Auf den Spuren der Hanse

Winterliche Frachtschiffreise mit einem Papierfrachter in Nord- und Ostsee

Lübeck - Zeebrügge - Tilbury – Göteborg
Zeebrügge – Oulu/F – Husum/S - Lübeck

Ganz persönliche Beobachtungen eines Passagiers

Montag, d.19.02.2018 **Lübeck - Anreise**

Ich hatte bei Frachtschiff-Touristik Kapitän Zylmann GmbH als "Wiederholungstäter" unten aufgezeigte Reise gebucht und heute sollte der Einstieg auf die M/S THULELAND erfolgen.

Lübeck - Belgien - England - Nordfinnland

Passage 0123-NO

Die Frachtschiff-Touristik Kapitän Zylmann GmbH ist nicht Veranstalter, sondern Vermittler dieser Reise zwischen Reederei (als Beförderer) und Passagier

Rundreisedauer ca. 2 Wochen
Diese Reise wird nur als Rundreise angeboten.

Häfen - Länder
Lübeck, Deutschland
Göteborg, Schweden
Zeebrügge, Belgien
Tilbury, Großbritannien
Oulu, Finnland
Kemi, Finnland
Husum, Schweden
Lübeck, Deutschland

Die Passage
Diese attraktive zweiwöchige Reise ab Lübeck bietet zu jeder Jahreszeit eine abwechslungsreiche Tour - ob in den Wintermonaten ab Januar als attraktive Eisfahrt oder in den Sommermonaten während der "weißen Nächte" im Norden Skandinaviens.

Schon seit Wochen verfolgte ich die THULELAND über Marine Traffic im Abgleich mit dem Fahrplan der Reederei SOL (Svenska Orient Linien). Ich studierte den wöchentlichen Eisbericht vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und sah mir fast täglich die aktuelle Eiskarte von dem schwedischen BSH, dem SMHI, an.

Wie in den Reiseunterlagen vereinbart, erfolgte die letzte Terminabsprache am Freitag vor dem Start der Reise. Da das Schiff laut Marine Traffic bereits erhebliche Verspätungen gegenüber der SOL-Timetable aufwies, war ich auf einen späteren Einstieg vorbereitet. Man versichert mir jedoch noch am späten Nachmittag, nach Rücksprache mit dem Agenten der Reederei verlaufe alles nach Plan. Und der Plan heißt: *Immer* montags mittags Lübeck an und *immer* montags abends Lübeck ab.

Also buchte ich daraufhin eine Bahnfahrkarte - mit Zugbindung. Am Samstag Abend rief mich der Geschäftsführer der Firma Zylmann an: "Das Schiff wird einen Tag später in Lübeck ankommen. Mehr Eis als erwartet. Neue Einstiegszeit ist Dienstag eleven hundred (11 Uhr)". Hab ich es doch gewusst.....

Es hätte mir bekannt sein müssen, dass ich keine „Nullachtfuffzehn-Reise“ gebucht habe, dass man als Frachtschiffreisender sehr flexibel sein muss und dass die kommerziellen Belange des Reeders Vorrang haben. Da können schon mal die Routen geändert werden und Zeitpläne aus den Fugen geraten. Frachtschiffe sind Arbeitsschiffe, auf denen die Fracht und nicht der Passagier den Tagesablauf bestimmt.

Nicht lange ärgern. Eine Pension in Lübeck, die vom Veranstalter vorausschauend in den Reiseunterlagen empfohlen wurde, kontaktiert. Eine Übernachtung gebucht, und - Lübeck war es wert. Besonders beeindruckt hat mich das Europäische Hansemuseum. Bemerkenswert fand ich die häufige Erwähnung von drei wichtigen Hansestädten als

Handelspartner der Lübbschen Hanse: Saint Petersburg (dort war ich im Jahr zuvor) sowie Brügge und London - zwei Häfen (Zeebrügge und Tilbury) der bevorstehenden Reise, die ich hiermit unter das Motto "Auf den Spuren der Hanse" stelle.

Vorab schon einmal etwas über die M/S THULELAND. Ein schwedischer RoRo-Frachter, der zusammen mit zwei Schwesterschiffen speziell für die Papierindustrie zum Transport für Holz- und Papierprodukte in Finnland gebaut wurde. Papierfrachter sozusagen. Alle drei Schiffe laufen Lübeck an und auf allen drei Schiffen werden Frachtschiffreisen angeboten. Zwei Schiffe sind in einem 2-wöchigen Rhythmus unterwegs. Sie bedienen die Häfen Kemi und Oulu in Nordfinnland, Husum in Nordschweden, sowie Lübeck, Göteborg, Zeebrügge und Tilbury. Das dritte Schiff verkehrt zwischen Kemi / Oulu und Lübeck im Wochentakt – immer *freitags* Lübeck an und ab.

Aufgrund der extremen winterlichen Bedingungen im Bottnischen Meerbusen sind die Schiffe für die Eisklasse *„1A Super“ ausgelegt.* Für extreme Eisverhältnisse (Eisdicke bis 1 m). Sie sind 191 m lang und 23 m breit. Die Doppelmotoren bringen knapp 25.000 PS auf die Welle und die Geschwindigkeit beträgt 16 kn mit einer Maschine und 21 kn mit beiden. Zwei Bugstrahlruder und ein Heckstrahlruder mit je 1.100 PS sorgen für gute Manövrierfähigkeit. Denn beim „Einparken“ hat man für das Andocken der Heckrampe eine Toleranz von lediglich 20 cm. Dennoch ist mitunter Schlepperassistenz erforderlich. Bei extrem starken Windverhältnissen werden bis zu drei Schlepper benötigt.

Umweltfreundlichkeit steht bei Skandinaviern bekanntermaßen hoch im Kurs. In den Häfen werden – soweit möglich - die bordeigenen Dieselgeneratoren abgeschaltet und der speziell für diese Schiffe installierte 10 kV Landanschluss mit einer Anschlussleistung von 1.500 KW genutzt.

Ferner geschieht die Abgasreinigung der Hauptmotoren mit Harnstoff. Eine Technik, die heute zwar schon bei LKW Standard ist, bei Diesel PKW aber eher noch selten zum Einsatz kommt. Erst seit dem Dieselgate-Skandal erfolgt hier eine noch etwas halbherzige Umsetzung. Neben den Rund 1.300 m³ Treibstoff befindet sich 110 m³ Urea in den Tanks. Apropos Tanks: Etwa 3.000 m³ Wasser werden bei Bedarf, je nach Seegang und Ladezustand, in die Stabilisierungstanks gepumpt. Für das Wohlbefinden eines einzigen Passagiers? Sicher nicht. Wie der Name schon sagt - aus Stabilitätsgründen. Der Sicherheit wegen.

Noch etwas ist anders als allgemein bei herkömmlichen Schiffen: Alles ist vorne. Die Brücke, die Aufbauten mit allen Kammern und den Gemeinschaftsräumen. Ja sogar der Maschinenraum. Eine ca.130 m lange Welle sorgt für den Antrieb der Schiffsschraube. Dazu später mehr.

Diese Schiffe gehören zur schwedischen Reederei SOL, Svenska Orient Linien, die mit acht Schiffen o.g. Bauart in dem Geschäft unterwegs ist. Hinzu kommen sieben weitere Schiffe auf anderen Routen. Von all den hier aufgeführten Schiffen fahren nur zwei unter sogenannten Billigflaggen.

Dienstag, d. 20.02.2018 **Lübeck - Nordlandkai**

Von meiner Unterkunft zum Liegeplatz der THULELAND sind es knappe zwei Kilometer. Bequem zu Fuß erreichbar. So rollerte ich mit meinem „Hackensprinter“ nach einem ausgiebigen Frühstück zum Nordlandkai. Am Gate angekommen "verkleidete" ich mich zunächst mit einer Warnweste. Das sei Vorschrift, hieß es in den Reiseunterlagen. Ich zog mein orangenes Jäckchen über, das ich von nun an in jedem Hafen tragen musste. An der Anmeldung wies ich mich aus und bat um Durchlass. Ein Passagier für die THULELAND war nicht gemeldet. Ich durfte aber dennoch passieren. Der Weg zum Schiff war mit starkem LKW Verkehr und vielen Containertransporten gespickt. Alles mit hohem Tempo. Als ich die Aufmerksamkeit mehr dem Fotografieren als dem Verkehr widmen wollte, wurde mir klar, wozu die Warnweste gut war. Ich wurde sofort mehrfach angehupt. Am Liegeplatz war es dann besonders eng. Hier stand auch noch ein Tanklastzug. Frischwasser. Ich zwängte mich an all dem vorbei und erklomm die steile Gangway mit Rucksack und Koffer. Danach führte eine ebenso steile Treppe über insgesamt 15 Metern hinauf zum Deck der Aufbauten, dem Deck 7.

Pünktlich um 11:00 Uhr landete (strandete) ich vor einer verschlossenen Gittertür. Neben der Umzäunung aller Seehäfen ist auch dies eine Anti-Terror-Maßnahme, die nach dem Attentat vom 11. September 2001 weltweit (?) gegen unbefugtes Anbordgehen eingeführt worden ist. An der Gittertür, eine Alternative zu der Gangway-Wache, wie ich sie von den Containerschiffen kenne, war eine Sprechanlage installiert. Doch meine Anrufe blieben ungehört. Ach ja - kein Passagier gemeldet…. Da ich keine Nummer für das Bordtelefon hatte, rief ich nach etwa 30 Minuten bei Kapitän Zylmann an. Nach weiteren gefühlten 10 Minuten erschien endlich ein schwedischer Matrose, Lennart, der mir Einlass gewährte. Mein Gepäck, dass hier sonst per Bordkran an Deck gehievt wird, hatte ich bereits selber den steilen Weg an Bord geschleppt.

14 Tage hinter Gittern?

Lennart führte mich zu meiner Kammer, in der es aber dann doch so aussah, als dass ein Passagier erwartet würde. Zunächst hatte ich reichlich Zeit, mich einzurichten. Bei keiner meiner anderen Frachtschiffreisen gab es Internet und TV via Satellit. Als erstes also mal das Notebook anschließen und war auch gleich drin. Kurz darauf stellte sich Johan vor. Einer der drei 2nd Mates. Wieso 3 Zweite Offiziere? Dazu später mehr. Johan (62 Jahre), geht in 6 Wochen in Rente. Um endlich sein Haus zu streichen, was seine Frau seit 4 Jahren fordert. War vorher einfach keine Zeit bei 4 Wochen Dienst und 4 Wochen Urlaub...

Zunächst war gerade „Dinner“ also Mittagszeit und ich bekam einen Vorgeschmack auf die Verpflegung der nächsten 14 Tage. Der Koch, Martin (42 Jahre), veröffentlicht stets seinen wöchentlichen Speiseplan an der Essensausgabe _ Brasseri Feta Gåsen._ Was wohl soviel heißt wie „Brasseri zur fetten Gans“. Martins Gans? Hier fiel mir zuallererst auf, dass vieles anders ist, als in der Welt der Containerschifffahrt. Skandinavisches Buffet. Jeder nimmt sich, was er möchte: Vom Hauptgericht, vom Salatbuffet, vom Dessert, von Säften, Kaffee und Keksen. Auch außerhalb der offiziellen Essenszeiten wird der Seemann nicht verhungern. Reste von Steaks, Koteletts, Geflügel und anderen leckeren Dingen sind ganztägig als Cold Plates verfügbar. Ach ja, eines ist wohl wie auf allen Schiffen: Der obligatorische Reiskocher für die philippinischen Besatzungsmitglieder, der rund um die Uhr im Einsatz ist. Ohne Reis kein Fleiß?

