

FRACHTERREISE- ROULETTE

Aus herbstlichem Grau in exotische Gefilde, so stand es jedenfalls auf dem Plan von Peer Schmidt-Walther. Er fand auch ein Schiff zur passenden Zeit. Wie schon so oft. Doch diesmal durchkreuzten reedereinterne Sicherheitsvorschriften seinen heißen Plan.

Auf dem steht stattdessen die Insel Sardinien, »weil unsere Schiffe keine Passagiere durch den Suezkanal ums Horn von Afrika mitnehmen«, ist aus dem Büro der Hamburg-Süd-Frachtschiffsreisen-Abteilung zu hören. Alle freien Kabinen werden, so erfährt man später, nämlich für bewaffnetes Anti-Piraten-Begleitpersonal benötigt. Was auch einzusehen ist im Schutzinteresse von Besatzung, Schiff und Ladung. Auf Kreuzfahrtschiffen ist da schon mehr Platz, um solche Leute unterzubringen. Frachter, die Arbeitspferde der Meere, sind eben doch eine ganz andere Welt. Da muss man schon von diesem ganz speziellen maritimen Bazillus befallen sein.

Vier Frauen an Bord

November-Nebel deckelt den Hamburger Hafen. Während der Taxi-Fahrt über die Köhlbrandbrücke leuchtet es markant rot aus dem Gewirr der blauen Container-Kräne am Burchardkai. Kann nur die **Rio Bravo** sein.

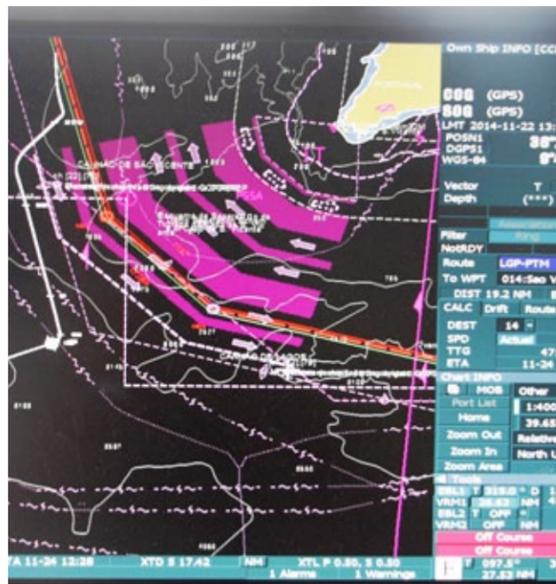
»Monika«, stellt sich die Gangway-Wache vor, »deck cadet«. Unter dem Helm der jungen Frau, die aus dem polnischen Torun (Thorn an der Weichsel) stammt, wippt fröhlich ein langer blonder Pferdeschwanz. Über Walki-Talki ruft sie den Kapitän: »Passenger on board!« Weißes Hemd, vier goldene Streifen auf den Schultern: Biser Veselinov aus Varna, Bulgarien. Freundlich lächelnd streckt einem der smarte Master mit Kinnbart die Hand entgegen. »I am the taxi driver to your cabin«, grinst er und geht zum Fahrstuhl voran.



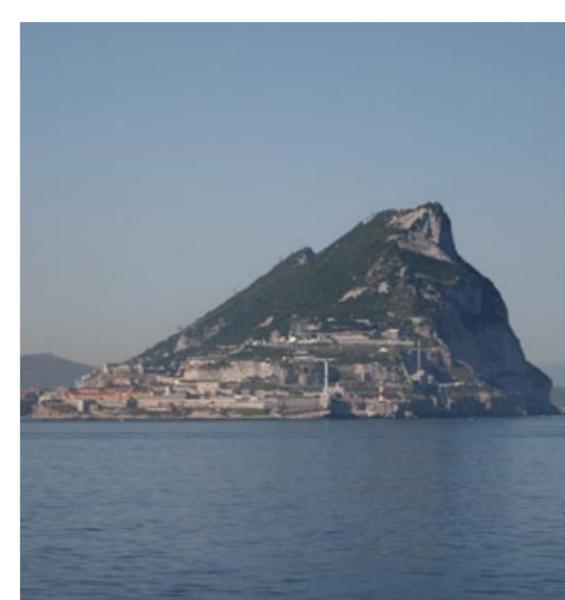
»Rio Bravo«



Gangwaymatrose, Kadettin und Dritter Offizier haben die Sicherheit an Bord im Griff (l.); Die Seekarte zeigt das Gebiet von Kap Sao Vicente (r.)



Die Containertürme der »Rio Bravo« (l.); Querab des Frachters: Der Affenfelsen von Gibraltar mit Festung (r.)



