

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 laden haushohe Kräne Container auf das Schiff. Bis in den späten Abend hinein rumpelt es vor dem Kabinfenster. 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, der Kaffeemaschine Cappuccino zu entlocken. „Es wird doch erst richtig spannend, wenn's kompliziert wird“, meint Kapitän Piotr Kaminski, während Zweiter Offizier Francisco Penita mit Schläuchen, Wasserbehälter und Kaffeemilch hantiert. Man ist mitten auf dem Atlantik; Liverpool liegt seit drei Tagen irgendwo hinter dem Horizont. Seitdem nichts als die weite See, selten mal Gegenverkehr. Ruhe. Ein willkommener Ausgleich für die vergangenen Tage, die beherrscht waren 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 Leuten im Hafen absprechen musste, und an denen es zu guter Letzt galt, ebendiese Häfen auch sicher wieder zu verlassen. Hamburg, Antwerpen und Liverpool, in der Reihenfolge. Geschäft. Europa ist abgefertigt. Da ist dann auch mal Zeit, eine Viertelstunde mit der Kaffeemaschine zu verbringen. Das Ergebnis lässt sich sehen. „Wie bei Starbucks!“ Der Offizier strahlt.

In vier Tagen nun 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 verschiedene Decks rollen können. Wie im Parkhaus sieht es im Bauch des Schiffes 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, staunt man, was ebenfalls schon seinen Weg über den Atlantik gefunden hat: Rotorblätter für Windmühlen, Flugzeugteile, historische Straßenbahnen. Sogar die Giraffen eines Zirkus waren in den 70er Jahren dabei. Wie gut, dass die Zwischendecks höhenverstellbar sind.

Ein paar Tage zuvor. Es ist 17.30 Uhr, Abendbrotzeit. Das Schiff liegt in Hamburg. Der Geruch von gebratenem Speck und Fischsuppe zieht durch die Messe, wie die Kantine auf dem Schiff genannt wird. Vom Vegetarismus, der an Land mitunter herrscht, weiß man hier, eine Handbreit vom Kai entfernt, nichts. Hier kommt Fleisch und Fisch auf die vier Tische – zwei Mal am Tag. Durch die offene Küchenrückwand

Radiomusik – „Time of my Life“. Der Koch singt mit, vermutlich trainiert er für den Karaokeabend. Drei Männer mit kammolbräunem Teint kommen herein, lachen und rufen etwas auf Philippinisch in die Küche. Es heißt so viel wie: „So, Leute macht's gut. Auf Wiedersehen!“ Alvin, der Steward, kommt aus der Küche. Er klopft den Männern auf die Schulter. Sie waren nun für neun Monate an Bord. Jetzt werden sie für zwei Monate nach Hause fliegen, zurück zu ihren Familien. Der Rest der Mannschaft findet sich ein. In Trainingshose und T-Shirt 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 18 Uhr liegt der Raum da wie leer gefischt. Wo sind denn alle? Vermutlich im Stress. „Oder im Internet“, sagt Steward Alvin und aus seinem Dauerlächeln wird ein herzhaftes Lachen. Die Zeit in den Häfen will gut genutzt sein. Nur in der Nähe der Küste haben die Seemannen guten Empfang, nur dann können sie mit ihrer Familie telefonieren. Erst einmal auf hoher See, haben sie dazu kaum Gelegenheit.



Piotr Kaminski, Kapitän der „Atlantic Sea“.

