

Frachtschiffreise mit MS "ELBCARRIER" 2015; Rotterdam-Dublin

"Sind denn nun wirklich alle Container an Bord ?"



Fahrtstrecke 1310sm; 80h Fahrzeit

Container-Feeder-Ship "ELBCARRIER": 139m lang, 22m breit, Bj 2007, Deutsche Reederei, ca. 850TEU; Vmax 18kn; Flagge: Antigua-Barbuda

Container werden mit Kränen geladen; sie kommen von Lagerplätzen, dort werden sie gegriffen und aufs Schiff gehievt; das Lade-Schema erschließt sich dem zuschauenden Laien nicht ! Unwillkürlich stellen sich dann Fragen:

- **Welcher Container muss denn eigentlich mit ?**
- **Wo auf dem Schiff ist der jeweils richtige und geplante Standplatz ?**
- **Werden auch mal Container vergessen oder am falschen Platz abgesetzt ?**

Fragen, die an Bord mit Achselzucken beantwortet werden: für die Logistik sind die Häfen verantwortlich !

DI

Nach der Zuganreise erreiche ich um die Mittagszeit Rotterdam. Bei Einschiffungen in Rotterdam muss der Passagier zuerst zur Immigrationsbehörde (Polizei/Hafenmeister) und dann zum Schiff. Also suche ich mir einen Taxi-Fahrer, der die Fahrt zu einem vereinbarten Preis erledigen wird.

Bei der Polizei spreche ich vor, der Beamte sieht im Computer nach und ... "Das Schiff kommt morgen erst an !" Das kann nicht wahr sein; mein AIS-Screenshot der App Marine Traffic zeigt das Schiff im stadtnahen Hafen liegend. Computereingabebefehle bei der Polizei; mein Pass wird kopiert und weiter geht's mit dem Taxi zum entsprechenden Hafensbereich.

Dort Vorsprache beim Security-Gate. Wieder Nachsehen im Computer mit der Auskunft: "Das Schiff hat schon abgelegt ..." Tiefschlag ! Nach Hin und Her und Anruf beim Kapitän stellt sich heraus, dass die "ELBCARRIER" gerade in einen anderen Hafensbereich verlegt wird. Dort kann ich in 1h an Bord.

Meine Englisch-Kenntnisse wurden bisher stark strapaziert; das war eine echte Herausforderung!

Nachdem mich mein Taxi endlich am richtigen Hafensbereich abgesetzt hat, werde ich nach 1h von einem Security-Fahrer zum Schiff gebracht. Gangway hoch und erstmal zum Kapitän (Nationalität Russland). Dieser begrüßt mich; danach bringt mich der 2.Offizier (Nationalität Polen) zu meiner Kammer (so heißen die Kabinen auf Frachtschiffen). Es folgt gleich die Sicherheitseinweisung, bevor Ruhe einkehrt und ich mich einrichten kann. Danach selbständiger Rundgang im Achterbereich der "ELBCARRIER". Auf der Brücke wird mir vom 1.Offizier (Nationalität Ukraine) gleich bedeutet, dass der Brückensbereich eine "Restricted Area" ist, die nicht den jederzeitigen Aufenthalt nicht autorisierter Personen erlaubt ! Ich möchte doch vorher fragen, und fotografieren hier sei unerwünscht. Nun ja, das ist anders als bei meiner ersten Frachtschiffreise 2012 mit der "IDA RAMBOW": dort konnte ich mich als Passagier jederzeit im Brückensbereich ohne Einschränkungen aufhalten und umsehen. Ich werde mich selbstverständlich hier danach richten, bin aber doch etwas frustriert.

Den Abend verbringe ich mit dem Beobachten der Containerladevorgänge und des umliegenden Hafengeschehens.

Die Besatzung der "ELBCARRIER" besteht aus insgesamt 13 Personen: 3 nautische Offiziere, 2 Offiziere für die Maschine und 8 Philippinos als Mannschaft einschl. Koch.

MI

Um 6Uhr kommt der Lotse an Bord und wir legen ab. Die Fahrt geht zunächst Maas-abwärts an den Hafenanlagen des Europort vorbei bis Hoek van Holland. Zuvor passieren wir das riesige Sperrwerk zum Hafen-Schutz bei Sturm. Dieses besteht auf beiden Uferseiten aus riesigen halbkreisförmigen Sperrelementen, die in die Maas gedreht werden können.

Die Fahrt geht hinaus auf die Nordsee und nach ca. 2h mit Kursänderung Richtung Englischer Kanal weiter, auf der britischen Seite außerhalb des Verkehrstrennungsgebietes.

Bei Sonnenschein und ruhiger See beobachte ich den Seeraum und den hier doch nicht so starken Schiffsverkehr, wie ich ihn erwartet hatte. Fahr-Geschwindigkeit 17kn.

