



Urs Steiner

ELKE W

Das Frachtschiff-Taxi



Stellen Sie sich vor, Sie begleiten einen Taxichauffeur eine Schicht lang. Wenn Sie zu Schichtbeginn ins Taxi steigen, haben Sie noch keine Ahnung, was für Fahrgäste heute einsteigen und wohin sie fahren werden. So ähnlich muss man sich eine Frachtschiffreise mit der ELKE W vorstellen: Man geht an Bord und hat keine Ahnung, wo man zwei oder drei Wochen später ausschiffen wird, welche Häfen man anläuft und was für Ladung man befördern wird. Bei einer Reise mit der ELKE W ist die einzige Gewissheit die Ungewissheit.

DAS EINSATZGEBIET

Die ELKE W kann in die Finnische Seenplatte fahren – oder nach Portugal – oder nach Irland – oder man bleibt an der europäischen Kontinentalküste. In welche Richtung es geht, erfährt der Passagier – wie auch der Kapitän – meistens erst einige Tage im Voraus. In der Messe, dem Speiseraum der ELKE W, hängt über dem Kühlschrank ein kleines Whiteboard. Dort schreibt der Kapitän jeweils die neuesten Informationen drauf, u.a. wohin das Schiff als Nächstes fährt. Der Nautiker spricht hier von der »Trampschiffahrt« im Gegensatz zur »Linien-schiffahrt«, wo die Schiffe nach einem (mehr oder weniger) festen Fahrplan eine vorgegebene Route befahren.

Nicht nur das Einsatzgebiet variiert von Reise zu Reise, sondern auch die Art der Ladung. Da können Düngemittel, Getreide oder Futtermittel in Deutschland geladen werden. Oder Split und Graphit in Frankreich, Belgien oder Holland. Vielleicht auch Abfall in England und Irland oder Holzpulp in Spanien und Portugal. In Skandinavien kommen oft Dünger, Sand, Holz oder Produkte aus der Holzverarbeitung in die Ladeluken der ELKE W. Und dann gibt es, wie beim Taxi in der Stadt, immer wieder Leerfahrten von A nach B, um die nächste Ladung abzuholen.

Die ELKE W wurde speziell für die Fahrt in die Finnische Seenplatte gebaut. Die Schleusen im Saimaakanal und in den finnischen Seen können nur Schiffe nutzen, die weniger als 88 Meter lang und 12,6 Meter breit sind. Dadurch steuert das Schiff Häfen an, die von größeren Containerschiffen nicht angelaufen werden können. Somit stehen eher Häfen wie Siilinjärvi und Kuopio statt Helsinki und Stockholm im Logbuch. Oder Fabrikanlagen am Ufer des Vänern, dem größten See Schwedens, statt große Industriehäfen an der Nordseeküste.

Dies bietet oft die Gelegenheit für schöne Revierfahrten. Manchmal liegt die ELKE W auch in einem älteren Teil des Hafens, von wo man zu Fuß ins Stadtzentrum gelangen kann. Es kann aber auch sein, dass es außer einer Industrieanlage und einem dazugehörigen Pier nichts gibt, das während der Liegezeit einen Besuch wert wäre. Diese Fahrt mit dem Frachtschiff verlangt vom Passagier geografische, aber auch emotionale Flexibilität. Denn die Reise verläuft nicht immer so, wie man sich das vielleicht erhofft.

TECHNISCHE DATEN



SCHIFFSNAME: ELKE W

ROUTEN: Musterreise 1: Nordostseekanal (Tag 1) - Spanien (Tag 5) - Portugal (Tag 7) - Deutschland (2 Häfen, Tag 15)

Musterreise 2: Holland (Tag 1) - Dänemark (Tag 4) - Schweden (Tag 5-6) - Estland (Tag 8) - Finnland (2 Häfen, Tage 10-13) - Nordostseekanal - Deutschland (Tag 18)

Musterreise 3: Nordostseekanal (Tag 1) - England (Tage 3-8, fünf Tage auf Reede, ein Tag im Hafen) - Holland (Tag 10) - Nordostseekanal (Tag 11)

