

RED.SHIP. Fachredaktion



Fachbeitrag, veröffentlicht in
SCHIFFFAHRT international 05/1997 bis 10/1997 / Köhlers-Verlag :

Eine Reise mit der **PAN TAU**

SIB14
© H. Harhaus

!!! © Copyright beachten !!!

**Texte und Bilder sind urheberrechtlich geschützt !!
Sie dürfen nicht kopiert, verwendet oder veröffentlicht werden !!**

"Time is money" eine Reise mit der "fliegenden" PAN TAU



Schöne Worte beschreiben oft harte Realitäten! So wurde auch von den Festrednern anlässlich der Schiffstaupe der PAN TAU am 21. September 1996 auf dem Werftgelände der ROLAND-Werft - D. Hegemann, Berne, die wirtschaftliche Situation mehrfach angesprochen. Der VULKAN-Schock saß am Weserstrand noch tief. Die Beteiligten von Bank, Werft oder Reeder ließen keinen Zweifel aufkommen: Fracht befördern ist ein hartes Brot geworden, der Konkurrenzdruck ist groß. Alle würdigten in den Festreden die einzig mögliche Chance - den Faktor Zeit. Nur unter dem Aspekt schneller sein zu können, ist heute noch der Betrieb eines Schiffes möglich. Mit dieser Vorgabe wurde die PAN TAU geplant und gebaut.

Wenn diesem Punkt bei der Tauf-Feier von allen solch große Bedeutung zugemessen wurde, dann sollten das keine leeren Floskeln sein. Uns interessierte folglich, wie die Praxis an Bord aussieht - denn auch bislang wurden die Frachter nicht "gerudert". Was bietet der moderne Arbeitsplatz "Schiff", was verlangt man von der Besatzung der PAN TAU? Uns war klar, um schneller sein zu können, wird nicht nur eine höhere Maschinenleistung notwendig sein. So buchten wir die 7. Reise der PAN TAU und schifften uns am 9. November 1996 in Rotterdam ein.

Hektik empfing uns - einem Ameisenhaufen gleich, wuselten alle im und am Schiff. Container sausten wie Billardkugeln auf dem Filz über den Platz; hochbeinige Transportfahrzeuge bewegten sie nach nicht nachvollziehbarem System, Kräne schnappten sich die Kisten und hievten sie unablässig zu den Stell- oder Stauplätzen. Mitarbeiter der Befrachtung, Schiffspersonal, Zoll rotierten mit in diesem System. Da kamen wir...

"Wat, Touristen sollen wir auch noch fahren? Da müßt ihr mal 'nen Moment warten, bis sich einer um euch kümmern kann..."

Wir hatten auch schon gemerkt, daß alle gut beschäftigt waren und daß kein Chef-Stuart uns erwartete! Kein Problem, warten wir eben - schließlich schien die Sonne und es gab viel zu sehen. Dann fand auch jemand Zeit und wies uns die Kammern zu. Große Kammern, modern und hell eingerichtet, eigene Naßzelle mit Dusche, viel Holz, gemütliche Vorhänge - so komfortabel sind wir schon lange nicht mehr zur See gefahren... Ein modernes Frachtschiff bietet eben auch moderneres Ambiente als ein alter Eimer.

Wir hatten schnell die Klamotten im Schrank verstaut - das Bett war sogar schon für uns bezogen worden. So hatten wir Zeit, dem eiligen Ladebetrieb in einem der modernsten Häfen zu beobachten. Das taten wir allerdings von Bord aus - auf der Pier war man zwischen den rasenden Containern seines Lebens nicht sicher (und wurde auch nicht geduldet). Hier wurden Hunderte von Containern in wenigen Stunden umgeschlagen. Die PAN TAU hat Stellplätze für 600 TEU. Für 100 Container stehen Kühlan schlüsse bereit. Hier in Rotterdam wird nahezu die gesamte Ladung umgeschlagen. Bei dieser Reise war das Schiff nicht voll beladen, auf den Luken waren noch Stellplätze frei. Trotzdem werden in Rotterdam rund 700 Container bewegt - vom Schiff und auf's Schiff geladen - und das in wenigen Stunden. Die gesamte Besatzung ist in "action". Der Erste beaufsichtigt das Löschen/Laden anhand langer Listen, die Mannschaft arbeitet wie Don Quichote einst gegen Windmühlen kämpfte: Die Container werden so schnell "eingeflogen", daß das Laschen alle Mann in Atem hält. Der Koch hält zwar heute leckere Rippchen bereit, aber zum Essen hat kaum jemand Zeit. Und als der Erste dann doch mal 'ne Minute in der Messe auftauchte, stand gleich einer vom Charterer in der Tür, weil irgend ein offener Container zu breit beladen war. So wurden Probleme gelöst und das Rippchen wurde kalt - Seemannslos.

Bis zum Abendessen hatten wir erst drei Mann der Besatzung gesehen - und das meistens auch nur durch Empfehlungen, hier- und dorthin nicht zu gehen, Helm zu tragen, usw. Kurz und gut - high live auf allen Decks! Keiner in der Messe, wir hatten den Smut fast für uns allein.

Auslaufen war für 22.15 Uhr angesagt. Die letzten 14 Container wurden an Deck gestellt, der Lotse kam an Bord und der Dampfer legte ab. Unter Scheinwerfern werden die letzten Container gelascht, der Trimm wird durch Fluten von Bodentanks verbessert, denn der Dampfer rollte noch beängstigend. Gegen 23.15 wird Hoeck v.H. passiert, der Lotse geht von Bord und mit 16.5 kn geht PAN TAU auf Kurs 260° - WNW. Mitternacht, eigentlich die beste Zeit noch etwas zu

essen und das am Tag versäumte nachzuholen...

