

Eine Reise ins Ungewisse

TEXT UND BILDER: URS STEINER

Der Weg sei das Ziel, sagt man. Aber wenn der Weg nicht bekannt ist, was ist dann das Ziel? Urs Steiner will es herausfinden und besteigt mitten im Winter das Frachtschiff Elke W. Beim Einschiffen in Finnland steht die Route noch nicht fest.

Die Wetter-App zeigt sechs Grad minus. Verloren stehe ich auf dem Hauptdeck der «Elke W». Hinter mir befindet sich, verborgen hinter einem Mischwald aus Birken und Tannen, eine Düngerfabrik, vor mir die spiegelglatte Wasseroberfläche eines Ausläufers des Juurusvesi-Sees. Darin spiegeln sich die bis dicht ans Ufer reichenden Bäume. Totenstille im Labyrinth der Finnischen Seenplatte, dem grössten Seengebiet Europas. Darüber die fahle, winterliche Mittagssonne.

Auf der «Elke W» treffe ich auf mehrere massive Stahltüren. Mit ihren «caution»- und «restricted area»-Aufklebern laden sie nicht zum Öffnen ein. Aber wo finde ich den Kapitän? Ich steige über die Aussentreppe zur Kommandobrücke hoch. Vorsichtig öffne ich die Türe und hauche ein Hallo in den Raum. Stille. Ich ahne, welche Türe zum Treppenhaus führt. Zwei Decks tiefer höre ich jemanden. Es ist Joseph, einer von vier Ghanaern, die mit zwei Deutschen die Mannschaft der «Elke W» bilden. Nach einer kurzen Begrüssung bringt er mich zum Kapitän, der gerade sein Mittagessen in der Messe beendet. «Moin, willkommen an Bord! Hast du schon gegessen?», sagt Kapitän Sven-Ole Haase zur Begrüssung.

Startsignal. Vor vier Tagen kam der Anruf. Ich könne am Dienstag in Siilinjärvi in Finnland auf die «Elke W» einschiffen. Die Reise führe uns nach Klaipeda in Litauen. Wohin es danach

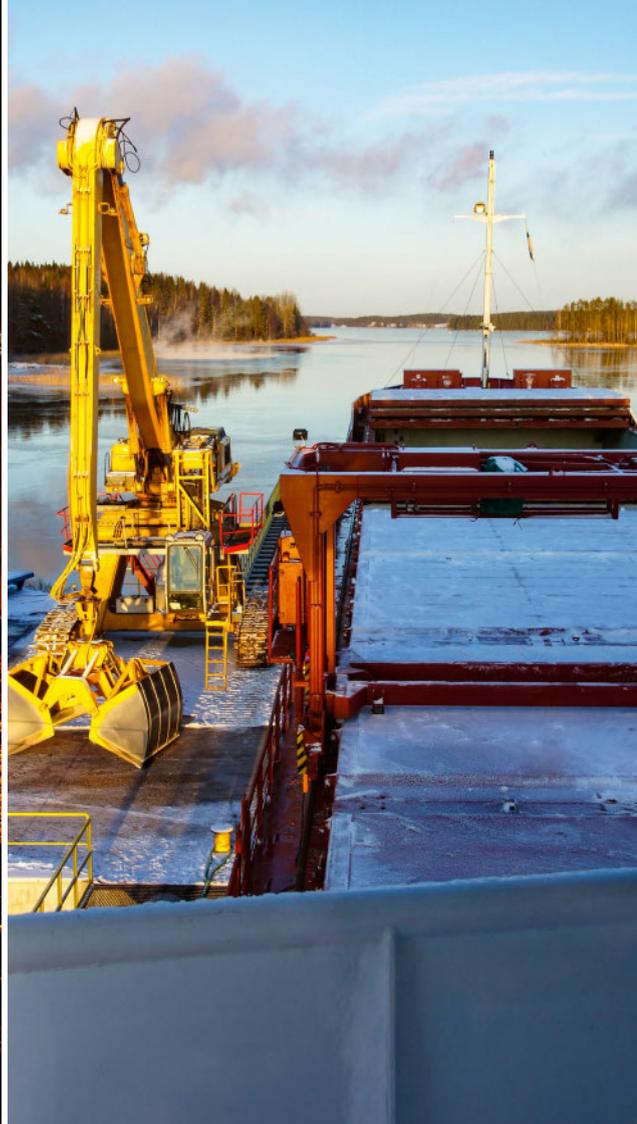
gehe, wisse man noch nicht. Die Aussicht, gut 400 Kilometer per Frachtschiff durch Finnlands Seenlandschaften zu fahren, war erfreulich. Und so kam ich heute Nachmittag nach vierinhalb Stunden Zugfahrt ab Helsinki am Bahnhof von Siilinjärvi an. Dort wurde ich vom Vertreter der Reederei abgeholt und zum Schiff gebracht. Der Hafen von Siilinjärvi besteht nur aus einem, zur grössten Düngerfabrik Finnlands gehörenden, Pier. Von Weitem begrüsst mich die rauchenden Schloten der Fabrik. Und plötzlich erblickte ich auch mein Zuhause für die kommende Woche: die «Elke W» – 82 Meter lang, 12,6 Meter breit, sechs Mann Besatzung und seit 2006 in der Nord- und der Ostsee unterwegs. Sie ist ein Mehrzweckschiff, das speziell für die Fahrt durch die Finnische Seenplatte gebaut wurde. Die Route wird flexibel an den Bedarf und die Ladung angepasst. «Es gibt nicht viele Schiffe dieser Grösse, deshalb erhält man für ein solches Schiff noch zufriedenstellende Charraterraten», erklärt mir der Kapitän und sinniert darüber, ob er jetzt im Dezember noch einmal die Angelrute hervorholen solle. «Es ist eine fantastische Gegend zum Fischen. Im Sommer tun wir das hier immer.»

