

Feeder haben keinen Fahrtschreiber

Ein Feeder ist ein Containerschiff der kleineren Art, das die Container der Riesenpötte in kleinere Häfen bringt. Sie verkehren hauptsächlich zwischen Rotterdam bzw. Antwerpen zu den Britischen oder Kanarischen Inseln, nach Norwegen oder gar bis nach Island. Sowie von Hamburg, Bremerhaven oder auch Wilhelmshaven nach Skandinavien, zum Baltikum und nach Russland.

Die Frachtschiffreisen, die ich als Passagier unternommen habe, fanden fast alle auf solchen Feedern statt. Sie waren meist unterschiedlicher Größe, hatten unterschiedliche Routen – und auf allen Schiffen gab es stets etwas Neues für mich. Mal fungierte der Kapitän auch als Reiseleiter: Er trug selber die Koffer auf unsere Suite und zeigte uns das Schiff von vorn bis achtern einschließlich Kabelgatt und Bugstrahlruderraum und erteilte meiner Frau „Fahrstunde“, die ihren Namen in die See schreiben durfte. Auf einem anderen Schiff nahm ich am Barbeque der philippinischen Crew teil. Ein polnischer Kapitän versorgte mich auf der Brücke neben Kaffee auch noch mit gesunden und selbst gepressten Gemüsesäften. Ein anderer erteilte mir Unterricht in Nautik und Seerecht. Auf einem anderen Schiff ging ich mit dem Kadetten von 20:00 bis 00:00 Wache. Der eigentliche Wachhabende, der Kapitän, war nicht anwesend. Ein Feeder fuhr mit *drei* nautischen Offizieren und dem wachfreien Kapitän. Das ist nicht die Regel und war eher der Schiffslänge von 180 m geschuldet - wie auch der Steward für 19 Mann Besatzung und zwei Passagieren – denen der Aufenthalt auf der Brücke während der Revierfahrt untersagt war.

Auf meiner jüngsten Reise mit der *Hanni* von der Reederei Ohle war alles etwas kleiner. Gerade mal 110 m lang mit einer 11-köpfigen Crew. Neu waren hier für mich: Deutsche Flagge, deutsche Schiffsleitung (Kapitän, 1.Offizier und 1.Ing.) und Cookie war eine Lady. *Alle* Besatzungsmitglieder sind Mitarbeiter der Reederei und nicht über ein Crewing Unternehmen angeheuert. Die Buchung der Reise verlief völlig unbürokratisch: Nach 2 Telefonaten mit Herrn Ohle und 2 E-Mails war ich praktisch schon an Bord. Eine Rundreise von Hamburg zu drei Häfen in Schweden und zurück über Bremerhaven nach Hamburg.



SA. 20.07.2019

An der Gangway werde ich vom Chiefmate (1.Offiz.) empfangen. Der Bootsmann trägt meinen Koffer auf die Kammer. Nachdem ich mich häuslich eingerichtet habe, begeben wir uns auf die Brücke, um mich beim Kapitän vorzustellen und den Reisepass abzugeben. Das ist auf jedem Schiff immer die erste Amtshandlung. Hier treffe ich erneut auf den 1.Offizier, der mir sofort einen Liegestuhl Achterkante Brücke aufstellt. Mit ihm und dem Kapitän beginnt dann auch gleich ein nettes Plauderstündchen – warten auf die Bundespolizei. Die kommt aber nicht und wir erhalten telefonisch das OK zum Auslaufen. Ablegen Burchardkai gegen 13:00. Wieder etwas Neues: Ganz ohne Lotse. Unser Kapitän ist Freifahrer, d.h.: er ist auf Elbe und Weser einschließlich aller Häfen von der Lotsenpflicht befreit. Brunsbüttel erreichen wir gegen 16:00 und hier kommt dann auch der Kanallotse an Bord. Wir können aber erst nach längerer Wartezeit um 17:30 einschleusen. Kanalfahrt finde ich nicht so spannend und verziehe mich bald in meine Kojen.



