Cargo

„Zum Eurogate wollen Sie? Das ist aber weit“, sagt unser Taxifahrer leicht entnervt. „Was suchen Sie denn dort? Da musste ich noch nie hin.“

Tatsächlich liegt der Container-Terminal weit draussen in dem ohnehin riesigen und unübersichtlichen Areal des Hamburger Hafens. Ein Shuttle-Bus bringt uns von der Pforte zum Standort unseres Schiffes. „NYK ESPERANZA, ELSFLETH“, die Schrift fast mannshoch am Heck, weiss auf Blau. Wir gehen an Bord und warten erstmal eine halbe Stunde auf einem Zwischendeck, bis zufällig jemand auf uns stösst. Er wird sich später als der 2. Offizier herausstellen. „Sind Sie unsere Gäste? Willkommen an Bord. Der Kapitän hat im Moment keine Zeit.“

Wir hingegen haben jede Menge Zeit. Heute ist der 25. August. Unsere E.T.A. (estimated time of arrival) in Rio de Janeiro ist der 11. September 5 Uhr morgens. Für die nächsten 17 Tage wird die „NYK Esperanza“ unser Zuhause sein. Wir sind die einzigen Passagiere und absolute Greenhorns, was die Hochseeschiffahrt betrifft.

Thomas D., dem Kapitän, um die fünfzig, blond, blauäugig, schnittige Uniform mit Goldtressen, begegnen wir erst am Abend. Es wird das letzte Mal sein, dass wir ihn in dieser Aufmachung sehen. Auf hoher See sind T-Shirt und Jeans oder Bermudas angesagt. Vorderhand aber liegen wir noch immer am Pier und das Schiff wird geladen. Der Lärm ist ohrenbetäubend. Von oben sehen die Portalstapler aus wie Spielzeuge, kleine emsige Roboter, die hin und her flitzen, Container holen und sie unter dem Ladekran abstellen. Nicht weit von uns entfernt liegt zur Zeit einer der weltweit grössten Frachter mit einem Fassungsvermögen von 7 500 Containern im Flutlicht am Pier, ein Ungetüm der südkoreanischen Gesellschaft „Hanjin“. Dagegen ist unser Schiff mit seinen 33 000 Tonnen, den 207 m Länge und der Ladefläche für maximal 3650 Container grazil und elegant.

Die „Esperanza“ wird von der NYK-Gruppe gechartert und macht die Südamerika-Tour. Sie absolviert die Strecke Hamburg - Buenos Aires und zurück sieben Mal im Jahr in einem 49-tägigen Turnus. NYK steht für „Nippon Yusen Kaisha“, eine auf allen Weltmeeren operierende japanische Transportfirma. Sie betreibt 100 Schiffe, darunter 70 Container-Frachter. Der Charterer hat dem Schiff einen neuen Namen verpasst. Eigentlich ist es auf den Namen „Laura S“ getauft - S wie Schepers, die Reederei, in deren Besitz das Schiff nebst sieben weiteren ist. Ihr Zeichen: ein grosses S, Schwarz auf Rot. Heimathafen der „Esperanza“ ist Elsfleth in Deutschland. Ein deutsches Schiff mit deutscher Besatzung und deutscher Küche, und in den fremden Häfen werden zusammen mit der jeweiligen Nationalflagge auch die deutschen Farben gehisst. Neben der deutschen Crew arbeiten zur Zeit ein rumänischer Ingenieur, der portugiesische Bosun sowie dreizehn Filipinos an Bord, darunter der erste und dritte Offizier. Das „PD“ auf den roten Arbeits-Overalls der Matrosen steht für den Namen der sogenannten Bemannungsagentur, in Seemannsdeutsch „der Sklaventreiber“, bei der sie angeheuert haben.

Mitten in der Nacht legen wir ab. Rattenbleche abgehängt, Leinen eingeholt, ein Schlepperboot, stark und kompakt wie ein kleiner Bulle, zieht uns vom Pier weg. Der Übergang von der Elbemündung ins offene Meer, anderntags frühmorgens, ist kaum wahrnehmbar. Das Wasser ist gleichbleibend grün.

