Kurzreise mit großem Feederschiff

Eigentlich hatte ich eine völlig andere Reise geplant: Direktbuchung bei einer Reederei. Aber das hat aus verschiedenen Gründen nicht geklappt. Vielleicht später… Nein, ich wollte aber jetzt!

Bei Pfeiffer Frachtschiffreisen fand ich unter: „*Kurzfristig verfügbare Reisen*“ eine Reise mit einem großen Feederschiff von Bremerhaven nach Rotterdam und von dort nach Helsingborg und Göteborg. Bei meiner Anfrage erkundigte ich mich nach möglichen Einschränkungen bezüglich des Aufenthaltes auf der Brücke. Frau Nina Pfeiffer versicherte mir, dass die Reederei sehr auf das Wohlergehen der Passagiere bedacht sei und die Kapitäne den Passagieren den Zutritt zur Brücke uneingeschränkt gewähren. Also dann man los!



MS VICTORIA
Reederei Peter Döhle
Flagge: Portugal
fährt in Charter für MSC
Baujahr 2004, SITAS
Länge:179 m / Breite 28 m
Tiefgang: max. 10.9 m
Hauptmaschine: B&W ~12.000 PS
Welle: max 108 Upm ~ max 22 kn
Bug- und Heckstrahlruder
TEU: max 1720 - je nach Gewicht
davon max. 400 Kühlcontainer

19 Mann Besatzung:
Kapitän (Master), Pole
1. Offizier, Türke
2. Offizier, Inder
3. Offizier, Filipino
1. Ingenieur, Pole
2. Ingenieur, Littauer
3. Ingenieur, Inder
1 Elektriker und 3 Maschinenleute
1 Bootsmann, 2 Matrosen u. 3 Decksmänner,

Boarding war für die Abendzeit ausgemacht. An Bord begrüßte mich der 1. Offizier mit den Worten: „Den Passagieren ist der Aufenthalt auf der Brücke nicht gestattet, solange ein Lotse an Bord ist“. Der 3. Offizier, der mein Gepäck auf die Kammer bringen ließ, wiederholte diese Aussage noch einmal mit dem Nachsatz, dass es beim vorherigen Kapitän diesbezüglich keinerlei Restriktionen gab. In der Offiziersmesse traf ich dann auf den 1. Ingenieur. Der zeigte mir, wo ich etwas zu essen und einen Kaffee bekam und er wiederholte unaufgefordert die Aussagen seiner beiden Kollegen. Vom Chief erfuhr ich auch, dass das Auslaufen am nächsten Morgen gegen 10:00 geplant sei. Und damit war für mich klar, gleich nach dem Frühstück wieder von Bord zu gehen.

Als ich am nächsten Morgen gegen 06:30 erwachte und aus dem Fenster schaute, war es bereits zu spät. Das Containerterminal lag achteraus. Und hier erlebte ich gleich etwas Positives: Die Hauptmaschine – ein Langsamläufer – und der Festpropeller sorgten für eine derart ruhige Reise, dass ich selbst bei Manövern und den damit verbundenen Drehzahländerungen und dem Umsteuern nicht erwachte. Ein angenehm sanftes und leises Brummen wiegte mich stets in den Tiefschlaf.



Dazu sei erwähnt, dass die Victoria früher im Afrikadienst unterwegs war. Schiffe, so habe ich mir von einem Fachmann sagen lassen, die für längere Reisen konzipiert sind, werden oft mit Festpropeller ausgerüstet. Verstellpropeller findet man dagegen bei klassischen Feedern fast ausschließlich aufgrund der besseren Manövrierfähigkeit. Kein Umsteuern des Hauptmotors in Schleusen und engen Revieren.

„Nächster Halt“: Rotterdam! An Aussteigen kein Gedanke mehr. Unser Liegeplatz - Containerterminal Maasvlakte - ist ca. 60 km von Rotterdam Centraal Station entfernt. Also Augen zu und durch. Seefahrt genießen! Und immer wieder lesen. Habe extra für lange See- und Hafentage einen E-Book-Reader erworben.

Ein weiteres Novum lernte ich beim Frühstück kennen - den wichtigsten Mann an Bord. Den Steward. Von meiner allerersten Reise wusste ich, dass bei über 14 Personen an Bord - eben ein solcher vorgeschrieben ist, was auf der Thuleland (18 Personen) allerdings nicht der Fall war. Vermutlich wegen der Selbstbedienung am Buffett?!

