

Feeder im Sommerloch: Eindrücke vom sommerlichen Alltag auf einem Containerschiff in der Skandinavienfahrt

Kiedel, Klaus-Peter

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kiedel, K.-P. (1997). Feeder im Sommerloch: Eindrücke vom sommerlichen Alltag auf einem Containerschiff in der Skandinavienfahrt. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 20, 169-182. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49763-6>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

FEEDER IM SOMMERLOCH

Eindrücke vom sommerlichen Alltag auf einem Containerschiff in der Skandinavienfahrt

VON KLAUS-PETER KIEDEL

Als das Feederschiff SOLSKIN¹ abends gegen 20 Uhr an der Stromkaje des Containerterminals »Wilhelm Kaisen« in Bremerhaven festmacht, sitzt der Kranführer auf der Containerbrücke bereits in Lauerstellung. Noch bevor einer der Unimogs mit der Gangway heranschaukelt, schwenkt der Ausleger über das Schiff und beginnt, die an Deck stehenden Kisten zu löschen. Eile ist angesagt, denn der 40 000-Tonner vor der SOLSKIN liegt abfahrbereit zur Weiterreise nach Hamburg und wartet lediglich noch auf einige Container, die wir aus Göteborg mitgebracht haben. Sie sollen tief unten im Rumpf des Riesen verschwinden und erst nach Tausenden von Seemeilen und vielen weiteren Häfen in Asien wieder an Land gesetzt werden.

Mit flackernden Blinkleuchten kurvt jetzt ein Kleinlaster heran und rupft mit seinem Elektrokran zwei Mülltonnen vom Achterschiff der SOLSKIN, um sie durch leere Behälter zu ersetzen. Warum ist der Müllmann eigentlich immer der schnellste Dienstleister in Bremerhaven? Auch der Makler hat längst mit akrobatischem Geschick das Deck geentert, als endlich der Unimog die Gangway nach ortsüblichem Patent und einigen Fehlversuchen polternd absetzt. Die Kratzer an den Relingpfosten werden die Decksleute morgen routiniert übermalen.

Im Scheinwerferlicht gehen die Lösch- und Ladarbeiten, von den Pausen der Hafenaarbeiter abgesehen, zügig voran. Der Steuermann² sitzt am Ladungscomputer und paßt wie ein Schießhund auf, daß jeder Stahlbehälter entsprechend dem ausgeklügelten Stauplan an der vorgesehenen Stelle abgesetzt wird. Der Alte, auf der SOLSKIN müßte er eigentlich »der Junge« heißen, spricht im Schiffsbüro mit dem Makler die nächste Reise durch und steht den Beamten der Wasserschutzpolizei und des Zolls Rede und Antwort: *Alles im grünen Bereich!* Zwischendurch legt er sich mal für eine Stunde auf das Sofa in seiner Kammer. Eigentlich sollte das Schiff eine längere Liegezeit in Bremerhaven bekommen, aber der dänische Charterer hat es sich wieder einmal anders überlegt. So wird es nichts mit der erhofften *Bauernmacht*.³ Sobald der Kran seine Arbeit an einer Position beendet hat, werfen die Decksleute die schweren Bridgefitter⁴ auf die obersten an Deck abgesetzten Container, klettern dann über Leitern hinauf und verschrauben die Kisten miteinander zu einem großen Block, so daß unterwegs nichts über Bord gehen kann. Querverspannungen von Deck aus leisten ein übriges.

Um 3.15 Uhr beendet der Kranführer sein Werk. Zehn Minuten zuvor hat der Steuermann bereits zum Telefon gegriffen und den Meister⁵, der im Maschinenraum mit Wartungsarbeiten beschäftigt ist, alarmiert: *Schmeiß' mal an, wir wollen gleich los!* Jetzt röhrt es durch die Aufbauten der SOLSKIN und kurz darauf zeigt eine pechschwarze Rußwolke im Scheinwerferlicht an, daß Preßluft den Diesel in Gang gebracht hat. Fahrtlichter und beide Radargeräte sind bereits eingeschaltet. Ein betagter Stückgutfrachter steuert mit der Tide Kurs Bremen, danach ist das Fahrwasser frei. Der Alte erscheint auf der Brücke, und kurz darauf kommt auch der Hafenlotse den schmalen Niedergang herauf, um das Ablege-

manöver zu dirigieren. Auf der Back steht der Steuermann mit Walkie Talkie und zwei Decksleuten, die die Leinen wahrnehmen. Die beiden Männer auf dem Achterdeck erhalten ihre Anweisungen über Lautsprecher direkt vom Kapitän, der vom Nockfahrstand⁶ aus alles im Blick hat. Nachdem der Festmacher die erste Leine losgeworfen hat, drückt der Bugstrahler⁷ das Vorschiff rumpelnd von der Kaje weg. Dann geht auch die Hauptmaschine auf *Langsam voraus*, und die SOLSKIN gleitet in die Weser. Schon kommt ein Schlepper längsseits, um den Lotsen abzuholen: *Gute Reise! - Danke, tschüs!*



Feeder im Hamburger Hafen. (Alle Fotos vom Verfasser)

Gegen den Strom geht es Richtung See, und als der Bremerhavener Containerterminal allmählich am Horizont zurückbleibt, füllt sich der Kapitän bereits die zweite *Muck*⁸ an der ewig vor sich hin köchelnden Kaffeemaschine, deren rote Kontrollleuchte mit der grünen des Computers im dunklen hinteren Teil der Brücke um die Wette leuchtet. Der Steuermann – er ist bisher ausschließlich auf großen *Dampfern* in der weltweiten Fahrt tätig gewesen – kennt sich auf dem Weser- und Elbrevier noch nicht genügend aus, um das Schiff ohne Lotsenberatung fahren zu dürfen. So bringt der Alte die *SOLSKIN* allein nach Hamburg. Kaffee, Zigaretten, Musik und vor allem die Anerkennungsprämie des Charterers für den Verzicht auf Lotsenberatung halten ihn während der gut achtstündigen Reise einigermaßen bei Laune.

