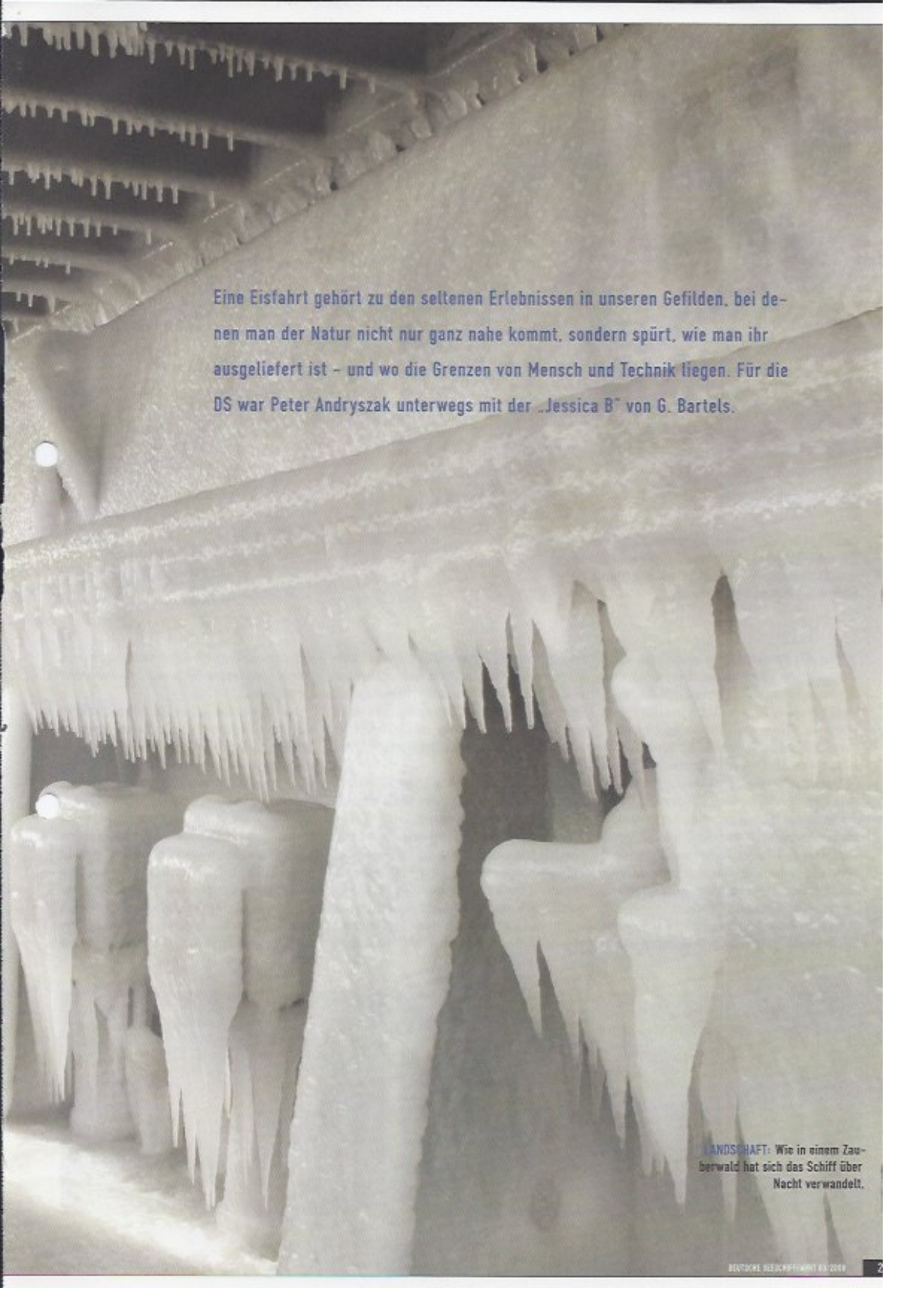


Unterwegs mit dem Eisschiff



Eine Eisfahrt gehört zu den seltenen Erlebnissen in unseren Gefilden, bei denen man der Natur nicht nur ganz nahe kommt, sondern spürt, wie man ihr ausgeliefert ist – und wo die Grenzen von Mensch und Technik liegen. Für die DS war Peter Andryszak unterwegs mit der „Jessica B“ von G. Bartels.

LANDSCHAFT: Wie in einem Zauberwald hat sich das Schiff über Nacht verwandelt.



TAUE UND TROSSEN: Eigentlich sollen sie flexibel sein und sich geschmeidig um die Poller legen. Doch während einer Eisfahrt müssen sie schon mal mit dem dicken Holzhammer dazu gezwungen werden



EISROLLE: Was malerisch aussieht, muss für die Sicherheit des Schiffes vom Eis befreit werden



Für die Jahreszeit zu warm! So hieß es über Wochen im Eisdienst des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), der normalerweise schon ab November über Behinderungen der Schifffahrt durch Eisbildung insbesondere in der Ostsee informiert. Nun ist es Januar und das BSH erklärt: 'Trotz des außergewöhnlichen Beginns der Eissaison, den es so noch nie gegeben habe, könne es im Laufe des Winters noch zu einer ganz normalen Eisbildung kommen. Zumindest könne sich die Situation mit einer länger anhaltenden Frostperiode im nördlichen Ostseeraum schlagartig ändern.

