

Das Meer, der Himmel und das Schiff

Anette Seiler



Teil Eins: Hamburg

17.1.2019 – Eingeschifft



Während Anita und ich zur Elbphilharmonie laufen, schaue ich über die Elbe auf die Kais des Hamburger Hafens. Mein Blick fällt auf ein weißes Schiff mit vier Masten und blauen Schornstein. Ich lese den Namen am Heck: *Bright Sky*.

Das ist es! Mein Schiff! Auf diesem Frachter werde ich nach Namibia fahren.

Ich freue mich auf das Abenteuer und grinse.

Aber diesen Vormittag widmen wir noch einem ganz besonderen Gebäude: der Elbphilharmonie an der Spitze der Hamburger Speicherstadt.



Am vorigen Abend hatten wir uns beim Besucherzentrum erkundigt, ob wir Tickets für eine Besichtigung bräuchten. Die junge Frau, die uns beriet, sagte, eine Reservierung wäre nicht nötig. Schließlich sei es Winter und ein Wochentag. Da ist in der Elbphilharmonie nicht viel los. Deshalb rechnen wir nicht mit großen Menschenmassen.



Aber: Von wegen an Wochentagen im Winter ist nicht viel los! Tausende Kinder und Teenager sind da. Jemand sagt uns, dass heute 4000 Schüler für ein besonderes Event im Gebäude sind. An anderen Tagen hätten wir den Besuch verschoben, aber es ist mein letzter Tag in Deutschland und unser letzter gemeinsamer Ausflug, bevor wir uns in Namibia wiedersehen. Es bleibt uns nichts anderes übrig, als uns ins Getümmel zu werfen. Erst geht es die längste Rolltreppe Europas hoch. Die Rolltreppe ist außerdem besonders, weil sie nicht nur gerade nach oben, sondern auch noch in einen Bogen geht. Oben ist es rappendvoll. Die Konzertsäle sind gesperrt, aber wir können auf die Außenterasse hinaus gehen.

Die Aussicht von der Elphi ist wirklich sehenswert. Wir können oben einmal um das Gebäude gehen. Immer wieder tun sich neue Sichten von Hamburg auf. Das Wetter ist zwar nicht so toll, aber die tiefhängenden Wolken, durch die ab und zu ein Sonnenstrahl bricht, zaubern ein dramatisches Licht.





Wieder schaue ich über die Elbe zum Kai auf die andere Seite, hinüber zum weißen Frachter mit blauem Schornstein. Auf diesem Schiff werde ich einen langgehegten Traum verwirklichen: einmal in meinem Leben will ich mit einem Schiff nach Afrika fahren.



In der letzten Zeit wurde ich oft gefragt, warum ausgerechnet eine Frachtschiffsreise? Anita kann diesen Traum nicht verstehen, aber sie fährt nicht gerne Schiff. Zwei Stunden mit einer Fähre von Calais nach Dover sind ihr das höchste der Gefühle. Ich aber, ich will drei Wochen mit einem Schiff fahren. Richtig auf hoher See, wo kein Land mehr in Sicht ist, wo es nur Ozean und Himmel gibt. Warum?

Alle meine Vorfahren oder deren Vorfahren waren mit einem Schiff nach Afrika gereist. Die letzten Familienmitglieder, die so nach Afrika ausgewandert sind, waren meine Oma mit ihren beiden Töchtern: meine Mutter und meine Tante. Meine Mutter war damals ein siebenjähriges Mädchen gewesen. Es war 1948, kurz nach dem Krieg.

Bis Anfang der Siebziger Jahre war es noch üblich gewesen, mit einem Schiff zu reisen. Dann kamen aber die großen Boeings und ein Direktflug nach Südafrika und Namibia wurde möglich. Die beschwerliche, mehrwöchige Reise per Schiff musste nicht mehr sein. In 12 Stunden konnte man den afrikanischen Kontinent überqueren.

Jetzt will ich aber voll Retro gehen und auf einem Schiff nach Walvis Bay fahren. Der Traum einer Schiffsreise ist schon viele Jahre da, vielleicht inspiriert durch die Reise meiner Mutter als Kind, vielleicht auch inspiriert durch die Erzählungen im Geschichtsunterricht über die portugiesischen Seefahrer, die den Seeweg nach Indien um Afrika suchten. Es ist eine Art des Reisens, die ich noch nicht kenne und die ich mal erleben möchte.

Es gibt auch einen völlig praktischen Grund für eine Reise mit einem Schiff: Ich kann viel mehr Gepäck mitnehmen. Das habe ich, bei dieser Reise, dringend nötig, denn wir ziehen nach Namibia um und ich habe einige Dinge, die ich nicht im Umzugscontainer verschiffen möchte – zu viel für einen Koffer von 23 kg und einem Rucksack von 8 kg. Wäre ich Business-Class geflogen, hätte ich zwar doppelt so viel Gepäck mitnehmen können, aber ich hätte dann fast genauso viel gezahlt wie drei Wochen Frachtschiffreise. Auf einem Frachtschiff kann ich richtig viel einpacken. Ich habe zwei Koffer, eine prall gefüllte Reisetasche, eine weitere Kiste mit Fotoausrüstung und einen großen Rucksack dabei.

Wann, wenn nicht jetzt? Ein Lebensabschnitt – 20 Jahre Deutschland – geht zu Ende. Ein neuer Lebensabschnitt in Namibia beginnt. Vielleicht ist eine Schiffsreise bei so einem Einschnitt im Leben genau das Richtige? Ich werde genug Zeit haben, das alte Leben hinter mir zu lassen und auf das neue hinzufahren.

Wenn aber Schiff, dann mit einem Frachtschiff. Ein Passagierschiff mit tausenden Urlaubern, All-You-Can-Eat-Buffet, Animation und Entertainment ist nichts für mich. Das bin ich nicht. Darum habe ich im letzten Jahr eine Frachtschiffreise gebucht und nun ist der Tag da, an dem die Reise mit der *Bright Sky* losgeht.

Nach der Besichtigung der Elbphilharmonie ist es schon fast Zeit zum Hafen zu fahren. Aber ich will noch eine Apotheke besuchen. Das einzige, wovor ich mich bei einer Schiffsreise fürchte, ist Seekrankheit. Da ich noch nie – außer mit der Fähre von Calais nach Dover – mit einem Schiff gefahren bin, weiß ich nicht, wie ich auf heftiges Schaukeln reagieren werde. Tabletten habe ich schon dabei, aber eine Freundin hat mir von einem Armband gegen Übelkeit erzählt, dass Wunder gegen Seekrankheit wirken soll. Das will ich haben. Bei der Hafena Apotheke werde ich fündig.

Dann geht es los zum Schiff: durch den Hafen und über Brücken, über die Windhukstraße zum Kamerunkai. Erst haben wir Schwierigkeiten, die Einfahrt zum Kai zu finden, dann aber stehen wir vor der richtigen Schranke. Der Pförtner ist sehr freundlich. Ich stehe auf seiner Liste. Wir können bis zum Schiff selbst mit dem Auto fahren. Darüber sind wir, wegen der schweren Koffer, sehr erleichtert. Er öffnet die Schranke und wir fahren bis zur Gangway der *Bright Sky*.

Es ist kein Containerriese, sondern ein General Purpose Freight Ship – ein Frachter, der alles laden kann. Mit ihren 200 Metern Länge ist die *Bright Sky* aber auch kein Winzling. Noch ist sie nicht schwer beladen. Die Wasserlinie ist noch ein paar Meter über dem Wasser. Der Schiffsrumpf ist noch sehr hoch. Darüber, am Heck des Schiffes, türmt sich das Schiffsgebäude mit seinen sieben Stockwerken auf.

Ich gehe eine schwankende Gangway hoch an Bord. Ein netter Seemann zeigt mir das Büro, wo ich mich anmelde. Der Kapitän begrüßt mich und nimmt mir meinen Pass und Impfpass ab. Die Papiere bekomme ich zurück, wenn ich in Walvis Bay von Bord gehe.

Mir wird die Kabine gezeigt und die Erlaubnis gegeben, Anita auch an Bord zu holen. Wir schauen zu, wie meine Sachen in ein Netz gepackt und mit einem Kran hochgezogen werden. Dann kommt Anita auch an Bord.



Meine Kabine ist auf dem C-Deck, auf dem 5. Stockwerk. Sie ist recht groß und gemütlich eingerichtet. Es gibt eine Sitzbank mit Tisch, einen Schreibtisch, zwei Stühle, eine breite Koje, einen Schrank mit Entertainment Center, einen Kleiderschrank, eine Ablage, mehrere Regale und ein kleines Bad mit Dusche, WC und Waschbecken. Der Raum hat zwei Fenster mit Aussicht nach vorne. Anita ist nun auch überzeugt, dass es mir gut gehen wird.

Mein Gepäck ist zwar auf dem Schiff, aber ich weiß nicht wo. Anita geht wieder von Bord und ich mache mich auf die Suche nach den Koffern. Dann sehe ich den Steward, der mein Gepäck bis in meine Kabine schleppt.

Der Steward heißt Robert und ist sehr freundlich und hilfsbereit. Er ist, wie alle anderen Crew-Mitglieder, Pole. Bordsprache mit den nicht-polnischen Passagieren ist allerdings Englisch. Er zeigt mir noch das wichtigste in der Kabine, muss sich dann aber verabschieden, weil er noch das Laden der Vorräte für die Kombüse beaufsichtigen muss.

Nun muss ich mich von Anita und Penny verabschieden. Wir sehen uns erst in vierzehn Wochen wieder. Ich muss weinen, aber das ist mein letzter Abschied in Deutschland und es ist nicht für immer. Im Gegenteil, bald werden wir uns in Namibia wiedersehen und dann fängt für uns drei ein neuer Lebensabschnitt an.

Ich packe aus. Platz habe ich genug in meiner Kabine. Ich hätte sogar ein paar Koffer mehr mitnehmen können.

Dann gehe ich nach draußen, aufs Deck. Ich weiß, dass ich, wenn das Schiff im Hafen liegt, mich nur im Schiffsgebäude selbst und auf den hinteren Decks aufhalten darf und dort auch nur, wenn ich den arbeitenden Matrosen nicht im Weg stehe. Aber hinten ist niemand und ich fotografiere das beeindruckende Stadtpanorama mit Elbphilharmonie.





Es ist Zeit fürs Abendessen. Wir Passagiere essen in der Offiziersmesse. Es ist ein größerer Raum mit zwei Tischen, die jeweils sechs Menschen Platz bieten. Am Kapitänstisch essen auch der Chief Officer und der Chief Engineer sowie die Gäste. Die zweiten und dritten Offiziere und Ingenieure nehmen an dem anderen Tisch Platz. Robert serviert uns das Essen.

Es gibt noch einen anderen Passagier, Pierre aus der Schweiz. Seine Muttersprache ist Französisch, er kann aber auch sehr gut deutsch sprechen. Zu uns setzt sich noch ein deutscher Ingenieur, der Reparaturarbeiten beaufsichtigt und bis Antwerpen an Bord sein wird. Wir drei unterhalten uns angeregt.

Es ist nicht die erste Schiffsreise, die Pierre unternimmt. Er ist dreimal mit Containerschiffen und so einmal um die Welt gefahren. Nun will er mal mit einem General Purpose Freight Ship Nord-Süd fahren, bis nach Durban. Das Kap Horn hat er schon umschifft, nun ist es sein Traum einmal ums Kap der Guten Hoffnung schippern.

Pierre war schon mal in Südafrika und auch in Namibia. Überhaupt war er schon in über hundert Ländern. Ein weitgereister Mann, also. Der Ingenieur und Pierre vergleichen verschiedene Häfen und es ist sofort klar, dass Walvis Bay nicht zu den Häfen gehört, die man mal gesehen haben muss. Singapur und Shanghai – das sind richtige Häfen.



Der Kapitän teilt uns mit, dass das Schiff am Abend noch zu einem anderen Kai verlegt werden muss, damit Düngemittel geladen werden kann. Ich sitze abends in der Kabine und merke plötzlich, dass ein anderes Geräusch zu hören ist. Die Maschine wurde gestartet! Ich ziehe mir meine Jacke an und gehe aufs hintere Deck. Ich habe das Ablegen verpasst, wir sind schon auf der Elbe unterwegs. Ich muss erst noch lernen, die Maschinengeräusche zu interpretieren. Bei Övelgönne ziehen uns die Schlepper einmal 180 Grad um die eigene Achse, es geht wieder ein Stück die Elbe hoch und dann in den Köhlbrand rein. Bald fahren wir unter der imposanten Köhlbrandbrücke durch und nach einer Weile schubsen und ziehen uns die Schlepper an einen anderen Dock. Die Besatzung am Heck wirft Leinen auf den Kai und Hafentarbeiter legen die schweren Schiffstau über die Poller. Später lerne ich, dass diese Hafentarbeiter "Lines Men" heißen.



Draußen ist es eisig kalt. Es schneit. Ich gehe zwischendurch rein, um mir noch eine Fleecejacke und Mütze anzuziehen. Aber obwohl es Nacht ist und Schnee fällt – die Arbeit geht weiter. Die Kräne sind schon in Aktion. In der Nacht wird noch geladen. Morgen früh soll es dann richtig losgehen.

Es war ein ereignisreicher Tag. Und ich bin glücklich – trotz Abschied von Anita und Penny. Meine Kabine ist groß, warm und trocken. Es ist schön, auf den Spuren meiner Vorfahren zu sein und mit einem Schiff nach Afrika zu reisen. Die Packerei für den Umzug, der Abschied von Lommersum und überhaupt von Deutschland liegt hinter mir. Ich bin zwar noch im Hamburger Hafen, aber auf dem Wasser, nicht mehr auf dem Land. Ein neuer Lebensabschnitt fängt an.