Nach dem Essen stellte sich mir ein junger Mann vor. Kristian (49), der Kapitän, hieß mich auf der Brücke jederzeit willkommen. Das war es, wofür ich Geld und Zeit geopfert habe, wofür ich alle Widrigkeit in Kauf genommen habe - Seefahrt von ganz oben mit ganz viel Eis und das 24 Stunden. Aber noch hat die Reise nicht begonnen. Wir lagen nach wie vor am Nordlandkai.

Erst war der Auslauftermin für 15:00 angesagt, dann meinte Johan 16:00 und später sagte mir der Kapitän, dass es 17:00 würde. Wir warten auf ein Ersatzteil und der Germanische Lloyd ist mit diversen technischen Untersuchungen beschäftigt. TÜV sozusagen. Gerade mal wieder Blackout. Kurzschluss zur Probe. Der Notgenerator übernahm nach wenigen Sekunden das Bordnetz. Test bestanden. Dennoch, die Summe aller Verzögerungen führte dazu, dass es erst mal nicht nach Göteborg ging, sondern auf kurzem Wege durch den NOK nach Zeebrügge. Aber auch das kann dauern. Ein Frachter hatte nachts zuvor das Schleusentor gerammt.... nur eine Schleusenkammer verfügbar.

Da baut sich allerhand Langeweile auf. Doch ich bin bestens vorbereitet: Der PC läuft, das Smartphone ist im Netz, der E-Book-Web-Reader ist auf standby und Johan hat mir auf der Brücke den besten Platz "next to the coffee machine" gezeigt. Passengers Paradise. Die Brücke ist ein Tanzsaal, meine Kammer dagegen sehr klein. Keine Suite, wie auf den Containerschiffen. Klein aber fein. Die Aufenthaltsräume sind riesig, etwas extravagant und für meinen Geschmack zu dunkel möbliert. Im Drivers Dayroom gibt es eine Bibliothek – auch mit ein paar deutschen Büchern.

Der Auslauftermin war dann erst um 20:00. Der Kapitän hat die Wache – hat er immer – solange ein Lotse an Bord ist. Ein Matrose geht Ruderwache. Das heißt, der steuert das Schiff manuell nach den Anweisungen des Lotsen: „Backbord 10. Mittschiffs. 45°“ und so weiter. Immer den vielen Windungen der Trave folgend. Nach 2 Stunden hieß es “Lotse von Bord“. Wir hatten die Lübecker Bucht erreicht. Die schwierige Passage auf dem engen Revier lag hinter uns. So ganz nebenbei: Bei meinen Recherchen zu diesem Schiff stieß ich auf Berichte, die aussagten, dass die THULELAND bereits zwei Havarien auf der Trave hatte, wenn das man gut geht...

Mittwoch, d. 21.02.2018 **Nord Ostsee Kanal**

Havarist vor zerstörtem Schleusentor

Um 05:00 kommt der Kiel-Pilot an Bord. Aufgrund einer gesperrten Schleuse, in der immer noch der Havarist liegt, mussten wir 3 Stunden warten bis wir endlich eingeschleust wurden. Während der Kanalfahrt gab es ausreichend Gelegenheit mit den Lotsen und den Kanalsteueren zu klönen und viel Neues über den Kanal und das Hinterland zu erfahren.

An dieser Stelle nun weitere Informationen zum Schiff und seiner 17-köpfigen Besatzung. Auf jedem Schiff das dampft und segelt, gibt es einen, der alles regelt. Das ist natürlich der Master. Der Kapitän. Seit Brunsbüttel haben wir 2 (zwei) Chiefmates - 2 Erste Offiziere - an Bord. Der eine davon ist Peter, der Schwede. Er ist wachfrei und ausschließlich für das Be- und Entladen sowie für das An- und Ablegen verantwortlich. Der andere ist Ivar, der Holländer. Er ist in Brunsbüttel als Lotse für Zeebrügge zugestiegen und wird uns auch dort wieder verlassen. Der Kapitän besitzt für Göteborg, Tilbury Docks und die finnischen Gewässer die entsprechenden Lotsenpatente. Ziemlich autark sozusagen. Ob sich das rechnet? Das tue es, sagte Ivar, der als Springer auf allen Schiffen der Reederei ausschließlich für Zeebrügge als Lotse fungiert. Das verringere Warte- und Fahrzeiten und die Lotsengebühren.

Tja, und dann sind da noch die bereits erwähnten drei 2nd Mates. Eigentlich logisch. Für jede Wache ein Offizier. Der Kapitän ist wachfrei. So kenne ich es noch aus der Großen Fahrt. Aber dann mit einem Ersten, einem Zweiten und einem Dritten Offizier. Nun gut. Schweden ist bekanntlich auch sehr liberal. Vielleicht möchte man die Klassengesellschaft an Bord nicht allzu sehr ausweiten? Dennoch, einer der drei Zweiten Offiziere war, wie ich sehr bald herausfand, privilegierter. Johan! Der erste 2nd Mate sozusagen. Der Kapitän fährt die An- und Ablegemänöver eigenhändig. Er ist während der Revierfahrten stets auf der Brücke und natürlich auch dann, wenn sein Job der des Lotsen ist.

Lotse, Kapitän und Kanalsteuerer

Gegen 18:30 verlassen wir das Nadelöhr NOK und um 19:30 verlässt uns der Elblotse. Mit 20 kn geht es nun nach Zeebrügge. Fiel mir schon während der Trave- und der Kanalfahrt sowie bei den Manövern die Geräusch- und Vibrationsarmut auf, so fand ich dies auch bei voller Last beider Hauptmotoren bestätigt. Dagegen war es auf den mir bisher bekannten Schiffen mit Verstellpropellern stets etwas rappelig. Was sich mit veränderter Steigung des Propellers besonders negativ auswirkte. Wie ein Güterzug. Auf diesem Schiff fuhr man wie im Intercity. Trotz der ca. 130 m langen Welle. Das spricht für Qualität im Schiffbau. Für die Qualität der finnischen Bauwerft und für die Qualität der Verstellpropelleranlage von Rolls Royce.

Fast ein Luxusliner

Donnerstag d. 22.02.2018 **Auf See-Zeebrügge**

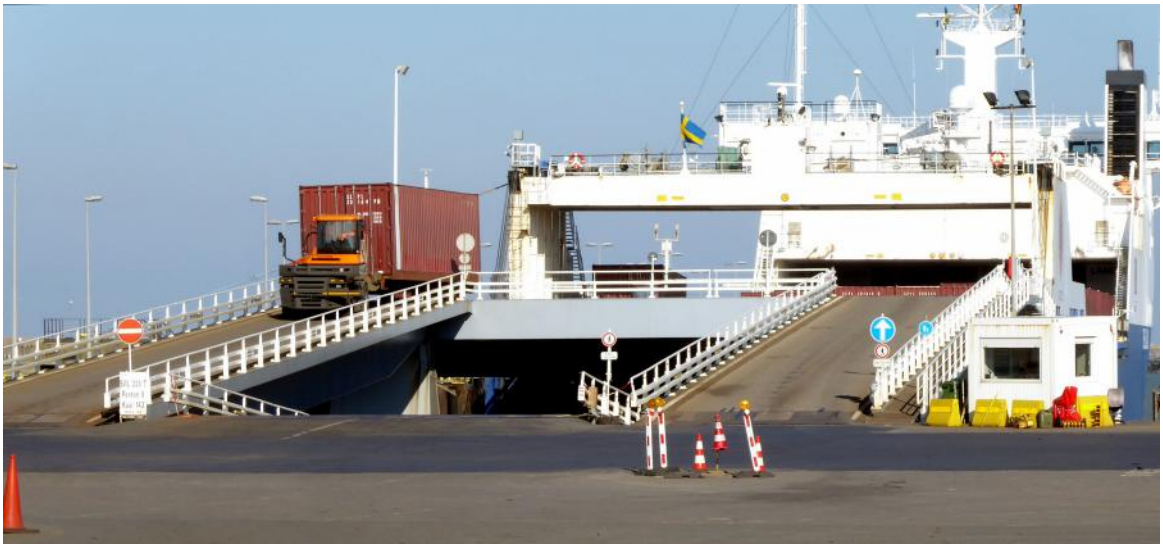
Nach einer, wie auch anders zu erwartenden, ruhigen Nacht, war ich dennoch früh wach und gesellte mich um 04:00 zu Johan auf die Brücke. Es war für mich schon immer faszinierend, auf See den neuen Tag heranbrechen zu sehen. Das Schwinden der Dunkelheit, die Färbung der Wolken und die Spiegelung der noch tiefstehenden Sonne im Meer.

Weniger faszinierend fand ich all die Technik, die heute ins Meer gebaut wird. Wo nicht Plattformen (Gas? Öl?) die maritime Landschaft verschandeln, liegen (stehen) die vielen Windkraftanlagen im Weg. Vor Hoek von Holland war viel Verkehr. Riesencontainer auf dem Weg von und nach Rotterdam.

Um 14:00 waren wir in Zeebrügge fest. Ich wollte an Land. Der Ort Zeebrügge liegt 5 km von unserem Liegeplatz. Dort wollte ich den Maritimen Themenpark „Seafront“ besichtigen. Also machte ich mich auf den Weg. Doch wo war die Gangway? Ich solle über den „Catwalk“, über den seitlichen Gang entlang des oberen Ladedecks, nach achtern gehen. Von hier gelangte ich dann über die Heckrampe an Land. Aber vorsichtig. Immer schön auf die „Tugmaster“, dazu gleich mehr, achten. Die in einem Höllentempo rangierenden sogenannten Tugmaster und der nicht enden wollende Lastwagenverkehr sollten mich bis in den Ort begleiten, Das war mir zu laut und zu gefährlich – trotz Warnweste. Ich kehrte zum Schiff zurück und sah aus sicherer Position diesem Treiben zu.