Die Mannschaft haut sich hin, der Kapitän war beim Auslaufen auf der Brücke und wird nun vom Ersten abgelöst. Auf der Brücke kehrt langsam wieder Ruhe ein, im Ladungsbüro wird der Computer ausgeschaltet - alles an Bord. Seit zwei Tagen hat der Alte seine Koje nicht mehr gesehen. Denn Tags zuvor war von einer Fähre einer über Bord gegangen und PAN TAU stand im betreffenden Seegebiet und man hielt die Augen auf.

Vor uns liegen 606 Seemeilen - Dublin ist der nächste Hafen. Für die Reise liegt ein exakter Wegeplan von der Reederei vor. Im "Wegeplan eines Schiffes" sind die Kurse, die Positionen, die Punkte der Kursänderungen exakt vorgegeben. Man fährt stur nach Fahrplan - wie die Eisenbahn. Dadurch weiß man im Normalfall, wann der Zielhafen erreicht wird, auf die Minute genau. Wenn da nicht das Wetter wär! So geriet PAN TAU auf der 5. Reise heimgehend in einen schweren Sturm. Man erzählte uns nicht nur davon - wir hätten es als Seemannsgarn einstufen können - man zeigte uns noch die Seeschäden. Auf dem vorderem Wellenbrecher war die obere Schürze eingedrückt worden, obwohl sie mit Stützen solide versteift ist. Die See hat 10 mm Stahl wie den Balg der Ziehharmonika gewellt! Es gab auch Schäden in der Ladung. Obere Containerlagen hatten die untere eingedrückt, teilweise hatten sogar Containerfüße den Laderaumboden durchstanzt, so hart setzte das Vorschiff in die Brecher ein. Trotz aller Planung und moderner Technik ist die See auch heute manchmal noch der Stärkere!

Wir hatten besseres Wetter. 12° C Tagestemperatur, leichter Seegang, Sonne ab Mittag. Das Schiff rauscht durch den Kanal Richtung Biskaya. Das üppige Frühstück (warm, wie alle Mahlzeiten) wurde durch ein noch üppigeres Mittagessen abgelöst. Ein Steak war der Hauptgang des Drei-Gänge-Menüs (wie alle Mittag-Menüs werden sollten). Natürlich war für jeden Arbeit da. Ausschlafen wegen Überstunden vom Vortag gibt es nicht. Die Mannschaft wäscht Farbe und schwingt den Pinsel. Der Zweite kümmert sich um Rettungsmittel, in der Maschine wird emsig gewerkelt. Das gesamte Werkzeug, Ersatzteile und Material muß seinen Platz finden. So baut die Maschinen-Crew Regale und Wandbretter, um Ordnung in den Dom zu bringen.

Natürlich läuft die übliche Bordroutine inzwischen eingespielt ab. Auf der 7. Reise weiß jeder, wo sein Platz ist. Und in dieser Bordroutine hat eben auch jeder seinen Job - von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang; und da der Dampfer nachts nicht ankert, auch den Rest des Tages. Die Strömung schiebt noch mit ein paar Knoten, so daß wir mit fast 18 Knoten über Grund gen W laufen. Sanft wiegt das Schiff in der langen Dünung - Generalalarm! Aus allen Lautsprechern dröhnt es, Klingeln bellen auf allen Decks. Alles antreten auf dem Achterdeck mit Helm und Schwimmweste. Jeder wird eingewiesen, bekommt seinen Platz im Freifall-Rettungsboot. Es ist gar nicht so einfach, mit Helm und Weste in solch ein enges und doch recht schräg hängendes Boot zu klettern. Gurte anlegen - wenn man nur wüßte, wie. Im Auto ist das alles anders. Spätestens jetzt war wohl jedem klar, warum der Zweite den Übungsalarm ausgelöst hat. Denn eine echte Evakuierung hätte jetzt noch nicht reibungslos geklappt! Anschließend half ich dem Zweiten bei der Beschriftung des Bootes. An jeden Platz wurde eine Tafel angebracht, damit jeder seinen Platz finden kann. Den Sitzplan des Bootes schlugen wir noch in allen zentralen Räumen an - hoffentlich schaut auch 'mal einer drauf!

Zum Abendessen gab es frische Muscheln - bis zum Abwinken. Spiegelblanke See, das Thermometer sinkt. Um 23.30 Uhr Kurswechsel nach Passieren Lizzard-Point. Kurz darauf gehen wir um Lands End auf Kurs Nord.

Montag, der zweite Tag auf See beginnt für uns um 7 Uhr. Beim üppigen Frühstück steigt die

Sonne rot aus dem Meer auf. Im Westen sehen wir die Küste von Wales, im Osten taucht Irland auf. Immer noch spiegelglatte See - und das im November vor den Arklow Banks. So können wir gut die sich abhebende Wellen-Form beobachten, denn diese Bänke reichen bis ca. 0.5 m unter die Wasseroberfläche. Die Offiziere haben nochmals kurze Chance, sich auf der Brücke abzulösen und 'ne Mütze Schlaf zu nehmen. Draußen wird wieder von der Mannschaft Farbe gewaschen und gepönt. In der Maschine werden Daten in Formularen notiert, Temperaturen gemessen, Öl gewechselt und fleißig an Regalen und Ständern geschraubt und geschweißt.

Im Süden ziehen schwarze Wolken auf, im Kanal soll laut Wetter-Fax Windstärke 8 stehen, der Wind dreht von W auf O. In der Irischen See wird's ungemütlicher. Wir laufen stur unsere 16 Knoten - komme was da wolle!

