

SEEREISE MIT DEM CONTAINERFRACHTER „CAP BLANCHE“ VON LONDON IN DEN HAMBURGER HAFEN

Fast 30 000 PS – und keine zwei Meter Wasser unterm Kiel

Am Wochenende feiert Hamburg seinen Hafen und seine Schiffe – doch wie sieht der Alltag an Bord heute aus? Das Abendblatt reiste ein Stück mit.

Angelika Hillmer (Text)
Klaus Bodig (Fotos)

Sechs Uhr früh im Hafen von Tilbury vor den Toren Londons. Grauer Himmel hängt über der Themse. Die Containerbrücken haben ihre Arbeit getan, die Kräne sind hochgeklappt. Die „Cap Blanche“, ein mittelgroßes Schiff, das 2740 Zwanzig-Fuß-Container (TEU) an Bord nehmen kann, wartet auf die Abfahrt nach Hamburg. Bis drei Uhr noch hatte an Deck reger Betrieb geherrscht: 271 Vierzig-Fuß-Container und 80 Zwanzig-Fuß-Container wurden entladen, 221 kamen neu an Bord. „In einer Stunde lassen sich je Kran 20 bis 25 Container bedornt entladen“, sagt Kapitän Alexander Malyshev.

Jeder Container hat eine eigene Nummer und ist im Ladeplan gespeichert, mit denen neben den Disponenten an Land auch die Crew, der Kranführer und Hafenlogistiker arbeiten. Die „Cap Blanche“ verbindet im Auftrag der Reederei Hamburg Süd sechs südamerikanische Häfen mit Rotterdam, Tilbury, Hamburg und Antwerpen. Für eine Runde bis nach Valparaiso (Chile) und zurück braucht sie 58 Tage, erste Station in Europa ist Rotterdam. Von dort kam das Schiff am Vortag um 13 Uhr mit zwei Stunden Verspätung in Tilbury an. Dadurch verpasste es die für Mitternacht vorgesehene Abfahrtszeit mit günstigen Wasserständen. Nun soll es um acht Uhr endlich losgehen.

Um 7.45 Uhr kommt der Lotse an Bord, fünf Minuten später sind zwei Schlepper in Stellung – das 222 Meter lange Schiff muss gedreht werden. Aber noch immer fehlt Wasser unterm Kiel. Um 8.30 Uhr wird dann die Schiffsmaschine gestartet. Malyshev gibt die Order „Leinen los“. Langsam schiebt sich der Frachter bei Nieselregen die Themse hinunter. Er ist nicht ganz voll beladen, hat einen Tiefgang von knapp elf Metern und in den flachsten Passagen keine zwei Meter Wasser unterm Kiel. Knapp viereinhalb Stunden später ist die 115 Kilometer lange Passage geschafft, Lotse Chris Spurling verlässt das Schiff. Nun heißt es „full speed“ nach Hamburg.

Kapitän Malyshev fährt für vier Monate auf dem Schiff und kehrt dann in seine Heimatstadt St. Petersburg zurück. Dort wird der 38-jährige Russe ein paar Wochen mit Frau und Tochter (15) verbringen und später seinen nächsten Einsatz erhalten. Jetzt freut er sich über „sein“ neues Schiff, das erst ein paar Monate lang auf den Weltmeeren unterwegs war: „Es ist, als würde man ein neues Auto einfahren.“ Bei einer Geschwindigkeit von 18 Knoten drosselt Malyshev die knapp 30 000 PS starke Maschine: „Unser Hamburger Hafentagent hat mich informiert, dass wir um sechs Uhr morgens bei El-



Angekommen Die „Cap Blanche“ legt am Containerterminal Burchardkai an. Sie wird etwa 24 Stunden bleiben. In dieser Zeit werden 1147 Container gelöscht oder geladen.

be 1 den Lotsen übernehmen. Um diese Zeit einzuhalten, reicht diese etwas niedrigere Geschwindigkeit, die Brennstoff spart.“