Auf dem Unterdeck des Schiffes liegen die Messe, das ist der Speiseraum, und die Mannschaftskabinen. Ein Deck höher befinden sich die Kapitän- und die Passagierkabine. In meinem Reich stehen ein Doppelbett, ein kleiner Schreibtisch und ein Fernseher mit deutschen Sendern. Die Nasszelle mit Dusche und WC teile ich mit dem Kapitän. Auf dem Deck

darüber ist die Kommandobrücke mit der vom Kapitän als «Wohnzimmer» bezeichneten Sitzecke. Im Sommer kann man die langen, hellen Tage auf Sitzbänken an Deck geniessen. Bei den heute herrschenden Minustemperaturen ist das keine Option für mich. Felix, der Chefmaschinist, empfiehlt mir, mal mitzureisen, wenn es in Richtung Spanien und Portugal gehe. Das sei schön. Ich glaube ihm. Aber noch weiss ich nicht einmal, wohin uns das Schiff auf dieser Reise bringt.

Unsere Ladung besteht aus 2500 Tonnen Dünger. Während ich einen wärmenden Kaffee in den Händen halte, schaue ich von der Kommandobrücke aus dem senfgelben Hafenkran zu, der den Dünger mit seinem wuchtigen Schüttgutgreifer im Bauch der «Elke W» verstaut. Alle zehn Minuten wird von der Düngerfabrik ein neuer Container mit 38 Tonnen Dünger angeliefert. Um genau 17 Uhr ist Feierabend. Die Finnen mögen es pünktlich.

7 Uhr in der Früh am nächsten Morgen. Das Schiff ist in eine Schneedecke gehüllt, es nieselt leicht. Die Matrosen beginnen, die Lukendeckel freizuschaukeln. Langsam dämmert es. «Wird das etwas mit dem Beladen heute?», frage ich. «Es soll bald aufhören zu nieseln», erklärt mir die Crew, die eifrig Schnee schaufelt. Das Problem: Dünger darf nur geladen werden, wenn es trocken ist. Kein Regen, kein Schnee – selbst dichter Nebel kann schon zu feucht sein. Der Kranfahrer verkriecht sich im Bürocontainer. Aus der Kapitänskabine dröhnt Musik. Sven-Ole hat noch frei. Alle warten.



Abfertigung. Hinter der «Elke W» steht bereits der nächste Frachter an der Schleuse bereit.

Morgendidyle. Blick von der Kommandobrücke auf das Saimaa-Gebiet.

Monotonie. Während Stunden wird im Hafen von Klaipeda die Fracht der «Elke W» entladen.