Somit komme ich zur Verpflegung, die, wie auf allen Schiffen, ausreichend und gut war. Allerdings bei weitem nicht an den Luxus heranreichte, der auf der Thuleland geboten wurde. Zum Frühstück, wie scheinbar auf allen Schiffen der Welt üblich: Eier, gekocht, gerührt oder „gespiegelt“ mit oder ohne Sausages. Ferner Porridge, Aufschnitt, diverse Marmeladen und Nugatcreme. Mittags zum Hauptgericht stets Suppe und Salat. Hier eine Besonderheit: Anscheinend hatte Cookie irgendwo ein Kräuterbeet angelegt, denn es wurden täglich frische Sträucher Dill, Petersilie und Frühlingslauch dargereicht. Und abends natürlich auch wieder warm.

Neu war auch für mich ein weiterer Passagier. Ein Schweizer. Zu meiner Verwunderung empfand er das „Brückenverbot“ als völlig normal und ihm gefiel die Reise sehr. In der Zeit des freien Brückenzugangs machte er zu meiner Verwunderung kaum Gebrauch davon. Er war nach eigenen Aussagen viel auf der Kammer um dort zu lesen. Habe selber aber auch viel gelesen.



Und dann war da für mich noch etwas neu: Jedes An- und Ablegemanöver wurde mit Schlepperhilfe durchgeführt, obwohl das Schiff mit Bug- und Heckstrahlruder ausgerüstet ist. Es mag natürlich sein, dass die Abmessungen dieses Schiffes grenzwertig sind, denn in einer einschlägigen Hafenverordnung heißt es:

Auf Wasserfahrzeugen, die wegen ihrer Abmessungen, mangelnder Maschinenkraft oder aus meteorologischen oder anderen Gründen im Hafen nicht sicher manövrieren können, muss sich die Schiffsführung ausreichender Schlepperhilfe bedienen.

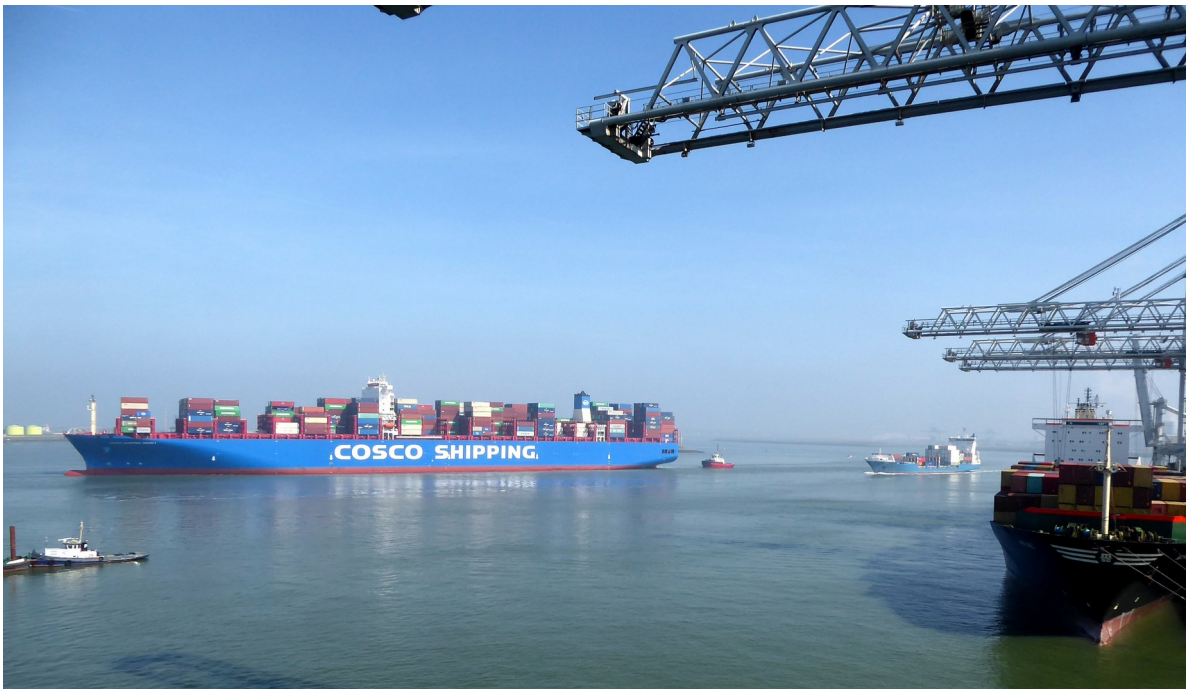
Letztendliche Klarheit darüber, ob es dem gesteigerten Sicherheitsdenken des Kapitäns oder den o.g. Einschränkungen, oder der Festpropelleranlage geschuldet ist, konnte ich nicht in Erfahrung bringen.