Was ist ein Schiff?

Nächste feminine Überraschung: Karolina, die Erste, und Iga, die Zweite. Beide junge Frauen ebenfalls aus Polen. Sie freuen sich über ein »dziękuję!« – »Guten Tag!«. Vierte im Bunde ist Kabinen-Nachbarin Eva-Maria aus Hamburg, die im Reederei-Auftrag bis London an Bord bleibt und sich um ihr Fachgebiet Shipmanagement kümmert. »Immer im Focus der Mensch an Bord«, so die junge Frau, die irgendwann die Liebe zur Schifffahrt als ihren Zweitberuf entdeckte. »Was ein Schiff ist? Mehr oder weniger ein Stahlkörper«, philosophiert sie, »erst die Seeleute geben ihm eine Seele«. Nur schöne Worte? Anscheinend gelebte Bord-Realität.



Plausch auf der Stadtmauer von Tanger



Bunte Gewürze in Hülle und Fülle

A big differenz

Tedy, der philippinische Steward, ist ein Strahlemann. Natürlich und nach dem Motto: »Ein Lächeln kostet nichts und bewirkt viel«. Er hat gerade eine der beiden superbreiten Kojen – wohliger Schlaf ist hier garantiert – im Schlafrum bezogen, bringt noch ein Badetuch sowie die vorab geordneten zollfreien Getränke. Schnelleinweisung in den CD-DVD-Player und der Hinweis, dass man sein E-Mail-Passwort vom Kapitän bekomme. Erst mal ist alles soweit geklärt, und man fühlt sich zu Hause angekommen. Dann das erste Captains Dinner. Kein Privileg, sondern bald tägliche Routine in der Offiziers-Runde. Kapitän Veselinov und Chief Mate Karolina, beide mit Kreuzfahrtschiff-Erfahrung. »A big difference«, finden sie, aber jeden Tag habe man einen anderen Hafen angelaufen, »that was nice«. Zeit zum Einrichten in der gemütlichen Zwei-Raum-Kabine mit unverstelltem Drei-Fenster-Blick über die Containergebirge auf dem Vorschiff und den geschäftigen Hafen.

Hymne und Lotsen-Gespräch

14 Uhr – eigentlich stand 6 Uhr auf dem Plan – am nächsten Nachmittag: Zwei bullige Schlepper zerren den 286 Meter langen 80000-Tonner im Zeitlupentempo von der Pier weg. Die Silhouette der Hansestadt verschwindet achteraus im milchigen Dunst. Zwei Hafenslotsen steigen ab, der Elblotse bleibt und wundert sich über die starke weibliche Präsenz an Bord. Ob der Kapitän sich dadurch nicht unterdrückt fühle? »I am the boss«, betont er, »schließlich haben wir noch Alex, unseren Dritten Offizier aus

Wales«. Mister Pilot lächelt vielsagend. »Schöne Weihnachten!«, verabschiedet ihn Kapitän Veselinov, »und guten Rutsch! Tschüss bis zum 6. Januar 2015!« Dreieinhalb Stunden später hat **Rio Bravo** die Cuxhavener Bake »Alte Liebe« Backbord querab. Das Schiff steckt seine Wulstbug-Nase in die schläfrige Nordsee. 327 Seemeilen bis Antwerpen.

Zwischen Romantik und Industriekulisse

Die Nacht verläuft ruhig, denn die Nordsee gibt sich weiterhin friedlich. **Rio Bravo** durchpflügt einen nur leicht aufgerauten Ententeich. Im Jahr zuvor tobte hier ein ausgewachsener Kuhsturm mit gewaltigen Wellen. Gegen Mittag am folgenden Tag steigt der Schelde-Lotse über. Bis voraus eingedeichte holländische grüne Wiesen mit vorgelagerten hellen Wattflächen auftauchen, überwölbt von einem theatralischen Abendhimmel, der an Bilder von Emil Nolde erinnert. Sanfte Romantik wird nach fünf Stunden

