

Aller Anfang ist schwer

MT PHILIPP ESSBERGER

von

Markus Brinkmann

HS-Bremen
WS 2005 / 06
Mat.-Nr.: 192643



Widmung

Ein ganz besonderer Dank geht an meinen Vater und Mutter. Sie haben mich durchweg unterstützt, selbst zu Weihnachten erreichte mich ein Packet, was eigentlich unmöglich schien.

Mein Dank geht auch an meine Schwestern und Ihre Gatten, die mir tatkräftig mit Ihren Mitteln zur Seite gestanden haben.

Des Weiteren bin ich meiner Freundin zu Dank verpflichtet, die mich trotz langer Reise und vieler Hürden nicht vergessen hat.

Vielen Dank an die Offiziere, Ingenieure und die Crew der Philipp Essberger. Sie haben mich in ihrer Mitte aufgenommen und mir mit Freude ihre Welt gezeigt.

Zuletzt aber nicht als Letztes bedanke ich mich herzlich bei der Firma John T. Essberger, welche mir die Möglichkeit gab zur See zu fahren.

| | |
|------------------------------|----------|
| Einleitung | 6 |
| Die Reise | 7 |
| Brunsbüttel | 7 |
| Sicherheit | 7 |
| Wismar | 7 |
| Trelleborg | 9 |
| Wilhelmshaven | 9 |
| Skelleftehamn | 9 |
| Paldiski | 10 |
| Kotka | 10 |
| Rauma | 10 |
| Oulu | 11 |
| Örnsköldsvik | 11 |
| Paldiski | 11 |
| Mittkoppeln von Kursen | 12 |
| Azimutspiegel und Sterne | 12 |
| Tees | 14 |
| Hull | 14 |
| Das Radar | 14 |
| Le Havre | 15 |
| Werftzeit in Cuxhaven | 16 |
| Stade | 17 |
| Terneuzen mit Grundberührung | 17 |
| Wilhelmshaven (2) | 18 |
| Hamina | 18 |
| Kotka (2) | 18 |
| Norrköping | 19 |
| Örnsköldsvik (2) | 19 |
| Sennungssund | 19 |
| Antwerpen | 19 |
| Tees (2) | 20 |
| Beladen | 20 |
| Rotterdam (2) | 20 |
| Antwerpen (2) | 21 |
| Wetter-Vorhersagen | 21 |
| Göteborg | 21 |
| Waschen der Tanks | 22 |
| Stade | 22 |
| ETA | 23 |
| Karlshamn | 23 |
| Großkreis | 23 |
| Hamina (2) | 23 |
| Porvoo | 24 |
| Rotterdam (3) | 24 |
| Elektrik | 24 |
| Die Maschine | 25 |

| | |
|--------------------|-----------|
| Alarm | 25 |
| Die Steuerung | 26 |
| Helsingborg | 26 |
| Gaevle | 26 |
| Homsund | 26 |
| Pitea | 27 |
| Kotka (3) | 27 |
| Luft Ventilation | 27 |
| Die Schraube | 27 |
| Weihnachen auf See | 28 |
| Antwerpen (3) | 28 |
| Terneuzen (2) | 28 |
| Rotterdam (4) | 28 |
| Norrkoping (2) | 28 |
| Oulu (2) | 29 |
| Uusikaupunki | 29 |
| Manchester | 30 |
| Huelva | 30 |
| Cartagena | 30 |
| COG | 30 |
| Huelva (2) | 31 |
| Rotterdam (5) | 31 |
| Huelva (3) | 31 |
| Cartagena (2) | 32 |
| Huelva (4) | 32 |
| Rotterdam (6) | 32 |
| Folgerung | 33 |

Einleitung

Ein halbes Jahr an Bord eines Schiffes ist eine große Herausforderung. Es ist nicht nur die Länge der Reise oder die Entfernung von der Heimat, sondern auch das Leben an Bord muss in all seinen Aspekten gemeistert werden.

Viele Firmen zeigten Interesse mich auszubilden. Durch eigene Nachforschung bei alten Kapitänen entschied ich bei John T. Essberger anzuheuern.

Alle Photos, Zeichnungen wie auch Vector - Zeichnungen sind selbst erdacht und entwickelt.

Die Reise

Brunsbüttel

Es ist ein sonniger Morgen in diesem kalten Sommer. Heute bin ich mir sicher, dass es losgeht. Die Tasche war schon vor Wochen gepackt, denn das Schiff hat Verspätung.

An diesem Morgen bringt mich meine Freundin zum Bahnhof. In Harburg angekommen treffe ich auf den Chief, mit dem ich nach Brunsbüttel fahre. Wir beide sollen heute an Bord der Philipp Essberger gehen.

Brunsbüttel befindet sich am südlichen Ende des Nord–Ostsee-Kanals, wo dieser in die Elbe mündet. Der Nord-Ostsee-Kanal ist eine schnelle und sichere Verbindung zwischen der Nord- und Ostsee. Daher herrscht ein großes Verkehrsaufkommen in Brunsbüttel.

An Bord geht es gleich auf Englisch los, denn der Chief und ich sind die einzigen Deutschen auf dem Schiff.

Zuerst werde ich von dem Mechaniker eingewiesen. Er ist ein gestandener Seemann aus Schottland. Eine kleine Tour durchs Schiff und dann etwas Essen in der Offiziersmesse.

Am nächsten Morgen ist leichter Wellengang. Nach einem deftigen Frühstück folgt mein erstes Anlegemanöver und alles läuft ohne große Probleme. Im Laufe des folgenden Tages zeigt mir Tom, der Mechaniker, den Rest des Schiffes.

Sicherheit

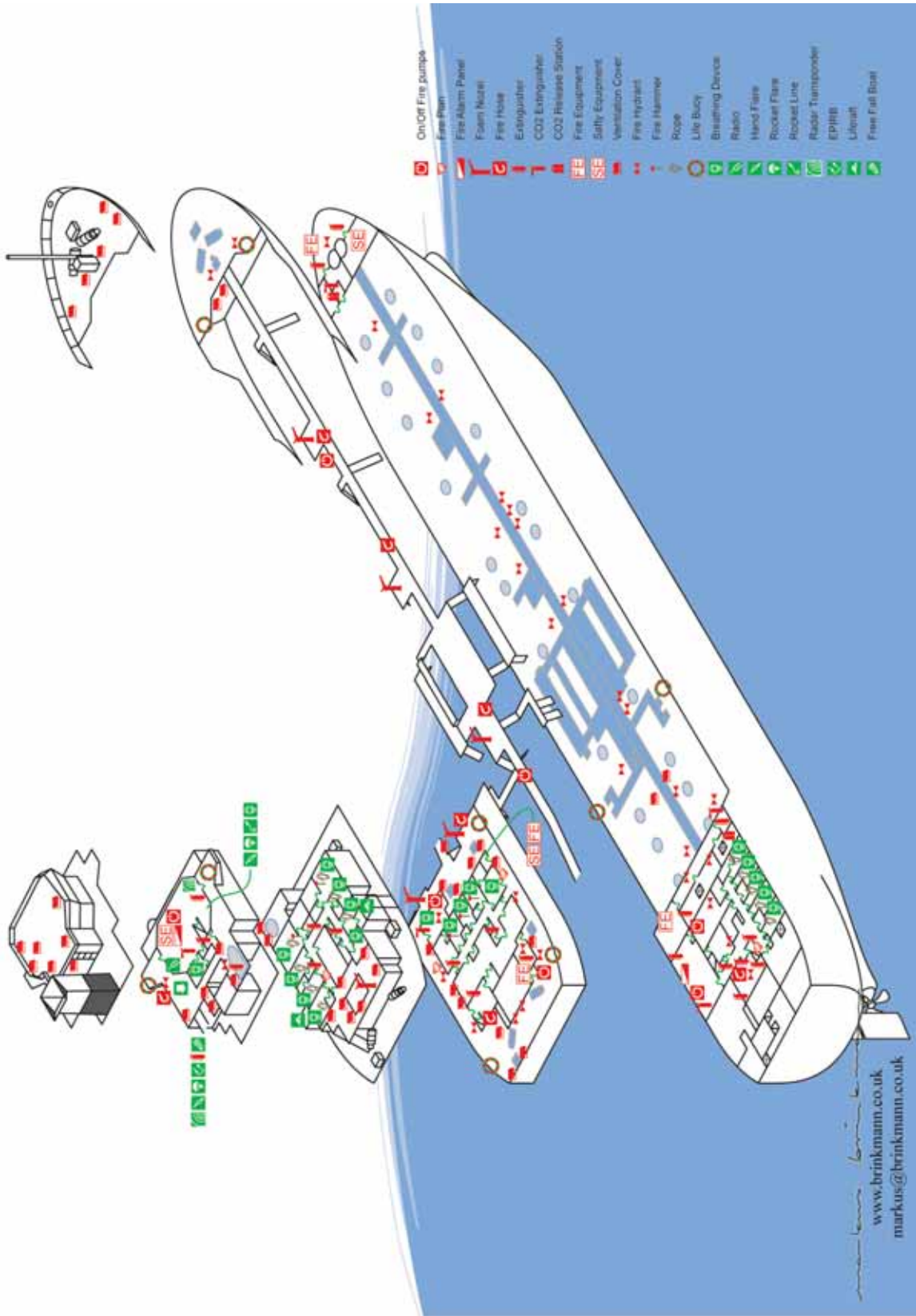
„Safety first“, die Sicherheit der Besatzung steht an erster Stelle. Somit ist es wichtig, mich mit diesem Teil als Erstes zu beschäftigen.

