

SERVICE: Mithilfe von „Wal“ und „Bremerhavon“ ist die „AIDAstella“ in großzügigeres Fahrwasser gelangt.



Im „Wal“-Schlepp durchs Nadelöhr

Unterstützt von zwei Schleppern, macht sich die nagelneue „AIDAstella“ über die Ems auf den Weg von der Meyer Werft Richtung Küste. Fotoreporter Peter Andryszak hat die Tour an Bord des Bugsier-Schleppers „Wal“ begleitet.

Stars brauchen oft Unterstützung von vielen Seiten, um sich entfalten zu können. Nicht anders verhält es sich mit besonderen Schiffen, auf die sich alle öffentliche Aufmerksamkeit konzentriert. Einer dieser neuen Stars rückte Mitte Februar durch einen schmalen Geburtskanal ins Licht der Welt – das noch ungetaufte Kreuzfahrtschiff „AIDAstella“.

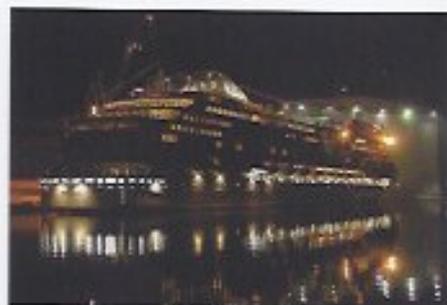
Und gleich zu Beginn der Tour zeigt sich der Sinn eines Hinweises, der allen Terminvorschauen der Papenburger Meyer Werft angeheftet ist: Es gelte „folgender Zeitplan, der sich entsprechend den Wetterbedingungen kurzfristig verschieben

kann“. Und er verschiebt sich dann auch sehr kurzfristig. Statt am Samstagmorgen um 9:30 Uhr sollen die beiden Schlepper „Wal“ (Bugsier) und „Bremerhaven“ (URAG) jetzt schon Freitagabend um 20 Uhr in Emden sein, um ihren gemeinsamen Flusslotsen und die beiden mit Ortskenntnis ausgestatteten Überführungs-Kapitäne aufzunehmen.

Zur gleichen Zeit machen sich fünf Mitglieder der Lotsenbrüderschaft Emden mit dem Auto auf den Weg zum wartenden Schiff, um im Werft-Auftrag direkt von Bord der „AIDAstella“ aus die nautische Leitung bei der Überführung →



ABSCHLEPPSEIL:
„AIDAstella“ und „Wal“
sind mit einem starken
Drahtseil verbunden



LIGHT-SHOW: Die „AIDAstella“ beleuchtet vor der Werfthalle die dunkle emsländische Nacht.

→ zu übernehmen. Trainiert wurde das vorher am computergesteuerten Simulator in Wageningen (Niederlande). Um ihnen die volle Konzentration anzubieten, wechseln sich die Lotsen auf der Brücke des Überführungsschiffes im Stundentakt ab.

Fahrt mit anderthalb Knoten

Nach etwas über drei Stunden Fahrt die immer schmäler werdende Ems hinauf, die obendrein nach jedem Kilometer noch dunkler zu werden scheint, kommen die beiden Schlepper bei der Werft an.

Hier heißt es jetzt erst einmal warten, bis sich der Pegelstand der Ems dem durch Docktore abgetrennten Werfthafen angeglichen hat. Erst dann öffnen sich die zwei hintereinander liegenden Tore und geben den Weg ins Hafenbecken frei. Dabei zeigt sich den Schlepperfahrern die beleuchtete Industriekulisse mit großen Hallen, dem Neubau und vielen Menschen am Rande des Hafenbeckens.

Langsam fährt der „Wal“, gefolgt von seinem „Kollegen“, auf die an der Ausrüstungspier liegende „AIDAstella“ zu. Die „Bremerhaven“ stoppt auf halber Strecke, dreht sich und bewegt ihr Heck langsam aufs hintere Ende der „Stella“ zu, um dort eine Schlepperverbindung aufzubauen. Der „Wal“ fährt weiter bis in die Nähe der Schiffsspitze, dreht dann sein Heck →



HELFER: Die Schlepper warten einige Zeit auf das Öffnen der Docktore zum Werfthafen.