Was die Sprit sparende Fahrweise ausmacht, erklärt der russische Chefingenieur Andrej Mezenzew (53): „Bei Höchstgeschwindigkeit brauchen wir 95 Tonnen Schweröl pro Tag, bei sparsamster Fahrweise sind es 58 Tonnen. Wenn wir nach Südamerika fahren und unsere Kühlcontainer leer sind, können wir manchmal entsprechend langsam fahren. Aber im Schnitt verbrauchen wir um die 80 Tonnen Schweröl pro Tag.“ Natürlich ist der Spritsparkurs ökologisch und wirtschaftlich vorbildlich, doch widerspricht er oft dem engen Zeitplan der Schiffe. Dieser ist streng einzuhalten: Kommt ein Container verspätet am Zielort an, wählt der Kunde womöglich beim nächsten Auftrag eine andere Reederei – die Konkurrenz ist groß. Für die „Cap Blanche“ macht es trotz der Verspätung in London jetzt keinen Sinn, die Maschine auf Hochtouren laufen zu lassen, um auf 22 Knoten (gut 40 Kilometer pro Stunde) zu kommen – der Kai in Hamburg wird morgen erst gegen 11 Uhr frei.

Die „Cap Blanche“ biegt in die „Autobahn“ ein, die vom Ärmelkanal entlang der niederländischen und deutschen Küste nordwärts führt. Hier herrscht so viel Verkehr, dass die Fahrtrichtungen streng getrennt sind und die Schiffe sich an vorgeschriebene Sektoren halten müssen. Auf dem Radar und der elektronischen Seekarte sind immer mindestens ein halbes Dutzend Fahrzeuge zu sehen. Mit einem Klick auf das jeweilige Symbol auf dem Computerbildschirm verlieren die Punkte auch während der Nachtfahrt ihre Anonymität: Der Schiffsna-

me ist zu lesen, oft auch die Länge und der nächste angesteuerte Hafen, immer die Fahrtrichtung und -geschwindigkeit.

Als am nächsten Morgen gegen 5.30 Uhr vor Cuxhaven die Sonne aufgeht, hat Alexander Sergey (39) Dienst. Der erste Offizier ist auch für die Ladung zuständig, errechnet zum Beispiel in den Häfen, welche Ballasttanks geflutet werden müssen, wenn das Schiff nicht voll beladen ist. Jetzt nimmt er Kontakt mit der Lotsenstation an der Tonne „Elbe“ auf. Vom dort liegenden Mutterschiff startet ein Lotsenboot und bringt Wolfgang Schmidt an Bord. Er ist der erste von drei Lotsen, die das Schiff bis an den Burchardkai geleiten werden. Kurz nach sechs Uhr betritt Schmidt die Brücke. Die Morgensonne taucht die Nordsee in ein mildes Licht, an Backbord ist noch Helgoland zu sehen, steuerbords erstreckt sich das Hamburgische Wattenmeer mit den Inseln Neuwerk, Scharhörn und Nigehörn. Doch der Lotse hat dafür zunächst keinen Blick. Er meldet sich per Funktelefon bei der Verkehrsüberwachung „Elbe traffic“ in Cuxhaven. Die hat die „Cap Blanche“ längst registriert, deshalb reicht der kurze Spruch: „Hier ist Schmidt, bin gerade eingestiegen auf Reede Elbe.“

Drei Stunden, bis Brunsbüttel, wird der passionierte Langstreckenschwimmer dem Schiff nun seinen Weg weisen. Wattflächen und Wasseradern glitzern in der Morgensonne. „Das hier ist ein Traumjob“, sagt Schmidt, „Schiff-fahren ist mein Hobby, das ich zum Beruf gemacht habe.“ Um neun Uhr ist Brunsbüttel erreicht – Lotsenwechsel. Ray Hensel übernimmt den Dienst, der offiziell an der Landesgrenze bei Wedel endet. Tatsächlich geht's bis hinter Blankenese.

