

Kaffee, Spanferkel und blinde Passagiere

Im Fünf-Wochen-Takt verbindet die „Atlantic Sea“ Frachthäfen in Europa und Amerika miteinander. Von Weihnachtsfeiern, Karaokeabenden und anderen Manövern auf See. von UTA NABERT



Hotelzimmer mit Ausblick: Im Hafen von Hamburg haben hausehrende Kräne Containern auf das Schiff. Bis in den späten Abend hinein rumpelt es vor dem Kabinenfenster. Manchmal schweben die Metallbehälter wenige Zentimeter vor dem Glas vorbei.



Der Crew und den Passagieren der „Atlantic Sea“ stehen eine Sauna und ein Fitnessraum zur Verfügung.

Das schwierigste Manöver auf der Brücke der „Atlantic Sea“ ist an diesem Vormittag der „Versuch“, auf Kabinen und Container zu entlocken. „Es wird noch richtig spannend, wenn's kompliziert wird“, meint Kapitän Piotr Kaminski, während Zweiter Offizier Piotr Peña mit Schlüpfen, Wasserkochern und Kaffeekochen hantiert. Man ist mittan auf dem Atlantik; Liverpool liegt seit drei Tagen irgendwo hinter dem Horizont. Seitdem nichts als ein weißer See. „Gestern waren wir bei einer wichtigen Ausfahrt, die vor wenigen Tagen, die beehrsicht war von Überstunden. Einfahrten in die Häfen von Hamburg, Antwerpen und Liverpool, an denen es galt, Hunderte von Containern von Bord zu schaffen und neue aufzunehmen. An denen man sich mit einer Menge Leute im Hafen beschäftigte. Und am Abend, als wir in Liverpool ankamen, waren die Häfen auch wieder zuverlassen. Hamburg, Antwerpen und Liverpool, in der Reihenfolge.“ Europa ist absefertigt. Da ist dann auch mal Zeit, eine viertel Stunde mit der Kaffeemaschine zu verbringen. Das Ergebnis lässt sich sehen: „Wie bei Starbucks!“ Der Offizier strahlt.

In vier Tagen wird man Halifax, Kanada, erreichen. Die „Atlantic Sea“ ist eines von fünf Schiffen der Reederei Grimaldi. Sie bringen Fracht vom Alten Kontinent nach Nordamerika – und wieder zurück. Immer im Kreis. Seit mehr als 50 Jahren. Dabei nehmen sie neben Containern auch Fahrzeuge auf, die über eine Rampe auf verschiedenen Decks untergebracht werden. Parken sie gleich neben dem Schiff aus, nur dass hier neben normalen Autos wie Minis und Land Rovers unter anderem auch Landmaschinen von John Deere, Wohnmobile oder Baumaschinen parken. Blättert man in einem Bildband der Reederei, staunen man, was ebenfalls schon seinen Weg über den Atlantik gefunden hat: Röntgenstrahler, Konserven, Abzugsgittere, historische Straßenbahnen. Sogar die Giraffen eines Zirkus waren in den 70er Jahren dabei. Wie das die Zwischendecks höhenverstellbar sind.

Ein Tag Tago zuvor. Es ist 17.30 Uhr. Abendbrotzeit. Das Schiff liegt in Hamburg. Der Geruch von gebratenem Speck und Fischsuppe zieht durch die Meise. Wie die „Atlantic Sea“ eigentlich genannt werden soll, ist nicht klar. Einem kleinen Vier- und Fünfjährigen, der an der Kante herumherschaut, weiß man, eine Handbreit vom Kai entfernt, nichts. Hier kommen Fleisch und Fisch auf die vier Tische – zwei Mal am Tag. Durch die offene Küchenlucht dudelt

Radiofunk – „Time of my Life“. Der Koch singt mit, vermutlich trainiert er für den Karaokeabend. Drei Matrosen und Kapitän sind Teil kommen herein, lachen und etwas auf Philippinisch in die Küche. Es heißt so viel wie:



Piotr Kaminski, Kapitän der „Atlantic Sea“.