Musterreise 4: Holland (Tag 1) - Belgien (Tag 3) - Spanien (Tag 7-12, zwei Häfen, Liegezeit jeweils drei Tage) - Irland (Tag 15)

Musterreise 5: Deutschland (Tag 1) - Nordostseekanal (Tag 2) - Finnland (Tag 6-7) - Schweden (Tag 9-10) - England (Tag 16)

Musterreise 6: Holland (Tag 1) - Deutschland (Tag 4-5) - Finnland (Tag 10-12) - Nordostseekanal (Tag 16) - Deutschland (Tag 17)

INBETRIEBSETZUNG: 2006

BAUWERFT: Scheepswerf Peters B.V. - Kampen/NL

LÄNGE: 82,5 Meter

BREITE: 12,5 Meter

TIEFGANG: 4,5 Meter

ANTRIEB/LEISTUNG: Caterpillar Viertakter / 749 kw

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 11 Knoten

KAPAZITÄT/BELADUNG: 2 Passagiere, 6 Personen Besatzung, 132 TEU-Container

DIE EINSCHIFFUNG ZUR REISE INS UNGEWISSE

Man sitzt etwas auf Nadeln. Man hat eine Reise gebucht mit Einschiffung in der zweiten Hälfte eines Monats, und der Monatsbeginn ist bereits durch. Man wisse noch nichts, wird einem auf Nachfrage mitgeteilt. Zu früh. Sieben bis zehn Tage im Voraus ist absehbar, wo eine Einschiffung stattfinden könnte. Die Reederei

versucht Einschiffungen möglichst in der Region Belgien/Holland/Deutschland zu organisieren. Diese Häfen sind gut mit der Bahn erreichbar. Denn mit dem Auto anreisen geht nicht, da man ja nicht weiß, wo man ausschiffen wird. Oft können auch Einschiffungen in den Schleusen am Nordostseekanal organisiert werden, wenn die ELKE W zum Beispiel von Holland nach Schweden fährt. Da der Nordostseekanal 24 Stunden täglich in Betrieb ist, kann es dann schon sein, dass man morgens um 6 Uhr in Brunsbüttel oder abends um 22 Uhr in Kiel sein muss, damit man während der Schließung an Bord gehen kann. Oder es kommt am Montag der Anruf, dass man nicht erst am Dienstag-nachmittag einschiffen kann, sondern dass man bereits am Dienstagvormittag um 10 Uhr an Bord sein muss, da das Schiff wohl bereits um 12 Uhr auslaufe. Panik. Koffer fertigpacken, ein neues Bahnticket kaufen, online noch ein Hotel für die Nacht Montag/Dienstag reservieren und vier Stunden nach dem Anruf im Zug sitzen, damit man bereits Montagnacht im Einschiffungshafen ist. Dienstag, 10 Uhr: Es herrscht Ruhe an der Pier. Der Kapitän erledigt auf der Brücke Büroarbeiten. Der Kran an der Pier ist defekt und muss noch repariert werden.

»Wir werden wohl erst am Mittwoch auslaufen«, meint er. So oder ähnlich kann es einem ergehen, wenn man eine Reise ins Ungewisse bucht.

DAS LEBEN AN BORD

Einmal an Bord angekommen trifft man relativ schnell die einzelnen Mitglieder der Besatzung. Der Kapitän und der Erste Offizier an Bord der ELKE W sind oft Deutsche. Neben den zwei Nautikern sind noch vier Seeleute aus Ghana an Bord: der Chefindenieur, der Bootsmann, ein Matrose und der Koch.

Die Passagierkabine an Bord befindet sich gleich neben der Kabine des Kapitäns. Sie ist nicht übermäßig groß, wenn man sie mit den Passagierkabinen an Bord der großen Containerschiffe vergleicht. Die Ausstattung besteht aus einem schmalen Doppelbett, mehr als genügend Stauraum, einem kleinen Schreibtisch sowie einem Fernseher, wo man auch auf See aus einigen deutschen Sendern wählen kann. Die großzügige Nasszelle wird mit dem Kapitän geteilt. Will man das Bad benutzen, schließt man von innen die Türe zur Kapitänskabine ab, um ungestört seine Angelegenheiten erledigen zu



Heute wird Dünger geladen, deshalb hat die ELKE W den finnischen Binnenhafen Siilinjärvi angefahren.