18.1.2019 – Einmal Elbe und zurück



Es ist kurz nach sieben. Die Ladeluken werden geschlossen. Beim Frühstück erfahren Pierre und ich, dass der Start für 8:00 geplant ist.

Nach dem Frühstück zeigt Robert uns den Raum, in dem wir Wäsche waschen und trocknen können, und den Fitnessraum, in dem wir Sport machen könnten, wenn wir wollen. Dort gibt es auch ein Schwimmbad, aber es ist leer. Es ist eine Fehlkonstruktion: Bei hohem Seegang verteilt sich das Schwimmbadwasser im ganzen Raum.

Dann gehen wir ganz nach oben, in den 7. Stock, auf die Brücke. Hier ist noch nicht viel los. Nur der Third Officer hisst gerade eine Deutschlandfahne. Die Abreise steht unmittelbar bevor.

Kurz nach acht kommen die Schlepper. Die Maschine wird gestartet. Ich schnappe mir meine Kamera und gehe an Deck. Eigentlich wollte ich während des Auslaufens auf die Brücke sein, aber ich hatte festgestellt, dass, wegen der spiegelnden Fenster, nicht ganz so großartige Bilder machen könnte. Also an Deck.

Es ist eiskalt. In der Nacht zuvor hatte es geschneit und auf der Wetterseite des Schiffs liegt dickes, sehr rutschiges Eis. Auf der anderen Seite gibt es trockene Stellen. Auf die beschränke ich mich, während ich draußen bin.



Die Seile der Schlepper werden an dicken Poller auf der *Bright Sky* befestigt. Die Taue, die das Schiff an den Kai fixierten, werden mit großen Seilwinden eingeholt.

Dann geht es los. Zuerst ziehen die Schlepper uns langsam von der Kaimauer weg. Dann, mit genügend Abstand zieht der eine und schiebt der andere die *Bright Sky* so weit, dass sie sich einmal um 180 Grad dreht. Es geht los, Richtung Köhlbrandbrücke.

Das Wetter ist schön, obwohl es sehr kalt ist. Die Sonne scheint vom blauen Himmel und es wird so warm, dass das Eis langsam wegschmilzt.

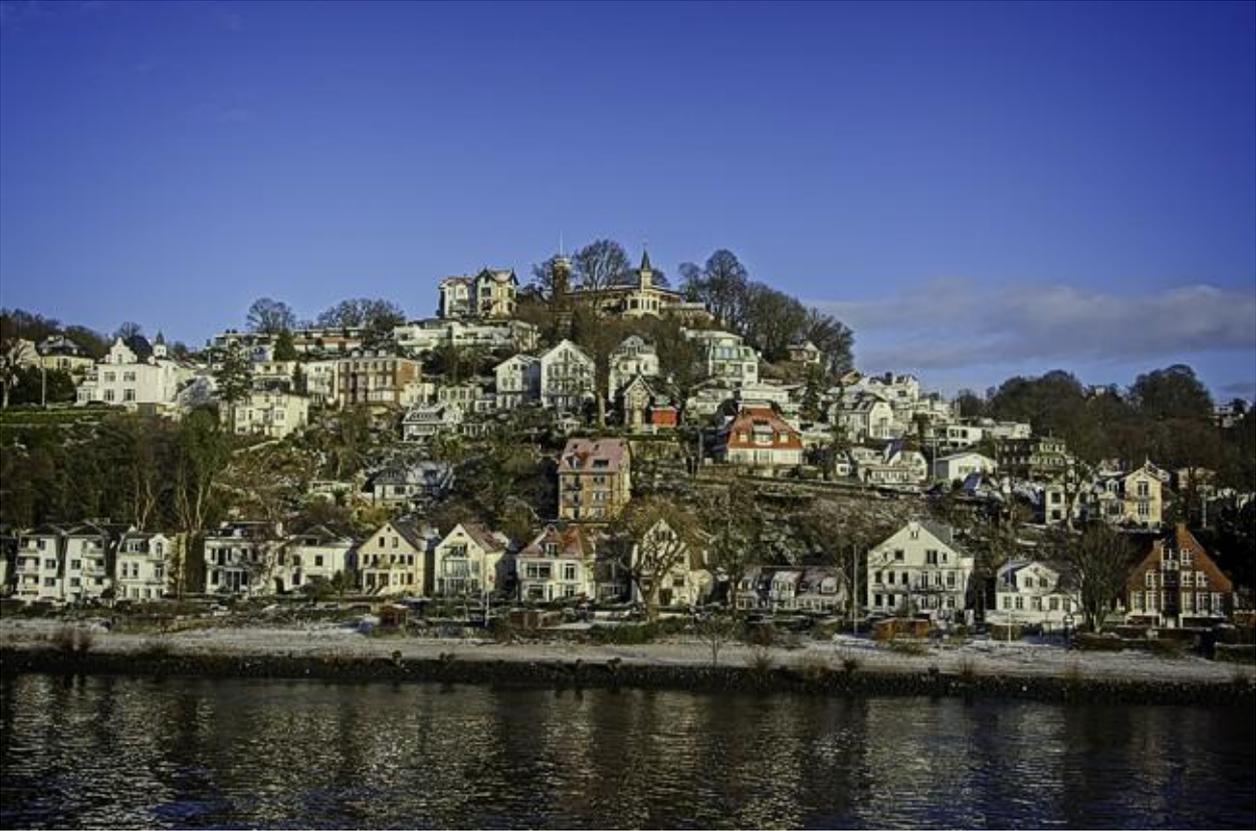


Wir werden unter der Köhlbrandbrücke hindurch bis zur Elbe geschleppt. Auf dem Fluss selbst habe ich einen sehr schönen Blick nach Richtung Osten, zur Hamburg City. Die Elbphilharmonie funkelt im Morgenlicht. Möwen fliegen umher.





Bald erreichen wir Övelgønne. Bei dem schönen Wetter sind viele Spaziergänger mit Hunden unterwegs.



Es geht an der großen Anlage von Airbus vorbei. Nun lassen wir Hamburg endgültig hinter uns. Der Lotse verlässt das Schiff. Ein anderer kommt an Bord. Von Hamburg bis zur Nordsee werden wir nacheinander von drei Lotsen begleitet werden.



Es ist zehn Uhr. Mir ist richtig kalt. Ich gehe hoch zur Brücke. Dort ist die Aussicht sehr schön, aber alle wirken ein wenig gestresst. Ich denke mir: "Es ist halt so beim Ein- und Auslaufen" und gehe still zur Seite, wo ich niemanden im Weg stehe.

Kurz danach spricht mich der Third Officer an. Es gibt ein Problem. Er bittet mich, die Brücke zu verlassen. Ein anderes Mal könnte ich gerne wiederkommen. Ich will wirklich niemanden stören und gehe zurück in meine Kabine, mache mir Tee und lese ein wenig.

Beim Mittagessen kommen nur zwei der Offiziere zum Essen. Robert teilt Pierre und mir mit, dass wir zurück nach Hamburg müssen. Es gibt ein Problem mit der Maschine. Und wirklich, kurz darauf dreht das Schiff.



Wir fahren die Elbe hinauf. Airbus wird wieder passiert. Die ersten Kräne im Hamburger Hafen sind schon zu sehen. Pierre und ich sind gespannt, wie es weiter geht. Mir ist ein Tag mehr oder weniger egal. Pierre hat aber nur einen Tag Puffer bevor er von Durban nach Madagaskar weiterreist.

Pierre erzählt mir beim Essen von seinen Reisen. Er liebt es, wie ich, in Wüsten zu unterwegs zu sein. Zweimal hat er ein Auto in der Sahara verloren. Im südlichen Afrika ist er auch schon viel gereist. Wir tauschen uns mit unseren Pannenerfahrungen auf Offroad-Wegen aus.



Um halb zwei ist die Elbphilharmonie in Sicht. Wir sind wieder in Hamburg.

Das Wetter ist nicht mehr schön. Wolken sind aufgezogen.

Wir legen wieder an. Dieses Dock hat, außer Poller, keine Infrastruktur. Da müssen erst Autos mit Winden kommen, um die schweren Ankertaue die Kaimauer hochzuziehen. Auf der anderen Seite des Beckens ist dagegen viel los. Ein riesiges Containerschiff wird dort von vier oder fünf Kränen gleichzeitig beladen.

Der Kapitän isst mit uns zu Abend. Pierre und ich fragen, ob das Problem gefunden sei. Er sagt, Ja, aber geht nicht weiter auf unsere Fragen nach mehr Details ein. Morgen früh soll es losgehen.

Später setzt sich der deutschsprachige Ingenieur zu uns an den Tisch. Er sagt, dass irgendwie Wasser ins Öl der Maschine gekommen sei. Dadurch sein ein Zylinder nach dem anderen ausgefallen. Ob es ein technischer Fehler ist oder menschliches Versagen lässt sich noch nicht sagen. Fest steht nur, dass zu viel Wasser im Öl ist und wenn man Glück hat, lässt sich Wasser und Öl mit einer Zentrifuge noch trennen. Wenn es aber erstmal emulgiert ist, wird es kompliziert. Jedenfalls wird das kontaminierte Öl gerade abgepumpt und der Tanker mit neuem Öl ist schon da. Heute Nacht wird nun alles gecheckt und dann geht es morgen früh los nach Antwerpen.

Für die Reederei wird diese Havarie teuer. Nicht nur muss der Liegeplatz in Hamburg, die Schlepper und die Lines Men bezahlt werden, auch in Antwerpen rechnet man morgen mit uns. Schüttgut soll geliefert werden. Der Lieferant wird den zusätzlichen Tag in Rechnung stellen, da er die Barge nicht benutzen konnte und am Sonntag kommt noch ein Zuschlag wegen Sonn- und Feiertagen drauf.

Ob wir schneller fahren werden, um die verlorene Zeit wieder einzuholen, muss die Reederei entscheiden. Schneller fahren bedeutet auch mehr Sprit und daher höhere Kosten. Das werden wir in Antwerpen erfahren.

In Antwerpen wird der Kapitän von Bord gehen und ein anderer Kapitän das Kommando übernehmen. Der neue wird seine Frau mitbringen. Dann bin ich nicht mehr der einzige weibliche Mensch an Bord.

Der Kapitän macht mich dezent auf einen Fauxpas aufmerksam: Ich hatte, als ich auf die Brücke ging, nicht um Erlaubnis gebeten, es zu dürfen, sondern war einfach rein gegangen. Nun sagt er, dass ich beim neuen Kapitän erst fragen sollte, bevor ich die Brücke betrete. Es kam kein Vorwurf, sondern nur dieser kleine Hinweis. Er ist ein Gentleman und ich mag ihn sehr.

Überhaupt Fauxpas. Ich mache wahrscheinlich andauernd Sachen, die ich nicht darf, aber nicht irgendwie absichtlich. Ich weiß es einfach nicht besser. Bis jetzt wurde ich noch nicht darüber aufgeklärt, wie ich mich zu verhalten habe. Darf ich an Deck? Wenn ja, wie? Mit oder ohne Helm? Mit oder ohne Warnweste? Keine Ahnung. Was ist bei Notfällen, zum Beispiel beim Einsatz des Rettungsbootes oder bei Mann über Bord? Der Ingenieur sagt, dass, sobald wir auf hoher See sind, es sicher noch dazu die eine oder andere Übung geben wird. Jetzt ist dazu keine Zeit und die Besatzung hat andere Sorgen. So mache ich es, wie ich es für richtig halte und so, dass ich niemanden im Weg stehe. Nur aus Bemerkungen von Pierre, der ja schon dreimal mit einem Frachter gefahren ist, leite ich ab, dass ich es bisher nicht immer ganz richtig gemacht habe.

Ich frage, ob es üblich sei, dass die gesamte Mannschaft von einer Nationalität sei. Pierre erzählt, dass er schon mit einer philippischen, einer kroatischen und einer ukrainischen Crew gereist sei. Der Kapitän erklärt, dass es heute eher unüblich ist, aber dass es die Arbeit an Bord ungemein erleichtert, wenn alle dieselbe Sprache sprechen und dieselbe Ausbildung hätten. MACS, die Reederei, legt Wert darauf, dass die gesamte Mannschaft von einer Nationalität ist und die Crews der MACS-Schiffe sind meistens polnisch.

19.1.2019 – Kolbenfresser

Beim Frühstück unterhalten Pierre und ich uns mit dem Ingenieur. Die Crew hat die ganze Nacht gearbeitet. Das Öl wurde ersetzt, die Leitungen gecheckt. Aber das Wasser hat ein wenig Schaden an der Maschine angerichtet. Der muss noch behoben werden. In zwei, drei Stunden laufen wir aus.

Ich frage ihn, was wäre, wenn das ganze irgendwo auf dem Atlantischen Ozean passiert wäre. Er sagt, dann würde man das Schiff treiben lassen und es reparieren. Die Crew kann das auch ohne Hafen, aber mit Hafen ist es einfacher.

Es ist ein chinesisches Schiff. Obwohl die Chinesen durchaus hochwertige Ingenieurskunst beherrschen und bis zur Rückseite des Mondes fliegen können, kommen hier eher Kindheitserinnerungen von Spielzeug "Made in Hong Kong" auf – das war nach ein paar Minuten kaputt gewesen. Hier an Bord habe ich schon in der kurzen Zeit ein paarmal den Satz "It's made in China" gehört, immer, wenn etwas nicht in Ordnung war. Zum Beispiel gestern. Da fiel an meinem Stuhl die Polsterung heraus. Robert sagte: "It's made in China" und wollte meinen Stuhl mit einem anderen austauschen. Als er den anderen Stuhl anhub, hatte er nur die Lehne in der Hand. Wir lachten und sagten im Chor: "It's made in China!".