Dämmerstimmung. In den Wintermonaten sind im Norden die Stunden mit Tageslicht rar.



Endlich hört es auf zu nieseln. Um 10.30 Uhr darf der Kranführer den ersten Container leeren. Es läuft genauso weiter wie gestern. Die «Elke W» ist spät dran. Am Mittag will bereits das nächste Schiff anlegen und wartet auf unsere Abfahrt. Erst um 17 Uhr ist es aber so weit. Felix, der Chefsingenieur, seit acht Jahren in der Seefahrt tätig, startet den Hauptmotor. Ein finnischer Lotse kommt an Bord. «Coffee?», fragt der Kapitän. Natürlich. Sachte manövriert der Kapitän das Schiff vom Pier weg, mit aufmerksamen Blicken nach allen Seiten. Bis wir die Ostsee erreichen, ist aufgrund der vielen Schleusen und schmalen Fahrinnen immer ein Lotse mit auf dem Schiff. Regelmässig lösen die Lotsen einander ab, da jeder ein Experte für einen bestimmten Streckenabschnitt ist.

Nächtliche Schleusen. Der Lotse übernimmt das Steuer. Plötzlich wird das Schiff leicht durchgeschüttelt. Ich entdecke Eisplatten beidseits der Fahrinne. Sie sehen aus wie ineinandergeschobene Glasscherben, zum Teil von der Grösse eines Kleinwagens. Im eisfreien Fahrwasser herrscht Stille. Da taucht schon ein neues Eisfeld auf – ein wunderschöner Anblick.

Es ist kurz nach 21 Uhr, als wir die erste Schleuse erreichen. Die erste von vielen. Das Meer liegt 81 Meter tiefer als der Juurusvesi. Die Frachtschiffe, die in die Seenplatte mit ihren 188 000 Seen fahren, sind genau für die Abmessungen dieser Schleusen gebaut. 12,6 Meter breit sind die Schiffe, 13 Meter breit die Schleusen. Der Lotse übergibt das Steuer dem Kapitän. Die Schleusen sind Chefsache – Sven-Ole will jede einzelne selbst befahren. «You can take her.» Der Kapitän erwidert: «I have her.» Ein heikles Manöver. Chefsache eben. Ich kann noch immer nicht glauben, dass die «Elke W» in diese Schleuse reinpassen soll. Aber sie passt. Stille Bewunderung.



Millimeterarbeit. Die «Elke W» wurde genau für die Masse der Schleusen im Saimaakanal gebaut. Kaum eine Handbreit Luft ist zwischen Schiff und Schleusenmauer.

Konzentration. Kapitän Sven-Ole Haase bei der Einfahrt in den Hafen von Bornholm.

Passagierkabine. Das Reich von Autor Urs Steiner während seiner Reise auf der «Elke W».

Service. Stephen, der Koch aus Ghana, bereitet jedem Crewmitglied das Frühstücksomelett nach seinen Wünschen zu.

Die Fahrinne wird enger und verwinkelter. Steuerbords blinken die roten Positionsbojen, backbords die grünen. Behutsam führt der Lotse seine Schutzbefohlene zwischen den Lichtern hindurch. Die Distanz zwischen den Ufern beträgt jetzt etwa 60 Meter. Die Fahrinne, in der sich das Schiff mit seinem Tiefgang von 4,35 Metern bewegen darf, ist wesentlich schmaler. Der grazile Tanz geht weiter. Hier sei früher die Grenze zwischen Russland und Schweden verlaufen, erzählt der Lotse. Wir fahren unter der Brücke von Leppävirta durch. In der Ferne reflektiert die Wolkendecke die Lichter der Stadt Varkaus. Die «Elke W» beschleunigt von fünf auf neun Knoten und sucht sich in der wiedergewonnenen Weite ihren Weg in Richtung Süden.

Im Saimaakanal. Ein neuer Tag, ein neuer See. Überall kleine, mit Birken oder Tannen bestückte Inselchen. Über uns liegt eine Wolkendecke. In der Ferne beobachte ich die schlanken Schornsteine der Sägereien und Papierfabriken mit ihren Rauchfahnen. Die Gegend ist an diesem Vormittag in bläulichgrauem Licht getaucht. Die lange Morgendämmerung scheint fast nahtlos in die Abenddämmerung überzugehen. Ich geniesse die finnische Winterstimmung.