Pünktlich erreichen wir das Revier vor Dublin. Die Schiffsführung ist wieder komplett auf der Brücke, man erwartet den Lotsen. Mittagessen fällt für viele aus, um 11.30 laufen wir ein. So freut sich der Koch über unsere Anwesenheit besonders: Suppe, Grünkohl mit Kasseler und leckeren Nachtisch hat er so nicht umsonst gemacht. Dafür Hektik auf der Brücke. Wir legen an einem Terminal an, der bei ablaufendem Wasser nicht tief genug ist. Der Alte kreiselt - denn das bedeutet, daß während der Ladungsarbeiten unterbrochen und verlegt werden muß. Das kostet Stunden! Aber Irländer haben die Ruhe weg und zeigen sich wenig von des Käptn's Sorgen beeindruckt. Ein kleiner Container-Terminal, aber mit einem neuen, großen Kran, beginnt mit der Arbeit. Das Ladungsgeschäft läuft zäh - das Tempo, wie wir es in Rotterdam erlebt haben, legt hier keiner an den Tag. Trotzdem ist die gesamte Mannschaft beschäftigt: Wie in jedem Hafen, die Mannschaft arbeitet auf den Containern mit Laschen, der Erste achtet mit Argusaugen auf die Stimmigkeit seiner Ladelisten, der Alte ärgert sich mit Abgesandten der Hafenbehörde und Befrachtern, der Chief meckert über fehlende Ausrüstung und Werkzeug; ihn soll es aber in den nächsten Tagen noch arg erwischen...

So sind wir "Touristen" die einzigen, die es sich erlauben können, die Stadt zu besuchen. Bis jetzt hat noch keiner der PAN TAU die angelaufenen Städte besuchen können! "Time is money" - da bleibt keine Zeit für Irischen Whisky, für Sightseeing oder die legendären Rothaarigen der Insel... Der Käptn gab uns zwar mit auf den Weg, solches mitzubringen, aber das gelang selbst uns nicht, in den wenigen Stunden des Landgangs. Wir machten uns zu Fuß auf den Weg, erlebten eine schöne Stadt bei traumhaften Wetter und wunderten uns, daß hier schon alles weihnachtlich geschmückt war. Richtig heimelig war's unter illuminierten Weihnachtsgirlanden, Lampions und besinnlicher Musik aus allen Geschäften.

Derweil kämpfte man an Bord gegen die Zeit. Mit großer Aufmerksamkeit verfolgte man die ablaufende Tide. So viele Schachteln wie möglich von Bord geben, damit sich der Tiefgang der PAN TAU reduziert - das verlängert die Arbeitszeit unter dem Kran. Aber bald war "Schicht". Sollte der Dampfer nicht auf Grund sitzen, mußte verlegt werden. Mit Schlepperhilfe (was natürlich wieder zusätzliche Kosten verursacht), wurde ins Fahrwasser verlegt. Warten - warten - warten! Wir hatten bei der Rückkehr Mühe, unseren Dampfer zu erreichen. Über Zäune, Absperrungen, Betriebsgelände schlugen wir uns zur Pier vor - und trafen auf pinselnde Mannschaften, fluchende Offiziere und einen nervenden Befrachter. Wichtige Ladung mußte noch an Bord - aber das Wasser war noch zu flach unter dem Kran. Die Tide hielt sich wenigstens an den Zeitplan, bei auflaufendem Wasser konnte das Lage-Geschäft fortgesetzt werden. Wieder brach Hektik aus, denn es galt, möglichst schnell zu sein, um den Zeitplan einhalten zu können. Die Mannschaft zeigte artistische Leistungen beim Turnen auf dem Containerstapel. In vier Ebenen waren die Schachteln getürmt - obendrauf die baumlangen

Kerle, schwer beschäftigt mit Laschen.

Die schwarzen Wolken haben uns erreicht. Es briest auf, ein eiskalter Wind braust um die Aufbauten. Die Fähre hat schon den Betrieb eingestellt. Unbeeindruckt läuft das Laden unter Flutlicht. Regenschauern peitschen durch den Hafen. Für den Ersten mit seinen Listen ist es auf der zugigen Pier genauso ungemütlich wie für die Mannschaft im und auf dem Laderaum. Es wird nun mit zwei Brücken geladen - Container um Container schwebt ein, wird gelascht - wieder ein Wettlauf gegen die Zeit. Kurz nach Mitternacht müssen wir weg - was nicht drauf ist, bleibt stehen. Die Gang ist nun schon seit 4 Uhr auf den Beinen!

Auslaufen 2.30 Uhr. Wind 7, in Böen auch 8 aus Nord. Die große STENA-Fähre neben uns bleibt im Hafen. Lotse kommt an Bord und bei heulendem Wind fliegen unsere Leinen los. Ablegen, ins Fahrwasser und raus aus dem Hafen. Irisches Wetter begleitet uns - eine Regenschauer erwischt den Alten beim Ablegen in der Nock; trotz Parka ist er naß bis auf die Haut.

Unser nächstes Ziel sollte Cork im Süden Irlands sein - aber PAN TAU steuert Nord. Wenn auch meine Augen nach einem anstrengenden Tag klein geworden sind - Kurs NULL ist nicht Süden... Der folgende Kurs auf 220 ab South Rock verspricht ebenfalls nicht nach Cork zu kommen. Nachfragen - dumm stellen - äh, wollen wir nicht...

Knurrend erklärt uns der Alte, daß man eine eilige Ladung an Bord bekommen hat, die nach Belfast muß!

Toll, fahren wir also noch nach Nordirland (dafür hatten wir aber keine Devisen mitgenommen). Vorsichtige Frage: "Sind wir dennoch pünktlich zurück?"

"Klar doch!" - sind es doch nur von Dublin bis Belfast schlappe 97 Meilen und der Hafen taugt auch nichts...

