



MASSENGUTFRACHTER „FITNES“ VERSETZT BERGE

„Alles Mount Fitnes“, sagt der Wachmann und zeigt weit ausholend auf die grauen Kegel ringsum. Schauplatz: Hafen Hamburg-Harburg. Zwischen den dunklen Bergen sticht das helle Brückenhaus eines Schiffes heraus. Der Mann schaut auf den Ausweis und seine ISPS-Kontrollliste: „Aha, Sie sind das! Da drüben liegt Ihr Dampfer!“ „Fitnes“ stellt der sich mit weißen Lettern an blauem Rumpf vor. Unser Autor Peer Schmidt-Walther ist angekommen.



BT



BT

IN SEINEM BÜRO tippt Kapitän Frank Mauritz Daten in den Computer: „Schön, dass Sie da sind und willkommen an Bord!“ Gegenüber liegt die Eigner-Kabine. Da kann man sich die nächste Zeit absolut wohlfühlen. „Wir sehen uns unten in der Messe“, verabschiedet sich der Master. Im Schiffsbüro warten der Erste Offizier und ein junger Wasserschutzpolizist auf den Neuankommeling. Der Uniformierte zeigt sich verwundert, dass man sich die Hamburger Cruise Days entgehen lasse, „da gehe doch ab heute Abend an und auf der Elbe die blaue Post ab!“ Wie bitte?

Am Captain's Table sitzt bereits Kapitän Mauritz, ihm gegenüber der still vor sich hin lächelnde Cheffingenieur Junelio Gautier von den Philippinen, in ihrer Mitte der Gast. Cookie, Koch Carlos Bautista, serviert den angekündigten „Torero Toast“: „Guten Appetit!“ Captain's Dinner, deftig-kräftig-gutbürgerlich, von jetzt an dreimal täglich. Und immer gemeinsam mit der Crew.

Währenddessen rauschen die letzten Tonnen Granit-Feinsplitt durch eine Klappe am Boden der Ladelupe 5 auf das darunter rotierende

zwei Meter breite Förderband. Die Wände des Laderaums sind schräg und mit Spezial-Teflon beschichtet. „Damit das Material von alleine rutscht“, erklärt der Dritte Offizier Gil Dolera, der am Lukenrand steht und den Löschvorgang überwacht. Maximal bis zu 3000 Tonnen pro Stunde können so gelöscht, also entladen werden. An Land bleibt eine Bergkulisse von 31.000 Tonnen zurück. „Mit der Menge“, vergleicht Kapitän Mauritz, „könnte man die 160 Kilometer lange Autobahn Flensburg-Hamburg zehn Zentimeter hoch belegen.“

Krachender Abschied

Die „Fitnes“ ist seeklar. Die Leinen klatschen ins dunkle Wasser. Beginn der Reise. Als Passagier ist man immer hautnah dabei, denn die Brücke ist ständig offen. Frank Mauritz rangiert den 175 Meter langen und 26 Meter breiten Massengutfrachter wie spielerisch mit dem kleinen Yoystick. Hebelchen rückwärts aus der Hafenbecken-Parklücke in die Süderelbe. Weit wölbt sich die Köhlbrandbrücke über dem Signalmast. Doch welche Überraschung: Ihre stadtzugewandte Seite ist blau angestrahlt.

Eine Hafenrundfahrt zur „blauen Stunde“, wie es scheint, denn ganz Hamburg macht an diesem Abend blau. Motto: „Blue Port, Lust auf Seereisen machen!“ Lichtinstallationen an Gebäuden und Schiffen bilden die künstlerische Kulisse zu den „Cruise Days“, den Tagen der Kreuzschiffahrt. Die „Fitnes“ trägt mit ihrem nachtblauen Rumpf ein Stück dazu bei. Sie indes geht auf eine Kreuzfahrt der besonderen Art – mit nur einem Passagier an Bord.

