

Verändertes Zeitgefühl auf der „Guayaquil Express“

Praktikumsbericht Hapag-Lloyd vom 26.07. bis 03.09.2018

Alexander Scholz 28.09.2018

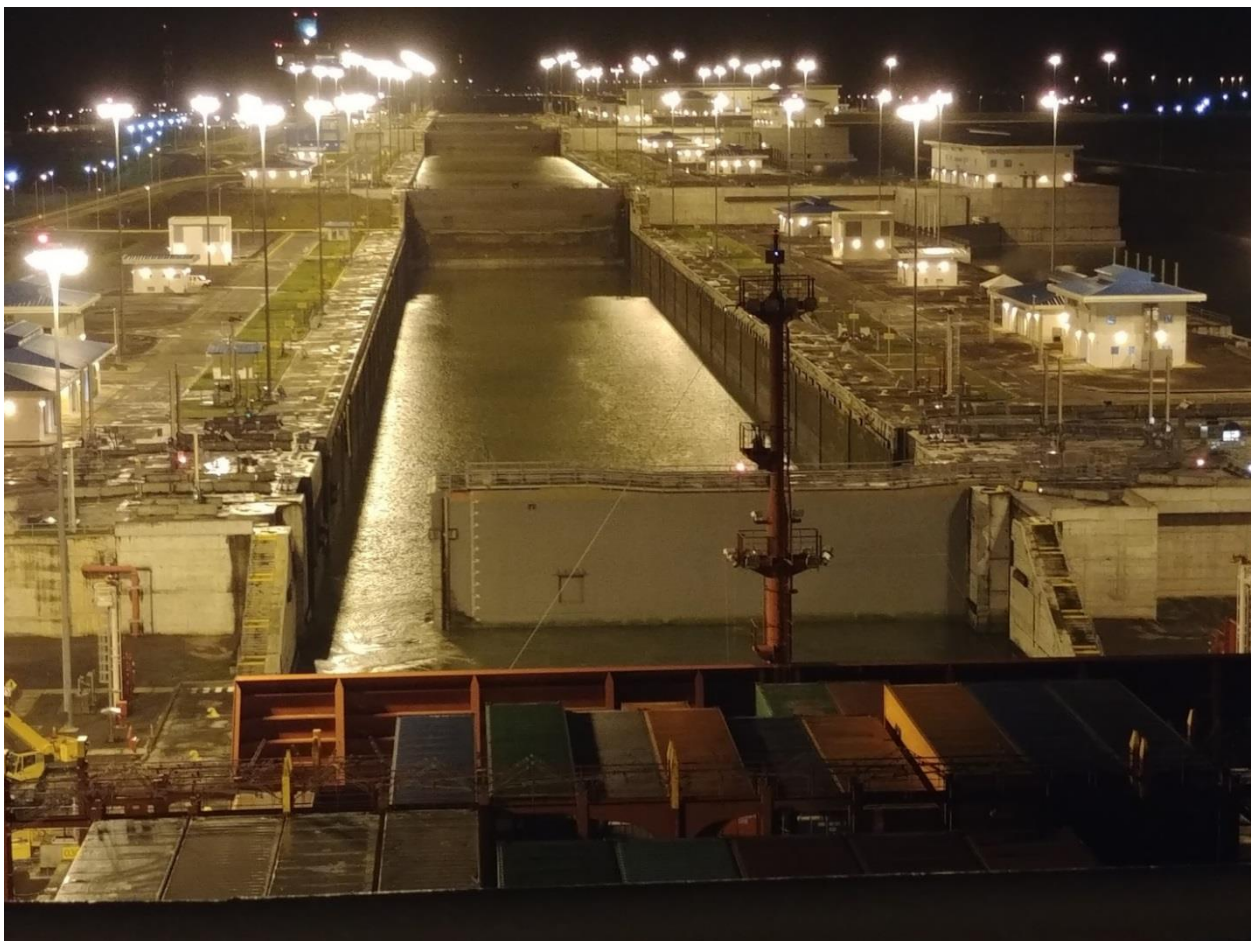


Immer, wenn ich an die Nordsee gekommen bin oder in den Hamburger Hafen, war ich fasziniert von den Schiffen – ob Kutter, Barkasse, Schlepper, Containerschiff oder Segelschiff. Die Betriebsamkeit im Hamburger Hafen mit seinen Docks und Ladekränen beeindruckte mich besonders. Nachdem ich bereits ein Praktikum auf einem Binnenschiff auf dem Rhein und den Segelschein erworben hatte, war ich infiziert. Mein Traum, einmal auf einem Giganten, einem Containerschiff mitfahren, die Mannschaft erleben, die Technik erfahren. Nach Suche im Internet stieß ich auf die Möglichkeit eines Ferienfahrerprogramms des VDR. Nach einer umfangreichen Bewerbung, die auch die Seediensttauglichkeit einschloss, freute ich mich riesig, dass sich die weltweit tätige Reederei Hapag-Lloyd bei mir meldete und mir die Mitfahrt auf dem Containerschiff Guayaquil Express anbot. Die Guayaquil Express ist nagelneu, 2017 in Dienst gestellt, 333 Meter lang und 48 Meter breit, mit 26 Mann Besatzung. Die unglaubliche Menge von 10500 TEU – Containern können geladen werden. Die Geschwindigkeit 21 Knoten oder ca. 40 km/h. Damit werden ca. 1000 km in 24 Stunden zurückgelegt. Und auf diesem Schiff sollte ich 5 Wochen mitarbeiten. Zur Vorbereitung