An mehreren Orten auf dem Schiff befinden sich Informationen über die Ladung, Aufgaben der Crew bei Notfällen und Pläne vom Schiff für die Besatzung, oder mögliche Helfer wie die Feuerwehr etc.

Wismar

Eine alte Hansestadt. Der Hafen befindet sich südöstlich von der Wismarer Bucht. Hauptsächlich werden dort Schiffe gebaut und repariert. Früh am Morgen erreichen wir den Hafen. Dank meiner früheren Arbeit im Hamburger Hafen fällt es mir leicht das Schiff zu vertäuen.

Beim Festmachen in einer Schleuse wird nur eine Vorleine, eine Vorspring- und eine Achterleine gebraucht. Im Hafen benutzt man mehr: 2 Vorleinen, 2 Vorsprings, 2 Achtersprings und 2 Achterleinen. Diese können bei schlechten Bedingungen durch weitere Leinen verstärkt werden.



Im Laufe des Tages lerne ich das Schiff mehr und mehr kennen. Die Philipp ist nur ein kleines Schiff, aber es gibt jeden Tag neue Dinge zu lernen. Trelleborg ist nicht sehr weit entfernt von Wismar. Auf der Reise nach Schweden müssen die leeren Tanks gewaschen und getrocknet werden. Zum Entleeren der Slop tanks benötigt man 12 NM Entfernung von der Küste, weshalb wir einen größeren Bogen fahren müssen.

Trelleborg

Die Stadt Trelleborg ist die größte Stadt an der Südküste Schwedens. Dank guter Straßenverbindungen wird dieser Ort von vielen Fähren benutzt, die zwischen Schweden und Deutschland transferieren. Insgesamt benutzten über 2 Millionen Passagiere im letzten Jahr den Hafen.

Von hier zurück nach Deutschland. Während der Fahrt assistiere ich dem Mechaniker, wir säubern die Rohre mit Druckluft. Zu diesem Zeitpunkt darf sich niemand unten in den Tanks aufhalten, dies könnte zum Gehörsturz führen. Sobald der erste Tank fertig ist klettern die Philipinos in den Tank, um die restliche Flüssigkeit aufzuwischen. Damit das Schiff nicht kentert, sind die Ballasttanks mit Wasser gefüllt. Es gibt auf dem Schiff Backbord und Steuerbord Ballasttanks, damit die Stabilität gewährleistet ist.

Wilhelmshaven

Wilhelmshaven befindet sich östlich vom Ems–Jade-Kanal und hat somit gute Binnenwasserstraßen-Anbindung. Dieser Hafen ist einer von Deutschlands wichtigsten Tiefwasser-Häfen. In 2004 wurden hier über 51.9 Millionen Tonnen umgeschlagen, von nur 1267 Schiffen.

Ein weiterer deutscher Kadett kommt an Bord. Mathias ist ein Maschinenkadett und wird 4 Monate mitsegeln.

Das Beladen dauert nicht lange. Am nächsten Morgen stechen wir wieder in See. Von hier geht es weiter durch den Nord-Ostsee-Kanal ein weiteres mal nach Schweden.

Skelleftehamn

Es ist ein mittelgroßer Industriehafen im Norden von Schweden. In 2001 luden 300 Schiffe ca. 2 Millionen Tonnen Ladung um.

Von Schweden brechen wir am nächsten Tag wieder auf. Weiter geht's zum ersten Mal nach Finnland.

Paldiski

Paldiski ist eine ehemalige Marine Basis der CCCP. In 1994 wurde der Hafen wieder für den freien Handel geöffnet. Es ist der bestgeschützte Hafen in Estonia. In 2000 wurden dort 1.2 Millionen Tonnen umgeschlagen.

In Kotka kommen wir Abends an und der Liegeplatz ist besetzt. Das bedeutet ankern und das könnte ein Problem sein. Die Ankerwinden sind kaputt und dabei ist das Schiff erst zwei Jahre im Dienst.

Der Anker fällt und wir haben Zeit einen Geburtstag zu feiern. Die Philipinos singen die ganze Nacht Karaoke.

Kotka

Frühmorgens wird der Anker gehoben und es geht in den Hafen. Da ich mich schon gut eingespielt habe, werde ich am Bug beim An- und Ablegen eingesetzt. Hier hat der Zweite oder Dritte das Kommando. Der Offizier wird hier unterstützt von 2 Matrosen.

Es ist der zweitgrößte Hafen von Finnland. Kotka befindet sich 60 km östlich von Helsinki. Hier werden hauptsächlich Holz, Sägemehl, Papier, Chemikalien, Kohle, Metalle und Maschinen verschifft. Insgesamt wurden in 2001 14 Millionen Tonnen Ladung von 3292 Schiffen umgeschlagen.

Dort angekommen, bringen wir die Gangway per Kran an Land, die ich zuvor in Paldiski mit neuem Tauwerk ausgerüstet hatte. Der Wind macht uns einige Schwierigkeiten, doch dank der Leute an Land geht alles glatt. Es ist doch erstaunlich, wie so verschiedene Nationalitäten immer gut zusammen arbeiten können, wenn sie müssen.

Im Laufe des Tages besuchen uns 3 Philippino Frauen, die verkaufen alles, außer Postkarten.

Rauma

Am nächsten Morgen geht's nach Rauma. Diese Hafenstadt befindet sich im Norden von Finnland. Als wir endlich den Hafen erreichen, weiß ich auch, wieso der Lotse 3 Stunden zuvor an Bord gekommen war. Die Felsen sind selbst im Hafen nicht weg zu denken.

Rauma ist Finnlands größter Hafen für Papier. Insgesamt werden hier über 1/3 des gesamten Papier Exports umgeschlagen.

Dem Hafen scheint es gut zu gehen, an mehreren Stellen wird dieser ausgebaut. Am selben Tag verlassen wir Rauma wieder in Richtung Nord-Ost.

Oulu

Die Hafenstadt befindet sich an der Mündung des Ulea Flusses. Oulu hieß einst Uleaborg und ist nun die größte Stadt im Norden von Finnland mit nur 104.000 Einwohnern. In 2001 wurden 3.2 Millionen Tonnen Ladung von 423 Schiffen umgeschlagen.

In einem Tag sind wir nur in der Lage 4 Tanks zu säubern. Dies liegt an dem Rost und Dreck der mit der Ladung in Kotka an Bord gekommen war. Zum Glück sind keine Pumpen beschädigt. Die restlichen Tanks werden auf der Reise von Oulu nach Örnsköldsvik gesäubert.

Örnsköldsvik

Örnsköldsvik erreichen wir im Nebel. Es ist ein schönes Schauspiel, wenn man dort hinein segelt. Dann bricht der Nebel und eine Stadt kommt zum Vorschein. Nebel entsteht wenn die Luft bis zu dem Punkt abkühlt, wo sich die Wassermoleküle, welche sich in der Luft befinden, von der Luft trennen.

Trotz der zwei Radar-Geräte ist es gefährlich, mit einer Sicht von max. 100m in fremden Gewässern zu navigieren.

Diese kleine Stadt befindet sich am Kopf des Örnsköldsviksfjärden. Unter anderem werden hier Holz-Produkte, Chemikalien und Öle umgeschlagen. In 2003 schlugen dort 554 Schiffe über 3.1 Millionen Tonnen um.

Nach dem Mittagessen soll ich irgendetwas orange malen, doch wir haben bereits alles in dieser Wahnfarbe frisch gestrichen. Mit einem Matrosen fange ich einfach an, weiße Dinge am Schiff zu erneuern. Es ist wichtig als Erster Arbeit parat zu haben. Auf einem Schiff gibt es immer was zu tun, man muss nur wissen wo. Als der Erste sieht, was wir tun, ist er positiv überrascht.

Bei Anbruch der Nacht sind wir endlich fertig und stechen wieder in See. Paldiski ist unser nächstes Ziel. Ich freue mich schon sehr, denn von dort werde ich mit dem 3. Offizier auf Wache gehen.

Paldiski

Endlich angekommen in Paldiski, beginnt der erste Tag als Schatten des Dritten. Da wir im ersten Steuerbordtank noch leichte Gerüche haben, wird dieser, wie auch ein paar Schläuche, eingenebelt. Dabei bemerken wir dass die Wasserdampfrohre verstopft sind. Der Heizkessel war zuvor nicht ordentlich abgekühlt und es hatte sich Kalk abgelagert.

Während des Tages füllen wir die Tanks mit Nitrogen (Stickstoff). Acetic Acid braucht nur 0.2% Sauerstoff um explosiv zu sein. Die Druck-Vakuum-Ventile sind auf 600 Millibar eingestellt. Dies, wie auch der Trimm des Schiffs muss

überwacht werden. Durch regelmäßige Messungen der Tanks ist es möglich ein voraussichtliches Ende des Ladevorgangs zu bestimmen.

Am nächsten Morgen bereiten wir das Ablegen vor. Dafür müssen an Deck, wie auch auf der Brücke die Geräte überprüft und eingeschaltet werden.

Trotz Kolbenfresser machen wir 15 Knoten. Dies soll erst repariert werden wenn wir im Schwimmdock sind.