Zwei Tage später liegt das Schiff im Hafen von Antwerpen. Unten am Kai stehen wie im Fuhrpark eines Autoverleihers unzählige Neuwagen und Kleintransporter, die darauf warten, verladen zu werden. Drumherum stapeln sich wie Duplone die Container. Stück für Stück haben Lkw sie herangekarrt. Nun hieven sie hochbaushohe Kräne im Minutentakt auf die Frachter. Allein die „Atlantic Sea“ fasst bis zu 3850 von ihnen. Die Brücke ist jetzt unbenutzt. Jetzt wird nicht navigiert, jetzt wird organisiert und überwacht. „Es ist wichtig, dass überall das Schwerste ganz unten platziert wird“, erklärt der Master. Manche Container bräuchten zudem Stromanschlüsse, da ihr Inhalt gekühlt oder geheizt werden müsse – medizinische Geräte etwa. „Außerdem gibt es Container, die aus Sicherheitsgründen nicht direkt nebeneinanderstehen dürfen, weil sie beide gefährliche

Fracht enthalten“, erklärt Kaminski. Dazu gehören zum Beispiel leicht brennbar. Und auf noch etwas müssen die Seemannen achten: auf blinde Passagiere. In Zeiten grassierender Flüchtlingsströme treiben sie auch die Schifffahrt um. Deswegen sind an jedem Hafen ein Wachmann an der Rampe der Frachter und Nebenaufnahmen von Schiffen und Laderäumen streng untersagt. Erst einmal veröffentlicht, würden sie Schlepperbanden Einblick in die Gegebenheiten gewähren. 12 Uhr. Der Frachter hat die belgische Küste hinter sich gelassen. „Hm, Eiscreme! Es muss Sonntag sein!“, sagt der Kapitän, als er den Nachtsicht erblickt, den es eben nur sonntags gibt. Er grinst und reibt sich die Hände. „Man kann an Bord schon mal vergessen, welcher Wochentag ist, jeder Tag fühlt sich an wie Montag“, sagt Alvin. Wochenenden kennt man hier nicht. Auch der Kapitän nicht. Der nimmt, nachdem er sein Cordon bleu verzehrt hat, das Eis, verlässt den Raum und folgt dem blauen Linoleum durch die Gänge, die nach Essen, Duschgel und gewaschener Wäsche riechen. Bis er wieder auf der Brücke steht. Seit fast zwölf Stunden ist er nun schon auf dem Beinen, um ein Uhr nachts, also eine Stunde vor Abfahrt aus Antwerpen, ist er aufgestanden. Er sagt: „Es ist kein Bürojob. Wie ein Arzt im Krankenhausbau kannst du nicht einfach so nach acht Stunden gehen. Was du angefangen hast, musst du zu Ende bringen.“ In einer Stunde will er sich aus dem Ohr legen.

Jetzt geht es noch nicht, weil die Stelle, die der Frachter gerade passiert, seine Aufmerksamkeit erfordert: Es ist eng hier im Ärmelkanal und es gibt viel Verkehr. Gleich fünf Fahrten auf einmal sind unterwegs, die Dover und Calais miteinander verbinden, dabei von links oder rechts die Route der „Atlantic Sea“ queren werden.

Die Regeln seien die gleichen wie im Straßenverkehr, erklärt der Master. Es geht rechts vor links. Und es könne das Gleiche passieren wie im Straßenverkehr. „Dass dir irgendwer einfährt, weil er dir die Vorfahrt nimmt.“ Dabei bleibt es ruhig auf der Brücke, die Schiffe funken sich nicht gegenseitig an. Sie beobachten sich nur mit Hilfe des Radars und des Fernglases. „Es würde nur Missverständnisse geben, wenn wir miteinander sprächen“, meint der Master. „Das Englisch der Seemannen 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

