

Raps aus Vorpommern: Der lange Weg in die schwedischen Mägen



Smutje Willem in seiner kleinen Kombüse.

Von Dr. Peer Schmidt-Walther

VORPOMMERN/SCHWEDEN. Der Startpunkt der Reise ist womöglich fast genau so unbekannt wie das Ziel, verschlungen und fast unlogisch scheinen die Wege des Welthandels. Vierow am Greifswalder Bodden, hier soll es also losgehen, und was man sieht, ist ein Betonanleger, einige Lagerhäuser, fertig. Weil dort aber auch eine Ecke Sandstrand beginnt, kann es schon sein, dass dort auch mal jemand war, der nicht im Rapsschrot-Geschäft ist, aber viele sind das nicht. Das Ziel Hällekis in Schweden kennen aber nicht einmal die Schweden. Ein kleines Nest an Schwedens größtem See, genau dort wollen wir hin, beziehungsweise unser Raps. 1600 Tonnen sind es, herangekarrt mit Peeland-Lkws aus Anklam. Der 83 Meter lange Frachter Fredo schluckt das locker weg, dann werden die Leinen zur knapp zweiwöchigen 1200-Seemellen-Rundreise losgeworfen.

Blick am nächsten Morgen aus dem Bullauge: Eine weiße Wand zieht vorbei – die Stena-Fähre „Sassnitz“ auf Schweden-Kurs. Ganz anders als die „Sassnitz“ hat die „Fredo“ mit dem Nordkurier-Reporter nur einen einzigen Passagier an Bord. Für 50 Euro pro Tag kann hier jeder mitfahren und Seefahrt pur genießen. „Gutbürgerliche Kost“ inklusive, vom ewig lächelnden philippinischen Koch-Matrosen Fredo – die Namensgleichheit mit dem Schiff ist rein zufällig – liebevoll zubereitet. Täglich mehrfaches „Captains Dinner“ in der Crew-Messe ohne Schlipps und Kragen ist garantiert.

Durch den Öresund, also die Seepassage zwischen Kopenhagen und Malmö, wird das Kattegat angesteuert. Am Abend passiert „Fredo“ dann Göteborg. Ein maritimer Augenschmaus! Vor allem der historische Schiffspark vom Frachter-Oldtimer über ein graues Kriegsschiff bis zum schneeweißen Viermaster Viking.

Was ist eigentlich aus dem ganzen Raps geworden, der Vorpommern gerade neulich noch in ein gelbes Meer verwandelt hat? Ein Teil davon – genau 1600 Tonnen Rapsschrot – wandert jetzt durch schwedische Tiermägen. Welthandel – vielen Leuten ist das ja ein wenig unheimlich. Die Orte und Menschen, die man unterwegs antrifft, wenn man ihm ganz konkret folgt, sind es allerdings nicht. Ganz im Gegenteil, wie wir gesehen haben, als wir mit dem Raps aus Vorpommern mit auf die Reise gingen.

„Wir Seeleute hassen nichts mehr als Seegang, Nässe und Kälte.“



Lotse Jonas (vorne) und Kapitän Willem passieren gut gelaunt die kniffligen Passagen.

Gegen den Strom des Flusses Göta älv schiebt sich unser auffällig türkisfarbener Frachter nach Nordosten und steuert die zehn Kilometer lange, ins Milliarden Jahre alte Urgestein gesprengte Strecke des Trollhättan-Kanals an.

Von links leuchtet die 800 Jahre alte Bohusfestung gepenstlich angestrahlt herüber. Bereits vor 800 Jahren diente die Göta älv als natürlicher Handelsweg. Heringe und Salz von der Ostseeküste wurden gegen Holz, Getreide und Eisenwaren aus dem Binnenland getauscht. Von der vierzig Meter hohen Granitkuppe konnte man den Handelsweg ausgezeichnet kontrollieren.

Über sechs Schleusen wird Fredo während der Nacht um

44 Meter bis Vänersborg gelieft, dem „Tor zum Väner-See“, dem größten See in der EU. Der See gibt sich am frühen Morgen ostseemäßig: Nach drei Stunden ist kein Land mehr in Sicht. „Bei Sturm bauen sich“, weiß Lotse Jonas Alexanderson, ein Outdoor-Spezialist und Kajakfahrer, „hier bis zu vier Meter hohe Wellen auf, die selbst größere Dampfer zum Schaukeln bringen.“ Der landumschlossene See habe eben sein eigenes Wetter. Als einziger Väner-Lotse, sagt er nicht ohne Stolz, darf er alle Häfen hier befahren. Sechs Jahre Ausbildung waren dafür erforderlich.