Gegen Abend haben wir das Skagerak erreicht. In der Ferne kann man schon zwei große Pylonen der Brücke erkennen. In solchen Fällen übernimmt der Kapitän das Kommando. Als das Schiff immer näher der engen Passage kommt sehen wir keine rote Fahrwasser-Tonne. Als ich dann auf die Karte schaue bemerke ich, dass es keine gibt.

Mitkoppeln von Kursen

Während der Seefahrt lerne ich das Besteckabsetzen. Es ist dabei wichtig verschiedene Wege auszuschöpfen um die Position zu bestimmen. Auf hoher See wird GPS benutzt. Dabei kann es eine Abweichung bis zu 7 NM geben. Um eine genauere Position zu ermitteln wird in Küstennähe das Radar benutzt. Hiermit kann man von Leuchttürmen und anderen



Merkmale die Position bestimmen. Visuelle 3- Punkt- Bestimmung sollte wenn möglich auch gemacht werden, um dies zu überprüfen.

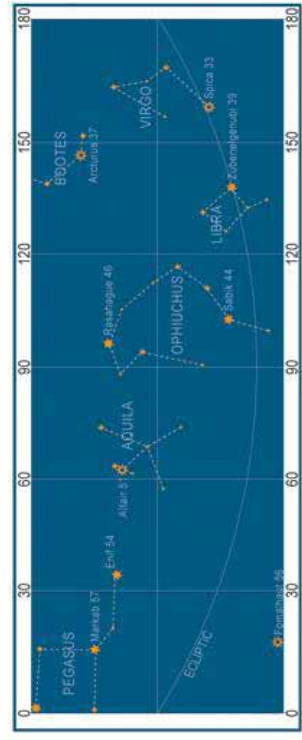
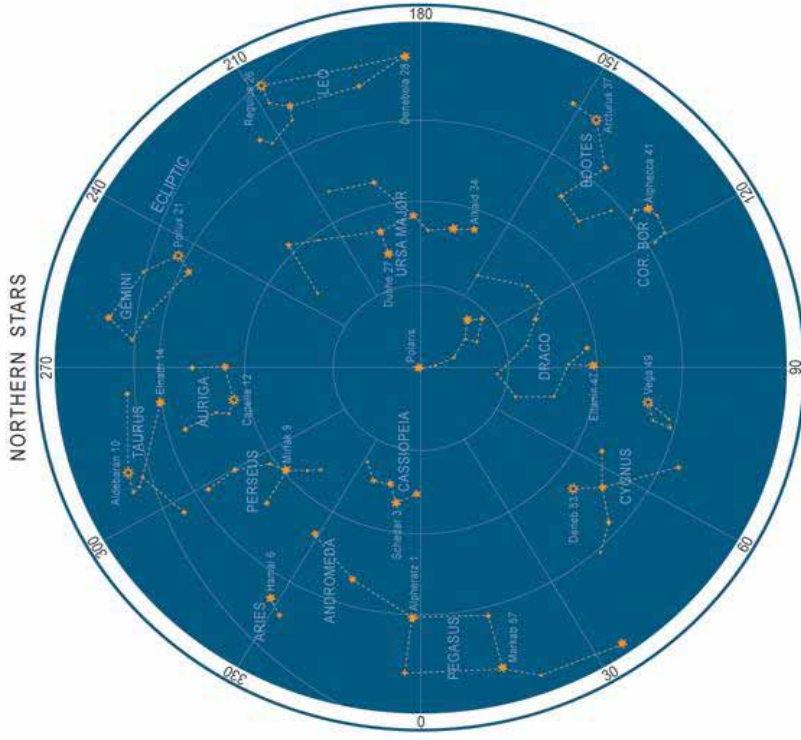
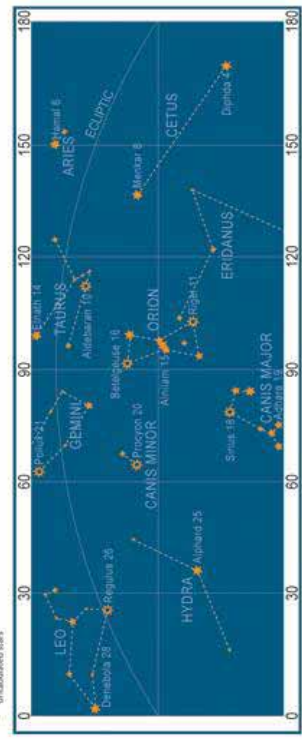
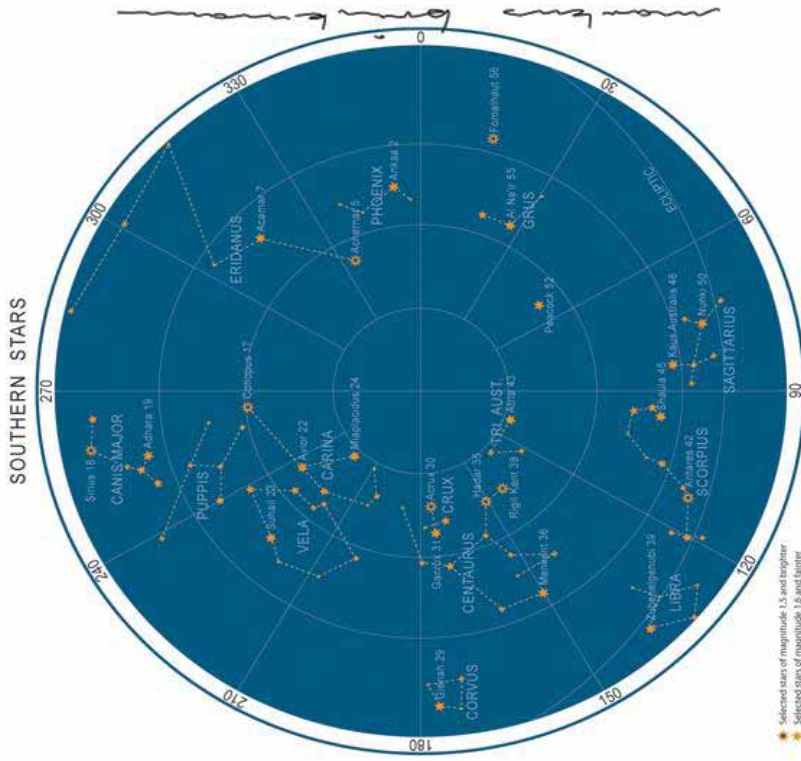
Azimutspiegel und Sterne

Sollte im Notfall der Giro-Kompass ausfallen, muss mit dem Magnet-Kompass navigiert werden. Der Magnet-Kompass wird vom Schiff beeinflusst (Deviation) aber auch von der Umgebung (Variation).

Bei langen Reisen oder Liegezeiten kann es dazu kommen, dass das Metall des Schiffes seine magnetische Ausrichtung ändert. Diese Abweichung muss daher mit dem Azimutspiegel überprüft werden.

$$\text{magnetic course} + \text{correction} = \text{TC (true course)}$$

$$\text{correction} = \text{variation} + \text{deviation}$$



Dank der wolkenlosen Nacht ist es uns möglich einige Berechnungen mit dem Azimutspiegel durchzuführen. Es werden folgende Informationen benötigt:

- Position (GPS)
- Zeit und Datum
- Magnet-Kurs
- Gyro-Kurs
- Variation
- Winkel zu Sonne, Mond, Stern oder Planet

Mit diesen Daten ist es möglich, die Abweichung zu berechnen. Für die Berechnung wird heutzutage der Computer benutzt. Es ist aber auch möglich, diese Aufgabe mit Tabellen zu bewerkstelligen.

Polaris befindet sich genau über dem Schiff. Cassiopeia gut sichtbar, aber leider auch zu hoch um Schedar 3 gut zu messen. Von der Steuerbord Seite ist Ursa Major (Der große Wagen) gut zu sehn. Alkaid 34 ist der Stern mit dem wir die Berechnung exekutieren.

Tees

Dieses gute Wetter ist zu dieser Jahreszeit nicht normal für die Nordsee. Es ist somit möglich, weitere Messungen mit dem Azimutspiegel und der Sonne durchzuführen. Die Berechnung mit der Sonne ist einfacher, als die mit den Sternen, wenn Tabellen benutzt werden.

Um 20:00 Uhr erreichen wir den Hafen von Tees. Die Stimmung ist gut, endlich



wieder Land. Tees ist ein wichtiger Petrochemie Hafen, des weiteren gibt es dort Anlagen für Massengüter und Ro-Ro. Insgesamt schlugen in 2002 4521 Schiffe eine Kapazität von 72.6 Millionen Tonnen um. Das Entladen von TOFA geht sehr schnell und wir legen am frühen Morgen ab.

Hull

Der nächste Hafen ist etwas weiter südlich von Tees. Hull ist ein Schleusenhafen. Die Schleuse zu unserem Liegeplatz hat nur noch ein Tor (Sperrwerk), daher ist man von der Tide abhängig. Wir schmeißen wiederum den Anker.

Hull befindet sich dort, wo der Fluss Hull mit dem Fluss Humber zusammen trifft. Passagierschiffe werden hier umgeschlagen, daher auch das geringe Aufkommen von Tonnage. 16 Millionen Tonnen bei 3083 Schiffen in 2002.