„Wir haben mit den Hafentlotsen vereinbart, dass wir ein bisschen mehr Strecke übernehmen“, sagt Hensel. „Dafür können wir die Versetzerschiffe der Hafentlotsen nutzen.“ Kurz hinter Stade taucht der erste Segler auf. Unter den Lotsen würden die Freizeitkapitäne oft „weiße Pest“ genannt, schmunzelt Hensel, schränkt aber sofort ein: „90 Prozent der Segler kennen die Verkehrsregeln. Nur die restlichen zehn Prozent machen uns manchmal Sorgen.“

Um 11.50 Uhr löst der Hafentlotse Hensel ab, nun geht alles sehr schnell: Keine fünf Minuten später ist der erste Schlepper am Heck in Position, zehn Minuten später erhält er auf Anforderung des Lotsen Verstärkung von einem zweiten Schlepper. Das Trio fährt in das Waltershofer Hafenbecken ein. Mit vereinten Kräften drehen die Schlepper den Stahlkoloss im Parkhafen um dessen eigene Achse. Um 12.15 Uhr geht das erste Tau an Land, um 12.30 Uhr hat das Schiff festgemacht.

Keine halbe Stunde später senkt sich die erste Containerbrücke über das Deck. Nun kommen die Lascher an Bord, ein gutes halbes Dutzend Arbeiter des Terminals, die die Spannschrauben lösen, die Container miteinander verbinden. Jetzt kann das Ent- und Beladen beginnen.

Alexander Sergey hat den Ladeplan für Hamburg auf dem Bildschirm vor Augen. 331 Zwanzig-Fuß-Container werden hier entladen, dazu 220 Vierzig-Fuß-Behälter. Insgesamt werden gut 11 000 Tonnen gelöscht, mehr als die Hälfte der Ladung. Im Gegenzug sollen 550 Container an Bord kommen – und 46 weitere Kühlcontainer als Leergut. Rund 24 Stunden werden die Kräne nun in Betrieb sein, schätzt Sergey. Er wird bei der Abfahrt nicht mehr dabei sein. Von Hamburg aus tritt er die Rückfahrt in die Heimat St. Petersburg an. Den nächsten Einsatz kennt er noch nicht. Einen Wunsch aber hat er: „Ich habe beantragt, nach knapp vier Monaten wieder auf der „Cap Blanche“ zu fahren.“



Der Russe Alexander Malyshev (38) ist der Kapitän auf der „Cap Blanche“. Er fährt seit vielen Jahren für die Reederei Harmstorf. Insgesamt wird er vier Monate an Bord sein und anschließend einige Monate in seiner Heimat St. Petersburg verbringen.



Der zweite Ingenieur Wladimir Iwanow steht an der Schiffsmaschine. Sie leistet knapp 30 000 PS und wird mit Schweröl betrieben, das auf 130 Grad aufgeheizt wird, bevor es verbrannt werden kann. Dazu wird über ein Wärmetauscher die Hitze der Abgase genutzt.



Lotse Wolfgang Schmidt hat den Schiffsverkehr im Mündungsbereich der Elbe im Blick. Er ist vom Lotsenschiff „Elbe“ vor Cuxhaven an Bord gekommen und überbringt in Brunsbüttel an einen Kollegen, der das Frachtschiff durch den Fluss lotst. Später übernimmt dann ein Hafentlotse.

ZYPERNFLAGGE UND 19 MANN BESATZUNG

Die „Cap Blanche“ ist eine echte Norddeutsche. Das Schiff der Reederei Alwrick Harmstorf wurde in Wismar gebaut und erst im Juli 2006 in Dienst gestellt. Es ist für fünf Jahre an die Reederei Hamburg Süd verchartert. Der Containerfrachter ist im deutschen Schiffsregister eingetragen, fährt aber unter zypriotischer Flagge mit Heimathafen Limassol. Die deutsche Flagge wäre für die Reederei Harmstorf einige Hunderttausend Euro pro Jahr teurer. Diese Kosten trägt die Reederei, die Betriebskosten des Schiffes einschließlich Lotsen- und Hafengebühren der Charterer. Das Schiff fährt mit 19 Mann Besatzung. Die vierköpfige Führungscrew auf der Brücke und die vier Ingenieure in der Maschine kommen aus Osteuropa, alle anderen Besatzungsmitglieder sind Filipinos. Die drei Offiziere übernehmen, häufig gemeinsam mit dem Kapitän, jeweils in Vier-Stunden-Schichten die Schiffsführung. In den Häfen hat die Crew sechs Stunden Schicht und sechs Stunden Freizeit; für Landgänge bleibt da kaum Zeit. (hi)