Im vorletzten Winter mussten zwei Eisbrecher die Fahrinnen offengehalten. So manches Schiff sei trotzdem in eine gefährliche Lage mit Eispressur-

gen gebracht worden, vernimmt man staunend, und das mitten im Herzen Schwedens! „Bei minus 30 Grad wuchs die Eisdecke auf über einen Meter Dicke an“, berichtet Jonas, „da brauchten wir statt fünf bis zu 35 Stunden für die Überfahrt.“

Das waldumschlossene 150 mal 85 Kilometer messende und bis zu 100 Meter tiefe Gewässer, der „grüne Weg“, wird jährlich von über 3000 Frachtern bis 89 Meter Länge und 6000 Tonnen Tragfähigkeit überquert. Sie laden oder löschen Getreide, Mineralölprodukte, Holz, Zellulose und Papier.

Die Zufahrten zu den Häfen sind wie die Schleusen schiffeng. „Geschwindigkeit ist dein Freund“, lächelt Lotse Jonas angesichts der felsgespickten slalomartigen Zufahrten, „denn

traumhafter Ausblick über den See. Dann fünf Stunden See(n)-Fahrt nach Skattkärr im äußersten nördlichen Seezipfel. Der 83 Meter lange Frachter muss sich mit nur 40 Meter Liegeplatz begnügen. Der allerdings ist idyllisch eingebettet ins Schilf zwischen Ferienhäusern und Schäreninseln. Auch hier ein ideales Wander- und Baderevier.

Doch Kapitän Willem Blank sorgte sich um die trockene Verladung von 1500 Tonnen Hafer für ein Lebensmittelwerk in Bremen, als es anfängt zu nieseln. Luke dicht und abwarten, heißt dann nur noch die Devise. Doch zweiter Eigner und Kapitän Bernd Blanck, der für die Beladung verantwortlich ist, sieht es gelassen: „Wir haben zeitlich genügend Luft.“ Das garantiert die nach wie vor attraktive Tagespassage des Nord-Ostsee-Kanals, der Crew und Schiff auch eine harte Schaukelpartie rund um Skagen erspart. Das freut alle.

„Denn“, so Willem Blank, „wir Seeleute hassen nichts mehr als Seegang, Nässe und Kälte.“ Da könne man weder richtig arbeiten, essen oder schlafen. Dass Fredo später in der Deutschen Bucht dennoch für ein paar Stunden von einem Kuhsturm mit bis zu zehn Windstärken gepackt wird, ist für alle das kleinere Übel.

Gekonnt manövrieren Lotse Jonas und Kapitän Willem, in Schweden duzt man sich unkompliziert, den vollen Frachter rückwärts um die Ecke aus der Parklücke. Acht Stunden dampft Fredo seit dem frühen Morgen, anfangs noch durch eine dichte Wald- und Schärenflur, dann nur noch einsam, ohne ein Schiff oder gar Land zu sichten, über den mächtigen See. „Damit du den Trollhättan-Kanal auch bei Tage erleben kannst“, grinst Blanck, der ihn schon über 30 Mal passiert hat. Für ihn sei das der schönste Wasserweg überhaupt. Keine Ahnung, ob das stimmt, man kennt ja nicht alle anderen Wege. Aber es könnte was dran sein.



Die „Fredo“ füllt die Schleusenammer nahezu komplett aus. Für den Väner gibt es eine eigene Schiffsklasse, die genau zur kanalisiertem Strecke passt.

Trollhättan-Kanal und Vänersee

Seit Urzeiten strömt der Göta älv mit bis zu 2,5 Knöten durch ihr selbst gegrabenes Flussbett. In der Nähe von Vänersborg schießen seine Wassermassen noch wie zu Urzeiten ungebremst zu Tal. 300 000 Liter sind es pro Minute. Rund 700 000 Menschen verdanken dem Fluss ihr Trinkwasser. Die Kanalisierung wurde seit der Eröffnung im Jahre 1800 als technisches Wunderwerk gefeiert. Der Seeweg von Göteborg zum Vänersee, dem größten See der EU, erhielt seinen Namen nach dem Ort, wo durch Schleusen die größten Höhenunterschiede zu bewältigen waren. Trollhättan. Zehn Kilometer misst

die kanalisierte Strecke der Göta älv auf 72 Kilometer Gesamtstrecke des Flussverlaufes zwischen Kattegat und Vänersee. Rund 3000 Väner-Max-Frachter (bis zu 6000 Tonnen Tragfähigkeit, 89 Meter Länge und 12 Meter Breite) nutzen die ganzjährig geöffnete Route, den „grünen Weg“, wie der natürliche Transportweg genannt wird, alljährlich. Er bringt es „nur“ auf eine Ladungsmenge von rund sechs Millionen Tonnen jährlich und hinsichtlich der Dimensionen nur auf ein Viertel dessen, was der nordamerikanische Sankt-Lorenz-Seeweg aufweist, aber ein Eindruck wie bei der „Große-Seen-Fahrt“ in