Am Nachmittag erreichen wir den 43 Kilometer langen Saimaakanal. Ein Fahrfehler wäre hier fatal. Der Lotse steuert, der Kapitän sitzt entspannt im «Wohnzimmer». «Auch wenn man gerade eine Mail schreibt oder sonst beschäftigt ist – ein Auge hält immer Ausschau, um im Notfall sofort reagieren zu können. Man muss immer präsent sein, den Lotsen überwachen, auch wenn es hier sehr entspannt zu- und hergeht», erklärt mir Sven-Ole. Acht Schleusen stehen heute auf dem Programm. Wir müssen weitere 75 Meter tiefer kommen, um den Finnischen Meerbusen zu erreichen. Jede Schleuse



Zeit zum Beobachten. Ein Flüssiggastanker wird im Hafen von Klaipeda von den Lotsenschiffen zum Pier gebracht.

ist Zentimeterarbeit, der Kapitän ein Perfektionist. Sein Tag ist lang. Erst gegen Mitternacht werden wir das Meer erreichen.

20 Kilometer des Saimaakanals liegen nicht auf finnischem, sondern auf russischem Gebiet. Bei der ersten russischen Schleuse stehen zwei Beamte mit Fellmütze bereit. Ein Schild am Schleuseneingang vermeldet «passport control». Aber niemand kontrolliert uns. Das Tor öffnet sich, und die «Elke W» nimmt Kurs auf die nächste Schleuse, die nur wenige Kanalbiegungen entfernt liegt. Bereits um 16 Uhr ist es stockfinstere Nacht.

Die Route der kommenden Tage nimmt nach einigen Telefongesprächen mit der Reederei Gestalt an. Übermorgen Samstag müsse unser Schiff in Klaipeda sein, nachher werde das Wetter richtig schlecht. In Litauen sind zwei Tage für das Entladen eingeplant. Dann geht es «im Ballast», was in der Seemannssprache so viel heisst wie ohne Ladung, nach Bornholm. Dort werde wohl Sand geladen, vermutet der Kapitän. «Verstaue und sichere ab morgen Mittag in deiner Kabine alles, was nicht runterfallen soll. Vier bis fünf Meter hohe Wellen im Fünfssekundentakt sind vorhergesagt», warnt er mich vor.

Abendessen. Wie üblich sitze ich allein am Tisch. Die zwei Nautiker Sven-Ole und Michel sind entweder auf der Brücke oder schlafen. Plötzlich machen wir am Pier fest. Von Anlanden in Russland war nie die Rede. Der Schiffsagent, der die «Elke W» auf russischem Gebiet betreut, informiert uns, dass der zuständige Lotse in zwei Stunden komme. Eine Stunde später erfahre ich von Michel: «Wir werden erst morgen früh losfahren können, die haben wohl keinen Lotsen mehr heute Abend.» – «Jetzt verpassen wir das wettertechnisch günstige Zeitfenster», brummt Sven-Ole. «Wirst du seekrank?», will Michel von mir schon mal vorsorglich wissen. Zum Glück nicht. Nur müde werde ich durch das pausenlose Schaukeln.

Ich geniesse das ungezwungene Plaudern. Sonst gibt es ja nichts zu tun, und ich kriege eine nautische Lehrstunde über «banking», was nichts mit dem Finanzwesen zu tun hat, sondern mit dem Ufer und seiner Wirkung auf das Schiff. Wir stellen uns auf einen gemütlichen Abend ein. Doch wie aus dem Nichts steht plötzlich der Agent wieder auf der Brücke: «Abfahrt in 30 Minuten.» Das Gesicht von Kapitän Haase hellt sich auf. Emsige Betriebsamkeit. Die Besatzung muss informiert, die Hauptmaschine zum Starten vorbereitet werden. Wir haben nur zweieinhalb Stunden verloren.