Um aus diesem sehr engen Hafenbecken wieder heraus zu kommen, fixieren wir das Schiff mit einer Leine am Heck. Die Durchfahrt ist nur 2 m breiter als das Schiff aber wir schaffen es ohne jegliche Kratzer.

Das Radar

Die Philipp Essberger ist ausgestattet mit zwei Radargeräten. Es sind zwei unterschiedliche Geräte mit verschiedenen Stärken.

- 1) Das größere Radar hat ein Beam von $\lambda=10\text{cm}$. Dies macht es sehr gut bei schlechtem Wetter. Es wird hauptsächlich in RM(T) benutzt. T steht für „true motion“ und zeigt den echten Kurs der Schiffe an.
- 2) Das kleinere Radar schickt Beam von $\lambda=3\text{cm}$. Wodurch die Reichweite geringer ist, aber eine genauere Darstellung hat. Hauptsächlich wird diese Radaranlage in RM(R) gefahren. R steht für „relative motion“. Somit wird die Bewegung der anderen Schiffe mit der Berechnung zu unserer Geschwindigkeit dargestellt. Sollte hier der Schweif des anderen Schiffes von unserer Position weg zeigen, ist es möglich, dass wir auf Kollisionskurs sind.

Des weiteren kann ein Schiff selektiert werden, um die Geschwindigkeit, die COG (cours over ground), den CPA (closes point of aproach), etc. heraus zu bekommen.

Visuelle Überwachung ist weiterhin sehr wichtig, da das Radar eine Verzögerung von bis zu 3 min haben kann.



Le Havre

Der neue Kurs ist gelegt und das Wetter verschlechtert sich auf 7-8 Windstärken. Als wir die Mündung der Themse erreichen, verlassen viele Schiffe den Fluss. Sie kommen somit von Steuerbord und haben Vorfahrt.

Am folgenden Tag erreichen wir den wichtigsten französischen Container Hafen. Insgesamt wurden hier in 2002 über 6000 Schiffe mit einer Tonnage von 196.128.893 umgeschlagen.

Am Nachmittag lassen wir das Freifallboot wie auch das Rescueboat zu Wasser. Dabei überprüfen wir die Schwimmfähigkeit, den Antrieb und auch das Sprinklersystem.

Die folgende Nacht ist lang und trotzdem interessant, denn die Computer sind nicht sehr akkurat und es ist wichtig, vor dem Entladen wie auch vor dem Ende des Entladens Berechnungen durchzuführen.

Ein wunderschöner Sonnenaufgang und wir befinden uns auf dem Ärmelkanal. Wegen der starken Strömung erreichen wir Rotterdam etwas früher. Wiederum muss der Anker in die Tiefe. Um 4 Uhr morgens ist das andere Schiff bereit, unsere Ladung entgegen zu nehmen.

Der andere Tanker ist knapp 10 m länger. Die Ausstattung ist um einiges besser, eine schöne Brücke mit geschlossenen Brückennocks, isolierte Rohre an Deck etc. Doch das Schiff ist in einem schlechten Zustand.

Während des Entladens fällt mir der geringe Respekt der Besatzung gegenüber den Offizieren wegen deren Unschlüssigkeit auf. Es ist wichtig, als Offizier eines Schiffes die Entscheidungen sicher, aber auch vorausschauend durchzusetzen.

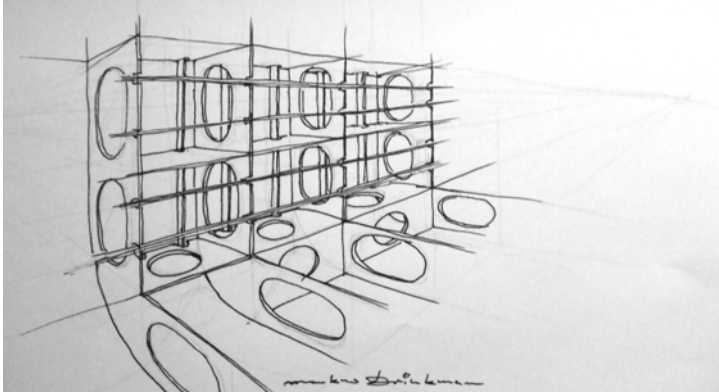
Als wir Rotterdam verlassen, ist es wirklich überwältigend, was es in dem größten Hafen der Welt alles gibt, z.B. ein durchgebrochenes Container Schiff, den größten Kabelleger der Welt, und über 2000 Schiffe pro Monat, die ein- und auslaufen.

Wertzeit in Cuxhaven

Cuxhaven ist eine kleine Stadt für Ro-Ro und Container. In 2004 wurden 937 Schiffe mit 8 Millionen Tonnen umgeschlagen. Hier soll das Schiff ins Dock zur Klasse.

Als wir abends die Elbe erreichen, ist es schön wieder in der Heimat zu sein. An der Boje Elbe-1 kam der erste Lotse mit dem neuen Katamaran an. Dieser moderne Lotsenversetzer wird in Deutschland gebaut und schon in vielen Häfen der Welt eingesetzt, wie auch in Rotterdam. Vor Cuxhaven ein weiterer Lotsenwechsel. Es muss noch etwas auf der Elbe gewartet werden, bis genügend Tiefgang vorhanden ist, um in das Schwimmdock abzusenken.

Bei geringer Geschwindigkeit hat ein Schiff weniger Manövrierfähigkeit, als bei hoher Geschwindigkeit, weshalb ein Schlepper am Heck uns auf Kurs hält. Nachdem das Schiff justiert und festgemacht ist, müssen die Anker ganz langsam herunter gelassen werden.



Der erste Tag im Dock ist ziemlich belanglos. Doch das ist nur die Ruhe vor dem Sturm. Die folgenden Tage füllen sich mit viel harter Arbeit. In den Ballasttanks befinden sich Messinstrumente, welche ich mit einem Elektriker überprüfen muss. Die

Ballasttanks sind sehr klein und schmutzig. In ihnen befindet sich auch das Gerippe des Schiffes. Zum Rumpf hin sind vertikale Spanten durch das ganze Schiff gezogen. Gegenüber auf der Innenwand (Außenseite der Ballasttanks) befinden sich horizontale Spanten. Die Verbindungsstücke zwischen diesen beiden Seiten, horizontal wie auch vertikal, behindern nicht die Durchgängigkeit der Spanten, weil diese Löcher haben.

Des weiteren müssen die Ankerwinden, Ankerketten, etc. überholt werden. Als die neuen Winden auf dem Schiff abgesetzt werden, ist kein Vorarbeiter vor Ort. Weshalb diese am falschen Platz festgeschweisst werden. Es wird erst bemerkt, als die Arbeit abgeschlossen ist. Die Schuld trägt nicht allein die Werft. Auch die Offiziere tragen eine Mitschuld.

Einige Pumpen müssen in den Laderäumen überprüft werden. Mehrere dieser Ladepumpen werden zerlegt und repariert.

Nach einer Woche wird die Crew „Landkrank“. Alle werden unruhig und freuen sich auf die neue Reise. Als die Zeit endlich vorbei ist, sind noch lange nicht alle Arbeiten abgeschlossen.

Stade

Von Cuxhaven geht es die Elbe hinauf nach Stade. Dort werden wir schnell beladen und fahren weiter nach Terneuzen. Die Wellen machen dem Schiff stark zu schaffen. Bei diesen Wellen sind selbst einfache Tätigkeiten schwer durchzuführen.

Am Nachmittag gehe ich mit dem neuen 1. Offizier auf der Brücke Wache. Er vertraut mir und lässt mich die Wache übernehmen. In der Ferne tauchen zwei Schiffe auf. Ich muss sie überholen und habe einige Fragen. Doch statt sie zu

beantworten, fragt er mich wie ich das Problem lösen würde. Er stimmt meinem Vorschlag zu und ich nehme einen Kurswechsel vor, um die Schiffe in der Entfernung von einer halben Meile zu umfahren.

Terneuzen mit Grundberührung

Von Holland ist Terneuzen der drittgrößte Hafen. 2001 wurden 15.9 Millionen Tonnen von 1766 Schiffen umgeschlagen. Es ist außerdem ein schöner Ort zum Wohnen.

Als die Stadt langsam in Sicht kommt, erschreckt ein starkes Jaulen die Crew. Kein Qualm aus dem Schornstein. Auf einmal fährt das Schiff stark nach Steuerbord. Wegen



diesem Starren Manöver verliert das Schiff an Fahrt. Bei Maschinenausfall sollte ein Schiff immer seinen Kurs halten. Als wir uns nicht mehr mit der Strömung auf die Fahrwasser-Tonnen zu bewegen, ist klar dass wir fest sitzen. Die Behörde ist informiert, und schickt Schlepper zu unserer Rettung. Der erste Schlepper ist in 10 min. vor Ort.

Nachdem das Fahrwasser frei ist, ziehen uns vier Schlepper aus dem Schlick. Der erste Versuch scheitert. Beim zweiten Mal funktioniert das Bugstrahlruder und wir kommen frei.

An einer sicheren Stelle wird geankert und die Polizei kommt an Bord. Zuerst der Alkoholtest und dann werden sämtliche Messgeräte überprüft. Taucher suchen von außen nach Schäden am Rumpf und ein Mitarbeiter der Germanischen-Lloyd überprüft den doppelten Boden von innen. Es werden keine Schäden gefunden.