Ob unser Maschinenproblem etwas mit der Tatsache zu tun hat, dass es sich um ein chinesisches Schiff handelt, weiß ich nicht. Vielleicht wird "It's made in China" in der Hinsicht eher als Ausrede benutzt. Aber wundern täte es mich nicht.

Pierre erzählt mir beim Frühstück von seiner Zeit in Südafrika. 1972 ist er mit 250 Dollar hingefahren und hat zuerst in den Goldminen in der Fahrstuhl-Logistik gearbeitet. Bis 1976 war er im Land gewesen.

Von Beruf her ist Pierre Winzer. Er hatte bei Genf in der Schweiz ein Weingut, das er im letzten Oktober bis auf 12 ha verkauft hat. Nun ist er im Ruhestand.

Beim Mittagessen sagen der Kapitän und Ingenieur, dass wir um 15:00 auslaufen werden. Aber 15:00 kommt und geht. Außer ein paar Starts und Stopps der Maschine passiert gefühlt nichts. Später erzählt der Ingenieur uns, dass in der vorigen Nacht sehr viel geschehen sei. Man hatte alles kontaminierte Öl abgelassen. Dann mussten Männer von der Crew in die Maschine reinkriechen – ja richtig rein – um dort alles zu säubern. Außerdem hatten sie die Stelle gefunden, wo das Öl mit Wasser verunreinigt wurde. Ein Teil war ausgefallen, also Materialfehler. "It's made in China!"



Beim Abendessen fragen Pierre und ich den Chief Officer, ob wir morgen auslaufen werden. Nein nicht morgen. Heute noch? "Monday". Montag? Erst übermorgen? Ich will noch einen Scherz machen, dass sie wohl die ganze Maschine austauschen wollen, aber seine besorgte Miene gab mir den Eindruck, dass genau das passieren könnte. Nein, nicht die ganze Maschine – sie ist zu groß. Aber es müssen wohl größere Teile ersetzt werden.

Nun, ich bin die Ruhe selbst. Ich sitze im Warmen und Trocknen und kann an meinem Computer rumwurschteln oder lesen. Selbst Pierre, der es wohl nicht mehr rechtzeitig bis nach Durban schaffen wird, ist entspannt. Bei seinen drei Reisen mit Schiffen habe er das schon oft erlebt. Es ist wohl üblich, dass solche Verzögerungen vorkommen. Und wenn man nach Afrika und in Afrika reisen wolle, sind Verspätungen vorprogrammiert.

20.1.2019 – Feuerwehr, Krankenwagen, Polizei

Heute habe ich verschlafen und das Frühstück verpasst. Gestern habe ich wohl aus Versehen, die Lautstärke des Smartphones auf stumm geschaltet. Jedenfalls hat der Wecker nicht geklingelt. Aber ich kann mir einen Kaffee kochen und habe noch holländischen Honigkuchen und Schokolade.

Vormittags schaue ich aus dem Fenster und sehe Feuerwehr, Krankenwagen und ein Polizeiauto neben dem Schiff stehen. Ist was passiert? Brennt es? Eine der vorderen Ladeluken ist auf und dort spielt sich das Geschehen ab. Ich kann nichts sehen, beobachte aber dann nach einer Weile, dass Sanitäter, Feuerwehrleute und Polizei wieder von Bord gehen. Später höre ich, dass ein Seemann einen Schwächeanfall hatte. Aber nichts Schlimmes.

Zum Mittagessen kommt ein Chinese an Bord, um mit dem Ingenieur zu sprechen. Ich denke erst, dass er ein Vertreter der Herstellerfirma ist, aber er ist von der Deutschen Lloyd, dem TÜV für Schiffe. Er unterhält sich mit dem Ingenieur über die kaputte Maschine. Wir erfahren, dass die Turbolader auch angegriffen sind und repariert werden müssen. Inzwischen ist von Dienstag als Abreisetag die Rede.

Der Chinese plaudert noch ein wenig über wie und warum Reedereien Geld sparen und wie die kleinen Reedereien durch die Kampfpreise der Großen kaputtgehen. Und dann die Sache mit den Kapitänen. Ein deutsches Schiff ist rechtlich gesehen deutsches Hoheitsgebiet. Deshalb muss der Kapitän eines deutschen Schiffes Deutscher sein. Aber es gibt kaum deutsche Kapitäne. Die Menschen, die in Nautik ausgebildet werden, brauchen praktische Erfahrung auf einem Schiff, um Kapitän zu werden. Aber, da sie studiert haben, sie sind zu teuer für die Reedereien. Inzwischen wurde die Kapitänsregel ein wenig aufgeweicht – inzwischen muss auf einem deutschen Schiff zumindest ein EU-Bürger Kapitän sein. Der Chinese erzählt aber auch, dass manche mit sehr fragwürdigen Kapitänspatenten eingestellt wurden. Aber so sparen die Reedereien Geld und Geld ist das Wichtigste in der Schifffahrt.

Die *Bright Sky* ist kein deutsches Schiff, sondern auf den Marshallinseln registriert. Da ist es egal, woher der Kapitän kommt.

Pierre und ich haben auf Google Maps den schnellsten Weg zur Innenstadt gefunden: zu Fuß bei Blohm und Voss vorbei und durch den Elbtunnel durch. Morgen wollen wir dann schauen, ob wir in die Stadt gehen und ein bisschen was einkaufen.

Beim Abendessen plaudere ich mit dem Kapitän. Er bestätigt, dass wir frühestens am Dienstag auslaufen werden. Es ist in Ordnung, wenn Pierre und ich morgen in die Stadt gehen wollen.

Auf der Reise werden wir die Möglichkeit haben, das Satellitentelefonnetz der Seeleute zu benutzen. Das ist viel preiswerter als die Satellitentelefonnetze, die ich bisher benutzt habe. Ich habe schon eine App auf mein Mobiltelefon installiert. Damit kann ich dann über das Satellitentelefonnetz anrufen. Pierre spricht davon, dass er vor zwei Jahren 1,50 € für ein vierzigminütiges Gespräch gezahlt hat. Mit den Preisen kann ich gut leben.

Pierre war heute Nachmittag in Hamburg. Er ist durch den Elbtunnel gelaufen und war begeistert. Also werde ich morgen auch durch den Tunnel gehen. Es ist sehr glatt. Wir hatten heute den ganzen Tag über dicken Nebel. Bei Temperaturen um die 0 Grad wird es dann rutschig.

21.1.2019 – Hamburg ist eine schöne Stadt

Nach der grauen Nebelbrühe von gestern ist heute schönes Wetter mit klarem Himmel.

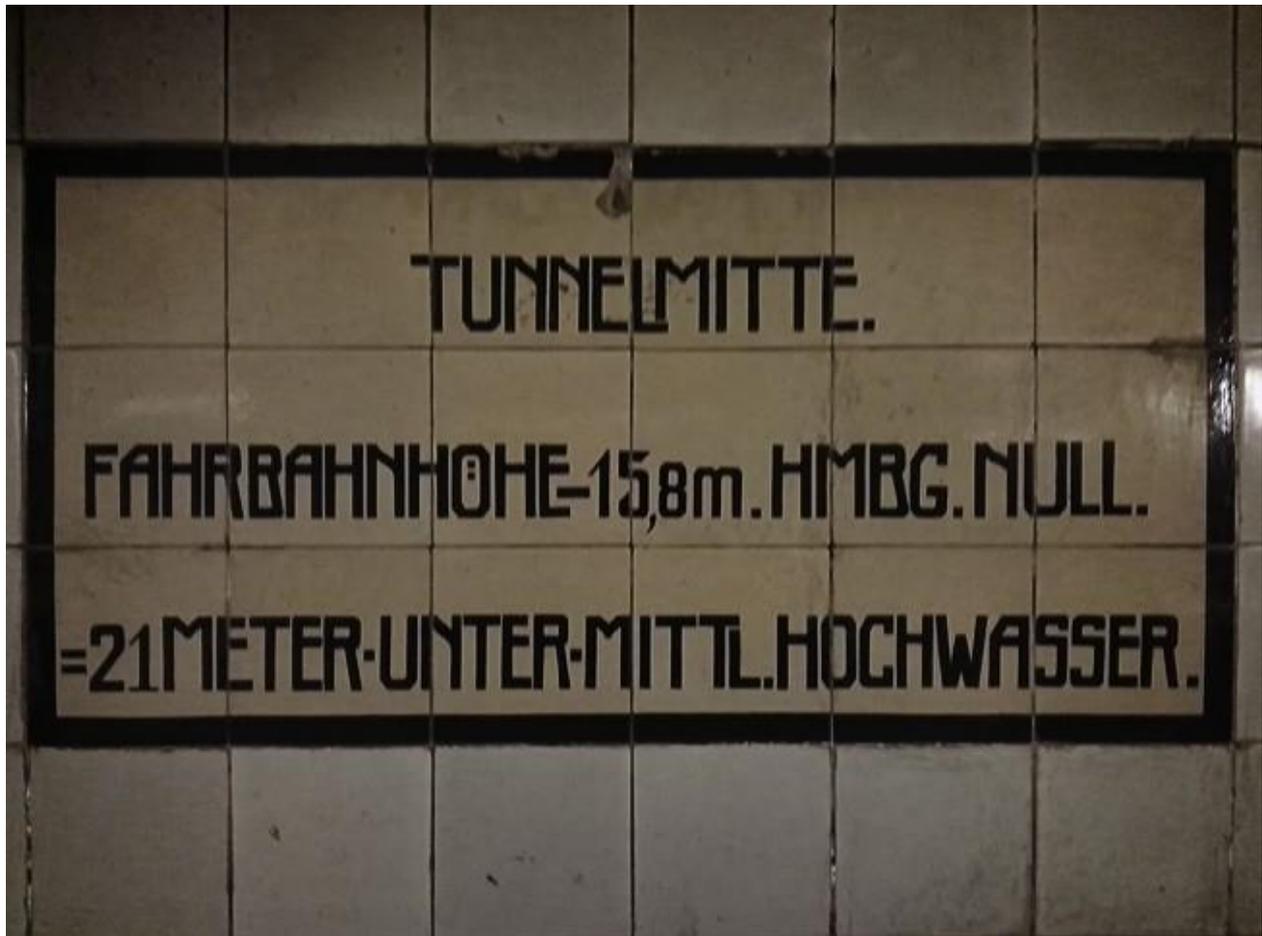
Pierre und ich gehen um 9:30 in die Stadt. Vor ein paar Tagen hätte ich nicht gedacht, dass ich so schnell wieder deutschen Boden betreten werde, aber meine Vorräte, die bis Antwerpen reichen sollten, gehen zur Neige. In den letzten Tagen hätte ich zwar an Land gehen können, aber es war kalt, das Deck und die Gangway war vereist, und ich wollte nicht irgendwo ausrutschen und mir einen Fuß verstauchen. So blieb ich in meiner warmen Kabine.





Eigentlich will ich, vor allem auf dem Rückweg mit den Einkäufen, mit der Fähre über die Elbe fahren, aber Pierre war gestern schon via Elbtunnel in die Stadt gegangen und will ihn mir unbedingt zeigen. Am Ende bin ich froh, dass er darauf bestanden hat. Wir gehen die Treppen hinunter, vorbei an den Aufzügen für Autos und dann in den Tunnel hinein. Dieses Bauwerk ist über 100 Jahre alt. Während wir durch den Tunnel unter der Elbe hindurch laufen, stelle ich mir vor, wie oben ein großes Schiff wie die *Bright Sky* über uns hinweg fährt.





Wir fahren mit der U-Bahn bis zum Jungfernstieg und schauen uns ein wenig um. Beim Apple Store gehen wir hinein, damit Pierre die Satellitentelefon-App auf sein iPhone laden kann. Es hat ihn gestern geärgert, dass ich die App im Google Playstore sofort gefunden hatte, er mit seinem iPhone nicht. Aber die junge Frau bei Apple ist sehr hilfsbereit und bald hat er alle Apps, die er braucht, um von hoher See nach Hause zu telefonieren. Wir nutzen die Gunst der Stunde oder vielmehr das freie WiFi bei Apple um uns via WhatsApp bei der Welt zu melden.

Pierre ist, wie ich, ein Freund von Navigation-Apps auf dem Smartphone. Wir vergleichen unsere Apps während wir durch die Straßen Hamburgs gehen. Ich benutze Locus Maps auf meinem Android-Gerät, er Maps.me auf seinem iPhone. Ich weiß, dass Maps.me eine sehr beliebte App ist und schaue sie mir an. Bei Maps.me ist es sehr viel einfacher Kartenmaterial zu laden und ich entscheide mich, umzusteigen.



Wir spazieren wir durch die Gassen um den Jungfernstieg und sind beide der Meinung, dass Gucci, Prada und Co. völlig überbewertet sind. Ein schöner Buchladen oder Globetrotter ist mehr unser Ding und dort verweilen wir eine Weile.

Am Mittag beginnt es in großen Flocken zu schneien. Wir sind beide hungrig. Pierre schlägt vor, ins portugiesische Viertel zum Mittagessen zu gehen, denn um den Jungfernstieg herum gibt es ja kein richtiges Essen, sondern nur McDonald und ähnliches. Beim Essen ist es ihm wichtig, dass es nicht einfach aus Convenience Food dahingerotzt wird. Diese Einstellung ist mir sympathisch und so fahren wir mit der Bahn zurück zu den Landungsbrücken und machen uns auf ins portugiesische Viertel. Da kennt er sich aus, hatte er doch dort in einem Hotel übernachtet. Leider ist sein Lieblingsrestaurant mittags geschlossen und so nehmen wir das nächste portugiesische Restaurant, welches uns nett erscheint.