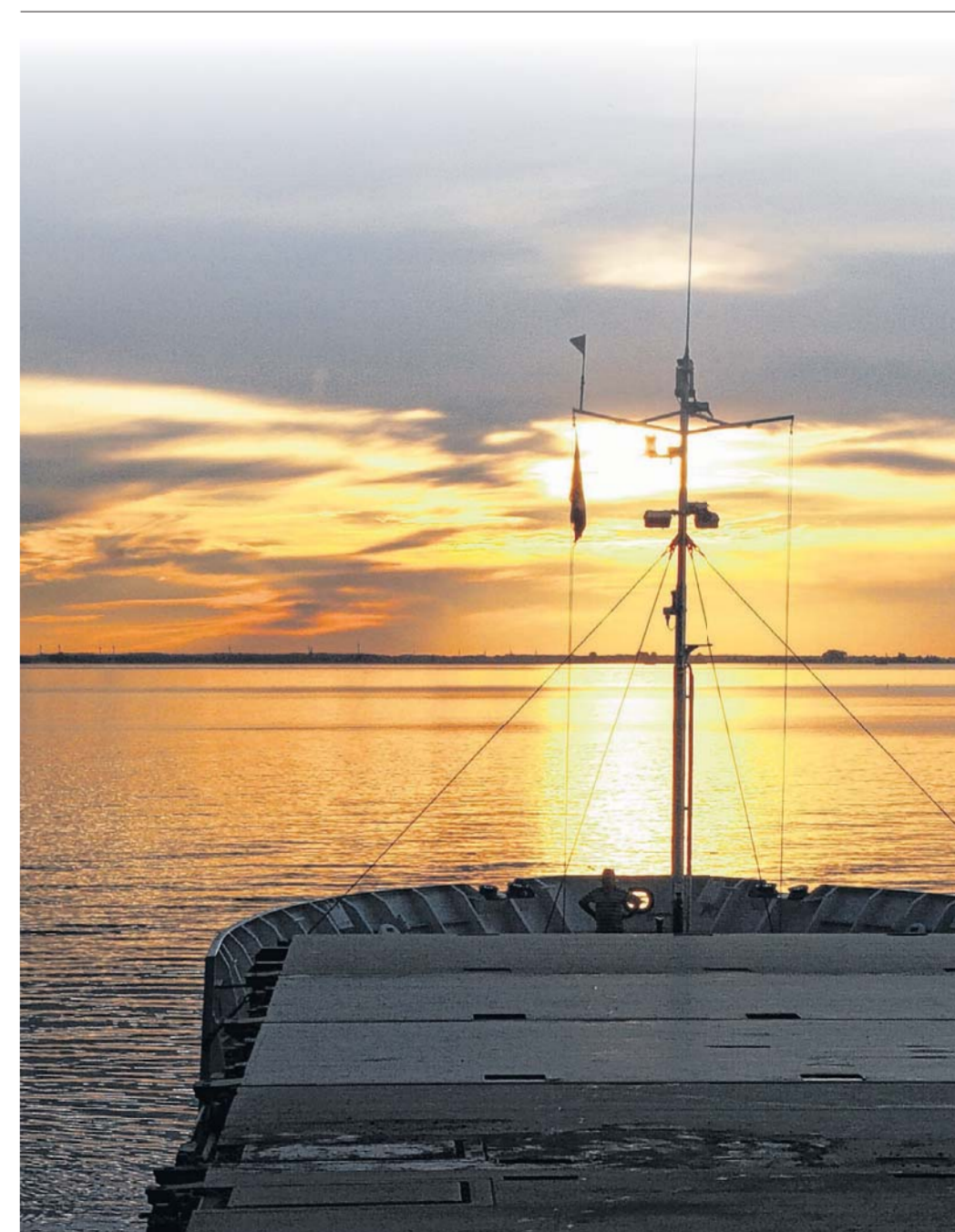
den USA entsteht trotzdem. Sechs Schleusentrepfen heben oder senken die Schiffe, die dabei 44 Meter bis auf Meeres- oder Seehöhe überwinden. Auch Tausende von Freizeitbooten, die auf diese Weise – später auf dem Götakanal – bequem und kürzer von der Ost- zur Nordsee oder umgekehrt fahren können. Der Väner hat 5500 Quadratkilometer Fläche und 2000 Kilometer Küstenlinie. Und: Es gibt unglaubliche 22 000 Inseln. Er misst 150 mal 80 Kilometer in der Längen-Breiten-Ausdehnung und ist bis zu 106 Meter tief. Sechs Jahre braucht der Väner, um sein Wasser komplett zu erneuern.



Im Hafen von Vierow: Wie auf allen Häfen der Welt ist Zeit Geld.



Die Fredo bei der Schleusenausfahrt bei Trollhättan.



Fahrt durch den Greifswalder Bodden in die untergehende Sonne. Auf nach Schweden!