

Freie Fahrt für Unbefugte

Von Alexander Klose

Von Hamburg ins südchinesische Meer: Auf einem Containerschiff gehören die sonst verschlossenen Räume zum Lebensraum jedes Reisenden

Fünfundzwanzig Tage lang zwischen Containern zu Hause. Die Lebenswelt: ein vollklimatisiertes Hochhaus in einer bewegten Industrielandschaft. Drinnen 30 Quadratmeter Teppichboden, Sofaecke, Kunstblumengesteck in weißer Plastikschaale, gekacheltes Bad, Kühlschrank, Fernseher. Drei Fenster nach vorn raus. Morgens, mittags und abends zu festgelegten Stunden Essen in der Offiziersmesse. 25 Tage geregelter Müßiggang inmitten der Arbeitswelt. Draußen derweil Ruß, Hitze und Lärm. Und deswegen bekommen, wenn man ihnen von Frachtschiffsreisen erzählt, alle romantischen Gemüter diesen fernwehmütigen Blick? Sie hegen den alten Traum, langsam auf mythischen Gewässern zu segeln, sich einem Reiseziel langsam anzunähern: Hafen für Hafen, Meer für Meer, Sonnenuntergang für Sonnenuntergang. Hamburg – Felixstowe – Rotterdam – Le Havre – Suezkanal – Singapur – Yantian – Hong Kong. Rotes Meer. Indischer Ozean. Südchinesisches Meer. Namen, die nach Ferne und Abenteuer schmecken.

Keine Romantik mehr

Die Zeiten, da man auf einem Stückgutfrachter anheuern konnte, um billig ins Land seiner Sehnsucht zu gelangen, sind noch nicht so lange vorbei. Die Geschichte der Containerschiffahrt beginnt im Jahre 1956, als der amerikanische Straßenverkehrsunternehmer Malcolm McLean testweise die Aufbauten seiner Lastwagen auf einem umgebauten Tanker die Ostküste der USA hinunter verschiffte. Innerhalb von zwei Jahrzehnten räumte die Containerschiffahrt weltweit mit der Frachtschiffromantik auf. Pro Schiff fuhren damals weniger als hundert Container mit. Heute transportieren die größten Schiffe bis zu 8000. Entscheidend ist der Fahrplan eines Schiffes, der – häufig kurzfristigen Änderungen unterworfen – selbst für eine mehrmonatige, weltumspannende Reise bis auf Minuten genau vorgibt, wann in welchem Hafen eingelaufen wird. „Diesen Dienst kann man mit einer Buslinie vergleichen. An jeder Haltestelle werden Container be- und entladen,“ erklärt ein technischer Verantwortlicher der norddeutschen Reederei NSB.

Als Tourist auf einem Containerschiff kann man aus nächster Nähe die Funktionsweise dieses See-Land-Verbundsystems studieren. Tag und Nacht wird ohne Unterbrechung gearbeitet. Man sieht kaum einen Menschen, hört nur die schrillen Warntönen der riesigen Verladekräne. Die Maschinen scheinen von allein zu laufen. Computergesteuert und elektrisch angetrieben, wirken sie wie archaische Tiere: Containerkrebse, -kraken und -krokodile, mythische Wesen des spätindustriellen Zeitalters. Eine unwirtliche Landschaft aus Containern und Straßen erstreckt sich hier, die mit dem alten Bild des Hafens wenig gemein hat. Was sich früher in unmittelbarer Nähe der Piers befand – die verrufenen Hafengegenden der Städte, die Spelunken und Bordelle – liegt jetzt meist in unerreichbarer Ferne: viele Kilometer entfernt oder nur noch in den Erinnerungen alter Seebären. Der Containerisierung fiel praktisch die gesamte, legendäre Landgangkultur der Matrosen zum Opfer. Wer von Bord geht, muss sich beeilen: Die Liegezeiten sind kurz und die Ladung hat Priorität. Sobald der Ladevorgang beendet und der Lotse an Bord ist, legt das Schiff ab.

Auf hoher See zeigt sich das eigentlich Faszinierende an einer Fahrt mit dem Frachtschiff. An Bord darf man überall dorthin, wo auf einem Passagierschiff „Kein Durchgang für Unbefugte“ steht. Als eine Art Freizeitcrewmitglied kann man das Schiff in seiner ganzen Länge, Breite und Höhe durchmessen und seine eigenen Lieblingsräume finden. Die Hanjin Copenhagen zum Beispiel ist 278 Meter lang, 40 Meter breit und vom untersten Frachtraum bis zur Bücke circa 18 Stockwerke hoch. Die bis zu 6000 Container stapeln sich neun Lagen in die Tiefe der Cargoholds und bis zu sechs Lagen übereinander auf Deck. Ein schmaler Gang, grau und von Containern überragt, führt einmal um das ganze Schiff herum. Vorn mündet er über eine Stahltreppe in das gegen schwere See einige Meter erhöhte Vordeck, die Back. In südlichen Gewässern sieht man hier vor dem Bug fliegende Fische und Delfine springen. Dies ist der ruhigste Ort an Bord: kein Motorengeräusch vernehmbar, kein Containerknarren, nur das Rauschen der Wellen und das Singen des Windes. Von unten, aus dem Kabelgatt, erklingt bei etwas höherer See eine bezaubernde Musik. Sie wird hervorgerufen durch die Reibung des am Bug vorbeistreichenden Wassers, doch möchte man glauben, Nereiden oder Meerjungfrauen sängen ihr trauriges Lied für einsame Seemänner.