Drei Häfen werden wir anlaufen: Antwerpen, Le Havre und Bilbao. Als wir am Abend nach einem kurzen Besuch in Antwerpen wieder an Bord der „Esperanza“ zusteigen stellt sich schon so etwas wie ein Heimatgefühl ein. Nach Le Havre - kein Landgang, wir liegen nachtsüber im Hafen - geht es der französischen Küste entlang Richtung Biscaya. Sie ist berüchtigt und gefürchtet. Auf der letzten Fahrt konnte die „Esperanza“ wegen hoher See vor der spanischen Küste nicht beidrehen und musste Bilbao wortwörtlich links liegen lassen. Aber wir haben keinen Grund zur Sorge. Das Barometer steht unverändert hoch und der Atlantik ist flach wie ein Pfannkuchen. Wir sichten die ersten Delphine. Sie spielen in der Bugwelle über der roten Nase, aber die Geschwindigkeit des Schiffes, 18 Knoten, ist zu hoch. Die Delphine begleiten uns lachend ein Stück, fallen zurück und sind plötzlich in der Weite des Ozeans entschwunden.

Der Ausguck im Vorschiff direkt über der Schiffsnase wird, neben der Brücke, bald zu einem unserer Lieblingsorte. Ausserdem ist der Spaziergang zum Bug der einzig mögliche Auslauf an Bord, 300 Schritte hin, 300 Schritte zurück, immerhin. Der Blick von dort ist schlichtweg grossartig. Voraus das Meer, der Himmel, dazwischen eine Linie und sonst nichts. Wetterfronten, die sich heranschieben. Tief segelnde Wolkenbänke. Kein Motorenlärm ist hier zu hören, nur das Rauschen der Bugwelle, das Atmen des Schiffes, es hebt und senkt sich mit der Dünung, und manchmal steigt aus dem Schiffsbauch ein dumpfes Donnern auf oder ein Seufzen, wie ein fernes Echo aus der Tiefe des Meeres.

Im Deckshaus dagegen ist der Geräuschepegel dauerhaft. Das regelmässige Stampfen und Dröhnen der Maschine teilt sich dem Körper als leises Vibrieren mit. In der Kabine klappert, klirrt oder scheppert immer etwas, eine Tür, eine Flasche, das Zahnglas im Spiegelschrank. Dazu das diskrete Gebläse der Klimaanlage, die dafür sorgt, dass auch noch am Äquator die Temperatur in den Räumen nicht über fröstelige 20 Grad klettert.

Die Owner-Kabine, die wir gebucht haben, steht bei Bedarf dem Reeder zur Verfügung. Kabine ist leicht untertrieben. Es ist eine kleine Suite mit Schlafzimmer, Dusche, Salon, drei Luken mit Ausblick nach Backbord und Achtern, darin, gerahmt wie ein Bild, die flache Scheibe des Atlantiks und die weisse Schleppe des Kielwassers, die sich am Horizont zu verlieren scheint. Die Farbe des aufgewirbelten Wassers ist spektakulär - ein Blau jetzt mit unzähligen Zwischentönen, Wasser und Luft aufgemischt, weisse Gischt, die sich glättet und ein ständig bewegtes Marmormuster über den Meeresspiegel legt.

Achtern. Backbord. Steuerbord. Wir lernen Wörter einer fremden Sprache. Der Marlspieker. Die Ankerklüse. Fieren. Der Davit. Die Messe.

The mess room. Dreimal am Tag nehmen wir dort nach fixem Stundenplan die Mahlzeiten ein, zum Beispiel: strammer Max oder Bockwurst mit Rührei zum Frühstück,

gebratenes Huhn und Kartoffeln oder Schweinshaxen und Kartoffeln zum Mittagessen, Kohlroulade oder geräuchter Fisch zum Abendessen. Mario, der filipinische Koch, weiss, was sich auf einem deutschen Schiff gehört. Am Freitag, 30. August allerdings gibt es bei Temperaturen um die 26 Grad und zur allgemeinen Belustigung Truthahn mit Rotkraut und Kartoffeln zum Mittagessen, was Pitt, den Chief-Engineer dann doch veranlasst, ein Weihnachtslied anzustimmen. Mario kocht auch für die Filipinos, die ihre Mannschaftsräume steuerbord auf der anderen Seite der Kombüse haben. Nach Wunsch kann man das Essen von „drüben“ bestellen - Reis, Gemüse und Chicken in allen nur erdenklichen Variationen. Ausserdem darf der Kühlschrank rund um die Uhr geplündert werden.