erhielt ich Arbeitskleidung, musste mich impfen lassen, Visa beantragen, Gepäck packen und die Anreise per Flug am 26.07.2018 ab Düsseldorf via Madrid nach Callao (Peru) antreten. Auch meine Schule stellte mich frei, für den Fall, dass das Schiff einige Tage nach dem Ende der Sommerferien einlaufen sollte. Eine so lange Reise war nicht nur anstrengend und aufregend, sondern ich war mit meinem Mitpraktikanten auch das erste Mal auf mich alleine gestellt. Nach einem 24 - stündigen Flug kamen wir in Südamerika an. Entgegen dem geplanten Ablauf konnten wir nicht direkt zum Schiff gefahren werden, sondern wurden in ein Hotel gebracht, da die Guayaquil Express noch auf Reede lag. Das war schon mal die erste Lektion; wenn ein Schiff auf Reede liegt, bedeutet das, es liegt vor Anker und wartet auf die Einfahrt in den Hafen. Den nächsten Tag war es dann so weit. Ich wurde zum Hafen gebracht. Zum ersten Mal sah ich das Schiff in seinen gigantischen Ausmaßen. Der schwarze Rumpf, mindestens 20 Meter hoch mit dem weißen Schriftzug HAPAG - LLOYD; was für ein Koloss. Am Bug das Hamburger Wappen. Zur Begrüßung kam der zweite Offizier, ein fester Händedruck und ich wusste, hier wird gearbeitet. An Bord bekam ich eine Kammer zugewiesen. Ein Bett, Schreibtisch und eine eigene Dusche. Nachdem ich mich bei dem Kapitän vorgestellt und alle benötigten Dokumente abgegeben hatte, bekam ich einen ersten Rundgang, um das Schiff kennenzulernen. Nach einer ersten Sicherheitseinweisung durfte ich dann meine Eltern von Bord aus anrufen, um diesen meine ersten Eindrücke zu schildern, aber „kurz“ halten, denn per Satellitentelefon kostet das „richtig Geld“. Die verbleibende Zeit nutzte ich, indem ich mich an Bord umschaute, um erste Gespräche mit der mir gegenüber sehr aufgeschlossenen Besatzung zu führen. Eine solche Offenheit hatte ich nicht erwartet und war begeistert. Später durfte ich bereits beim Auslaufen auf der Brücke dabei sein und stellte erste Fragen, welche den Fahrbetrieb auf der Brücke betrafen. Viele Fragen blieben auch offen, da es einfach für einen Abend zu viele waren. Allerdings sollten diese in den nächsten Wochen alle beantwortet werden.

Einige davon bereits am nächsten Tag, welchen ich auf der Brücke verbrachte und anschließend eine umfangreiche Sicherheitsbelehrung und Führung bekam. Anschließend lernte ich weitere Offiziere kennen und machte mich das erste mal etwas mit dem Arbeitsalltag vertraut. Den Abend verbrachte ich im Aufenthaltsraum, um auch die philippinische Mannschaft kennenzulernen. Es wurde viel Musik gemacht, sich unterhalten und Kicker gespielt.

Inzwischen waren wir ausgelaufen und auf dem Weg nach Chile. Ich stand bereits früh auf, um pünktlich zu der Arbeitsbesprechung im Maschinenraum anwesend zu sein. Mir wurde ein Bereich im Maschinenraum zugewiesen, für den ich verantwortlich war. Dort musste ich Ordnung halten. Umso weiter wir Richtung Süden unserem nächsten Hafen Valparaiso entgegenfuhren, umso kälter wurde es. In Valparaiso hatte ich meinen ersten Landgang. Mit unserem Offizier besuchte ich einige Aussichtspunkte, von welchen wir einen tollen Blick auf unser Schiff, den Hafen und die farbenfrohe Stadt hatten. Ein Besuch im Restaurant Hamburg - dann ging es wieder zurück auf das Schiff. Von diesem südlichsten Punkt meiner Fahrt ging es nun wieder zurück nach Callao, Buenaventura und schließlich zur Einfahrt in den Panamakanal. Die Tage an Bord vergingen schnell mit allerlei Arbeit im Maschinenraum, bei der Kontrolle der Container und Einblicken bei der Navigation auf der Brücke. Auf See, stellte ich fest, verändert sich das Zeitgefühl. Ruckzuck waren die Tage vergangen. Die Weite des Meeres, die ständige Krängung des Schiffes, der gleichmäßige Tagesablauf machten mich zufrieden.