Zwischen den Containern dagegen knackt, knarzt und kreischt es, dass einem Angst und Bange wird. In der Mitte des Schiffes öffnen sich zwischen den mietschaus hoch gestapelten Containern enge, fensterlose Hinterhöfe. Auf den Wänden sind Warnschilder mit Totenköpfen und verätzten Händen. Was befindet sich in den abweisenden Behältern? Kühlschränke, gefährliche Chemikalien, Computer, Atommüll, Luxusautomobile, oder gar blinde Passagiere? Niemand außer dem Ersten Offizier weiß, was geladen wurde; und auch der muss erst eine aufwändige Suche im Computer starten, um den Inhalt einzelner Container zu ermitteln. Die Ladung, der eigentliche Grund der Reise, ist so etwas wie ihr verborgener Antrieb. Ihre paradoxe Existenz – tausendfach repräsentiert durch die massive Präsenz der Container und doch nicht gegenwärtig – regt die Phantasie an. So war sich eine Mitreisende sicher, Stimmen aus einem Container gehört zu haben. Der Erste Ingenieur bestätigte, dass es immer wieder vorkäme, dass sich Menschen in Containern verstecken. Einmal seien auf seinem Schiff mitten auf dem Ozean plötzlich 17 Flüchtlinge aufgetaucht. Sie hatten sich in einem Container versteckt, der ganz unten gestapelt war, und mit einem Schweißbrenner durch mehrere Container gebrannt, bis sie an die freie Luft gelangten und der nur vierzehnköpfigen Besatzung einen gehörigen Schreck einjagten, ganz davon abgesehen, dass Flüchtlinge und Mannschaft oft lange Wochen oder gar Monate zusammen verbringen müssen, bis geregelt ist, welches Land die sogenannten „stowaways“ aufnimmt.

Bei extremem Wetter hält man sich im neunstöckigen Deckshaus auf. Durch enge Gänge und Treppen verbunden, befinden sich hier alle für Menschen bestimmten Räume: die Brücke, das Captain's Office und das Ship's Office, die Messen und Aufenthaltsräume für Offiziere und Mannschaft, die Kombüse, der Fitnessraum mit Swimmingpool und Sauna, die Kabinen für Mannschaft und Passagiere. In jedem Raum hängt eine Uhr. Uhrzeiten spielen auf dem Schiff eine noch größere Rolle als an Land. Denn in einer Umgebung, in der sich alles permanent ändert, in der es nicht einmal die Illusion von etwas Festem gibt, stellen feste Zeiten den einzigen Halt dar.

Und die Mannschaft? Beim Essen in der Offiziersmesse trifft man nur Deutsche. Die philippinischen Offiziere essen lieber zusammen mit der philippinischen Mannschaft in der Mannschaftsmesse, denn dort gibt es philippinisches Essen. Der Chief nennt die Philipinos gern „Speerfischer“. „Wenn die Speerfischer keinen Reis mehr haben, gibt es hier an Bord eine Revolution.“ 18 Tonnen Reis würden sie allein auf einer knapp dreimonatigen Reise verputzen. Dafür müssen die Deutschen – Besatzung wie Passagiere – jeden Tag Fleisch und

Kartoffeln essen. „The Germans like potatoes the most.“, sagt der philippinische Koch mit einem undurchdringlichen Lächeln.

In auffälligstem Widerspruch zu dem Bild, das man sich an Land von dem Leben auf einem Schiff macht, steht die Kleiderordnung. In der Offiziersmesse zieht man es vor, in legerer Freizeitkleidung zu erscheinen. Und ein Kapitän in Shorts und T-Shirt auf der Brücke ist kein Skandal. Einzig der Zweite Offizier fällt durch akurateste Arbeitskleidung auf: einen weißen Overall, der auch bei tropischen Temperaturen und rußverschmiertem Deck immer wie frisch aus der Wäscherei aussieht.

