

Tagebuch unserer Frachtschiffreise vom 24. bis 31. Januar 2020

Dies ist der Reisebericht von unserer dritten Frachtschiffreise, sie sollte diesmal im Winter in den hohen Norden der Ostsee, dem Bottnischen Meerbusen, zu den finnischen Häfen Oulu und Kemi gehen. Wir hofften auf viel Kälte und Eis. Das Schiff hieß TAVASTLAND und ist ein RoRo Schiff, speziell gebaut für den Transport von Papier.

1. Tag der Reise, Freitag, 24. Januar 2020

Pünktlich um 9 Uhr ging es morgens von zu Hause los. Alles war gut vorbereitet und bei diesigem Wetter fuhren wir in Richtung Autobahn A7. Am Abend vorher sind wir von der Agentur Zylmann angerufen worden und uns wurde ein Zeitfenster von 17 Uhr plus minus einer halben Stunde für das Anmelden auf dem Schiff genannt. Im Internet hatte ich mir eine Stelle ausgesucht von der man unser Schiff, die TAVASTLAND, gut fotografieren könnte. Allerdings alles Hafengelände, was meist nicht frei zugänglich ist. Der erste Versuch, bei einer Ersthelferschule, schlug fehl. Obwohl man uns dort sehr freundlich versuchte zu helfen. Gleich daneben befindet sich ein Stahlhandel und dort wurde ich auf Nachfrage hilfsbereit an den Chef verwiesen. Mit meiner, extra für die Fahrt gekaufte, Warnweste bekleidet durfte ich auf das Hafengelände. Dort hatte ich dann die Chance das ganze Schiff zu fotografieren. Mit seinen 190,5 Metern Länge und 26,5 Metern Breite war die TAVASTLAND das bisher größte Frachtschiff mit dem wir gefahren sind. Entsprechend weit muss man vom Schiff entfernt sein, um es komplett abzulichten zu können.



Nachdem das geschafft war ging es zum Holstentor um bei dem diesigem Wetter ein paar Aufnahmen zu machen. Weiter ging es zur Petrikirche, welche einen Aufzug im Turm hat mit dem man auf eine Aussichtsplattform fahren kann. Die Petrikirche hat einen modernen Fahrstuhl, der einen nach oben bringt. Normalerweise hat man von dort oben einen wunderbaren Blick über die alte Hansestadt, leider an dem Tag nicht. Durch den feinen Regen war die Sicht eingeschränkt.



Die Bildbearbeitung hat einiges gerettet. Nach einem Spaziergang durch die Altstadt und einem kurzen Abstecher zum McDonald ging es durch die Beckergrube, wo mein großer Bruder mal mit seiner Familie gewohnt hat, zurück an die Trave. Vorbei an vielen Museumsschiffen ging es über eine Klappbrücke und unserem geparktem Auto vorbei noch einmal zum Holstentor. Aufgrund des nieseligen Wetters entschlossen wir uns das Museum im Holstentor zu besuchen, es war schöner als wir gedacht haben und wir verbrachten einige Zeit damit mehr über den Handel der Hanse und das Wachsen von Lübeck zu erfahren.

Pünktlich um 16:30 Uhr meldeten wir uns dann am Nordlandkai, wo unser Schiff lag. Da wir bereits von Zylmann avisiert waren klappte das prima und mit einer Magnetkarte vom Pförtner öffneten wir das Tor und fuhren zu einer zugewiesenen Stelle um unser Auto für die Woche der Fahrt abzustellen. Ein Matrose von der TAVASTLAND entdeckte uns und führte uns auf das Schiff. Aufgrund der Größe ist die Gangway ziemlich lang und steil. Daher wird normalerweise ein Korb vom Schiff herunter gelassen um das Gepäck (wir hatten eine Menge) an Bord zu hieven. Das klappte aber nicht und so half uns der Matrose und nahm meiner Frau den Koffer und von mir eine Tasche ab. Ich schleppte meinen Koffer allein hoch und war von der Größe des Schiffes angetan.

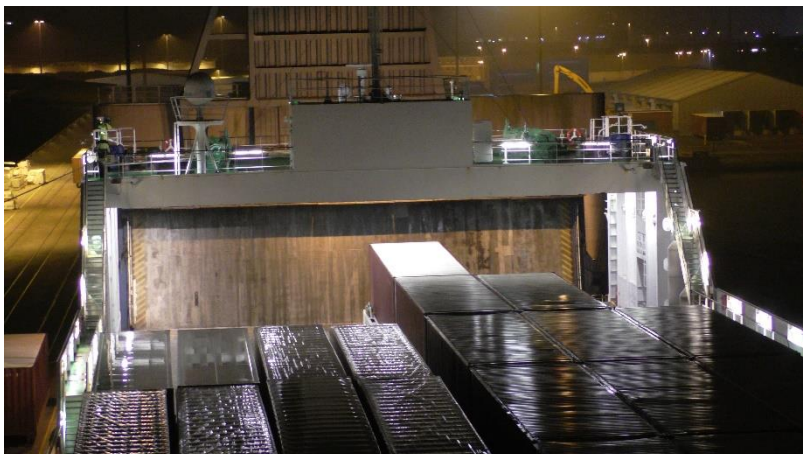


An Bord brachte uns der Matrose bis zur Kammer, welche wir als nicht so klein empfanden wie sie in anderen Reiseberichten von diesem Schiff beschrieben wurde. Es gab genug Stauraum und wir hatten sogar freien Blick aufs Wasser. Da es schon kurz nach 17 Uhr war, um 17 Uhr gibt es Dinner bis 17:30 Uhr, machten wir uns flugs auf zum Essen. Die TAVASTLAND hat einen gemeinsamen Essensraum, allerdings sind die Tische den jeweiligen Gruppen zugeordnet, ein Tisch ist für die Passagiere. So wie es aussah waren wir allein. Es gab an einem Büffet verschiedene Gerichte und viele Salate. Alles sah frisch und lecker aus. Wasser konnte mit und

ohne Kohlendioxid gepumpt werden. Nachdem wir uns gestärkt hatten ging es auf die Kammer, Marianne bezog die Betten und ich schrieb die ersten Zeilen für das Tagebuch. Hinterher zogen wir uns nochmal an, inklusive der Sicherheitswesten weil es schon dunkel war, und wollten unsere Reisepässe auf der Brücke abgeben. Der Brückenanzeiger war auf grün gestellt, das hieß man durfte drauf. Kurz vor der Tür zur Brücke wird das Licht auf Rotlicht umgeschaltet, damit man auf der Brücke die Umgebung gut im Auge behalten kann. Aber es war niemand auf der Brücke und so gingen wir wieder hinunter und raus an Deck. Niemand auf dem Schiff sprach uns an, so schauten wir einfach beim Beladen zu, was auf einem RoRo Schiff (die Abkürzung steht für Roll-on/Roll-off) ganz anders abläuft als auf einem Containerschiff. Die Schiffe auf dieser Linie transportieren hauptsächlich Papier, dieses befindet sich in Spezialbehältern die schwerer sind als normale Container und andere Maße haben (SECU Container, Stora Enso Cargo Unit). Sie können auf Lastwagenfahren transportiert werden, aber sie passen nicht auf normale Containerschiffe und können auch nicht per LKW transportiert werden. Der Vorteil ist, dass ihr viel höheres Gewicht die Anzahl der Container reduziert und damit die Umschlagkosten verringert. Der Nachteil ist, dass spezielle Transportlösungen erforderlich sind. Viel konnten wir allerdings nicht sehen, das Beladen ging nur sehr langsam vor sich. Nachdem uns zu langweilig wurde gingen wir wieder hinein und probierten mal den Aufenthaltsraum (Day room) aus. Dort gab es einen PC, gemütliche Sofas, einen Tisch zum Arbeiten oder Kartenspielen und jede Menge Zeitschriften und Bücher, auch in Deutsch.