EMDEN



EMDEN

Am Emswehrwerk muss der Kanvoi warten, bis der Wasserstand von aufgestautem und freiem Emswasser ausgeglichen ist.



LEER

Die Jann-Berghaus-Brücke im ostfriesischen Leer ist ebenfalls eine Klappbrücke – für die AIDA-Schiffe reicht die Öffnung aus.

LEER



WEENER

Die Friesen-Brücke ist eine Rollklappbrücke und mit 335 m Länge die größte Eisenbahn-Klappbrücke in Deutschland. Für den Transfer wird per Kran ein zusätzlicher Teil ausgehängt.

WEENER



MEYER WERFT

Das Gelände der 1795 gegründeten Werft ist der Startpunkt. Das Unternehmen mit rund 2.500 Mitarbeitern ist auf Luxus-Kreuzfahrtschiffe spezialisiert.

PAPENBURG

Die Ems – Überführung mit Tücken

Die rund 37 Kilometer lange Emsüberführung ist der letzte Schritt eines in der Papenburger Meyer Werft gebauten Kreuzfahrtschiffs.

Das erste Nadelöhr ist die Dockschleuse in Papenburg. Weitere Highlights und sehr enge Stellen auf der Emsüberführung von Kreuzfahrtschiffen ist die Friesenbrücke in Weener, die Jann-Berghaus-Brücke in Leer, und das letzte Nadelöhr ist das Emswehrwerk in Gandersum. Für die Transfers immer größerer Schiffe wurde die Ems mehrmals vertieft, wobei schließlich 7,3 Meter Wassertiefe erreicht wurden. Beim Aufstauen des Wassers durch das Emswehrwerk werden 8,5 Meter Tiefe erreicht. Die Meyer Werft kann Kreuzfahrtschiffe von bis zu 180.000 BRZ über die Ems überführen.



HERAUSFORDERUNG:

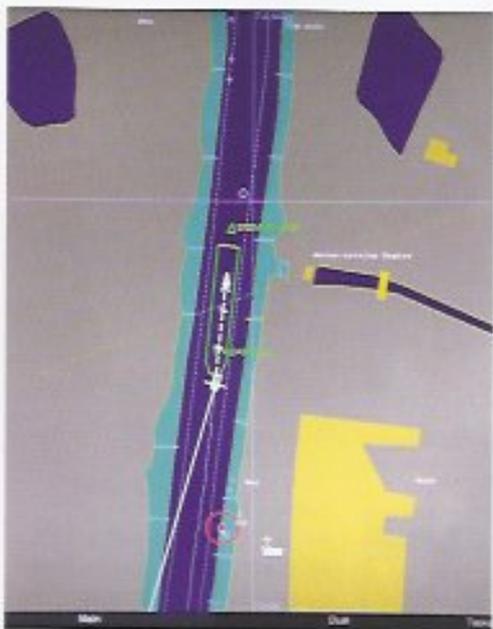
Wie gut können Sie manövrieren? Die Meyer Werft hat dazu ein Spiel für Hobbykapitäne entwickelt: www.meyerwerft.de



WEENER: Die Friesen-Eisenbahnbrücke wird für den Transfer nicht nur hochgeklappt, sondern auch teilweise demontiert.



LEER: Nach der Durchfahrt durch die Jann-Berg-haus-Brücke, eine der größten Klappbrücken Europas. Nur knapp sechs Meter trennten die Bordwand von den Brückenpfeilern.



RADAR: Die Elektronik zeigt die genaue Position des Schiffs in der Ems-Fahrrinne – und nebenbei auch, wie anspruchsvoll das Manöver ist.

→ in Fahrtrichtung und bewegt es bis dicht unter die Bugspitze des Kreuzfahrers. Nun geht auch hier der Schleppdraht auf die „Stella“ über und wird befestigt.

Erst jetzt kann der „Wal“ wieder etwas auf Abstand gehen und vorsichtig anziehen. Es bewegt sich. Der Abstand zwischen Schiff und Pier wird ganz allmählich größer. Es braucht viel Aufmerksamkeit um die rund ein bis eineinhalb Knoten schnelle Fahrt des aus drei Schiffen bestehenden Verbandes Richtung Dockschleuse überhaupt wahrzunehmen – zumal sich die Meyer Werft auch noch mit einem spektakulären Feuerwerk vom siebten und wohl vorerst letzten bei ihr gebauten AIDA-Schiff verabschiedet.

