

# Durch die stürmische See

Auf der MS Daisy von Hamburg über Bremerhaven nach Polen: Alltag auf einem modernen Containerschiff

Zwei Landratten aus dem Süden begleiten ein Containerschiff von Hamburg über Bremerhaven nach Polen: Als zahlende Passagiere erleben Sie den Alltag der modernen Seefahrt. Und tauchen ein in eine Welt voller Geschichten.

„Sind Sie seefest?“ Prüfende Blicke mustern die süddeutschen Landratten von oben bis unten. „Na denn, das kann ja heiter werden. Bei diesen Stürmen ...“ - Für unsere Jungfernfahrt durch die winterliche Nord- und Ostsee von Hamburg über Bremerhaven nach Gdynia in Polen und zurück haben wir uns also das beste Wetter ausgesucht. Na prima. Schon in der ersten Nacht gibt es Sturmwarnung der Stufe 2, so dass im Hamburger Hafen die Ladebrücken ihre Arbeit einstellen müssen. Kapitän Bucher macht am nächsten Morgen ein verdrießliches Gesicht: Das Schiff ist noch nicht ausgelaufen, aber schon im Verzug.

Auf einem richtigen Containerschiff mitzufahren, den Alltag der modernen Seeleute miterleben und die Welt vom Wasser aus zu betrachten, das ist schon lange unser Traum. Kapitän Bucher lacht uns nur aus: „Da haben Sie aber alles falsch gemacht: das falsche Schiff zur falschen Zeit am falschen Ort! In die Karibik müssen Sie fahren! Im Sommer! Und zwar mit einem richtig großen Frachter! Und nicht mit dieser kleinen Klitsche durch die Stürme schaukeln!“

Aber genau das wollten wir ja. Keine Urlaubsfahrt mit Pool und Bar und Vorzeige-Kapitän, sondern den ganz normalen Alltag auf See. Und da sind wir auf der MS Daisy gerade richtig. Immerhin hat diese „kleine Klitsche“ eine Länge von 180 Metern und eine Ladekapazität von 360 Containern! Mit zwölf Mann Besatzung fährt sie unter deutscher Flagge, wenn auch die Mannschaft außer Kapitän und erstem Steuermann aus St. Petersburg stammt.

## Jede Minute ist kostbar

Schon im Hafen kommen wir aus dem Schauen gar nicht mehr heraus. Zu eindrucksvoll sind die Abläufe beim Löschen der Ladung der halb- und vollautomatischen Kransysteme. Schwer ächzt das Schiff und legt sich zur Seite, wenn die Greifer tief in seinen Bauch langen und mit einem Ruck die riesigen Container anheben und an Land befördern. Zeit ist Geld, jede Minute ist kostbar, längst wird in Deutschlands größtem Umschlaghafen die Nacht zum Tage gemacht.

„Wir Seeleute werden immer mehr zu Gejagten“, erzählt uns der Kapitän und denkt an frühere Zeiten, als es noch keine Container gab. Als man die Ware noch in Säcken und Kisten oder Schüttgut geladen hatte und mehrere Tage, manchmal zwei Wochen in einem Hafen lag. Heute rechnet man in Stunden und von Bord kommen die Seeleute oft für Monate nicht mehr.

Bucher hat die Welt gesehen, es gibt kein Land auf dieser Erde, in dem er nicht schon mal angelegt hat. Heute ist er schon fünf Jahre über der Rente,



Das Land vom Meer aus betrachten: Abendstimmung vor der Insel Rügen. Fotos:Rygiert

„aber die lassen mich nicht gehen“. Stolz schwingt in seiner Stimme. Die Reederei braucht ihn, denn „wer will denn heute schon Kapitän werden?! Da werden große Schiffe blutjungen Kerlen anvertraut - na, was daraus wird, das sehen wir ja.“

Der Untergang der „Prestige“ - Kapitän Bucher winkt ab. „Diese alten Kähne - das ist einfach kriminell, was da alles auf See herumfährt! Sehen Sie sich die Daisy an, vier Jahre ist sie alt. Nach zehn Jahren ist die fertig und sollte

ausgemustert werden. Stattdessen wird sie verkauft und fährt dann noch mal dreißig Jahre für irgend einen Bananestaat.“ Als wir am nächsten Morgen aufwachen, sind wir bereits in der Deutschen Bucht. Ohne Probleme bewältigen wir das Kunststück, zu dusehen, ohne umzufallen, auch wenn uns das Schiff jetzt mächtig hin- und herschaukelt. Frühstück oder kein Frühstück, das ist die Frage. Als wir in die Kleider steigen, überfällt uns das flauere Gefühl im Magen ganz plötzlich, ohne

jede Vorwarnung. Also besser ohne Frühstück hoch auf die Brücke.