Daten MS »Rio Bravo«

Reederei: Hamburg Süd; **Eigner:** RIO BRAVO Maritime Ltd; **Bereederung:** Columbus Shipmanagement GmbH; **Bauwerft:** Daewoo Shipyard Romania; **Baujahr:** 2009; **Länge:** 286,46 Meter; **Breite:** 40,06 Meter; **Tiefgang (maximal):** 13,50 Meter; **BRZ:** 73 899; **Hauptmaschine:** MAN-Wärtsilä-Sulzer 8RTA96C, 45760 kW (62233 PS); **Hilfsdiesel:** 4 x MAN STX 9 L32 à 4000 kW; **Bugstrahlruder:** 2200 kW, Heckstrahler: 1500 kW; **Flagge:** Liberia; **Heimathafen:** Monrovia; **Fahrtgebiet:** Europa – Mittelost – Indien; **Crew:** 25; **Passagiere:** drei (maximal).
www.hamburgsued-frachtschiffreisen.de

abgelöst von knallharter Industriekulisse einer dampfenden Chemieanlage. Scheinbar romantisch beleuchtet durch tausende von Glühwürmchen. **Rio Bravo** dreht auf dem Teller. 18 Uhr: alongside und fest, Liegeplatz 896. Die Crew darf sich auf einen entspannten Abend freuen, denn nachts wird nicht gearbeitet. Die »lebende Ladung« ist komplett, als der zweite Passagier an Bord kommt und die kleinere Supercargo-Kabine bezieht. »Aber durchaus gemütlich«, findet Uli. Für ihn war die Anreise von Freiburg nach Antwerpen günstiger.

Schiffe gucken und Alarm-Übung

Ab 5.30 Uhr erwacht das Arbeitsleben auf der Pier. Das gleiche Szenario wie schon in Hamburg. Nur »schiff« es hier aus vollen Kannen, nicht gerade Landgangs-Wetter, auch viel zu teuer. 60 Euro für die einfache Strecke downtown – kein Pappenstiel. Bleibt nur eins: Schiffe gucken satt vom

Kabinenfenster hinüber zur geschäftigen Barendrechtsluis – und sich freuen dürfen auf das Lunch-Steak mit anschließendem »Abruchen«. 21.40 Uhr: Leinen los und ein! Kurs Themse-Mündung quer durch das viel befahrene Verkehrstrennungsgebiet über den Englischen Kanal. Um 8 Uhr rasselt nach elfeinhalb Stunden spritsparender 131-Seemeilen-Schleichfahrt der Anker in den englischen Grund. Warteposition bis 18 Uhr. 18 Uhr Anker auf! 22.15 Uhr: fest am neuen Container-Terminal London Gateway, Englands Tiefwasser-Tor zur Welt. Das schenkt uns eine Stunde mehr Schlaf – dank Rückstellung der Zeit. Und – Glückstreffer! – einen ganzen Tag Landgang in London. »Hätte auch ganz anders kommen können«, weiß Uli aus Erfahrung.

Landgangsglück: Das Maritime Greenwich

Aufbruch nach dem Frühstück. Am

Gate wartet schon das geordnete Taxi. Zehn Pfund müssen wir für die Fahrt zum Bahnhof von Stanford-le-Hope berappen, 14 Pfund kostet das Return-Ticket in die City. Nicht die allseits bekannten Highlights locken, sondern das maritime Greenwich. 50 Minuten im »National Express« durch sattgrüne Wiesenlandschaft, Vorstädte und Industriegebiete, schließlich umsteigen in Limehouse. Station »Cutty Sark for Maritime Greenwich«: am Ziel. Transportzeit ab Schiff rund drei Stunden, die man unbedingt einkalkulieren muss. Kaum wieder am sonnendurchwebten Tageslicht, überragt das Dreimast-Vollschiff **Cutty Sark**, letzter der legendären »Flying Tea Clipper«, mit seinem filigranen »Gehölz« alles. Das 1869 erbaute »world's most famous ship« erstrahlt nach dem großen Brand in neuem Glanz.

Auf dem Strich gegangen

Sir Walter Raleigh, der erste »Tabak-Importeur«, wacht vor dem Eingang

ANZEIGE HAMBURG-SÜD

198 x 62



Auf der Brücke: Die Zweite und die Erste Offizierin mit dem Kapitän beim Navigieren (l.); Das Lotsenboot hat querab festgemacht (r)



des ehemaligen altherwürdigen »Old Royal Naval College«, in dem heute die University of Greenwich untergebracht ist. Auf der anderen Seite der Romney Road das Maritime Museum. Die Fülle der Exponate erschlägt den Besucher förmlich. Wir können nur schnuppern: bestaunen fantasievolle Galionsfiguren, die vergoldete königliche Ruderbarke, marmorne britische Seehelden und ein riesiges Buddelschiff vor dem Eingang. Durch den Greenwich Park mit seinen Alleen führt unser Weg hügelan. Auf dem Gipfel das Royal Observatory.