„Leute macht's gut. Auf Wiedersehen!“ Alvin, der Steward, kommt aus der Küche. Er klopft die Männer auf die Schulter. Sie wissen nicht, was sie hier machen. Monate an Bord. Jetzt werden sie für zwei Monate nach Hause fliegen, zurück zu ihren Familien. Der Rest der Mannschaft findet sich ein. T-Shirts und T-Shirts schlappen die Matrosen, Offiziere und der Kapitän, oder auch Master, wie er hier genannt wird, an die Tische. Wer fertig ist, steht auf und geht kurz nach draußen. „Wie leer gefischt. Wo sind denn alle? Verdammt im Stress?“ Oder im Internet? sagt Steward Alvin und aus seinem Dauerstift wird ein herzhaftes Lachen. Die Zeit in den Häfen will gut genutzt sein. Nur in der Nähe der Küste haben die Seemanns eine gewisse Empfang, nur dann können sie mit ihrer Familie telefonieren. Erst einmal auf hoher See, haben sie kaum Gelegenheit.

Zwei Tage später liegt das Schiff im Hafen von Antwerpen. Unten am Kai stehen wie im Fuhrpark eines Autoverleihs unzählige Neuwagen und Kleintransporter, die darauf warten, verladen zu werden. Darauf stapeln sich wie Dosen die Containern. Ein Matrose steht auf dem Kai und heranpinkelt. Nun hieven sie hochhaushohe Kräne im Minutenakt auf die Brücke. Allein die „Atlantic Sea“ fasst bis zu 3850 von ihnen. Die Brücke ist jetzt unbemannt. Jetzt wird nicht navigiert, das überall ist jetzt gesperrt, um überwacht. „Es ist wichtig, dass überall das Schwerpunkt auf die platzieren wird“, erklärt der Kapitän. „Die Brücke ist für die Navigationen, die Ankerabfertigung, die Stationierung und die Steuern.“ Anschliessend, da ihr Inhalt gehoben oder gehoben werden muss – medizinische Geräte etwa. „Außerdem gibt es Containern, die aus Sicherheitsgründen nicht direkt nebeneinanderstehen dürfen, weil sie beide gefährliche

Fracht enthalten“, erklärt Kaminski. Dazu gehörte sogar Parfüm, das sei leicht brennbar. Und auf noch etwas mehr als 1000 verschiedene Stoffe, auf die kein Passagier in Zeiten moderner Fliegentechnologie trifft: sie auch die Schiffahrt um. Deswegen steht an jedem Hafen ein Wachmann an der Rampe der Frachter und Nahaufnahmen von Schiffen und Laderäumen sind streng untersagt. Erst einmal veröffentlicht, würden sie schlepperbedarfs Einblick in die Gegebenheiten der 12 Meter. Der Frachter hat die belgische Küste hinter sich gelassen. „Hm, Eissäume! Es muss Sonntag sein“, sagt der Kapitän, als er den Nachtsicht erblidet, den es eben nur sonntags gibt. Er grinst und reicht sich die Hände. „Der ist auf Bordon schon mal vergessen, welcher Wochentag ist, jeder Tag fühlt sich an wie Montag“, sagt Alvin. Wochentag ist es nicht, sondern habe das Tier gewogen. „Was wohl 20 Meter lang“, erinnert sich der Seemann. Das ist die dunkle Seite der Schiffahrt. Immer wieder kommt es zu schweren Unfällen. Seit dem Jahr 1990 hat die Internationale Walfang-Kommission (IWC) rund 1200 Vorfalls dokumentiert, wobei die Organisation „Whale and Dolphin Conservation“ die Dunkelziffer als weit höher einschätzt – Tendenz steigend.

Derweil ist die Stimmung in der Messe besser, Steward Alvin war am Abend im hiesigen Seemannsclub. „Es hat gutgetan, für ein paar Stunden mal andere Seemanns zu sehen“, sagt er und lacht – auch wenn er leichte Kopfkrämpfe hat. Wie viele Jahre ist er aufgeblieben? „Wie viele Jahre? 30 Jahre.“ Er ist aufgeregter als er sagt. „Als ich 1989 auslief, war ich 18.“ Er weiß viele Geschichten zu erzählen von Leben auf den Meeren, das er auf verschiedenen Schiffen verbracht hat. Bereits neun Weihnachten und nun Silvester hat er nicht mehr zu Hause in Manila gefeiert, so lange ist er schon dabei. Vor dem letzten Heiligabend hat er die Seemannsmission der IWC als Proviant für die Besatzung an Bord hingenommen. „Ein Weihnachtsbaum am Haken...“ „Den haben wir alle gemeinsam geschmückt“, erzählt Alvin. Zu essen gab es Spanferkel und Torte, zum Nachtsicht Karaoke. Nur Bier und Wein stand nicht auf den Tischen – Alkohol ist auf dem Schiff strikt verboten, darüber wacht der Master. Ein Matrose hat die Missionen der IWC aufgezählt, das fahren, den Abschluss dafür hat er in der Tasche. „Allerdings das ist irgendwie reinfaßt, weil er dir die Vorfahrt nimmt.“ Dabei bleibt es ruhig auf der Brücke, die Schiffe funkten sich nicht gegenseitig an. Sie beobachten sich nur mit Hilfe des Radars und des Fernglases. „Würde mir Misstrauen einbringen, wenn sie mir mit dem Fernglas schauen“, sagt Alvin. „Die anderen Schiffe funktionieren nicht mehr.“