„Waaas? Das soll schaukeln sein? Neeeee, da ist gar nichts!“ Kapitän Bucher kriegt sich nicht mehr vor Lachen. Wir sehen tapfer stur gerade aus auf den Horizont und halten uns an einer Tasse Kaffee fest. Aus versteckten Lautsprechern knattern die Funkprüche von anderen Schiffen und von der Lotsenstation in Bremerhaven. Bald biegt die Daisy in die Alte Weser ein. Wir staunen über die elektronische Seekarte und den Radar, im Laufe der Tage und Nächte werden wir die Signale immer besser lesen lernen und die Bojen und Leuchtfeuer, die die Fahrinne markieren, voneinander unterscheiden können.

## Leuchten über den Wassern

Unseren Platz oben auf der Brücke verlassen wir nur noch zum Essen und Schlafen. Besonders der Abend bringt in dieser grauen, wolkenverhangenen Jahreszeit eine ganz besondere Stimmung. Ein Leuchten entsteht über den Wassern, bis alles Licht erlischt und sich die Dunkelheit wie ein Tuch über die schwankende Welt legt. Dann kann man fühlen, was Bucher meint, wenn er von der Einsamkeit des Seemanns spricht. Die Nacht zieht sich lange hin und die Verantwortung ist groß. Ein unachtsamer Moment, und das Schiff könnte die schmale Schiffsfahrtrinne verlassen und in seichtem Wasser auf Grund laufen oder einem anderen Schiff gefährlich nahe kommen. Unfälle gibt es immer wieder. Das wundert uns kaum, als wir uns dem Nord-Ostseekanal nähern. Vor diesem Nadelöhr wird es richtig eng. Jeder, der nicht Dänemark umschippern will, muss hier durch.

Und dann wird es mit einem Mal richtig spannend: Es gibt drei Schleusen zum Kanal: zwei neue und eine alte. Die neuen haben eine breite, bequeme Einfahrt. Die alte Schleuse dagegen ist extrem eng, und es ist schwierig, den richtigen Winkel für die Einfahrt zu erwischen. Das Schiff vor uns lehnt es rundweg ab, die alte Schleuse zu benutzen. Kapitän Bucher lauscht dem Funkverkehr und flucht: Jetzt trifft es uns, das konnte man sich doch an den Fingern ausrechnen. Aber wenn er auch tobt, seine Ehre ist angestachelt. „Der kann das nicht? Na dann zeigen wir, wie's geht!“

Für die Einfahrt in den Schleusenmund braucht man tatsächlich eine Menge Erfahrung, da geht es so eng zu, dass wir glauben, da passt keine Zeitung mehr dazwischen. Kapitän Bucher steht der Schweiß auf der Stirn. Eine unachtsame Handlung, und wir haben eine Delle im Rumpf, oder schlimmer, einen Riss. Bucher bugsiert die Daisy exakt in die schmale Wanne. Das hat auch Vorteile: Einige Minuten später ist nämlich schon alles vorbei. „Das ist das Gute an der alten Schleuse“, sagt Bucher, „es passt nur ein Schiff rein! Kaum sind wir drin, geht die Klappe zu und gleich drauf geht's weiter. In der neuen Schleuse dauert das endlos.“



Spannende Stunden im Hafen: 366 Container fasst der Laderaum der MS Daisy.

Zwei Männer kommen an Bord. Einer ist der „Kanalfahrer“, der andere ein Lotse. Auf halber Strecke werden sie abgelöst. Aber das kriegen wir nicht mehr mit, denn wir legen uns, nachdem wir Brunsbüttel passiert haben und die Ufer auf beiden Seiten des Nord-Ostsee-Kanals dunkel und unbeleuchtet werden, in unsere Kojen.