Kanalfahrt

SO. 21.07.2019

Ein Seesontag. Das Ausschleusen habe ich auch verschlafen und erscheine erst zum Frühstück wieder auf der Bildfläche. Mittlerweile habe ich alle Besatzungsmitglieder kennengelernt. Alle sind sehr freundlich und viele haben schon mal Zeit für einen Smalltalk. Bei hochsommerlichen Temperaturen zieht die *Hanni* nordostwärts. Gegen 20:00 liegt Öland querab. Unser Ziel Norrköping. Das liegt etwa 200 km südlich von Stockholm. Unsere voraussichtliche Ankunftszeit an der Lotsenstation ist für Morgen 07:00 geplant.

MO. 22.07.2019

Pünktlich kommt der Lotse für Norrköping an Bord. Gegen 09:00 ist *Hanni* fest am Terminal. Container gehen von Bord, andere werden geladen. Ob dabei stets die richtigen Blechkisten angepackt werden... der Erste meint, „ja“. Als nächstes Ziel steht Södertälje auf dem Plan. 17:00 ablegen. Um 19:00 Lotse von Bord. Und um 21:00 kommt der nächste schon wieder längsseits. Es wird eine wundervolle Revierfahrt mit einer – für mich – spannenden Ansteuerung. Erfreulicherweise wieder einmal ein Schiff auf dem stets die aktuellen Seekarten ausliegen, was mir somit meine eigene Navigation ermöglicht. Abseits der Elektronik. Kurz vor Mitternacht erreichen wir unser Ziel – Sydhamnen von Södertälje. Ruhige Nacht. Gearbeitet wird nur tagsüber.



Kurvenreiche Ansteuerung Södertälje

DI. 23.07.2019

Bin überrascht, hier keine Containerbrücken vorzufinden. Mit einer Art Autokran beginnen die Verladearbeiten. Da der Kranführer nicht den direkten (senkrechten) Blick auf die Ladung hat, führen zwei Mann die Container beim Laden in die richtige Position. Vom Ersten erfahre ich, dass hier etwa 30 Container pro Stunde bewegt werden. In Häfen mit modernen Containerbrücken sind es doppelt soviel. Da könnte man meinen, wenn hier so langsam gearbeitet wird, reicht es zu einem kurzen Landgang. Doch End of Cargo ist schon für 12:30 angesetzt, das erscheint mir zu knapp und bleibe lieber an Bord. Tatsächlich legen wir dann aber erst eine Stunde später ab. In Södertälje ist der Hauptsitz von Scania. Beim Auslaufen begegnet uns dann auch die einlaufende *Elbe Highway*, ein Autotransporter der Reederei Kess. Unser nächstes Ziel ist Århus. Auf der Höhe von Öland schieße ich etliche Fotos von einem beeindruckenden Sonnenuntergang.



Öland in Flammen.