Herausforderung Rückwärtsfahrt

Obwohl die Antriebsmaschinen der „AIDAstella“ laufen und auch die Querstrahler immer wieder eingesetzt werden, kommt den mit 46 Tonnen Pfahlzug recht starken Schleppern bei der Überführungsfahrt besondere Bedeutung zu. Sie müssen weniger an ihrem Schützling reißen, ziehen und zerrn – aber stets bereit sein, die Manöver der „Großen“ zu unterstützen oder notfalls zu korrigieren.

Außerdem gilt es für Lotsen und Schlepper-Nautiker, ein eigens für die Versetzung auf der Ems entworfenes kleines Vokabular zu lernen. Da die „AIDAstella“ die Emsfahrt in Richtung Nordsee aufgrund der besseren Manövrierfähigkeit rückwärts zurücklegt, besteht eine gewisse Gefahr, Seiten und Richtungen zu verwechseln. Soll heißen: Backbord, steuerbord, Bug, Heck, voraus und achteraus verlieren schlicht ihre Eindeutigkeit.

So wird aus backbord „Weener“ (liegt westlich der Ems) und aus steuerbord „Leer“ (entsprechend). Das Heck der „Stella“ wird zum „Stumpf“ und die „Bremerhaven“ somit zum „Stumpf-Schlepper“, der das Schleppgut nicht achteraus sondern nach „See“ zieht. Die entsprechenden Begriffe für die Position des „Wal“ lauten „Spitz“, „Spitz-Schlepper“ und „Papenburg“.

Schon die Werftschleuse stellt einen ersten Engpass dar, bei dem einem Laien gleich klar ist: „Das passt nicht!“ →



Taufeier der „AIDAstella“ ganz im Zeichen der AIDA-Mitarbeiter

Testfahrt. Nach der erfolgreichen Emsüberführung startet das 71.304 BRZ große Kreuzfahrtschiff zu seiner ersten Testfahrt auf der Nordsee. Dann werden die letzten Arbeiten am Innenausbau beendet und das Schiff mit Hotequipment, Mobiliar und Le-

bensmitteln fertig ausgestattet. Am 11. März 2013 übergibt die Meyer Werft die „AIDAstella“ offiziell an AIDA Cruises.

Taufe. Das zehnte AIDA-Flottenmitglied wird am 16. März 2013 in Rostock-Warnemünde getauft. Am Taufabend führt Kapitän Nico Berg

[38] allerdings nicht nur eine, sondern gleich zehn Namensgeberinnen zum Taufakt auf die Bühne. Als Ehrengäste der feierlichen Taufzeremonie hat das Unternehmen seine Mitarbeiter und engste Wegbegleiter eingeladen.

www.aida.de

→ Tut es aber doch – und zwar ohne jede Aufregung. Dahinter wird es nicht viel weitläufiger. Zwischen Schiffsrumpf und Ufer scheint nur noch Platz für einen doppelten Scheinwerferstrahl zu sein. Die Nautiker ficht es nicht an, sie fahren ruhig weiter in Fußgängergeschwindigkeit an Schilf, Gräsern und Priggen vorbei durch enge Kurven, begleitet von zeitweise wildem Schneegestöber und nahezu totaler Finsternis, die nur von den beiden Brückenscheinwerfern der „Stella“ durchschnitten wird.

Ganze drei Stunden geht das so, bis in der Ferne ein kleines Licht langsam heranwächst. Wir erreichen gegen 3:30 Uhr die Friesenbrücke in Weener: Ein großes Teilstück hängt an einem Schwimmkran und wartet nur darauf, wieder seinen angestammten Platz zu kommen. Auch hier läuft das Durchqueren des Engpases vollkommen reibungslos und optisch deutlich unspektakulärer, als es den vielen

Zuschauern an Land wohl scheint. Einzig die mit Schnee bedeckten Ufer lassen danach errahnen, dass der Fluss, wenn auch wohl noch nicht die Fahrinne, allmählich breiter wird. Ähnlich läuft es gegen 5:30 Uhr an der Jann-Berghaus-Brücke in Leer, die fast noch enger wirkt.