Um 8 Uhr früh passiert die *SOLSKIN* bei Schönwetterdunst die Cuxhavener Kugelbake. Nach dem Frühstück tauchen die russischen und deutschen Decksleute und die junge deutsche Auszubildende auf der Back auf, um den ewigen Kampf gegen den Rost bis zum Samstagmittag fortzuführen. Wenn die *SOLSKIN* auch mit 10 Jahren keine ganz junge Lady mehr ist, so hat sie ständige Pflege doch in einem technisch guten Zustand erhalten. Die ersten Verschleißspuren machen sich allerdings bemerkbar, und der Reeder steht für einen Neubau längst mit Werften und Kapitalgebern in Verhandlung. Der zweite auszubildende Schiffsmechaniker an Bord absolviert bereits sein letztes Lehrjahr und geht heute dem Meister bei Reparaturen am Hilfsdiesel zur Hand. Der Steuermann führt Papierkrieg, und der afrikanische Koch erledigt mißmutig den Abwasch. Ab und zu schielt er in die leere Mannschaftsmesse, wo ein gestörtes Fernsehbild flackert: Tour de France mit Schneefall. Daß auf der *SOLSKIN* neben dem Kapitän und dem Meister auch der Steuermann, zwei Auszubildende und ein Schiffsmechaniker Deutsche sind, ist eher ungewöhnlich. Auf den meisten deutschen Containerschiffen im Küstenverkehr sind allenfalls noch zwei *Germanen* – Kapitän und Meister – an Bord.

Auf der Reede bei Altenbruch liegt ein Kompanieschiff⁹ vor Anker. Der Alte meldet sich über Funk und schaltet auf einen *Quasselkanal* um. Die *EXPRESS* hat zur Zeit wegen des sogenannten Sommerlochs keine Ladung. Gewöhnlich ist sie in der Fahrt zwischen Skandinavien und England beschäftigt, aber die schwedischen Papierfabriken und Stahlwerke machen jetzt alle Betriebsferien. Nun soll es vielleicht nach St. Petersburg gehen. *Schon gehört, daß Heinz von der BALTIC Zoff mit dem Finanzamt hat? Soll wohl vergessen haben, seine Prämien zu versteuern. Kann natürlich mal passieren, wenn man nur die neue Braut im Kopf hat! - Übrigens hat Carstens Neubau immer noch keine Beschäftigung. Ich weiß ja auch nicht, woher die den Optimismus nehmen, immer noch mehr Dampfer bauen zu lassen.*

Kurz vor Hamburg ist es 11.30 Uhr, Zeit zum Mittagessen. Als ich an Bord kam, war ich gleich von allen gewarnt worden. Der neue Koch der *SOLSKIN* kommt aus Burkina Faso und hat sich von Beginn an nicht gerade als Meister seines Fachs erwiesen. Gutes Essen ist für die Stimmung auf einem Schiff von großer Bedeutung. Doch darauf nehmen die Leute an Land nicht immer Rücksicht. So wurde der frühere kapverdische Koch, obwohl er hervorragende Speisen nach portugiesischen Rezepten auf die Back brachte, nicht weiterbeschäftigt. Nach vielen Dienstjahren war er der Reederei zu teuer geworden, und so experimentiert man nun mit Personal aus aller Herren Länder, das allerdings häufig nur auf dem gefälschten Papier für den Job an Bord qualifiziert ist.

Gegen 13 Uhr ist das Schiff am Unikai in Hamburg fest. Der Agent kommt sofort und verkündet betreten, daß hier nur sechs Container umgeschlagen werden. An Deck und in der Maschine herrscht – fast schon routiniert – Empörung darüber, daß für eine so geringe Menge Ladung das Schiff ein Hafengebäck anläuft. Warum werden die paar Blechkisten nicht von LKW mit denen am nächsten Liegeplatz zusammengeführt? Nach einem nur

halbstündigen Aufenthalt holt die Mannschaft die bordeigene Gangway – lediglich in Bremerhaven wird der Landesteg von den Festmachern gebracht – wieder an Deck. Der Alte steht an seinem Fahrpult in der Nock und versucht, die Back, das Achterschiff, die Festmacher und den Verkehr im Hafen gleichzeitig im Blick zu behalten. Gegenüber legt ein Kollege auch gerade ab, das Bunkerboot ist in sicherem Abstand und entfernt sich, dafür kommt nun eine der kleinen alten Barkassen mit Touristen an Bord herangeschaukelt. Die Lautsprecherdurchsagen sind bis auf das Brückendeck der SOLSKIN zu hören. *Dreimal kurz* warnt das Typhon den Hafenerundfahrtschipper, und er geht auf Distanz. Auch wenn die kleinen Bötchen ihm manchmal beim An- und Ablegen das Leben schwer machen, so betrachtet sie der Alte doch mit Wohlgefallen. Die weißblauen Veteranen, die noch STÖRTEBEKER oder ONKEL FRITZ heißen, sind ihm jedenfalls lieber als die großen *Touristenbagger* mit Gastronomie an Bord, die auf so geistreiche Sponsorennamen wie WARSTEINER QUEEN getauft wurden.

Es dauert keine 30 Minuten, und die SOLSKIN ist am gegenüberliegenden Eurokai fest. Neben zahlreichen Kümos sind an diesem Nachmittag auch zwei Containerriesen hier zu Gast, darunter der 40 000-Tonner, der gestern in Bremerhaven so dringend auf die Zulieferung wartete und inzwischen in Hamburg bis an die Grenzen seiner Kapazität beladen worden ist.