Noch eine Überraschung vor Blankese: Feuerwerkskörper explodie-

FOTOS:



BT

ren am Nachthimmel. „Was für ein Abschied“, sinniert Kapitän Mauritz, „das habe ich in über 30 Jahren Fahrtzeit noch nicht erlebt!“ Gegen zwei Uhr am Morgen scheint querab Cuxhaven eine schwimmende Stadt auf die „Fitnes“ zuzuhalten. Die entpuppt sich bald als eine Flotte von Kreuzfahrern mit Kurs Hamburg: „Fitnes“ nimmt „cool“ die Parade ab. An der Bordwand der „Mein Schiff“ huscht das schwungvoll geschriebene Riesenwort „Wohlfühlen“ vorbei. Das steht zwar nicht außen an der „Fitnes“ dran, ist aber drin.

Wichtig: Chopp, Chopp!

Die Nordsee am nächsten Tag. Brückenklönschnack mit dem Dritten bei einem Pott Kaffee. Dann Lunchtime. „Chopp, Chopp!“ erinnert der Zweite Rodel Salas ans Mittagessen. Den Ausdruck verstehen, weil international, alle. Samstags gibt's wie fast auf allen Frachtern den traditionellen Eintopf, heute Linsensuppe mit Bockwürstchen.

Kurz nach 15 Uhr klingelt das Telefon: „Tea time!“ verkündet der Kapitän und lädt zum Munterwerden in sein Office. Von jetzt an täglich. Er ist ein Bewegungsmensch, der zum Bei-

spiel regelmäßig abends im „Fitnes-Raum“ auf dem Hometrainer strampelt. Die Filipinos liefern sich lieber heiße Tischtennis-Kämpfe oder strecken sich mit Gewichten. Manchmal dröhnen auch heiße Rhythmen aus dem Musikraum neben der Messe. Da trainiert dann die Bordband für ihren Auftritt zum Crew-Abend. Beim Crewfest am Abend dominiert allerdings das Filipinos-typische Karaoke: reihum einsetzender Sologesang zu schnulzigen Musikfilmen mit Untertiteln und knackigen Bikini-Mädels. Voller Inbrunst und Sehnsucht vorgetragen.

Allrounder, Waldluft und Urgestein

Zum Tee plaudert Kapitän Mauritz auch gern aus seinem maritimen Nähkästchen: Das sind jahrzehntelange Erfahrungen als Trawler- und Seebagger-Kapitän. Und kein Seemannsgarn, wie er betont. Auch als Datenverarbeitungs-Spezialist verdiente er sich Sporen. „Das hat mir“, so der Allrounder, „immer nur gekommt!“ Wie er zur Seefahrt gekommen sei? „Durch meine Mutter“, schmunzelt der 52-Jährige aus der Nähe von Wittenberg an der Elbe, „die hat in der Zeitung eine Anzeige

entdeckt: Seefahrts-Azubis gesucht.“ Statt auf einem Frachter landete er in der Hochseefischerei. „Da habe ich nicht nur wertvolle Erfahrungen gesammelt, sondern auch den richtigen Instinkt für schwierige Situationen entwickelt, das A und O der Schiffsführung.“ Doch die Nordsee bleibt friedlich. Gelegenheit für einen ausgiebigen Deckspaziergang mit Förderturm-Besteigung. Wie im Mast eines Großseglers kommt man sich in 20 Meter Höhe vor – windgebeutel, mit Weitblick und Wellenrauschen.

Ausschlafen am Sonntagmorgen? Sieben Uhr, die Maschine rumpelt rückwärts und lässt die „Fitnes“ erzittern. Wach! Durch das geöffnete Kammerfenster strömt Waldluft herein: der Duft von Norwegen! Schneller Orientierungsblick nach draußen: Nebelschwaden und tief hängende Regenwol-



BT



BT



BT



Erkundungstour zu den Trollen

Am Nachmittag klart es auf. Der Bootsmann fihrt das Speedboot per Kran zu Wasser. Mit dem Dritten und einem Matrosen geht es auf Fjord-Erkundungstour. Unterwegs werden nicht nur Fotos geschossen, sondern auch ein Sack Miesmuscheln von den Felsen gekratzt. Über der Bordwand hängen Angelschnüre. An der Reling schwingen Kapitän und Erster die Ruten: „Damit wir morgen Abend auf See fjordfrische Grill-Makrelen zum Barbecue haben.“