Da Pierre bis zum letzten Oktober hauptberuflich Winzer war, übernimmt er die Auswahl des Weins. Ein trockenen VINO Verde aus Nordportugal soll es sein und der ist tatsächlich sehr lecker. Trocken, aber sehr fruchtig. Ich passte meine Essensauswahl dem Wein an und wähle Thunfischsteak. Er nimmt Muscheln. Der Thunfisch enttäuscht mich. Er ist zwar innen noch rosa, aber dennoch schon zu trocken und das Essen insgesamt ist fad. Ein bisschen Salz gibt Abhilfe, aber ich bin nicht ganz so glücklich mit meiner Auswahl wie er mit seinen Muscheln. Aber der Wein wiegt alles auf.

Gleich um die Ecke ist ein großer Supermarkt, wo wir alles finden, was wir brauchen. Ich gehe noch in eine Apotheke, um Immodium zu kaufen. Das ist ein Medikament, das ich nicht eingepackt hatte,

von dem ich aber glaube, dass es eventuell auf hoher See bei einem akuten Anfall von Durchfall nützlich sein könnte.

Zufrieden mit unseren Einkäufen gehen wir zu den Landungsbrücken zurück und kehren nochmal in eine Kneipe ein, um ein Bierchen zu trinken. Es gibt Duckstein! Wann werde ich in meinem Leben nochmal Duckstein trinken können? Es ist köstlich. Nach dem Wein und Bier bin ich ziemlich k.o. Soviel Alkohol habe ich seit langer Zeit nicht mehr getrunken.

Wir machen uns auf dem Heimweg, wieder durch den Tunnel. Da Pierre gestern schon mal die Strecke gelaufen ist, weiß er aus Erfahrung, wo man sich auf der Hafenseite verlaufen kann, wenn man den offensichtlichen Weg nimmt. Dann steht man nämlich vor dem Schiff, aber auch vor einem hohen Zaun. So gehen wir zielsicher den richtigen Weg und sind bald wieder an Bord.

Der Ingenieur ist guter Dinge. Die Ersatzteile für die Turbolader sind auf dem Weg. Sie kommen aus Bayern und der LKW war leider in einen Stau geraten. Es wird entweder in der Nacht oder am Morgen in Hamburg eintreffen. Vormittags wird man es einbauen, nachmittags testen und abends auslaufen. Ich traue diesen Prognosen nicht mehr und gehe eher von übermorgen aus, aber vielleicht werde ich positiv überrascht?

Beim Abendessen ist die Mannschaft auch gut drauf. Vielleicht ist das Schlimmste tatsächlich überstanden und können wir morgen auslaufen.

22.1.2019 – Vielleicht heute?

Beim Frühstück sind alle Anwesenden guter Dinge. Die erwarteten Ersatzteile sind soeben eingetroffen. Der Ingenieur meint, dass er und sein Team sie heute Vormittag einbauen können. Heute Nachmittag würde man es testen. Heute Abend soll es losgehen.



Beim Mittagessen diskutieren Pierre und ich über die Bilder in der Offiziersmesse. Im Büro und in den anderen für alle zugänglichen Räume hängt die übliche nichtssagende "Kunst" herum, wie man sie sonst aus Arztpraxen und Bürogebäuden kennt. Hier aber sind Fotografien von Vögeln. Man sieht, dass sie von einem Schiff aus fotografiert wurden. Besonders ein Bild beeindruckt mich. Es zeigt einen fliegenden Pelikan von oben. Aus dieser Perspektive kennt man die Vögel ja gar nicht. Pierre sagt, es ist ein Puffin. Es ist auf keinen Fall ein Puffin! Google wird zu Rat gezogen. Puffins sehen völlig anders aus. Aber ich merke, dass Pierre fast alle Seevögel Puffins nennt. Der Vogel auf diesem Bild ist aber ganz klar ein Pelikan. Ich schaue es mir öfters an, wenn ich auf Robert mit dem Essen warte.

Mittags kommt der Chief Electrician und richtet mir das Satellitentelefonnetz auf dem Telefon ein. Nein, das Smartphone ist nicht plötzlich in der Lage, Signale vom Satelliten zu empfangen. Das Ganze läuft via VoIP und WiFi. Jetzt kann ich mit meinem Smartphone über Satelliten mit der ganzen Welt telefonieren. Die Kosten sollen sich auf 0,05 U\$ pro Minute belaufen.

Im Gang vom C-Deck hängt ein Plan vom Schiff – alle Decks und Laderäume sind darauf eingezeichnet. Ich stehe manchmal davor und orientiere mich. Die *Bright Sky* ist wie folgt aufgebaut:

Die *Bright Sky* hat sieben obere Decks. Wenn man über die Gangway das Schiff betritt, ist man auf dem Upper Deck. Dann geht es eine Treppe hinauf zum Poop Deck. Von dort aus kann man das Schiffsgebäude betreten. Im Gebäude sind auf der Ebene des Poop Decks die Büros, Aufenthaltsräume, Essräume und die Küche.

Darüber liegen dann aufsteigend die Decks A, B, C und D. Hier ist die Crew untergebracht. Ich habe meine Kabine auf dem C-Deck. Bei mir auf dem Gang wohnen noch der Chief Engineer, der Elektriker und der Koch. Auf der anderen Seite des C-Decks hat der Kapitän seine Räume und Büro.

Auf dem D-Deck gibt es den Aufenthaltsraum der Offiziere, die Owner's Cabin, also die Räumlichkeiten des Schiffeigentümers und eine Kabine für den Lotsen. Da der Eigentümer des Schiffes nie mitreist, wird in der Owner's Cabin ein Passagier untergebracht. Sie ist eine Suite mit Wohn- und Schlafzimmer und größer als meine Kabine, die "nur" für den 4. Ingenieur gedacht ist, den es in der Besatzung nicht gibt. Pierre hat sich dort eingemietet.

Ganz oben, über dem D-Deck, ist die Brücke. Von den großen Fenstern dort hat man die beste Aussicht auf das ganze Schiff. An beiden Seiten sind Balkone, die die Mannschaft "Wings", also Flügel, nennen. Die Balkone dienen nicht nur als Aussichtsplattform für Fotografinnen, sondern wird bei engen Passagen und beim An- und Ablegen auch genutzt, um das Schiff zu steuern.

Es gibt also über dem Upper Deck sechs Stockwerke. Dabei muss man sich die Etagen nicht ganz so hoch vorstellen, wie die Zimmerhöhe eines normalen Hauses. Ich schätze mal die Deckenhöhe in meiner Kabine auf 2,20 m.

Das Upper Deck liegt 16,4 m über der tiefsten Stelle des Schiffes. Wenn die *Bright Sky* vollgeladen ist, ist die Wasserlinie auf 11,8 m über dem Kiel. Das bedeutet, dass das Upper Deck mindestens 4,6 m über dem Meer liegt.

Begangen werden die verschiedenen Decks über Treppen. Im Schiffsgebäude selbst ist eine Innentreppe, aber auch vom hinteren Deck kann man von außen Treppen bis hoch zur Brücke gehen. Es gibt keine Aufzüge und darum ist eine Reise auf so einem Frachtschiff für Menschen mit Gehbehinderungen nicht machbar.

Man kann vom Poop Deck auch noch in den Schiffsrumpf selbst runtergehen. Eine Etage tiefer als das Poop Deck und auch tiefer als das Upper Deck befindet sich noch ein für Passagiere zugänglicher Bereich. Hier liegt der Waschraum mit Waschmaschinen und Trockner und der Fitnessraum, der mit einigen Sportgeräten und einer Sauna ausgerüstet ist.

Unter dieser Ebene liegen noch ganz viel wie Tanks und natürlich, mindestens 10 m hoch, der Maschinenraum. Gestern habe ich mit dem Chief Engineer gesprochen. Sobald wir auf See sind und sich die Lage ein wenig beruhigt hat, dürfen Pierre und ich uns mal das Monster anschauen.

Dieses Schiffsgebäude macht aber nur den kleinsten Platz auf dem Schiff aus. Gerade 18 von den insgesamt 199 m Länge werden davon beansprucht. Nach vorne gibt es fünf große Frachträume. Während der Fahrt sind sie geschlossen und wenn sie offen sind und beladen werden, ist es für uns Passagiere nicht erlaubt, dort spazieren zu gehen. Zu gefährlich ist es unter der schwebenden Last herumzulaufen. Wir dürfen dann gerade mal zur Gangway und wieder zurück.



Nachmittags gehe ich nach draußen, um die Köhlbrandbrücke zu fotografieren. Der Sonnenuntergang ist aber nicht gerade spektakulär. Es ist kalt, aber trocken. An einer Stelle gibt es noch Eis und ich muss aufpassen, dass ich nicht ausrutsche.

Beim Abendessen sagt der Kapitän, dass wir nicht vor Mitternacht auslaufen werden. Am Nachmittag und Abend war die Maschine getestet worden.

23.1.2019 – Wir üben den Notfall

Mitternacht kommt und geht. Wir laufen nicht aus.

Wir sind beim Frühstück und wollen natürlich wissen, wie der Stand der Dinge ist. Keiner weiß, wann es losgeht, keiner macht mehr Versprechen. Der Ingenieur ist soooo frustriert. Er hat das Problem identifiziert, weiß aber nicht, wie er es beheben kann. Es handelt sich um vier von sieben Ventilen, wovon zwei ersetzt wurden. Immer wenn er alles auseinander, gecheckt und wieder zusammengebaut hat, funktionieren sie für kurze Zeit und dann wieder nicht. Er hat bis heute früh um 5:00 gearbeitet und ähnelt mittlerweile einem Zombie.

Pierre: "Vielleicht sollten wir einen Hexentanz um die Maschine machen." Der Kapitän: "Ja, das Problem ist nur, wo bekommen wir die Hexe her?" und zwinkert mir zu. Ich: "Nicht ich! Ihr müsst eine in Hamburg finden, die auf ihren Besen einfliegt!"

Es ist nicht so, als ob der Ingenieur allein ist. Es gibt noch mehrere Ingenieure an Bord, die ihn unterstützen und in den letzten Tagen hat man wohl schon viele Menschen in ganz Europa kontaktiert in der Hoffnung einen Rat zu bekommen.

Gestern habe ich den Chinesen von der Deutschen Lloyd mit ölverschmiertem Overall gesehen. Er konnte die *Bright Sky* nicht zum Auslaufen freigeben. Ich frage, ob Schiffe, wie Autos, auch regelmäßig zum TÜV, bzw. Von der Deutschen Lloyd überprüft werden müssen. Der Kapitän gibt bereitwillig Auskunft:

Schiffe, die in europäischen Häfen einlaufen, werden einmal im Jahr überprüft und alle fünf Jahre kommen sie aufs Trockendock für eine Generalüberholung. Manchmal scheuen die Eigentümer die hohen Wartungskosten und erpressen die Reedereien: Wenn ihr das Schiff nicht so nehmt, wie es ist, ziehe ich es aus der Reederei heraus. Die Reedereien gehen manchmal darauf ein, da es um große Gewinne geht, aber wenn es auffliegt, können sie bis zu zwei Jahren suspendiert werden und dann sind die Gewinne natürlich weg. Das ganze System macht also die Schifffahrt sicherer.

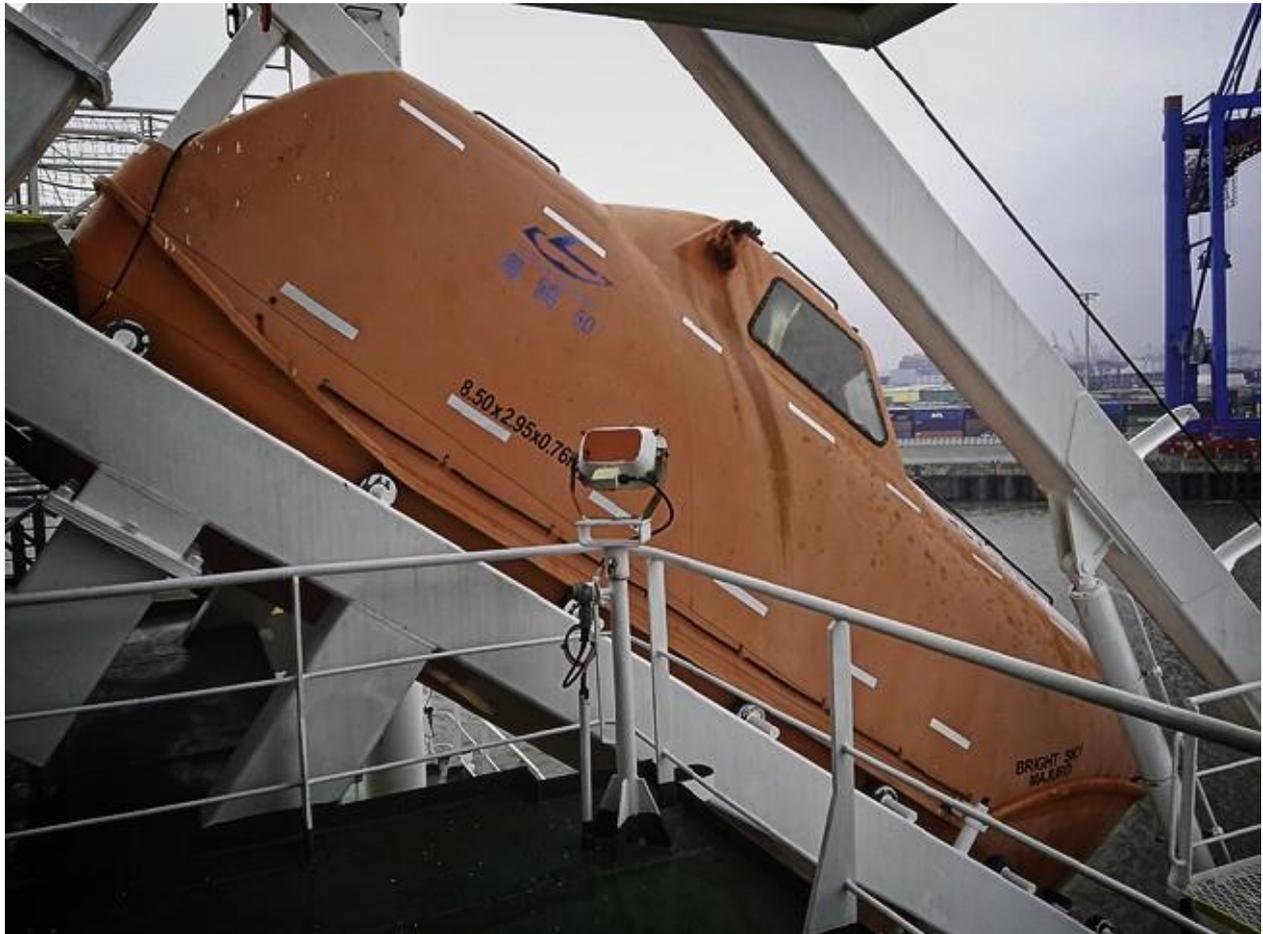
Wenn ich eins gelernt habe in der Woche, dann ist es, dass es sich in der Schifffahrt einzig und allein ums Geld dreht. Jeder will dran verdienen: die Reedereien, die Schiffseigentümer, die Häfen. Riesige Summen an Euro werden da hin und her verschoben.