Um 22:15 Uhr waren die Ladearbeiten abgeschlossen, die Gangway wurde eingeholt und es hieß endlich wieder "Leinen los". Nun ging es in Richtung Finnland, ganz hoch in den Norden. Draußen war es unangenehm kalt wegen der hohen Luftfeuchtigkeit, aber die Fahrt mit dem großen Schiff auf der schmalen Trave war faszinierend. Bis zur Ausfahrt von Travemünde sind wir noch wach geblieben, dann ging es in die Kojen, es war bereits nach Mitternacht.



2. Tag der Reise, Samstag, 25. Januar 2020

Um 7 Uhr ging es raus aus den Federn, das Frühstück an Bord startete, wie gewohnt, um 7:30 Uhr. Nach einer kurzen Wäsche ging es zum Frühstück. Die Wege auf diesem Schiff sind sehr kurz, die Küche liegt auf dem gleichen Deck und nur um die Ecke. Es gab das gewohnte Schiffsfrühstück mit Rührei und Würstchen, dazu verschiedene frisch gebackene Brötchen, Aufschnitt, Marmelade und allerlei Früchte. Der frisch aufgebrühte Kaffee weckte unsere Lebensgeister und so gingen wir kurz darauf an die frische Luft. Unsere Klimaanlage hatten wir in der Nacht zu hoch eingestellt, so hatten wir morgens 25 Grad in der Kammer. Da sich das Fenster, aus Sicherheitsgründen, nicht öffnen lässt, haben wir per offener Tür gelüftet. Nach einem Rundblick an Deck wurden wir vom zweiten Offizier gebeten in den Aufenthaltsraum zu kommen, er machte mit uns die Sicherheitsunterweisung, welche er sich auch quittieren lies. Danach zeigte er uns die Sicherheitseinrichtungen und beschrieb uns einige "Spielregeln" auf dem Schiff, wie zum Beispiel dem Verkauf von zollfreien Waren (Tabak, Süßigkeiten, etc.) der jeden Samstag, also heute, um 12:30 Uhr nach dem Lunch stattfinden sollte. Zu den Besonderheiten des Schiffes gehören auch ein Fitnessraum und eine Sauna, welches beides in angegebenen Zeiträumen von den Passagieren benutzt werden darf. Bei der Gelegenheit fragte ich den zweiten Offizier nach dem Prozedere für einen Landgang, unsere Reisepässe hatten wir ja nicht abgeben müssen. Er meinte das wäre ganz unkompliziert, wir sollten nur auf der Brücke die späteste Zeit für die Rückkehr erfragen und im Hafen die Sicherheitswesten tragen. Außer uns gab es anscheinend noch einen Passagier auf dem Schiff, wir kamen aber nicht richtig mit ihm ins Gespräch, da er nicht gut englisch sprach ging er uns aus dem Weg und blieb meist in seiner Kammer. In Kemi ist er von Bord gegangen.

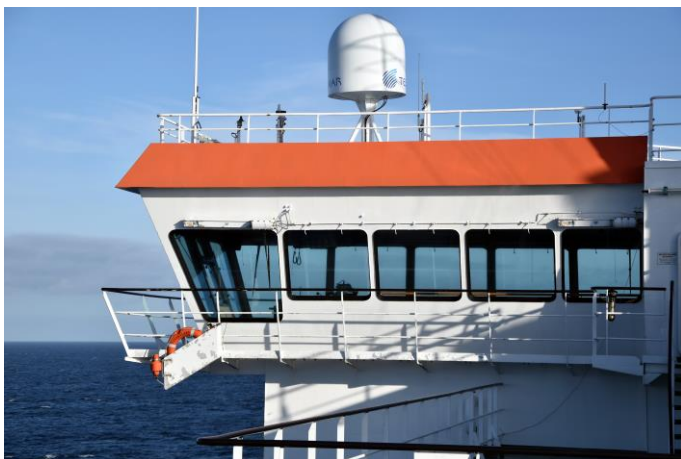


Der morgendliche Nebel verzog sich langsam und so gingen wir wieder hinaus auf das Deck, da wir auch einige Schiffe am Horizont entdeckt hatten. Mit der neuen Digitalfotokamera wurden ein paar Schiffe aufgenommen. Hier im unteren Teil der Ostsee war noch relativ viel Schiffsverkehr, weiter nach Norden würde er deutlich abnehmen. Das Wetter war noch immer etwas diesig, aber ich hoffte die Fotobearbeitung würde ein paar Aufnahmen verbessern. Das Schiff fuhr mit seiner "normalen" Reise Geschwindigkeit, dann ist die TAVASTLAND 16 Knoten schnell, das heißt 16 nautische Seemeilen in der Stunde. Maximale Geschwindigkeit des Schiffes sind 21 Knoten, dann verbraucht das Schiff allerdings doppelt so viel Rohöl, nämlich 45 Tonnen an einem Tag, das sind immerhin 45 000 Liter. Da lohnt es sich schon wirtschaftlich zu fahren und Treibstoff zu sparen. Wir hatten zwar den schönsten Platz im Essensraum, neben den Fenstern nach vorn, aber wir konnten auch verstehen warum sich allein Reisende auf dieser Art von Frachtschiffreise etwas verloren vorkamen. Mit Besatzungsmitgliedern kam man praktisch nicht ins Gespräch. Jeder ging seiner Wege. Auf der TAVASTLAND sind es eh nur wenige, 12 Crewmitglieder, wie in der Beschreibung des Schiffes stand. Frachtschiffe sind halt Arbeitsschiffe, man muss schon wissen

wie man sich selbst beschäftigt. Uns fiel das nicht schwer, außerdem kannten wir das von unseren ersten beiden Reisen.



Mittags gab es Rindergeschnetzeltes und Reis mit verschiedenen Saucen, dazu viele verschiedene Salate. Hinterher habe ich noch einen Kaffee getrunken. Danach war von 12:30 Uhr der Shop des Kapitäns geöffnet. Immer einmal in der Woche, Samstags nach dem Essen, verkauft der Kapitän zollfreie Dinge, wie alkoholfreies Bier, Zigaretten und Süßigkeiten. Auf dem Schiff gilt, wie auf vielen anderen Schiffen auch, Alkoholverbot. Wir kauften auch ein paar Dinge ein und ich entdeckte sogar alkoholfreies Weizenbier, von dem ich mir 4 Flaschen in den Kühlschrank unserer Kammer stellte. Die Rechnung dafür sollten wir später bekommen. Hinterher ging es schnell wieder nach draußen weil die Sonne aus allen Knopflöchern schien. Der Schiffsverkehr war noch sehr rege, einige Schiffe überholten wir, aber es gab auch eine Fähre, die FINNLADY, die uns überholte. Da das Dinner schon recht früh ist mit 17 Uhr, tranken wir nachmittags schon um 14 Uhr einen Kaffee im Aufenthaltsraum und spielten unser gewohntes Kartenspiel Skippo. Meine Frau aß eine leckere, warme kleine Apfeltasche. Leider ließ sich der Computer im Aufenthaltsraum nicht zum Leben erwecken. Eine Woche ohne Internet tat auch mal ganz gut.



