

Eis-Slalom IN NORDISCHER KOMBINATION

Grün-grau und stürmisch – Ostsee-Szenerie im Winter, Anfang 2013. Brecher explodieren am Steven. Eisige Gischtkaskaden jagen im Tiefflug über das Containergebirge des 11.500-Tonnners „Aila“. „Nicht ganz ungefährlich“, reibt sich der finnische Kapitän Mikko Aulanko nachdenklich den blonden Drei-Tage-Bart.



der schräg von achtern anlaufenden kurzen, steilen See beginnt der 141 Meter lange Frachter unangenehm zu rollen. Aulanko entscheidet sich für Nordost: „Dann kommt“, begründet er umsichtig, „weniger Spritzwasser über und die Container vereisen nicht so stark.“

Am nächsten Vormittag: gleißende Sonne über dem Finnischen Meerbusen, beißende Minusgrade, aber noch kein Eis. „Das bekommt Ihr bald zur Genüge“, grinst Mikko. Unablässig schweift sein Fernglas-Blick über die trügerisch-frühlingshaft glitzernde See. „Schaut mal, da treibt die erste Scholle an Steuerbord – das ist der Anfang!“ Das Vorschiff und die Container-Front sind von einem zentimeterdicken Eispanzer überkrustet.

Gischt, Wind und zweistellige Minusgrade haben tonnenschwere skurrile Skulpturen geschaffen: Naturkunst. Mit fast 16 Knoten pflügt „Aila“ kraftvoll durch stumpfen Eisschlamm – noch. Zum „Auftauen“ tauchen wir ab in die 100 Grad heiße „finnische Hölle“ im Keller. Plötzlich ein ohrenbetäubendes Hämmern, Schaben, Poltern und Kratzen. Treibeis. Nur wenige Zentimeter hinter der hölzernen Saunawand.

Tanz über gefrorenem Sturzacker

Querab der estnischen Hauptstadt Tallinn ist Schluss damit. „Aila“ stößt mit ihrer Nase in eine geschlossene Festeisdecke. Das Tempo fällt rapide

Ostseesturm mit beginnender Eisbildung.

FÜR DIE NACHT plant er eine Kursänderung: „Wenn wir aus dem Windschatten von Gotland raus sind, steuern wir entweder nordöstlich oder östlich auf die estnische Küste zu.“ Hinter der Nordspitze der größten schwedischen Insel pfeift es mit ruppigen acht Windstärken aus Südost. In



links:
Eisskulptur des
völlig vereisten
Vormastes.

rechts:
Matrose vor
der vereisten
Ankerwinde.

unten links:
Sauber gebro-
chenes Eis aus
der Heckkluse
betrachtet.

unten rechts:
Ein kleines
Küstenmotor-
schiff steckt
fest.

ab. Kapitän Aulanko sucht nach einer Rinne. „Der Frachter vor uns“, murmelt Mikko, „ist zu weit weg, sonst hätten wir ihm folgen können“. Sechs Meilen an Steuerbord ein Tankerriesse. „Der parkt zur Vorsicht im Eis ein, gegen den Wind“, erklärt Mikko, „weil er nicht genügend eisverstärkt ist“. Zwei andere Frachter auf unserem Kurs haben auch schon aufgegeben. Die größte Eiswüste Europas hat sie im Griff.

Plötzlich entdeckt Mikko die frisch gebrochene Rinne der voraus fahrenden „Akademik Zavarickis“. Hinter uns freut sich ein Dritter und bedankt sich später auch: der Kapitän des Frachters „Delta Rotterdam“. Er wiederum schwenkt in unsere Rinne. „Wir haben den Vorteil“, so Mikko, „dass wir die