Nach einstündiger Wartezeit fährt eine Containerbrücke heran und setzt einige wenige Kisten an Deck der SOLSKIN. Das war es schon wieder. Gegen 16 Uhr wird erneut die Hauptmaschine gestartet und zum Burchardkai verholt. Damit ist für heute Feierabend. Der Hektik des vorangegangenen Tages folgen dank Sommerloch ein ruhiger Abend und eine ungestörte Nacht. Der Kapitän macht sich mit einem frischen weißen T-Shirt, einer langen Jeans anstelle der Shorts sowie schwarzen Halbschuhen landfein und läßt sich mit dem Terminal-Bus¹⁰ vom Schiff abholen.

Als wir um 18 Uhr beim Abendessen sitzen, erscheint ein Vater mit seinem sechzehnjährigen Sohn in der Offiziersmesse, der auf der SOLSKIN ein mehrwöchiges Praktikum antreten möchte. So etwas behagt dem Steuermann nun ganz und gar nicht. Demonstrativ langsam erhebt er sich von dem an den nackten Beinen klebenden Kunststoffbezug der Sitzbank und runzelt die Stirn. Dann bittet er die beiden aber doch freundlich zum Einchecken auf die Brücke, und ich höre seine Sandalen die Stufen des engen Treppenhauses hinaufhasten. Es soll aber noch schlimmer kommen. Denn gegen 19 Uhr hält ein Kombi-PKW auf dem Kai, und zwei örtliche Vertreter des auf Zypern ansässigen Crew-Managers kommen an Bord, um mit dem Kapitän über die fristlose Entlassung eines Kochs vor etwa vierzehn Tagen zu sprechen. Der Steuermann mag sich zunächst gar nicht äußern, obwohl ihm seine eloquenten Gesprächspartner mit Fragen und Vermutungen arg zusetzen und dabei unterstellen, daß der Kapitän dem Koch nur deswegen *den Sack gegeben*¹¹ hat, weil es sich um einen Farbigen handelte. Der Steuermann beteuert schließlich, daß das Essen wirklich miserabel war und holt noch den deutschen Schiffsmechaniker als Zeugen heran. Endlich wird er die aufdringlichen Besucher los. Als sie mit ihrem Wagen davonbrausen, fragt sich der Steuermann wieder einmal, warum der Alte es immer schafft, im richtigen Augenblick nicht an Bord zu sein.

Am späteren Abend basteln der Meister und ich an der Klimaanlage herum. Das Quecksilber war heute auf über 30 Grad geklettert, und in meiner Kammer ist es stickig und heiß. In der Messe dagegen schießt eiskalte Luft aus der Decke und läßt einen nach wenigen Minuten frösteln. Wie so häufig sind die putzigen Schalterchen, mit denen der Zustrom reguliert werden soll, längst ausgeleiert und wirkungslos. Wir nehmen in meiner Kammer die gesamte Abdeckplatte los und fummeln an dem festsitzenden und verdreckten Mechanismus herum. Offensichtlich ist die schlecht zu erreichende Absperrvorrichtung schon

lange defekt. Ein früherer Reparaturversuch wurde wohl aufgegeben, nachdem alle beweglichen Teile soweit verkantet und verbogen worden waren, daß eine Schwitzkur das kleinere Übel zu sein schien. Doch heute lassen wir nicht locker. Schweißtriefend und mit immer schwereren Armen fummeln wir verbissen in der Deckenöffnung herum. Unter einem Fingernagel des Meisters quillt Blut hervor, die Metallteile sind scharfkantig. Dann haben wir es geschafft! Mit einem Mal schießt ein kalter Luftstrom aus der Deckenöffnung und führt eine gewaltige Staubwolke mit sich. Nachdem alle Teile zurechtgebogen und -geschraubt sind, ist tatsächlich wieder eine Regulierung möglich. Eine knappe Stunde später ist die Kammer gereinigt und ihr Bewohner nach einer erfrischenden Dusche in der Koje. Als ich am nächsten Tag mit dem Steuermann über die geglückte Reparatur spreche, zuckt der nur mit den Schultern. In seiner Kammer läuft die Klimaanlage auf Hochtouren, der Schalter ist hier ebenfalls defekt. Anstelle einer Reparatur hat er kunstvoll mit Zeitungen die Austrittsöffnungen soweit blockiert, daß kalte Luft nur noch in der gewünschten Menge strömt. Im übrigen gilt wie immer die Feststellung: *Auf dem letzten Schiff war alles besser!*

Am Samstagmorgen um 8 Uhr – wir genießen gerade die vom Agenten mitgebrachten frischen Brötchen – schwenkt wieder ein Kran über die SOLSKIN. Nach und nach wird eine Reihe von Containern gelöscht und geladen, so daß am Ende 1600 Tonnen an Bord zusammengekommen sind. Einige der für Århus und Göteborg bestimmten Kisten sind direkt von dem hinter uns liegenden koreanischen Frachter übernommen worden. Nebenbei bunkert die SOLSKIN auch Proviant. Der Alte hatte einen langen Zettel geschrieben, und so sind die Decksleute eine Weile damit beschäftigt, alle möglichen Arten von Lebensmitteln aus dem LKW in den Lastenkorb umzustapeln, der dann durch eine Öffnung im Achterdeck direkt vor den Proviantraum gefiert wird. Unser Koch macht sich dabei wieder einmal unbeliebt, indem er die Tür zum Kühlraum offenstehen läßt und so bei dem warmen Wetter für ordentliche Eisbildung sorgt. Und auch der samstägliche Eintopf zum Mittagessen fällt sehr bescheiden aus. Die weißen Bohnen sind zwar scharf, aber keineswegs schmackhaft gewürzt. Demonstrativ fragt der Kapitän beim Verlassen der Messe, wie es denn geschmeckt hätte und erhält die ebenso demonstrative Antwort: *beschissen*. Es ist klar, daß der Alte auf dem besten Wege ist, wieder einmal die Entlassung seines Kochs vorzubereiten. Der spürt, obwohl er sich mit uns nur in einer Art »Pidgin-Englisch« unterhalten kann, sehr wohl, daß man mit ihm nicht zufrieden ist und sinnt über Verteidigungsstrategien nach. So verblüfft er vor dem Erscheinen des Alten damit, daß er uns mit seiner kleinen Kamera vor gefüllten Tellern sitzend in der Messe fotografiert. Unwillkürlich müssen wir lachen, und so hat der Koch Bilder von seinen gutgelaunten Gästen bei Tisch.