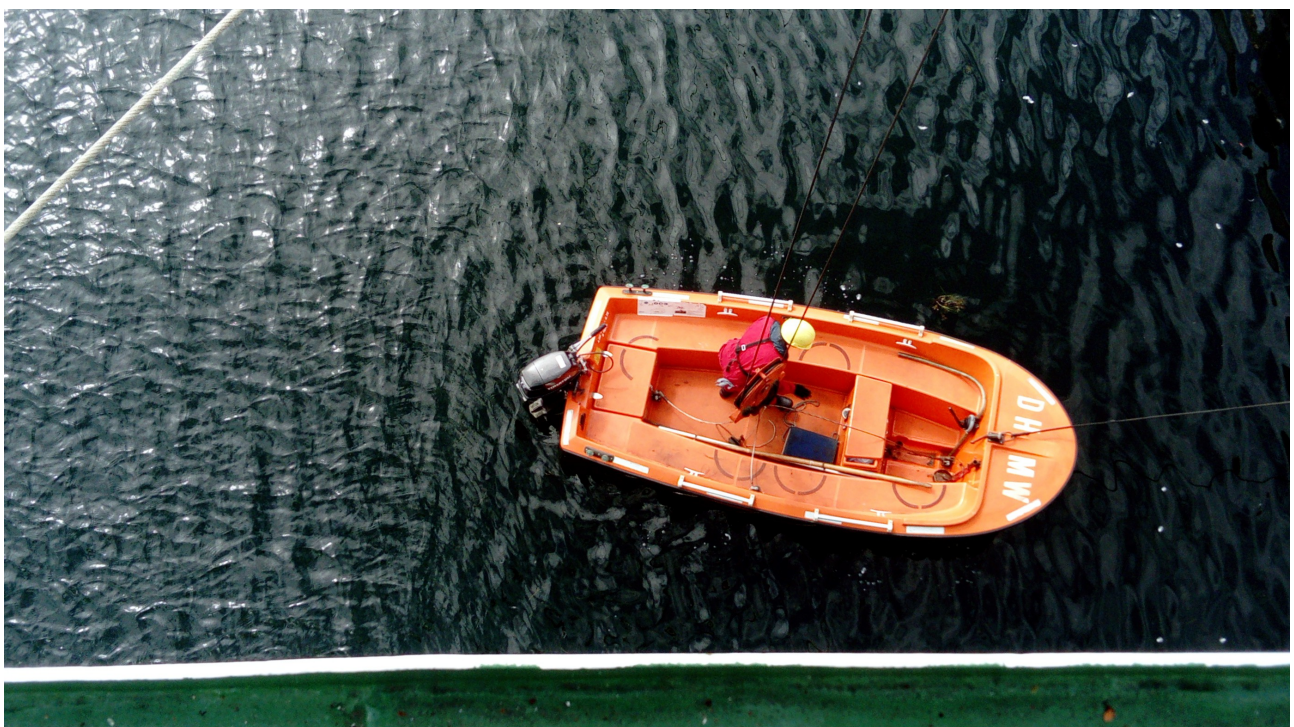
MI. 24.07.2019

An diesem Morgen erwache ich durch die Vibrationen, die die Verstellpropelleranlage während des Anlagemanövers verursacht. Man gut. Hätte sonst noch Breakfast verpennt. Gleich nach dem Frühstück begeben sich mich an Land, und bin schon nach wenigen Minuten in dem Zentrum des kleinen beschaulichen Städtchens. Hier ist der Sitz von Absolut Vodka und der Faxe Brauerei. Anscheinend weiß man auch, was hier in den Containern an Bord kommt: Bier und Wodka? Bei herrlichem, sonnigem Wetter schließe ich meinen Landgang mit einem Bummel entlang des hiesigen Yachthafens ab. Zum Lunch bin ich wieder zurück an Bord und lasse mir von Norma, unserer Köchin, einen leckeren Eintopf servieren. Mittags kann man theoretisch zwischen drei Gerichten wählen. Eines, mit viel Reis, für die Crew. Ein anderes, äußerst gesundes und vor allem so gut wie ohne Fett, speziell für den Chieft und den Chieftmate. Und letztlich gut bürgerliche Hausmannskost für den Kapitän, den 2. Ing. und den Passagier. Da gibt es dann auch schon mal Labskaus. Am Nachmittag ist ein Bootsmanöver mit dem kleinen Rettungsboot angesagt. Es ist für mich schwer vorstellbar, dass mit diesem Boot im Ernstfall bei ordentlich starkem Seegang jemand gerettet werden kann, bzw. das Schiff heil verlassen kann. Allein das Abdecken der Plane, das Lösen der Befestigungsgurte und das Einhängen der Strops in den Kran dauert eine gefühlte Ewigkeit. „Das Boot ist ein offizielles Rettungsmittel und daher müssen diese Übungen regelmäßig durchgeführt werden“, sagt mir der Kapitän. Dabei hatte das ganze eher den Charakter eines Betriebsausfluges mit Köchin.

20:00 Maschine läuft. 20:15 Lotse an Bord. Ablegen mit Heimatkurs.



Betriebsausfluges mit Köchin (Norma de Mateo)



Bootsmanöver

DO. 25.07.2019

Heute gegen 06:30 erwacht: Fehmarn querab. Den Lotsen übernehmen wir nicht bei Kiel-Leuchtturm, wie sonst allgemein üblich, nein, auch hier gilt für unseren Kapitän die Befreiung von der Lotsenpflicht. Erst kurz vor der Schleuse kommt ein kleines Lotsenboot längsseits und bringt den Kanallotsen. In der Schleuse steigen dann noch die obligatorischen Kanalsteuerer zu. Es wird eine unterhaltsame Kanalfahrt. Denn der Lotse und seine Steuerer haben so manche Story auf Lager. Unter anderem erhalte ich unendlich viele Informationen rund um das Lotsenwesen und den Verein der Kanalsteuerer., der im Jahre 1900 gegründet wurde. Auch diese Steuerleute müssen alle ein nautisches Patent besitzen und sind ebenso wie die Lotsen früher alle mal als nautische Offiziere zur See gefahren. Gegen 20:00 entlässt uns die Brunsbütteler Schleuse auf die Elbe. Flußabwärts setzen wir nun die Fahrt Richtung Nordsee fort. Der Kapitän ist wieder auf der Brücke – in der Funktion eines Elblotsen. Später dann als Weserlotse und Hafenlotse für Bremerhaven.