Den AIDA-Kussmund vor Augen

Mittlerweile zeigt sich die Sinnhaftigkeit der Wachwechselregelung an Bord des Schleppers „Wal“. Ähnlich wie die fünf Lotsen an Bord der „AIDAstella“, die einen stündlichen Wechsel praktizieren, machen es die Bugsier-Nautiker alle zwei Stunden. Die Ereignislosigkeit der Fahrt und der eintönige Ausblick würden der dauerhaften Konzentration schaden. Die anderen vier Besatzungsmitglieder fahren ihre normale Sechs-Stunden-Wache. Der zusätzlich anwesende ortskundige Überführungs-Kapitän steht nahezu ununter-

brochen auf der Brücke und beobachtet das Geschehen.

Die Ems ist nun deutlich breiter als bisher. Wir nähern uns dem Ems-Sperrwerk in Gandersum, das wir um 8:15 Uhr erreichen. Die Durchfahrt ist erst möglich, als sich die Wasserstände des aufgestauten und des frei laufenden Ernteiles gegenseitig ausgeglichen haben. Der Morgen kündigt sich nun mit einem tiefblauen Himmel an und zeigt immer mehr Konturen von der Landschaft hinter den Deichen.

Ab jetzt sind es nur noch wenige Stunden bis zum Abschluss der Tour. Die noch verbleibende Schlepperarbeit wirkt alltäglicher, ganz wie ein „einfaches“ Verholten innerhalb eines Hafens. Gute 20 Stunden hatten die beiden Schlepper „Wal“ und „Bremerhaven“ nun auf der Ems zu tun. Mitte März soll die „AIDAstella“ von gleich zehn Patinnen getauft werden. Möge ihr das zehnfache Glück bringen! ■



FREIHEIT: Auf der Nordsee kann sich das 253 Meter lange Kreuzfahrtschiff dann wieder in Fahrtrichtung Bug voraus bewegen.

Bugsier entsendet seinen „Wal“

Die Hamburger Reederei Bugsier besteht seit über 140 Jahren und betreibt die 50te Schlepperflotte unter deutscher Flagge.

Derzeit betreibt das Unternehmen neben Kränen und Pontons sowie Öl- und Schadstoffbekämpfungsschiffen 28 Schlepper mit einem Pflanzug von 25 („Steinbock“) bis 201 („Nordic“) Tonnen und ist damit auch im Offshore-Geschäft aktiv. Flaggschiff „Nordic“ ist an die Bundesregierung verchartert und sorgt als Notschlepper für Sicherheit in der Deutschen Bucht. Der für die „AIDAstella“-Überführung eingesetzte Schlepper „Wal“ ist 31,5 m lang und 10,20 m breit. Der Pflanzug beträgt 46 Tonnen. Die beiden Hauptmaschinen kommen zusammen auf 3.218 kW Leistung. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 12 Knoten. www.bugsier.de



KRAFTPAKET 1: Der Schlepper „Wal“ der Reederei Bugsier ist Baujahr 1992 und kommt auf 46 Tonnen Pflanzug.



KRAFTPAKET 2: Die „Bremerhaven“ schafft ebenfalls 46 t Pflanzug.

URAG schickt die „Bremerhaven“

Seit 1890 ist die Unterweser Reederei (URAG) in Bremen aktiv. Sie gehört zur Unternehmensgruppe Linnhoff Schiffahrt.

Zur URAG-Flotte zählen aktuell 15 Schlepper von 1.600 kW bis 7.200 kW mit Pflanzugstärken zwischen 25,5 und 120 t. Neuzugänge sind die Ende 2010 ausgelieferten Schlepper „Hunte“ und „Geeste“ mit jeweils 90 t Pflanzug. Die großen Schiffe „Bremen Hunter“ (120 t) und „Bremen Fighter“ (104 t) sind Spezialisten für den Offshore-Einsatz. Für die „AIDAstella“ war die 31,35 m lange und 10 m breite „Bremerhaven“ (bzw. „Accurat“) in Aktion, deren zwei Maschinen auf 3.200 kW Voith-Schneider-Propeller antreiben. Höchstgeschwindigkeit des 1993 gebauten Schleppers, der einen Pflanzug von 46 t anbietet: 12,6 Knoten. www.urag.de