Apropos Geld: ich habe heute gelernt, dass eine der Luxusyachten in Monaco eine Million Euro pro Meter Länge kostet. Und die Wartungskosten pro Jahr sind 10 Prozent des Neupreises.

Vor dem Mittagessen müssen Pierre und ich mit unserer Rettungsausrüstung, die wir jeder im Schrank haben, zum Third Officer auf die Brücke. Bei der Rettungsausrüstung handelt es sich um eine orange Schwimmweste, einen noch orangenen Neoprenanzug, der, bis aufs Gesicht, den ganzen Körper bedeckt, eine gelbe Warnweste und einen Helm. Der Third Officer erklärt uns alles, was mit Notfällen zu tun hat. Wir kennen jetzt das Alarmsignal (7 kurz, einmal lang) und wissen, wie wir Rettungsanzug und Schwimmweste anziehen müssen.

Dann gehen wir zum großen Rettungsboot, das draußen, vom D-Deck aus betreten werden kann. Es hängt hinten, mit einer 45 Grad Neigung am Schiff auf zwei Schienen. Wir klettern hinein und lernen, wo im Boot Wasser, Nahrungsmittel und Leuchtraketen sind. Es gibt 40 Sitze mit

Sicherheitsgurten. Da sich 25 Personen an Bord befinden, ist also genug Platz für alle. Die Sicherheitsgurte sind dringend notwendig, denn im Notfall fällt das Rettungsboot aus den 6. Stock ins Wasser. Alle sitzen mit dem Gesicht nach hinten, nur der Steuermann hat einen Sitz nach vorne. Wenn alle angeschnallt sind, wird die Halterung gelöst und das Boot fällt ins Meer. Das können – je nachdem ob das Schiff sinkt oder nicht – über zwanzig Meter sein.







Vor dem Rettungsboot ist der Sammelpunkt, an dem sich alle treffen müssen, wenn ein Alarmsignal ertönt. Der dritte Offizier verspricht uns, dass, wenn wir auf hoher See sind, die Notfallübungen wie "Abandon Ship", "Man over Board" und "Fire" regelmäßig geübt werden. Von uns Passagieren wird erwartet, dass wir daran teilnehmen. Sobald wir den Alarm hören, sollen wir uns warme Sachen anziehen und auf die Ansage über die Sprechanlage lauschen. Da wird uns gesagt werden, welche Übung es ist, und was wir zum Sammelpunkt mitnehmen müssen. Das mindeste sind immer der Helm und die Schwimmweste.



Dann gehen wir einmal bis ganz vorne ans Schiff. Auf dem Weg dahin zeigt der Third Officer uns noch die Rettungsringe und die Feuerlöscher. Schließlich erklärt er uns noch, wie wir eins der fünf Schlauchboote, die übers Schiff verteilt in weißen Tonnen aufbewahrt werden, aus der Hülle befreien und, wenn es dann im Wasser ist, richtig aufrichten können. Diese Information wird uns allerdings nur theoretisch gegeben. Verständlicherweise will er nicht ein Schlauchboot aus der Tonne herausholen.

Zum Schluss sehen wir noch das kleine Boot, das mit einem Davit ins Wasser gelassen werden kann. Es wird vor allem dann benutzt, wenn jemand über Bord gegangen ist, um eben diese Person wieder aufs Schiff zu holen.

All diese Ausrüstung wird regelmäßig getestet. Die Schlauchboottonnen werden immer wieder mit neuen Tonnen ausgetauscht. Die alten Tonnen werden von einer Firma an Land geöffnet, die Schlauchboote werden überprüft und dann wieder verpackt. Die beiden großen Boote, das Rettungsboot und das Boot am Davit werden von der Mannschaft gecheckt. Und der Third Officer hat die Aufgabe, regelmäßig die Neoprenanzüge auf Löcher zu überprüfen und die Reißverschlüsse der Anzüge mit Fett gängig zu halten.

Ich hoffe, dass ich das Gelernte nie brauche. Der Kapitän sagt beim Mittagessen, dass Notfälle äußerst selten vorkommen, aber es kann passieren, dass jemand über Bord geht oder die Mannschaft das Schiff verlassen muss. Dann gibt er uns den Rat, dass wir im Notfall zuallererst an uns selbst denken sollen. Wir brauchen niemanden zu retten, jeder sollte sich selbst retten.

Pierre erzählt mir, dass er Wäsche waschen wollte, aber nicht konnte, da die Wasservorräte im Augenblick knapp sind. Das Schiff hat nämlich eine Entsalzungsanlage. Alles Trinkwasser an Bord wird aus Meerwasser gewonnen. Da wir im Hafen sind und das Wasser zu schlammig für die Anlage ist, wird im Augenblick kein Wasser gewonnen. Allerdings sollen die Vorräte bald von einem Tankschiff aufgefüllt werden.

Beim Abendessen erfahren wir, dass weitere Ersatzteile bestellt wurden, die, zum Glück ganz in der Nähe vorrätig sind. Morgen werden sie eingebaut und vielleicht fahren wir morgen Abend los. Ich bin inzwischen sehr skeptisch bei solchen Prognosen und halte es mit dem Third Officer: "Maybe today, maybe tomorrow, maybe next week."

24.1.2019 – Missglückte Reparatur

Nachrichten von der Schiffsfront beim Frühstück sind: Man hat die Einheit gefunden, die für den Fehler beim Turbolader verantwortlich ist. Ersatzteile gab's in Holland, wurden geliefert und werden gerade eingebaut. Dann soll alles getestet werden. Wenn's gut geht, laufen wir heute Nachmittag aus. Pierre darf nochmal in die Stadt. Vor 16:00 Uhr wird keine Gangway hochgezogen.

Beim Mittagessen sagt der Kapitän, dass er schlechte Nachrichten habe: die Reparatur ist nicht geglückt. Wir müssen noch ein paar Tage Hamburg bleiben. Er selbst geht morgen von Bord. Ein neuer Kapitän mit Ehefrau und ein paar neue Seeleute kommen an Bord.

Der Koch ist, wie alle anderen Seeleute, ein Pole. Deshalb gibt es hauptsächlich polnische Küche. Kohl und Rote Beete sind ein fester Bestandteil dieser Küche. Am Anfang war ich noch skeptisch, ob mir das Essen so auf die Dauer schmecken wird, aber inzwischen bin ich Fan vom Koch. Jede Mahlzeit, die Robert, der Steward, uns aufischt, ist ausgezeichnet.

Robert ist ein Lieber. Er hat meistens einen leicht besorgten Blick, weil er alles richtig machen will und deshalb sofort sehen will, wenn etwas nicht in Ordnung ist. Sein Englisch ist gut, aber man merkt, dass es nicht seine erste Sprache ist. So wählt er seine Worte immer mit Bedacht und Ernst und schaut dann, besorgt, ob wir ihn auch verstanden haben. Aber er kann auch Lächeln und ich versuche immer ein wenig mit ihm zu plaudern. Heute gibt es zum Mittagessen Kohlrouladen. Robert benutzt aber den polnischen Ausdruck, erklärt, worum es sich handelt und sagt dann: "It's a typical polish dish." Ich antworte: "Oh, it's also a typical german dish. We call it 'Kohlroulade'." Darüber spricht er wohl mit dem Koch, denn nach einer Weile kommt er zurück und will nochmal wissen, wie der deutsche Ausdruck ist. Wir üben ein wenig "Kohlrouladen" zu sagen und dann geht er zurück in die Küche, "Kohlrouladen. Kohlrouladen" murmelnd.

Am Nachmittag besuche ich Pierre in seiner Kabine, die "Owner's Cabin", eine Suite mit Schlafzimmer und Wohnzimmer auf dem D-Deck. Pierre zeigt mir Fotos aus den 70er Jahren, als er durch Afrika getrampt ist. Einmal Cape to Cairo.

Aber eigentlich will er mit mir über die Situation an Bord sprechen. Er hat mit einem der Offiziere geredet. Die Ersatzteile, die geliefert wurden, waren nicht die richtigen. Jetzt sucht man ganz verzweifelt in Deutschland und allen seefahrenden Nachbarländern, um sie in die Hände zu bekommen. Wir werden noch ein paar Tage hier sein. Wenn wir dann irgendwann mal losfahren, werden Porto und Port Elizabeth von der Route gestrichen. Walvis Bay ist aber noch drauf, da es ein wichtiger Hafen für die Reederei ist. Pierre wird vielleicht auch nicht rechtzeitig nach Kapstadt kommen. Nun überlegt er, ob er in Walvis Bay aussteigt und dann nach Johannesburg fliegt oder ob er den Traum vom Schiff ganz aufgibt. Seine Reiseagentur spricht gerade mit der Reederei wegen Kostenrückerstattung. Ich fände es schade, wenn er nicht mehr mitkommt. Inzwischen ist er mir richtig ans Herz gewachsen.

Als der Ingenieur ihn vor ein paar Tagen darauf angesprochen hatte, hat Pierre gesagt, dass es nicht ein Ziel in seinem Leben ist, alle Länder der Welt zu bereisen. Und ich denke auch, dass er das glaubt. Aber er zeigt mir heute auch eine Weltkarte, in der er alle Länder, in denen er schon mal in seinem Leben war, mit Marker gekennzeichnet hat. Neulich war er ein paar Tage in Kopenhagen. Dänemark war sein 106. Land. Jetzt, wo er nicht mehr arbeiten muss, kann er auch zu anderen Jahreszeiten als

im europäischen Winter verreisen. Von Südafrika will er weiter nach Madagaskar, Réunion und Mauritius. Ihm ist es jetzt wichtiger, nach Madagaskar und Mauritius, wo er noch nicht war, zu kommen, als mit einem Schiff ums Kap der Guten Hoffnung (wo er schon war) zu fahren. Zwar hätte er gern das eine mit dem anderen verbunden, aber wenn er wählen muss, wählt er Madagaskar, Mauritius und Réunion. Wenn die *Bright Sky* nicht bald ablegt, sodass er zumindest bis nach Walvis Bay kommt, wird er die Schiffsreise aufgeben.

Meine Prioritäten liegen anders. Ich will einmal in meinem Leben mit einem Schiff von Europa nach Afrika fahren. Deshalb werde ich auf der *Bright Sky* bleiben. Die einzige Alternative für mich wäre ein anderes Schiff.

Beim Abendessen erzählt Pierre, dass seine Anfrage bei der Reiseagentur Wellen geschlagen hat. Er hatte am Nachmittag einen Anruf von MACS, der Reederei bekommen und sich da ein wenig die Hierarchie hochtelefoniert. Jedenfalls kommt jemand von MACS morgen zum Frühstück, um sich nach dem Stand der Dinge zu erkundigen. Der Kapitän ist auch schon informiert und nicht sonderlich davon begeistert, an seinem letzten Arbeitstag noch Management der Reederei an Bord zu haben, schon gar nicht nach dem heutigen Tag, wo die Reparatur so in die Hose gegangen war.

Der Kapitän erzählt uns, dass es mit der Reparatur doch schneller gehen könnte. Die Ersatzteile waren zwar noch nicht gefunden worden, aber es gibt eine Firma in Hamburg, die die kaputten Teile reparieren könnte. Vielleicht fahren wir doch schon morgen los. Pierre sagt, dass er dann doch noch bis nach Walvis Bay mitkommen würde.

25.1.2019 – Entweder morgen oder Mittwoch

Nach dem Aufstehen schaue ich aus dem Fenster und sehe, dass in der Nacht ein riesiges Kreuzfahrtschiff von der TUI angelegt hatte. Es ist mindestens zweimal so lang wie die *Bright Sky*. Es heißt "Mein Schiff 2". Das gesamte obere Deck mit 9 Stockwerken sieht aus wie ein Taubenschlag. Eine Kabine liegt neben der anderen. Oben gibt es ein paar Luxuskabinen. Ganz oben im hinteren Bereich sind die allgemeinen Räume wie Partyraum und Restaurants. Also, ich wollte ja schon immer mal mit einem Schiff fahren, aber auf so eins habe ich gar keine Lust.