Am Samstag war zunächst Reinschiff angesagt. Und, was ich bislang nur vom Bund kannte… es fand ein Kammerdurchgang statt. Die Kammern der gesamten Mannschaft (mit Ausnahme der „Top-Offiziere“ und Passagiere) wurden auf Sauberkeit überprüft. Danach gab es das wöchentliche Käptn‘s Dinner mit Steak, reichlich Wein und Bier. Bis auf den wachhabenden 3. Offizier saßen alle Crew-Mitglieder und Passagiere gemeinsam in den Messen. Abends zelebrierte die philippinische Crew ihren Volkssport – Karaoke!

Die routinemäßige Sicherheitseinweisung für Passagiere fand im üblichen Rahmen durch den 3.Offizier statt, der darüber hinaus auch gern die eine oder andere Frage beantwortet hat. Erfreulicherweise führte der Chief mich persönlich durch seine Unterwelt und nahm sich sehr viel Zeit für ausführliche Erklärungen und Fachsimpeleien.

Für die Häfen Helsingborg und Göteborg bot die Schiffsleitung den Passagieren einen Service: Telefonnummern für Hafenshuttle und Seamans Club inkl. einiger Empfehlungen. Somit komme ich auch schon zu den Landgängen. Die Liegezeiten waren sehr passagierfreundlich: Sie betrugen durchschnittlich 12 Stunden. Wir liefen stets in den frühen Morgenstunden ein und in den späten Abendstunden wieder aus. Und überhaupt, die MS VICTORIA verkehrt wie ein Postdampfer. DO – Bremerhaven ab, FR/SA – Rotterdam, SO - Helsingborg, MO - Göteborg und MI - Bremerhaven an.

Maasvlakte ist eine künstlich Insel vor der Maasmündung. Neben den Containerterminals befinden sich hier noch ein Kraftwerk, ein Erdölterminal und ein Logistikzentrum. Absolutes Industriegebiet – sagt Wikipedia. Die einzige Verbindung zwischen Rotterdam und Maasvlakte ist die vierspurige A15. Eine Nahverkehrsanbindung erfolgt per Bus bis Hoek van Holland und von dort weiter mit der Fähre zum Terminal. Fahrzeit: ca. 2h! Der Liegeplatz ist dann meistens noch kilometerweit - in unserem Fall 21 km - vom Fähranleger entfernt.



Als nächster Hafen stand Helsingborg auf dem Programm. Die Stadt ist vom Hafen aus fußläufig erreichbar. Allerdings darf man, wie in vielen Terminals der Welt, den Weg vom Schiff zum Terminalgate nur mit dem Terminal-Shuttle fahren. Hier hatten wir besonderes Glück. Der Shuttlefahrer brachte uns nicht nur zum Gate, sondern gleich weiter in die City. Helsingborg ist die achtgrößte Stadt Schwedens. Helsingborg hat eine wechselvolle Geschichte durch seine Lage am Öresund und die Nähe zu Helsingör/DK auf der anderen Seite. Das war dann auch mein erklärtes Ziel.

Die Fähren verkehren halbstündig und die Überfahrt dauert 15 Minuten. Für umgerechnet 9,- € kann man den ganzen Tag hin- und herfahren und die gastronomischen Angebote nutzen. Der Zugang zu den Fähren - man glaubt auf einem Flughafen zu sein - erfolgt über einen Skywalk. Der Übergang zum Schiff ist beeindruckend nahtlos. Ehe man sich versieht, befindet man sich auf dem Schiff - in einer Einkaufsmall. Die Schweden nutzen die Fährschiff u.a. zum günstigen Einkauf von Alkohol. Das Grönöl wurde kartonweise über den Öresund gekarrt. In Helsingör ist das *Schloss Kronborg* (to see or not to see) natürlich ein Muss.