In den Informationen für Passagiere heißt es: „Es ist keine Festkleidung oder sonstige Kleiderordnung vorgesehen; aber es sollte doch leger, feste Kleidung getragen werden ... die Damen dürfen ohne, die Herren sollten mit Socken erscheinen.“ Doch die Sockenregel scheint nur für Deutsche zu gelten. Während diese auch bei tropischer Hitze Socken in den Plastikschlappen oder Sandalen tragen, gehen die philippinischen Crewmitglieder feierabends sockenlos. Doch steht es Passagieren frei, zwischen den Welten zu pendeln: Den Abend vielleicht barfuß mit Karaoke im Mannschaftsraum beginnen und später, mit Socken und Schuhen, noch ein Bierchen im Offiziersraum trinken.

Der überwältigste, aber auch anstrengendste Programmpunkt an Bord ist der obligatorische Besuch des Maschinenraums. Dort, direkt unter dem Decks haus, im Inferno des 74700PS starken Hauptantriebsmotors und seiner zahlreichen Nebenmaschinen, arbeiten die Oiler. Sie sind Matrosen, die das Meer nur in ihrer Freizeit zu sehen bekommen. Die lärm- und hitzegetränkte Atmosphäre dort unten ist derart intensiv, dass man beinahe Enttäuschung verspürt, wenn nach zahlreichen steilen Stahltreppen nach unten nur der Boden des Schiffes erreicht ist und nicht der Eingang zur Hölle. Immerhin, man steht an der wahrscheinlich längsten Antriebswelle der Welt: Sie tritt aus dem verlängerten Rücken der dreistöckigen Maschine hervor und windet sich über viele Dutzende Meter in einem offenen Kanal, der wie eine holländische Gracht mehrfach von schmalen Brücken überquert wird. Passagiere ziehen trotzdem in der Regel den Aufenthalt ganz oben, auf der Brücke, vor. Dort ist es sauber und ruhig. Dort hat man den Überblick. Hier liegen die Seekarten. Hier hört man den Funkverkehr und sieht das ganze Meer und das ganze Land auf dem Radarbildschirm.

Sind das Piraten?

Je näher die Straße von Malakka rückt, desto häufiger kommt die Rede auf das Thema Piraten. Täglich erhält das Schiff per Telex den aktuellen Piratenbericht vom Piracy Reporting Center in Kuala Lumpur. Letztes Jahr wurden in dieser Gegend 75 Piratenangriffe gemeldet. Obwohl diese Zahl bei bis zu 900 großen Schiffen, die täglich die Straße von Malakka durchfahren, vergleichsweise gering ausfällt und ein Containerschiff dieser Größe aufgrund seiner hohen Bordwände außerdem schwer zu entern ist, macht sich an Bord eine gewisse Nervosität breit. Jedes der hunderte kleinen Boote um das Schiff herum könnte ein Piratenboot sein! Sicherheitsvorkehrungen werden getroffen: Wachen eingeteilt, die Decksbeleuchtung eingeschaltet, Hochdruckwasserschläuche angeschlossen und an Deck bereit gelegt. Unter den zahlenden Gästen grassiert Paranoia. Was, wenn die merkwürdigen Zollerklärungen, die für die Häfen von Felixstowe und Rotterdam ausgefüllt werden mussten nur jemandem dazu dienten, einen Überblick über den Bestand an Wertgegenständen zu erhalten? Alle verschließen entgegen der sonstigen Gepflogenheit ihre Tür. Als die gefährlichsten Bereiche durchfahren und die Lichter von Singapur in Sicht kommen, sind viele erleichtert. Die Verdachtsmomente lösen sich bei einer improvisierten Party mit der

Mannschaft in Luft auf und hinterlassen eine kleine Beschämung. Die Türen bleiben wieder geöffnet.

Die Malediven, die Seychellen, Sri Lanka. Namen und Orte für Touristenträume, denen man sich angesichts der auf dem Kartentisch ausgebreiteten Seemannskarten hingeben kann. Denn das Schiff fährt dicht an ihnen vorbei, ohne sie zu berühren. Auch die Städte und Länder, deren Häfen angelaufen werden, bleiben im Grunde abstrakt wie das Meer und die Güter in den Containern. Ihre Namen lösen eine bestimmte Stimmung aus, die einer Bestätigung durch die Wirklichkeit nicht bedarf. Deshalb schadet es auch nicht, dass man kaum mehr die Möglichkeit bekommt, an Land zu gehen. Das Unterwegssein fördert und steigert das Spiel der Phantasie. Ankommen beendet es.

INFORMATIONEN:

Frachtschiffreisen können gebucht werden bei der NSB Frachtschiff-Touristik, Violenstr.22, 28195Bremen, www.nsb-reisebuero.de. Eine Reise auf der Hanjin Copenhagen und den anderen Schiffen der Reederei, die die Route Hamburg-Fernost-Amerika befahren, kostet ab 75 Euro pro Person täglich.

(...)