Containerpier an der Stromkaje in Bremerhaven

FR. 26.07.2019

Pünktlich zum Frühstück legen wir in Bremerhaven an. Der Kapitän hat jetzt knapp zwei Stunden Pause. Dann verholen wir zu einem andern Liegeplatz an der Stromkaje und der Master steht schon wieder am Ruder. Zunächst heißt es: Warten! Gerade kommen uns zwei Containerschiffe in die Quere. Eines zum Anlegen und ein weiteres legt auch gerade ab. Dann ist der Weg zum neuen Liegeplatz frei. Um 11:00 heißt es endgültig ablegen und auslaufen. Ab jetzt bis zum Anlegen in Hamburg Altenwerder steht der Kapitän wieder ununterbrochen am Ruder. Die Mahlzeiten nimmt er auf der Brücke ein. Hier herrscht eine nahezu pausenlose Kakophonie verschiedener UKW Arbeitskanäle. Je weiter wir uns dem Hamburger Hafengebiet nähern, umso dichter wird der Schiffsverkehr, was den Job auch nicht gerade leichter macht. Um 20:30 wird von dem Kapitän noch mal ein exaktes Manövrieren in eine enge „Parklücke“ zwischen zwei Containerriesen abverlangt, dann hat er nach fast 24 Stunden Feierabend. Ein harter Job! Lkw-Fahrer wären in solchen Fällen eventuell ihren Führerschein los. Doch Feeder haben keinen Fahrtenschreiber. Zumindest nicht im *landläufigen* Sinne. Auf Schiffen gibt es Blackboxes und Voicerecorder.



Verkehr auf der Elbe



Kapitän und Lotse in Personalunion

Der vollautomatische Ladebetrieb am Container Terminal Altenwerder (CTA) hat mich total beeindruckt. Habe auf dem riesigen Areal nur drei Menschen gesehen. Den Führer der Containerbrücke und zwei, die sich um das Anbringen der Twistlocks kümmern. Es schien mir noch geisterhafter als das, was ich in Rotterdam-Maasvlakte gesehen habe.

SA. 27.07.2019

Mitten in der Nacht - so gegen 03:30 - werde ich wach. Die Maschine läuft. Wir verholen zum Eurogate. Nun weiß ich, dass ich den ICE nach Hannover um 08:31 erreichen werde und buche online via Smartphone eine Fahrkarte mit Zugbindung und Platzreservierung. Danach zieht es mich auf die Brücke, um die nächtliche Hafenszenerie einzufangen. .



Verholen zum Eurogate

Nach dem Frühstück geht dann plötzlich alles schnell: Taxi zum Gate bestellen, Terminal-Shuttle ordern und Abschied von der Crew nehmen. Ohne eine Kontrolle durch die Bundespolizei komme ich von Bord. Nur vom Master konnte ich mich nicht verabschieden. Er nimmt sich eine ordentliche Mütze voll Schlaf, denn bald geht das Spiel wieder von vorne los. Wir kämen dann jedes Wochenende...

Auch ich werde wiederkommen. Herr Ohle hat noch zwei weitere Schiffe. Die und deren Crew möchte ich kennenlernen. Und eine weiterer Reise mit der *Hanni* ist mir auch willkommen.

Von der zuvorkommenden Behandlung, die mir während dieser Reise widerfuhr, war ich überrascht. Jeder noch so kleiner Wunsch (eine neue Glühlampe oder ein schwer zu öffnendes Fenster) wurde postwendend erfüllt. Der Erste Offizier war darüber hinaus ein wandelndes Lexikon, der meinen maritimen Informationsbedarf voll befriedigte. Diese Reise war mehr als eine Entschädigung für die (für mich) etwas unglücklich verlaufene Fahrt mit der *Victoria* im Februar, die ich unter negative Erfahrungen verbucht habe. Ein Streichergebnis...