



GO EAST – DIE ANDERE SEITE

NEIN, NICHT DIE ANDERE SEITE DER WELT, SONDERN DIE ANDERE SEITE DER SCHIFFFAHRT. WIE MONIKA FRIEDRICH, EINE MITARBEITERIN DER CONTI REEDEREI AUS MÜNCHEN, EINE EINWÖCHIGE MITFAHRT AUF EINEM CONTAINERSCHIFF ERLEBTE.

Sonntag, 09.03.2008:

„Endlich war es so weit, meine einwöchige Fahrt auf dem MS CONTI CRYSTAL konnte beginnen. Meine Kabine war riesig, zwei Zimmer mit Bad auf dem F-Deck, backbord gelegen, mit einem Balkon direkt nebenan. Aber meine Neugierde trieb mich gleich los. Im Ship's Office traf ich auf den Kapitän und den Wachoffizier bei der Ladungsplanung. Jeder Container muss genau identifizierbar sein, wo er steht und in welchem Hafen er geladen oder gelöscht wird.

Auch das Gewicht sowie der Inhalt der Gefahrgut-Container spielen eine große Rolle.

Später am Abend liefen wir aus dem Hafen Tanjung Pelepas aus. Ich fand es sehr beeindruckend, wie langsam und ruhig dieses riesige Schiff losfuhr.

Montag, 10.03.2008:

Endlose Weite, ringsherum nichts als Wasser, Wasser, wohin das Auge blickte! Dazu kein

Handy- und Fernsehempfang. An Bord circa 22 Männer, die arbeiten mussten – und ich. Das hieß RUHE – wobei Langeweile bei mir nicht aufkam... Am ersten Tag galt es für mich, das Schiff zu erkunden. Mein Weg führte mich von oben nach unten, d. h. von der Brücke zum Aufenthaltsraum, weiter in den Fitnessraum mit Swimmingpool und Sauna, danach zur Bordküche und den Lagerräumen, über das Ship's Office bis hinunter in den Maschinenraum. Die Aufbauten waren erstaunlich groß, und bis ich alles ausführlich gesehen hatte, verging schon so einige Zeit.

Für den Nachmittag hatte ich mir dann einen Rundgang übers Deck vorgenommen, eine Runde war circa einen Kilometer lang, vorbei an unendlich vielen Containern, aufs Achterdeck mit den überdimensional dicken Tauen, Leinen und riesigen Ankern.

Dienstag, 11.03.2008:

Mit rotem NSB Arbeitsanzug, Sicherheitsschuhen und Handschuhen ging es neun Stockwerke senkrechte Leitern herunter in den Laderaum. Tief im Bauch des Schiffs befand ich mich schon wieder in einer ganz anderen Welt. Der Gegensatz dazu war die Brücke. Die Vielfalt der nautischen Geräte war schon sehr beeindruckend. Von Radar über GPS bis hin zum automatischen Steuerungssystem sowie von elektronischen Seekarten und bis zur Wetterbeobachtung war alles vorhanden. Dem ersten Schein nach ließ sich bei Beherrschung dieser Gerätevielfalt ein Schiff recht komfortabel steuern. Abends war Party angesagt! Der 2. Offizier hatte heute Geburtstag. Die ganze Besatzung inklusive philippinischer Crew war in den Officers' Recreation Room zu einem Umtrunk und leckeren Häppchen eingeladen. Es war ein netter Abend mit lustigen Unterhaltungen und allerlei Seemannsgarn.

Mittwoch, 12.03.2008:

Ich war erst den dritten Tag an Bord und verspürte schon so etwas wie Vertrautheit. Mein Tagesablauf hatte sich schon gut eingespielt. Sehr beeindruckend fiel mir wieder die Sauberkeit und Ordnung auf dem ganzen Schiff auf. Hier hat jedes kleinste Teil einen festen Platz. Mein Lieblingsplatz war übrigens am Bug des Schiffes, von hier konnte man fliegende Fische beobachten, die versuchten, seitlich vom Schiff wegzuspringen, um nicht überfahren zu werden.