Montagmorgen. Um 07.30 Uhr sind alle Luken dicht. Die Hauptmaschine lässt den 33.000-Tonner erzittern. Leinen los! Auslaufen mit Kurs auf Kiel. „Da geht's zum ersten Mal hin“, sagt Kapitän Mauritz, „auch anschließend nach Rostock“. Also zwei Premieren mit einer Klappe. Über dem Boknafjord liegt eine mystische Stimmung: granitgraue Wolken, durch die Sonnenstrahlen brechen. Auf den Bergkammen scheinen Trolle zu tanzen. An Deck startet Bootsmann Lauro Sartorio das Programm „Großreinschiff“. Seine Männer rücken mit Schläuchen, Kärcher und Besen an, um Ladungsstaub von Deck zu waschen.

Badespaß vorm heiß begehrten BBC

Zwei Mega-Kreuzfahrtschiffe passieren auf Gegenkurs mit Ziel Stavanger. Auf deren Decks drängeln sich Passagiere. Während man mutterseelenallein auf der weitläufigen Back in der Sonne döst, bewegt einen die Frage: Möchte man vielleicht mit denen da drüben tauschen? Aber, wie stellte schon der Alte Fritz einst treffend fest: Jeder soll nach seiner Fassung selig werden. Was bleibt, ist der ewige Traum vom Meer. Das hat gerade mal 17 Grad, aber die sommerliche Wärme verlockt zum Bade. „Nichts leichter als das“, lacht Mauritz und gibt das Signal: „Wasser marsch in den Pool!“ 25 Kubikmeter Nordseegurgeln in das Drei-mal-fünf-Meter-Becken. Der Zweite Rodel Salas ist nach seiner vierstündigen Wache schon ganz heiß auf Abkühlung. Mit einem kühnen Sprung stürzt er sich in die Fluten. Nur durch einen Satz zur Seite kann sich sein Kapitän gerade noch so vor der Wasserbombe in Deckung bringen. Aber dann lässt auch er sich animieren.

Vom Poopdeck wehen verlockende Grilldüfte herauf. Cookie Carlos Bautista hat den Grill angeheizt, denn zum Dinner steht BBC an oder: ein zünftiges Barbecue. Knusprige Shrimps, Hühnerkeulen, Würstchen,

FOTOS:

Steaks und Muscheln werben um die Gunst der hungrigen Mäuler. Da bedient einen der Kapitän sogar selbst – aus Spaß an der Freude.

Am „Tor zur Ostsee“

15 Uhr: voraus die Brücke über den Großen Belt. Endlose Kolonnen von Fernlastern rollen über das Stahlband zwischen den Inseln Seeland und Fünen, mit 2694 Metern die längste Hängebrücke Europas. 1320 Lkw wären nötig, um die Ladung der „Fitnes“ zu transportieren, eine Schlange von rund 24 Kilometern! Unser Schiff fährt auch nach dem Slogan „From road to sea“ und hilft, den totalen Kollaps auf den Straßen zu vermeiden.

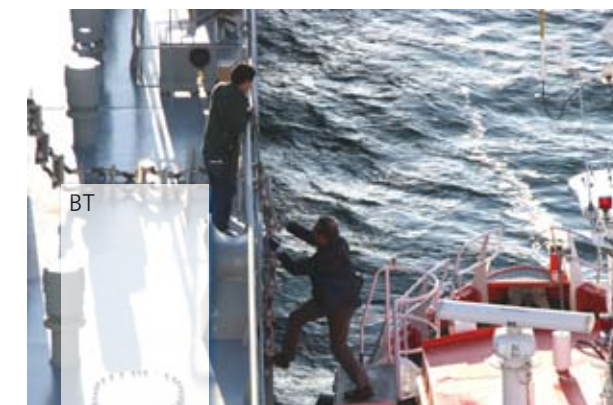
Um 20 Uhr liegt das „Tor zur Ostsee“, wie sich Kiel nennt, vor dem Steven. Vom Leuchtfeuer bringt das Versetzboot „Bülk“ den Lotsen an Bord, der sich bald begeistert zeigt von „dem schönen Schiff, das sich optimal fährt“. Ein ehrliches Kompliment von einem Fachmann, der