Wilhelmshaven (2)

Schnell zurück nach Deutschland, Wilhelmshaven. Wegen der großen Wassertiefe hat man vor, den Hafen in den größten Deutschlands zu entwickeln. Es wird aber noch viele Jahre dauern, bis dieser trostlose Ort in einen gigantischen Hafen verwandelt ist.

In der Nacht wird das Schiff beladen und am folgenden Morgen geht es nach Finnland.

Während der Fahrt mache ich mich daran die KVR auswendig zu lernen. 37 Regeln und ich habe noch 3 Monate vor mir. Das bedeutet ich habe jeden zweiten Tag eine Regel zu lernen.

Hamina

Ein schöner Name für einen Hafen. In Hamina werden hauptsächlich Holzprodukte exportiert. 1317 Schiffe schlugen in 2001 9.9 Millionen dwt um. Wegen der Grundberührung entschieden sich drei Firmen unsere Dienste nicht mehr in Anspruch zu nehmen.

Der nächste Auftrag ist in Kotka. Der Hafen ist 3 Stunden entfernt von Hamina. Sollten wir nicht vor 4 Uhr morgens vor Ort sein, wird ein anderes Schiff die Ladung übernehmen. Es ist eine Prüfung und dafür muss die Crew rund um die Uhr arbeiten.

Kotka (2)

Um 3 Uhr morgens erreicht die Philipp Kotka und das Schiff wird beladen. Es ist jetzt November und das Wetter wird immer härter. Dank der Firma gibt es aber gute Winteranzüge damit die Besatzung geschützt ist.

Nur wenige Tanks werden gefüllt, aber wir haben die Prüfung bestanden. Von Kotka brechen wir auf nach Schweden.

Norrköping

Gut geschützt liegt der Hafen an einem kleinen Fluss. Moderne Anlagen bewältigen Verschiedenes. Unser Liegeplatz ist umringt von Tannen. Die Rohre, in die wir pumpen, verschwinden im Wald. In 2001 kamen 1332 Schiffe mit 7.6 Millionen Tonnen nach Norrköping.

Es wird gearbeitet bis spät in die Nacht und am nächsten Morgen geht es gleich weiter an der schwedischen Küste entlang.

Örnsköldsvik (2)

Dieses mal ohne Nebel. Der Wind hat gedreht und weht uns den Gestank der Fabriken direkt in die Nase. Da fragt man sich wie man hier leben kann mit solchen Gerüchen am tief schwarzen Wasser. Zum Glück bleiben wir nicht lang. Das Wetter ist gut und viele Reparaturen können draußen erledigt werden. Da wir uns so beeilt haben sind wir zu früh und müssen den Anker schmeißen.

Sennungssund

Vorbei an schönen Fischerdörfern und rein in den Hafen. Sennungssund befindet sich 23 NM nördlich von Göteborg. 2001 liefen 828 Schiffen den Hafen an und schlugen 5.5 Millionen Tonnen um.

Am folgenden Morgen brechen wir auf nach Belgien. Das ETA (Estimated Time of Arrival) zeigt: 1,5 Tage bis Antwerpen. Doch die Wellen werden immer größer. 1,5 Tage später sind es immer noch 1,5 Tage bis zur Ankunft.

Die dritte Nacht auf See mit 8m hohen Wellen. Das Schiff schlägt immer öfter mit dem flachen Boden auf das Wasser. Es gibt einen Knall und das Schiff zuckt für ca. 10sec vor und zurück. Das beeinträchtigt auch die Geschwindigkeit und man sollte sie dann wenn möglich reduzieren.

Antwerpen

Angekommen in Antwerpen öffnet uns eine große Schleuse den Weg. Es ist der Eingang zu einem gigantischen Industriehafen.

Vopaque nimmt uns in Empfang und wir geben ihnen die Ladung. Am folgenden Tag geht es weiter zum nächsten Kai.

Während des Tages beschwert sich der CO bei der Besatzung. Sie schreiben Überstunden ohne wirklich die Zeit gearbeitet zu haben. Am Nachmittag arbeiten die Philipinos etwas härter als sonst. Die Überstunden sind im Grunde eine Belohnung für die, die hart arbeiten.

Tees (2)

Mit 16,6 Knoten auf nach GB, Tees. Die Reise geht schnell und angenehm ruhig von statten. Auf dem Weg müssen die Tanks gesäubert werden. Dort angekommen verfolge ich mein Ziel, die Tanks trocken zu legen, während alle Philipinos damit beschäftigt sind einen Dichtungsring zu wechseln. Dies hat der 1.Offizier beobachtet und weist mich an, meine Arbeit niederzulegen.

Als Offizier muss man die Mannschaft antreiben und kontrollieren, nicht hoffen, dass die Arbeit gut gemacht wird. „Vertrauen ist gut. Kontrolle ist Besser!“ (Zitat Honecker).

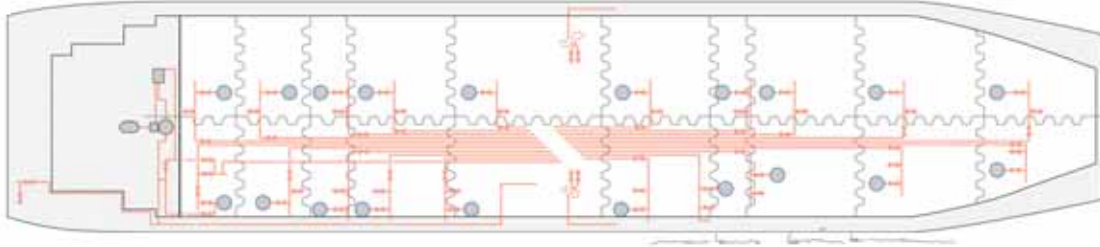
Beladen

Bevor die Tanks gefüllt werden können, ist es wichtig sicher zu gehen, ob die Tanks dem Standard der Ladung entsprechen. Dafür kommt ein Kontrolleur an Bord. Die Prozedur der Kontrolle ändert sich je nach Klasse der Flüssigkeit. Die Tests können mehrere Stunden bis Tage in Anspruch nehmen.

Um ein Überlaufen zu vermeiden müssen alle Ventile geschlossen und die Verbindungen sicher sein. Um dies zu testen, wird mit Luft Druck in den Rohren aufgebaut.



Während des Ladens muss der Lade-Kontroll-Raum von einem Offizier besetzt und eine Wache an Deck in der Nähe des Manifolds (oben rechts) sein. Eine weitere Wache muss die Gangway im Visier haben, um Diebstahl zu verhindern.



Rotterdam (2)

Hier angekommen wird unsere Ladung an zwei Kais abgenommen. Die Besatzung ist unruhig wegen dem bevorstehenden Wechsel. Kapitän, 1. Offizier, 2. Offizier und Mechaniker werden abgelöst.

Für unsere nächste Ladung beginnt eine komplette Säuberung von allen Tanks. Bei Klasse A Chemikalien müssen die Tanks besonders sauber sein. Es dauert fast 24 Std. bis wir fertig sind.

Zwei Tage später sind wir beladen. Es geht in Richtung Antwerpen.

Beim Ablegen qualmt der Schornstein sehr stark, doch es scheint niemanden zu stören. Nach dem alles seeklar ist, bekommen wir durch das Walky-Talky die Nachricht, dass wir wieder festmachen.

Im Laufe des Tages arbeite ich in der Maschine. Dort entfernen wir den Verschluss vom Auspuff und sehen, dass dort Wasser ist. Ca. 20 l, haben sich dort während der langen Liegezeit angesammelt. Da es nicht sehr stark geregnet hat, muss es von der Kühlung im Turbo kommen. Daraufhin wird auch dieser geöffnet.

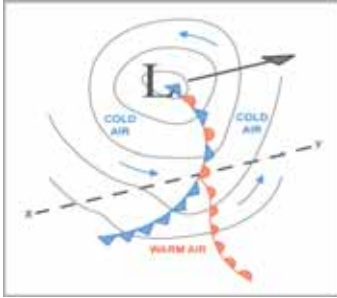
Später am Tag bekommen wir von Land Unterstützung. Es wird die ganze Nacht durchgearbeitet. Zum Schluss erkennt man, dass es nicht möglich ist, dies ohne eine lange Liegezeit zu reparieren und wir verlassen Rotterdam.

Antwerpen (2)

Wir erreichen Antwerpen am späten Nachmittag. Gut 200m vor der Schleuse macht das Schiff eine Wende nach Steuerbord und rast auf die Kaimauer zu.

Wegen der zu hohen Geschwindigkeit bei plötzlich flachem Wasser verliert ein Schiff schnell an Manövrierfähigkeit. Der Kapitän nimmt das Ruder in die Hand und bringt uns sicher in die Schleuse.

Wegen all dieser Zwischenfälle ist es nun notwendig immer eine Wache am Bug zu haben, welche im Notfall den Anker schmeißen soll.



Wetter-Vorhersagen

Das Wetter hat großen Einfluss auf die Seefahrt. Zum Vorräusplanen wird jedes Schiff mit Wetterwarnungen versorgt. Die Mitteilungen kommen via VHF, schriftliche Neuigkeiten mit GMDSS Navtex, ein Wetterbericht mit TELEX, als auch eine Wetterkarte vom Deutschen Wetterdienst mit DFAX.