Also, Richtung Norden und immer geradeaus. Der Sturm kommt schließlich schon von dort! Fünf Meter, acht Meter hohe Wellen stehen im Revier - wir bolzen gegenan. Die 6000 kW des Jockels beeindruckt die See wenig. Es rumst und knallt - PAN TAU pflügt sich ihren Weg durch die Brecher. Die Gischt steigt bis weit über den vorderen Mast hoch. Die weiße Topplaterne erhellt die Gischt zu weißen, leuchtenden Wolken, die kurze Zeit später gegen die Brückenfenster prasseln. Wir stehen im Trocknen und mühen uns, nicht den Halt zu verlieren. Einige der Deckenlampen beginnen zu scheppern, eine fällt heraus. Fahlgrün tauchen die Instrumenten-Anzeigen alles in schemenhaftes Licht. Schwer taucht PAN TAU in jede Welle ein, die Schläge laufen durch's Schiff und lassen den ganzen Aufbau erzittern. Man braucht beide Hände, um sich festzuhalten! Weiße Wasserkaskaden fliegen über's Schiff. Schwach beleuchtet die Not- und Deckbeleuchtung die Szenerie. Die Maschine wird auf 70% reduziert - aber immer noch dröhnt jeder Brecher gegen unseren Dampfer. Ich mache mich nach nun fast 20 Stunden "Wache" in die Koje. Die Schläge erschüttern den Aufbau derart, daß ich mir in der Koje liegend, die Birne am Kopfende stoße. Bei jeder 5. Welle bin ich wieder oben an - rums. Also kommt das Kissen über den Kopf, nicht mehr unter ihn.

Der Dienstag wird ruhiger - Wind 6 (7), nur noch Schaumkronen auf der See - und wieder strahlend blauer Himmel. Im Bordbuch ist über die letzte Nacht zu lesen: "Schiff stampft stark in grober, vorlicher See". So heißt das also, wenn man sich in der Koje Beulen holt...

Um 9 stellen wir uns wieder bei "Mister Cook" ein und bekommen wieder ein leckeres, warmes Frühstück. Über der Isle of Man geht die Sonne hellrot auf. Im Osten erkennt man die Schottischen Inseln. Ruhige Fahrt, gegen 11.30 Uhr stehen wir vor Belfast. Wieder kümmert sich die Mannschaft um das Make up des Schiffes, auf der Brücke wird das Anlegen und Löschen durchgesprochen und vorbereitet. Das Lotsenboot vollführt einen wilden Tanz - so ganz glatt ist die See eben doch noch nicht. In Belfast hat man uns in ein ganz wildes Hafenbecken beordert. Wir löschen nicht im großen Terminal, wir müssen in ein Hafenbecken in Stadtnähe. Dieses ist sehr eng, die Durchfahrt dorthin ist nur ca. 4 m breiter als unser Dampfer. Ganz cool navigiert unser Käptn die PAN TAU an die Pier. Alle Türen auf der Brücke stehen offen - er saust von der Steuerbord- zur Backbordnock, um alles im Blick zu haben. Zwei Schlepper zuckeln an der Leine, denn nicht nur die Durchfahrt ist sau-eng, in diesem Bereich muß der Dampfer auch noch über ca. 30° gedreht werden. Das ist Slalom zwischen englischem Beton - nicht gesund für deutsche Farbe auf Schiffswänden. Jetzt sollte man den Käptn nicht ansprechen - und bloß aus seiner Einflugschneise verschwinden... Er brachte den Dampfer an die Pier - ohne Macken oder Schrammen. Dann begann der Ladebetrieb - fast wie von Hand. Um einen Container zu laden, mußten erst drei andere umgesetzt werden. Alte Technik, viel zu wenig Platz und rußschleudernde LKWs bestimmten das Bild in Belfast. Für uns wieder Zeit, an Land zu gehen. Aber ohne englische Pfund, blieb der Landausflug beim Spaziergang. Immerhin - selten so viele Zäune, Maschendrahtverhaue und Sicherungsposten gesehen. Jeder Parkplatz ist hier eingezäunt wie zuhause Munitionslager der Bundeswehr. Tolles Wetter hatte man für uns PAN-TAU-Touristen bestellt - von der Crew kam wieder keiner von Bord. Durch den lahmen Löschbetrieb ging's an Bord ruhiger zu - aber zu tun hatte jeder; heute wurde das Ablaufgerüst des Rettungsbootes neu gepinselt. Die Mannschaft braucht nicht mit "all hands" zu laschen. Dafür tobte der Chief im Keller. Der Erste froh sich wieder die Nase ab, im Kampf mit Papier und Containern. Und als er 'mal aus der Hose mußte, kam der Agent... Ist schon ein aufopfernder Job, bei dem man sich so manches verkneifen muß!

Als wir gegen 16 Uhr wieder an Bord waren, vernahmen wir, was passiert war. Im Keller war die Hauptlenzleitung gebrochen. Die vorderen Trimm-Tanks waren nicht mehr befüllbar. Der Rohrtunnel war komplett abgesoffen und ließ sich nicht mehr lenzen. Der Chief hatte alle Bodenplatten aufgenommen und raufte sich die Haare. "Verdammte Werft - denen mach' ich Licht ans Fahrrad!" - der Chief hatte die Faxen dicke! So oft er auch versuchte zu lenzen, die Kreiselpumpen saugten Luft und damit wurden sie wirkungslos. Rohrpläne lagen auf dem Tisch, er und seine Mannen krochen durch das Rohrsystem unter den Bodenplatten des Maschinenraums. Dieser Raum ist ca. 80 cm hoch und hier schlängeln sich alle Rohrleitungen durch - es sieht aus, wie in einem Korb mit Schlangen - dazwischen der Chief (mit schlechter Laune). Anhand der Symptome konnte die Hauptlenzleitung nur im vorderen Teil den Schaden haben. Es mußte ein Riß sein, durch den bei fallendem Wasserstand im Rohrtunnel Luft angesaugt wurde. Die Fachleute im Overall durchblickten das trickreiche Rohrsystem. Mit großer Mühe wurden im Dschungel der Rohre Flansche aufgeschraubt, die Rohre mit Knarrenkraft auseinandergezogen, Blechplatten als Blindflansche eingeschoben - das alles in einem 80 cm hohen Raum, vollgespickt mit Rohren und Ventilen. Ich durfte die Taschenlampe führen - damit die im Keller sehen konnten, wie ihnen der Schweiß rann... Irgendwann war die schadhafte Leitung abgeschottet. Die Lenzpumpen konnten den Rohrtunnel lenzen. Chief und Kapitän stiegen in den Tunnel ein und krochen rund 100 m weit unter den Laderäumen durch nach vorne - 7 m unter dem Wasserspiegel - durch's ganze Schiff bis unter den Ankerketten-Raum. Dann wurde, als die Schadenslage hier vorne lokalisiert war, die Lenzleitung am Bruch mit Blechplatte abgeschottet und die zuerst gesetzte Platte wieder entfernt. Durch diese Maßnahme konnten wieder die Trimmzellen bis auf die, die vor dem Bruch lagen, genutzt werden. Das kann lebenswichtig sein, wenn z.B. Container über Bord gehen sollten und sich so