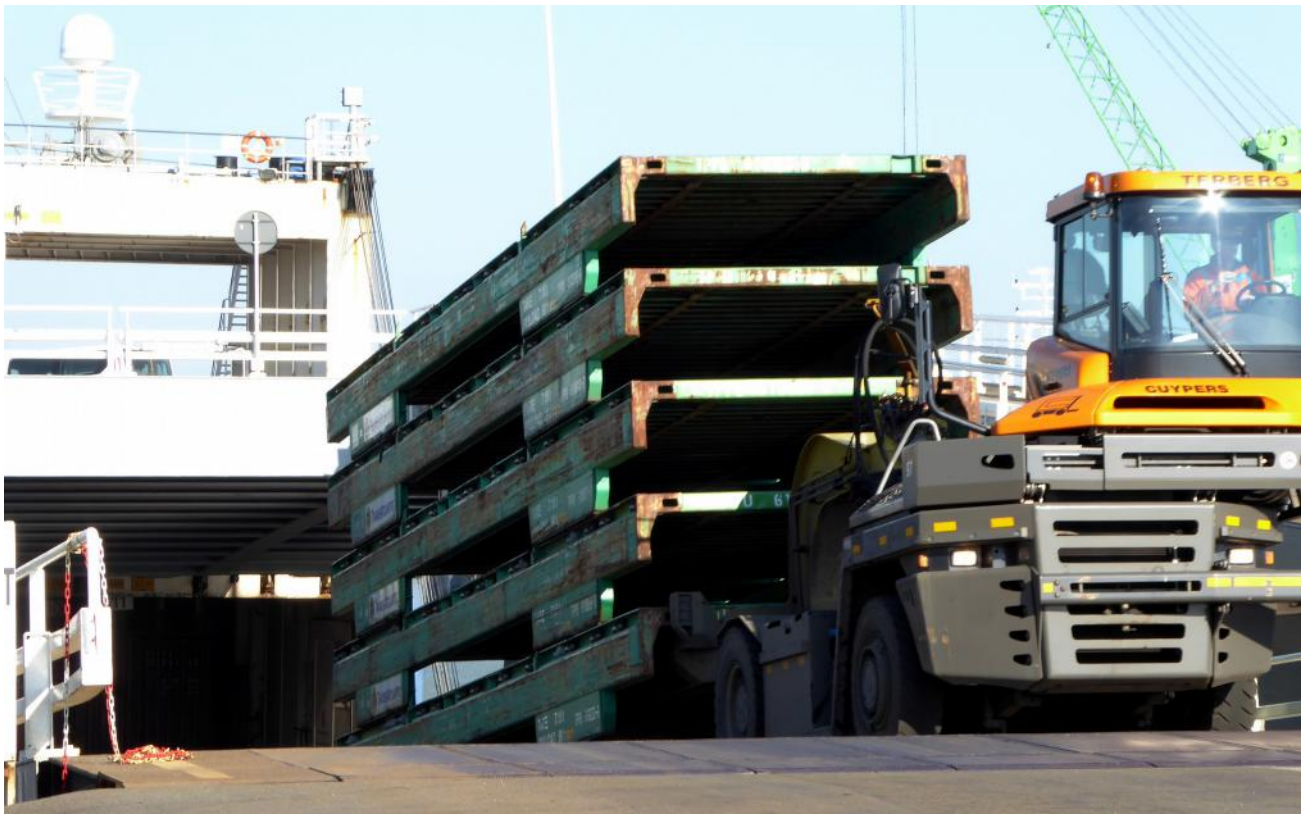
Was sind das für Container, die dort hin und her gefahren werden? Sie sind größer als die 40-Fuß-Standard und sie stehen auch nicht übereinander. Das sind die SECU (STORA ENSO CARGO UNIT) Container. Erfunden und verwendet von STORA ENSO, einem finnisch-schwedischen Konzern, dem zweitgrößten Forstunternehmen und der ältesten Aktiengesellschaft der Welt. Unsere Reederei SOL fährt mit acht Schiffen in Langzeitcharter für STORA ENSO und transportiert dabei hauptsächlich SECU Container.

Ein weiteres Lastensystem – das „Cassetten-System“ - sorgt ebenfalls für zügiges Be- und Entladen. Bei den Kassetten handelt es sich um Unterbauten für die Lastaufnahme. Bewegt werden diese Ladungsträger durch den „Translifter“ einen Schwerlasthubwagen, der wiederum von einer Zugmaschine, dem „Tugmaster“, gezogen und gesteuert wird. Dieses Prinzip ähnelt dem Zusammenwirken von Hubwagen und Europalette. Mit einer Ladekapazität von bis zu 80 t unterscheiden sich nur „ein wenig“ in den Dimensionen.



Das Schiff verfügt über 3 Frachtdecks mit einer Spurlänge von knapp 3 km

SECU-Container



Cassetten-System als „Leergut“

Cassetten-System beladen mit Paiperrollen und Stahlcoils

Auf dem „CassettenSystem“ lassen sich bei Bedarf auch zwei ISO-Container übereinander stapeln und transportieren. Auf diese Weise können bis zu vier 20-ft-Container gleichzeitig in ein Schiff verbracht werden. Die SECU Container werden vom Translifter über einen integrierten Einfahrtunnel unterfahren und aufgenommen. Das Tugmaster-Führerhaus wird danach um 180° geschwenkt und der Fahrer, der zunächst den Translifter vor sich hergeschoben hat, zieht jetzt seine Ladung zum Bestimmungsort. Und das alles in einem mörderischen Tempo. Zeit ist Geld.

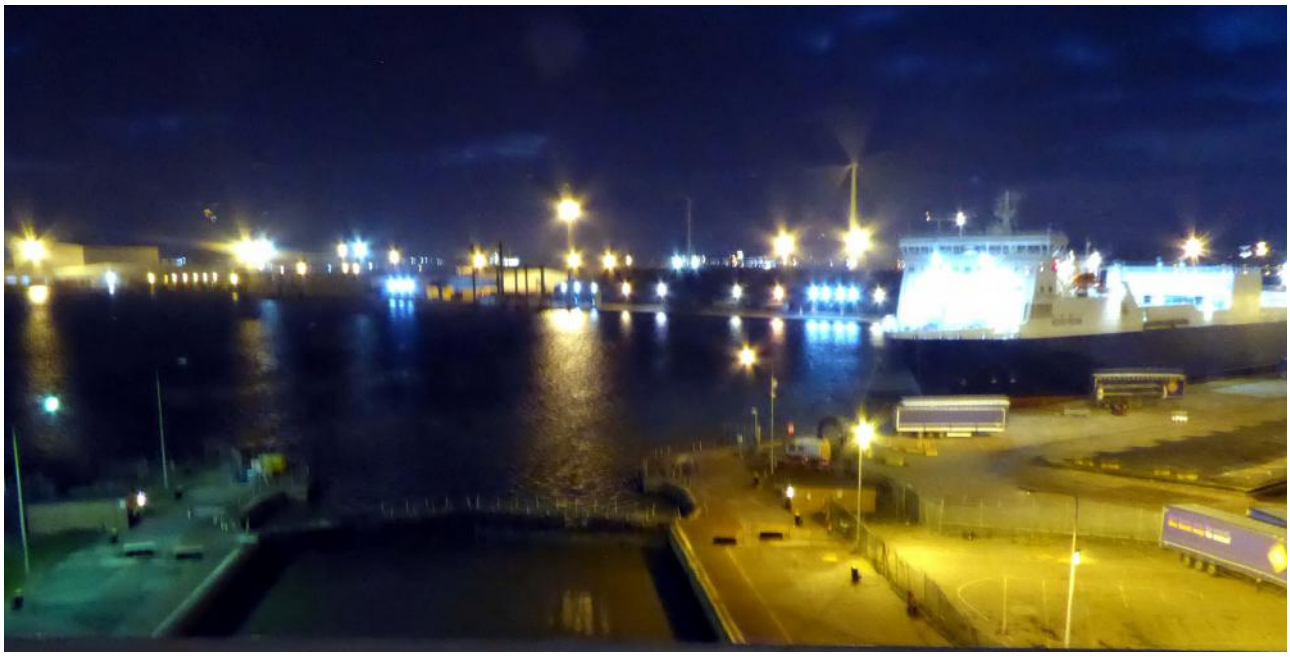
Die M/S THULELAND kann theoretisch 155 SECU Container laden. Das entspricht 930 TEU, der durchschnittlichen Kapazität eines Container-Feederschiffes. Es wird aber stets in einem Mix geladen, bestehend aus: Cassetten, SECU-, Standard- und Kesselcontainer sowie Tieflader mit Yachten (von englischen oder finnischen Bootswerften) und diversen anderen Gütern, die je nach Kapazität gerne als Add-on, sozusagen als Nebengeschäft zum Chartervertrag, transportiert werden. Übrigens werden neben LKW mitunter auch PKW und Wohnmobile nebst deren Fahrer verschifft. Speziell für Lappland Urlauber. Dafür sind dann die übrigen Passagierkammern - insgesamt acht - und der Drivers Dayroom, damit sich nicht alles auf der Brücke tummelt **-:)**

Kristian sagte mir, dass der Transport von PKW oder Wohnmobilen relativ teuer sei. Aber was ist schon relativ. Auf dem Schwesterschiff, das zwischen Kemi und Lübeck pendelt, wird der Service im Sommer häufiger genutzt. Es wird die Überfahrt von Lübeck nach Kemi gebucht. Oneway - oder auch mit Rückfahrticket Der Verkehr erfolgt wöchentlich nach (fast immer) festem Fahrplan. Eigentlich eine günstige Lösung für Leute, die Mittsommer in Lappland erleben möchten. Man spart sich die Fähre nach Schweden und viele Kilometer Anreise.

Gegen 21:30 legten wir in Zeebrügge ab und nahmen Kurs auf das Vereinigte Königreich von Großbritannien. ETA Tilbury Pilotstation 03:00. Die Fahrplanänderung führte dazu, dass wir nun tagsüber in Tilbury Ports lagen. Bei einer Liegezeit mehr als 12 (zwölf) Stunden genügend Zeit für London. Und wie sich später herausstellen sollte, war dies das einzige, für mich Positive, an unseren Verspätungen. Carpe diem!

Freitag, d. 23.02.2018 **Tilbury**

Planmäßig erreichten wir Themse River Pilot Station. Um 06:30 Lotsenwechsel für Tilbury Ports. Landgang ist angesagt. Da End of Cargo für 18:00 vorgesehen war, reichte die Zeit für einen Kurztrip nach London.



Nächtliches Einschleusen zu den Tilbury Doks

Gestaltete sich das Vonbordkommen schon gestern als ungewöhnlich, so gab es heute eine Steigerung. Man hatte wieder einmal keine Gangway ausgebracht. OK, lohnt sich auch nicht für nur einen Passagier. Aber gestern gelangte ich zumindest noch über den „Catwalk“ nach achtern zur Laderampe und musste mich nur vorsehen, dass die wilden Tugmaster mich nicht über den Haufen fuhren. Heute musste ich, nachdem ich es endlich gefunden hatte, durch eine Ausstiegsluke steil nach unten auf das unterste Deck klettern und gelangte so über die dortige Rampe an Land.

Die Bahnstation Tilbury Town liegt etwa 2 km vom Liegeplatz entfernt. Auch wenn der Weg größtenteils durch die Tilbury Docks führte, war die Bahn gut zu Fuß erreichbar. Die Bahnlinie c2c fährt alle halbe Stunde nach London. Nach 40 minütiger Fahrt landete ich um 09:30 Ortszeit in Frenchchurch Street, direkt am Tower. Ein englisches Frühstück mit Blick auf die Themse und auf das Schlachtschiff HMS BELFAST, sowie eine Besichtigung der Tower Bridge einschließlich dem angeschlossenen technischen Museum, bildeten die Höhepunkte meines Ausflugs.

Auf den darauf folgenden Höhepunkt hätte ich gern verzichtet: Vom Bahnhof in Tilbury hatte ich den kürzesten und richtigen Weg zum *neuen* Liegeplatz eingeschlagen. Vor dem Verlassen des Schiffes hatte man mir die neue Liegeplatznummer „27“ mitgeteilt. So folgte ich dem Hinweisschild „Berth 24–32“. Und schon bald sah ich vor mir auch die markanten Aufbauten der M/S THULELAND. Es gelang mir aber nicht, einen Zugang zum Schiff zu finden. Es waren keine Liegeplatznummern angezeigt. Erst versperrte mir ein kleiner Wasserlauf den Weg, dann hatte ich, wie sich später herausstellte, das richtige Tor gefunden. Aber es war verschlossen. Ich konnte mich nicht bemerkbar machen. Menschenleere Gegend. Scheinbar war das Pförtnerhaus nicht besetzt. Auf dem Nachbargelände stieß ich auf ein Bürogebäude. Hier saß die britische Niederlassung von STORA ENSO, unser Auftraggeber. Und hinter diesem Gebäude lag die THULELAND.