Mit der Passage des Panamakanals stand nun ein absoluter Höhepunkt der Reise bevor; der Durchgang vom Pazifik in den Atlantik. Panama City hat eine

beeindruckende Skyline. Wir mussten einige Zeit warten, wie viele andere Schiffe auch. Dann war es so weit. Verschiedene Lotsen kamen an Bord und die Guayaquil Express wurde durch Schlepper zur ersten Schleuse bugsiiert. Da unser imposantes Schiff mit einer Länge von 333 Metern und einer Breite von 48 Metern das größtmögliche Schiff ist, welches in die Panamaschleusen passt, war die Einfahrt in die nur wenige Meter breitere Schleusenbecken beeindruckend. Die Schlepper blieben mit in der Schleuse, als sich das gigantische Schleusentor schloss. Jede Schleuse besteht aus drei Schleusenbecken. Jeweils einige Meter wurde das Schiff gehoben. Bei der Einfahrt war es Nacht und der Blick von der Brücke auf das uns folgende Schiff und die beleuchtete Schleusenanlage wird mir in Erinnerung bleiben. So wurde das Schiff durch die Schleusenanlagen erst gehoben, dann wurde Panama durchquert und am Atlantik wurde wieder auf den Meeresspiegel gesenkt. Die ganze Querung dauerte ca. 12 Stunden, die Mautkosten für unsere Durchfahrt ca. 1,5 Millionen Euro. Nun waren wir in der Karibik. Dort liefen wir den Hafen Cartagena in Kolumbien an. Unser Schwesterschiff die Valparaiso Express lag bereits im Hafen. Auch hier wurde



umgehend mit dem Ent- und Beladen der TEU-Container begonnen. Dabei ragen riesige Gantry (Entladekräne) über das Schiff, die im Minutentakt Container aufnehmen und verfahren. Die Logistik ist erstaunlich. Nach einem Landgang in der wirklich schönen Stadt, ging es weiter über die glasklare Karibik in Richtung Dominikanische Republik. An Bord wurden wir bestens gepflegt und hatten unsere Aufgaben. Ich fertigte eine Leiterauffhängung, die ich ausmessen, zusägen, feilen und schweißen musste. Dies alles wurde mir gut

erklärt und machte mir Spaß. Zudem lernte ich durch den Bordelektriker einige Steuermodule und Schalteinrichtungen kennen.

Immer, wenn wir im Hafen lagen, wurde die Maschine überprüft. Dafür wurde die Hauptmaschine geöffnet, um die Kolben und Kolbenringe zu inspizieren. Die Maschine ist so groß, dass der 2. Ingenieur und ich in den Zuluftschacht hineinkriechen mussten, wobei die Kolben jeweils einzeln nacheinander in die Kontrollpositionen gebracht werden müssen. Das geschieht in jedem Hafen, um die Sicherheit zu gewährleisten. Von allen diesen Arbeiten werden Berichte angefertigt. Ich habe den 2. Ingenieur immer gerne begleitet. Von diesem bekam ich auch die Aufgabe, eine Ausarbeitung über das Kühlwassersystem zu erstellen. Damit hatte ich in meiner Freizeit, in meiner Kammer richtig zu tun. Aber zurück zur dominikanischen Republik. An einem Strand, wie auf einer Postkarte sind wir kurz Schwimmen gegangen. Dann ging es weiter über den Atlantik Richtung Europa. Die Überfahrt war ruhig, der Seegang kaum vorhanden und der Höhepunkt unser abendliches Kickerturnier.

Aber das sollte nicht der Höhepunkt bleiben. Der „Höhepunkt“ des Schiffes ist der ca. 60m hohe Kamin. Zu diesem sollte ich mit dem 2. Ingenieur über die innenliegende Schachtleiter aufsteigen. In dem Schaft liegen zwei heiße, senkrecht nach oben laufende Abgasrohre, daneben die Steigleiter. Zum Aufstieg und oben auf dem Kamin mussten Schutzmasken getragen werden. Die Herausforderung nahm ich an, oben angekommen hatte ich einen Blick auf die vor uns liegende Brücke.



In Europa liefen wir die Häfen Rotterdam, London und schließlich, nach 9.728,23 Seemeilen, unseren Heimathafen Hamburg an. Als ich am Sonntag, den 03.09.2018 um 0400 im Hamburger Hafen anlegte, hatte ich mein größtes Abenteuer 5½ Wochen Guayaquil Express erlebt. Am Sonntagmorgen durfte dann noch meine Familie zu meiner Abmusterung an Bord und ich konnte ihnen das Schiff zeigen. Diese tolle Mannschaft, die fabelhafte Betreuung durch die Reederei Hapag-Lloyd und das Containerschiff „Guayaquil Express“ haben mich tief beeindruckt; vielleicht sehen wir uns wieder, auf einem der Ozeane oder dazwischen.