die Schwerpunktslage abrupt ändert. Diese Arbeit mit der gebrochenen Hauptlenzleitung hat mehr als 2 Tage gedauert - Schwerstarbeit in unzugänglichen Räumen, ohne Platz für Arme, Beine, Kopf zu haben. Und so richtig beruhigend ist solch eine Schadensbehebung mit Bordmitteln auch nicht. Bei Wassereinbruch im Vorschiff stehen die Lenzpumpen nicht mehr zur Verfügung. "Macht nichts", meint der Käptn, "hier gibt es keine Riffe..."

Gegen 17 Uhr an diesem Dienstag ist die Ladung an Bord - Auslaufen. Souverän bringt der Alte die PAN TAU wieder aus dem Loch. Die altehrwürdige Werft von Harland&Wolff (TITANIC) bleibt hinter uns, das modernste der Fährschiffahrt, die Riesen-Katamarane von STENA, liegen am Terminal - Passagierschiffahrt einst und jetzt in Belfast.

Wir sind wieder auf See. Spiegelglatt breitet sie sich vor uns aus, die Sonne versinkt wie in einer Filmszene. Kristallklare Sicht und ein gigantischer Sternenhimmel über uns. In 14 Stunden werden wir in Cork erwartet. 250 Meilen liegen vor uns. AK-voraus, mit rund 18 Knoten brausen wir nach Süden. 14 Stunden, um mal wieder ein Auge zuzumachen.

Rekapitulieren wir: Montag mittag sind wir in Dublin eingelaufen. Nach Mitternacht gings wieder los in einer Sturmfahrt via Belfast. Am Dienstag gegen Mittag Einlaufen Belfast. Löschbetrieb bis in den Abend. Auslaufen. Das bedeutet für Mannschaft und erstlinig für den Ersten, der neben der Brückenwache auch das Ladungsgeschäft observieren muß, bis jetzt rund 30 Stunden Streß. Von Schlafen konnte bis jetzt keine Rede sein; wer Glück hatte, konnte mal kurz die Klüsen zumachen - mehr nicht. Nun liegen 14 Stunden Seefahrt vor uns. Das ist aber auch nicht genug, um jedem eine normale Freiwache zukommen zu lassen. Kurzes Verschnaufen ist angesagt, im frühen Morgen stehen alle wieder auf ihrem Posten.

Der Alte fährt jetzt. Langsam fällt der Streß ab, er findet Zeit, uns so manches zu erzählen. Über die PAN TAU, seine früheren Schiffe, die Familie, die er viel zu wenig sieht, die ewige Hetze auf dieser Route, wo die Häfen viel zu dicht beieinander liegen - Klönschnack - auch um die einsamen Stunden auf Wache zu überbrücken. Fern am Horizont sieht man die Lichter von Fischereifahrzeugen. In langer Reihe fischen sie die See ab - die Lichterkette erinnert an eine Promenade, von See gesehen. PAN TAU ist nur halb abgeladen, dadurch grummelt der Diesel stark und alles vibriert im Brückenhaus. Leichte Brise und Strom von achtern - unser Dampfer läuft 21,4 Knoten über Grund! Um Mitternacht gehe auch ich in die Koje - die da oben werden's schon machen.

Mittwoch, 13. November. Um 7 sitze ich schon wieder mit den anderen beim Frühstück, um 8 bin ich auf der Brücke. Wir laufen in Cork ein. Der Kapitän steht auch wieder am Ruder. Man hat uns schon viel von der Einfahrt nach Cork erzählt - das wollten wir nicht versäumen. Und in der Tat war das ein Erlebnis! Im Morgendunst glitten wir langsam in den fjordähnlichen Arm. Die Seekarte gab uns einen Überblick, es ist ein Revier, das alle Aufmerksamkeit verlangt. Vorbei an einer Gefängnisinsel, an Industrieanlagen. 90°-Kurswechsel - und immer schön im Fahrwasser bleiben. PAN TAU ist mit das größte Schiff, das Cork anläuft und nur bei Hochwasser anlaufen kann. Malerische Dörfer und Städtchen gleiten vorbei. Das Morgen-Grau des Himmels weicht einem strahlenden Blau. So geht's mit kleiner Fahrt den Fluß hoch. Im Tivoli-Hafen müssen wir zwischen anderen Schiffen in eine enge Lücke an die Pier. Der Käptn legt noch eine gekonnte Wende ins Fahrwasser und dampft über's Heck in die Lücke. Die Vor- und Achterspring kreuzt sich schon mit denen unserer Nachbarn - es ist eng in Cork. Schon beeindruckend, wie er 10.000 Tonnen schwimmenden Stahl beherrscht!