In meinem allerfeinsten Englisch bat ich um Durchlass und Zugang zum Schiff. Wurde aber über die Sprechanlage barsch abgewiesen. Wenn ich die Begründung recht verstanden habe: „Zugang nur mit PkW. Walking is to dangerous.“ Danach hatte meine unbekannte Gesprächspartnerin die Verbindung beendet. Ich kehrte daraufhin um, in der Hoffnung einen anderen Weg zu finden, den ich möglicherweise übersehen hatte. Fehlanzeige. Dann fragte ich einen Herren, der gerade ein anderes Büro verließ, nach dem Zugang zu unserem Liegeplatz. Er fuhr mich mit dem Auto zu besagtem Tor, was aber nach wie vor verschlossen und scheinbar unbesetzt war.

Was tun? Überlegen und nachdenken! Auf meinem Weg durch diesen Teil des Hafens war mir ein Logistik-Büro aufgefallen, das sich offensichtlich mit Timber Transporten beschäftigt. Dorthin ging ich, in der Hoffnung auf Fachleute zu stoßen, zurück. Und hier war ich genau richtig. Hier waren, wie sonst überall, die people alle äußerst nett und hilfsbereit. Und ein „people“ fuhr mich erneut zu dem richtigen Gate und weckte den Pförtner, der uns eher widerwillig die Einfahrt gewährte. Mein freundlicher Fahrer fuhr mich direkt bis ans Schiff, weil: „Walking is to dangerous.“

Pünktlich zum „Middag“, dem Abendessen, war ich dann wieder an Bord. Als ich mich bei Ivar beschwerte, dass am entsprechenden Gate weder eine berthplace number noch einen funktionierender Wachdienst zu finden gewesen war, sagte er mir, „Wir klettern immer über das Tor.“ Na toll!

Um 19:00 schleusten wir aus dem Hafen aus. Es ging Themse abwärts mit dem Ebbstrom Richtung Westschweden. ETA Göteborg Sonntag 06:00.

Tilbury Docks und Tilbury Town

Samstag, d. 24.02.2018 **Auf See**

Es ist ein bedeckter Seetag bei ca. 2° Außentemperatur. Erstmalig merke ich, dass wir zur See fahren. Wir schaukeln leicht bei östlichen Winden um 7 Windstärken. Das Schiff fährt fast ausschließlich mit leeren Behältern und die Stabi-Tanks sind teilgeflutet. Gegen 15:00 queren wir die deutsch dänische Grenze.

Zeit für weitere Anmerkungen zum Schiff und seiner Crew. Neben den bereits erwähnten Offizieren gibt es ja noch die beiden andern 2nd Mates. Orencio (55) und Clifford (37), beide Philippinos. Clifford verriet mir, dass er, wie viele seiner Landsleute, ein Karaoke Fan sei. Da auf dem Schiff jedoch ein striktes Alkoholverbot herrschte, blieb die hochwertige Karaokeanlage in der Mannschaftsmesse ungenutzt. Denn ein wenig Alkohol sei immer notwendig, um die Hemmungen abzubauen. Auf meinen letzten beiden Reisen wurden Karaokewettbewerbe von den philippinischen Crews ausgetragen und es standen dabei stets alkoholische Getränke auf der Back. Clifford sang trotzdem - schön und allein vor sich hin.

Clifford und Orencio zwei 2nd Mates

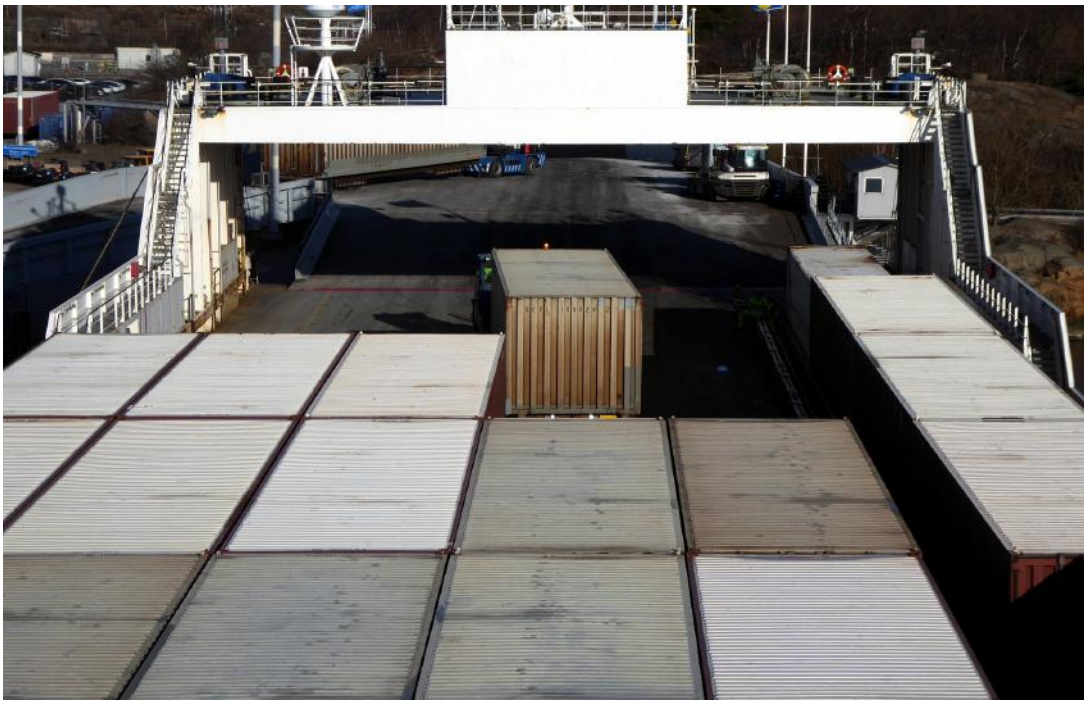
In Lübeck war mit mir ein noch junger Schwede an Bord gekommen. Andre‘ (21 Jahre). Ein Azubi. Ein angehender Matrose. Abends erschien er auf der Brücke zum Unterricht. Solange der zweite Chiefmate an Bord war, wurde er von Ivar und Johan examiniert. Was für mich sehr interessant und lehrreich war. Später übernahm der Kapitän Ivars Part. Dann konnte ich dem Unterricht leider nicht mehr folgen, weil die drei sich ausnahmslos auf schwedisch unterhielten.

Zu Beginn hatte ich ja schon die Bekanntschaft mit Lennart (62) gemacht. Auch er wird bald in Rente gehen. Das Renteneintrittsalter lag in Schweden bis vor kurzem bei 61 Jahren. Und es wurde jetzt stufenweise auf 64 Jahre angehoben. Lennart ist ein typischer Seemann, ein gestandener Fahrensmann, dem die Stories nie ausgehen und mit ihm war die Wache 20:00 – 24:00 immer kurzweilig. Tagsüber gehen die 2nd Mates allein Wache. In den Abend- und Nachtstunden ist stets ein Matrose mit auf der Brücke. Entsprechend den Kollisionsverhütungsregeln, KVR Regel 5.

Sonntag, d. 25.02.2018 **Göteborg - Auf See**

Gegen 04:00 erreichen wir die Ansteuerung von Göteborg. Und um 06:00 liegt das Schiff an der Laderampe und 3 Stunden später ist es völlig leer. Jetzt rasen die Tugmaster über alle Rampen in alle 3 Ladedecks und beladen die THULELAND neu. Um 11:30 heißt es „end of cargo“ Schade. Keine Zeit für einen Landgang. Zumal unser Liegeplatz ziemlich weit außerhalb von Göteborg liegt. Noch während unseres Ablegemanövers wartet schon der nächste Papierfrachter auf den freiwerdenden Liegeplatz. Die M/S SCHIEBORG der niederländischen Reederei Wagenborg, die, wie ihr Schwesterschiff M/S SLINGEBORG, für SOL in Charter fährt. Alle Schiffe sind unserem Gast-Chiefmate Ivar bestens vertraut. Demnächst ist er als Lotse für Zeebrügge auch dort wieder auf der Brücke.

Das Deck ist leer und wartet auf neue Ladung. Marinediesel wird gebunkert



… und nur wenige Stunden später ist das Schiff wieder voll beladen.

Bei heiterem Sonntagswetter mit Wind aus Nord um 4-5 Bft sind wir bereits um 12:00 erneut auf dem Weg nach Zeebrügge. Sonntags ticken die Uhren auf diesem Schiff anders. Anders als auf mir sonst bekannten Schiffen. Man könnte fast meinen, heute bleibt die Küche kalt.

Frukost, also Frühstück? Zunächst Fehlanzeige. Sonntags erst um 10:00. Hat der Chiefcook heute Ruhetag? Wahrscheinlich, denn Dinner gibt es heute nicht… zumindest nicht um 12:00 sondern sonntags erst um 15:30. Doch hungrige Seelen, die schon vorher mal um den Kombüsenbereich schleichen, sehen Martin auf Hochtouren werkeln. Die Tische in der Messe sind wie auf Kreuzfahrtschiffen eingedeckt. Servietten und Platzsets. An der Essensausgabe warten Vorspeisen und Getränke. Unter anderem auch Bier - alkoholfreies! Verführerische Düfte wabern durch die Gänge. Und schon vor der offiziellen Dinner Time schauen verhungerte Seeleute immer häufiger bei der Kombüse vorbei. Dann geht sie los, die Schlacht am heißen Buffet. Vorspeise, Salat, Sonntagsbraten und Süßes zum Nachtisch, wie Eis und selbstgebackene Torten. Tja, und wer jetzt nicht satt wird… Abendessen fällt natürlich aus. Aber wir wissen ja, es gibt da noch die Cold Plates. Verhungern wird hier keiner.

Wenn es an Bord eine Klassengesellschaft gibt, dann hier in der Messe. Die erste Klasse sitzt an einer langen Tafel mit Platzsets. Offiziere und Schweden unter sich. Nicht der Kapitän thront am Kopf des Tisches. Nein, der Koch. Und Martin unterhält den ganzen Verein mit lustigen Geschichten. Alles lacht. Wenn jemand das Essen beendet hat, grüßt er Martin kurz mit „Tack“ oder „Thanks“ und verlässt den Raum. Großmütig erwidert King Martin den Dank mit erhobener Hand. Dabei fällt mir ein: In der Literatur für Segler gibt es ein Rezeptbuch mit dem Titel „Der Koch ist der Kapitän“. Wie wahr**…** und wie treffend.

Die zweite Klasse folgt - an einem runden Tisch mit Wachstischtuch. Hier sitzen sechs philippinische Kollegen. Offiziere und Crew. In der dritten Klasse, ebenfalls Wachstichtuch-Klasse, sitze ich. Als einziger Passagier von vier möglichen.

Die vierte Klasse ist nicht besetzt. Es ist ein „baugleicher“ Tisch für weitere Gäste, für die Driver von Last- und Personenkraftwagen, die aber mehr im Sommer vertreten sind.

Und zu guter Letzt gibt es noch die „Holzklasse“. Einen separaten Raum für Decksleute, die mit ihren schmierigen Klamotten und den Arbeitsstiefeln nicht in die heilige Messe dürfen.