Göteborg

Die Reise nach Schweden verläuft sehr ruhig, bis wir zum Skagerrak kommen. Plötzlich starker Wellengang schmeißt die Gangway in die Luft. Die ganze Mannschaft ist sofort zur Stelle und es ist möglich die Gangway notdürftig zu vertäuen. Dabei schlagen so einige Wellen auf uns ein.

Um Mitternacht erreichen wir Göteborg. Dort angekommen funktionieren zwei Generatoren nicht und wir müssen die Hilfe von Schleppern anfordern. Trotz der zwei Handschuhe welche ich übereinander trage, habe ich große Schmerzen, wegen dem Wasser und der Kälte, in meinen Fingern.

Göteborg ist der zweitwichtigste Hafen für Schweden und macht dazu noch den meisten Überseeumschlag. 60 Millionen dwt wurden von 5020 Schiffen im Jahre 2003 umgeschlagen.

Am folgenden Tag wird den Philipinos bis zu 30 Überstunden gestrichen, worauf sie sich beim Kapitän beschweren. Der Alte verweist auf die Gangway, welche nicht ordentlich vertäut war etc.

Waschen der Tanks

Bei flüssiger Ladung ist es sehr wichtig, wie sauber der Stauraum ist. Die Prozedur solche Räume zu säubern ändert sich je nach Ladung, die sich in den Tanks befand und befinden soll. Grundsätzlich kann man sagen, dass Öle sehr schwer und Alkohole im Gegenteil leicht zu reinigen sind.

In dem Prozess des Säuberns werden folgende Spülungen vorgenommen: Seewasser, Seifenwasser, Trinkwasser, Dampf und Luft. Wobei die Länge und Temperatur variiert.

In jedem Waschgang werden die Tanks, Rohre und Verschlüsse gesäubert. Nach einer erfolgreichen Säuberung, was man am klaren Wasser erkennen kann, werden die Tanks getrocknet.



Stade

Von Göteborg über die Nordsee nach Stade. Das Beladen dauert gut 16 Std. und somit hat man mal wieder Zeit einen Fuß in die Heimat zu setzen.

Am folgenden Tag sind die Philipinos mit Malen beschäftigt und somit liegt es an mir den Kran zu fahren. Ich lasse mir sehr viel Zeit, denn jede Bewegung muss geplant sein. Nach dem die Arbeit abgeschlossen ist, wird mir bewusst, dass der Wind mich dort oben stark abgekühlt hat. Dies ist mir vorher durch die starke Konzentration nicht aufgefallen.

ETA

Viele Faktoren beeinflussen die Zeit, welche man zur Überquerung braucht. Wenn ein Schiff den Hafen verlässt ist es wichtig, im nächsten Hafen den Agenten über die früheste Ankunftszeit zu informieren, da der Agent Aufgaben zu erledigen hat, bevor das Schiff eintrifft, z.B. das Bestellen von Seekarten.

Karlshamn

Ein gut geschützter Hafen welcher auch von großen Tankern und Massengut Frachtern angelaufen wird. 1450 Schiffe liefen diesen Hafen in 2003 an und brachten Ladung in der Höhe von 5 Millionen dwt.

Es ist Nacht, als wir den Hafen erreichen und um 4 Uhr Morgens legen wir schon wieder ab. Von hier durch die Ostsee in den Golf von Finnland. Auf der Reise korrigiere ich Seekarten. Die Arbeit ist zeitaufwendig, aber angenehm. Das einzige Problem ist gleichzeitig Wache zu gehen.

Großkreis

Die kürzeste Strecke, um von einem Ort zum anderen zu gelangen, ist der Großkreis (Great Circle). Dieser wird zum Navigieren auf großen Distanzen benutzt. Die Länge des Großkreises ist 21.600 Meilen (40.000 km).

Zur Berechnung multiplizieren wir die 360° der Kompassrose mit den 60min, welche pro Grad vorhanden sind.

Jedoch ist der Great Circle nicht unbedingt der schnellste Weg, da Strömungen, Wetter, etc. einen großen Einfluss auf die Geschwindigkeit haben. Auf kleinen Strecken, wie auf der Ostsee, werden sie nicht eingesetzt.

Hamina (2)

Da sich am vorigen Tag einer der Matrosen erkältet hat, sind wir unterbesetzt.

Nun muss ich ans Ruder. Es ist nicht einfach, bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten den Kurs zu halten, aber auch das ist kein Problem.

In der Nacht wurde entladen und ich ersetzte den kranken Matrosen. Der Wind peitscht uns den Schnee ins Gesicht während wir die Säure aus den Tanks pumpen.

Ein Sicherheitstreffen über Phinoil, welches wir in Porvoo laden werden. Phinoil ist hoch giftig und hat zu Todesfällen geführt. Des Weiteren wird Acetone geladen, welches hoch explosiv ist. Das Problem ist trotz allem die Kälte. Phinoil hat seinen Gefrierpunkt bei C +42. Die Tanks müssen somit gut vorgeheizt und Dampf wie auch heißes Wasser bereit sein.

Porvoo

Dieser Hafen ist der wichtigste Hafen für Chemietanker in der Ostsee. Dank der guten Vorbereitung haben wir keine Probleme, mit dem Beladen in Porvoo.

Von hier über den Kiel-Kanal nach Rotterdam. Auf der Reise hab ich etwas Zeit zum Lernen, wegen des schlechten Wetters. Kaum verbessert sich die Lage machen wir uns wieder an die Arbeit.

Bevor wir Rotterdam erreichen befiehlt mir der Kapitän wieder das Ruder zu übernehmen. Die Wellen haben eine Höhe von gut 2m, doch auch diese Schwierigkeit meistere ich mit Erfolg.

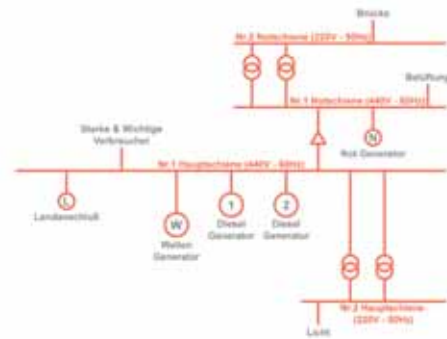
Rotterdam (3)

Auf der Reise scheint alles zu klappen und genau um 17:05 Uhr sind wir wieder fest vertäut. Das Be- und Entladen dauert 4 Tage auf 5 verschiedenen Liegeplätzen. Die Entfernung zwischen den Liegeplätzen ist mehr als 3 Stunden Fahrzeit.

Nach diesem langen Aufenthalt geht es in Richtung Schweden durch den Nord-Ostsee-Kanal. Von heute werde ich einige Zeit in der Maschine verbringen. Als angehender Offizier ist es wichtig alle Möglichkeiten und Grenzen zu kennen. Doch die Besatzung ist verwundert, sogar manche Offiziere, aber die Ausbildung ist von Land zu Land unterschiedlich.

Elektrik

Am Abend nimmt sich der Elektriker etwas Zeit, mich in seine Welt einzuweisen. Die Elektrik ist zu einer der wichtigsten Bestandteile des Schiffes geworden, denn kein modernes Schiff funktioniert ohne sie. Im Notfall gibt es Ersatzsysteme, die das Hauptsystem ersetzen können und somit die Sicherheit des Schiffes garantieren.



- Der Wellengenerator wird hauptsächlich auf See von Lotse zu Lotse gefahren, mit einer konstanten Geschwindigkeit.
- Für Manöver werden beide Dieselgeneratoren gefahren. Dies ist zur Sicherheit, denn einer wäre stark genug, um das Schiff mit Strom zu versorgen.
- Der Landanschluss wird hauptsächlich zu Werftzeiten benutzt. Die Generatoren können nicht gleichzeitig mit dem Landanschluss laufen.
- Hauptschienen gibt es zwei, mit verschiedenen Stärken, getrennt vom Transformator. Nr.1 versorgt starke und wichtige Verbraucher und Nr.2 zweitrangige Verbraucher, wie unter anderem das Licht.
- Die Notschiene ist durch einen Kuppelschalter mit der Hauptschiene verbunden. Auch hier gibt es zwei verschiedene. Nr.2 für die Brücke. Nr.1 für den Notgenerator, Notlicht, Notbelüftung, etc.
- Der Kuppelschalter verhindert, dass der Notgenerator überlastet wird, indem der Strom nur von der Haupt- zur Notschiene fließen kann.

Die Maschine

Am folgenden Tag nimmt sich der Chief Zeit, mir ein wenig die Kraft der Maschine näher zu bringen. Auf der Philipp Essberger ist ein Kreuz-Kopf-Motor (KKM). Der Unterschied zu einem Tauch-Kolben-Motor (TKM) besteht darin, dass der KKM um einiges größer ausfallen kann als der TKM. Es ist keine Seltenheit, dass der KKM einen Kolben mit einem Durchmesser von 3 m und der TKM maximal 0,5m Kolbendurchmesser hat, aber mit der gleichen Leistung. Auf Schiffen werden durchweg zwei Treibstoffe benutzt: Gasöl(Diesel) und Schweröl. Schweröl sieht so aus, wie Teer, es muss auf über 100° C erhitzt werden damit es flüssig wird.