Zu unserer Überraschung hat der Kapitän beim Mittagessen auch beiläufig erwähnt, daß wir nicht erst abends, sondern bereits gegen 13 Uhr in See gehen. Wir nehmen die Nachricht äußerlich gelassen auf, freuen uns aber, endlich der stickigen Hafenuft zu entkommen. Als die Abfahrtszeit naht, warten noch zehn Container unserer Ladung an Land. Die Hafentarbeiter bestehen auf der pünktlichen Einhaltung ihrer Mittagspause, also bleiben wir vorerst noch eine weitere Stunde in Hamburg. Kurz vor 14 Uhr schmeißt der Meister den Diesel an, die Festmacher treffen ebenfalls ein. Doch irgendwie ist heute der Wurm drin, denn plötzlich steigen aus der Instrumententafel auf der Brücke kleine Qualmwölkchen, und es beginnt nach verbranntem Kunststoff zu stinken. Schnell wird die Verkleidung des Fahrpultes abgenommen. Irgendwelche elektrischen Kontakte schmoren vor sich hin, verlöschen dann aber. Eine Sicherung wird ausgetauscht, was aber nichts daran ändert, daß der Kreiselkompaß und die Selbststeueranlage *out of order* sind. Der Kapitän telefoniert, um sich nach den Möglichkeiten einer raschen Reparatur zu erkundigen, doch am Samstagnachmittag ist da im *Welthafen Hamburg* nichts mehr zu machen. Die Zeit geht dahin, und

die Festmacher werden ungeduldig. Als sich einer von ihnen schließlich beschwert, kommt das dem Alten gerade zupaß. Das folgende Donnerwetter aus der Nock verschafft ihm erst einmal Luft und läßt den Mann auf dem Kai sich augenblicklich in sein Schicksal fügen. Die Maschine wird erneut gestartet, und es geht tatsächlich los.

Sobald an Deck nichts mehr zu tun ist, werden ein Mann und die Auszubildende auf die Brücke beordert, um das Schiff von Hand zu steuern. Der Kapitän gibt den Kurs vor oder weist auf die nächsten anzusteuernenden Tonnen hin. Während zunächst der Decksmann mit dem *Joystick* steuert und damit auch gut zurecht kommt, soll die Auszubildende dann über die Drucktasten die Rudermaschine betätigen. Doch sie vergißt regelmäßig, eine einmal eingeleitete Drehung des Schiffes durch Gegensteuern wieder aufzufangen. So torkelt die SOLSKIN wie ein Betrunkener von der einen auf die andere Seite des Fahrwassers. Die Geduld des Alten wird auf eine neuerliche harte Probe gestellt: *Willst du deinen Namen in die Elbe schreiben oder was soll das?* Die Handsteuerung wird bis zur Elbmündung bei Cuxhaven beibehalten und dann probeweise versucht, die Selbststeueranlage an den Magnetkompaß anstelle des Kreiselkompasses zu koppeln, was auch gelingt. Allerdings muß man nun doppelt aufpassen, da es bei diesem Verfahren leicht zu unbeabsichtigten



Der schwedische Lotse bringt die SOLSKIN sicher durch die Schären nach Göteborg.

Kursänderungen kommen kann. Immerhin braucht niemand mehr die Handsteuerung zu bedienen, und der Kapitän übernimmt wieder allein die Wache. Nachdem er schon den ganzen Nachmittag über während der Reise auf der Elbe auf der Brücke war, fährt er jetzt auch noch seine normale Wache von 18 bis 24 Uhr aus, bevor ihn der Steuermann ablösen wird.

Je weiter sich die SOLSKIN der Elbmündung näherte, desto kräftiger wurde der nordöstliche Wind, der schließlich Stärke 5 bis 6 erreicht. Auf der Höhe von Helgoland steigt bereits die Gischt am Bug empor. Ansonsten liegt das Schiff aber ruhig, wenn man von dem typischen Ruckeln absieht, das beim Anprall einer Woge durch die elastisch gelagerten Aufbauten geht. Die ETA¹² für Göteborg ist Sonntagabend, 20.30 Uhr. Nach bisheriger Planung soll das Schiff am Dienstagmorgen in Århus sein und von dort Richtung Nord-Ost-



Einfahrt in den Göteborger Hafen.

see-Kanal und weiter nach Bremerhaven fahren. Die sonst noch üblichen Häfen auf den Rundreisen – Oslo und Kopenhagen – fallen wegen der Sommerflaute aus.

Am frühen Abend erscheint der Praktikant auf der Brücke. Er gibt sich vorgebildet bis naseweis. Wir unterhalten uns gerade über die Leistungen des Kochs, und der Alte macht keinen Hehl daraus, daß nach seiner Meinung Farbige für den Dienst an Bord nicht geeignet sind. Jedenfalls habe er keine guten Erfahrungen gemacht. *Keine Diskriminierungen bitte*, unterbricht der Praktikant den Kapitän, der sich gerade so schön in Rage geredet hat. *Auf meinem Schiff kann ich immer noch sagen, was ich will!* Der Alte ist jetzt sichtlich gereizt, doch der sechzehnjährige Gymnasiast legt noch einmal nach: *Das Schiff gehört Ihnen doch gar nicht, sondern der Reederei*. Der Alte macht eine abfällige Handbewegung, äußert sich aber zu meinem Erstaunen nicht mehr. Später bekomme ich die Erklärung: *Was soll man dazu noch sagen? Sein Vater ist Lotse auf der Elbe!*¹³