Imperiales Linie-Gefühl

Die genaue Bestimmung des Längengrades ist Ergebnis einer königlichen Ausschreibung von 1714 – jetzt also vor genau 300 Jahren. Die erst ermöglichte

zusammen mit dem damals schon relativ einfach zu ermittelnden Breitengrad einen exakten Schiffsstandort. Das wurde bitter notwendig, nachdem die British Royal Navy erhebliche Verluste durch unzureichende Navigation erlitten hatte. John Harrison präsentierte als Lösung des Problems die Konstruktion einer genau gehenden Uhr für den Bordbetrieb und gewann ein hohes Preisgeld. Der Einfachheit halber zog man den Nullmeridian mitten durch das königliche Observatorium. Der wurde erst rund 150 Jahre später weltweit übernommen und kartografisch vereinheitlicht, nachdem fast jeder Nationalstaat zuvor seine eigene Null-Linie hatte. Hier einmal für 7,50 englische Pfund auf dem Strich zu gehen, ist die touristische Attraktion des Royal Observatory. West- und Osthemisphäre zwischen den Beinen: was für ein imperiales Gefühl, und die Skyline von London zu Füßen.

Mit Admiral Nelson auf Augenhöhe

Das Ereignis wird in der traditionsreichen »Trafalgar Tavern« begossen. Wir beschränken uns auf one pint des dunklen Ale-Biers und haben ein Foto-Shooting auf Augenhöhe mit Admiral Nelson, dem Denkmal vor der Kneipentür. Dann tauchen wir wieder ab unter die Themse – durch den 1902 erbauten Fußgängertunnel mit U-Boot-Röhren-Feeling zurück zur U-Bahn und dann per Express pünktlich zum Schiff. Was für ein Tag! Die ersten Regentropfen klopfen gegen die Scheiben während die Rio Bravo kurz nach 20 Uhr träge im Strom dreht und Kurs auf die offene See nimmt. Rund 1400

Seemeilen oder vier Seetage bis zum marokkanischen Tanger liegen vor **Rio Bravo**. Querab vom südenglischen Seebad Brighton überqueren wir zum zweiten Mal innerhalb von 24 Stunden den Null-Meridian.

Im Herz des Frachters

Lehrreiches Vormittagsprogramm: die Einladung vom Chief in sein technisches Kellerreich. Erster Eindruck: Alles mächtig beeindruckend und picobello sauber. Einführungsgepräch in der Kaffeerrunde mit seinen Ingenieuren bei frisch gebackenen Donuts. Vom schallisolierten, klimatisierten Maschinenkontrollraum geht die Führung durch das Herz des Schiffes, die dröhnende Halle mit dem stampfenden 62233 PS-Acht-Zylinder, jeder 3,40 Meter hoch und ein Meter im Durchmesser. Vorbei an bullernden Hilfsdieseln mit 16-MW-Stromversorgungskapazität, die damit eine Kleinstadt versorgen könnten. Weiter zu den Frischwassererzeugern und Öl-separatoren bis zur Propellerwelle mit Stopfbuchse in 13 Metern unter der Wasserlinie. Assoziationen an »Das Boot«, den verfilmten Roman von Lothar-Günter Buchheim, werden geweckt. DVD-Vorstellung am »Ende der Welt«, als Cap Finisterre, die nordwestliche Spitze der Iberischen Halbinsel, passiert wird. Zum Glück bei untypisch ruhiger See und schon 19 Grad!

Hochsicherheits-Vorspiel mit Rashid

Die Spannung wächst – Landgang ja oder nein? Doch Kapitän Veselinov baut vor, leistet »support« und mailt dem Reederei-Agenten in Tanger unse-

ren Wunsch. Nach dem Frühstück und Festmachen am Terminal des 2008 eröffneten Containerhafens Tanger Méditerranée begrüßt uns Rashid im Ships Office. Für 50 Euro pro Person würde er uns durch die Immigration und Hafentore lotsen, ins Zentrum der altstädtischen Medina und zurück fahren.

Problemlos passieren wir dank Rashids Hilfe diverse Sperrungen und Kontrollen, zeigen Pass und Bordausweis vor. Schließlich können wir das vor Illegalität geschützte Hochsicherheits-Terminal verlassen und auf die Küstenstraße einbiegen. Rund 50 Kilometer durch hügeliges Weideland und immer wieder mit Atlantik-Ausblicken. Bis die Zwei-Millionen-Stadt Tanger durch den allgegenwärtigen Seedunst in Sicht kommt.

Am Grand Socco, dem großen Markt und im Mittelpunkt der marokkanischen Metropole, steigen wir aus – mitten hinein ins orientalische Getümmel.