Ist russisches Eis lauter und musikalischer als finnisches? Eisscherben schieben sich ineinander. Grössere Eisflächen brechen unter Getöse in der Distanz. Nach dem Unterqueren der Eisenbahnbrücke nördlich von Wyborg ist das Eis wieder feiner. Beim Hindurchfahren tönt es wie heftiger Regen, der auf die Strasse und gegen Fenster peitscht. Plötzlich wird es wieder ruhig. Die Bucht weitet sich zum eisfreien See. Die Positionsbojen entlang der Fahrinne blinken und weisen uns das letzte Stück Weg in Richtung offener See.

Wind und Wellen. Zwei öde Tage auf See. Das Schiff pflügt und stampft mit neun Knoten durch das bleigraue Wasser. Eineinhalb bis zwei Meter Wellenhöhe. Wir hinken dem Zeitplan hinterher und werden wohl erst gegen Samstagabend in Klaipeda ankommen. Am Montagnachmittag dann auslaufen, Dienstagnachmittag Ankunft in Bornholm. Wenn alles gut läuft. Aber es sieht nicht danach aus.

Die Schaukelei macht müde. Lesen, ein Nickerchen. Scholle mit Pommes und Gemüse zum Mittagessen, vorher Suppe, nachher Wassermelone. Am Nachmittag einen Kaffee auf der Brücke. Schon ist es wieder stockdunkel.

Am Samstag ist der Himmel noch eintöniger als tags zuvor. Die Wellenberge rollen, der Bug taucht – mal elegant, mal behäbig – in die Wassermassen. Gischt spritzt über das Vordeck. Es rumpelt. Das sind nun wohl die prognostizierten Wellenberge im Fünfskundenabstand. Vorsorglich hat der Kapitän seinen Stuhl auf der Brücke schon mal auf den Boden gelegt.

Wir fahren entlang der Küste Lettlands. Leider ist diese in der grauen Einöde nicht zu sehen. Regen klatscht gegen die Scheiben der Kommandobrücke. Wieder schiebt sich der Bug in eine Wellenwand. Nur noch mit sieben-einhalb Knoten, knapp 14 km/h, kommen wir vorwärts.

Der Wind dreht und lässt das Schiff von Seite zu Seite rollen. Schwierig, unter diesen Bedingungen im Bett ein Buch zu lesen. Dauernd muss ich mich mit einer Hand an der Kante abstützen, um nicht auf den Boden zu stürzen. Meine Kleider fallen von der kleinen Schreibfläche. Der Laptop, sicherheitshalber schon am Boden deponiert, rutscht gegen die Kabinenwand. Später werde ich erfahren, dass sich das Schiff über Stunden wohl mit einer Neigung von ungefähr 35 Grad bewegt hat. Es wird Zeit, dass wir in Klaipeda einlaufen. Licht aus und irgendwie versuchen einzuschlafen.



Umgeladen. 4000 Säcke à 600 Kilo sind nötig, um den Dünger, den die «Elke W» transportiert hat, vom Schiff zu bringen.

Flexibilität. Die Witterung für das Verladen und Löschen der Fracht muss perfekt sein. Die Crew an Bord sowie die Hafenanarbeiter sind allzeit bereit.

Unterwegs mit der «Elke W»

Frachtschiffreisen mit der «Elke W» bietet die Firma Ship'N'Train Travel an, die wie das Globetrotter-Magazin zur Globetrotter Group gehört. Reisende können sich für eine Abfahrt in der ersten oder zweiten Monatshälfte entscheiden. Die Reisedauer beträgt normalerweise 12 bis 15 Tage. Zeitliche Flexibilität ist unabdingbar. → shipntrain.ch/trampschiffe

Ist das Schaukeln tatsächlich weniger geworden? An Deck weht mir kalter Wind ins Gesicht. Es ist 1 Uhr morgens. Von achtern kommt das Lotsenboot. Es fühlt sich so wunderbar an, nach zwei Tagen wieder nach draußen gehen zu können. Vorbei an lang gestreckten Kaianlagen, riesigen Öltanks, vertäuten Massengutschiffen und einem leeren Containerterminal geht es in Richtung Liegeplatz. Es ist ruhig im Hafen von Klaipeda. Vor den wie Finger ins Hafenbecken reichenden Piers des Generalinių-Krovinių-Terminals vollführt die «Elke W» eine elegante 270-Grad-Drehung. Über einen Joystick manövriert Sven-Ole das Schiff mit kaum sichtbaren Impulsen. Morgens um 2 Uhr Bordzeit – an Bord gehen die Uhren immer nach deutscher Zeit – sind alle Leinen fest.