Dieser Samstag war ein herrlicher Seetag, die Sonne verwöhnte uns und auf der Ostsee kräuselten sich nur leichte Wellen. Ab und zu rollte die TAVASTLAND etwas, wie man am seitlichen Horizont sehen konnte. Die Zeit vor dem Sonnenuntergang verbrachten wir in der Kammer und diese Zeilen wurden geschrieben. Je weiter wir jetzt nach Norden kamen, desto kürzer wurden die Tage. Wir hofften einen schönen Sonnenuntergang aufnehmen zu können, aber bevor das herrliche Farbenspiel einsetzte verschwand sie leider hinter einer Wolkenwand. Vor dem Abendessen würde es dunkel sein. Das Dinner war sehr schmackhaft zubereitet, es gab Hähnchenbrust im Speckmantel mit Kroketten, dazu Brokkoli Gemüse und Sauce. Die Salatbar war auch wieder sehr üppig und lies nichts zu wünschen übrig. Hinterher konnte man sich Eis nehmen, entweder im

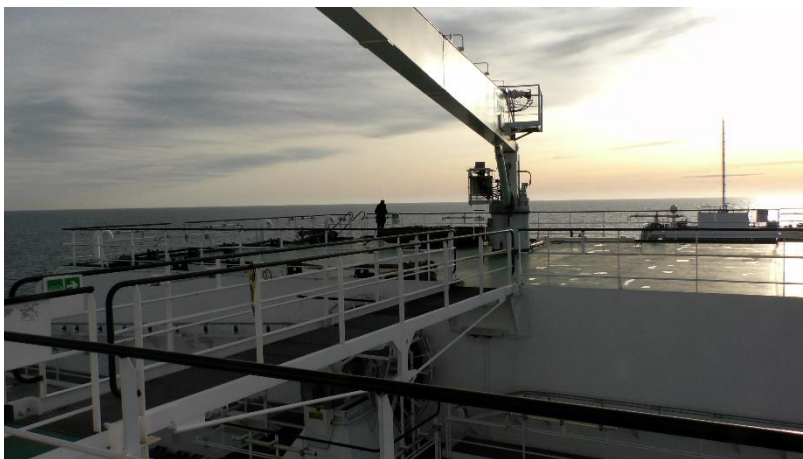
Hörnchen oder in der Schale. Selbstbedienung ist immer eine praktische Sache, dann bekommt man nicht zu viel oder zu wenig auf den Teller. Der eigene Verstand entscheidet über eine mögliche Gewichtszunahme in so einer Woche mit besonderer Verpflegung. Während des Essens gab mir der Kapitän einen Zettel mit der Aufstellung unserer gekauften Dinge. Sie belief sich auf 15 € und war absolut in Ordnung. Gleich nach dem Essen beglich ich unsere Schulden bei ihm.

Nach dem Abendessen probierten wir die etwas enge Dusche aus. Das war aber selbst mit meinen 1,90 Meter kein Problem, die Thermostatarmatur sorgte für wohlige Wärme und hinterher wurde beim Schreiben dieser Zeilen das erste alkoholfreie Bier getrunken. Bis jetzt hatte uns an dieser dritten Frachtschiffreise nichts enttäuscht. Da die letzte Nacht doch etwas kürzer war, wollten wir an diesem Tag etwas früher zu Bett gehen, die ersten 600 Kilometer hatten wir hinter uns. Meine Frau schaute noch etwas Fernsehen, vieles wird in Skandinavien in Englisch gesendet und untertitelt. Ich habe es vorgezogen ein mitgenommenes Buch zu lesen. Kurz vor 21 Uhr haben wir das Licht ausgemacht und uns in den Schlaf schaukeln lassen.

3. Tag der Reise, Sonntag, 26. Januar 2020

Dieser Tag hatte eine andere Einteilung, denn auf der TAVASTLAND gibt es am Sonntag um 10 Uhr einen Brunch und um 15:30 Uhr das Mittagessen (Dinner). Trotzdem kann man sich zu jeder Zeit in der Pantry bedienen und sich eine Wurst- oder Käsestulle schmieren. Auch die Getränke stehen rund um die Uhr zur Verfügung und die Auswahl war groß.

Nachdem wir in der Nacht des Öfteren ein leichtes Rollen des Schiffes bemerkt hatten, bin ich morgens erst um 7:40 Uhr aufgewacht. Wir hatten fast 11 Stunden geschlafen, der eine mehr der andere weniger. Draußen war es leicht diesig, wie der Blick aus unserem Fenster zeigte. Nach dem Waschen und Zähneputzen ging es erst einmal an Deck um frische Luft zu atmen. Die Klimaanlage lies sich sehr feinfühlig einstellen, wir schienen jetzt die richtige Temperatur getroffen zu haben. Sie funktionierte sehr gut, aber über Nacht wird es in der Kammer mit zwei Personen doch etwa stickig. Deshalb zogen wir uns an und gingen an Deck.



Draußen wehte eine ordentliche Brise und an Steuerbord konnten wir die Insel Åland sehen. Die Google Maps Daten aktualisierten sich nicht mehr, so war das Smartphone bei der Orientierung auch keine große Hilfe. Die Temperatur war nahe dem Gefrierpunkt, wie unser mitgenommenes Infrarotthermometer zeigte. Diesmal hatten wir ja auch eine Menge Lichtequipment dabei. Eine LED-Magnetlampe, Eine LED-Stirnlampe und eine starke LED-Taschenlampe. Zurzeit war der Tag in Oulu 3 Stunden kürzer als bei uns. Morgen im Laufe des Vormittages sollten wir Oulu erreichen und dann hoffentlich auch das erste Eis sehen.

Pünktlich um 10 Uhr waren wir beim Frühstücksbrunch. Es gab Spiegeleier, zur Freude meiner Frau auch welche die von beiden Seiten gebraten waren, dazu wieder kleine Würstchen und gebratenen Speck sowie kleine Bratkartoffeln. Alles nach meinem Geschmack. Als Nachtisch nahmen wir uns ein Stück Melone. Wer wollte konnte sich auch andere Dinge aus dem allzeit zugänglichen Kühlschrank nehmen. Rundumversorgung sozusagen. Der Kaffee war stark und schmeckte gut. In einem Buch über Finnland hatte ich gelesen dass die Finnen den auf der Welt höchsten Kaffee pro Kopf Verbrauch hätten.

Nach dem Brunch ging es in den Aufenthaltsraum um weiter am Tagebuch zu arbeiten, ein Buch zu lesen oder ein Sudoku zu lösen. Unser zusätzlicher Passagier schaute derweil das skandinavische Fernsehen, Skisport lief gerade. Als unser Mitreisender mit seinem Smartphone telefonierte versuchte ich heraus zu bekommen was für ein Landsmann er war, ich glaube er war ein Finne.

Kurz vor 12 Uhr ging es dann das erste Mal auf die Brücke. Wir hatten es zufällig richtig abgepasst, sonntags wird sauber gemacht (Cleaning day) und bis auf zwei total freundliche Philippinische Seeleute war niemand auf der Brücke. So konnte ich nach Herzenslust filmen und fotografieren, während Marianne sich die Navigation erklären ließ. Wie man uns sagte wechselt der Kapitän auf diesem Schiff jeden Monat und jeder hat wohl eine andere Einstellung den Passagieren gegenüber. Der jetzige ist wohl besonders restriktiv, er möchte auch nicht abgelichtet werden. Man erlaubte uns sogar die Sitzplätze zu benutzen, machte Fotos von uns und ich fertigte beeindruckende Aufnahmen von der riesigen Brücke an, dem Herzstück jeden Schiffes.



Etwas Besonderes auf der TAVASTLAND sind die im Boden der beiden Nocks eingelassenen Fenster im Fußboden. Sehr hilfreich beim Anlegen des Schiffes.