Inzwischen ist es Mittag geworden - der Löschbetrieb läuft auch hier recht zäh, für uns Landgang bis 20 Uhr. Neidisch blicken alle uns Touristen nach. Cork ist wirklich eine Reise wert - nur an Land war auch hier noch keiner von der PAN TAU. 7° C zeigt die Quecksilbersäule in Süd-Irland - kalt und klar. Wunderschöne Stadt, sehenswerte Markthallen, malerischer Flußlauf und eindrucksvolle Kirchen. Die Zeit in Cork wird schon fast zu kurz. Die Sonne geht hier schon früh unter - eine eisige Kälte streicht durch die Straßen. So freuen wir uns auf die Gemütlichkeit und den warmen Tee von "Mister Cook" in der Kombüse. Im Hafen läuft der Ladebetrieb. Auch hier ist die Umschlagtechnik noch weit zurück. Viele Container müssen umsonst bewegt werden, weil sie einfach im Wege stehen. Zwei Kisten umstapeln, der dritte kommt dann endlich an Bord. Und dabei steht hier das größte Kontingent - Kisten für Antwerpen. Das Laden zieht sich hin. Der Erste steht den ganzen Tag draußen - seine Nase hat die Farbe des Unterwasserschiffs. Die Mannschaft ist dick verhummt und lascht tapfer in der Kälte.

Das Hochwasser ist für 19 Uhr berechnet. Spätestens um 21 Uhr müssen wir weg sein, sonst kommt PAN TAU mit ihrem dicken Bauch nicht mehr über eine Barre im Flußbett. Die Stauer kommen nicht in die Pötte, der Alte sitzt auf der Brücke und wird nervös. Noch 30 Container - wenn das so weitergeht, sitzen wir um 0 Uhr noch hier... Er rechnet - sind wir nicht pünktlich raus, so müssen wir 6 Stunden warten. Dann schaffen wir es nicht mehr "in time" bis Antwerpen. Der Erste macht Druck - aber davon findet der Kranführer seine Schachteln auch nicht schneller. Der Lotse kommt an Bord, er bestätigt die Situation der Tide. Telefonate. Der Befrachter kommt - Riesenpalaver. Die Zeit rinnt dahin - das Wasser mit ihr. Anruf aus dem Lotsenbüro: "Wenn ihr in 5 Minuten nicht raus seit, bleibt ihr hier - fullstop!" Noch 5 Container, meldet der Erste von unten. Hektisch flitzen ein paar Gestalten über die Pier... Noch 4 Container! Der Alte ruft die Maschine an: "Starten!" Wummernd läuft der Jockel hoch. Noch 3 Container! Befehl an Deck: "Mannschaft klar zum Ablegen!". Noch 2 Container! Der Alte: "Ablegen". Die letzte Kiste schwebt an Deck, wird gelascht. Die Festmachertrossen sind schon losgeworfen, alle Mann an Bord. PAN TAU drückt sich mit dem Bugstrahlruder von der Pier. Jetzt weiß ich auch, warum der Käptn beim Anlegen schon den Bug Richtung See gewendet hat, der alte Fuchs! Zwei oder drei Kisten sind in Cork geblieben - in einer Woche ist man wieder da. Der Lotse weist noch auf Schräglage hin. Damit kommen wir nicht über die Barre - Schiff muß eben schwimmen. Anruf in die Maschine: "Schiff trimmen! Wasser in die Steuerbord-Tanks!" - Kunststück, bei geflickter Hauptlenzleitung und Tanks 2 bis 9 ausgefallen. Der Chief schafft's trotzdem, und als die Lichter von Cork achteraus verblassen, rutschen wir noch so eben über die Barre - das Echolot zeigt satte 15 cm Wassertiefe unter dem Kiel an! Ganz sonderbare Wellenbildung ist zwischen Bug und Ufer zu beobachten, wir schieben den Fluß leer.

Die Mannschaft kraxelt noch im Gebirge, soll heißen, die oberen Lagen werden noch seefest gelascht. Der Erste kommt auf die Brücke, durchgefroren, übermüdet, vergrippt. Sein "Moin" spricht Bände - "laßt mich bloß alle in Ruhe!" In jedem Job an Land würde man spätestens jetzt in eine heiße Badewannen steigen und sich das Aroma von Fichtennadeln in die Nase ziehen. Hier, auf der PAN TAU, zieht es auch - aber nur durch geöffnete Türen in beiden Nocks, wie Hechtsuppe!

Der Alte fährt den Fluß runter, der erste steht am Radar, der Lotse peilt durchs Nachtglas die Tonnen aus. Konzentration auf der Brücke! Der Fluß ist gewunden und eng!

Wo die See beginnt, übernimmt der Zweite. Süd ist angesagt. Gegen 1.30 Uhr kehrt wieder Ruhe ein und wir gehen in die Kajüte. Zwischen Einlaufen gegen 7 Uhr und Auslaufen 0 Uhr lagen wieder 17 Stunden Maloche - für alle!

Jetzt liegt wieder ein längerer Schlag vor uns: Antwerpen. 507 Meilen weist der Plan aus, in 30 Stunden steht der Lotse bereit, dann sollten wir auch dort sein. Spiegelglatte See - wir eilen im Sauseschritt um die S-W-Ecke Englands. Auch im Kanal wieder "Ententeich". Delphine begleiten uns streckenweise. Wir schauen dem Flugspiel der Möven und anderer Seevögel zu. Auf dem Vorschiff hört man nichts mehr vom Dröhnen des Diesels - Ruhe, nur das Zischen des Wassers am Steven. Der Bugwulst eilt durch die See, man erkennt seine Umriss unter der Wasseroberfläche, über ihm teilt sich die See. Der scharfe Steven bahnt sich seinen Weg. Seitlich läuft sanft die Bugwelle vom Schiff weg. Beim Beobachten dieses Spiels zwischen Stahl und Wasser spürt man die Gewalt, mit der die 8150 PS des Diesels das 10.000 Tonnen schwere Schiff durchs Wasser drängen. Zwischen den Ankerwinden findet man einen guten Platz zum Beobachten des Wellenspiels - aber nur bei gutem Wetter!

Wir haben inzwischen Donnerstag. Um die Mittagszeit zieht an Backbord Lizzard vorbei. Heute haben alle Zeit, die Kochkunst von "Mister Cook" zu genießen. Suppe, Schweinebraten mit Gemüse, Püree und Nachtisch; wir schlugen uns den Ranzen voll, wir wollten den Koch ja nicht enttäuschen! Den ganzen Tag ist die Mannschaft wieder mit Farbewaschen und Pönen beschäftigt. Selbst Rost wird auf dem (fast) neuen Schiff schon entfernt.