Gegen 15,00Uhr erreichen wir die Enge zwischen Dover und Calais. Einige mitlaufende Frachter und sogar vereinzelt Segler begleiten unsere Fahrt. Der AIS-Screenshot der App Marine Traffic zeigt regen Verkehr im Englischen Kanal, dies fällt im Rundumblick aber gar nicht so auf, wenn man mitten drin ist.

Die Fahrt wird in den Abend weiter fortgesetzt, die englische Küste kommt immer wieder mal näher in Sicht.

Um 21Uhr verschlechtert sich das Wetter zusehends: der Seegang wird grober, die Schiffsbewegungen nehmen zu, es wird diesig mit Nieselregen. Gegen Mitternacht entspannt sich die Lage.

Do

Um 2Uhr zieht eine weitere Front über uns weg. Ich werde in meiner Koje von starken Windgeräuschen von vorne und den prasselnden Regen kurzzeitig geweckt. Aber inzwischen habe ich mich an das Schlafen trotz der Schiffsgeräusche und -bewegungen gewöhnt.

Um 8Uhr erreichen wir die Südwestspitze von GB. Die Sicht ist gut, im Kielwasser sieht man in der Ferne noch die Wolkenbildung der nächtlichen Fronten.

Der Kurs wird jetzt Ri Nord in die Irische See geändert; Dublin ist noch ca. 210sm entfernt und wird voraussichtlich am späten Abend erreicht. Das Wetter wird wieder sonniger. Delphine begleiten uns rechts und links neben dem schäumenden Kielwasser in großer Schar. Problemlos halten sie die Geschwindigkeit mit, bevor sie wieder abtauchen. Zahlreiche Vogelschwärme von Möwen fliegen hier draußen herum, weit entfernt von jeder Küste. Welches Ziel sie verfolgen, sagen sie nicht.

Auf dem Achterdeck (Poop Deck) sitzend, beobachte ich gerne die Hecksee. Der breite Schaumteppich, den wir hinterherziehen, zeigt für mich die enorme Kraft der Maschine und der Schraube, die den riesigen Schiffskörper vorwärtstreiben.

Der Schiffsverkehr ist gering; gegen 17Uhr kommt der Leuchtturm St. Davids in Wales in ca. 20sm Entfernung in Sicht. Bei einem Brückenbesuch studiere ich die Seekarte und unterhalte mich mit dem wachhabenden 2.Offizier. Er gibt mir einige Tipps für den Stadtbesuch in Dublin. Übrigens, alle 12min muss er den Watch-Alarm betätigen, so eine Art Totmannsknopf wie bei den Triebfahrzeugführern der Bahn. Geschieht dies nicht innerhalb einer Minute, wird in der Kammer des Kapitäns Alarm ausgelöst. Er erläutert mir auch die einzelnen Funktionen im mittleren Kontroll-Paneel der Brücke. Dann zeigt er mir, wie die Positionsangaben der GPS-Anzeige mit dem Zirkel in die Seekarte übernommen werden können. Ich höre interessiert zu, sage ihm aber nicht, dass das für mich als Sportbootfahrer seit Jahrzehnten zum täglichen Geschäft gehört!

Die zur Mannschaft gehörenden Philippinos, ausgesprochen immer freundliche Menschen, pickern überall Rost und schwingen die Rostschutzfarben-Pinsel. Der Koch singt bei seiner Arbeit und nach dem Essen sitzen sie in der Mannschaftsmesse, spielen Schach oder sehen sich Filme von ihren heimischen CDs an.

Um 22Uhr stehen wir vor der Hafeneinfahrt von Dublin und warten ca. 1,5h auf den Lotsen. Die "ELBCARRIER" liegt gegen 24Uhr dann in einem Hafenbecken dieses im Vergleich zu Rotterdam winzigen Hafens fest.

Fahrtstrecke Rotterdam-Dublin 655sm, Fahrtzeit 40h

Fr

Sightseeing Dublin ist ganztags für mich angesagt.

Ich gehe frühzeitig nach Abmeldung von Bord. Nach einem langen Fußmarsch erreiche ich den Stadtrand von Dublin. Da ich mich etwas verlaufen habe, führt mein Umweg zum Centrum zunächst durch einen Vorort mit den typischen alten irischen Wohnhäusern. Schließlich gelange ich in der Nähe der Uni in die belebteren Geschäfts-Straßen. Auffällig sind die vielen doppelstöckigen Linienbusse. An einer Haltestelle der Sightseeing-Busse besteige ich einen der "Hopp on-Hopp off" Busse. Will heißen, dass diese Busse mit Cabrio-Verdeck im oberen Sitzbereich 22 Stationen an markanten Sehenswürdigkeiten auf einer ca. 2h dauernden Rundfahrt bedienen. Die Fahrgäste können an jeder Station aussteigen und nach Belieben wieder mitfahren. Die Busse verkehren im 15min-Takt. Ohne Nachweis wird mir die Seniorenkarte verkauft !