Für die Freundlichkeit der beiden Seeleute bedanken wir uns bei ihnen mit Süßigkeiten. Danach ging es wieder auf die Kammer, wo wir auch einen wunderbaren Blick nach Backbord hatten.



Nachdem unser "Logbuch" aktualisiert wurde haben wir uns wieder der frischen Seeluft ausgesetzt. Der Wind hatte nachgelassen aber die Temperatur war immer noch um den Nullpunkt herum. Der Schiffsverkehr hatte stark abgenommen und auf Steuerbord waren nur ein paar Fischerboote zu sehen. An Backbord zogen zwei Stückgutschiffe an uns vorbei. Nach einer halben Stunde an Deck wurde es uns langsam zu frisch und wir gingen wieder hinein, holten uns einen Kaffee aus der Pantry, dazu jeweils einen Donut, und spielten unsere obligatorische Runde Skippo. Danach wurde gelesen und bereits um 15:30 Uhr gab es heute das Abendbrot. Die Wolken gaben auch die Sonne nicht frei, so dass auch heute wohl kein schöner Sonnenuntergang zu erwarten war.

Das sonntägliche Dinner war ein Genuss. Es gab Mettbällchen auf Mehrkornbrotscheibchen mit Heringssalat und Schweinemedallions mit Kartoffelspalten und Frühlingszwiebeln, dazu erneut verschiedene Salate. Zum Nachtsch ein Früchte-Sahne-Kuchen. Was mir gefiel war die Zapfanlage für Wasser mit und ohne Kohlensäure, damit spart man eine Unmenge an Plastikflaschen. Ich mischte es mir immer mit einem der vielen verschiedenen Fruchtsäfte.

Nach dem Essen probierte ich an Deck die mitgenommene Dashcam aus. Zum Glück hatte ich ein kleines, flexibles Dreibeinstativ dabei, mit dem ich die kleine Kamera an einer Palette befestigen konnte. Der Wind hatte nämlich zugenommen und ohne Befestigung wäre mir die leichte Kamera sonst vom Deck geflogen. Es schien auch kälter geworden zu sein, man sah die Atemluft. Später sahen wir in der Wettervorhersage dass für Morgen in Oulu bis minus 17 Grad Celsius angesagt waren. Da würde unsere Thermounterwäsche zum Einsatz kommen. Den Rest des Abends verbrachten wir in unserer Kammer, Marianne schaute fern und ich las mein Buch weiter.

4. Tag der Reise, Montag, 27. Januar 2020

Heute sollten wir Eis zu sehen bekommen, mit diesem Gedanken standen wir morgens um kurz vor 7:00 Uhr auf. Tatsächlich, der Blick aus unserem Fenster zeigte die ersten kleinen Eisschollen auf dem Wasser. Nach dem Waschen zogen wir gleich unsere Thermounterwäsche an und noch vor dem Frühstück ging ich an Deck. Ich nahm das Infrarotthermometer mit um die Temperatur zu dokumentieren. Wahnsinn, damit hatte ich nicht gerechnet: 22,2 Grad Minus, das hatte ich mir gewünscht.



Zum Glück hatte ich mir meine warme Fellmütze aufgesetzt.



Fix ging es erst einmal rein zum Frühstück. Es gab Ei-Käse-Teigtaschen von denen ich anderthalb verdrückte. Dazu 2 Tassen starken Kaffee und als Nachtisch wieder ein Stück Honigmelone. Nach dem Frühstück wollte sich Marianne auch mal der Kälte aussetzen, wir zogen uns dick an und es ging zurück in den Eisschrank. Auf Deck suchte ich die kälteste Stelle und es waren sagenhafte Minus 22,6 Grad. Trotz des diffusen Lichtes versuchte ich ein bisschen zu filmen. Die ersten Eisschollen sahen malerisch aus, wenn man stärkeres Eis durchfuhr hörte man es auch an der Außenwand des Schiffes kratzen. Vor Oulu kamen auch ein paar kleinere Inseln in Sicht.



Zurück unter Deck installierte ich die kleine Dashcam im Aufenthaltsraum, um eine Zeitrafferaufnahme zu machen.

Jetzt wurde natürlich viel gefilmt und fotografiert, da war sie nun, unsere Eisfahrt. Da man mit Handschuhen nicht fotografieren kann, bekam ich zwischendurch ziemlich kalte Finger. Eine erneute Temperaturmessung ergab an der kältesten Stelle den Rekordwert von minus 24,7 Grad. Die tiefste Temperatur die ich bisher in meinem Leben erlebt hatte.



Unseren Spaziergang nach Oulu hinein strichen wir deshalb und mit einer Taxe zu fahren lohnte sich nicht, dafür gab es zum einen zu wenig in der kleinen Stadt zu sehen, zum anderen war das Licht doch ziemlich diffus für wirklich schöne Winteraufnahmen. So hatten wir vor nach dem Mittagessen im kleinen Hafen von Oulu ein paar Bilder zu machen.



Pünktlich um 12 Uhr gab es wieder Mittagessen. Diesmal Lasagne mit vielen frischen Salaten, dazu trank ich einen Kaffee um die müden Lebensgeister zu wecken. Wir waren vorher lange draußen um das Anlegen zu filmen. Das ist gar nicht so einfach wenn Eis im Hafen ist. Das Schiff macht zuerst hinten fest nachdem es mit dem Heckstrahlruder das Eis beiseite gespült hatte. Dann wurde das Eis zwischen dem Schiff und der Kaimauer mit Hilfe des Heck- und Bugstrahlruders raus gespült, damit das Schiff ganz an den Kai kam um fest zu machen. Ein interessantes Schauspiel, welches ich gefilmt habe bis ich das Gefühl hatte mir fallen gleich die Finger ab. Danach beobachteten wir das Festmachen, für die Hafendarbeiter bei den tiefen Temperaturen auch kein leichter Job.



Unseren ursprünglichen Plan zu Fuß in die Innenstadt von Oulu zu gehen hatten wir bei der Außentemperatur ja bereits aufgegeben und eine Taxe lohnte sich für die wenigen interessanten Dinge wie das kleine Oulu Castle und den dicken Polizisten nicht. So haben wir uns für einen kurzen Spaziergang am Hafen entschieden. Wir gingen auf die Brücke um uns abzumelden, aber wieder war niemand anzutreffen. Als uns ein Offizier zufällig über den Weg lief fragten wir ihn ob wir vom Schiff dürften. Er wollte wohl den Kapitän nicht stören und gab uns das OK mit der Auflage unbedingt die Sicherheitswesten zu tragen. Wir hatten uns ja extra eigene vorher gekauft, mit vielen Taschen und guten 3M Reflektionsstreifen. Also tütteln wir uns ordentlich ein, ich benutzte jetzt meine Winterstiefel und es ging raus und runter vom Schiff. Die Gangway war schon angebracht und ohne Koffer auch kein Problem. Vor dem Schiff machten wir einige Aufnahmen, stapften durch den Schnee den wir zu Hause wohl nicht zu sehen bekommen, und vertraten uns die Füße. Am Pier war das Schiff mit dem 10 000 V Kabel am Landstrom angeschlossen, die Hauptmaschine hatte gestoppt und es war sehr leise auf dem Schiff, die ständigen Vibrationen, an die man sich gewöhnt hatte, spürte man nicht mehr. Außerdem wurde das Schiff von einem Tankwagen aus mit Öl versorgt.



Als wir zurück auf das Schiff gingen hat sich Marianne noch nett mit einem unserer philippinischen Seeleute unterhalten. Mir lief einer der finnischen Ladearbeiter vom Hafen auf dem Schiff über den Weg. Er organisierte das Ent- und Beladen der TAVASTLAND. Mit ihm kam ich ins Gespräch und er erzählte mir einiges interessantes. So wiegen die Spezialcontainer beladen fast 100 Tonnen.