Überhaupt ist Sauberkeit ein hohes Gebot auf dem Schiff. Das Maschinenraumpersonal erscheint zum Essen natürlich nicht in Overalls, sondern zivil gekleidet. Decksleute, die in Arbeitskleidung auf der Brücke erscheinen, müssen ihre Schuhe ausziehen. Wäre aber auch zu schade um die Teppichböden. Täglich wird auf der Brücke geputzt, gesaugt und staubgewischt. Täglich werden Treppenhäuser und Gänge gereinigt. Der Seemann, den ich immer bei diesen Tätigkeiten antraf, hatte auch die entsprechende Frisur. Meister Propper.

Nach dem Dinner haben wir Skagen bereits hinter uns und Hirtshals querab. Um 18:30 passieren wir Hanstholm und nun sind es mit Kurs 213° und 18 kn bei NE 5-6 noch ca. 400 Seemeilen bis Zeebrügge. Ich melde mich gegen 22:00 von der Brücke ab. ETA Zeebrügge ist morgen 17:00. Ja, zunächst einmal zurück nach Zeebrügge. Ivar muß sich schließlich bezahlt machen.

Montag, d. 26.02.2018 **Auf See - Zeebrügge**

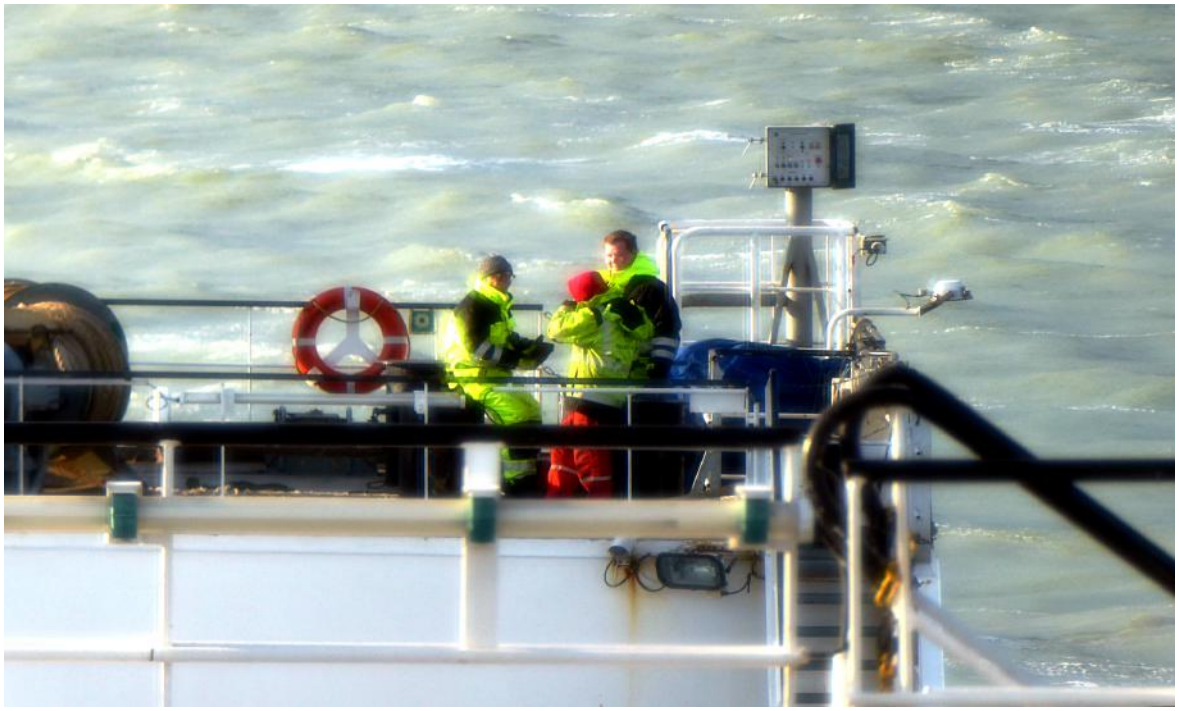
Nach dem Frühstück bin ich wieder in Passengers Paradise. Auf der Brücke. Unseren aktuellen Standort kann ich selten den vielen Bildschirmen und Plottern entnehmen. Küstenlinien sieht man lediglich nur dann, wenn unser Kurs nicht zu weit davon entfernt liegt. Meistens liegen sie aber außerhalb des eingestellten Bereiches von 12 Seemeilen. Und Seekarten? Fehlanzeige! Die THULELAND ist zwar ein Papierfrachter, hat aber keine Seekarten an Bord. Nur noch Elektronik, Plotter und anderen technischen Firlefanz. Woher ich dennoch weiß, wo wir gerade sind, verdanke ich meinem eigenen technischen Firlefanz. *Marine Traffic* auf dem PC und *Find Ship* auf dem Smartphone.

Um 08:00 befinden wir uns auf der Höhe von Terschelling. Heute ist „Drill" angesetzt. Eine Übung, die aus mehreren Teilen besteht und an der alle teilnehmen – außer Passagiere. Aufgrund der arktischen Außentemperaturen findet ein Teil der Übung auf der Brücke statt. „Schuhe aus!" Es werden zwei Seeleute ausgeguckt, die sich in Überlebensanzüge zwängen. Gar nicht so einfach. Die Hilfe der Kollegen ist dabei auch unerlässlich. Danach wurde eine Person vermisst – und wiedergefunden. „Feuer im Maschinenraum", war die nächste Übung. „Fire under control", hieß es kurze Zeit später und bald darauf: „Feuer gelöscht". Zum Abschluss noch Instruktionen von Johan an den Rettungsinseln für den Fall des Zuwasserlassens.

Gegen 14:00 erreichen wir „Aproaching Area Rotterdam". Beim Erreichen der Schelde Mündung, der Ansteuerung nach Antwerpen, macht Ivar sich noch einmal bereit, uns sicher nach Zeebrügge hinein zu bringen. Seine Kammer hat er bereits geräumt, die Koffer gepackt und gleich nach dem Anlegen ist er schon unterwegs zu seinem nächsten Einsatz. Zur M/S TAVASTLAND nach Göteborg. Wieder Göteborg - Zeebrügge. Eins ist mir allerdings ein Rätsel geblieben: Wieso dürfen wir den Hafen anschließend ohne einen Lotsen wieder verlassen?
Am schwarzen Brett hängt eine Meldung an alle: Der Hafen, der der eigentliche Grund für mich ist (war), diese Reise zu machen – Kemi - wurde nun gestrichen: „Zu viel Eis. Zu wenig Fracht". Und schon stimmt der Fahrplan wieder: Montag in Lübeck! Ist eben Frachtschifffahrt. Die Einhaltung der Pläne garantiert keiner. Auch Kapitän Zylmann nicht. Ich bin darüber nicht gerade amused. Johan dagegen sehr: „I only knew two things where ice is good for. To put it on fish and to have it in a drink." Und so kommen wir auf die Bedeutung der Urkunden im Treppenaufgang zur Brücke zu sprechen. *Ice Star of the Year.* Diese Urkunden werden dem wachhabenden Offizier verliehen, dem es widerfährt, als erster der jeweiligen Saison, im Eis stecken zu bleiben. So wurde das Treppenhaus zur Hall of Shame. Die letzte Urkunde stammt aus Februar 2017, also ist der Titel für dieses Jahr noch zu vergeben. Die Bedingungen hierfür wären gut, meinte Johan, wenn wir denn nach Kemi kämen. Dort, ca. 100 km südlich vom Polarkreis, herrschen gerade extrem niedrige Temperaturen. Minus 25° Celsius. Entsprechend dick ist dort auch das Eis. Laut Iskarta vom SMHI liegt vor Kemi aktuell ein 75 cm starker Eisgürtel. Johan erklärte, dass man Kemi im Winter so gut wie gar nicht anlaufen könne. Daher habe man auf der Halbinsel Ajos, etwa 5 km südlich von Kemi, einen neuen Hafen errichtet. Doch selbst Ajos gilt im Winter als sehr schwierig. Der Hafen von Oulu, nur knappe 50 Seemeilen südlicher, sei dagegen ein Spaziergang. Oulu liegt an einer Flussmündung. Das Fließgewässer und die warmen Abwasser der Papierfabriken sorgen dafür, dass der Hafen selber relativ eisfrei ist.
Doch zunächst zurück nach Zeebrügge. Beim Einlaufen befinden sich drei Personen auf der Brücke: Master Kristian, Ivar der Lotse und Peter der „Festmacher". Peter steht mit Decksleuten per Sprechfunk in Verbindung. Nachdem Ivar, sich in niederländischer Sprache mit Zeebrügge Port in Verbindung gesetzt und das Schiff in den Hafen gelotst hat, steuert Kristian es rückwärts an den Liegeplatz. Auf dem Vorschiff und dem Achterdeck stehen je zwei Matrosen um die Leinen zu bedienen. Vom Achterdeck

kommen präzise Meldungen zum verbleibenden Abstand: „fifty meters“, es folgen die Ansagen „40... 30, 20 10, 5, 1“ bis zu erlösenden Meldung: „POSITION“.

Peter, Ivar und Kristian das Einlauf-Trio auf der Brücke



Das Anlege-Trio auf dem Achterdeck, 2 Matrosen und ein Lehrling

An den Nockfahrständen befindet sich je ein Fenster im Fußboden – 30 m über der Wasserlinie. Durch diese kontrolliert Kristian den Parallelabstand des Schiffes zur Pier. Mein Unterbewustsein hat mir gesagt: „Nicht drauftreten“ und habe immer einen Schritt über diese Fenster gemacht.
An meine geplante Taxifahrt nach Brügge, habe ich aufgrund des Zeitplans schon lange nicht mehr geglaubt. Ich hätte zwar Zeit bis um Mitternacht, doch was gibt es in der sicher

sehr schönen und historischen Stadt im Dunkeln zu sehen? Bliebe ein Bier, dass ich nach einer Woche Abstinenz nicht vermisse… und belgisches schon gar nicht. Geld gespart. Kein Taxi. Kein Bier. Wieder ein Abend an Bord. Hatte noch genug Literatur auf meinem WebReader.
Was macht Zeebrügge eigentlich so wichtig für die Papierfrachter, die sich hier die Leinen in die Hand geben? Hier wird Zellulose aus Südamerika umgeschlagen. Genauer gesagt: Eukalyptus-Zellulose. Gibt es in Schweden und Finnland keine Wälder mehr? Vor ziemlich genau 55 Jahren fuhr ich den Schulferien als Moses zur See. Mit einem Küstenmotorschiff nach Nordschweden. Unsere Ladung dort war Zellulose! Haben wohl mit dem 450 BRT Kümo Raubbau getrieben… Nix mehr da in Schweden und umzu? Die Antwort lautet: Eukalyptus ist schnell wachsend, für spezielle Papiersorten besonders gut geeignet und schont die skandinavischen Ressourcen. Wir laden also Zellulose aus Südamerika. Bringen sie nach Finnland. Dort wird daraus Papier gekocht (oder gebacken…?) und transportieren dann u.a. Papier- und Papiererzeugnisse nach Lübeck und Göteborg.
Dank Google weiß man, dass die Eukalyptus-Plantagen keinem geringeren als STORA ENSO gehören. Diese Aktivitäten des Unternehmens sind besonders in Brasilien sehr umstritten: „Monokulturen. Vernichtung von Regenwäldern und Ackerland“.
Als Randbemerkung sei noch erwähnt, dass STORA ENSO seit einigen Jahren auch in China Eukalyptus-Plantagen betreibt. Hier allerdings mit angegliederten Papierfabriken, die mit Siemens Turbinen- und Niederspannungstechnik ausgerüstet sind. Ob das das Geschäft umweltfreundlicher macht, konnte ich nicht recherchieren.