Auf der anderen Seite, beim Containerhafen, hat ein noch größeres Containerschiff angelegt. Das heißt "Cosco Capricorn" und kommt aus Hong Kong. Sieben Kräne ent- und beladen es gleichzeitig. Auf der Schifffahrtkarte im Internet sieht die *Bright Sky* gegen die beiden Pötte sehr klein aus.

Der Trend geht zu immer größeren Schiffen. Der Ingenieur hat erzählt, dass die Kühlbrandbrücke abgerissen werden soll, damit auch die ganz Großen durchfahren können. Der Autoverkehr soll dann unterirdisch durch einen mehrspurigen Tunnel gehen. Ich finde es traurig, dass man eine so imposante Struktur wie diese Brücke abreißen möchte, aber der Ingenieur beruhigte mich mit "Die sind noch in der Planungsphase. Das ist wie beim BER."

Das Frühstück ist besonders spannend.

Wir lernen den neuen Kapitän kennen. Er spricht ein ausgezeichnetes, fast britisches Englisch und kommt mir sofort sympathisch rüber.

Dann kommt der Mann von MACS, der Reederei. Er heißt Petersen und ist ein richtiger Hamburger.

Herr Petersen erklärt uns, was mit der Maschine passiert ist. Das Öl, das den Motor schmiert und kühlt, war mit Wasser kontaminiert worden. Durch die Bewegung und die Hitze war eine Emulsion, wie Mayonnaise, entstanden, eine Schmiere, fast wie ein Klebstoff. Dadurch konnten die Zylinder nicht mehr funktionieren und die Abgasventile konnten sich nicht mehr öffnen. Dadurch gingen die Abgase in die falsche Richtung zum Turbolader und haben dem auch einen Schlag abgeben.

Zuerst hat man die Maschine gereinigt. So wie es mir neulich erzählt wurde, wurde alles Öl abgelassen und ein paar Seeleute mussten in die Maschine kriechen, um die Emulsion zu vom Inneren zu entfernen. Das Problem ist, dass unsere Maschine sehr modern ist – wie ein Common Rail Diesel. Das hat natürlich Vorteile, dass es Sprit spart und umweltfreundlicher ist, aber auch Nachteile, dass es viele kleine Röhren gibt. Alle waren verklebt und mussten von der Emulsion gereinigt werden. Die Maschine war aber relativ schnell wieder in Ordnung.

Das, was uns aufhält, sind die Turbolader, wovon die Maschine pro Zylinder einen hat, also bei uns sieben. Vier davon sind kaputt. Ein Turbolader ist auch eine komplexe Maschinerie, die aus vielen Einzelteilen besteht. Normalerweise wird ein ganzer Turbolader ersetzt. Das Problem ist, wir haben nur einen Ersatzturbolader, brauchen aber vier. Inzwischen hat man bis Singapur und Houston telefoniert, um Turbolader zu bekommen. Aber sie fallen so selten aus, dass sie nicht überall verfügbar sind. Jetzt gibt es zwei Möglichkeiten:

Die eine ist, dass man die Ersatzturbolader der Schwesterschiffe der *Bright Sky* holt und einbaut. Zwei der Schwesterschiffe liegen aber in Südafrika. Bis die Turbolader hier in Hamburg sind, ist Dienstag, bis sie eingebaut sind, ist Mittwoch.

Die andere Möglichkeit ist, dass man die Turbolader selbst auseinandernimmt und mit Ersatzteilen neu aufbaut. Diese Teile sind verfügbar und auch schon an Bord, aber es ist nicht sicher, dass man alles hat und dass die Reparatur so auf die Schnelle gelingt.

Beide Möglichkeiten werden parallel angegangen. Im Augenblick versucht man die Turbolader unten zu reparieren. Gleichzeitig werden die von den Schwesterschiffen eingeflogen.

Wenn die Reparatur gelingt, fahren wir morgen los. Wenn nicht, erst nächsten Mittwoch.

Der Reederei ist es wichtig, das Schiff komplett repariert auf See zu schicken und nicht das Risiko einzugehen, dass wir irgendwo in Westafrika (zum Beispiel Lagos) in einen Hafen einlaufen müssen. Erstens würde dort eine Reparatur mindestens vier Wochen dauern, zweitens hätte man ein großes Sicherheitsproblem wegen der Piraterie, die dort häufig vorkommt.

Pierre und ich zählen die Reisetage zusammen: 1,5 Tage von Hamburg bis Antwerpen. Da liegen wir 2,5 Tage, um Fracht zu löschen und zu laden. Dann geht's weiter nach Walvis Bay. Porto wird ausgelassen. Antwerpen–Walvis Bay dauert mindestens 19 Tage. Macht 23 Tage. Pierres Flug nach Madagaskar geht am 21. Februar. Wir müssten spätestens am 20. Februar in Walvis Bay sein. Das bedeutet, dass wir spätestens am Dienstag, den 29. Januar ablegen müssen. Wenn das Reparatorexperiment nicht gelingt, werden wir aber frühestens am Mittwoch, den 30. Januar losfahren. Dann kann Pierre nicht mehr mit. Wenn wir also nicht morgen ablegen, verlässt er das Schiff, bekommt sein Ticket erstattet und fliegt dann nach Südafrika, um weiter nach Madagaskar zu reisen.

Ich plaudere mit Herrn Petersen noch über Container und Containerschiffe. Nach der Katastrophe vor ein paar Tagen, bei der 270 Container, einige mit Giftstoffen, verloren gingen und dann in den Naturschutzgebieten der Nordsee rundümpelten, haben Anita und ich schon ein wenig Sorge um unsere Siebensachen, die wir in ein paar Wochen mit einem Container verschiffen wollen. Herr Petersen erklärt mir, dass Seeleute die Ladungssicherung schon ernst nehmen, aber auch, wie es passieren kann, dass ein Schiff Container verliert:

Es gibt zwei Arbeitsweisen, um Container zu sichern. Die eine ist die traditionelle. Um Container, die übereinandergestapelt werden, miteinander zu verbinden, werden oben an allen vier Ecken eines Containers ein Sicherheitsmechanismus angebracht. Dann wird der nächste Container darauf gestapelt, die Sicherheitsmechanismen rasteten ein und die Container sind verbunden. Dann muss der Arbeiter auf den oberen Container gebracht werden, wieder die Sicherheitsmechanismen anbringen und so weiter und so fort. Dieses Verfahren ist aber zeitaufwändig und auch vom Arbeitsschutz her bedenklich.

Man will bei den großen Containerschiffen nicht mehr, dass Menschen auf Containerstapeln rumklettern und hat deswegen ein anderes Verfahren entwickelt: der Container wird am Kai kurz angehoben und die Sicherheitsmechanismen unten an allen vier Ecken angebracht. Dann hebt der Kran den Container aufs Schiff und durch den Stoß beim Aufsetzen rastet der Sicherheitsmechanismus am Container drunter ein. Beim Entladen muss der Mechanismus wieder ausrasten und auch das geschieht über einen Stoß.

Wenn also der Sicherheitsmechanismus funktioniert, warum verlieren die Schiffe Container? Herr Petersen sagt, man sollte keinesfalls denken, dass ein Containerschiff wegen seiner Größe und Schwere ruhiger auf dem Meer läuft als ein kleinerer Frachter wie die *Bright Sky*. Containerschiffe werden bei Sturm genauso hin und her geschaukelt wie kleine Frachter und wegen ihrer Länge und Höhe sind da noch ganz andere Hebelwirkungen am Zug. Die großen Schiffe bieten dem Wind auch mehr Angriffsfläche. Jedenfalls schaukeln Containerschiffe wie alle anderen Schiffe auch, und manchmal passiert es, dass die hohen Wellen dem Schiff einen Stoß versetzen. Wir wissen ja inzwischen, dass ein Stoß den Sicherheitsmechanismus von Containern entriegelt und genau das kann passieren, wenn eine hohe Welle ein Schiff unglücklich trifft. Der Mechanismus wird entriegelt, die Hebelwirkungen auf den Containerstapel tun ihr übriges und die Ladung fällt von Bord.

Beim Mittagessen lernen wir die Gattin des neuen Kapitäns kennen, die Ihren Mann auf dieser Reise begleitet. Leider spricht sie, im Gegensatz zu ihrem Mann, kein Englisch. Deutsch ist ihr genauso fremd wie mir Polnisch. Das ist schade. Außer "Hello", "How are you", "Please" und "Thank you" können wir nicht miteinander reden.

Beim Abendessen herrscht Stille. Selbst unser redseliger deutscher Ingenieur ist viel zugeknöpfter als sonst. Das liegt vielleicht daran, dass bei der Reparatur der Turbolader nicht der gewünschte Erfolg zu verspüren ist. "Vier Schritte vor, acht zurück" fasst er die Stimmung bei den Reparaturtätigkeiten zusammen.

Am Abend spielt Deutschland gegen Norwegen im Handball-WM-Halbfinale. Da will ich mal schauen, ob ich das Spiel im Fernsehen verfolgen kann. Pierre hat mir erzählt, dass er Sender auf seinem Fernsehgerät reinbekommen hat, allerdings sind sie alle polnisch. Ich denke mir, dass die Polen vielleicht auch die WM zeigen. Aber ich bin heillos überfordert mit dem Fernsehgerät, Receiver

und den Fernbedienungen. Am Ende gebe ich auf und lasse mir von Freunden und Familie Updates per WhatsApp übermitteln.

Dann ruft mich der Kapitän höchstselbst an und teilt mir mit, dass die Reparaturen abgeschlossen sind und der Lotse für morgen früh um acht Uhr bestellt ist. Es kann also losgehen. So schnell kann es dann gehen! Ich bin immer noch ein wenig skeptisch und glaube es erst, wenn wir wirklich losfahren.

26.1.2019 – Lotse an Bord

Die Maschine brummt, der Ingenieur sieht 10 Jahre jünger und sehr glücklich aus und der Lotse frühstückt mit uns. Er ist der erste von drei Lotsen bis in die Nordsee. Er wird uns aus dem Hamburger Hafen bringen.

Alle Mann an Deck! Es geht los.





Um 8:00 Uhr sind die Schlepper da. Kurz darauf werden die Leinen losgemacht und die Schlepper drehen das Schiff um 180 Grad. Langsam fahren wir aus dem Hafenbecken, vorbei an der Cosco Capricorn, wo die Kräne immer noch eifrig Container umpacken, vorbei an dem kleinen Leuchfeuer vom Ellerholzhafen, vorbei an den Docks von Blohm und Voss bis zur Elbe. Die Schlepper werden losgemacht und los geht's, den Fluss hinunter.



Ich bin auf den hinteren Decks und fotografiere. Aber es regnet und ist recht kalt. Die Landschaft ist grau in grau mit tiefhängenden Regen- bzw. Nebelwolken. Nach einer Weile gehe ich hinein und auf die Brücke.



Beim Frühstück hatte ich den Kapitän gefragt, ob wir auf die Brücke dürfen. Er erlaubte es, allerdings unter ein paar Bedingungen, was unser Verhalten betraf. Wir dürfen uns natürlich nicht in das Geschehen einmischen, die Offiziere oder Lotsen bei ihrer Arbeit stören oder irgendwelche Geräte anfassen.

Der Kapitän begrüßt mich mit einem Lächeln. Er sieht meine Kamera und wir sprechen kurz über Fotografie. Er sagt mir noch, dass ich, wenn ich Aufnahmen von Personen machen wollte, diese zuerst fragen soll. Das ist eigentlich selbstverständlich und im Zeitalter der DSGVO sowieso. Dann geht er an seine Arbeit und ich schaue ein wenig aus dem Fenster.



Es sieht so aus, als ob die Wolken immer tiefer kommen. Sie filtern alle Farben aus der Landschaft (so man sie sehen kann). Alles scheint wie in grauer Watte gepackt. Dieser Eindruck wird auch noch von der Ruhe auf der Brücke verstärkt. Ein Seemann sitzt vor dem Steuerrad, das kleiner als das eines PKW ist. Er schaut auf den großen Bildschirm des Navigationsgerätes, wo die Fahrrinne eingezeichnet ist. Natürlich ist die Fahrrinne auch auf dem Fluss mit grünen und roten Bojen markiert. Der Lotse sitzt schweigend daneben. Die Offiziere kommen und gehen.



Auf der Brücke habe ich die Idee, dass ich gut ein Zeitraffervideo von der Fahrt der Elbe runter machen könnte. Wir sind zwar schon ein Stück gefahren, aber ich entscheide mich, es dennoch zu probieren. Ich habe noch nie ein Zeitraffervideo gemacht, und so kann ich üben. Allerdings ist die Brücke nicht der optimale Ort dafür, da ich durch ein Fenster fotografieren müsste. Aber aus meiner Kabine müsste es gehen, ohne dass ich in die Kälte und Nässe hinausmuss.

Also gehe ich zurück in die Kabine, sehe mir ein paar kurze Videos zu Zeitraffer an, lese im Nikon-Handbuch den Abschnitt über Intervallaufnahmen und suche mir dann alle Ausrüstung, die ich brauche, zusammen. Ich habe kein Dreibeinstativ dabei, wohl aber ein Einbeinstativ, wo man die Stange von den Füßen abschrauben und die Füße dann als kleines Tischstativ benutzen kann. Darauf schraube ich einen Kugelkopf und stellte das ganze ins Fenster. Es ist gerade genug Platz auf der Fensterbank, dass es fest stehen kann. Die Kamera wird am Kugelkopf befestigt und dann starte ich eine Intervallsequenz. Alle 5 Sekunden ein Foto. Insgesamt 999 Fotos. Mehr kann Nikon mit Bordmitteln nicht. Das wird eine Zeitraffer-Sequenz von 40 Sekunden ergeben. Um 10:30 beginne ich mit der Sequenz, um 12:00 bin ich fertig.