Aurora Borealis – Polarlichter machen die Reise unvergesslich.

können. Vor dem Verlassen der Nasszelle wird dann die Türe zur Kapitänskabine wieder entriegelt. Der Kapitän geht gleichermaßen vor. Was zu Beginn etwas gewöhnungsbedürftig erscheint, ist in der Praxis dann kein Problem. Während man die Kabine (in der Seemannsprache müssten wir von der »Kammer« sprechen) primär zum Schlafen nutzt, ist man als Passagier die meiste Zeit entweder auf der Kommandobrücke oder bei schönem Wetter an Deck.

Auf der Kommandobrücke gibt es neben dem zentralen Steuerpult auch das Schiffsbüro auf der Backbordseite sowie eine gemütliche Sitzecke mit einem Fernseher auf der Steuerbordseite. Die Kommandobrücke ist

gleichzeitig das Wohnzimmer für den Kapitän, den Ersten Offizier wie auch für die Passagiere. Ist eine Dienstschicht zu Ende oder liegt man gerade untätig in einem Hafen, weil wegen Regen wieder einmal die Be- und Entladung eingestellt ist, oder draußen auf Reede, weil die Pier, wo man anlegen sollte, noch besetzt ist, trifft man sich in der Sitzecke, plaudert über dies und das oder schaut sich noch gemeinsam eine Sportsendung an. Im Gespräch erfährt man dann viel über die Herausforderungen, auf einem kleinen Schiff in der Trampschiffahrt Dienst zu tun.

Die einzigen Fixzeiten für den Passagier sind jeweils die Mahlzeiten. Auf See ist man meistens alleine am Tisch, weil ein Nautiker auf der Brücke und der zweite meistens am Schlafen ist. Gesellschaft leisten einem dafür die umgänglichen Ghanaer am Nebentisch. Die Verpflegung an Bord ist gutbürgerlich und reichlich. Das Ambiente ist informell. Wenn man zum Abendessen kommt, nimmt man sich die Fleischplatte, die Butter oder Konfitüre selber aus dem Kühlschrank. Wenn man diese nach dem Essen auch wieder selber dorthin zurückstellt, ist der Koch auch nicht böse.

Bei schönem Wetter locken zwei Sitzbänke auf den Außendecks zum Verweilen. Lesen, gedankenverloren die Wolkengebilde oder den Sternenhimmel bestaunen oder einfach den Abstand zum Alltag genießen. Durchatmen, sich keine Gedanken machen, wohin die Reise und das Leben geht. Das Hier und Jetzt ist gut. Beim nächsten Gang in die Messe wirft man wieder einen Blick auf das Whiteboard. Vielleicht steht da ja etwas Neues drauf.