Vom Deck haben wir dann noch ein wenig den Ladearbeiten zugeschaut, aber auf dem Schiff kam es uns kälter vor als an Land. Aufgrund der Höhe spürte man auch den Wind stärker. Da ich beim Filmen immer die Handschuhe ausziehen musste froren meine Finger ordentlich und forderten mich zum Reingehen auf.



Es war auch Zeit für den nachmittäglichen Kaffee und unser Skippospiel. Nach unserer Zeit, auf dem Schiff wurde die Zeit nicht verstellt, war es kurz vor 15 Uhr als es zu dämmern anfang. Danach wurden die Gedanken wieder in Bytes verwandelt und das Tagebuch geschrieben. Im Aufenthaltsraum war es auch nicht mehr wirklich warm, wenn die Hauptmaschine nicht läuft muss wohl anders geheizt werden, jedenfalls hatten wir unseren Thermostaten in der Kammer auf Anschlag warm gedreht und es waren knapp 20 Grad im Raum.

Später wollte ich noch einmal raus gehen, um dann die Kammer wärmer zu empfinden. Jetzt ging es erst einmal zum Dinner. Heute gab es Lebergeschnetzeltes mit Kartoffelpüree und allerlei Salate, als Nachtisch eine Eis-Früchte-Torte. Außerdem hatte ich mir angewöhnt Kaffee dazu zu trinken, der wärmte einen schön auf. Danach ging es in den auch etwas kühlen Aufenthaltsraum. Marianne machte einen Schwedisch Kurs am Fernseher und ich las mein Buch weiter. Kurz vor 18 Uhr ging ich noch einmal warm angezogen auf Deck, es hatte angefangen zu schneien. Eine Temperaturmessung ergab wieder ca. Minus 24 Grad. Die Offizierin stand vor der Tür und rauchte. Sie hatte nicht einmal Socken an den Füßen, nur Sandalen. Als ich zu ihr sagte: "Meine Frau würde sterben wenn sie das sieht." meinte sie nur: "Ich bin das gewohnt" und lächelte.

Kurz vor 18 Uhr wurde die Hauptmaschine angeworfen und kurz nach 18 Uhr legten wir bereits ab. Jetzt wurde es auch wieder wärmer im Schiff. Das Schneetreiben hatte zugenommen und wir gingen in den Aufenthaltsraum, wo wir einen sagenhaften Blick nach vorn hatten. Wir erlebten wie die beiden extrem starken Scheinwerfer rechts und links angeschaltet wurden und dann ging es im Schneegestöber durch eine mehr oder weniger freie Fahrtrinne in Richtung Kemi. Nach den

notierten Fahrtzeiten der letzten Wochen sollte die Fahrt nur 4 bis 5 Stunden dauern. Damit konnte unser Zeitfenster für einen Landgang in Kemi eng werden, das würden wir aber am nächsten Tag erfahren. Jetzt genossen wir erst einmal die nächtliche Fahrt durch das Eis der nördlichsten Ostsee. Mit der Filmkamera und dem großen Stativ machte ich eine Zeitrafferaufnahme und ein paar Film-clips, auswerten konnte ich das erst zu Hause. Sicherlich abermals viel Material für einen unterhaltsamen Film, der dann am Schluss wieder bei YouTube auf meinem Kanal veröffentlicht wird.

Im Laufe des Abends wurde das Geräusch durch das Eis, welches am Rumpf des Schiffes schabte, immer lauter. Dabei sollte das Eis hier nur eine maximale Stärke von 40 Zentimetern haben. In strengen Wintern gab es wohl schon Eisstärken von 70 Zentimetern.

An der Pinnwand für Neuigkeiten stand wir würden auf dem Rückweg Husum anlaufen. Ein Hafen auf schwedischer Seite, wo das Schiff immer nur sehr kurz fest macht. Sicherlich ein unterhaltsamer Zwischenhalt.

Nach dem Duschen wurde weiter am Reisebericht gearbeitet, noch einmal nach vorn raus geschaut und vor dem Zubettgehen weiter gelesen. Hier oben das Polarlicht zu sehen ist nicht sehr wahrscheinlich, in unserem Fall bei dem starken Schneefall unmöglich. Die Temperaturen in der Kammer waren jetzt wieder recht angenehm. Die Fensterscheibe hat 7,5 Grad, in der Kammer waren es gemittelt gemütliche 22 Grad.

5. Tag der Reise, Dienstag, 28. Januar 2020

Der Tag begann mit einem Fehlstart, denn mein Smartphone wurde durch den finnischen Telefonanbieter auf die neue Ortszeit mit plus einer Stunde umgestellt. Dadurch wurden wir eine Stunde zu früh aus dem Tiefschlaf gerissen. In der letzten Nacht wurde ich um 0:34 Uhr ganz plötzlich wach, erst wusste ich gar nicht warum, es war ganz still. Aber genau das war es, die Antriebsmaschine war abgeschaltet, es herrschte Stille im Schiff, wir waren bereits in Kemi, die Stadt ist nur ca. 90 Kilometer von Oulu entfernt. Genau genommen lagen wir in Ajos, einer Halbinsel vor Kemi und ca. 12 Kilometer von dessen Zentrum entfernt. Nach dem Fehlstart lohnte es nicht sich wieder hin zu legen. So wuschen wir uns, zogen uns an und ich schrieb ein paar Zeilen. Vor dem Frühstück wollte ich draußen mal nach dem Rechten sehen, in der Kabine hörten wir Verladegeräusche. Beim Frühstück wollten wir auch erfragen wie lang unser Zeitfenster in Kemi sein sollte.



Es war etwas „wärmer“ geworden, wir hatten an der kältesten Stelle an Deck nur noch knapp Minus 20 Grad. Aber es war heftig am Schneien. Die Backbordseite des oberen Ladedecks war schon abgeräumt, aber es waren keine Ladearbeiten zu beobachten.

Das Frühstück war wieder lecker, es gab überbackenen Käsetoast und weich gekochte Eier. Dazu zwei Pötte Kaffee und zum Nachtsch erneut ein Stück Melone. Da uns der Kapitän über den Weg lief konnte ich ihn gleich nach dem Zeitfenster für Kemi fragen. Er meinte sie wollten mit den Ladearbeiten bis zum Mittag fertig sein, eventuell etwas früher, später korrigierte er dann die Zeit auf 11 Uhr. Im Hafen sollten wir sehr vorsichtig sein und in jedem Fall die Sicherheitswesten tragen. Der Besuch des Snow Castle in Kemi war damit gestorben, wir wollten bei dem Wetter, es schneite immer noch heftig, kein Risiko eingehen. Sollte bis um 9 Uhr die Sonne etwas hervor kommen wollten wir versuchen die im Hafen liegende SAMPO zu fotografieren. Bei dichtem Schneetreiben aber auch kein wirklich lohnendes Unterfangen.



Die Sonne kam zwar nicht raus, aber wir sind trotzdem vom Schiff runter und durch den dicken Schnee zum übernächsten Kai spaziert um die legendäre SAMPO, einen historischen Eisbrecher, aufzunehmen. Als wir zurück auf dem Schiff waren hatte ich Eis im Bart, das Schneegestöber hatte nicht nachgelassen. Nachdem wir noch kurze Zeit beim Laden zugeschaut hatten machten wir noch ein Selfie und dann ging es erneut in die Kammer zum Aufwärmen.