Rinne unseres Vorgängers auf der elektronischen Seekarte verfolgen und danach steuern können.“ Das Eis wird immer dicker. „Aila“ fängt an, im Rhythmus des Eisaufpralls bis zu 30 Zentimeter in sich zu schwingen und zu hüpfen. Als wollte sie auf dem gefrorenen Sturzacker tanzen. Genau auf unserer Kurslinie liegt voraus die kleine holländische „Flintenbrise“. Sie steckt fest. Mikko bietet Hilfe an. Er manövriert bis auf ein paar Meter vorsichtig an sie heran. Ihre Schraube dreht schon. Von Deck winken die Männer dankbar herüber. Die kräftige „Aila“ befreit sie mühelos. Solidarität der Eisfahrer. Der Kleine folgt uns wie ein Hund an der Leine. Schon Minuten später muss er jedoch wieder passen. Bis die „Delta Rotterdam“ heran ist und sie noch ein paar Eismeilen mitschleift. Aber ihr schwacher Anhang wird schon Minuten später wieder auf null gebremst. Da kann nur noch der finnische Eisbrecher „Sisu“ helfen, der sich, wie über Funk zu erfahren ist, schon auf den Weg gemacht hat.

Frachter contra Eisbrecher

Weitab, irgendwo in der scheinbar unendlichen weißen Wüste, liegt der russische Großeisbrecher „Kapitan Sorokin“. „Unsere finnischen Eisbrecher“, kritisiert Kapitän Aulanko, „müssen 24 Stunden vorher kontaktiert werden, „von den Russen haben wir nicht mal eine Telefonnummer“. Das Abendessen auf den Knien, ruft er über Funk die „Sorokin“ an, um den günstigsten Kurs zu erfahren. Von der voraus fahrenden „Akademik Zavarickis“ hat er zuvor eine Abfuhr bekommen. Keine Antwort. „Kapitan Sorokin“ gibt dann die günstigsten Wegpunkte durch. Der Kurs führt jetzt weit nach Südosten – durch kleine Inselgruppen hindurch. Schneetreiben setzt ein. Das bis zu 50 Zentimeter mächtige Eis ist plötzlich wie weggeblasen. „Im wahrsten Sinne des Wortes“, strahlt Aulanko, „unsere geplante Ankunft in Sankt Petersburg dürfte damit kein größeres Problem sein.“ Er klopfte sich begeistert auf die Schenkel. „aber“, so ergänzt er, „erstens kommt es anders, du weißt

schon...“ Der Kampf bei minus 18 Grad geht unverdrossen weiter. Die beiden mächtigen Scheinwerfer-Paare der „Aila“ bohren sich durch das Schneetreiben in die schwarz-weiße Finsternis. 8400 kW leisten Schwerstarbeit und verbrauchen dabei rund zwei Tonnen Sprit pro Stunde. Plötzlich Stillstand. „Aila“ hat sich festgebissen. Volle Kraft zurück! Und dann wieder „voll voraus“ in dem frisch gebrochenen Kanal. Der Konvoi-Termin vor Sankt Petersburg scheint zu platzen. „Kapitan Sorokin“ kann nicht helfen. „Im nördlichen Teil des Finnischen Meerbusens gibt’s gefährliches Presseis“, rechtfertigt Aulanko die Abwesenheit des russischen Helfers.

INFORMATIONEN

Schiffsdaten „Aila“: Bauwerft: J. J. Sietas GmbH & Co, Hamburg-Neuenfelde; Baujahr: 2007; Bau-Nr.: 1231; Reederei: Lanh Ship Oy AB, Piikis, Finnland; Werft-Typ 174a: Containerfrachter; BRZ: 9.131; Tragfähigkeit (tdw): 11.497; Länge (ü.a.): 141,10 m; Breite: 22,50 m; Tiefgang (max.): 8,70 m; TEU: 907; Antrieb: 1 Dieselmotor Caterpillar-MaK, 9 Zylinder, 9M43; Leistung: 8400 kW; Geschwindigkeit (max.): 17,7 kn; Schraube: 1; Rufzeichen: OJMM; IMO-Nr.: 9354337; Heimat-hafen: Piikis; Flagge: Finnland

Buchung: Die spannenden (und daher stark nachgefragten) zehn- bis 14-tägigen Eisreisen (zwischen Januar und März/April) mit Schiffen der finnischen Reederei Lanh Ship (Tagessatz zwischen 79 Euro bei Zweier-Belegung und 96 Euro bei Einzelbelegung) können gebucht werden bei der Internationalen Frachtschiffreise-Agentur Kapitän Peter Zylmann, Kappeln/Schlei: Tel. 04642-96550;

E-mail: info@zylmann.de



Gemütlich: eine Einzelkabine für Passagiere.