Erste Auswirkungen des Klimawandels? Genau mag man sich da noch nicht

festlegen. Aber ausschließen lässt es sich auch nicht. Was liegt da näher als eine Eisfahrt im Februar mit dem Frachtschiff durch die nördliche Ostsee, will man denn einmal ein weißes Meer ohne Wellen erleben ohne gleich Wochen unterwegs zu sein.

„Rechnen sie mit wenig Komfort“, heißt es nicht selten in der Berichterstattung zu Frachtschiffreisen, „ihre Koffer müssen sie selbst an Bord bringen.“ Mein Gepäck flog geradezu in den Händen zweier Besatzungsmitglieder der MS „Jessica B“ Gangway und Treppen hinauf bis in die Kammer. Kammer? Eher eine Minisuite mit getrenntem Wohn- und Schlafraum, einem kleinen Bad mit WC und drei

Fenstern in zwei Himmelsrichtungen, was einen stets freien Blick auf den Horizont ermöglicht.

„Wir werden sicher Eis haben“, erklärt Kapitän Jürgen Schulz beim gemeinsamen Abendessen. Allerdings könne er noch nicht sagen, wo es auf unserem Vorhafen von St. Petersburg, einem kleinen Vorhafen von St. Petersburg, beginnen werde. Noch weniger wisse er, mit welcher Eisdicke wir real zu rechnen hätten. „Aber wir werden schon nicht darin stecken bleiben“, erhöht er sacht die gespannte Erwartung seines Passagiers, der nun erst einmal eine (gesprächsintensive) nächtliche Kanalfahrt von der Brücke aus erlebt. Grauer Himmel! Der morgendlich erste Blick aus →



„JESSICA B“: Das Schiff der Reederei G. Bartels bei vorfrühlingshafter Stimmung in der Kanalschleuse



LADUNG: Sorgfältig muss die Ladung während der ganzen Fahrt kontrolliert werden

PANZER: Wie ein dicker Panzer hat sich das Eis über das ganze Schiff gelegt. Subtile Methoden helfen da nicht mehr



EISFORMEN: Schon nach wenigen Tagen im Eis erkennt man ungeahnt viele Formen und Farben des gefrorenen Meeres



dem Fenster verheißt nichts Gutes. „Wir bekommen noch etwas Sturm“, weiß der Kapitän des 133 Meter langen und 18,70 Meter breiten 660 TEU Feeder-Schiffs der Reederei Gerd Bartels aus Neu Wulmstorf. Die Temperatur? Deutlich über Null. Eis? Na `mal sehen, wird schon `was da sein. Nur wie viel und ob es eine geschlossene Eisdecke gebe, das wisse man jetzt noch nicht wirklich zu sagen. Die See raut unterdessen auf und wirft ihre Gischt über den Bug des Schiffes. Die Farbe des Himmels überträgt sich langsam auf meine Stimmung, bin ich doch eigens wegen des Eises hier. Einzig die hoffnungsvollen Gespräche mit einzelnen Mitgliedern der aus drei Nationalitäten bestehenden Besatzung geben

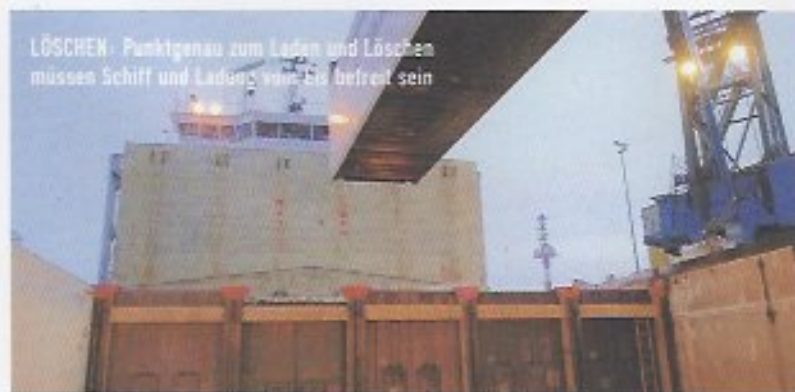
etwas Auftrieb.

Und dann ist es da! Zwar nicht auf dem Wasser. Dafür allerdings ist das ganze Vorschiff zu einer einzigen Eisskulptur gewandelt, deren vielfältige Ausgestaltung sich sicher kein Mensch hätte ausdenken können. In der Nacht ist eine Kaltfront aufgezogen und hat der „Jessica B“ im Zusammenwirken mit Gischt und Regen einen rund fünf bis zehn Zentimeter dicken Eispanzer verpasst. Die Fahrt hat sich für den Passagier schon jetzt nach nur knapp 2,5 Tagen gelohnt.