Am Pier steht bereits ein halbes Dutzend Hafenanarbeiter, rauchend und mit hochgezogenen Schultern. Zwei Teams à drei Mann werden die nächsten 48 Stunden damit beschäftigt sein, den im Bauch der «Elke W» gelagerten Dünger in «big bags», 600 Kilo fassende Säcke,

abzufüllen. Der neben der Abfüllanlage stehende Kran mit seinem riesigen Greifer wird unentwegt dafür sorgen, dass den Männern die Arbeit nicht ausgeht. Wenn alles rundläuft, schaffen sie etwa 100 Tonnen in der Stunde. Aber das Wetter spielt wieder nicht mit. Der Kapitän und der 1. Offizier konsultieren das Wetterradar. Was sie sehen, gefällt ihnen nicht. Die Arbeit wird wohl den ganzen Sonntag lang ruhen müssen.

Landgang in Litauen. «Sie arbeiten wieder seit 3 Uhr in der Früh», erzählt der Kapitän beim Morgenkaffee auf der Brücke. Ich packe meinen Reisepass und meinen Landgangpass, ein Stück Papier, das mir bei der Rückkehr den Zugang zum Schiff ermöglichen wird, und freue mich, etwas Auslauf zu bekommen. Laut Google Maps sind es neun Kilometer bis ins Stadtzentrum. Zuerst muss ich mir jedoch zu Fuß den Weg durch das verwinkelte, mit verschiedensten Ladungen überstellte Hafengebiet suchen. Leere russische Eisenbahnwagen für Getreide, eine verloren aussehende Ladung Sand, aus England importierte Mobile Homes, einheimisches FSC-Holz für den Export. Ein Gabelstapler hievt Paletten mit prall gefüllten Säcken in einen Lastwagen. Vielleicht aus Finnland importierter Dünger? Im Gegensatz zu den Containerterminals spürt man hier Seefahrtsromantik. Es gibt noch Hafenanarbeiter, die anpacken, Ladung, die sichtbar ist und sich nicht in einer 20- oder 40-Fuss-Kiste versteckt.

Klaipeda, das ehemalige Memel und bis 1920 die nördlichste Stadt Deutschlands, bietet dem Besucher verschiedene über die Altstadt verteilte schöne Fachwerkhäuser aus dem 17. bis 19. Jahrhundert. In einem Restaurant in der Fußgängerzone gönne ich mir ein Schweinssteak mit Kartoffelstock und Rotkraut – für 7 Euro. Schon bald mache ich mich auf den Weg zurück zum Schiff. Das Wetter hält sich gut. Es ist trocken. Die Hafenanarbeiter sind immer noch im Akkord damit beschäftigt, den Dünger in die grossen Säcke zu verladen. Ungefähr 4100-mal der Griff zum Stapel mit den leeren Säcken, den Sack unter den Einfüllstutzen halten, den Sack mit Kabelbindern waserdicht zuzurren. So geht das, Stunde um Stunde. Der Kapitän hatte gehofft, am Montagabend wegzukommen. Daraus wird nichts.



In der Zwischenzeit wurde bekannt, dass wir in Bornholm tatsächlich Sand laden und dieser für Kuopio bestimmt ist. Also wird die «Elke W» schon bald den Rückweg nach Finnland antreten, wo wiederum Dünger geladen werden soll. Ich entscheide mich, in Bornholm zusammen mit Michel, dem 1. Offizier, von Bord zu gehen.

Schlechte Laune. Es ist Dienstag, 8 Uhr morgens. Der Kapitän sitzt auf der Kommandobrücke und wartet seit drei Stunden auf den Lotsen. Immer wieder werde er vertröstet. Er will jetzt einfach weg von hier. Die Matrosen sind seit 4 Uhr auf Stand-by. Der Motor wird gestartet. Ein anderes Schiff, die «Kuper», legt neben uns an. Vielleicht kommt der Lotse von diesem Schiff zu uns? Hoffnung keimt auf. Es klappt! Kurz nach 9 Uhr sind wir unterwegs. Vorbei an verschiedenen Massengutschiffen, registriert in China, Hongkong, Liberia, auf den Marshall Islands. Da wird Kohle entladen, dort wohl Getreide. Die Sonne blinzelt über ein Wolkenband und erhebt sich langsam in den blauen Himmel. Die «Elke W» erreicht die Ostsee. Schon schlagen erste Wellen gegen den Bug des Schiffes.