Am nächsten Tag erzählt Kapitän Bucher beim Mittagessen die Geschichte, wie er in der Elbe sank. Da halten die Landratten die Luft an. Es ist schon viele Jahre her, aber Bucher kann es auch heute noch nicht vergessen. Da war er ein junger Kapitän und ein Schiff hat ihm einfach die Vorfahrt genommen und gerammt. Mit dem Bug rein, zack, zack. Nur sieben Minuten brauchte sein Schiff, um zu sinken. Da heißt es Nerven bewahren, denn seine Männer reagieren mit

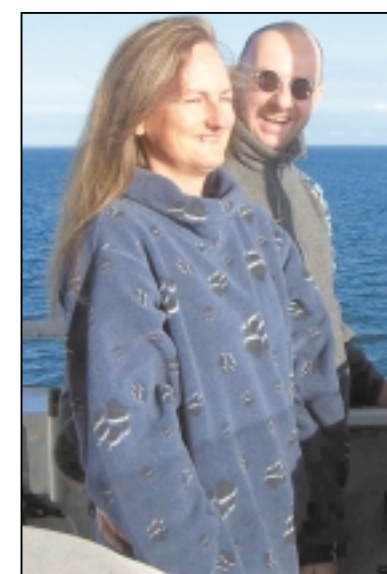
mehr übrig. „Das ist wie Zugfahren: hin und her und hin und her, ohne Pause“, sagt Bucher. Was mit Schiffen an Waren umgesetzt wird, das ist für uns Landratten nahezu unvorstellbar. Eben kommt uns ein Riesenschiff entgegen. „Der kann 8000 Container laden“, erfahren wir. Das muss man sich vorstellen: 8000 Lkw braucht man, um dieses Schiff zu entladen. Kein Wunder sind alle Autobahnen verstopft. „Und was haben wir geladen?“ Der Kapitän lacht. „Bleistifte? Computer? Weihnachtsgänse? Klodeckel?“ Den bunten Containern sieht man nicht an, was in ihnen steckt. Doch im Hafen steht vor unserem Schiff ein Schild „gefährliche Ladung“. Wir fragen noch mal und dürfen einen Blick in die Ladeliste werfen: Wir transportieren auch drei Container mit Knallfröschchen.

## Schaukel-Erfahrungen

In Gdynia haben wir Glück: Die Zeit reicht für einen Besuch der Stadt Danzig! Abends finden wir die MS Daisy kaum wieder, so anders sieht der Hafen im Dunkeln aus. An Bord ist die Aufregung groß: Möglicherweise werden wir unseren Kurs ändern, statt zurück nach Hamburg ginge es dann nach Oslo! „Na,“ poltert Kapitän Bucher, „dann können Sie tatsächlich mal erleben, wie es ist, wenn es schaukelt!“ Aber wirklich froh ist er über diese Aussichten nicht. „Die machen mit uns, was sie wollen“, brummt er, und sucht nach den Seekarten für Oslo. Ein paar Stunden später gibt es wieder eine Änderung: zuerst nach Bremerhaven, dann nach Hamburg und danach durch das Kattegatt.

Wir wären gerne mitgefahren. Und was den Seegang betrifft, so zeigt uns der Winter auf dem Weg zurück schon, was er kann. Wir lernen, dass es viele verschiedene Arten des Schaukelns gibt: Besonders die schlingernden Bewegungen des Schiffes stellen unseren Gleichgewichtssinn auf die Probe. Aber wir halten uns tapfer - keiner von uns wird richtig seekrank. Als wir in Hamburg von Bord gehen, wird das Schiff schon neu beladen. In sechs Stunden wird es ablegen, Kurs Oslo.

Beate Rygiert/  
Daniel Oliver Bachmann



Landratten übernehmen das Ruder: Daniel Bachmann und Beate Rygiert auf hoher See

Panik. Der Steuermann weigert sich, von Bord zu gehen. Er will seine Pfeifensammlung nicht im Stich lassen. „Ich musste ihn ohrfeigen, sonst wäre er mit untergegangen.“ Bucher selbst hat sogar noch die Maschinen abgeschaltet. Damit sie noch zu brauchen sind, wenn man das Schiff wieder hebt. Von der alten Seemannsromantik, falls es die jemals gegeben hat, ist nichts



Vorläufig am Ziel: Die MS Daisy fährt in den polnischen Hafen Gdynia ein. Fotos:Rygiert