Die Regeln sind die gleichen wie im Straßenverkehr: der Matrose darf nicht rechts vor links. Und es könnte das Gleiche passieren wie im Straßenverkehr, „Dass dir irgendwer reinfährt, weil er dir die Vorfahrt nimmt.“ Dabei bleibt es ruhig auf der Brücke, die Schiffe funkten sich nicht gegenseitig an. Sie beobachten sich nur mit Hilfe des Radars und des Fernglases. „Würde mir Misstrauen einbringen, wenn sie mir mit dem Fernglas schauen“, sagt Alvin. „Die anderen Schiffe funktionieren nicht mehr.“

„Das englisch der Seemann ist unterschiedlich, mal gut, mal schlecht. Auf den Meeren sind alle Nationen unterwegs und nicht immer halten sie sich an die Regeln.“ Er schüttelt den Kopf. Doch auch diesmal geht

alles gut. Wer sich zwei Tage später über die Reling beugt, schaut auf dunkelrote Backsteinhäuser, Kräne und ein riesiges Containerterminal, auf dem die Passagiere in Zeitlupe zwischen Fliegentechnologie treiben. Sie sind auch die Schiffahrt um. Deswegen steht an jedem Hafen ein Wachmann an der Rampe der Frachter und Nahaufnahmen von Schiffen und Laderäumen sind streng untersagt. Erst einmal veröffentlicht, würden sie schlepperbedarfs Einblick in die Gegebenheiten der 12 Meter. Der Frachter hat die belgische Küste hinter sich gelassen. „Hm, Eissäume! Es muss Sonntag sein“, sagt der Kapitän, als er den Nachtsicht erblidet, den es eben nur sonntags gibt. Er grinst und reicht sich die Hände. „Der ist auf Bordon schon mal vergessen, welcher Wochentag ist, jeder Tag fühlt sich an wie Montag“, sagt Alvin. Wochentag ist es nicht, sondern habe das Tier gewogen. „Was wohl 20 Meter lang“, erinnert sich der Seemann. Das ist die dunkle Seite der Schiffahrt. Immer wieder kommt es zu schweren Unfällen. Seit dem Jahr 1990 hat die Internationale Walfang-Kommission (IWC) rund 1200 Vorfalls dokumentiert, wobei die Organisation „Whale and Dolphin Conservation“ die Dunkelziffer als weit höher einschätzt – Tendenz steigend.

Die „Atlantic Sea“ ist in Liverpool angekommen.



»Man kann an Bord schon mal vergessen, welcher Wochentag ist, jeder Tag fühlt sich an wie Montag.«



Alvin, Steward

Wer auf der „Atlantic Sea“ mitfährt, auf der wartet eine geräumige Kabine mit zwei Einzelbetten, Schreibtisch, Kleiderschrank und eigenem kleinen Bad.



Zur Unterhaltung gibt es einen Fernseher, eine große DVD-Auswahl sowie Bücher. Im Wohnzimmer steht eine Tischtennisplatte. Fotos: Nabert/Björn Kils



Eine Tour der „Atlantic Sea“ dauert etwa fünf Wochen. Das Schiff verbindet die Frachthäfen Hamburg, Antwerpen, Liverpool, New York, Baltimore und Portimao miteinander.

Bisher haben die Diskussionen über den Brexit keine Auswirkungen auf den Handel zwischen den USA und China, in einem leichten Rückgang der Fracht.

Die Schiffsbrücke ist rund um die Uhr im Vier-Stunden-Schicht-Betrieb besetzt. Jeweils ein Offizier und ein Matrose sind im Dienst. Der Kapitän ist ständig auf der Brücke, wenn es nötig ist. Er kennt keine Oberstunden. Zusätzlich gibt es den so genannten Dead-Man-Alarm: Nimmt ein Sensor zwölf Minuten lang keine Bewegung auf der Brücke wahr, löst er Alarm aus.