Es war erstaunlich wie schnell die Kleidung durch die Klimaanlage trocknete. Mit heißem Wasser und Saft machten wir uns ein Heißgetränk. Schnell wurde uns wieder warm. Wir waren froh eine Kammer mit freier Sicht nach draußen bekommen zu haben, etwas zu sehen gibt es im Hafen ja immer und wir lagen jetzt mit der Backbordseite (links) am Kai.



Zum Mittagessen gab es runden Leberkäse mit Kartoffel-Mohrrüben-Püree, vorweg eine leckere Lauchsuppe. Als Beilagen gab es wieder diverse Salat und wer wollte konnte sich hinterher bei den Süßigkeiten im Essensraum bedienen. Am Tisch für die Offiziere gab es, wie wir mittlerweile bemerkt hatten, eine feste Sitzordnung und wenn die obere der beiden Kaffeekannen leer war wurde der Griff in Richtung Küche gedreht. Spielregeln halt wie auf jedem Schiff.

Um kurz nach 13 Uhr wurde die Maschine angeschmissen und wir zogen uns nochmal an um das Ablege Manöver zu beobachten. Das Filmen war bei der beißenden Kälte schwierig, weil es mit Handschuhen nicht ging und ohne bekam man schnell steife Finger. Mittlerweile war es sehr diesig geworden und man konnte nicht weit schauen. Ein Schlepper im Hafen hielt die Fahrrinne frei und die SAMPO lief aus. Sie macht Ausflugsfahrten mit bis zu 150 Gästen. Die circa 3 stündige Fahrt kostet inkl. Mittagessen und schwimmen im Thermoanzug in der eisigen Ostsee knapp 300 €. Wir überholten sie nach kurzer Zeit. Aus dem Aufenthaltsraum heraus nahm ich unsere Fahrt durch die Eiswüste auf. Unsere Rückreise hatte begonnen.



Wir hatten uns an ein vorverlegtes Kaffeetrinken gewöhnt und so tranken wir ihn schon um 14 Uhr, aßen ein Stück Kuchen dazu und spielten wieder Karten. Nebenbei nahm die Filmkamera weiter unserer Eisfahrt auf. Um 15 Uhr herum fing es an dunkel zu werden und wir befanden uns immer noch im Eis. Laut war es nicht, was darauf hin deutete, dass das Eis hier nicht mehr besonders dick war. Es war interessant aus der Kammer heraus auf das Eis zu schauen, immer erstaunte es durch skurrile Formen die sich ständig abwechselten. Um 15:30 Uhr ließen wir das Eis hinter uns. Vor uns lag die offene, aber dunkle Ostsee.

Zum Abendessen gab es heute Fisch, so eine Art Heringsauflauf mit Kartoffeln und Mais, dazu wieder die diversen Salate. Wer abends nicht so deftig essen mag, für den stehen alle anderen Dinge, wie Wurst und Aufschnitt, im Kühlschrank parat. Das Essen war abwechslungsreich und bekömmlich.

Nach dem Essen sind wir wieder in die Kammer, wir wollten heute mal versuchen eine DVD aus der bordeigenen Sammlung zu schauen. Das klappte aber nicht. Es waren zwar jede Menge DVD's da, aber kein Abspielgerät. So verbrachten wir den Abend in unserer Kammer, lernten mit Hilfe des Fernsehers erneut Schwedisch und gingen um 21 Uhr zu Bett.

6. Tag der Reise, Mittwoch, 29. Januar 2020

In dieser Nacht hatte ich fester und länger geschlafen als in der Nacht zuvor. Das Maschinengeräusch wirkte wohl sehr einschläfernd auf mich. Um 6 Uhr hielt uns nichts mehr in der Koje. Leider lag ein unangenehmer Geruch in der Luft. Aus der Nasszelle kam er nicht, die Klimaanlage musste ihn in die Kabine blasen. Daher ließen wir nach dem Anziehen die Kammertür offen. Vor dem Frühstück wollte ich an Deck gehen, die Lage peilen und die Temperatur messen. In der Nacht musste es noch einmal geschneit haben. Auf dem Deck vor unserer Kammer lag frischer Schnee. Die Uhrzeit vom Smartphone hatte sich wieder auf unsere Zeit zurück gestellt, wir waren erneut im Netz von Schweden.



Auf dem Deck merkten wir wo der Geruch her kam. Husum ist anscheinend eine einzige, große Chemiefabrik für die Herstellung von Papier und es roch sehr unangenehm. So etwas hatte ich noch nie gerochen, aromatisch und etwas nach Gummi. Später habe ich im Internet gelesen: "Bis heute gibt es keine Sulfat-Zellstofffabrik auf der Welt, die nicht im Umkreis von zehn Kilometern ganz erbärmlich stinkt." Die dort ansässige Firma Metsä Board ist ein Hersteller von Faltschachtelkarton, Kraftliner und Zellstoff mit Hauptsitz in Espoo, Finnland. Leider konnte ich die Anlage nicht gut filmen, es herrschte ein regelrechter Schneesturm draußen. So schneidend kalt wie am Tag zuvor war es nicht mehr, das Thermometer zeigte zwischen minus 5 und 8 Grad. Das Schiff wurde in Windeseile mit den Produkten aus der Papierfabrik beladen, alles auf den gleichen Paletten wie die Spezialcontainer mit dem Papier aus Kemi und Oulu. Hier in Husum liegt das Schiff, wenn überhaupt, immer nur ganz kurz, maximal knapp 3 Stunden. Nicht einmal die Gangway wurde angebracht.

Wir freuten uns schon auf das Frühstück. Außer dem Chemiegeruch meinte ich gebratenen Bacon gerochen zu haben. Aber es gab Bohnen und kleine Würstchen und so etwas was wie Haferbrei aussah. Der Kapitän aß einen großen Teller davon, unser Geschmack war das nicht. Da dies schon unsere dritte Frachtschiffreise war konnten wir die Verpflegung vergleichen. Die Verpflegung auf der TAVASTLAND war gut, käme aber im Vergleich mit der auf der RUMBA und der FREDERIK auf Platz drei.



Kurz nach dem Frühstück wurde die Maschine angelassen und wir legten ab. An Deck herrschte ein regelrechter Schneesturm, trotzdem versuchte ich das Wendemanöver aufzunehmen. Das über 1000 PS starke Heckstrahlruder brachte die TAVASTLAND schnell in die richtige Richtung um den Liegeplatz in Husum zu verlassen, um wieder auf die Ostsee zu kommen und Richtung Lübeck zu fahren. Aufnahmen draußen zu machen war kaum möglich, es herrschte kräftiges Schneetreiben, die Temperatur an Deck waren aber nur noch laue minus 7 Grad, trotzdem froren mir die Finger beim Filmen.



Auf der Ostsee hatte die Dünung aufgrund des stärkeren Windes zugenommen, die Kammer knarzte etwas und das Schiff rollte. Wir schätzten ungefähr Windstärke 7. Der Koffer fing an durch die Kabine zu rollen, eine Seefahrt die ist lustig. Als ich mir etwas zu trinken holte, ich mixte immer warmes Wasser mit Cranberrysaft, schaukelte es so stark, dass ich die ganze Gangbreite für den Rückweg brauchte. Vor dem Mittagessen ging ich noch einmal an Deck um das Rollen des Schiffes aufzunehmen. Wer eine Frachtschiffreise unternehmen will sollte seefest sein. Den Rest des Vormittags verbrachten wir mit der Betrachtung der kuddeligen See und dem Lesen.

Zwischendurch ging es immer wieder mal an Deck. Die frische Luft tat nach dem Gestank der Papierfabrik richtig gut. Die TAVASTLAND war jetzt stark beladen und lag dadurch tief im Wasser. Wie wir später gesehen haben hatten wir beim Einlaufen einen Tiefgang von 7,5 Metern.