Alkohol ist während den Mahlzeiten tabu. Erst später am Abend, wenn man sich an „Lauras Bar“ versammelt, gibt's Bier aus Dosen. Dann wird auch geraucht was das Zeugs hält und dann werden Geschichten zum besten gegeben. Beim Thema Nummer 1 scheint man sich allerdings angesichts weiblicher Präsenz in Zurückhaltung zu üben, aber vielleicht ist die Sache mit dem Seemann, der in jedem Hafen ein Mädchen hat, tatsächlich ein Cliché, und ausserdem ist ohnehin nichts als Hektik, rein in den Hafen, Löschen, Laden, Auslaufen. Die Zeiten, in denen ein Frachter tagelang vor Reede lag sind längst vorbei. Manche Besatzungen wissen sich da allerdings zu helfen. Es heisst, dass in einigen südamerikanischen Häfen die Mädchen an Bord kommen und das Schiff in einen Vergnügungsdampfer verwandeln. Das ist zwar illegal, da ein Schiff vor Anker als ausländisches Territorium gilt, soll aber vorkommen, nein, nicht auf der „Esperanza“, Gott behüte. Immer wieder aber fällt das magische Wort Itajaí. Es ist der Name des kleinen südbrasilianischen Hafens, wo der Pier für die Containerschiffe mitten im Ort liegt und ausserdem, oder wir wollen es doch wenigstens hoffen, Zeit genug sein wird, um an Land zu gehen. Wir hören ausserdem von bewaffneten Piratenüberfällen in der Strasse von Malakka, von abgesoffenen Frachtern, verloren gegangenen Containern. Von meuternden Matrosen, weil ihnen der Frass an Bord nicht passte, von ausgebrannten Maschinenräumen und 30 Meter hohen Monsterwellen. Na dann. Mitgegangen mitgehangen.

Kurz vor der spanischen Küste zupft sich der Steward die drei Haare aus, die auf der Warze unter dem rechten Ohr spriessen, und zieht frische Kleider an. „Return on board: 22 hs“, steht auf der Schiefertafel, die vor der Gangway hängt. Die Filipinos lassen sich die wenigen Stunden Landgang in Santurtze, dem Hafen von Bilbao, nicht entgehen. Die Heuer ihres oft sechs, neun oder zwölf Monate dauernden Dienstes an Bord schicken sie ihren Familien nach Hause, das bar ausbezahlte Geld für Überstunden hingegen ist für Extras. In Santurtze werden unter anderem die raren Telephonzellen im Hafen belagert. Es ist vor der Überfahrt die letzte Möglichkeit, zu Hause anzurufen. In den kommenden zwölf Tagen wird keinerlei Kontakt möglich sein.

In der Nacht vom 31. August, 22 Uhr ist längst vorbei, verlassen wir Bilbao. Point of no return. Vor uns liegen 4 500 Seemeilen oder rund 8 000 km offenes Meer. Unsere Ladung: 455 leere und 703 volle Container, über deren Inhalt trotz hartnäckigem Nachfragen Stillschweigen bewahrt wird, ausser dem Kapitän scheint auch niemand so genau zu wissen, das transportiert

wird. Die leeren, darunter viele Kühlcontainer, sind für den Transport von verderblicher Ware aus Südamerika nach Europa bestimmt.

Jetzt heisst es nur noch Kurs in Richtung brasilianische Ostküste halten. Man feiert mit Caipirinha und einem in Santurtze erstandenen Schinken. Eine kleine Aufregung entsteht, als ruchbar wird, dass nur noch drei Limetten vorhanden sind und sich die drei Kisten Zitronen rätselhafterweise in Luft aufgelöst haben. Von Steuerbord tönt ausgelassener Gesang herüber. Die Filipinos frönen lautstark ihrer Lieblingsbeschäftigung. Die Karaoke-Ausstattung gehört mittlerweile zur Standardausrüstung der Mannschaftsräume von Schiffen, auf denen Asiaten anheuern.

Von 20 000 Pferdestärken und der 7,5 m hohen Schraube angetrieben schiebt sich die „Esperanza“ über den Atlantik. Das Schiff mit Jahrgang 1998 ist mit modernster Technik ausgerüstet. Auch vom ökologischen Standpunkt aus entspricht es mit eigenener Trinkwasser-Aufbereitung und einer Abfall-Verbrennungsanlage modernstem Standard. Trotzdem geht hin und wieder ein Karton mit Müll über Bord. Das Entsorgen von Küchenabfällen, Glas und Leichtmetall auf hoher See ist laut internationalen Richtlinien ausserhalb der 12-Meilen Zone erlaubt. Die Cargo-Routen können weltweit anhand der Strassen aus Flaschen und Dosen auf dem Grund der Ozeane nachgezeichnet werden, sagt man. Angesichts des Hightech Standards hat die Handhabung der Seile, Taue, Trosse, Leinen und das Vertäuen an Land etwas beruhigend Anachronistisches. Die Enden der armdicken Leinen werden noch heute von Hand nach einer jahrundertealten Methode zu Schlaufen gespleisst. Der Umgang mit den maschinellen Seilwinden andererseits verlangt Disziplin und Konzentration - gerissene und ausser Kontrolle geratene Leinen können üble Unfälle, im Jargon „Kadettenbouillon“, verursachen.