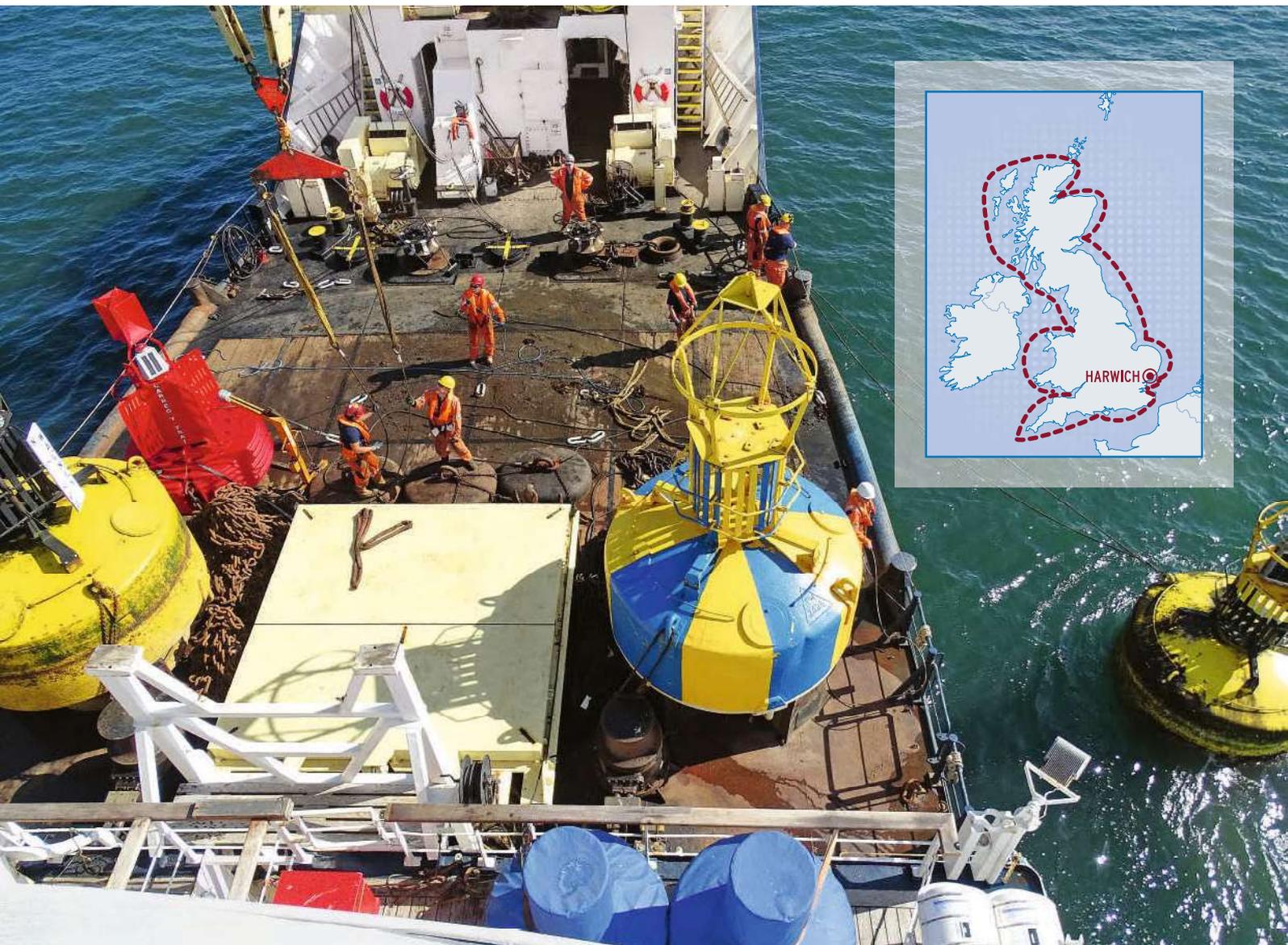
ANREISE UND BUCHUNG

GENERELL: Zeitliche und geografische Flexibilität sind bei dieser Reise absolut zwingend, da man bei der Einschiffung meistens noch nicht weiß, wann man wo ausschiffen wird. In Deutschland kann die Reise bei der Reederei Wieczorek (Tel. + 49 40 30239770), in der Schweiz bei Globoship (Tel. +41 31 313 00 04) gebucht werden.

PREISE: Ab ca. 1200 € p.P. (Doppelkabine), ab ca. 1400 € (Einzelkabine) für 14 Tage

ANREISE: Da der Einschiffungs- und Ausschiffungshafen im Normalfall nicht identisch sind, ist die Anreise mit dem Zug empfehlenswert. Die Einschiffungshäfen sind normalerweise gut mit dem Zug erreichbar.

UNTERKUNFT: Da es bei der Einschiffung bis zuletzt Änderungen geben kann, sollte eine eventuell nötige Hotelübernachtung erst in letzter Minute gebucht werden, um Stornierungs- oder Umbuchungskosten zu vermeiden. Für ein Hotel nach der Ausschiffung fragen Sie am besten den Kapitän, sobald der Ausschiffungshafen bekannt ist.