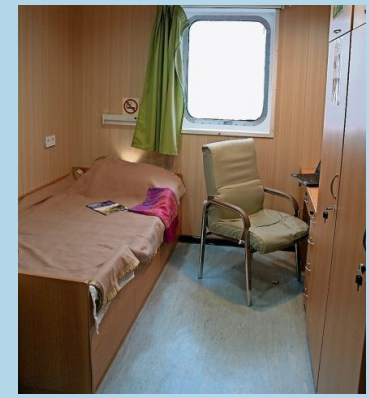
alles gut. Wer sich zwei Tage später über die Relling beugt, schaut auf dunkelrote Backsteingeländer, Kräne und ein riesiges Containerschiff, größer noch als das eigene. Möwen kreischen. Die „Atlantic Sea“ ist in Liverpool angekommen. An diesen Häfen allerdings hat einer der Matrosen nicht so gute Erinnerungen. „Es war vor etwa 15 Jahren, da liefen wir hier ein, als uns ein anderes Schiff darauf aufmerksam machte, dass bei uns vorne am Wulst des Bugs ein toter Wal steckt. Seine Stimme wird leise. „Das war traurig.“ Gut, scheinbarh Tornen habe das Tier gewogen. „War wohl so 20 Meter lang“, erinnert sich der Seemann. Das ist die dunkle Seite der Schifffahrt. Immer wieder kommt es zu solchen Unfällen. Seit dem Jahr 1950 hat die Internationale Walfang Kommission (IWC) rund 1200 Vorfälle 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 hissingigen Seemannsclub. „Es hat gutgetan, für ein paar Stunden mal andere Gesichter zu sehen“, sagt er und lacht – auch wenn er leichte Kopfschmerzen hat. Wie immer ist der 36-Jährige zum Plaudern aufgelegter und er weiß viele Geschichten zu erzählen vom Leben auf den Meeren, das er auf verschiedenen Schiffen verbracht hat. Bereits neun Weihnachtsnachten und neun Silvester hat er nicht mehr zu Hause in Manila gefeiert, so lange ist er schon dabei. Vor dem letzten Heiligabend hatte der schiffseigene Kran, der sonst den Proviant für die Besatzung an Bord hievt, einen 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 an Bord strikt verboten, darüber wacht der Master. Eigentlich sollte Alvin selbst als Kapitän zur See fahren, den Abschluss dafür hat er in der Tasche. „Aberdings habe ich in meinem Land keine Stelle bekommen, sieben Jahre lang habe ich mich beworben“, sagt der Seemann. So habe er als Barkeeper und Kelleran auf Land gearbeitet, bis er seinen ersten Job als Tellerwäscher auf einem Schiff antrat. Seitdem verdient er drei Mal so viel wie in der Heimat. Das Geld investiert er in den Tante-Emma-Laden seiner Frau und einen kleinen Teil davon in Aktien. Alvin lacht sein herzliches Lachen. „Vom Tellerwäscher zum Millionär, das war was!“

»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 den 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. Foto: Nabert/Björn Kils



<p>Eine Tour der „Atlantic Sea“ dauert etwa fünf Wochen. Das Schiff verbindet die Frachthäfen Hamburg, Antwerpen, Liverpool, Halifax, New York, Baltimore und Portsmouth miteinander.</p>	<p>Bisher haben die Diskussionen über den Brexit keine Auswirkungen auf das Schiff, dessen Heimathafen Liverpool ist. Jedoch aber bemerkt der Kapitän Auswirkungen der Handelsspannungen zwischen den USA und China, in einem leichten Rückgang der Fracht.</p>	<p>Die Schiffbrücke ist rund um die Uhr im Vier-Stunden-Schicht-Betrieb besetzt. Jeweils ein Offizier und ein Matrose sind im Dienst. Der Kapitän ist immer dann auf der Brücke, wenn es nötig ist. Er kennt keine Überstunden. 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.</p>	<p>Insgesamt durchfährt das Schiff fünf Zeitzonen: Auf dem Weg nach Amerika gewinnt die Besatzung Zeit dazu, auf dem Rückweg verliert sie diese wieder.</p>	<p>Die Crew besteht aus 22 Besatzungsmitgliedern: 17 Philippinos, 3 Russen, einem Bulgaren 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.</p>	<p>Der Schiffsmotor (30.000 Pferdestärken oder auch so stark wie 150 VW Camper) bringt es auf eine maximale 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.</p>	<p>Die Mannschaft verfügt über eine Entsalzungsanlage, mit der sie Meerwasser zu Frischwasser aufbereitet – etwa zum Kochen oder Duschen. Nur zum Trinken hievt der schiffseigene Kran einmal im Monat drei Paletten Mineralwasser an Bord. Die Abwässer, auch die aus den Toiletten, werden mithilfe von Bakterien behandelt sowie gefiltert und in angemessenem Abstand zur Küste ins Meer gespült.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Foto: Dr. Judith Rade, Agentur für Kindermedien
Konzept: Anja Mueller