Insgesamt durchfährt das Schiff fünf Zeitzonen: Auf dem Weg nach Amerika gewinnt die Besatzung Zeit dazu, auf dem Rückweg verliert sie diese wieder.

Die Crew besteht aus 22 Besatzungsmitgliedern: 17 Polen, 4 Briten, 1 Bulgar und dem polnischen Kapitän. In ihrer Freizeit stehen der Crew eine Sauna und ein Fitnessraum zur Verfügung. An Bord mancher Containerschiffe gibt es zudem einen Pool.

Der Schiffsmotor (30.000 Pferdestärken oder auch so stark wie ein Camper) bringt auf einer maximalen Geschwindigkeit von 18 Knoten, das entspricht 35 Kilometern pro Stunde. Auf einer Fahrt von Hamburg und zurück verbraucht er rund 1,5 Millionen Liter Treibstoff.

Die Mannschaft verfügt über eine Entsalzungsanlage, mit der sie Meerwasser zu Frischwasser aufbereitet – etwa zum Kochen oder Duschen. Nur zum Trinken ist kein Wasser erlaubt. Die Crew kann einmal im Monat drei Paletten Mineralwasser an Bord. Die Abwässer, auch die aus den Toiletten, werden mithilfe von Bakterien behandelt sowie gefiltert und in angemessenen Abstand zur Küste ins Meer gespült.

Die „Atlantic Sea“ ist keine drei Jahre alt und entspricht laut Kapitän Piotr Kaminski den gängigen Standards: Der Ausstoß von Schwerolexid geht demnach gegen Null, da diese Schadstoffe zuerst herausgefischt werden.



Klaro schießt Sommerfotos

Klaro hat in den vergangenen Tagen ständig fotografiert. Seine kleine Kamera hat er überall dabei. Auf den Fotos sitze ich im Planschbecken, habe einen Strudel und eine Sonnenbrille auf. Oder ich schlecke ein Eis. Klaro will am Samstag mehr übers Fotografieren lernen. Dann schafft er die Sendung „Timster“ im Kinderkanal Kika ein. Dort wird



Gegen Schweden

Fußballfans werden am Samstag gegen die Daumen drücken. Die deutschen Kickerinnen spielen bei der Weltmeisterschaft in Frankreich das Viertelfinale. Schweden ist ihr Gegner. 28 Mal hat die deutsche Frauen-Nationalmannschaft bisher gegen das Team gespielt. 20 Mal gewann sie, sieben Mal ging das Spiel verloren. Und ein Unentschieden gab es. Wer die Partie am Samstag sehen will, schaltet um 18.30 Uhr das Erste ein.

Habt ihr Fragen oder Wünsche? Dann schreibt eine E-Mail an diese Adresse: medienhaus@klaro-safaro.de

Zeitungs-ABC

Politik steht ganz vorne

Viele Menschen in Deutschland verfolgen ganz genau, was Politiker vorhaben und entscheiden. Denn davon hängt zum Beispiel ab, ob ihre Kinder eine gute Schulbildung bekommen oder ob sie von ihrer Arbeit leben können. Weil Politik so wichtig ist, gibt es dafür ein eigenes Ressort in der Zeitung. Die Politiktexte stehen immer im Mantel, also im ersten Zeitungsteil. In der Politikredaktion arbeiten Männer und Frauen, die gut über Politik Bescheid wissen und schauen, was es in Deutschland und im Ausland Neues gibt.



G20-Gipfel in Japan

Staatschefs und Regierungschefs vieler Länder sind nach Osaka in Japan gereist. Sie haben ihre Koffer für den G20-Gipfel gepackt.

G20 steht für „Gruppe der 20“. Zu den G20 gehören die wichtigsten Industriestaaten der Welt. Das sind Länder, die besonders viele Dinge in Fabriken herstellen – zum Beispiel Autos oder Maschinen.

Deutschland ist ein Industriestaat, genauso wie Großbritannien, die USA oder Japan. Bei den G20 machen aber auch andere Länder mit. Sie sind gerade dabei, zu einem Industriestaat zu werden. Sie werden Schwellenländer genannt. Das sind beispielsweise Brasilien, China und Indien.

Die Politiker treffen sich ein Mal im Jahr zum G20-Gipfel. Sie beraten bei ihren Treffen zum Beispiel, wie die Firmen ihrer Länder noch besser arbeiten und gemeinsam Geschäfte machen können. Möglichst viele



Schon vor dem Treffen hat die Polizei in Osaka in den Straßen aufgepasst.