Urs Steiner

PATRICIA

Auf Bojen- und Leuchtturmsafari



66 Leuchttürme, neun Feuerschiffe und 450 Seezeichen entlang der Küste von England und Wales müssen regelmäßig gewartet werden. Als Passagier an Bord des Wartungsschiffs PATRICIA erhält man zwischen Mai und September einen Einblick in die Arbeiten zur Sicherung der britischen Schifffahrtsrouten. Wenn man nicht gerade die Arbeiten an Deck verfolgt, dann genießt man das leicht aus der Zeit gefallene traditionelle Ambiente an Bord.

DIE EINSCHIFFUNG

Mittwoch, 14 Uhr: Es ist Einschiffungszeit. Eine Reise in eine fremde und unbekanntere Welt kann beginnen. An welchem Ort man sich am Mittwoch um 14 Uhr trifft, ändert sich von Woche zu Woche. Ein bis zwei Wochen im Voraus erfährt man, wo die Einschiffung stattfinden wird. Die PATRICIA hat zwar einen genauen Jahresplan, wann sie in welcher Region ist, aber je nach Dringlichkeit der Arbeiten kann sich der Hafen auch kurzfristig ändern. Die Sicherheit der Schifffahrt hat Vorrang vor der Planungssicherheit für die Passagiere.

Oft ist Harwich, im Südosten von England gelegen, der Startpunkt. Seit 1657 die Royal Navy in Harwich eine Marinebasis einrichtete, ist der Ort ein wichtiger Fährhafen. Harwich ist auch der Heimathafen der PATRICIA. Aber egal von wo man abfährt: Alle Einschiffungshäfen sind gut mit der Bahn ab London erreichbar.

Viele Passagiere der PATRICIA sind Stammgäste. Nach drei Reisen wird man automatisch in den Privilege Club aufgenommen. Die Mitglieder erhalten jeweils ein Vorbuchungsrecht, wenn die neue Buchungssaison im November für das Folgejahr eröffnet wird. Deutlich mehr als die Hälfte der Kabinen sind so schon vor dem offiziellen Buchungsbeginn vergeben.

DAS LEBEN AN BORD

Bekanntheit mit den Mitreisenden macht man schon kurz nach der Einschiffung im Salon, wenn sich alle Passagiere zur Sicherheitseinweisung mit dem Ersten Offizier treffen. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird man im Salon vor allem marineaffine, im Ruhestand stehende Engländerinnen und Engländer treffen. Falls man unter 60 Jahre alt ist, dann sind die Chancen groß, dass man das Köken unter den Passagieren ist.

Landgänge sind normalerweise nur zu Beginn der einwöchigen Reise am Mittwochnachmittag und am Dienstagabend gegen Ende der Reise möglich. Die restliche Zeit ist man unterwegs. Unterwegs, um die Sicherheit der maritimen Handelsrouten zu gewährleisten. Dass es einem während der Tage auf See langweilig wird, ist eher nicht anzunehmen. Schon das Wahrnehmen aller kulinarischer Termine füllt einen guten Teil des Tags aus: Morgens um 8 Uhr startet der Tag mit einem Full English Breakfast. Damit man um 13 Uhr

TECHNISCHE DATEN



SCHIFFSNAME: PATRICIA

EINSATZREGIONEN: Ostküste (KW 18-20, 31, 32, 34-36); Südküste (KW 33); Südwestküste (KW 21, 23, 24, 29, 30, 38, 39); Westküste (KW 22, 25, 28, 37); Nordwestküste (KW 26, 27)