Auf diese Weise lerne ich die Nationalgalerie, das Regierungsviertel, City Hall, St. Patricks Cathedral, Dublin Castle kennen. Die Strecke fahre ich erst mit dem Bus und dann zum vertiefenden Eindruck zu Fuß wieder zurück. Nach einer Mittagspause in einem belebten Kaffee

geht's die Strecke mit dem nächsten Bus weiter zur Guinness-Brauerei, in die Außenbezirke des Phoenix Park mit dem Dublin Zoo und der Residenz des Präsidenten, der Old Jameson Destillery (Irischer Whisky) wieder zum belebten Centrum. Fußläufig besuche ich nochmal die Dame Street und gönne mir in einem urigen Pub einen Pint Guinness, bevor ich auf dem City Quai die grobe Richtung Port einschlage.

Größte Aufmerksamkeit erfordert bei Straßenquerungen der in Irland geltende Linksverkehr. Die Stadt brodelt von Menschen und Verkehr. Moderne Architektur hat überall alte Immobilien abgelöst. Es ist kaum vorstellbar, dass Irland auch von der Euro-Krise erfasst war!

Am späten Nachmittag bin ich wieder an Bord. Es war ein toller Tag bei warmen Sonnenschein-Temperaturen mit vielen Eindrücken aus einer sehenswerten Stadt.

Sa

Um 12,30h verlassen wir Dublin Port. Die "ELBCARRIER" ist mit ca. 250 "großen" Containern beladen; das entspricht 500TEU. Kaum vorstellbar, dass die neueste Generation der Containerschiffe bis 19000TEU laden können. Aber die "ELBCARRIER" ist ja auch nur ein Feeder (Zubringer).

Nachdem der Lotse von Bord ist, geht es mit Kurs 180grad Richtung Südwestspitze GB, dann nach Kursänderung Ri Ost in den Englischen Kanal.

Die Fahrt zunächst bei starkem Südwestwind (6bft) gegenan: "ELBCARRIER" stampft ganz schön; die aus dem freien Seeraum des Atlantik heranrollenden Wellen haben hier in der Irischen See eine andere Wirkung als die Ostseewellen. Festhalten ist unbedingt notwendig.

Abends bin ich während der Master-Wache auf der Brücke; wenig Schiffsverkehr, Sonnenuntergang gegen 22,15h. Danach gehe ich in die Koje.

So

Um 3Uhr erreichen wir die Südwestspitze von GB: die Kursänderung nach Ost beschert nun rollende Schiffsbewegungen. Der Wind nimmt ab, nach dem Frühstück bin ich wieder auf der Brücke. Da wir außerhalb des Verkehrstrennungsgebietes auf englischer Seite fahren, ist auch hier der Schiffsverkehr mäßig. 2 SYen begegnen uns und sind bei klarer Sicht gut auszumachen; auch das Radarecho ist erstaunlich gut.

Die "ELBCARRIER" ändert gegen 13Uhr den Kurs in das Verkehrstrennungsgebiet und "ordnet" sich auf der französischen Seite in den Track der nach Osten fahrenden Schiffe ein. Nun wird auch der Schiffsverkehr reger, so dass die Beobachtung des Seeraums auf der Brücke interessant ist. Moderne Technik mit AIS und ARPA geben technische Unterstützung für den Wachhabenden. Fahrt teilweise 20kn; wahrscheinlich Schiebewind und Tiden-Strom.

Die schmalste Stelle des Engl. Kanals zwischen Dover und Calais passieren wir im Pulk der Frachter (teilweise zähle ich 11 im Rundum-Blick von der Brücke) um 20,30h. 2 Kreuzende Fähren bilden kein Ausweichproblem.

Mo

Meine Frachtschiffreise geht dem Ende entgegen: um 5h stehen wir vor Rotterdam und sind gerade rechtzeitig zum Frühstück fest.

Und am Mi (so wie jede Woche !) legt die "ELBCARRIER" wieder Richtung Dublin ab ...

Beim Abschied wünsche ich dem Kapitän immer gute Fahrt und keine Stürme. Er nimmt die Wünsche gerne entgegen.

Fazit:

Für "Neulinge" empfiehlt sich eine Frachtschiffreise mit deutscher Schiffsführung und kleineren Ziel-Etappen, wie bei meiner ersten Frachtschiffreise 2012 ("IDA RAMBOW", Fahrtgebiet NOK, Ostsee). Meine jetzt zu Ende gehende Fahrt hat den Eindruck von Frachtschiffreisen umfassend abgerundet: Fahrt in interessantem Revier (Engl. Kanal, Irische See) wurde begleitet von einem eher sich gleichenden Schiffsalltag. Leider war die Kommunikation mit dem 1. und 2. Offizier nicht ganz einfach, da beide m.E. nicht souverän mit der Beobachtung ihrer Handlungen durch einen Passagier umgehen konnten. Stattdessen beharrten sie immer wieder auf der "Restricted Area". Das Zusammentreffen mit dem Master (Kapitän) verlief dagegen locker.

feS

-.-.-