Klaro Safari

Die Kindersseite

G20-Gipfel in Japan



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 Strohhut und eine Sonnenbrille auf. Oder ich schlecke ein Eis. Klaro will am Samstag mehr übers Fotografieren lernen. Dann schaltet er die Sendung „Timster“ im Kinderkanal KiKA ein. Dort wird

erklärt, wie Unterwasserfotos entstehen. Um 17 Uhr geht es los. Danach fiebern wir dann mit den deutschen Kickerinnen mit. Sie stehen im Viertelfinale der WM. Mehr darüber lesen wir jetzt auf unserer Seite. Ihr auch?



Klaro und Safari

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.

Japan liegt in Ostasien. Das Land besteht aus vier großen Inseln, die von Tausenden kleineren Inseln umgeben sind. Die Hauptstadt von Japan ist Tokio. Wer von Deutschland aus dorthin fliegen will, ist rund elf Stunden in der Luft.



Schon vor dem Treffen hat die Polizei in Osaka in den Straßen aufgepasst. Foto: imago images/Kyodo News

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 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 Trübel in den Städten, die ihn ausrichten.

Menschen sollen einen Job haben. Straßen werden gesperrt, Busse fahren anders als sonst. Geschäfte verrammeln ihre Fenster. Der Grund: Der G20-Gipfel zieht nicht nur mächtige Politiker in die Stadt. Tausende demonstrieren während des Termins üblicherweise auf den Straßen, denn sie finden vieles nicht gut, was von den Politikern entschieden wird. Auch in Osaka haben viele Polizisten den Auftrag bekommen, während des Treffens gut aufzupassen.

Gegen Schweden

Fußballfans werden am Samstagabend 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-safari.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.



Wer weiß es?

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

A Afghanistan B Japan C Pakistan

Sende die Lösung bis zum Dienstag an: Redaktion Klaro-Safari • Medienhaus Hafenstraße 140 • 27576 Bremerhaven medienhaus@klaro-safari.de Wir verlosen ein Buch „Meine Zeichenschule – Im Wald“ und einen Dinosaurier-Ballen-Ball. Wer gewonnen hat, steht am Donnerstag in der Zeitung. Bitte denkt daran, eure Adresse und euer Alter zu nennen.

Durch die Teilnahme erfolgt die Einwilligung in die Datenverarbeitung zur Durchführung des Gewinnspiels und die Veröffentlichung von Namen und Wohnort (Art. 6 Abs. 1 lit. a DSGVO). Vollständige Datenverarbeitung nach Abschluss des Gewinnspiels. Es erfolgt keine Verarbeitung zu anderen Zwecken. Widerruf der Einwilligung jederzeit möglich (Art. 21 DSGVO).



Viele Menschen haben selbst Grundnahrungsmittel nicht. Foto: imago images/Westend61

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 Welthungerhilfe. Sie setzen sich dafür ein, dass den Menschen geholfen wird. Sie sagen, dass die Zahl der Hungernden 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 Einiges 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.

Foto: imago images/Andreas Gara

der deutsche Staat ihnen Kindergeld. Die Eltern haben dann neben ihrem Arbeitslohn noch zusätzliches Geld, das

sie für die Kinder ausgeben können. Jeden Monat kriegen sie das. Auch viele andere Hilfen haben Politiker sich für

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 zahlen Leute mit Job jeden Monat etwas ein. Die Renten steigen im Juli, weil auch die Löhne in Deutschland nach oben gegangen sind.