VIEL FRISCHE WARE BRAUCHT KÜHLUNG

Nur bei Gefahrgut- und Kühlcontainern erfährt die Schiffscrew den Inhalt, den sie gerade über die Weltmeere transportiert. Eva Graumann, Sprecherin der Reederei Hamburg Süd, kennt die typische Ladung der Schiffe, die von Südamerika nach Europa fahren. Etwa 20 Prozent ist Fleisch (Rind, Huhn, Schwein), weitere fünf Prozent Fisch. Sie brauchen, ebenso wie die 15 Prozent Obst und Gemüse, Kühlung. Ein Viertel der Durchschnitlladung bilden Autoteile, Stahl, landwirtschaftliche Geräte, Chemikalien, Kunststoffteile. 18 Prozent machen Holzprodukte, elf Prozent Kaffee und Tabak aus. Viel Frischware erfordert große Kühlcontainer-Kapazitäten. Auf der „Cap Blanche“ können 400 der mobilen Kühl- und Gefrierschränke mitfahren. Den Strom dafür erzeugen vier Generatoren, die mit Schweröl betrieben werden. Jeder hat eine Leistung von 1300 Kilowatt, so viel wie heutige Windgeneratoren. Auf dem Weg nach Südamerika fahren die Kühlcontainer dann als Leergut mit. (hi)

LUST AUF EINE FRACHTER-REISE?

Manche Containerschiffe nehmen Passagiere mit an Bord – im Internet finden sich zahlreiche Veranstalter von Frachtschiffreisen. Eine gute Adresse ist die Reederei Hamburg Süd (www.hamburg-sued-frachtschiffreisen.de), die Mitfahrten auf 350 Schiffen von etwa 50 Reedereien vermarktet. Das Angebot reicht von Sieben-Tage-Trips zu skandinavischen Häfen oder nach Irland für etwa 600 Euro über Karibikfahrten auf Kühlships (2487 Euro) bis zur 126-tägigen Weltreise für gut 9000 Euro. Wer über eine Beteiligungsgesellschaft in ein Frachtschiff investiert hat, kann bei einigen Reedereien kostenlos in der Eigenkabine mitfahren. Die Passagiere müssen aber zeitlich flexibel sein, denn Ankunft und Abfahrt der Schiffe variieren oftmals um ein oder zwei Tage, sagt Nicole Schulz von der Hamburger PCE Treuhand, die auch die Investoren der „Cap Blanche“ betreut. Für alle Frachtschiffreisen gilt: Die Gäste dürfen den Schiffsbetrieb nicht stören, der Fahrplan hat absoluten Vorrang. (hi)



Unglaublich? Fielmann: Topmodische Gleitsichtbrille für € 50*. Drei Jahre Garantie. Alle zwei Jahre eine neue.

*Nur bei Fielmann: • die Nulltarif-Versicherung der HanseMerkur • € 50 Prämie pro Jahr • topmodische Gleitsichtbrille aus der Nulltarif-Collection sofort: • alle zwei Jahre eine neue • drei Jahre Garantie • jederzeit Ersatz bei Bruch, Beschädigung oder Sehstärkenveränderung • für Brillen aus der Nulltarif-Collection mit Einstärkengläsern € 10 Prämie pro Jahr



Brille: Fielmann. Ahrensburg, Bad Oldesloe, Buchholz, Buxtehude, Elmshorn, Glinde, 17x in Hamburg, 2x in Hamburg-Harburg, Itzehoe, Norderstedt, Pinneberg, Seevetal, Stade, Wedel, Winsen/Luhe.