Fähre zwischen Helsingborg / S und Helsingör / DK

Die letzte Station auf dieser Reise war dann Göteborg. Göteborg ist mit knapp 1.000.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt Schwedens. Der Weg in die Stadt war diesmal etwas anders. Göteborgs Innenstadt ist vom Hafen nur mit Taxi oder Nahverkehr erreichbar. Ein Fahrer vom Seaman‘s Club holte uns an der Gangway ab und auch er fuhr uns direkt ins Centrum. Auf dem Rückweg sollten wir uns dann wieder am Seaman‘s Club einfinden. Wer Großstadtflair mag, kommt in Göteborg auf seine Kosten. Die Markthalle und das riesige Einkaufszentrum waren schon beeindruckend. Schwedische Kronen braucht man nicht einzutauschen. Hier zahlt man alles und überall bargeldlos. Selbst am Kiosk und öffentlichen Toiletten – alles mit Karte.



Gern hätte ich noch das Schifffahrtsmuseum besucht. Das war aber aufgrund von Renovierungsarbeiten geschlossen. Zur Entschädigung bummelte ich bei strahlendem Sonnenschein entlang der Uferpromenade bis zum Hafen *Lilla Bommen*. Vorbei an den Museumsschiffen im *Maritima Centrum* bis zur Viermastbark *Viking.*

Sehr auffällig (auch schon in Helsingborg) ist die extreme Bautätigkeit. Überall wurde gebuddelt und gebaggert und Wege und Aussichten versperrt. Den Rückweg trat ich empfehlungsgemäß mit dem Taxi an und ließ mich zum Seaman‘s Club bringen. Dort genehmigte ich mir ein teures Bier und eine leckere Gulaschsuppe. Dann brachte mich der nette Fahrer vom Morgen zurück. Zurück zum Schiff? Nein, nur bis zum Gate. Abholen durfte er uns zwar direkt vom Schiff – aber nicht zurückbringen. Das verstehe einer. Am Gate musste ich meinen Ausweis vorzeigen. Der prüfende Beamte benötigte gefühlte 15 Minuten um meine Identität - *o*der was sonst - am PC und mit einem längeren Telefonat zu überprüfen. Meine Frage nach dem Grund dieser Prozedur blieb unbefriedigend beantwortet. „Göteborgs Scandiahamn sei mit einem Airport zu vergleichen“. Nicht einmal in Russland habe ich so etwas erlebt. Mein Mitpassagier erzählte mir, bei ihm sei alles reibungslos vonstatten gegangen. Ich sollte wohl mal an meinem Aussehen etwas tun…

… denn um das Maß aller Schikanen voll zu machen: In Bremerhaven konnte ich erst das Schiff verlassen, nachdem die Bundespolizei an Bord gekommen war, um meinen Pass einzusehen. Facecontroll. OK. Das kenne ich ja schon, aber verstehen muss ich es nicht. Beim Verlassen des Freihafens geriet ich aber noch zu allem Überfluss in eine Zollkontrolle. Diese diente scheinbar Übungszwecken. Der Taxifahrer, der freundlicherweise während der Kontrolle das Taxameter ausschaltete, wusste zu berichten, dass das Zollamt „Roter Sand“ eine Ausbildungsstation ist. Entsprechend jung waren auch die Beamten, Während ein junger Zöllner in meiner schmutzigen Wäsche wühlte, habe ich mich sehr angeregt mit seiner hübschen Kollegin unterhalten, die noch nie etwas über Frachtschiffreisen gehört hatte. Der Klookschieter lässt grüßen.



Nach zahlreichen Frachtschiffreisen eine gänzlich neue Perspektive für mich:
Mit dem Lotsentender fast auf Augenhöhe.

Abschließend und der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass mir Frau Pfeiffer einen kleinen Betrag des Reisepreises prompt rückerstattet hat, da zu allem Ungemach auch noch einige „zugesicherten Eigenschaften“ der Kammeraustattung nicht vorhanden waren.

Insgesamt blieben mir auf dieser Reise etwa 28 h Brückenzeit verwehrt. Mit etwas Abstand finde ich aber auch diese Frachtschiffreise alles in allem als ein positives Erlebnis. Es gab wieder einmal sehr viel Neues und durch die Landgänge in Helsigborg / Helsingör und Göteborg reichlich Abwechslung.

Die Kapitäne weiterer Containerschiffe mögen gewarnt sein: Ich komme bestimmt wieder. Als stiller Genießer, als lesender Betrachter im Hintergrund, als zusätzlicher Ausguck bei Nacht und Nebel oder auch als Zuhörer vieler spannender Fahrtberichte.