Ein großer Bulker „wäscht“ sich frei.



Steuerfrau Sari an Deck.



Festeis wird gebrochen.



Eisige Siege

Leningrad prangt in drei Meter hohen Betonbuchstaben weithin sichtbar an der Hafeneinfahrt – immer noch. Ein Hafenschlepper dreht am vorgesehenen Liegeplatz der Marine-Werft – im Hintergrund zwei halbfertige Zerstörer – seine Runden und vertreibt störrische Schollenpakete. Das Anlegemanöver ohne das defekte Bugstrahlruder gestaltet sich schwierig. Nach über 24 Stunden Eistanz kann der Kapitän die Maschine endlich abstellen.

„In einer Stunde“, so erfahren wir von ihm, „haben sich Zoll und Immigration angesagt, aber“, grinst er übernächtigt, „das bedeutet hier mindestens noch ein paar Stunden mehr“. Daraus werden sechs Stunden, ohne dass mit dem Löschen begonnen worden ist. Fünf uniformierte Damen und Herren kontrollieren penibel Pässe und Stapel von Listen in zehnfacher Ausfertigung. Mit gut gefüllten Tassen voller Bier, Whisky und Zigaretten verlassen sie das Schiff – aber kein Container geht von Bord. „Undenkbar

zum Beispiel in Hamburg“, kommentiert das der Kapitän, „da fangen die an, kaum dass der Dampfer fest ist und schaffen bis zu 56 Behälter pro Stunde“. Endlich kann er sich schlafen legen. Landseitig gut abgeschirmt von Wachposten, Hunden und einem hohen Stacheldrahtzaun. Im Zeitlupentempo – gerade mal acht pro Stunde – schweben die Container an Land. Unter maroden Antik-Kränen, einer davon gibt noch seinen Geist auf, mit viel Hand- und Brüllarbeit. Der Verholtermin zu einem anderen zivilen Terminal am nächsten Morgen verstreicht. Ein weiterer Bummeltag ohne Landgang an der erstarrten Neva. Die Eisdecke um den Frachter



Ein Flusseisbrecher mit angekoppeltem Frachter.

links: Die kräftige Hauptmaschine.

hat sich wieder geschlossen. Dann geht es doch los. Eineinhalb Stunden eisbedingte Schleichfahrt durch den Hafen. An der Fahrwinde dick vermummte Russen. Sie haben Löcher ins Eis gebohrt und angeln. Ihre Beute grillen sie über offenem Feuer. Als die Kurzstrecke endlich mit viel Trickserei geschafft ist, freut sich Mikko auf die Schiffe des nächsten einlaufenden Konvois. Feierabend, Koch Ari Viertonen serviert ein typisch karelisches Fleisch-Gericht. Doch die drei Frauen und acht Männer starren zwischen den Bissen wie gebannt auf die beiden Bildschirme. Eistheater steht auf dem russischen Programm. Ob die Finnen gewinnen? Beim Eishockey allemal. Gewonnen hat aber auch ihre „Aila“ - im Eislauf der maritimen nordischen Spezialkombination. Als stärkstes Spitzenschiff des auslaufenden Konvois verlässt sie Russland. Mit dem schwächeren Eisbrecher „Kapitan Plakhin“ im Gefolge: noch ein eisiger Sieg. ■

Peer Schmidt-Walther



FRACHTSCHIFF REISEN



Einfach anders!

Jetzt Katalog bestellen unter:

Hamburg Süd Reiseagentur G.m.b.H.
Domstr. 21, 20095 Hamburg

Tel.: **040 - 370 51 57**

frachtschiff@hamburgsued-reiseagentur.de

www.hamburgsued-frachtschiffreisen.de

Frachtschiffreisen

Ständig ca. 60 Kurz- und Langreisen Europa und weltweit!



Frachtschiff-Touristik Kapitän Zylmann GmbH

Mühlenstr.2 • D-24376 Kappeln / Germany

☎ 04642-96550 • Fax: 04642- 6767

www.zylmann.de