Tagesroutine ist eingetreten. Die Crew geht ihrer Arbeit nach, Hochseeromantik ist etwas für die zahlenden Gäste an Bord. Im Vierstundenrhythmus schieben jeweils ein Offizier und ein Kadett auf der Brücke Wache. Hin und wieder schauen wir ihnen bei der Arbeit über die Schulter und stellen dumme Fragen. Auch die Matrosen haben zu tun. Unter der Regie des Bosun wird das Schiff täglich abgespritzt, geschrubbt, geputzt, Schäden werden ausgebessert, es wird gemalt und in Stand gestellt auf Teufel komm raus. Die „Esperanza“ wird bei ihrer Einfahrt in Rio de Janeiro so proper aussehen wie ein eben aus der Verpackung gehobenes Playmobil-Schiff. Sie ist eine farbenprächtige Schönheit: blau der Schiffsbauch über und rot unter der Wasserlinie, ein sattes Grasgrün alle Aussenböden, grau die **Reling,** (oder wie heissen die beiden Durchgänge zum Bug richtig??), die Poller, Seilwinden und Maschinenteile auf dem Achter- und Vordeck, gelb die drei Ladekrane und die Radarantenne, blendend weiss der Decksaufbau und ein helles Avocadogrün die Gummiböden in seinem Innern inklusive das siebenstöckige Treppenhaus, nicht zu reden von den bunten Containern, die sich wie riesige Bauklötze, 8 Fuss hoch und 20 oder 40 Fuss lang in sechs Etagen vor uns auftürmen.

Es wird täglich wärmer. Ein Tag gleicht dem anderen. Nichts was dem Auge Halt bietet. Wir lesen. Sitzen auf dem Brückendeck, die Nase im Wind, der dich manchmal fast wegpustet.

Schauen aufs Meer, endlos, und dort passiert rein gar nichts. Ein Frachter am Horizont ist ein Ereignis. Hin und wieder hängt ein Zettel in der Messe: retard 1 hour tonight, ausserdem wird die Zeitverschiebung über die Lautsprecheranlage bekannt gegeben. Der winzige Swimmingpool im 1. Deck wird geflutet, das Wasser zittert vom Dröhnen der Maschine wie ein Pudding. Wassertemperatur: 28 Grad. Auf Höhe der Kapverden sehen wir die ersten fliegenden Fische. Ganze Schwärme stieben vor dem Bug aus dem Wasser und segeln knapp über der Oberfläche davon. Die ausgebreiteten Flügelflossen glänzen blau. Die See ist manchmal flach, manchmal bewegt, ihre Farben verändern sich mit der Tageszeit, mit dem Wetter. Warme Regenschauer hüllen das Schiff in dampfende Schleier. Nachts hängen die Sterne tief. Unser Tischnachbar, ein wortkarger kettenrauchender Kadett, redet einen halben Satz. Auf den wechselnden Blättern der Seekarten, die im Navigationsraum auf einem Tisch aufliegen, werden täglich mit Bleistift, Lineal und Winkelmass Striche gezogen, die sich mit zunehmenden westlichen Längen- und südlichen Breitengraden der Ostküste Brasiliens nähern - nach links unten, für meinen dilettantischen Begriff. Der kleine rote Rahmen auf dem Kalender hingegen schiebt sich langsam nach rechts. Retard 1 hour tonight, zum dritten Mal.