Die Fahrt entlang der jütländischen Küste Richtung Skagen verläuft bei herrlichem Wetter. Auch die Selbststeueranlage arbeitet wider Erwarten gut, und die Welt könnte für die Crew der SOLSKIN in bester Ordnung sein, wäre da nicht das miese Essen. Zum Sonntagmittag gibt es ein undefinierbares Stück Fleisch mit einigen Kartoffeln dabei, dazu Gemüse, das der Koch einfach so aus der Dose auf einen Teller in der Mitte des Tisches gekippt hat. Von den kalten und ungewürzten Erbsen und Wurzeln nimmt niemand etwas. Soßen sind nicht vorgesehen, der Ketchup-Verbrauch erreicht neue, ungeahnte Höhen. Auch mein zweiter Versuch, eine Suppe zu essen, scheitert kläglich. Wie schon am Tage zuvor, bekomme ich einen aufgelösten Brühwürfel gereicht.

Abends laufen wir Göteborg zur geplanten Zeit an. Von einer Fähre abgeschen, ist es ruhig auf dem Revier, und die SOLSKIN passiert flott den schmalen Schärenzügel vor Schwedens bedeutendstem Hafen. Nachdem das Schiff fest ist, treffen sich die deutschen Besatzungsmitglieder zu einem Umtrunk an Deck, während die Russen es vorziehen, in der Messe zusammensitzen. Der Koch hat sich gleich auf seine Kammer zurückgezogen. Mehr noch als unterschiedliche Dienstränge oder Vorurteile sind es die Sprachbarrieren, die die zusammengewürfelten Mannschaften auf den heutigen Schiffen in verschiedene Lager spalten.

Am nächsten Morgen beginnen um 7 Uhr die Lösch- und Ladearbeiten. Die Geräuschkulisse an Bord ist nervenzersägend: Vor den Aufbauten poltern die Container an Deck und in den Raum, auf dem Achterdeck sind Rosthämmer in Betrieb, auf dem Kai brüllen die Motoren und quietschen die Bremsen der Lastkraftwagen und Straddle Carrier¹⁴, dazwischen quaken die Hupsignale der Kräne, sobald sie sich auch nur Zentimeter auf ihren Gleisen bewegen. Da kann man auch gleich in den Keller gehen, wo der Meister unmittelbar neben dem ratternden Hilfsdiesel einen Separator reinigt.

Kurz vor dem Nachmittagskaffee gibt es einigen Aufruhr an Bord, als ein Decksmann bemerkt, daß es in der Kombüse brennt und gleichzeitig der Rauchmelder anschlägt. Der Koch hatte aus unerfindlichen Gründen die Friteusen nach dem Mittagessen hochgeheizt und sich dann nicht mehr weiter darum gekümmert. Schließlich hat sich das Öl entzündet. Der Decksmann ruft um Hilfe, der Steueremann rast von der Brücke herunter und wirft den inzwischen alarmierten Koch, der nervös mit dem Feuerlöscher hantiert, aus der Kombüse heraus. Mit Decken wird der Brand gelöscht. Durch das rasche und sachkundige Eingreifen ist größerer Schaden vermieden worden, so daß im wesentlichen nur Verschmutzungen durch die Qualmentwicklung zu beseitigen sind. Für den Koch bedeutet das Feuer das Ende seiner Tätigkeit an Bord. Wortlos nimmt er die Entscheidung des Kapitäns entgegen, daß er ab sofort die Kombüse nicht mehr betreten darf. Ab morgen ist ein Decksmann zum Küchendienst eingeteilt, der sich in dieser Vertreterfunktion bereits bewährt hat. Für den Rest des Tages soll sich jeder selbst versorgen.

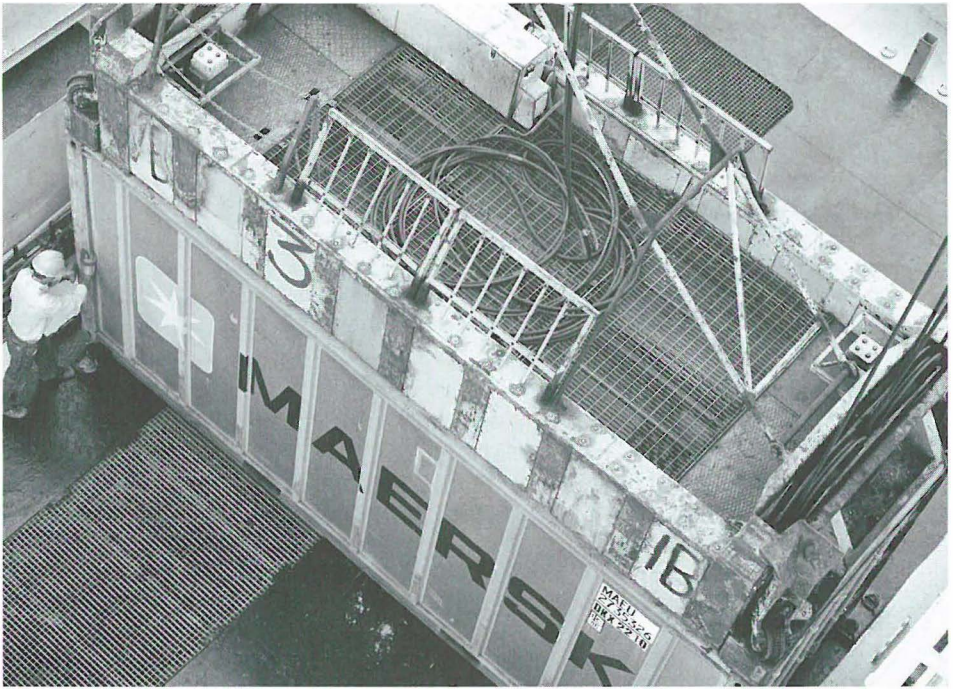


Der ewige Kampf gegen den Rost.