… aus Eukalyptus zu Papier verarbeitet.

Dienstag, d. 27.02.2018 **Auf See**

Gegen 03:00 auslaufen Zeebrügge mit Kurs Rund Sklagen in den Bottnischen Meerbusen. Endlich. Eis, ich komme. ETA Oulu 02.03. um 13:00.

Es zieht... Hartmut hat vergessen, die Kühlschranktür zu schließen. Hartmut, das Hochdruckgebiet, dass bislang das kälteste Wochenende dieses Winters in Deutschland bescherte, bringt uns die eisigen östlichen Winde und gelegentliche, erste Schneeschauer. Es war bislang heiter bis sonnig bei Temperaturen um 0 Grad. Wind NO 5. Vorhersage Deutsche Bucht und Skagerak: 7-8, schwere Schneeböen, Seegang zunehmend 3 - 4 m.

Das Schiff ist mit Eukalyptus-Zellulose voll beladen; dampft, nein dieselt, mit 18 Knoten Richtung Skagen. Die Motoren verbrauchen dabei ca.150 kg Treibstoff pro Seemeile ~ 65 t pro Tag. Der Eisreport verspricht noch höheren Kraftstoffverbrauch. Bei Vollast sind es 90 t / Tag. In der Bottenwiek, dem nördlichen Teil des Bottnischen Meerbusen, herrschen aktuell -20° Celsius. Wenn da die Heizung ausfällt… hilft dann nur noch ein heißer Eukalyptustee.

12:45 wieder einmal Terschelling quer ab. Diesmal mit Kurs NO. Um 16:30 BorWin, einer dieser schreckliche Windparks, an Steuerbord. Zeit zum Abendessen. Heute BiffBamboo. Was auch immer es war. Es schmeckte so gut, dass ich gleich mehrere Male Nachschlag nahm. Einfach peinlich.

Hatte ich schon die gute Küche erwähnt? Das kann man gar nicht oft genug. Selbst wenn es auch mal Gerichte gab, die nicht meinem Geschmack entsprachen, so bestanden genügend Ausweichmöglichkeiten. Und wenn man mal einen Salattag einlegt, schadet es ja auch nicht. Tacos „zum selber bauen“, waren z.B. nicht mein Fall. Scheinbar war ich nicht alleine. Am nächsten Tag gab es die Tacos-Zutaten auf Pizza. Zur Strafe? Bei „Heute basteln wir uns einen Burger“ habe ich auch nicht so richtig mitgespielt. Aber sonst alles im grünen Bereich. Vermisst habe ich dennoch etwas: Köttbullar und Knäckebrot. Das gibt es wohl nur bei IKEA. Ein Schweden-Märchen? Zum Frühstück kamen jeden Morgen aufgebackene Brötchen auf den Tisch. Stets die gleiche Sorte und nach einem halben Brötchen war ich meist schon „pappsatt“. Und jetzt weiß ich, woher dieser Ausdruck stammt. Aber da helfen altbekannte Notstandsgesetze weiter: In der Not schmeckt die Wurst auch ohne Brot. Garnelen und Muscheln übrigens auch. Zum Frühstück gab es auch Milchreis (süß), Porridge (herzhaft) und diverse Eierspeisen in unterschiedlichsten Variationen. Also, für jeden Geschmack etwas dabei.

Gegen 19:00 befanden wir uns nördlich von Sylt. Der Wind kam jetzt aus NO und hatte auf 8 Bft. zugelegt. Johan nahm Tidenkalender und Strömungskarten zur Hand. Sein Plan: So dicht an die Küste, wie es der Wasserstand zulässt. Er wollte Windabdeckung und weniger starken Seegang bekommen. Um seinem einzigen Passagier eine ruhige Nacht zu bescheren? Na ja, es waren wohl vordergründig wirtschaftliche Erwägungen, der Zeitplan und - so wenig wie möglich - gegen Wind, Strom und Wellen ankämpfen. Kraftstoff sparen.

Mittwoch, d. 28.02.2018 **Auf See**

Die Wetterlage um 05:00 Uhr:
Jammerbucht - Wind ONO Stärke 10 / Temperatur –7° Celsius. Johan hatte das Schiff tatsächlich dicht unter die Küste gebracht und ich verbrachte eine wundervolle, ruhige Nacht. Selten so gut bei 10 Windstärken geschlafen… eigentlich noch nie!

Gegen 08:00 haben wir Skagen gerundet und der Wind blies nach wie vor aus ONO. Jetzt aber schon „abgeflaut“ auf 8 Bft. Unser Kurs 155°. Im Kattegat trafen wir hin und wieder auf kleinere Fahrzeuge, die sich Rund Skagen gekämpft hatten und nun mit ansehnlichen Eispanzern versehen waren. Beim Frühstück war auch meine Aussicht etwas eisig.

Um 13:00 befanden wir uns auf der Höhe meiner Lieblingsinsel. Anholt, die Perle des Kattegats. Dieser Tag war Erinnerungen gewidmet. Erinnerungen an längst vergangene Zeiten: Regatten von Helgoland nach Edinburgh oder Rund Skagen von Helgoland nach Kiel und Segeln zwischen Anholt und Bornholm als Urlaubstörns. Diese Zeiten liefen im Zeitraffer an mir vorüber: 15:00 Öresund Eingang, Gilleleje an Steuerbord, 16:00 Helsingborg, 17:00 Kopenhagen. 18:00 Drogden Rende passiert und die Große-Belt-Brücke an Backbord achteraus, 20:00 Trelleborg und 21:30 Ystad - Bornholm irgendwo an Steuerbord.

Öresundbrücke

Wieder einmal auf Wache mit meinem Lieblingsoffizier Johan. Er zeigte mir eine virtuelle Wetterkarte VENTUSKY. Eine Software, die auch ich mir auf meinen Rechner laden konnte. Sie zeigt weltweit alles an, was wettertechnisch von Interesse ist, u.a.: Luftdruck Windstärken, Wellenhöhen, Niederschläge und Temperaturen.

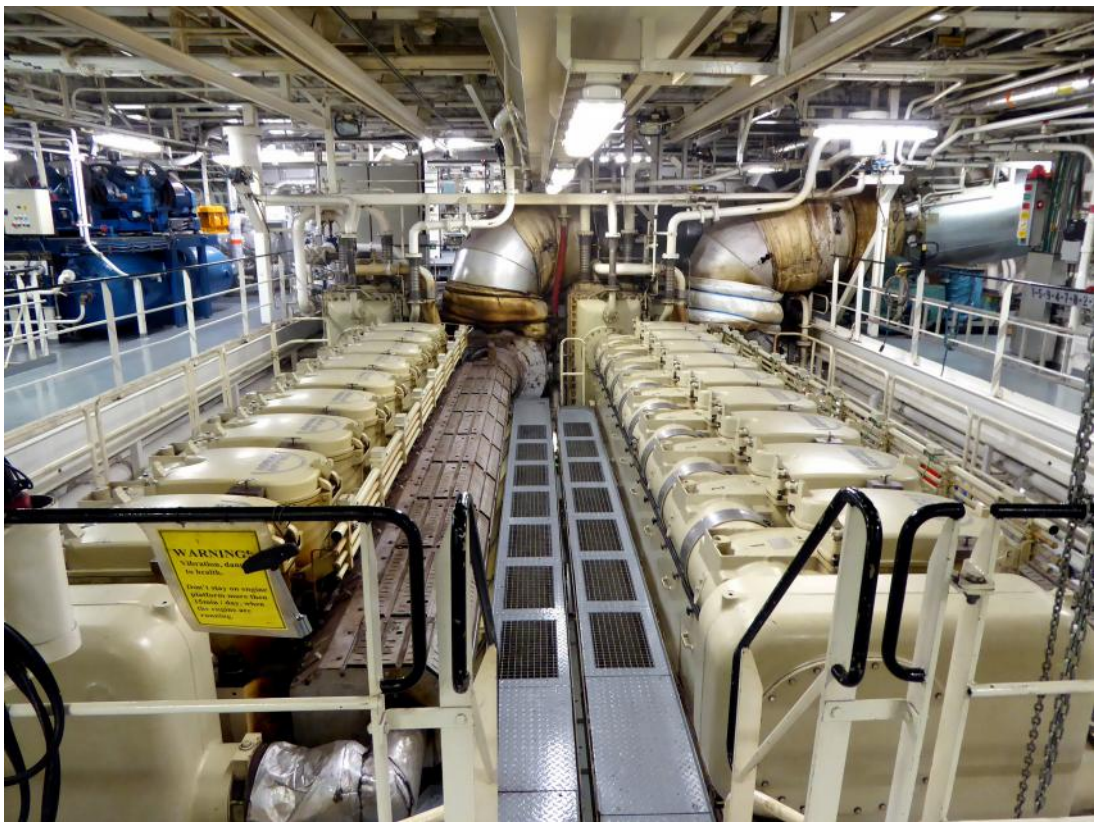
Kemi aktuell -25°. „Gut, dass der Hafen gecancelt ist“, meinte Johann. Starke Eisbarrieren behindern dort das Einlaufen und Anlegen. Gebrochene Eisschollen türmen sich zu regelrechtem Packeis.

Für mich war das natürlich kein Grund, über das Auslassen des nördlichsten Hafens im Bottnischen Meerbusen froh zu sein. Denn nur deswegen hatte ich diese Reise gebucht. Eigentlich wollte ich ja den 1-wöchigen Törn von Lübeck nach Kemi und zurück machen. Auf dem Schiff war aber langfristig (schon vor Weihnachten) alles ausgebucht. Für Johan schier unverständlich.

Donnerstag, d. 01.03.2018 **Auf See**

Ein neuer Tag mit Wetteränderung. Mit schlechter Sicht und Schneeschauern. Wind nach wie vor aus nordöstlicher Richtung um 6 -7 Bft und Dauerfrost. An Bb passierte uns das Schwesterschiff M/S TAVASTLAND auf Gegenkurs. Das Schiff mit dem ich eigentlich fahren wollte. - immer freitags Lübeck an und ab.

Um 10:30 hatte ich ein Termin. Ein Date mit Axel (36) dem Chief Engineer Er führte mich durch sein Reich, für das noch weitere fünf Männer verantwortlich sind: 1st Eng. Leadrico , 2nd Eng. Jeffrey, der Maschinenschlosser Dick, der Motorenwärter William und der Azubi Weidong. Auch für die „Unterwelt“ gibt es einen Springer – einen Elektriker, der stets im Wechsel auf den Schiffen unterwegs ist. Neben den Hauptmotoren sind die beiden Dieselaggregate und der Wellengenerator wichtige Elemente. Auf See erzeugt der Wellengenerator 2.500 kW und versorgt damit den gesamten Schiffsbetrieb. Für den Hafenbetrieb, sofern das Schiff nicht mit Landanschluss versorgt wird, stehen zwei Dieselgeneratoren mit je 1.500 kW zur Stromversorgung bereit. Ein Dieselaggregat ist im Normalfall ausreichend. Das zweite dient als Reserve. Beide werden im ständigen Wechsel betrieben, um auf annähernd gleiche Betriebsstunden zu kommen. Dass der Wellengenerator größer ausgelegt wurde, ist den hohen Leistungen der Querstrahlruder geschuldet. Für den Fall eines Totalausfalls steht noch ein Notgenerator in einem separaten Raum auf Deck 9 zur Verfügung.