Der Treibstoff geht durch mehrere Reinigungsprozesse, die Separation wie auch Klarifikation. Durch das Schleudern werden Schwermetalle an die Außenwand gedrückt und von dem Öl separiert. Im weiteren Verlauf geht es durch mehrere

Pumpen, wo bis zu 9 bar erreicht wird. An einigen Filtern vorbei in einen Wärmetauscher, wo die Flüssigkeit auf ca. 130° C erhitzt wird. Durch einen weiteren Filter geht es endlich in die Hauptmaschine. Der übrige Treibstoff geht zurück in den Tank, wodurch ein geschlossener Kreislauf entsteht.

Alarm

Es befinden sich zwei Alarmsysteme auf dem Schiff, welche auf unterschiedliche Weise operieren. Falls eins von beiden ausfällt, kann das andere System weiterhin das Schiff überprüfen.

Die Alarmsysteme unterscheiden sich darin, dass das eine ein Überwachungssystem und das andere ein Sicherheitssystem ist. Das Überwachungssystem alarmiert, greift jedoch nicht in den Ablauf des Schiffes ein. Das Sicherheitssystem greift im Notfall in den Betrieb des Schiffes ein. Dieser Eingriff kann mit Ausnahmen überbrückt werden: Overload und Not-Stop.

Die Steuerung

Auch hier gibt es mehrere Möglichkeiten um die Sicherheit des Schiffes zu gewährleisten. Zum einen kann der Telegraph (Fahrhebel) in dem Maschinen-Kontroll-Raum umgeschaltet werden. Sollte der Strom ausfallen kann der Telegraph auch durch ein hydraulisches System ersetzt werden. Sollte auch dies fehlschlagen, kann an der Maschine die Geschwindigkeit geregelt werden. Die Steuerung kann im Notfall von der Brücke in den Not-Steuer-Raum umgeschaltet werden. Kommunikation ist hierbei essentiell zwischen der Maschine und der Brücke bzw. Ausguck. Für die Verständigung gibt es mehrere Telefone und Telegraphen.

Die Philipp wird mit einem Umkehr-Propeller angetrieben, es hat somit kein Getriebe. Dies macht es extrem wendig bei der Manöverfahrt. Der Telegraph ist in zwei Hälften unterteilt, so dass die Maschine separat vom Propeller gesteuert werden kann. Beide Kräfte können auch in einem kombinierten Modus auf einen Hebel gelegt werden.

Helsingborg

Im „Sund“ haben wir auf der Schwedischen Seite Helsingborg und gegenüber in Dänemark, Helsingor. Zwischen diesen Städten ist ein reger Verkehr von Fähren. Helsingborg ist die viertgrößte Stadt in Schweden. 1156 Schiffe schlugen hier 5 Millionen Tonnen um.

Das Entladen geht schnell, so dass wir kurze Zeit später nach Gäddede aufbrechen. Auf der Fahrt machen wir ein Mann-über-Bord-Manöver.

Der Williamson Turn wird vom 2.Offizier ausgeführt und wir finden unseren Mann (Box) nach 5 min wieder.

Gaevle

In der Mitte der Nacht legen wir an. Es ist schon sehr kalt und die ersten Schneeflocken bedecken das Schiff. Ethanol wird hier entladen. Damit werden hier die Busse des Nahverkehrs umweltfreundlich angetrieben.

Homsund

Weiter geht die Reise nach Norden. Es gelingt uns die Maschine nach mehreren Tests wieder auf volle Leistung zu bringen. 16 Knoten schafft die Philipp mit Leichtigkeit.

Wegen dieser hohen Geschwindigkeit sind wir zu früh und müssen ankern. Als das Schiff in den Hafen einläuft sieht man das erste feste Eis auf dem Wasser. Es ist möglich die Wellen zu erkennen, welche in der Kälte gefroren sind. In Holmsund wird auch Ethanol für die öffentlichen Verkehrsmittel entladen.

Pitea

Es ist bis jetzt der nördlichste Hafen auf der Reise. Der größte Teil des Hafens ist mit einer 5cm dicken Eisdecke zugefroren. Dies erschwert das Anlegemanöver. Nach mehren Versuchen ordert der Lotse ein kleines Schiff. Es entfernt das Eis vom Pier und wir haben es nach 2 Std. geschafft.

Der Rest Ethanol wird in wenigen Stunden an Land gepumpt. Am nächsten Morgen ist das Eis geschmolzen und wir brechen mit gefüllten Ballasttanks nach Finnland auf.

Kotka (3)

Früh morgens anlegen und bunkern. Da alle unter starken Schlafstörungen leiden, treten kleine Fehler auf. In wenigen Minuten ist der Treibstoff aufgewischt und es geht ab zum nächsten Kai.

Der Sauerstoffgehalt muss für die Ladung auf 0,1% gebracht werden und das dauert fast 48Std. In dieser Zeit zeigen mir der Elektriker und der Chief noch viele interessante Dinge am Schiff und dafür bin ich sehr dankbar.

Luft Ventilation

Auf Schiffen ist es üblich, eine Maschine zu haben, die verschiedene Bereiche mit Luft versorgt. Es gibt separate Luftzonen für Krankenzimmer, Küche, Wohnräume und sonstige Arbeitsräume.

Oftmals wird eine Klimaanlage auf Schiffen benutzt. Diese Anlage besteht aus mehreren Filtern, Heizelementen, Kühlaggregaten und Luftbefeuchtern. Unser Luftbefeuchter ist zurzeit nicht in Betrieb, denn dies könnte zur Bakterienbildung in der Maschine führen. Auf der anderen Seite ist eine Luftbefeuchtung sehr wichtig, da trockene Luft zu starkem Nasen- und Lippenbluten führt.

Die Schraube

Der Schraubenweg wird multipliziert aus der Steigung und der Drehzahl pro sec. Der theoretische Schraubenweg ist nicht konstant mit der wirklichen Geschwindigkeit und dem Verbrauch. Die Geschwindigkeit ist auch vom Wetter und der Strömung abhängig.

Weihnachen auf See

Es ist die Zeit wo man die größte Sehnsucht nach Hause hat. Zur gleichen Zeit überrascht mich das Wohlwollen der Firma. Auch wenn es nicht viel ist, freut man sich an Bord. Es wäre schön wenn auch die Frau zu Hause ein „Dankeschön“ von der Firma bekommen würden, z.B. ein Blumenstrauß. Das Weihnachtsmahl besteht aus vielen verschiedenen Leckereien, wie auch einem halben Schwein. Der Kapitän bittet mich, an seiner Tafel Platz zu nehmen und das ist eine sehr große Ehre für mich.

Antwerpen (3)

Wir haben wieder Probleme mit den Ballasttanks. Kurz vor Antwerpen entdeckt der Erste, dass alle Ventile verstopft sind. Dadurch hat sich ein Vakuum gebildet, welches man von außen nicht erkennen kann. Daraufhin werden alle Ventile auseinander gebaut und gereinigt.

In Antwerpen stoppen wir nur kurz und es geht von hier nach Holland. Für zwei Stunden müssen wir ankern, bevor wir in den Hafen können. Die Zeit hätte man auch langsamer fahren können.

Terneuzen (2)

Auf einer Routineinspektion wird vom 1. Offizier in einem Tank Phinoil entdeckt. Trotz 4 Std. waschen der Tanks ist ein Eisklumpen von dieser hochgiftigen Säure oben an der Decke geblieben. Das zeigt, wie wichtig diese Inspektionen sind. Auch der Aufenthalt in Terneuzen ist kurz und wir verlassen den Hafen in derselben Nacht.

Rotterdam (4)

Zwei Liegeplätze in zwei Tagen für das Ent- und Beladen. Eine schöne Nachricht erreicht uns hier: Schweden, Finnland und dann nach Manchester, GB. Eine schöne Abwechslung.

Der Lotse kann uns wegen 20 cm zu viel Tiefgang nicht aus dem Hafen lotsen. Wir können nicht warten und es muss jeglicher Ballast entleert werden. Nach einer Stunde ist der gewünschte Tiefgang vorhanden und wir verlassen den Pier.

Norrköping (2)

Der Fluss ist mit einer dicken Eisdecke zugefroren. Eine 180° Drehung dauert dementsprechend länger. Das Eis dort zu brechen wo es am schwächsten ist, bzw. in der alten Fahrrinne, macht die Drehung einfacher.

In der Nacht geht es wieder los mit Kurs Nord-Nord-Ost. Auf der Überfahrt werden wir von einem Schnellboot der schwedischen Küstenwache überprüft. Es schleicht sich von hinten mit 32 Knoten an uns heran. Sie überholen uns sogleich und verschwinden wieder in der Ferne.

Oulu (2)

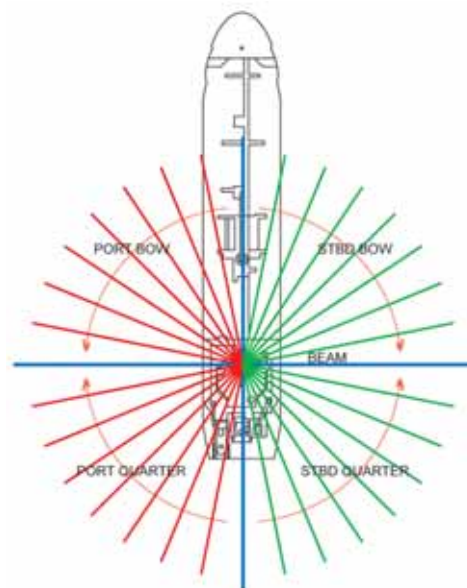
Der Hafen selbst ist eisfrei, wegen der Abwässer von den Fabriken. Man hat mehr erwartet von dem so nördlich gelegenen Hafen im Winter. Das meiste Eis bildet sich Januar – Februar.