Unter Lotsenberatung verläßt die SOLSKIN um 18 Uhr Göteborg. Wir schauen uns um und haben einen augenfälligen Eindruck davon, daß die deutsche Feederflotte in Europa dominiert: Wie dicht an dicht geparkte Autos liegen die Kümos Hamburger und Altländer Reedereien an der langen Kaje und laden und löschen in gemächlichem Tempo. In ein paar Wochen wird die Sommerflaute vorbei sein, und man wird ihre Besatzungen wieder von Hafen zu Hafen jagen.

Sobald wir freies Fahrwasser erreicht haben, übernimmt der Steuermann die Wache, damit der Alte sich ein wenig ausruhen kann, bevor er frühmorgens das Schiff in den engen Hafen von Århus steuern wird. Als ich abends den Meister auf der Brücke treffe, klagt er mir wieder einmal sein Leid. Er gibt sich mit dem ihm zugeteilten Auszubildenden alle Mühe, doch oft bekommt der Junge nur die Hälfte mit. Kein Wunder, wenn er bis tief in die Nacht vor dem videofilmgespeisten Fernseher sitzt. Auch jetzt dringt wieder die lärmende Geräuschkulisse eines Actionstreifens aus seiner Kammer. Dabei muß morgen früh um 4 Uhr Ballastwasser gepumpt werden, damit die SOLSKIN gleich zu Arbeitsbeginn um 6 Uhr ladebereit ist.

In Århus läuft alles nach Plan. Ein schneller und geschickter Kranführer setzt präzise Container um Container im Raum und an Deck ab. Plötzlich ist von sommerlicher Flaute nichts mehr zu spüren. Nach fünfständigem Aufenthalt und mit deutlich gewachsenem Tiefgang legt die SOLSKIN um 10.15 Uhr ab. Die 135 Seemeilen bis zum Kiel-Kanal wird das Schiff in etwa 10 Stunden zurücklegen. Während sich über dem Land hohe Wolkentürme aufbauen, ist es über dem ölig-trägen Wasser dunstig. Wir kurven durch die dänische Inselwelt, vorbei an Tunø und Samsø. Man muß hier gut aufpassen, daß man nicht einem der zahlreichen Segelboote, die oft frech den Kurs des Containerschiffes kreuzen, zu nahe kommt. Aber die Yacht querab an Steuerbord beobachtet der Alte nun wirklich schon allzu



Laden in Århus.

lange. Ich nehme mir das andere Glas und finde meine Vermutung bestätigt. Da richtet sich die oberteilenthüllte reizvolle Blondine plötzlich auf und winkt uns lachend zu. Einen Augenblick stehen wir wie ertappte Schuljungen da, aber dann gehen wir in die Nock und grüßen lässig zurück. Schöne dänische Südsee!

Nachmittags macht sich im Ruderhaus das Chaos breit. Der Meister hat diverse Verschaltungen losgenommen, da nach dem Ausfall des »Kreisel« nun auch einige Kontrolleuchten ihren Dienst aufgegeben haben. Ein Leitungsgewirr wird sichtbar, in dem der Meister bedächtig Messungen vornimmt, Steckverbindungen prüft, Funktionen schaltet. Nach einiger Zeit sind erste Erfolge zu verzeichnen, doch das Hauptproblem bleibt. Für den nächsten Tag wird in Bremerhaven ein Service-Unternehmen bestellt, um die übrigen Reparaturen ausführen zu lassen. Gegen 15 Uhr läßt der Kapitän noch einmal den Koch auf die Brücke holen. Verlegen, den Oberkörper etwas nach vorn gebeugt, stellt sich der schlaksige junge Mann neben dem Alten auf. Mit offensichtlich wohlüberlegten und mit ruhigem Ton vorgetragenen Worten erklärt der ihm, daß er ihn als Schiffskoch für ungeeignet hält und seine Ablösung in Bremerhaven bereits veranlaßt hat. In gebrochenem Englisch versucht sich der Afrikaner zu verteidigen, bittet um eine neue Chance, schlägt, als der Kapitän bei seiner Aussage bleibt, einen aggressiveren Ton an. Bevor sich die Spannung weiter aufschauelt, holt der Alte den Meister und einen Schiffsmechaniker hinzu. Der Koch wechselt nun in einen flehentlichen Ton und will in Zukunft alles besser machen, doch der Alte bleibt bei seiner Entscheidung und fordert ihn auf, die Brücke zu verlassen. Damit hat er nicht gleich Erfolg. Erst als er sehr nachdrücklich wird und der Meister dem Koch gestenreich bedeutet, daß es besser für ihn ist, der Anweisung zu folgen, steigt dieser langsam und fluchend den Niedergang herunter. Quietschend gleiten seine verschwitzten Hände über den Kunststoff des Handlaufs. Keiner sagt mehr etwas, der Alte geht in die Nock und zün-

det sich eine neue Zigarette an. An Deck sind sie damit beschäftigt, einen der Lukendeckel zu malen.

Laut neuestem Telefonat soll die SOLSKIN ihre nächste Reise direkt von Bremerhaven nach Skandinavien antreten. Hamburg ist *gecancelt*.¹⁵ Am späten Nachmittag spricht mich der Kapitän auf die Entlassung des Kochs an. Er ist nicht gerade glücklich über diese Aktion und wirkt unsicher. Natürlich wird es wieder Ärger mit den Crew Managern geben, und da er nicht zum ersten Male einen Koch *sackt*¹⁶, dürfte der Reeder auch nicht gerade begeistert sein. Der hat zwar *den Zyprioten* den Auftrag erteilt, zu möglichst günstigen Bedingungen einen Koch an Bord zu bringen, aber wenn es dann schief geht, wird die Schuld gerne der Schiffsführung zugeschoben und suggeriert, Kapitän und Steuermann könnten nicht mit dem Personal umgehen. Ganze 500 Dollar erhält der Koch pro Monat von den *Menschenhändlern*, wie der Kapitän die Crew Manager nennt. Hinzu kommt pro Überstunde ein weiterer Dollar. Das ist legal und auch üblich auf einem deutschen Schiff im Internationalen Schiffsregister, das die Zahlung von Heuern auf dem sogenannten Heimatlohnniveau der einzelnen Seeleute gestattet. So gibt es bei allem Zorn über den unerträglichen Fraß auch einen Anflug von Verständnis für den Billiglohnkoch. Der Steuermann spricht sogar einmal von einem *armen Schwein*, wobei der Kapitän mit einem leichten Kopfnicken Zustimmung andeutet.