Kapitän Mauritz bis in den Scheerhafen zwischen der Holtenauer Einfahrt zum Nord-Ostsee-Kanal und dem Tirpitzhafen der Deutschen Marine berät. Auch hier wieder Hülgel, die von 22 Uhr bis zum nächsten Morgen um 18.000 Tonnen erhöht werden.

Kurz nach Sonnenaufgang ragt die „Fitnes“ um ein paar Meter mehr aus dem Wasser. Auslaufen Kurs Rostock. Wobei uns wieder ein „alter Hamburger Blue-Port-Bekannter“ passiert: Das ZDF-„Traumschiff“ „Deutschland“. „Wie Hase und Igel“, lacht Mauritz. Vor dem Warnemünder Seekanal steigt Seelotse Dr. Christian Subklew, Ältermann der Bruderschaft Wismar-Rostock-Stralsund, auf. Am Kreuzfahrtterminal liegt die „Regatta“, von See dampfen zwei Fähren heran, eine dreht auf der Wendeplatte. Es wird eng. Subklew kennt das: „Während der Hanse Sail“, bemerkt er, „geht es hier fast chaotisch zu.“ Um 13.45 Uhr ist der blaue Riese vertäut. Ende der Premieren-Reise mit einem weiteren Lotsen-Lob! ■



BT



BT

INFORMATION

MASSENGUTFRACHTER „FITNES“

Bauwerft: JJ. Sietas, Hamburg-Neuenfelde; Indienststellung/Taufer: 23. April 2010; selbstlöschender Bulkcarrier, ausgerüstet mit einem schwenkbaren 86 m langen, 195 Tonnen schweren Boom-Conveyor-Fördersystem; maximale Löschleistung: 3000 t/h; Flagge: St. Johns/Antigua & Barbuda; Reeder: Hans-Jürgen Hartmann; Bereederung: HJH Shipmanagement, Cadenberge; Charterer und Miteigentümer: Mibau-Gruppe (Gemeinschaftsunternehmen von Hans-Jürgen Hartmann und der HeidelbergCement AG).

Klasse: Germanischer Lloyd GL 100 A5 Bulk Carrier; BRZ: 20.234; Ladekapazität: 33.170 tdw oder 26.000 Kubikmeter; Länge: 175,60 m; Breite: 26 m; Tiefgang (max.): 10,82 m; Maschinenleistung: 7300 kW, Geschwindigkeit: max. 15 kn; vierstrahliger Verstellpropeller

Besatzung (deutsch-philippinisch): 17; Passagiere: zwei (Eigner-Kabine mit zwei breiten Doppelstockbetten, Schreibtisch, Sitzecke, zwei Fenstern, Tisch, Stuhl, Schränken, DU/WC, Kühlschrank, Satelliten-TV, DVD/CD-Player), Pool, Fitness-Raum/Tischtennis, vier Angeln.

Museumstipp: Museum für Schifffahrt, Musée maritime fluvial et portuaire, im Hafen von Rouen, unweit des Terminals für die Kreuzfahrtschiffe, Exponate zur Schifffahrt vom 18. Jahrhundert bis heute.



FRACHTSCHIFF
REISEN

Hamburg Süd Reiseagentur GmbH

Erlebnis Frachtschiffreisen –
authentisch, unverfälscht, besonders



50 Routen auf 100 deutschen und
internationalen Frachtschiffen

Hamburg Süd Reiseagentur

Domstraße 21 / Ecke Willy-Brandt-Straße (Zürich-Haus) · 20095 Hamburg
Telefon: 040 / 37 05-157 · Fax: 040 / 37 05-24 20
frachtschiff@hamburgsued-reiseagentur.de · www.hamburgsued-frachtschiffreisen.de