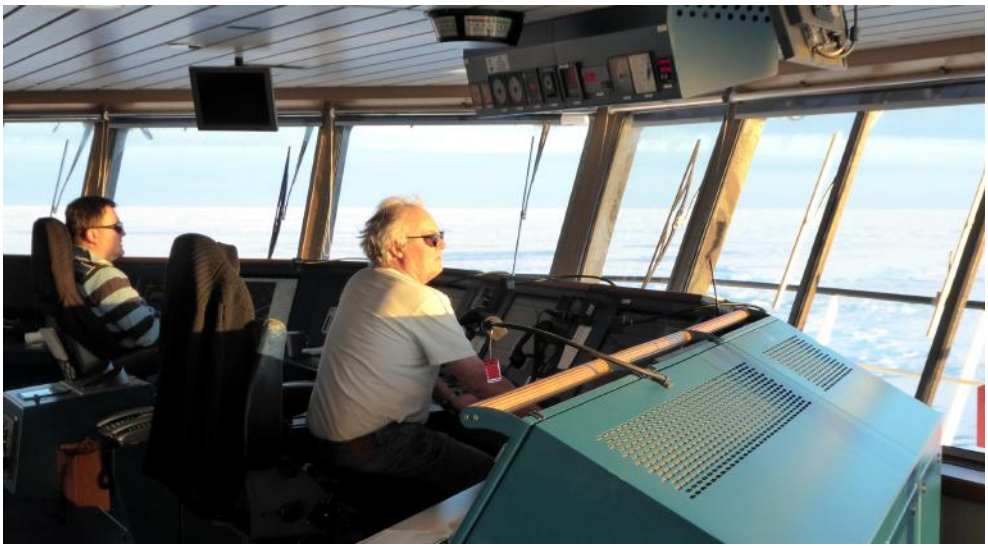
Gegen 15:00 haben wir die Höhe von Stockholm erreicht. Noch 450 Seemeilen bis Oulu. Wind immer noch NO 8, später abflauend, heiter.

Am frühen Abend, auf Höhe der Aalandinseln, erstes Eis. Später wird das Eis dichter und fester. Der Kapitän ist jetzt auch auf der Brücke. Mit zwei Suchscheinwerfern suchen Kristian und Johan den Weg des geringsten Widerstandes. Die Geschwindigkeit beträgt weiterhin, scheinbar ungebremst, 18 kn. Mit dem Wachwechsel um Mitternacht verzog ich mich in meine Koje. „Die machen das schon...“

Freitag, d. 02.03.2018 **Auf See – Oulu**

Irgendwann, so gegen 02:00, wurde ich aus dem Tiefschlaf gerissen. Was ist das für ein Lärm? Stellt Euch vor, Euer Schlafzimmer liegt direkt an einer Güterbahntrasse, es gewittert, Sturm tobt, Hagelschauer prasseln gegen das Fenster, metallene Mülleimer fallen um, scheppern gegen die Haustür und jemand rüttelt an Eurem Bett. So etwa hört und fühlt es sich in meiner Kammer (ca. 15 m über der Wasserlinie) an, wenn das Schiff sich den Weg durch die Eismassen bahnt. Da halfen die Ohrenstöpsel, die ich noch von der Machinenraumvisite hatte und pennte noch bis etwa 04:00 weiter. Dann zog es mich wieder auf die Brücke.

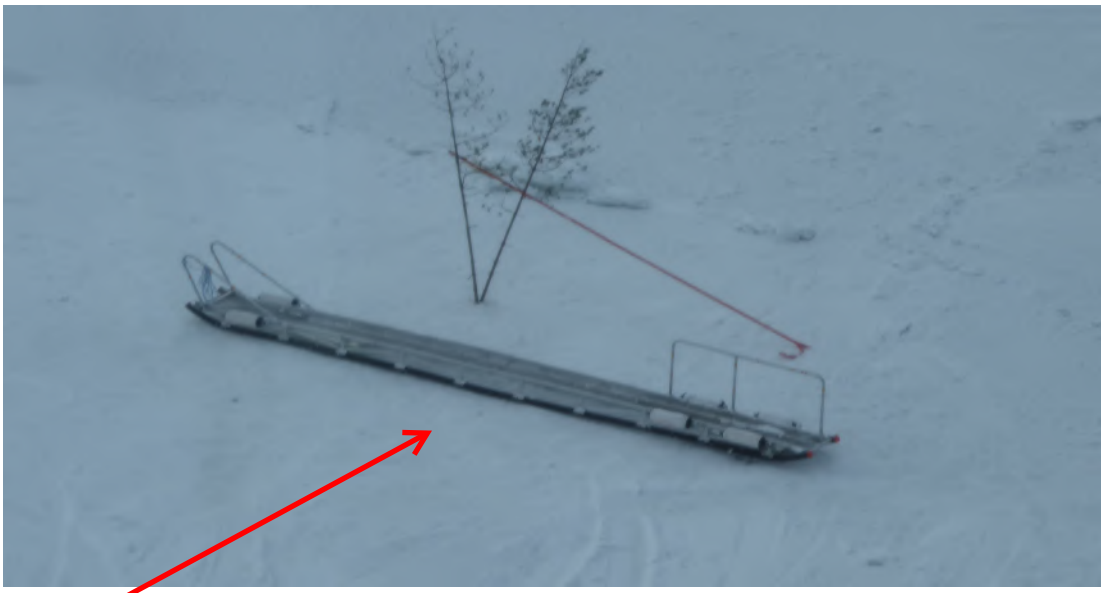
Gegen 08:00 passieren wir den schwedischen Eisbrecher YMER, der gerade einem kleineren Fahrzeug den Weg durch das Eis bahnt. Da es sich dabei um einen Mitläufer handelt, weist YMER es an, in unser Kielwasser zu gehen. So wird die THULELAND zum Eisbrecher.



„Eisbrecher“ THULELAND - Captain & Officer

Heute gibt es mal etwas Neues. Südwind mit leichter Brise um 1 Bft bei -12° Celsius. Leichtes Schneegrieseln und die Sicht wird schlechter. schlecht zum Fotografien.

Und dann noch etwas Neues: Ich hatte schon vor St. Petersburg erlebt, dass der Lotse mal nicht so eben an Bord kommt, wie allgemein bekannt. Wie auch? Ein herkömmliches Lotsenboot kann nicht durch das Eis preschen und einfach längsseits gehen. Vor St. Petersburg stieg der Lotse von einem Eisbrecher auf die Schiffe über. Und im Bottnischen Meerbusen? Kommt der Lotse dort mit dem Hundeschlitten? So ähnlich... Er fährt mit einem von Luftschrauben getrieben Schlitten über das Eis zu einer bestimmten Stelle an der so etwas wie eine Leiter oder Gangway liegt. Diese Stellage wird dann über das Eis horizontal bis an das zu lotsende Schiff geschoben. So gelangt der Lotse sicher an die Bordwand, um dann in abenteuerlicherweise die Jakobsleiter zu ergreifen. Doch für M/V THULELAND kein Thema.. Wir behielten die Geschwindigkeit bei, denn unser Lotse für Oulu ist ja bereits an Bord. The captain himself.



Hier kommt der Lotse über diese Stellage an Bord.

Zum Video bitte Rechtsklick auf das Bild - Link in neuem Tab/Fenster öffnen

Bei der Ansteuerung nach Oulu passierten wir den nördlichsten Punkt meiner Reise. 65°10‘ N und 24°30‘ E. Oulu erreichten wir gegen 17:00. Eisfrei, sowie zuvor beschrieben, ist der Hafen allerdings nicht. Ein kleiner Schlepper zieht hier unermüdlich seine Bahnen und verarbeitet Eisschollen zu Eisbrei, der unser Anlegemanöver dann auch nicht mehr wesentlich behinderte. Aber so ein zentimetergenaues Anlegen dauert. Mittlerweile wurde es dunkel und somit wieder einmal zu spät für einen Landgang.

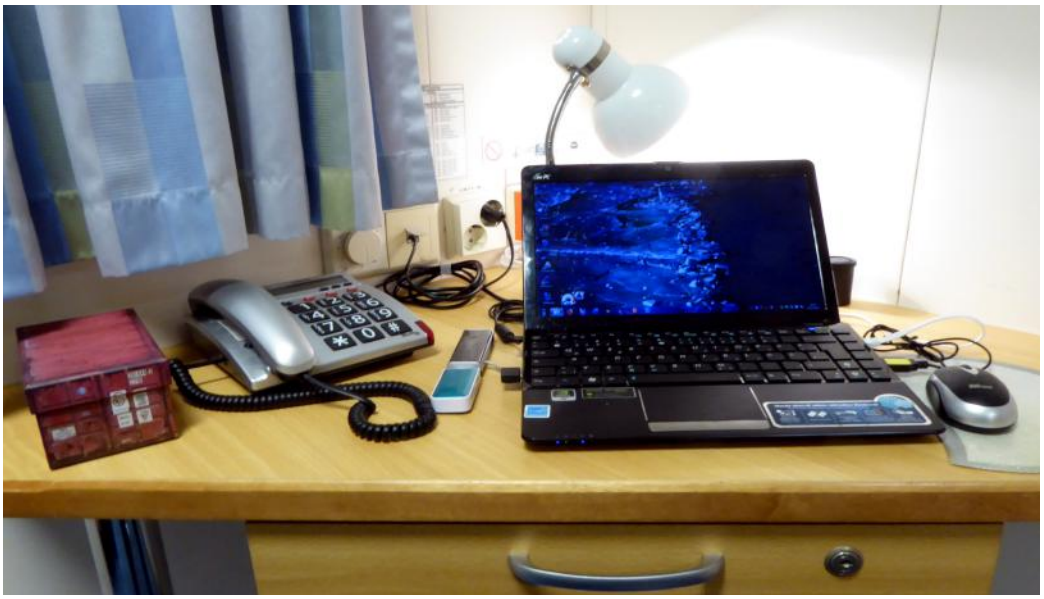
Oulu ist die fünftgrößte Stadt Finnlands und nördlichste Großstadt der Europäischen Union mit 195.000 Einwohnern. Während Oulu zu früheren Zeiten für Holzteer und Lachs berühmt war, ist die Stadt heute vor allem als ein Zentrum der finnischen IT-Wirtschaft (Nokia) bekannt. Andere wichtige Industrien sind Holzverarbeitung, Papierherstellung, Chemie- und Stahlproduktion. Ein Teil unser Fracht bestand demzufolge auch aus Kesseln mit Chemikalien und Walzblech-Coils, die, wie die großen Papierrollen, auf dem Cassetten-System gezurrt waren.

Oulu ist auch für ihre ausgeprägte Wellnesskultur bekannt. Ich legte mein eigenes Wellnessprogramm auf und nutzte die Bordsauna, die finnische. Anschließend reichlich Mineralwasser getrunken, das es scheinbar unbegrenzt aus dem Zapfhahn gibt. Manchmal auch mit Kohlensäure. Diese Zapfanlagen befinden sich an der Essensausgabe und auch auf der Brücke. Und man kann noch so lange zapfen, es kommt immer nur Wasser...