Gegen 16 Uhr hat die SOLSKIN Langeland querab und die riesigen Pfeiler der im Bau befindlichen Brücke über den Großen Belt passiert. Zum Abendbrot gibt es Hähnchen mit Reis, die erste Mahlzeit, die der Decksmann gekocht hat. Er gibt sich alle Mühe, hat sogar die restlichen dänischen Rundstykker vom Morgen aufgebacken und mit bescheidenen Mitteln den Teller mit der von jedem Schiff im Nord- und Ostseeverkehr wohlbekannten *Seemannsverfolgungswurst* garniert. Die Zuckerdose für den anschließenden Kaffee ist aufgefüllt, von der für den Bordgebrauch stets aus Griechenland importierten Kondensmilch ist eine neue Dose auf die Back gestellt worden. Das große Glas Senf ist allerdings nach wie vor jenes mit dem längst abgelaufenen Verfallsdatum. Dafür handelt es sich aber um Düsseldorf Markenware, und Qualitätsprodukte liefert der Schiffshändler gewöhnlich ohnehin nur dann, wenn sie an Land nicht mehr abzusetzen sind.

Um 20.30 Uhr läuft die SOLSKIN in die Schleusenkammer in Kiel-Holtenau ein. Drei weitere Fahrzeuge haben bereits vor uns festgemacht. Das ist übel, denn so sind die wenigen Telefonzellen längst besetzt, und im Kiosk herrscht auch Gedränge. Dennoch sprinten einige von unseren Leuten los, um preisgünstig zu Hause anzurufen, ein Eis und ein paar Zeitschriften zu kaufen. Die beiden Kanalsteuerer und der Lotse kommen auf die Brücke und sorgen für eine ungewohnte Menschenansammlung. Der Steuermann hat sich in den hintersten Winkel verzogen und gibt sich so beschäftigt, daß er leider an den tiefschürfenden Gesprächen über das Sommerwetter nicht teilnehmen kann. In der Nock steht der Alte an seinem Fahrstand und raucht. Dann geht es auch schon wieder los. Als der Lotse auf der Back die Auszubildende beim Einholen der Leinen sieht, meint er, hierüber scherzen zu müssen. Der Alte steht mit versteineter Miene da. Was auch immer auf diesem *Dampfer* vor sich geht und wie auch immer die einzelnen Besatzungsmitglieder zueinander stehen: Hier hat ein Außenstehender keine klugen Bemerkungen über die Leute zu machen! Jedenfalls bekommt der Lotse keine Antwort. Und außerdem: Der Alte hat längst Respekt vor der Leistung der jungen Frau.

Nachdem wir die Schleuse verlassen haben, kommt uns hinter der Holtenauer Hochbrücke ein Kreuzfahrtschiff entgegen, auf dessen Decks die Passagiere zum Teil in großer Abendgarderobe angetreten sind. Der Alte verschwindet in seiner Kammer, ebenso der zweite Kanalsteuerer. Sein diensttuender Kollege plaudert in bedächtigem Ton mit dem Lotsen und nach einer Weile taut auch der Steuermann auf und schließt sich dem Gespräch



In der Holtenauer Schleuse zum Nord-Ostsee-Kanal.

an. Aus dem Lautsprecher des UKW-Gerätes quäkt es, und jemand leiert den Bericht über die Verkehrslage auf dem Kanal herunter. Das klingt so, als müsse der Besitzer der Stimme krampfhaft zum Ausdruck bringen, daß er eigentlich für höhere Aufgaben bestimmt ist. Von Zeit zu Zeit meldet der Lotse unsere Position an Land.

Eine halbe Stunde vor Mitternacht passiert die SOLSKIN Rendsburg. Kurz darauf geht eine Barkasse längsseits und holt den Lotsen von Bord. Ein Kollege von ihm steigt ein und

fährt nun die restliche Strecke bis Brunsbüttel mit. Auch der Steuerer läßt sich ablösen, nimmt noch eine Mahlzeit ein und legt sich in der eigens für die Kanalsteuerer bereitgehaltenen Kammer zum Schlafen.¹⁷ Gegen 3 Uhr morgens erreichen wir Brunsbüttel. Vor der Schleuse hat der Alte wieder die Wache übernommen und wird das Schiff jetzt zur Weser fahren.

Um 10.30 Uhr macht die SOLSKIN an der Stromkaje des Bremerhavener Containerterminals fest. Kurz darauf kommen die Wasserschutzpolizei und zwei Monteure für die Reparatur der Kompaßanlage an Bord. Der Agent läßt sich allerdings nicht sehen, und da er auch nicht über Telefon erreichbar ist, bleibt unklar, wann die Lösch- und Ladearbeiten beginnen. Als auch nach weiteren Stunden niemand aufgetaucht ist, wird der Steuermann zunehmend sauer. Wie so oft fühlen sich die Leute an Bord von denen an Land nicht ernst genommen. Mal werden sie durch die Gegend gejagt, dann wieder ist Funkstille. Den Monteuren, die in gebückter und verdrehter Haltung unter dem Fahrpult werkeln, läuft der Schweiß über die Gesichter. Schaltpläne bedecken den Boden. Dann fordern sie über Telefon weitere Ersatzteile an.