Hier wird unsere Ladung von Rotterdam entladen und mit gefüllten Ballasttanks geht es weiter an der Finnischen Küste entlang.

Uusikaupunki

Der Hafen befindet sich am Süd-Ost Ende vom Golf of Bothnia. In 2001 wurden 476 Schiffen mit 2.805.710 dwt umgeschlagen. Das Beladen geht schnell und ohne Probleme von statten.

Auf der Reise nach Manchester bringt mir der 1. Offizier vieles über das Navigieren bei, indem er mir das Kommando gibt. Nicht nur auf der Brücke sondern auch beim Manövrieren. Ich muss einige schwierige Entscheidungen treffen, um anderen Schiffen auszuweichen, doch mit Erfolg meistere ich auch diese Aufgaben. Dank der KVR, welche ich nun auswendig kann.



Als wir Dover passieren, überholen wir so einige Schiffe. Eins von ihnen ändert plötzlich seine Lichter in Rot-Weiß-Rot und ändert sogleich den Kurs. Hart Steuerbord. Um nicht zusammen zu stoßen ändern auch wir den Kurs. Hart Backbord. Kurz darauf muss der Kurs wiederum geändert werden da ein Fischerboot im Verkehrstrennungsgebiet fischt.

Die nächsten Tage werden nicht weniger interessant. Im technischen Frischwassertank ist Treibstoff eingetreten. Nach langem Suchen wird die Leckage entdeckt. Es ist ein alter Riss welcher auf der Werft zugeschweißt worden war. Ein Riss sollte eigentlich ausgeschnitten und mit einem neuen Stück Stahl ersetzen werden. Das ist auf See nicht möglich. Trotzdem muss das Loch geflickt werden, da wir die zwei Dieselöl Tanks wie auch den einen Wasser Tank benötigen.

Es muss eine Stellage gebaut werden um an das Leck zu gelangen, die ich dann bei starkem Wellengang säubere. Geschlossen wird das Loch von allen drei Seiten mit einer Knetmasse.

Manchester

Angekommen in Eastham am Manchester Ship Canal haben wir immer noch keine Nachricht über die nächste Reise. Es liegt an den Nordeuropäischen Häfen welche gegen Brüssel zum Streik aufgerufen haben. So segeln wir von England nach Spanien mit keiner Ladung und keinem Plan.

Ein Sturm jagt uns. Die erste Nacht ist am schlimmsten. Ein Black-out im Sturm und mein Zimmer ist ein reines Chaos.

Huelva

Süd Spanien, die Sonne geht auf und ein süßer Duft von fremden Gewürzen und Tieren steigt in die Nase. Mit dem Südwind kommen die Gerüche aus dem 104 NM entfernten Afrika.

Wir segeln vorbei an Villen mit weißen Stränden. An unserem Liegeplatz scheint auch die Sonne, doch der Fluss ähnelt eher einem Abwasserkanal und bringt mich vom Schwimmen ab.

In ruhiger, mediterraner Art wird Phinoil geladen. Nach dem die Waren verstaut sind, geht es an Gibraltar vorbei weiter in das Mittelmeer hinein.

Cartagena

Es ist ein wichtiger Marinestützpunkt in Spanien. Lauter Festungen aus vergangenen Tagen befinden sich dort. In 2004 wurden dort 367 Schiffe umgeschlagen.

Es ist ein warmer Abend und ich nehme mir die Zeit einen dieser Berge zu bezwingen auf dem eine Burg steht. Die Aussicht ist grandios.

COG

Auf der Reise nach Huelva lerne ich den COG (course over ground) dank zweier Formeln zu bestimmen.

$$TC \text{ (true course)} + \text{wind correction} = \text{course on the water}$$
$$\text{course on the water} + \text{current correction} = \text{COG}$$

Huelva (2)

Hier wird noch ein wenig Sonne getankt bevor es wieder in den Norden geht. Wegen der gleichen Anzahl an Ladung muss kein Laderaum gesäubert werden. Um 02:00 Uhr morgens verlassen wir den Hafen und nach einigen Stunden merkt man schon die ersten großen Wellen. Wegen des schlechten Wetters dauert die Überfahrt doppelt so lange wie geplant. Der Schlaf wird oft durch Alarme und andere laute Geräusche gestört.

In der Nacht zeigt eine der Anzeigen nicht den Stand des Schweröls im Tank an. Bis die Maschine wieder Treibstoff hat sind fast 2 Std. vergangen die wir manövrierunfähig auf dem Ozean treiben.

Nach 5 Tagen Achterbahn fahren ist die Besatzung bester Laune als das Schiff Holland erreicht.

Rotterdam (5)

An zwei verschiedenen Orten wird entladen. Vor dem zweiten Entladen muss ein zugefrorenes Rohr von -5 auf +50 gebracht werden. Mit Dampf, heißem Wasser und Luft gehen wir zu viert an die Arbeit. Nach mehreren Stunden ist es vollbracht.

An einem weiteren Kai wird geladen und wir setzen die Segel nach Spanien. Kapitän Turner ist zurück und ein Deutscher fährt als 3. Offizier. Als wir den Hafen verlassen drehen wir noch eine Ehrenrunde um den Kompass zu justieren.

Auf der Brücke empfangen wir einen Funkspruch von einem portugiesischen Kriegsschiff: "The orange ship with the white bridge...." Ohne Angaben von Position ist es schwer zu wissen ob man gemeint ist. Trotz der unzureichenden Informationen antworten wir.

Am selben Tag ist auf dem Radar eine Ansammlung von Objekten zu erkennen. Was aber nicht mit visuellen Mitteln bestätigt werden kann. Ich halte weiterhin Ausschau. Als wir uns nähern ist es nur ein Vogelschwarm.

Huelva (3)

Es sind 15° C und das reicht um mit freiem Oberkörper an Deck zu arbeiten. Wegen der Verspätung eines anderen Schiffes können wir gleich in den Hafen fahren. Danach wird geankert, bis der nächste Liegeplatz frei ist und wir laden können. Von hier aus bei Nacht an Gibraltar vorbei.



Cartagena (2)

Eine Inspektion steht bevor und nun muss alles auf Hochglanz poliert werden. Rostflecken werden notdürftig übergepinselt und das Deck geschrubbt. Wegen des hohen Adrenalinpiegels legen wir mit der falschen Seite an. Das Schiff muss gedreht werden, da die Verbindungen nicht übereinstimmen. Der Inspektor macht seine achtstündige Arbeit in nur 3 Stunden und schließt seine Beurteilung positiv ab. Es ist deutlich zu sehen, dass dies nicht sein erstes Mal ist, da er weiß wo die Probleme zu finden sind. Wir lassen unsere Ladung dort und verabschieden uns wieder. Es geht mit Ballast zurück nach Huelva.

Huelva (4)

Der Proviant geht zur Neige. Worauf der Kapitän und ich frischen Fisch, Fleisch und Käse einkaufen. Es ist schön wieder unter Landratten zu kommen. Das Schiff wird zum vierten Mal in Folge mit Phinoil beladen. Eine weitere Lieferung für Holland. Bei Nacht taucht ein Objekt mitten auf meinem Radar auf. Es befindet sich auf kreuzendem Kurs von Steuerbord kommend. Wodurch ich den Kurs um 15° nach Steuerbord ändere. Bald darauf ist ein rotes Licht, welches an und aus geht, sichtbar. Die Wellen verdecken das Licht. Es ist somit ein WAFI (Wind assisted fucking idiot). Dieses zeigt, dass die Wache konstant mit voller Konzentration durchgeführt werden muss, selbst auf hoher See. Mit der Tide erreichen wir auf dem letzten Stück 19,5 KN und erreichen Rotterdam bei Nacht.

Rotterdam (6)

Der Anker wird geschmissen und nach 10 Minuten wieder gehoben. Da der Agent seine Meinung geändert hat.

Bevor ich das Schiff verlasse bekomme ich noch eine Beurteilung vom Kapitän, welche sehr positiv ausfällt. Auch die Besatzung bedauert sehr, dass ich sie verlasse. Es ist ein schöner Abschied, auch wenn die Mannschaft mich nicht gehen lassen will.

Folgerung

Die Zeit an Bord der Philipp Essberger war hart und zu gleich lehrreich in vielen Aspekten der Seefahrt. Ich konnte vieles über das Navigieren lernen, dank der guten Offiziere. Sogar die Crew half mir, ein gutes Mitglied an Deck zu sein. Viele lange Tage, gefüllt mit harter Arbeit und trotz allem hab ich die Heimat nicht vergessen.

Als erste Seereise war es ein sehr guter Anfang. Nun muss auf anderen Schiffen in See gestochen werden, damit eine Meinung gebildet werden kann, auf welchem Schiff es wert ist, zu Reisen.

Die Seefahrt ist nicht für jedermann und auch nicht viele erleben sie lang. Sollte man jedoch sein Glück dort versuchen muss man sein Bestes geben. Nicht jeder Tag ist positiv verlaufen, dennoch bleibt die Reise in guter Erinnerung.