Samstag, d. 03.03.2018 **Husum Nordschweden**

Am frühen Morgen um 04:30 legten wir in Oulu ab und nahmen Kurs auf die schwedische Seite des Bottnischen Meerbusens. Nach Husum in Nordschweden. Husum ist ein kleines Nest mit knapp 1600 Einwohnern. Größter Arbeitgeber hier ist mit 750 Mitarbeitern die Karton- und Zellstofffabrik *Metsä Board*, die auch unser Ziel ist. Am frühen Vormittag erreichen wir die Höhe von Kalajoki, Finnland. Neuer Kurs 225°. Mit 19 kn krachen wir durch das Eis, das nicht mehr so fest wie im Norden ist. Immer wenn die Geräuschkulisse schlagartig verstummt, dann ist das Schiff nicht etwa abrupt stehen geblieben, sondern wir haben dann freie Wasserflächen erreicht...

… und das passiert jetzt häufiger, denn das Eis wird brüchiger. Gegen 17:00 legen wir in Husum an und um 19:00 schon wieder ab. Den Fahrplan hat Kapitän Kristian im Griff. ETA Lübeck (immer) Montag 12:00.



Nachrichtenzentrale und Lesezentrum

Sonntag, d. 04.03.2018 **Auf See**

Um 06:30 leiste ich Johan auf der Brücke wieder einmal Gesellschaft. Unsere Position ist nördlich der Älandinseln und wir haben eisfreies Gewässer, was auch gleich Johans Stimmungspegel anhebt.

Sonnenaufgang im Bottnischen Meerbusen

Als ich ihn frage, was es mit der nackten Frauenfigur en minature vor dem Brückenfenster auf sich habe, und was sie eigentlich zwischen den Händen halte, und was in dem roten Kasten darunter sei, meinte er nur, „top secret“. Nachdem Johan ausreichend Spaß über so viel Unwissenheit gehabt hatte, gab er dann doch das Geheimnis preis. „Steeringlight for Kiel Canal! Und in dem roten Kasten befindet sich die dazugehörige Batterie, da das Ganze irgendwann einmal nachgerüstet wurde. Denn irgendwann hat jemand festgestellt: „Dieses Schiff befährt auch den NOK:“ Na klar: Wir haben keinen Vormast. Da vorne ist ja sonst nichts mehr. Wenn die Kanalsteuerer das Schiff bei Nacht auf Kanalmitte halten müssen, dient zur Orientierung ein blaues Licht auf dem Vormast. In Ermangelung eines solchen, hilft hier die Nackerde, mit dem blauen Lämpchen zwischen ihren Händen. Wie originell.

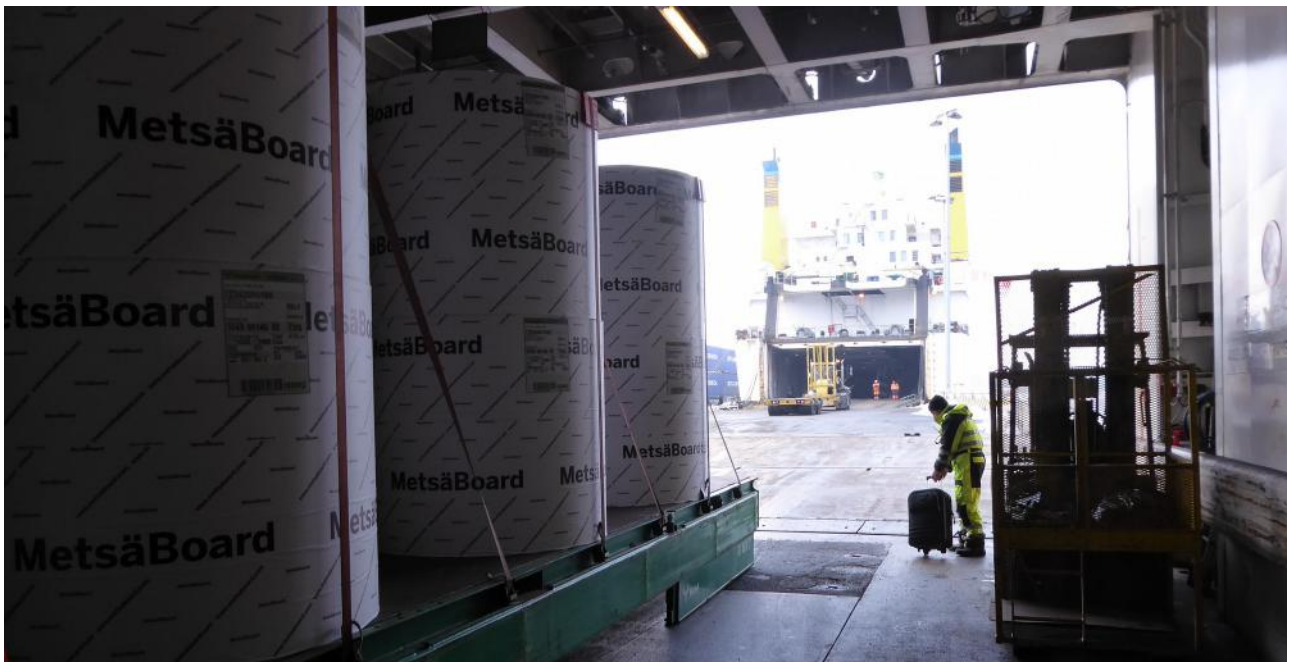
Heute, Sonntag, gibt es erst um 10:00 Frukost. Gut, dass es auf der Brücke reichlich Kaffee und Kekse gibt. Das Kilo Lakritz-Weingummi-Mischung, die ich als Gastgeschenk mitgebracht hatte, war allerdings schon niedergemacht. Beim nächsten Mal zwei Dosen. Seit 08:00 hat Orencio, der andere 2nd Mate, Wache. Nach der Wachübergabe ist seine erste Amtshandlung frischen Kaffee kochen. Johan und der Passagier haben nichts übrig gelassen. Orencio teilte mir mit, dass wir morgen zuerst Schlutup anlaufen. ETA 12:00. Liegedauer etwa eine Stunde. Danach fahrplanmäßig zum Nordlandkai. Ich könne also auch in Schlutup aussteigen, wenn es für mich günstiger sei. Auf dem ersten Blick ist Schlutup zwar weiter vom Lübecker Bahnhof entfernt, da aber um 14:30 ein durchgehender Zug nach Hannover geht, ist die Aussicht verlockend. Somit ist klar, ich steige in Schlutup aus.

Montag, d. 05.03.2018 **Lübeck-Schlutup**

Vor dem Frühstück beginne ich mit dem Packen. Auf der Höhe von Rostock setzt Eisregen ein. Um 10:15 kommt der Travelotse an Bord. Fertigmachen zum „Absprung“. Eine Gangway wird wieder nicht ausgebracht. Das Vonbordgehen soll durch den Laderaum erfolgen.

Travelotse, Reviersteuerer und Master

Schlutup Terminal



Lennard lotst mich und meinen Koffer durch den Laderaum zur Heckrampe

Das Schlutup -Terminal ist europaweit eines der größten Distributionszentren der Papierindustrie. Hier können 2 RoRo-Frachter gleichzeitig be- und entladen werden. Es verfügt über große Hallenkapazitäten und ist spezialisiert für den Umschlag von Rollen- und Palettenpapier. Von hier erreichen diese Güter auf LKW, in Waggons oder Containern, ihre Bestimmungsorte europaweit und Übersee.

In Schlutup sind die Größen der Papierindustrie vertreten.

Ich erreichte pünktlich meinen ICE, der mich nun in 2 Stunden - ohne Umsteigen – nach Hannover brachte. Und „Find Shipp“ verriet mir, dass sich die THULELAND erst jetzt auf dem Weg zum Nordlandkai befand. Alles richtig gemacht.

Das abschließende Fazit dieser Reise:

Diese spezielle Welt der RoRo-Schifffahrt unterscheidet sich grundlegend zu der der Containerschifffahrt. Das Be- und Entladen erfolgt mit spezieller Technologie und Logistik. Anscheinend wird hier auch mehr Geld verdient. Denn kein Schiff der Reederei fährt auf diesen Routen unter Flaggen sogenannter Billigländer. Der Anteil heimischer Besatzung ist sehr hoch. Das ist bei deutschen Containerschiffen bis auf ganz wenig Ausnahmen anders. Selbst die Schiffsführung auf deutschen Schiffen wird in den meisten Fällen von internationalen Fachkräften aus Billiglohnländern gestellt. Deutscher Nachwuchs an Nautikern und Technikern stirbt aus.

Abschließend eine persönliche Wertung dieser Reise bezogen auf meine Erwartungen, das tatsächlich Erlebte und meine Erfahrungen mit anderen Frachtschiffreisen.

Gut war:

- Die Verpflegung – ohne Frage.
  An Bord der Container Feeder war die Verpflegung stets gut und ausreichend. Aber eher bodenständig und eben nur während der Essenszeiten verfügbar. Das Essen an Bord der THULELAND, so glaube ich, kann mit dem Angebot von manchen Kreuzfahrtschiffen konkurrieren.
- Landgang in Tilbury / London
  Dank der Fahrplanänderung lag das Schiff 14 Stunden über Tag in Tilbury.
- Eindrücke einer anderen Art der Frachtschifffahrt zu gewinnen.
  Hier bekam ich Einblicke in die spezielle Welt der RoRo-Schifffahrt. Ich habe viel über Holz- und Papiererzeugnisse und über die Bedingungen der Eisfahrt erfahren.
- Die ständige Netzverbindung via Satellit. Auf den mir bekannten Containerschiffen besteht meistens nicht einmal im Hafen die Möglichkeit das Internet zu nutzen. OK. Gab es früher auch nicht .Aber, man hat sich *sooo* daran gewöhnt. ***-:)*** Es ist sehr informativ sich online über das Wetter und den Routenverlauf zu informieren und es ist auch außerordentlich unterhaltsam, in nahezu ständigem Kontakt mit Familie und Freunden zu sein.
- Die Möglichkeit des unbegrenzten Zutritts zur Brücke - mit Kaffee und Keksen satt!

Schlecht war:

- Dass Kemi gestrichen wurde.
  Am nördlichsten Punkt des Bottnischen Meerbusens (ca. 100 km vom Polarkreis) hoffte ich auf das extreme Eiserlebnis, um das ich nun gebracht worden bin.
- Die geringe Ausbeute guter Fotos im Eis, die aufgrund mehrerer Umstände mager ausfiel:
  Erstens war die etwa 40 m lange Front der Brückenfenster oft verschmutzt und sie wurde nur teil- und zeitweise manuell gesäubert. Die Scheibenwaschanlage war eingefroren. Zweitens war es draußen zum Fotografieren bei eisigem Wind einfach zu kalt. Drittens hatten wir während der „Eiszeit“ überwiegend trübes Wetter und schlechte Sicht. *Das ist der Verspätung geschuldet. Mit Einhaltung des Fahrplans hätten wir noch das Hochdruckgebiet angetroffen* ***-:)***

Ob ich noch weitere Frachtschiffreisen unternehme? Nach Abschluss einer Reise, sage ich immer: “Das war das letzte Mal. Besser geht es nicht“. Mit mehr Abstand werde ich stets erneut vom Reisefieber gepackt und bekomme Lust auf Neues. Denn es gibt noch genügend Routen und Schiffe auf die ich neugierig bin.