Um konsequent zu sein will ich das heute Mittagessen auch wieder beschreiben. Es gab eine Vorsuppe, Eine Bratkartoffelpfanne mit Würstchen und Fleischstücken, dazu Spiegeleier und die diversen Salate. Diesmal sogar rote Beete, die ich besonders gern esse. Dazu den obligatorischen Kaffee. Alles sehr bekömmlich und in jeder Weise ausreichend. Obst und Süßigkeiten kann man sich auch nehmen. Das Wetter hatte sich nicht groß geändert, die Wolken hingen niedrig und die Sicht war sehr schlecht. Die starke Dünung hatte aber nachgelassen, das Schiff schaukelte nur noch mäßig. Wir wollten noch etwas ausruhen und danach raus und die frische Luft genießen. Mein erstes Buch hatte ich auch durch gelesen, "Das Paket" von Sebastian Fitzek. Von dem Autor hatte ich noch nichts gelesen, aber das Buch war spannend und machte Spaß auf mehr. Ein dickes Buch hatte ich noch dabei.

Vor dem Kaffeetrinken sind wir noch einmal raus. Der Wind hatte so stark zugenommen, dass Marianne Angst hatte von Bord zu fliegen. Meine knapp 120 kg standen da schon etwas stabiler im Wind, der jetzt mit ca. Windstärke 7 blies. Aber ich wollte mir nicht die Gelegenheit entgehen lassen die wilde See zu filmen. Der Wind kam nun mehr von vorn, dadurch lag das gut beladene Schiff recht stabil im Wasser. Trotzdem schaukelte es noch den ganzen Nachmittag, welchen ich hauptsächlich mit Lesen verbrachte.

Pünktlich um 17 trafen sich fast alle erneut zum Diner. Diesmal gab es gebratene Hähnchenschenkel mit Kartoffelspalten und einer Sauce, dazu abermals die verschiedenen Salate. Als Nach-tisch nahmen wir uns hinterher ein paar Weintrauben. Je weiter wir nach Süden auf dem Rückweg waren, desto ruhiger wurde die See, bildete wir uns ein. Vielleicht hatten wir uns aber auch an die Schaukelei gewöhnt, genauso wie an das Dröhnen des Schiffsdiesels. Ich hatte in der Schiffsbibliothek ein weiteres spannendes Buch vom Autor Sebastian Fitzek gefunden (Passagier 23), damit wollte ich den Abend verbringen, während meine Frau wieder Schwedisch Unterricht am Fernseher erhielt. Mein neues Buch war so spannend, das ich bis nach 22 Uhr gelesen habe.

7. Tag der Reise, Donnerstag, 30. Januar 2020

Der vorletzte Tag unserer Eisreise in den Norden der Ostsee begann um 6:45 Uhr. Ganz von allein wachte ich auf, der Wecker des Smartphones war für 7 Uhr eingestellt. Vor dem Frühstück wollte ich wieder die Lage auf Deck prüfen, der Schnee hatte uns wohl verlassen. Heute zum Frühstück wollte ich den Kapitän fragen ob uns jemand die Maschine zeigen könnte. Außerdem sollte heute der "Fire drill", eine Feuerlöschübung, stattfinden und wir wussten nicht ob wir daran teilnehmen sollten. Denn dann hätten wir beim Start der Sirenen warm angezogen gleich auf die Brücke gemusst.

Beim Anstellen zum Frühstücksbuffet stand der Kapitän vor mir und so konnte ich gleich meine Fragen loswerden, beim Frühstück wollte ich ihn nicht stören. Zum "Fire drill" meinte er nur: "ignore that" (ignoriere das) und zum Besuch des Maschinenraumes sollte ich den Leitenden Ingenieur fragen. Daraufhin musste ich ihm eine dritte Frage stellen, nämlich wer denn das wäre. Schließlich hatte sich uns nur der Offizier der für die Sicherheit zuständig ist vorgestellt. Der Kapitän meinte nur der LI säße ihm gegenüber. Also saßen wir heute etwas länger beim Frühstück und warteten auf den Leitenden Ingenieur. Als dieser sein Frühstück beendet hatte lief ich hinter ihm her und fragte höflich. Der LI druckte etwas und meinte im Moment wäre es schlecht, er würde uns informieren. Auf der FREDERIK hatte der LI eine Freude daran uns sein "Reich" zu zeigen, auf der TAVASTLAND war das anscheinend anders. Vielleicht hing es aber auch mit der heute stattfindenden Feuerlöschübung zusammen.



Nach dem Frühstück ging es wieder an Deck, die Temperatur war deutlich über Null und der letzte Schnee auf dem Schiff schmolz dahin. Die ersten Schiffe tauchten erneut auf, der Schiffsverkehr wurde reger. Die Windstärke hatte abgenommen und das Schiff lief ganz ruhig auf seinem Kurs. Nur die Vibrationen der Maschine waren zu spüren. Auf Backbord fuhren wir an der Insel Gotland vorbei. Zwischen den Wolken hindurch lugte die Sonne ab und zu hervor.

Kurze Zeit später bot uns der LI die Besichtigung des Maschinenraumes an. Für mich, wie immer, interessanter als der Besuch der Brücke. Die TAVASTLAND hat zwei Hauptmaschinen mit jeweils 9000 KW, was 12069 PS entspricht. Zusammen also über 24 000 PS.



Was sie auch braucht um durch dickes Eis fahren zu können. Beide Maschinen werden über ein Getriebe auf eine Antriebswelle geleitet. Da der Maschinenraum vorn im Schiff ist, muss eine lange Welle die Schiffschraube hinten antreiben. Die Welle ist ca. 120 Meter lang und wird in 18 Lagern gehalten.



Etwas über 100 Umdrehungen in der Minute von der Welle reichen um das Schiff mit der 5,5 Meter im Durchmesser großen Schiffschrauben anzutreiben. Das Ruderblatt hat eine Oberfläche von 22,5 m². Die Besichtigung des riesigen Maschinenraumes war beeindruckend. Der LI war sehr freundlich und hat uns alles erklärt und Fragen beantwortet. Mit einer Süßigkeit haben wir uns bei ihm bedankt. Hinterher war uns recht warm und wir gingen zum Abkühlen erst einmal wieder an Deck. Der Wind hatte noch mehr nach gelassen und langsam zog an Backbord die Insel Gotland an uns vorbei.

Am Vormittag kam auch die Sonne noch einmal heraus, wir genossen sie an Deck und ich schoss noch einige Fotos. Die Ostsee lag ganz ruhig und das Schiff fuhr ganz sanft durch die See. Wie uns der LI sagte brauchte das Schiff für einen Törn von Lübeck nach Oulu, Kemi und zurück ca. 200 Tonnen Treibstoff. Die ETA (estimated time of arrival, voraussichtliche Ankunftszeit) für Travemünde morgen früh war für 8 Uhr am schwarzen Brett angeschlagen. In Schlutup sollte von 9:30 bis 10:30 Uhr entladen werden und wenn alles klappte wären wir um 12 Uhr am Nordlandkai in Lübeck.

Zum Mittagessen gab es heute Chilli con carne, sehr lecker, mit Reis und Knoblauch Baguette, dazu wieder verschiedene Salate. Ich hatte mir auf dem Schiff angewöhnt dazu eine Tasse Kaffee zu trinken, damit man nicht nach dem Essen in ein "Verdauungstief" fiel.