Da sich das Schiff ja bewegt und da ich bei offenem Fenster fotografieren muss, will ich die Kamera auf dem kleinen Stativ nicht aus den Augen lassen. Deshalb stehe ich die meiste Zeit daneben, trinke Kaffee und schaue in die Gegend.

Die Elbe ist nun schon sehr breit. Ab und zu taucht eine Ortschaft aus dem Nebel auf, um dann bald wieder darin zu verschwinden. Maps.me, meine neue Karten-App auf dem Smartphone verrät mir, dass wir bald in Cuxhaven sein werden. Die Nordsee liegt vor uns.

Da ich nicht weiß, wie lange ich noch Mobilfunkempfang haben würde, verabschiede ich mich von allen auf WhatsApp, und, als die Sequenz von 999 Bildern fertig ist, gehe ich erstmal Mittagessen.

Es sind nur noch der Kapitän, seine Frau und Pierre da. Wir unterhalten uns angeregt. Die Frau des Kapitäns kann nicht mitreden, aber sie lächelt freundlich, und ich glaube, ich werde gut mit ihr klarkommen. Der Kapitän verrät uns, dass er leidenschaftlicher Wildlife-Fotograf ist und dass die wunderbaren Vogelaufnahmen in der Offiziersmesse von ihm seien. Ich sage ihm, wie sehr mir das Bild vom Pelikan gefällt. Es ist doch ein Pelikan? frage ich und schaue auf Pierre, der immer noch an seiner Puffin-Theorie festhält. Der Kapitän freut sich über das Lob und bestätigt das offensichtliche: es ist ein amerikanischer Pelikan.

Als wir mit dem Essen fertig sind, sind wir gerade in der Nordsee angekommen. Es gibt noch guten Empfang aus Cuxhaven und ich rufe nochmal schnell Anita an. Morgen werden wir zwar schon in Antwerpen sein, zwischendurch, auf hoher See, wird es das erste Mal in langer Zeit, dass wir uns nicht sofort erreichen können.

Am Nachmittag mache ich mich an die Arbeit der Zeitraffer-Sequenz. Ich schaute mir noch ein paar Videos an und startete dann die Software LRTimelapse, von der ich eine Testversion habe. Damit kann ich zwar nur 400 Bilder in einer Sequenz bearbeiten, aber zum Üben ist das in Ordnung.

Zwischendurch kommt Robert, um mein Bett neu zu beziehen. Wir vereinbaren, dass er bei mir putzen wird, wenn ich meinen Tagesausflug nach Antwerpen machen würde, also wahrscheinlich übermorgen. Er warnt mich auch, dass es um 16:00 eine Notfallübung geben würde, wie jeden Samstagnachmittag.

Um 16:00 kommt dann auch das Alarmsignal – sieben kurz, ein lang – und wir gehen, mit Helm und Rettungsweste an Deck. Wir werden einmal durchgezählt und können dann, wegen des üseligen Wetters, wieder zurück in unsere warmen Kabinen.

Auf der Nordsee gibt es Wellen. Die sind noch nicht der Rede wert, sagt der Kapitän, aber man merkt die Bewegung, das Schaukeln von rechts nach links und das Rollen von vorne nach hinten. Daran muss ich mich erstmal gewöhnen, aber noch komme ich gut damit klar.

Ich beschäftige mich weiter mit dem Thema Zeitraffer und bin am Ende mit meiner ersten Sequenz von der Ausfahrt aus der Elbe zufrieden. Morgen will ich unsere Einfahrt in Antwerpen aufnehmen. Der Kapitän hat gesagt, dass wir durch Schleusen müssen. Es kann also super spannend werden.

Beim Abendessen händigt mir der Kapitän ein dreiseitiges Schriftstück aus. Darin sind die Verhaltensregeln der Passagiere umrissen. Dieser Kapitän mag klare Regeln. Einerseits wirkt er so ein wenig autoritär, andererseits ist es für alle einfacher, wenn sie wissen, was sie tun dürfen oder nicht. Ich hatte mir schon sowas vom alten Kapitän gewünscht, aber der hatte keine Zeit bei der Krise an Bord. Am Ende hat der Kapitän die Verantwortung für das Schiff, die Personen darauf und für die Ladung und ist auch die höchste Instanz für alle hier. Deshalb finde ich seine Regeln hilfreich und legitim. Das autoritäre Image wird aber auch ein wenig von seiner Freundlichkeit durchbrochen. Ich kann wirklich gut mit ihm plaudern.

Nun ist es tiefschwarze Nacht und zwar im wahrsten Sinne des Wortes. Ich kann mich nicht erinnern, wann ich zuletzt eine so dunkle Nacht erlebt habe. Im Hafen war das Schiff immer hell von den eigenen Scheinwerfern und von den Lichtern der Docks angestrahlt worden. Hier, auf dem Meer ist alles zappenduster. Lichter würden die Arbeit auf der Brücke erschweren und, genauso wie man im Auto auch kein Licht anmacht, wenn man nachts fährt, bleiben hier alle Lichter auf dem Schiff

abgeschaltet. Wegen dem Nebel und der Wolken sieht man auch keine Sterne oder die Lichter von Orten an der Küste. Es ist tiefschwarze Nacht.

Die Sache mit dem Satellitentelefon-App funktioniert, ist aber kompliziert. Ich brauche eine halbe Stunde, bis ich mich angemeldet habe und plaudere ein wenig mit Anita. Das Gespräch von ein paar Minuten kostet 35 c.

Teil Zwei: Antwerpen

27.1.2019 – Kein Land in Sicht

Zum ersten Mal in meinem Leben bin ich an einem Ort, an dem kein Land in Sicht ist.



Das Meer hat eine dunkelgrüne Farbe, die Wellen weiße Gischthäubchen. Der Blick hebt sich. Eine gerade, dunkle Horizontlinie ist um uns herum. Darüber die Wolken. Die Wolken hängen nicht mehr so tief. Durch Lücken dringt ein wenig Licht. Im Süden regnet eine Wolke ab. Auch bei uns hat der Wind ein paar Tropfen. Es ist kühl.



Da die Sicht um mich herum von Wolken, Horizontlinie und Wellen beschränkt ist, nehme ich Dinge wahr, die im Wuseln des normalen Lebens ausgeblendet werden. Die Möwen zum Beispiel. Sie schweben rechts, schräg über dem Schiff. Sie brauchen keinen Flügelschlag, um mithalten zu können. Es ist, als ob sie wie Drachen mit einer Schnur an der Reling befestigt sind.



Dann die Schiffe. Ein paar sind um uns herum. Sie fahren in alle Richtungen. Eins kommt recht nah vor uns vorbei. Im Osten ist eine Ölplattform, die Gas abfackelt.

Es ist ruhig. Ja, man hört immer das Brummen der Maschine. Aber sonst nicht viel.

Beim Frühstück sagt der Kapitän, dass wir nicht so schnell vorankommen wie er es gerne hätten. Die Strömung und der Wind sind von vorne. Gegen 11:00 werden wir den Lotsen aufnehmen und dann geht es die Schelde herauf, durch eine Schleuse, bis nach Antwerpen.



Am Vormittag erreichen wir die holländische Küste und fahren ganz nah daran vorbei. Für meinen Geschmack ist es fast zu nah, denn man kann die Spaziergänger mit ihren Hunden am Strand sehen.

Aber die *Bright Sky* bleibt brav zwischen den Bojen der Fahrerinne und ich denke mir: "Sollten wir irgendwo stranden, kann ich zumindest an Land schwimmen."

Der Kapitän und seine Frau werden mir immer sympathischer. Beim Mittagessen frage ich ihn über die Vertragssituation der Seeleute aus. Sie bekommen meistens kurzfristige Verträge für eine Fahrt, in diesem Fall einmal ums Kap der Guten Hoffnung bis Richard's Bay und wieder zurück. Sie sind also schon während der Reise ständig auf Suche nach dem nächsten Vertrag. Während der Fahrt sind sie krankenversichert, zwischen den Fahrten müssen sie privat Vorsorge treffen. Für ihre Rente müssen sie selbst sparen. Seeleute haben allerdings auch ein paar Vorteile: während sie auf dem Schiff sind, haben sie freie Kost und Logis. Sie zahlen keine Steuern.

Wir kommen von der Vertragssituation der Seeleute zu polnischen Reedereien und Werften, die einst der Stolz der Nation waren, aber nach dem Mauerfall zerschlagen und verscherbelt wurden (wenn nicht gar bestohlen, denn ganze Schiffe verschwanden plötzlich), über den kalten Krieg zum Zweiten Weltkrieg. Dann sprechen wir darüber, wie ganz Polen vom Kranken (Roosevelt), dem Irren (Stalin) und dem Zigarrenraucher (Churchill) während der Konferenz in Teheran nach Westen verschoben wurde. Wir gehen weiter in der Geschichte zurück zu den Preußen und Napoleon bis hin zu der Zeit, in der Polen von der Ostsee bis zum Schwarzen Meer reichte und dann wieder vor zum Zweiten Weltkrieg und zur kleinen Stadt Breda in Holland. Dort kämpften polnische Männer als Soldaten in der britischen Armee. Einer von ihnen verhinderte durch ein Gespräch mit den deutschen Soldaten, dass Breda von Panzern zerschossen wurde.

Ja, über solche Themen reden wir, wenn wir zu Tisch sitzen. Wenn wir wissen wollen, wie das Wetter ist, gucken wir auf eine App oder schauen aus dem Fenster. Hier geht es um richtig spannende Dinge. Das sind Gesprächspartner nach meinem Geschmack.





Kurz vor dem Mittagessen haben wir einen holländischen Lotsen an Bord genommen und der weiß, was er tut. Hinter Vlissingen, an der Mündung der Schelde, übernimmt sein belgischer Kollege das Kommando. Der Fluss wird schnell immer schmaler. Alle Schiffe nach Antwerpen fahren brav hintereinander zwischen grünen und roten Bojen entlang. Dabei geht es keinesfalls schnurgerade immer den Fluss entlang. Nein, wir fahren Schlangenlinien. Pierre erzählt mir später, dass er den Lotsen gefragt hat, warum die Fahrrinne auf der Schelde so angelegt sei. Der hat geantwortet, dass man festgestellt hatte, dass das umweltfreundlicher ist. Bei einer begradigten Fahrrinne ist die Strömung des Flusses schneller. So versucht man die Schifffahrt, die für die Gegend sehr wichtig ist, mit Umweltbewusstsein zu verbinden.





Apropos Umwelt. Bei Zandvliet kommen wir an einem Atomkraftwerk vorbei, welches ich misstrauisch beäuge. Die belgischen AKWs sind ja berüchtigt wegen ihrer Bauqualität. Wenn die mal wie Tschernobyl oder Fukushima in die Luft fliegen würden, hätten nicht nur die Belgier das Problem, dass sie nicht mehr ihre Autobahnen mit Straßenlampen beleuchten könnten, sondern auch ganz Nordrhein-Westfalen würde da was von abbekommen. Aber während wir daran vorbei schippern, passiert nichts Aufregendes.



Dann kommen wir zur Schleuse – die Berendrechtsluis. Die *Bright Sky* hier um ein paar Meter angehoben werden. Es ist ja nicht das erste Mal, dass ich in einer Schleuse bin, aber das erste Mal auf einem 200 m langen und 35 m breitem Schiff.





Im Schrittempo geht es in die Schleuse hinein. Ein anderes, kleineres Schiff ist schon drin, aber wir passen noch dahinter. Es fährt sogar noch eine weitere Barge an uns vorbei nach vorne zum ersten. Wir werden an Land vertäut.



Dann schließt sich die Schleuse hinter uns und Wasser wird in das Schleusenbecken gepumpt, bis es auf derselben Höhe wie der Kanal auf der Antwerpen-Seite der Schleuse ist.



Schon nach 10 oder 15 Minuten ist genug Wasser in der Schleuse, dass das vordere Tor geöffnet werden kann. Die beiden kleineren Schiffe dürfen schon los. Wir müssen noch ein wenig warten. Dann ist auch für uns die Ampel grün. Leinen los. Ich bin oben auf dem Balkon der Brücke, um die ganze Prozedur zu verfolgen.



Der Lotse steht an der Reling, schaut auf den Abstand zwischen Schiff und Kaimauer und gibt kurze Befehle wie "Starboard. More Starboard". Der Chief Officer steht an einer Konsole auf dem Balkon, wiederholte den Befehl des Lotsen, "Starboard" und betätigte einen Joystick. Zentimeterweise entfernen wir uns von der Kaimauer der Schleuse. Als wir wieder in der Mitte des Beckens sind, dürfen wir langsam nach vorne fahren, bis auch das Heck der *Bright Sky* aus der Schleuse ist.





Dann geht es weiter Richtung Antwerpen. Wir erreichen den Churchilldok um 18:30 Uhr.



Es ist zwar Sonntag und schon Abend, aber die Ent- und Beladung der *Bright Sky* beginnt sofort. Die Lade-Luken werden geöffnet, die Schiffskräne werden so ausgerichtet, dass sie vom Dock weg zeigen, Barge legen auf der Wasserseite an und Kräne auf der Kaimauer treten in Aktion. Es poltert und rummst. Das ganze Schiff schaukelt hin und her.

28.1.2019 – Antwerpen

Der Hafen von Antwerpen ist flächenmäßig der größte Hafen der Welt. Das sagt der Taxifahrer auf dem Weg in die Stadt und ich glaube es sofort. Es ist ein riesiges Areal von Hafenbecken und Lagerhallen. Es herrscht geschäftiges Treiben. Kräne ent- und beladen Schiffe, Container werden hin und her gebracht, LKWs fahren ein und aus. Mitten drin steht eine kleine, alte Kirche aus Backstein.