3. September: Um 7 Uhr morgens beginnt die Maschine zu stottern, sie hustet ein paar Mal, blubbert und steht dann still. Wir haben zuviel Vorsprung auf den Fahrplan und driften einen ganzen Tag, was für Reparaturarbeiten im Maschinenraum genutzt wird. 4. September: Wir kreuzen das Schwesterschiff, die „Contship Spirit“, die unterwegs nach Europa ist. Karaokeabend bei den Filipinos anlässlich einer Geburtstags-Party. Es geht hoch zu und her. Jürgen aus dem Bayrischen Wald, der jüngste Kadett, eben das Abitur hinter sich, trinkt sein erstes Bier. Er war noch nie von Zuhause weg geschweige denn auf hoher See. Sein Traum: Kapitän der M/S Queen Elizabeth II. Der schafft das auch, sagt der Bosun, ich hatte noch keinen, der so schnell lernt wie er. 5. September: Aquatortaufe. Wir und vier weitere Neulinge, die zum ersten Mal auf einem Schiff den Aequator überqueren, werden in einem gaudimässigen Ritual vom Schmutz der nördlichen Halbkugel befreit und erhalten von Neptun höchstpersönlich seefahrtstaugliche Namen. 7. September: Irgendwann unbemerkt den Äquator überquert. Am Nachmittag Alarm, Feuer an Bord. Alle versammeln sich - warme Kleider, festes Schuhwerk! - bei der Assembly Station. Namensappell, Schwimmweste fassen, dann ertönt der Signalton zum Verlassen des Schiffes, weil der Brand im Maschinenraum leider trotz CO_2-Flutung nicht gelöscht werden konnte und unser schmuckes Schiff samt den 1158 Containern innert weniger Minuten sinken wird. Die ganze Besatzung, kichernde Matrosen voraus rein in die hermetisch verschliessbare Rettungskapsel, ein Anflug von Klaustrophobie, wir werden dann aber doch nicht zu Wasser gelassen, hätte ja gerade noch gefehlt, alles nur simuliert. Wir haben (wissentlich) soeben das obligatorische Rettungsmanöver absolviert, das einmal im Monat durchgespielt werden muss. „In case of emergency: keep calm“, heisst es in den safety instructions, die in jeder Kabine in einer Schublade liegen wie das Neue Testament im Hotelzimmer. Am Abend zum Trost eine vergnügliche Grillparty auf dem Achterndeck. 8. September: Boten des Archipels Fernando de Noronha. Vier Vögel segeln im Aufwind der Lee,

klappen die Flügel zusammen und schiessen wie Pfeile ins Wasser, wenn sie einen Fisch erspäht haben. Sie werden uns noch längere Zeit begleiten. Wir lernen später, dass es Maskentölpel sind, die bis 8 Meter Tiefe tauchen können. Auch Wale werden gesichtet. 10. September: Das Schiff wird dicht gemacht. Alles was nicht niet- und nagelfest ist wird abgehängt und eingeschlossen, die Aufgänge zum Deckhaus werden mit Gitterrosten versperrt. Reine Vorsichtsmassnahmen, wir nähern uns den brasilianischen Hoheitsgewässern. Rio und Santos zählen mittlerweile zu den berüchtigsten Häfen der Welt. Der Wert des jährlich von Piraten weltweit aufgebrachten Handelsguts wird vom International Maritime Bureau auf mehrere Milliarden Dollars geschätzt. In der Nacht der orange Schein einer Ölbohrinsel am Horizont. Die Lichter ungezählter Fischerboote soweit das Auge reicht wie aufgestickte Perlen auf einem schwarzen Samtkragen.

11. September, 5 Uhr in der Früh. Wir sind pünktlich. Keine Piraten weit und breit. Die Silhouette der Baia di Guanabara mit dem Zuckerhut zeichnet sich im Morgengrauen ab. Der Gipfel des Corcovado ist in Wolken gehüllt, Christus von bläulichem Licht umflossen. Die Sonne geht auf. Der Lotse kommt an Bord. Wir fahren an der Skyline von Rio vorbei in den Hafen. Die drei Männer auf dem Schlepperboot „Tupiacu“ winken herauf und lachen, wir winken zurück, und in das Hochgefühl, wieder Land zu sehen, mischt sich die Traurigkeit darüber, bald von Bord der „Esperanza“ zu gehen, die uns samt ihrer liebenswürdigen und verlässlichen Crew ans Herz gewachsen ist. Dann geht alles sehr schnell. Der Agent der Hafenbehörden nimmt uns in seinem Auto mit, ein letztes Händeschütteln, gute Weiterreise, ein Dank an den Kapitän und viel Glück, schön war’s, auf beiden Seiten, wir passieren den Zoll, und dann schlägt der Lärm der Grosstadt über uns zusammen. Kurz nach Mittag sehen wir von weitem zufällig „unser“ Schiff aus der Bucht Richtung offenes Meer fahren.

Am 24. September fliegen wir von Sao Paulo zurück in die Schweiz. Die Fahrrinne eines Frachters aus 30 000 Fuss Höhe, ein weisser Strich im Blau, lässt das aufkommen, wofür die Brasilianer ein Wort kennen, es lässt sich nur schwer übersetzen: saudade.