Am Tor zu Afrika

Wir lassen uns treiben. Durch das große Tor der Stadtmauer in schummrige Gassen und Gewölbefluchten. Schnuppern in den vor exotischen Fischen überquellenden Markt, durchwandern das Souk-Universum aus Gewürzen, Teppichen und Früchten des Landes, lauschen, riechen und saugen uns voll mit orientalischen Impressionen. Bei einem landestypischen heißen Pfefferminztee erfrischen wir uns und genießen gemeinsam »in Volkes Mitte« die Wimmelbilder des Menschentheaters aus 1000 und einer Nacht.

3000 Jahre Geschichte, die Phönizier, Römer, Araber, Portugiesen und Engländer nachhaltig prägten, umwehen uns. Auf dem höchsten Punkt der Medina die Kasbah-Zitadelle. Durch das maurische Hufeisentor führt unser Weg nur noch bergab, vorbei am ehemaligen Sultanspalast bis zu einer Terrasse mit Panoramablick über den Fährhafen nach Spanien, das nur 14 Kilometer gegenüber liegt.

Mit BBO zum dritten Mal über die Linie

Pünktlich ist Rashid wieder am Treffpunkt Grand Socco. Sogar noch für ein erfrischendes Atlantik-Bad gegenüber Tarifa, der südlichsten Spitze Europas, ist Zeit.

20 Uhr: Pünktlich dreht **Rio Bravo** mit Schlepperhilfe in die Hafenausfahrt und nimmt Kurs auf die Straße von Gibraltar. Der »Affenfelsen« strahlt zu uns herüber, sein heller Schein verwirbelt bald im Dunst des autobahnbreiten Kielwassers. Wir durchpflügen jetzt das Mittelmeer. Uli errechnet noch rund 750 Seemeilen bis Cagliari auf Sardinien und verkündet: »Morgen vormittag passieren wir den Null-Meridian zum dritten Mal!« Dieser Anlass wird am Abend mit einem zünftigen Barbecue, kurz BBQ genannt, und »Steak satt« fröhlich ausgelassen gefeiert. »Die Jungs«, so der Kapitän verständnisvoll, »müssen auch mal Dampf ablassen nach Monaten an Bord«.

Rührender Abschied Nase an Nase

19.44 Uhr fest in Cagliari, vermerkt das Schiffstagebuch penibel. Überraschung beim Frühstück am nächsten Morgen: Kapitän Veselinov und Chief Cvetkov laden uns zur Fahrt (pro Nase und Strecke fünf Euro) mit einem Agentur-Kleinbus in die Stadt ein. Die Chance, den Fuß für ein paar Vormittagsstunden auf die zweitgrößte Mittelmeer-Insel zu setzen! Durch idyllische Gassen der Insel-Metropole bummeln wir hinauf zum Castello, dem Höhepunkt im doppelten Wortsinn. Bei Capuccino und wärmendem Sonnenschein genießen wir unbeschwert den weiten Blick über Häuser- und Mittelmeer. »Sie kommt!«, zeigt der Chief auf einen Schatten im fernen Dunst. Das »Umsteigeschiff« nach Hamburg, MS **Rio Madeira**, schleicht sich an. Zum Mittagessen liegen die beiden roten Riesen Nase an Nase hintereinander. Der anrührende Abschied mit zahlreichen Umarmungen und der Hoff-



Blick auf das Dächermosaik von Cagliari



Nase an Nase: »Rio Bravo« und »Rio Madeira«

nung, sich hier mal wiederzusehen, fällt schwer.

Tipperary-Sehnsuchtsladung

Ein paar Schritte nur und man ist wieder »zu Hause«. In gleicher Umgebung, aber mit einer anderen Crew: Dieses Mal polnisch-philippinisch. Der ursprüngliche Fahrplan sah für das **Rio Madeira**-Einlaufen drei Tage später vor, die wir eigentlich für eine gemeinsame Insel-Erkundung nutzen wollten. Als **Rio Bravo** am Nachmittag mit 5413-Seemeilen-Kurs auf den Suezkanal, Saudi-Arabien, Dubai, Pakistan und Indien ablegt, wird es noch einmal emotional: Die Crew steht an der Reling und winkt herüber. Auf der Brücke Kapitän, Chief und Erste Offizierin. Plötzlich dröhnt das Typhon ohrenbetäubend los – nicht endend wollend. »Tschüss!« weht es abwechselnd hin- und herüber. Unmerklich kullert eine Träne herab, während das Schiff an seiner Schwester vorbei gleitet und die Hafenausfahrt ansteuert. Mit einer vollen Ladung Sehnsucht samt unter-schwelliger Auslaufmelodie: »It's a long way to Tipperary, it's a long way home...«



Die philippinische Crew feiert ausgelassen



Im Betriebsgang zwischen zwei Hilfsdieseln

Fotos: Peer Schmidt-Walther