

Taufe und Gästefahrt MS „EURO SQUALL“

Manchmal treffen zwei interessante Ereignisse zusammen wie an diesem 15. Juni 2002. Auf der einen Seite feierte B+V sein Betriebsjubiläum mit einem Tag der offenen Tür und auf der anderen Seite lockte die Einladung zur Schiffstaufe mit anschließender Gästefahrt. Wie soll man sich da entscheiden. Wir wählten die Schiffstaufe.



Um 11:00 Uhr begann die Schiffstaufe mit dem Eintreffen der Gäste. Die „EURO SQUALL“ lag im Freihafen - Kaiser Wilhelm Hafen - Schuppen 72. Das Schiff bot einen feierlichen Anblick. Über die Toppen geflaggt, der Name noch verhängt und an Deck ein großes weißes Zelt für die Feier.

Wir wurden mit Sekt, Orangensaft und Matjesbrotchen verwöhnt, um die Zeit bis zur Taufe zu überbrücken. Um 11:30 begann die Taufzeremonie. Taufpatin war die Gattin des englischen Generalkonsuls in Hamburg Mrs. McAdams. Nachdem die Ansprachen gehalten waren, wurde die Sektflasche in die Hand genommen und gegen den Rumpf gedonnert. Donner war der richtige Ausdruck. Es macht

schon einen Heidenspektakel wenn eine Flasche an einen Rumpf geworfen wird. vor allem wenn sie nicht das macht, was sie soll, nämlich platzen. Es donnerte noch einige male, bis die Buddel dann endlich zersprang. Seeleute sind abergläubisch, und die Sektflasche sollte beim eigentlich beim ersten Anlauf zerplatzen.

Als wir alle an Bord waren, wurden die Schiffspapiere übergeben. Die Taufpatin erhielt Blumen, ein Modell des Schiffes und eine Bildkollage mit Hamburgmotiven. Dann wurde endlich abgelegt. Wir enterten die Aufbauten, um einen guten Platz zum „gucken“ zu bekommen. So fand man sich denn auf der Brücke wieder. Ein Stockwerk höher ist eigentlich der beste Platz, aber man musste eine Leiter hochklettern, und das war wohl nur für mutige Leute. Ich brauchte einige Anläufe (Höhenangst) jetzt gehörte ich auch zu den Mutigen. Der Ausblick war aber auch gigantisch.

Man soll sich nichts vormachen, auch ein kleineres Feeder-Schiff von 132,6 m Länge hat eine Aufbautenhöhe von acht Stockwerken. Von da oben kann man ganz gut sehen, was unten passiert. Wir verließen also das Hafenbecken, fuhren an Blohm+Voss vorbei (war ordentlich was los) und fuhren erst nach Steuerbord an den Landungsbrücken vorbei. Hinter dem am 14. Juni getauften Kreuzfahrtschiff wurde gedreht, und dann ging es elbabwärts. Ich hatte inzwischen das Peildeck verlassen und war dabei, die Brücke zu besichtigen. Die alten Vorstellungen von einer Kommandobrücke kann man sich abschminken. Kein Steuerad mehr, nur noch ein Joystick. Dafür gibt es drei Fahrstände, Mittschiffs und jeweils Steuerbord und Backbord. Nur



der Kreiselkompass sieht aus wie früher. Fast. Der anliegende Kurs wird exakt über eine kleine Digitalanzeige angezeigt. Der Rest der Brücke ist mit High-Tech gefüllt.

Durch ein Treppenhaus gelangt man zu den einzelnen Decks und den Kabinen. 12-14 Mann Besatzung haben in Einzelkabinen ihre Wohnung auf dem Schiff. Mal größer und mal kleiner, je nach Dienstgrad.

Für mich war natürlich der Maschinenraum von besonderem Interesse. Auch diese Anlage war jederzeit frei zugänglich.

Die technischen Daten der Maschinenanlage:

Hauptmaschine MaK Typ 8M43 Maximalleistung: MCR 72 00 kW

Geschwindigkeit: 18 Knoten bei 6,9 m Konstruktionstiefgang.

Wellengenerator mit 1200 kW

2 Dieselgeneratoren und ein Notdiesel mit je 350 kVA

dazu die für eine solche Maschinenanlage notwendigen Hilfsanlagen.

Natürlich ist der Betrieb der Maschinenanlage automatisch und wachfrei.

Die Daten des Schiffes:

Container-Feeder-Schiff, Eisklasse E3

Länge über alles: 132,60 m

Breite auf Spanten: 19,20 m

Seitenhöhe bis Oberdeck: 9,20 m

Freibordtiefgang: 7,00 m

Tragfähigkeit: ca. 8081 mt

Container: 707 TEU, davon 188 unter Deck, 519 an Deck

110 Kühlan schlüsse

Bauwerft: Peters Schiffbau AG in Wewelsfleth Baunummer 672

Das erste Schiff dieses Typs „EURO STORM“ ist bereits abgeliefert, das dritte Schiff ist im Bau und wird Ende 2002 abgeliefert.

Die Reise ging bis kurz vor Schulau, dort wurde gewendet und wieder zurück zum Ausgangspunkt am Schuppen 72. Während der Fahrt gab es Erbsensuppe und Kuchen satt. Getränke waren auch genug vorhanden, und die Sonne strahlte vom Himmel. Schiffe die uns begegneten, grüßten den Täufling, und der Täufling grüßte zurück. Selbst das Wasserflugzeug wedelte mit den Tragflächen. Um 16:00 Uhr wurde rückwärts in das Hafenbecken eingelaufen und sauber angelegt. Alles ohne Schlepper. Wer sagt, dass ein Schiff mit einer Schraube nicht rückwärts eine gerade Linie fahren kann? Sogar traversieren kann man, natürlich mit Hilfe des Bugstrahlruders. Nachdem das Schiff festgemacht hatte und die Gangway verzurrt war, mussten wir leider von Bord.

In Zukunft wird das vorerst in London beheimatete Schiff vornehmlich im Ostseeraum eingesetzt.

Dir, EURO SQUALL wünschen wir allzeit Gute Fahrt und die berühmte Handbreit Wasser unter dem Kiel.

W.-R. Berdrow