Die nächsten Stunden werden turbulent. Das Schiff keucht durch das unruhige Meer. Der Bug taucht von einem Wellenberg in den

nächsten, kommt wieder hoch, und jedes Mal kracht es. Alles, was nicht niet- und nagelfest ist, rutscht und fällt. Die Arme der Computerbildschirme vibrieren, als würden sie eine seismologische Erschütterung aufzeichnen. Der Feuerlöscher wird mitsamt Halterung aus der Wand gerissen. Doch der Kaffee befindet sich noch immer in meiner Tasse. Trotzdem ist es Zeit für mich, in die Kabine zu gehen.

Irgendwann in der Nacht muss ich eingeknickt sein. Unterdessen wird es draussen langsam hell. Ein kurzer Blick aus dem Fenster: die Küste Bornholms! Trotz dem schlechten Wetter sind wir zügig unterwegs. Ich versuche, das Bewegungsmuster des Schiffes zu spüren, bevor ich zur Toilette gehe. Gerade scheint ein guter Zeitpunkt zu sein. Ich hoffe, dass in den nächsten Sekunden kein grösseres «Schlagloch» folgen wird. Nur ungern möchte ich im Badezimmer des Kapitäns von der Toilette geschmissen werden.

«Um 9.15 Uhr legen wir an», klärt mich der Kapitän auf. Der Hafen von Rønne sei bereits in Sichtweite. Plötzlich geht es sehr schnell. Eine grazile 180-Grad-Kurve durch die Wellenbrecher des Hafens, die nicht viel Spielraum für Fehler zulassen. Anschliessend wird das Schiff sicher am Kai vertäut – zwischen Kaiende und einem kleinen Frachter, der hier Sand entlädt.

Mein letztes Mittagessen an Bord. Stephen, der Koch, will unbedingt noch ein Foto mit mir machen. Der Laderaum unseres Schiffes ist schon weit geöffnet, bereit für eine grosse Ladung Sand. Auf der Brücke tauschen sich der Kapitän sowie der neue und der alte 1. Offizier aus. Michels Vertrag ist zu Ende. Zwei Monate Ferien sind angesagt. Er wird mich auf seinem Weg nach Hause noch bis Flensburg mitnehmen.

Am späteren Nachmittag manövriert die «Elke W» aus dem Hafen von Rønne und steuert wieder in Richtung Finnland. Michel und ich stehen auf dem Parkplatz. Etwas wehmütig schaut Michel dem Schiff nach. Die gefilmte Abfahrt des Schiffes schickt er als Abschiedsgruss an Bord, bevor dieses in der Dunkelheit verschwindet, Kurs hinaus in die Ostsee, wo es wohl auch heute Nacht wieder von Wellenberg zu Wellenberg rumpeln wird. Mein Ziel, eine aufregende Frachtschiffreise zu erleben, ist erfüllt.