Auf die Decksmannschaft kommt allerdings reichlich ungewohnte Arbeit zu. Selber von der plötzlichen Eisbildung überrascht, müssen die von den tropischen

Philippinen stammenden Männer mit schwerem Werkzeug alle zugeeisten Winden wieder gängig machen. Dabei verliert die - noch - graue Farbe von Himmel und Wasser für den fotografierenden Passagier jede Bedeutung. Der Finnische Meerbusen rückt unaufhaltsam näher. „Wir werden wohl ab der Höhe Helsinki eine geschlossene Eisdecke haben“, vermutet Kapitän Schulz ohne große Begeisterung. Die obliegt einzig dem Passagier, der erst am folgenden Morgen verstehen lernt, worin eine der wesentlichen Problematiken bei der Eisfahrt besteht: Man sieht den Weg vor lauter Eis nicht mehr.

Zumindest dem ungeübten Betrachter stellt sich das mit Eis bedeckte Meer (nur



LÖSCHEN: Punktgenau zum Laden und Löschen müssen Schiff und Ladung vom Eis befreit sein



SCHUTZ: Um der immer wiederkehrenden Vereisung vorzubeugen, werden Winden abgedeckt



KALTFRONT: Kurz vor dem Finnischen Meerbusen beschert das Wetter der Crew tonnenweise Arbeit



WASSERBAHN: Nur ganz kurz bleibt die Fahrinne hinter dem Schiff eisfrei. Das zermahlene Eis schließt sich mit eleganter Trägheit. Von der Passage bleibt kaum eine Spur

extrem selten durch unvereistes offenes Wasser unterbrochen) als weiße Fläche mit einzelnen ebenso weißen Erhebungen dar. Der Kapitän entdeckt mitten darin schwach gräuliche und nur leicht wieder zugefrorene, knapp schiffsbreite, alte Fahrinnen, die ein oder mehrere vorhergehende Schiffe hinterlassen haben. „Die sollten wir trotz Eisklasse E3 möglichst nicht verlieren“, erklärt Schulz. Die große Anzahl Funkrufe an die russischen Eisbrecher machen schnell deutlich, was der Schiffsführer damit meint und eine einzelne Kegelrobbe am Rand der Fahrinne scheint ihn zu bestätigen. Abseits des Weges kann es schnell passieren, dass das Eis zu dick ist und man schlicht stecken bleibt. Die geübten Augen

von Jürgen Schulz bringen uns allerdings, auch mit nur eher schwächlichem Scheinwerferlicht; sicher zur Reede vor Kronstadt. Stop und einige Stunden warten!

In den ersten Minuten des fünften Reisetages liegt die gerade einmal schiffslange Hafen Pier vor uns. Prompt zeigt sich ein neues Problem. Wie veranlasst man dicke Eisschollen den Weg zwischen Schiffswand und Kaimauer frei zu machen, wenn sie einzig nur nach hinten ausweichen können, wo allerdings schon andere Schollen den Platz für sich beanspruchen? Kapitän und russischer Lotse lösen das Problem mit Hilfe von Bugstrahler, Schraube, Ruder und Schiffskörper in knapp zwei Stunden.

Wie lässt sich eine solche Reise für

einen unroutinierten Eisfahrer beschreiben? Sicher ist es eine Entdeckungsreise aller Sinne! Die Augen lernen feine Unterschiede in einer eigentlich weißen Fläche zu finden und nehmen dabei eine Vielheit an Formen und sogar Farben wahr. Die Ohren befassen sich mit ungewöhnlichen Geräuschen wie schabendes Knallen von Eisschollen an der Schiffswand oder deren Knistern im Fahrwasser. Ebenso der Fantasie, insbesondere den kleinen Ängsten, ist bei der Möglichkeit „stecken zu bleiben“ oder dem Anblick von hunderten russischen Eisanglern, die bis dicht an der Fahrinne sitzen, viel Raum gegeben. In jedem Fall ein Erlebnis, wie man es wohl nicht mehr alle Tage haben kann. ■

Frachtschiffreisen:

Frachtschiff-Touristik Kapl. Peter Zylmann www.zylmann.de
 Reederei Horn-Linie www.hornlinie.de
 Hamburg-Süd Reiseagentur www.hamburgsued-frachtschiffreisen.de
 Seereisevermittlung Kapl. Holmut Hoffmann www.frachtschiff-reisen.net
 Walther Möller & Co. (GmbH & Co.) www.wmco.de
 Internationale Frachtschiffreisen Dipl.-Kfm. Werner Pfeiffer
www.frachtschiffreisen-pfeiffer.de
 Finelines Deutschland GmbH <http://passenger.finelines.com>
 Heinz & Kai Fraese KG www.fraese-kg.de
 F. Laeisz Schiffahrtsgesellschaft mbH + Co. KG www.laeisz.de



FAHRINNE: Nur erfahrene Kapitäne können aus der Struktur des Eises die Spur der Fahrinne lesen