Auf dem Hauptdeck lehnt der Koch an der Reling und schaut auf den Kai. Er soll hier angeblich von seiner Vermittlungsfirma abgeholt und auf irgendein anderes Schiff gebracht werden. Seine wenigen Habseligkeiten hat er in einer verkratzten Kunststofftasche verstaut. Die Luft ist schwül und stickig, vom westlichen Weserufer kündigen eine schwarzblaue Wolkenwand und dumpfes Grollen das heraufziehende Gewitter an. Feeder im Sommerloch ...

Anmerkungen:

- 1 Als Feeder werden Küstenmotorschiffe bezeichnet, die im Verteilerdienst für Container zwischen den Haupthäfen und kleineren Häfen eingesetzt sind. Der Schiffsname SOLSKIN ist – wie alle Namen in diesem Bericht – fiktiv. Die geschilderte Reise liegt wenige Jahre zurück.
- 2 Auf den Küstenmotorschiffen im Kurzstreckenverkehr ist neben dem Kapitän nur noch ein Schiffs-offizier als Nautiker an Bord. Dieser wird traditionell Steuermann genannt, obwohl die Bezeichnung seinem umfangreichen Tätigkeitsfeld nicht gerecht wird.
- 3 Ungestörte Nacht im Hafen.
- 4 Schraubbolzen, mit denen die oberen Ecken der Container untereinander verbunden werden.
- 5 In der Küstenschiffahrt Bezeichnung für den Maschinisten.
- 6 Als Nocks werden die seitlich herausragenden, zumeist offenen Enden des Brückenhauses bezeichnet. Von hier aus wird das Schiff beim An- und Ablegen gesteuert.
- 7 Bugstrahlruder sind querschiffs im Rumpf eingebaute Propeller, deren Schubkraft das Schiff seitwärts bewegt.
- 8 Hohe Tasse.
- 9 Schiff derselben Reederei.
- 10 Container-Terminals sind für Fußgänger gesperrt.
- 11 In der Seefahrt gebräuchlicher Ausdruck für die Kündigung des Arbeitsverhältnisses.
- 12 Estimated time of arrival (geschätzte Ankunftszeit).
- 13 Seit jeher gelten Lotsen, obwohl diese selbst aus der Seefahrt kommen, bei den Seeleuten als eingebildet und arrogant.
- 14 Hochgebaute Hubfahrzeuge, die Container auf den Terminals transportieren und übereinander stapeln.
- 15 Von engl. to cancel = absagen, stornieren.
- 16 Vgl. Anm. 11.
- 17 Die Regelung, daß zwei Kanalsteuerer das Schiff auf der gesamten Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal begleiten, ist inzwischen für kleinere Fahrzeuge aufgegeben worden. Aus Kostenersparnisgründen lösen sich die Kanalsteuerer jetzt wie die Lotsen auf der Hälfte der Strecke ab.

A feeder in the “silly season”: Everyday life on a container ship travelling the Scandinavian route during the summer months

Summary

It is summertime in the early 1990s and the feeder ship *SOLSKIN* is on one of its usual round voyages between Bremerhaven, Hamburg, Göteborg and Århus. Many companies have closed for the summer holidays, causing the annual lull in coastal shipping activities. Hectic phases are frequently relieved by prolonged breaks, giving the crew the rare opportunity of taking shore leave or passing the bottle on board. Not the entire crew, of course, for its composition of greatly diverse nationalities typically isolates a few of its members. The most well-hated man on board is the African cook who is under-qualified for his work and finally manages to set fire to the galley through negligence, leading to his discharge at sea.

This escalation of events is a clear indication of the problems created by employing cheap labour on board. In the everyday on-board routine, other accompanying circumstances such as the failure of the gyrocompass or the battle with the defect air-conditioning system seem insignificant in contrast. The routine also includes many a tradition upheld even in the hectic world of container shipping, for example detailed conversations with colleagues by radio, where private gossip is as common a subject as the freight market or technical innovations in nautical equipment. On the sixth day of its journey the *SOLSKIN* – the ship's name has been invented, the above-described events are fact – moors at Bremerhaven once again.

Un feeder en période creuse estivale. Impressions du quotidien sur un navire-conteneur faisant route vers la Scandinavie

Résumé

Le navire-feeder *SOLSKIN* effectue au début des années 90 sa croisière habituelle entre Bremerhaven, Hambourg, Göteborg et Århus. C'est l'été, et les congés annuels de nombreuses entreprises se chargent d'entretenir le creux habituel dans la navigation côtière. C'est ainsi que se glissent des pauses de plus en plus longues et répétées dans l'agitation habituelle, donnant exceptionnellement à l'équipage la possibilité de descendre à terre ou de boire un petit verre sur le pont. Pas tout l'équipage, bien entendu, car sa composition hétérogène laisse quelques hommes à l'écart, c'est typique. Le plus détesté à bord, c'est le cuisinier africain, car il n'est pas à la hauteur de sa tâche. Sa négligence sera responsable de la mise à feu de la cambuse, et en mer, il sera passé par-dessus bord. C'est bien justement l'escalation des événements qui laisse à réfléchir, et les problèmes dûs à l'emploi de travailleurs bon marché à bord sont à nouveau évidents. En comparaison, d'autres événements, comme la perte du compas gyroscopique ou le combat avec la climatisation défectueuse, perdent rapidement de leur importance au beau milieu de la routine quotidienne à bord. Certaines traditions sont restées vivaces, même à l'époque trépidante des bateaux-conteneurs, comme par ex. les conversations approfondies par radio avec les collègues, pendant lesquelles les petites histoires privées tout autant que le marché du fret ou les nouveautés techniques de l'équipement nautique sont sujets à discussion. Au 6ème jour de son voyage, le *SOLSKIN* (contrairement aux événements racontés, le nom du navire a été inventé) accoste à Bremerhaven.