Donnerstag, 13.03.2008:

Nach drei Tagen Seefahrt erreichten wir Kaohsiung in Taiwan. Da wir mitten in der Nacht angekommen waren und mittags wieder auslaufen sollten, blieb nicht genügend Zeit für einen Landgang. Dafür stand heute die Inspektion des Maschinenraumes auf dem Programm. Der Chief nahm sich über zwei Stunden Zeit, um mir alles zu zeigen und genau zu erklären. Nach einer kurzen Einführung im Kontrollraum machten wir uns auf den Weg durch den Betriebsgang (Gang unter Deck über die gesamte Länge des Schiffes) zur Rudermaschine. Auch den CO₂-Raum mit tausenden CO₂-Flaschen bekam ich zu sehen. Nach dem anschließenden Rundgang (inklusive Rohrtunnel) durch den Maschinenraum wurde mir einmal mehr bewusst, was für eine umfangreiche Technik sich auf so einem Schiff befindet. Von der Hauptmaschine über die Hilfsdiesel bis hin zu den Separatoren, Filtern, Kesseln und etlichen anderen Maschinen war alles mit Rohren, Leitungen und Kanälen miteinander verbunden. Um hier den Überblick nicht zu verlieren, musste man wahrlich ein Experte sein.





Freitag, 14.03.2008:

Ningbo, eine unbekannte Millionenstadt etwas südlich von Shanghai, war nach etwa zwei Stunden Revierfahrt zwischen netten kleinen Inseln hindurch und von vielen andere Schiffen umgeben gegen 16.30 Uhr erreicht. Es dauerte geschlagene drei Stunden, bis die ganze Immigrations-Prozedur vorbei war. Erst mehrmalige Kontrolle im Hafen, eine 30-minütige Fahrt in die Stadt und dann Formulare ausfüllen und warten, warten, warten ...

Nachdem die Einreiseformalitäten geklärt waren, fuhren wir nach einer kleinen Stadtrundfahrt wieder zurück zum Schiff. Zum Besichtigen hatte die Stadt leider nichts zu bieten.

Während der Hafentiegezeit erfolgte die Auswechslung einer defekten Laufbuchse. Ich wollte von den Arbeiten auch etwas sehen und machte mich mitten in der Nacht auf den Weg in den Maschinenraum. Hier waren mehr als zehn Menschen auf engstem Raum dabei, die Maschine zu reparieren.

Samstag, 15.03.2008:

Nach einer kurzen Nacht ging es frühmorgens weiter nach Shanghai. Die Fahrt dorthin dauerte nicht lange. Da der Liegeplatz nicht frei war, legten wir uns auf Reede. Somit hatte ich das Glück, auch noch ein Ankermanöver mit verfolgen zu können.

Abends hatte ich einen Teil der Besatzung auf einen Abschiedstrunk in den Officers' Recreation Room eingeladen, da dies eigentlich mein letzter Abend sein sollte. Ich war wirklich etwas traurig, morgen das Schiff schon wieder verlassen zu müssen. Ich wäre gerne noch ein paar Tage länger mitgefahren.

Sonntag, 16.03.2008:

Um 18.30 Uhr sollte der Lotse für Shanghai an Bord kommen, sodass wir uns am Nachmittag langsam auf den Weg machen konnten. Doch beim Hieven des Ankers erlitt die Ankerwinde einen Motorschaden. Nach einiger Beratschlagung, was zu tun sei, entschloss sich der Kapitän, den Motor von der rechten Ankerwinde auszubauen und gegen den kaputten auf der linken Seite auszutauschen. Hierzu mussten erst einmal Vorrichtungen zum Heben der Motoren, die circa 800 kg schwer waren, gebaut bzw. geschweißt werden. Unter höchstem Einsatz arbeitete die ganze Crew an der Reparatur. Vom Bau eines großen Flaschenzuges bis hin zu feinsten Elektrikerarbeit bekam ich alles zu sehen. Es war toll zu beobachten, wie durch fachmännische Improvisation alles gemanagt wurde. Nach etlichen Stunden Nachtschicht war es dann vollbracht und die Motoren waren ausgetauscht. Jetzt kam der spannende Moment, ob auch alles richtig angeschlossen war und funktionierte ...

Ja, es klappte! Wir konnten den Anker hieven und kamen mit circa zwölf Stunden Verspätung los. Meine Ankunft hatte sich dadurch natürlich auch verschoben, sodass ich einen Tag zu spät in Shanghai sein sollte. Mit ein paar Anrufen war aber alles schnell geklärt und mein Ablauf umorganisiert.

Montag, 17.03.2008:

Nun war die Zeit für den Abschied gekommen. Der einwöchige Aufenthalt an Bord war mehr als schnell vergangen. Ich habe viele tolle Eindrücke vom Leben und Arbeiten an Bord erhalten, viel dabei gelernt und nehme unvergessliche Erinnerungen mit nach Hause.“

Monika Friedrich

