 11 Uhr am Tollerort Terminal (CTT) festmachen würden. Schnell wurden ein paar Dinge für das Tagebuch notiert und dann ging es wieder an Deck. Das Wetter schien heute wieder schön zu werden, so wie während der meisten Zeit unserer Reise.

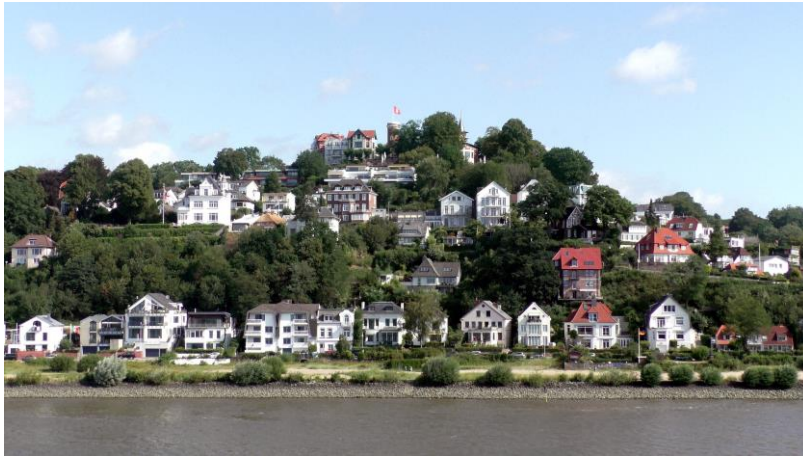


Wir fahren auf die Schleuse Brunsbüttel zu und konnten sehen wie Schiffe aus einer Schleusenkammer entlassen wurden. Mit zwei anderen, kleineren Schiffen machten wir darin fest und warteten auf den Wasserstandsausgleich. Dieser ist von der Höhe her immer abhängig von Ebbe und Flut, denn zu beiden Seiten des NOK ist immer der gleiche Wasserstand, damit das Wasser im Kanal nicht fließt.

Es war ein perfektes Timing, denn in dieser Zeit konnten wir Frühstück machen. Zwei Spiegeleier mit Speck, dazu ein Nutella Brötchen machten mich für den Tag fit. Mit unseren Mitreisenden tauschte ich noch die E-Mail Adressen aus, ich wollte ihnen Bescheid geben wenn die ersten Filmclips von der Reise fertig wären. Danach konnten wir bei strahlender Sonne die Fahrt auf der Elbe genießen.



Die HEINRICH SCHEPERS fuhr an uns vorbei. Auch ein Feederschiff das Passagiere mitnimmt. Bei dem schönen Wetter gab es zu beiden Seiten viel zu sehen. Wedel und Blankenese sind beliebte Wohngegenden. Entsprechend teuer sind die Immobilien dort. Ein besonders schöner Teil ist das sogenannte Treppenviertel Blankenese, welches früher mal ein Fischerdorf gewesen ist.



Um 11 Uhr waren wir pünktlich kurz vor Tollerort, der Hafенlotse war bereits an Bord und wir gingen wieder in unsere Kabine und verschlossen die Außentüren, wie es in Häfen vorgeschrieben ist. Die Koffer waren bereits gepackt und der Autoschlüssel wieder in der Hosentasche. Mit unserem Gepäck begaben wir uns wieder ein Deck unterhalb des Poopdecks, dort war ein Büro für die Organisation der Ladearbeiten. Da warteten wir dann auf das Eintreffen der Polizei, welche unsere Reisepässe überprüfte, um sicher zu stellen, dass keine illegale Einwanderung stattfand.



Um 12:00 Uhr ging es von Bord. Wir warteten am Kai neben den riesigen Kränen auf den Shuttlebus vom Terminal. Er brachte uns zum Ausgang, wo wir uns von unseren Mitreisenden Rolf und Jens verabschiedeten und versprachen in Verbindung zu bleiben. Im Verwaltungsgebäude des CTT rief man uns dann ein Taxi, welches uns wieder zum Burchardkai gebracht hat, wo unser Wagen stand. Eine wundervolle Frachtschiffreise war zu Ende. Wir haben uns auf der FREDERIK sehr wohl gefühlt und es sollte nicht unsere letzte Frachtschiffreise gewesen sein.



Hilfreiche Links für die Frachtschiffreise mit der FREDERIK:

Film von der Reise auf YouTube:

<https://youtu.be/Tlwkqdad0YI>

Meine Seite zum Thema Frachtschiffreisen:

<http://khiwannek.de/hobby02.htm>

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>

Webcams im Hamburger Raum:

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

Die Webcams am Nord-Ostsee-Kanal:

<http://www.traumschiffe-im-kanal.de/nok-kanal/webcams.html>

© Karl Heinz Iwannek, Schulenburg 04.10.2019