INBETRIEBSETZUNG: 1982

BAUWERFT: Henry Robb Ltd. - Edinburgh/GB

LÄNGE: 86 Meter

BREITE: 13,8 Meter

TIEFGANG: 4,40 Meter

ANTRIEB/LEISTUNG: 2 x Ruston 6RKcZ / 750 kW

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 14 Knoten

KAPAZITÄT: 12 Passagiere

nicht ausgehungert zum Mittagessen kommt, ist am späteren Vormittag noch eine Tea Time terminiert. Um 16 Uhr wird High Tea serviert, und nach einer kurzen Umkleidepause treffen sich die englischen Passagiere um 18 Uhr im Salon auf einen – oder auch zwei – Gin. Von dort geht es nahtlos weiter zum Abendessen in den Speisesaal, um anschließend zu Tee, Kaffee oder für einen – oder auch zwei – Whisky wieder in den Salon umzuziehen. »Eine Reise mit der PATRICIA ist definitiv keine Reise, wenn man auf die Linie achten will«, stellt ein Stammgast lakonisch fest. Zuständig für das lukullische Vergnügen an Bord ist ein eigens für die acht bis zehn Passagiere angeheuerter Schiffskoch. Er beweist, dass die oft verschmähte britische Küche durchaus hervorragend sein kann. Zu den Mahlzeiten wird von den zwei Passagierstewards jeweils stilvoll ein Wein kredenzt. Dieser wird – ganz profan – bei TESCO eingekauft, einer großen britischen Supermarktkette. Der primäre Grund für eine Reise mit der PATRICIA ist aber nicht das Essen. Die Hauptmotivation für eine Buchung ist das Beobachten der Wartungsarbeiten an den bis zu 15 Meter hohen Seezeichen. Diese begrenzen das Fahrwasser und weisen den Schiffen den sicheren Weg in den Hafen oder um unsichtbare Hindernisse

herum. Um eine Tonne zu warten, benötigt die Mannschaft zwischen einer und eineinhalb Stunden. Da wird gereinigt, die Elektronik überprüft, die Kettenglieder kontrolliert. Speziell spannend für die Passagiere wird es, wenn außergewöhnliche Reparaturen anstehen und zum Beispiel der Schneidbrenner verkeilte Kettenglieder trennen muss. Nach getaner Arbeit wird die Tonne wieder mit dem Bordkran zu Wasser gelassen, und die PATRICIA nimmt Kurs auf das nächste Seezeichen. Da Seezeichen vor allem in Küstennähe nötig sind, befindet sich die PATRICIA fast immer in Sichtweite der Küste. Gegen Abend sucht sich das Schiff normalerweise eine ruhige Bucht, wo es den Anker wirft und die Nacht verbringt. Einzig bei kurzfristigen Notfalleinsätzen kann es ausnahmsweise nötig sein, dass während der Nacht gefahren wird. Auch bei Schlechtwetter bleibt die PATRICIA an der Pier respektive in der Bucht. Das Schiff hat zwar einen tiefen Schwerpunkt und liegt gut im Wasser, aber bei Wellengang ist an das Arbeiten an den Tonnen nicht zu denken. Die würden beim Hieven an Deck an die Bordwand knallen oder – noch



Mittelpunkt des gesellschaftlichen Lebens an Bord: der Salon. Agatha Christie hätte ihre Freude daran gehabt.

schlimmer – die Stabilität des Schiffs gefährden. Selten angelaufen werden die Offshore-Leuchttürme. Die größten Chancen hat man, wenn das Schiff in Südwestengland unterwegs ist. Zur Versorgung der Leuchttürme verfügt die PATRICIA über ein Helikopterdeck. Für die Passagiere ist dies allerdings nicht so spannend, wie es sich im ersten Moment anhört. Wenn ein Helikoptereinsatz angesagt ist, müssen die Passagiere aus Sicherheitsgründen in den Kabinen oder im Passagiersalon bleiben. Von dort hat man jedoch keinen Blick auf den Helikopter, der über dem Heck schwebt.

Ansonsten haben die Passagiere sehr viele Freiheiten an Bord. Die Kommandobrücke ist 24 Stunden am Tag für die Passagiere zugänglich. Einzig wenn ein Lotse an Bord ist, werden die Passagiere auf der Brücke nicht geduldet. Die Offiziere sind es gewohnt, dass vor allem neue Gäste sie mit Fragen bombardieren. Oft ist auch einer der zwei Kadetten auf der Brücke anwesend, denn die PATRICIA ist auch ein Schulschiff. Den Kadetten mit Schwerpunkt Technik trifft man wahrscheinlich während der Maschinenraumführung, die auf jeder Reise vom Chefingenieur für die Passagiere durchgeführt wird. Einige der alten Brown-Boveri-Generatoren aus den 80er-Jahren sind immer noch im Schiffsbauch aktiv. Allerdings wird die Ersatzteilbeschaffung für diese technischen Dinosaurier immer schwieriger, weshalb einer als Ersatzteilspender erhalten muss. Das Alter des Schiffs ist zum Teil auch an Deck sichtbar. So ist die Hydraulik für den Seilantrieb des Krans störungsanfällig. Die Kabinenausstattung ist charmant altmodisch, vergleichbar mit einem älteren Bed & Breakfast. Aber die Kabinen passen zum Schiff, dem Schiff mit den eleganten Linien, dem traditionellen marineblauen Rumpfanstrich und dem geschichtlichen Kontext, in dem die PATRICIA ihren Dienst versieht.