Foto: imago images/Kyodo News

Menschen sollen einen Job haben. Die Politiker sprechen auch über Krisen, die es auf der Welt gibt. Auch um den Klimawandel geht es. Sie überlegen, wie Dinge verbessert werden können. Am Tisch sitzen Staatschefs und Regierungschefs. Auch Fachleute reisen an.

Während des G20-Gipfels herrscht immer viel Trubel in den Städten, die ihn ausrichten.



Viele Menschen haben selbst Grundnahrungsmittel nicht.

Foto: imago images/Westend61

Wer weiß es?

Wer genau gelesen hat, kann bestimmt unsere Rätselfrage beantworten: Welches Land ist ein Industriestaat?

- A Afghanistan B Japan C Pakistan

Sende die Lösung bis zum Dienstag an: Redaktion Klaro-Safaro • Medienhaus Hafenstraße 140 • 27576 Bremenhaven medienhaus@klaro-safaro.de

Wir verlosen ein Buch „Meine Zeichenschule – Im Wald und im Wald“ von Barbara Böhl. Wer gewonnen hat, stellt sich Dienstag in der Zeitung. Bitte denkt daran, eure Adresse und euer Alter zu nennen.

Der Reaktion auf ausgeschrieben:

Durch die Teilnahme erfolgt die Einwilligung in die Datenerarbeitung zur Durchführung des Gewinnspiels und die Nutzung der von Ihnen und Wohnort [Art. 6 Abs. 1 lit. b DSGVO]. Vollständige Dateneingabe nach Abschluss des Gewinnspiels. Es erfolgt keine Verarbeitung zu anderen Zwecken. Widerfuhr der Einwilligung jederzeit möglich [Art. 21 DSGVO].

Es fehlt Nahrung

Wir in Deutschland haben es gut: Wenn wir Hunger haben, gibt es etwas zu essen. In vielen anderen Ländern ist das nicht so. Fachleute haben jetzt Zahlen genannt.

Die Fachleute arbeiten bei der Weltungerhilfe. Sie setzen sich dafür ein, dass die Menschen geholfen wird. Sie sagen, dass die Zahl der Hungenden gestiegen ist. 821 Millionen Menschen haben nicht genug zu essen. Kriege und auch der Klimawandel sorgen dafür, dass mehr Menschen Nahrung fehlt. Dürren, Überschwemmungen und Stürme vernichten Felder und Vieh. Das verschärft die Lage, so die Experten. Klimawandel bedeutet, dass es auf der Erde wärmer wird. Wir Menschen pusten mit Fabriken, Flugzeugen und Autos zu viel Kohlendioxid in die Luft. Die Temperaturen steigen.

Kindergeld wird erhöht

Mehr Geld für Kinder und für ältere Menschen: Der Juli bringt neue Gesetze. Was soll sich in Deutschland ändern?

Die Gesetze in Deutschland werden von Politikern gemacht. Sie legen fest, nach welchen Regeln wir leben wollen. Gesetze gelten üblicherweise nicht sofort. Sie treten an einem bestimmten Tag in Kraft. Am 1. Juli wird so ein Stichtag sein. Mit ihm wird sich wieder Einges in Deutschland verändern.

Familien sollen zum Beispiel künftig mehr Geld in der Tasche haben. Das Kindergeld wird erhöht. Kinder brauchen viele Dinge. Sie sollen ausreichend Essen, Kleider, Spielzeug und Bücher haben. Damit Paare Kinder bekommen und gut für sie sorgen können, zahlt



Familien kriegen von Juli an mehr Geld. Die deutsche Staat ihnen Kindergeld. Die Eltern haben dann neben ihrem Arbeitslohn noch zusätzliches Geld, das

Paare mit Kindern einfallen lassen. Für das erste und zweite Kind kriegen Familien künftig je 204 Euro Kindergeld pro Monat – also je zehn Euro mehr. Das Kindergeld für das dritte Kind steigt auf 210 Euro. Für jedes weitere Kind wird es 235 Euro geben.

Neben den Familien mit Kindern werden von Juli an auch Rentner mehr Geld haben. Rentner müssen nicht mehr jeden Tag zur Arbeit fahren. Sie haben viele Jahre lang gearbeitet und können sich nun ausruhen. Damit sie monatlich über die Runden kommen, kriegen sie Geld aus der Rentenkasse. In die zahlten Leute mit Job jeden Monat etwas ein. Die Renten steigen im Juli, weil auch die Löhne in Deutschland nach oben gegangen sind.