Um 14 Uhr ruft mich der Chief an - Meßfahrt ist angesagt. Auf der Brücke werden alle Hebel auf den Tisch gelegt - "Full vorut". Unter Voll-Last wird der Kompressionsdruck in jedem Zylinder gemessen. Wenn das Meßgerät angeschraubt ist und der Zylinder frei abbläst, knallt es im Maschinenraum, als hätte die Schwere Artillerie gesprochen. Zahllose Daten werden aufgenommen, notiert, ausgewertet. Es ist immer wieder erstaunlich, welch ein Service notwendig ist, um den Diesel in Gang zu halten. Der Nebenbetrieb ist weitaus aufwendiger, als der eigentliche Hauptmaschinen-Betrieb. Da müssen Separatoren gewartet; Öl auf Qualität geprüft werden, Hilfsdiesel werden gewartet, Ölwechsel, Filterwechsel; Kühlwasserkreisläufe müssen gepeilt werden. "Wachfreier Betrieb" - hört sich gut an, trifft aber nicht die Realität im Maschinenraum!

Wir beobachten ein Highlinemanöver zwischen Versorger und einem riesigen Träger. Unsere Fregatte NIEDERSACHSEN fuhr Standby und hatte die Aufgabe, alle zu verjagen. Nur mit einem kleinen Kutter klappte das nicht. Der Kutterkapitän hatte keine Lust, dem Riesen auszuweichen, er hätte schließlich auch Netze draußen, meinte er über Funk und schloß noch weitere Meinungsäußerungen zur Grauen Flotte an, die ich hier nicht wiedergeben kann. Ich weiß nicht, was draus geworden ist. PAN TAU fegte wieder mit einem "Affenzahn" durch den Kanal - nur Zerstörerfahren ist dem vergleichbar. Wir waren weg, als Träger gegen Kutter antraten, das Seerecht zu diskutieren. Vor der französischen Küste tauchte eine 4-Mast-Bark auf - und verschwand wieder hinter der Kimm. Gegen 17 Uhr passierten wir Cherbourg. An Bord wurde zur Übung und zum Test das Motor-Beiboot klargemacht. Außenborder montieren, Rettungsmittel im Boot prüfen, alles mal putzen und trockenlegen - nur für eine Spritztour um den Dampfer war keine Zeit - dabei hätte ich soooo tolle Bilder machen können!

So verging der Donnerstag - ein Tag mit ruhiger Bordroutine. Seit Einlaufen Dublin der erste Tag, der etwas Ruhe bot. Ruhe, aber nicht zum Ausschlafen, nur um die Tagesroutine ohne der zusätzlichen Belastung des Ladebetriebs nachgehen zu können.

Freitagmorgen um 4.30 Uhr bin ich wieder mit dem Alten auf der Brücke. Wir passieren Calais/Dover. Am Horizont das Lichtermeer der Städte, auf See nur ein paar Mitläufer, die wir schnell achteraus verlieren. PAN TAU ist das schnellste Schiff auf dieser Route! Auch in dieser engen, vielbefahrenen Wasserstraße knüppelt PAN TAU mit voller Fahrt dem Zielhafen entgegen. Volle Aufmerksamkeit auf der Brücke ist von größter Wichtigkeit - immer und zu jeder Zeit! Im Morgengrauen erreichen wir die Schelde. Gegen 8 Uhr verreckt der Diesel - irgend ein technischer Defekt, den die Automatik registrierte und mit "Stop" quittierte - und das mitten im Strom. Gaaanz schnell war das Maschinenpersonal im Keller, nach wenigen Minuten lief er wieder - dem Chief sei Dank!

Wir laufen die Schelde hoch. Bleierner Nebel liegt über dem Wasser, gegen 9 geht die Sonne im Osten auf. Der Lotse erklärt uns Touristen mit seinem charmanten belgischen Akzent die Revierfahrt. Die Breite des Flußes, die Weite der Landschaft - eindrucksvolle Bilder boten sich. Zur Mittagszeit liefen wir in die Schleuse ein. Wieder Hektik für alle, und wenig Absatz für die Kochkünste des Smuts - aber wir waren ja schließlich da!

Wer einen Welthafen sehen will, wer Schiffe aller Gattungen sehen will, wer auch noch konventionellen Stückgut-Umschlag erleben will, der muß Antwerpen besuchen! Ein gigantischer Hafen! Und ebenso gigantisch war die Logistik im Containerterminal. Wenn wir in Rotterdam schon staunend zugehen hatten, hier übertraf das Ladegeschehen alles. Die Kisten flogen nur so von und an Bord. Die hochbeinigen Katzen, Spider genannt, wuselten in Mengen über das Gelände. Bloß nicht an Land - man überquert zu Fuß einfacher eine Autobahn, als diesen Spider-Verkehr. Dank dieser Logistik war die Liegezeit auch nicht lang. So hatte die Reparatur-Gang, die die Werft in Marsch gesetzt hatte, auch nicht viel Zeit, um das defekte Hauptlenzrohr zu reparieren. Mit mehreren Monteuren werkten sie im Rohrtunnel - über ihnen gingen die Container in die Laderäume. Der Chief half mit seiner Truppe, und wenn nötig, machte er den Jungs "so richtig Licht ans Fahrrad"!

Früher als geplant legte PAN TAU wieder ab. Um 21 Uhr flogen die Leinen an Land. Die Reparatur-Gang mußte nun nach Rotterdam reisen und dort die Arbeiten fortsetzen - "Und wehe ihr steht in Rotterdam nicht pünktlich auf der Pier, dann mach ich euch aber Licht..." der Chief hatte alles im Griff. Kalt war's in Belgien, die Pfützen waren schon gefroren.