TRINITY HOUSE

Verantwortlich für den Unterhalt der Seewege ist die Stiftung Trinity House. 1514 erhielt Trinity House von Henry VIII. den Auftrag, die Themse für die Schifffahrt sicherer zu machen. 1566 erweiterte Elizabeth I. den Auftrag und beauftragte Trinity House, die Schifffahrtswege entlang der Küste mit Leuchttürmen und Seezeichen zu markieren und zu unterhalten. Auch bei der Taufe der PATRICIA 1982 wurde offensichtlich, dass sie



Schroffe Felsen, gefährliche Klippen, Untiefen. Auch die Fahrwasser der North Cornish Küste in Cornwall sichert die Crew der PATRICIA.

nicht einfach ein ordinäres Arbeitsschiff ist. PATRICIA Edwina Victoria Knatchbull, die zweite Gräfin Mountbatten von Burma, taufte das Schiff in Anwesenheit von Prinz Philip, dem Herzog von Edinburgh. Prinzessin Anne hält den Ehrentitel »Master of Trinity House«. Dieser historisch traditionelle, im royalen Dunstbereich angesiedelte Geist ist bis heute geblieben: der formale Service der zwei Passagierstewards, das Kapitänsdinner am Schluss der Reise, die Empfehlung für eine gepflegte Abendgarderobe. Die Welt der modernen, durchgestylten Kreuzfahrtschiffe des 21. Jahrhunderts ist da ganz weit weg. Auch der Bewerbungsprozess für Offiziere und Kapitäne ist ungewöhnlich. Man bewirbt sich nicht

für eine offene Stelle auf der PATRICIA, man wird von Trinity House für eine vakante Stelle eingeladen. 2019 hätte ursprünglich das letzte Betriebsjahr der PATRICIA sein sollen. Jetzt ist es vielleicht 2021. Trinity House gibt sich bei diesem Thema zugeknöpft. Man kommuniziere, wenn es etwas zu kommunizieren gäbe. Gerüchteweise heißt es, dass die Außerdienststellung frühestens 2023 erfolge. So wird die PATRICIA wohl noch einige Jahre entlang der Küste zu entdecken sein. Sie wird pflichtbewusst für die Sicherheit der Seefahrtswege von England und Wales sorgen – und einigen wenigen Passagieren einen außergewöhnlichen Einblick in ein außergewöhnliches Arbeitsumfeld bieten.

ANREISE UND BUCHUNG

GENERELL: Die meisten Gäste der PATRICIA sowie die Crew sind Engländer. Die Bordsprache und alle Unterlagen sind in Englisch. Reisen auf der PATRICIA können in England bei Wild Wings (Tel. +44 117 965 83 33) oder beim Schweizer Schiffsreisepespezialisten Globoship (Tel. +41 31 313 00 04) gebucht werden.

PREISE: Ab ca. 1800 € p.P. (Doppelkabine), ab ca. Euro 2350 € (Einzelkabine; Kategorie Executive)
ANREISE: Der Einschiffungshafen ist normalerweise ab London gut mit der Bahn erreichbar, sodass man nach dem Frühstück losfahren kann, um rechtzeitig um 14 Uhr einschiffen zu können.

UNTERKUNFT: Da sowohl der Ein- wie auch der Ausschiffungshafen erst kurzfristig bekannt ist, sollten die Nächte vor der Einschiffung und nach der Ausschiffung in London verbracht werden. Jedes zentral gelegene Hotel in London ist dafür geeignet. Die Preise für Hotelzimmer sind tendenziell hoch.