Den Nachmittag verbrachten wir mit lesen, aus dem Fenster schauen und um 14 Uhr, zum Kaffee trinken, wurde noch einmal Karten gespielt. Zwischendurch schnappten wir an Deck frische Luft. Die Sonne hatte sich leider verkrümelte, der relativ schwache Wind kam jetzt direkt von vorn. Das Buch von Sebastian Fitzek war so spannend, dass ich es wohl heute noch durchlesen wollte. Das hatte ich auch lange nicht mehr getan, ein dickes Buch in anderthalb Tagen durch zu lesen.

Um 17 Uhr, pünktlich wie jeden Tag, ging es erneut zum Dinner. Das letzte auf dieser Fahrt. Es gab eine Gemüsesuppe mit kräftiger Fleischeinlage, dazu ein frisch gebackenes, dunkles Mehrkornbrot welches sehr gut schmeckte. Ich mochte das so gern, dass ich mir einen Nachschlag holte. Marianne aß zum Nachtschisch noch einen Kirschkuchen mit Sahne. Den Rest des Abends verbrachten wir im großen Aufenthaltsraum, schauten Fernsehen und ich lass mein zweites Buch zu Ende. Eine leichte Dünung wiegte uns danach wieder in den Schlaf.

8. Tag der Reise, Freitag, 31. Januar 2020

Bevor der Wecker des Smartphones angehen konnte wachten wir auf und es ging ins Bad. In der Nacht roch ich ganz leicht die Abgase des Schornsteines, bei ungünstigen Windverhältnissen zieht sie die Klimaanlage wohl an. Meine Frau hatte schon vor zwei Tagen leichtes Nasenbluten, heute

Morgen hatte ich das auch zum ersten Mal. Die Luft der Klimaanlage ist wahrscheinlich ziemlich trocken. Wer da empfindlich ist sollte sich für die Reise mit entsprechenden Präparaten versorgen. Marianne begann schon einzupacken, nach dem Frühstück wollten wir die Einfahrt nach Travemünde genießen. Google zeigte uns, dass wir uns in Höhe Fehmarn befanden, bis zur Aufnahme des Lotsen sollte es noch etwas dauern.

Um 7:30 Uhr ging es das letzte Mal pünktlich zum Frühstück. Die Köchin verwöhnte uns mit einem Käse-Schinken-Ei-Toast dazu wieder verschiedene Brötchen und Aufschnitt. Wir beeilten uns mit dem Frühstück um das Einfahren nach Travemünde nicht zu verpassen. Da ich mich schnell aufmachte, konnte ich noch Filmen wie der Lotse an Bord gekommen ist.



Der Wind blies jetzt ziemlich stark von vorn und man stand auf dem Deck im Abgas der Maschine. Die Einfahrt nach Travemünde und die Fahrt auf der Trave im hellen waren sehr interessant. Die Fahrwinne ist sehr eng und man fährt ganz nah an Allem vorbei. Die Fahrt auf dem Nord-Ostsee-Kanal wird immer als besonders interessant beschrieben, die Fahrt auf der Trave ist es genauso. Malerisch fährt man in vielen Kurven an sehenswerten Orten vorbei. Im Aufenthaltsraum hatte ich extra meine Dashcam aufgebaut um die Fahrt im Zeitraffer Tempo aufzunehmen,



9:30 Uhr waren wir pünktlich in Schlutup um dort zu entladen. Dazu musste das große Schiff wieder auf der Stelle gedreht werden und es war sehr eng. Während des Entladens gingen wir erst einmal hinein um uns etwas aufzuwärmen, Marianne hat sich noch ein Stück Kuchen aus der Bordküche gegönnt. Danach ging es abermals fix an Bord, die Fahrt auf der Trave war sehr abwechslungsreich. An Steuerbord sahen wir wie die 1997 gebaute und 88 Meter lange HAGLAND BOSS mit Holz beladen wurde.



Der Schiffsverkehr war in Schlutup, gegenüber vom Lehmann Kai, sehr rege. Diverse Schiffe fuhren an uns vorbei und ich konnte herrlich filmen und fotografieren. Zweimal wurde ein großes Schiff direkt vor uns gedreht, das war sehr spektakulär, weil dort recht wenig Platz ist. Eines davon war die GENCA mit 205 Metern Länge und Baujahr 2007. Sie lag später auch am Nordlandkai.



Kurz vor 11 Uhr wurde die Ladebordwand wieder hochgefahren und es ging weiter Richtung Nordlandkai. Vorbei an einigen Schiffen durch eine recht enge Trave. Kurz vor dem Nordlandkai wurde abermals gedreht, was nur mit Hilfe der Strahlruder möglich ist. In den Nordlandkai muss die TAVASTLAND rückwärts einfahren. Zwei Schiffe lagen dort schon.



Im Hintergrund konnte man die 7 Turmspitzen von Lübeck sehen. Wir waren wieder zu Hause. Unser Gepäck hatten wir schon auf das Deck gestellt, in der Hoffnung, dass es uns mit dem Kran nach unten gehievt würde. Aber niemand kümmerte sich um uns, selbst als die Gangway schon

angebracht war. Einen philippinischen Seemann, der uns über den Weg lief, fragten wir ob wir von Bord dürften. Der meinte nur ja und bot uns auch an einen Koffer zu nehmen. So haben wir unsere Sachen genommen und sind damit zweimal die schmale, steile, lange Gangway hinunter gegangen, um eine Hand für das Geländer frei zu haben. Der philippinische Seemann wehrte sich heftig gegen ein Trinkgeld, aber ich habe es ihm trotzdem zugesteckt. Das Auschecken am Nordlandkai ging problemlos und kurz nach 16 Uhr waren wir zurück in Schulenburg. Alles in Allem hat uns diese ca. 3500 Kilometer lange Reise gut gefallen.

Fazit der Reise:

Eine Eisfahrt mit tiefen Temperaturen ist ein einmaliges Erlebnis. Beides durften wir auf unserer Reise nach Oulu und Kemi in Finnland erleben. Die Verpflegung war gut und die Kammer für unsere Bedürfnisse ausreichend. Der Zugang zur Brücke stand uns jederzeit offen, wir haben ihn aber nur einmal genutzt da dort viele Bereiche nicht betreten werden dürfen, nach vorn schauen kann man auch sehr schön vom Aufenthaltsraum aus. Die Seeleute waren immer nett und hilfsbereit. Mangelhaft waren die Kommunikation mit den Offizieren, sowie die Anbindung ans Internet. Der Zugang per WiFi ist für Passagiere gesperrt und der einzige, zugängliche PC hatte seinen Geist aufgegeben. Wenn einem diese zwei Negativposten nicht so wichtig sind ist es eine empfehlenswerte Reise.

Hilfreiche Links für die Frachtschiffreise mit der TAVASTLAND:

Unser Film von der Reise auf YouTube:

Wird noch geschnitten

Meine Seite zum Thema Frachtschiffreisen:

<http://cargoshiptravel.de/index.htm>

Frachtschiffreise erklärt bei Wikivoyage:

<https://de.wikivoyage.org/wiki/Frachtschiffreise>

Frachtschiff-Touristik Kapitän Zylmann GmbH:

<https://www.zylmann.de/frachtschiff-touristik.html>

Schiffsverkehr-Datenbank:

<https://www.marinetraffic.com/de/ais/home>

Webcam in Travemünde:

<https://www.wetter.com/hd-live-webcams/deutschland/luebeck-travemuende-aja-resort>

Webcam in Oulu:

<https://www.ouka.fi/oulu/english/oulu-webcams>

Wettervorhersage für Oulu:

<https://en.ilmatieteenlaitos.fi/weather/oulu>

© Karl Heinz Iwannek, Schulenburg 04.02.2020