Ausschleusen und wieder die Schelde runter. Der Strom half wieder - mit 20 Knoten rauschte PAN TAU durch die einsetzende Dunkelheit dem Meer entgegen.

Gegen Mitternacht haben wir die Revierfahrt beendet, nun noch ein Stück im Kanal bis Rotterdam. Die letzten 30 sm sind schnell geschafft, um 5 Uhr ist der letzte Hafen erreicht. PAN TAU macht wieder in Rotterdam fest. Sofort beginnt das Löschen/Laden. Container werden von Bord geholt und von den Spidern abtransportiert. Gleichzeitig rollen neue an. Zwei und drei Brücken beugen sich über das Schiff und schlagen die Ladung um. Im Rohrtunnel werden die letzten Muffen verklebt - die Gang war pünktlich. Die Mannschaft klettert wieder über die Containerstapel und lascht, der Erste steht wieder mit Triefnase auf der Pier und paßt auf seine Kisten auf. Es müssen Brennstoff, Proviant und Ersatzteile geholt, geladen werden. Am Rumpf wird der Quast geschwungen und die Rollen geschoben - bis die Farbe qualmt. Schließlich soll das (fast) neue Schiff lange erhalten bleiben - es war ja verdammt teuer!

Wieder stand die Mannschaft seit Einlaufen Antwerpen "non stop" unter Strom. Freitag um 7 war alles auf Manöverstation - jetzt ist es Samstagmittag und es lebe die Hektik. Wieder 30 Stunden im Dienst der PAN TAU. Bei Temperaturen um den Gefrierpunkt klebt der Schraubenschlüssel an den Fingern fest - macht nichts, PAN TAU muß weiterfliegen.

"Wochenende"?

Gibt es auf der PAN TAU (und allen anderen) nicht! Ausruhen, Rasen mähen, eine Runde radeln, Kino, Kinder knuddeln - fremde Vokabeln in der Seefahrt von heute!

Wir haben eine Woche viel gesehen, viel erlebt, aber nicht körperlich arbeiten müssen, keine Verantwortung auf der Brücke gehabt und keinen Zeitplan im Nacken gespürt. Wir haben auch wenig geschlafen, uns so ziemlich dem Leben an Bord angepaßt. Wir waren an diesem Samstag gerädert. Wir haben uns auf's Taxi gefreut und auf Zuhause. Aber an Bord läuft die Routine weiter. Keiner konnte aussteigen und zu Muttern fahren! In den Abendstunden hat der Dampfer wieder seeklar zu sein - dann läuft PAN TAU wieder aus mit Zielhafen Dublin. 6 Monate geht dieser Job, dann hat die Crew 4 Monate frei. 6 Monate - das sind 24 Rundreisen, 24x Dublin und irische Regengüsse, 24x Cork und das flache Fahrwasser, vielleicht 24x Belfast und ein viel zu kleines Hafengebäckchen.

Wie lange hält man solchen Job durch? "Time is money" - ok., das gilt in allen Wirtschaftsbereichen. Aber hier sind 10.000 Tonnen Stahl unterwegs, und auf die muß man verdammt gut aufpassen. Millionenwerte werden gefahren, 13 Mann Besatzung wollen heil nach Hause kommen. Ein kleiner Fehler, ein wenig Übermüdung und der Dampfer sitzt auf Schitt... Wenn nicht schlimmeres passiert. Die Bedingungen sind allerorten hart geworden, aber langsam manövriert man an der Grenze der Belastbarkeit von Mensch und Material. Schiffsunglücke gehen durch die Presse, werden superschlau kommentiert und die Umwelt leidet immer dabei. Man sollte dann aber viel mehr hinterfragen, wie es dazu kommen konnte!

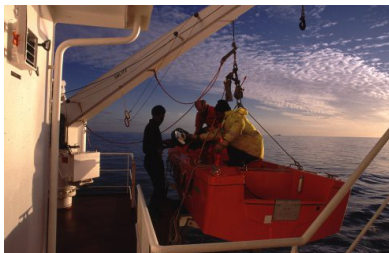
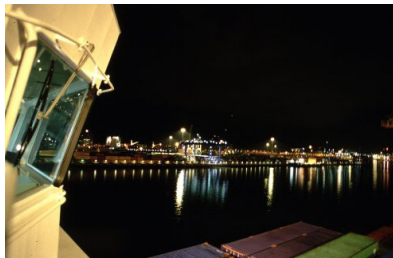
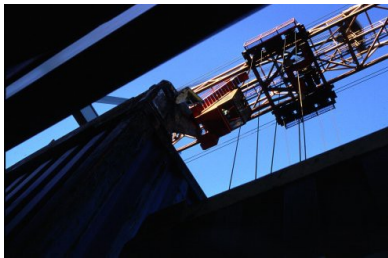
Eine junge Crew mag diesen Job bringen. Unser Käptn ist 36 Jahre alt und fährt schon über 20 Jahre zur See. Der Chief ist 36, der 2.Ing. gerade 30 Jahre jung. Die Mannschaft rekrutierte sich aus baumlangen Kerlen zwischen 24 und 40 Jahren, alles Portugiesen von den Kap Verden. Erlaubt sei aber die Frage, was diese Leute allesamt in 10 Jahren machen, wenn sie für solch einen "emsigen" Job nicht mehr taugen !!?

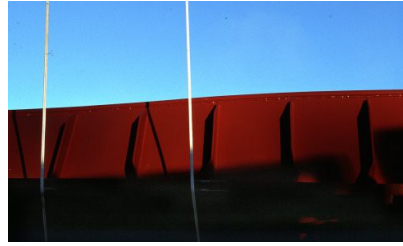
Mensch und Technik geben ihr Bestes, damit die Betriebswirtschaft aufgeht und die Banken ruhig sind.

Da fehlt dann nicht mehr viel, und alles ist im Roten Bereich - und der große Bums folgt.

Und keiner will's gewesen sein...

Bildergalerie





Zurück