urssteiner@epost.ch

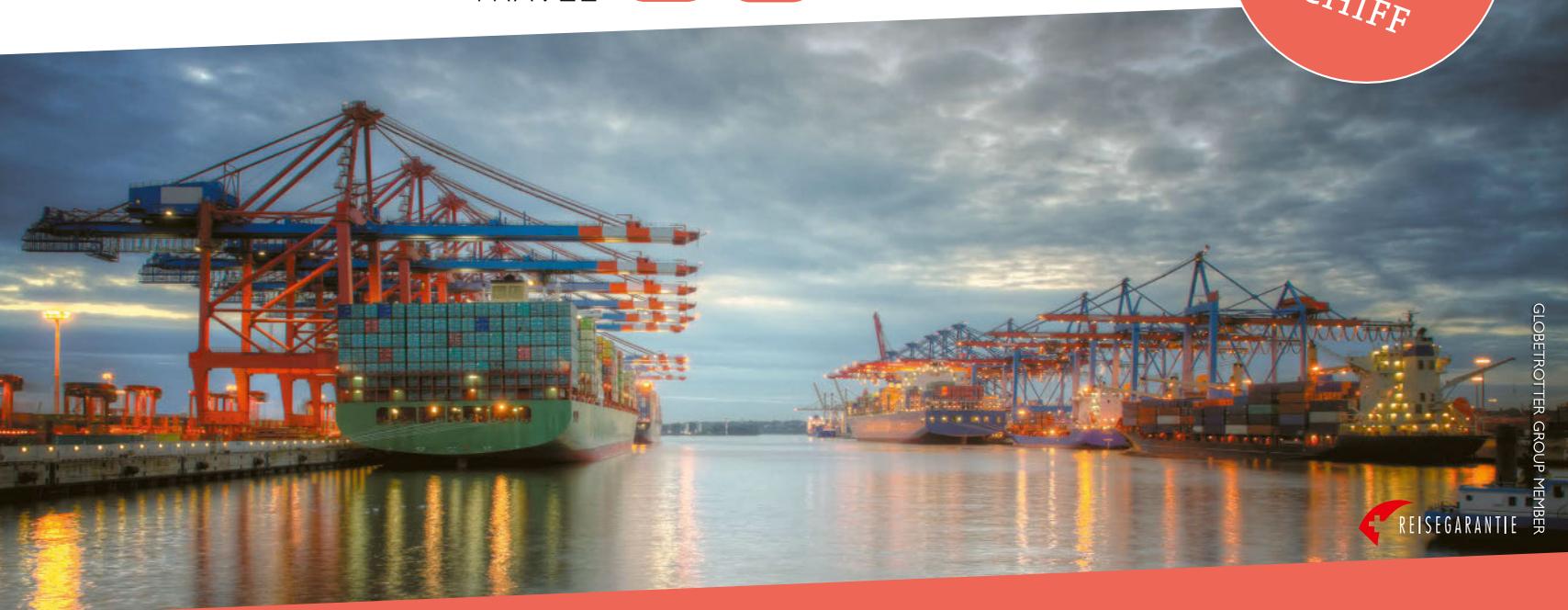
Urs Steiner (58) feierte seinen 20. Geburtstag während seiner ersten Frachtschiffreise im Hafen von Baltimore. Seither lässt ihn die Faszination für diese Reiseart weder beruflich noch privat los. Er arbeitet als Reiseberater für den Bahn- und Schiffsreiseprozessisten Ship'N'Train Travel in Bern. Ist er nicht auf Frachtschiffen unterwegs, entflieht er dem Alltag gerne auch mal auf einsamen Inseln.

© Globetrotter Club, Bern

SHIP'N'TRAIN
TRAVEL



ABENTEUER
FRACHT-
SCHIFF



REISEGARANTIE

GLOBETROTTER GROUP MEMBER

Entdecken Sie die Welt auf
einem Containerschiff



Reisen im Kopf



Jetzt online
bestellen

Raus aus der Hektik des Alltags.
Zurücklehnen. Abschalten.
Das Globetrotter-Magazin nimmt Sie
vierteljährlich mit auf Reisen in
bekannte und unbekannte Gegenden
rund um den Globus. Mit spannenden
Reportagen und faszinierenden Bildern.
Entspannung, Horizonterweiterung
und Lesegenuss für 35 Franken im Jahr.
Dazu gibts die Globetrotter-Card
mit attraktiven Rabatten aus
der Welt des Reisens.

Das Globetrotter-Magazin gibts auch als Abo zum Verschenken

Jedes Mal, wenn ein neues Heft
erscheint, wird der/die Beschenkte
an Sie denken – denn wir
versenden es stets in Ihrem Namen.



Jetzt abonnieren

- 1.1. bis 31.12. | 4 Ausgaben | CHF 35.–
 1.7. bis 31.12. des Folgejahres | 6 Ausgaben | CHF 45.–

- Bitte schickt mir eine kostenlose Probenummer
 Ich möchte das Globetrotter-Magazin verschenken

Rechnungsadresse

Vorname | Name
Strasse
PLZ | Ort
E-Mail

Versandadresse

- Gleich wie Rechnungsadresse

Vorname | Name
Strasse
PLZ | Ort
E-Mail