Ich bin jedenfalls froh um das Taxi, denn ich hätte mich auf dem Areal hoffnungslos verlaufen. Und es ist auch ein gutes Stück bis in die Stadt. 11 Kilometer bis zum Zentrum sind zu weit für einen Spaziergang. ÖPNV wie Busse oder Straßenbahnen gibt es nicht. Im Taxi sind wir über eine halbe Stunde unterwegs. Irgendjemand im Büro des Bürgermeisters von Antwerpen hatte die grandiose Idee, alle Straßen gleichzeitig zu renovieren. Vielleicht sind auch EU-Mittel geflossen. Jedenfalls fährt man durch mehrere Baustellen, die den Verkehr stauen und die Taxifahrer zum Fluchen bringen.

Beim Frühstück habe ich gemerkt, dass die Chemie zwischen dem Kapitän und Pierre im Augenblick nicht so gut ist. Pierre stellt zu viele Fragen. Dazu kommt, dass die einzige Sprache, die wir gemeinsam haben, Englisch ist, aber für uns alle ist Englisch eine zweite Sprache. Da hat Pierre Probleme die Frage verständlich zu formulieren und der Kapitän muss dann so antworten, dass wir es auch verstehen und Pierre fragt dann nochmal nach. Der Kapitän sagt, dass das jetzt ein Beispiel von "the passenger asks too many questions" sei und dass er nicht alles so detailliert beantworten wolle, könne und dürfe. Die Logistik, 36000 Tonnen Fracht in ein 200 m langes und 30 m breites Schiff zu laden, ist so komplex, dass man es nicht eben mal in fünf Minuten erklären kann.

Beim Frühstück erwähne ich, dass ich gerne mal nach Antwerpen fahren würde, mir das Taxi aber zu teuer ist und es keine andere Möglichkeit wie ÖPNV gibt.

So gegen 10:00 klingelt bei mir das Telefon. Der Kapitän ist dran. Er und seine Frau würden heute um fourteen hundred in die Stadt fahren und ob ich mitkommen wöllte? Ich will. Ich freue mich. So können wir die Kosten teilen.

Am Vormittag bin ich schwer mit Fotografieren beschäftigt. So kann ich eine Zeitraffer- und Videofolge vom Entladen des Laderaums direkt vor meinem Fenster machen. Dann gehe ich mit meinen Kameras bis hoch zum Balkon der Brücke. Aber der Weg dahin ist nicht so einfach. Überall ist geschäftiges Treiben. Im hinteren Bereich sind auch die kleinen Schiffskräne im Gebrauch, um neue Rettungs-Schlauchboote hoch- und Müll runter aufs Dock zu hieven. Da muss ich aufpassen, dass ich mich nicht in Gefahr bringe oder im Weg stehe.

Das Schiff wird am Ende zur vollen Kapazität geladen sein. 36 000 Tonnen hat man nicht in ein paar Stunden geladen, wenn man kein Containerschiff ist. Aber es kann nicht alles in Container verpackt werden. So werden hier im Augenblick riesige Metallplatten verladen und Schüttgut, wie Kohle oder Anthrazit.

Um 14:00 Uhr stehe ich parat und dann kommen auch schon der Kapitän und seine Gattin. Das Taxi fährt pünktlich vor und wir machen uns auf den beschwerlichen Weg in die Stadt. Es ist fast die ganze Strecke über Stop and Go-Verkehr. Aber der Weg ist trotzdem vergnüglich. Der Kapitän und Taxifahrer unterhalten sich über belgische Autofahrer, belgisches Bier, Fritten und Schokolade und über furchtbare Architektur und Bausünden. Ich gebe von hinten auch ab und zu meinen Senf dazu.

In Antwerpen trennen wir uns und vereinbaren, uns um 17 Uhr an derselben Strecke für die Rückfahrt zu treffen. Ich fange jetzt auch schon an, Uhrzeiten auf Seemannsart zu sagen. Anstatt "Five p.m." ist es "Seventeen hundred". "We will meet here at seventeen hundred."

Ich will zwei Dinge in Antwerpen erledigen: in einen Supermarkt für ein paar Kleinigkeiten gehen und dann natürlich durch die Altstadt bummeln.

Erster Stopp: Supermarkt. Ich will nicht viel. Nur ein wenig Obst, Cola und belgische Schokolade. Dann suche ich Earl Grey Tee, aber die Belgier sind wohl keine Teetrinker. Es gibt nur normalen Schwarztee und davon haben wir auf dem Schiff genug. Meine Einkaufstasche ist schon schwer genug.



Da ich Afrikaans kann, komme ich mit dem Flämischen gut klar, so lange es in schriftlicher Form ist. Ich kann ohne Weiteres Schilder, Zeitungsartikel und ähnliches lesen und verstehen. Auch wenn die Belgier miteinander sprechen, verstehe ich genug, um zumindest im Groben zu wissen, worum es geht. Aber immer, wenn ich selbst versuche, mich in einem dem flämischen angepassten Afrikaans

verständlich zu machen, werde ich zwar irgendwie verstanden, aber die Verkäufer wechseln dann sofort ins Englische.





Die Altstadt von Antwerpen ist wunderschön und wirklich einen Besuch wert. Im Zentrum steht die Kathedrale, drum herum die alten Häuser im flämischen Stil. Ich schlendere durch die Gassen und mache Fotos.



Das Wetter spielt mit. Noch am Vormittag und auch auf dem Weg in der Stadt hatte es heftig geregnet und gegraupelt. Aber in den zweieinhalb Stunden dort, reißen die Wolken auf. Die Sonne beleuchtet die alten Bauten mit goldenem Licht. Der Himmel darüber ist blau.





Dann stehe ich vor einer belgischen Frittenbude. Belgier können drei Dinge besonders gut: Bier, Schokolade und Fritten. Schokolade habe ich schon eingekauft. Im Supermarkt habe ich auch kurz vor dem Trappisten-Bier gestanden und überlegt, ob ich eine oder zwei Flaschen mitnehmen sollte und mich dann dagegen entschieden. Nun stehe ich vor der Frittenbude. Ich bin satt vom Mittagessen, aber wer weiß, wann in meinem Leben ich mal wieder echte belgische Fritten essen werde? Ich versuche es nochmal mit meinem flämischen Afrikaans und bestelle "Friet klein met Mayonnaise asseblief" – da kann man ja nicht viel falsch machen – aber die Verkäuferin schaltet sofort auf Englisch um. So weit zu Anettes Versuchen sich mit den Flamen in ihrer eigenen Sprache zu verständigen.



Es sind noch ein paar Minuten bis seventeen hundred und so laufe ich noch an die Schelde. Die Sonne geht unter und ihr letztes Licht bricht durch die Wolken, Licht, das die Kathedrale nochmal wunderschön anleuchtet. Ich bereue, nur mein Smartphone dabei zu haben. Mit meiner Nikon hätte man viel mehr mit dem Sonnenuntergang und dem Licht machen können. Aber die beste Kamera ist die, die man dabei hat.





Pünktlich um seventeen hundred kommen der Kapitän und seine Frau zum Treffpunkt. Wir werden von einem Mann angesprochen, der da schon eine Weile herumgestanden hat. Ob er der Kapitän der *Bright Sky* sei? Ja, das sei er. Es ist der Taxifahrer, der uns zurückbringen soll.

Es geht zurück durch die verstopften Straßen Antwerpens. Der Taxifahrer fragt, ob wir shoppen waren. Es ist gerade ja Winterschlussverkauf. Der Kapitän sagt, dass der Taxifahrer nie erraten würde, was er im Rucksack hätte. 20 kg gutes Fleisch. Während der Reise nach Namibia würde es ein Barbecue geben und da muss es besseres Fleisch als das übliche sein. Ich rechne schnell um: 25 Personen und 20 kg Fleisch – wir werden alle satt werden.

Sonst unterhalten wir uns prächtig über belgische Autofahrer, belgisches Bier, Fritten und Schokolade und über furchtbare Architektur und Bausünden. Der Kapitän und seine Frau haben ja eine Woche auf die *Bright Sky* in Antwerpen gewartet, bevor sie dann nach Hamburg beordert wurden. Und er war in den letzten 30 Jahren immer wieder mal in der Stadt gewesen. Jedenfalls kennt er sich ganz gut aus. Der Taxifahrer kennt sich im Labyrinth des Hafens aus und setzte uns wieder vor der Gangway der *Bright Sky* ab.

Es war ein wunderschöner Nachmittag gewesen. Die Fahrt hat mir keinen Cent gekostet, da der Kapitän auf Kosten der Reederei das Taxi gebrauchen durfte. Ich bin ihm sehr dankbar für die Mitfahrgelegenheit.

Pierre ist nicht da. Er verbringt die Nacht in einem Hotel in Antwerpen. Dort gibt es freies WiFi und er muss noch Geschäftskorrespondenz erledigen.

Auf der *Bright Sky* herrscht geschäftiges Treiben. Die Barge, die die Kohle/Anthrazit geliefert haben, sind weg. Die Kräne hieven schwere Metallplatten in den Bauch des Schiffes. So wird es wohl noch zwei Tage weiter gehen, bis der Frachter vollgeladen ist. Draußen ist es so laut, dass man das Fenster nicht aufmachen kann und immer wieder, wenn etwas Schweres geladen wird, schaukelt das ganze Schiff.

29.1.2019 – Wie man ein Schiff belädt

Heute habe ich die letzte saubere Unterhose angezogen. Also muss ich mal aktiv werden und Wäsche waschen. Es gibt eine Waschmaschine auf dem D-Deck für die Offiziere, die wir Passagiere benutzen dürfen. Dann gibt es ganz unten noch eine Wäscherei mit Waschmaschinen und Trockner. Da die Maschinen dort öfters in Gebrauch sind, wasche ich bei den Offizieren und bringe dann das Zeug ganz runter, um es zu trocknen.

Nun ist alles gewaschen, getrocknet, gefaltet und weggeräumt.

Ein Tipp für die, die eine Schiffsreise auf einen Frachter antreten werden: Nehme bügelfreie Wäsche mit! Der Trockner hat keinen Knitterschutz. Es gibt zwar auch ein Bügelbrett und -Eisen, aber zum Bügeln habe ich keine Lust. Noch habe ich genug gebügelte Oberbekleidung dabei. Die Unterwäsche und der Schlafanzug müssen nicht gebügelt werden.

Beim Mittagessen habe ich ein interessantes Gespräch mit dem Cargo Agenten der Reederei in Antwerpen. Die Planung des Beladens des Schiffes fängt vier Wochen vorher an. Er kann, mit Papier, Kugelschreiber und Taschenrechner einen groben Plan von dem machen, was wohin kommt. Dabei kommt es auf drei Faktoren an: die Größe des Objekts, das Gewicht und die Reihenfolge der Häfen, die angefahren werden.

Bei der Größe geht es um den Raum, der eingenommen wird. Was passt wohin? Wenn ein riesengroßes Objekt mitgenommen wird, muss dann überlegt werden, was noch daneben passt. Es ist wie überdimensioniertes 3D-Tetris.

Beim Gewicht ist es wichtig, dass das Schiff mehr oder weniger ausbalanciert ist. Es dürfen nicht alle schweren Dinge nur vorne oder hinten oder nur rechts oder links verladen werden. Das Schiff muss am Ende ruhig und gerade im Wasser liegen.

Bei der Reihenfolge der Häfen kommt es darauf an, was oben und was unten verladen wird. Die Fracht für Walvis Bay muss oben liegen, denn das ist der erste Hafen, der angelaufen wird. Man will ja nicht gleich ein ganzes Schiff ausräumen, nur um einen Container von ganz unten herauszunehmen.

Die Grundlage von all dem ist, wie immer und überall in unserem Universum, die Physik. Die Festigkeit des Stahls, die Dichte des Wassers, die Erdanziehungskraft, der Auftrieb, Hebelwirkungen, Wellen, Balance, die Verbrennungskraft des Treibstoffs, Stärke der Maschine, Geschwindigkeit des Fahrzeugs, Widerstand von Wind, Wasser und Strömungen; diese Dinge und viele mehr setzen dem Schiff seine Grenzen. Werden diese Grenzen überschritten, ist, im leichtesten Fall, die Fahrt ineffizient, im mittleren Fall geht irgendwas kaputt und im schwersten Fall geht das Schiff unter. Natürlich soll gar keine Grenze der Physik überschritten werden. Aber sie sollen auch nicht zu weit unterschritten werden.

Es geht, wie immer in der Schifffahrt, um Geld. Werden die Grenzen der Physik überschritten, wird es richtig teuer, werden sie zu weit unterschritten, wird nicht genug Gewinn gemacht. Die Aufgabe des Cargo Agenten ist es, die goldene Mitte zu finden.

In der nächsten Runde wird die Grobplanung mit dem leitenden Offizier auf dem Schiff besprochen und das Ganze dann per Computer verfeinert.

Am Ende weiß er bis auf dem Zentimeter genau, wo was hinkommt, weiß, wie lange die Verladung dauert und wie viele Menschen, Kräne, Gabelstapler und andere Ausrüstung gebraucht werden. Je nach Zeitplan des Schiffes geht es auch um Nacht- und Wochenendarbeit. Für die *Bright Sky* hat er 20 Crew-Gruppen, die bei der Beladung aktiv sind.

Die Planung beginnt zwar vier Wochen früher, aber Dinge können sich sehr kurzfristig ändern. So hat er letzten Freitagnachmittag einen Anruf bekommen. 20 Tonnen Stahlplatten sollten noch mit. Das hieß für ihn, dass er das ganze Wochenende über vor dem Computer saß und austüfteln musste, wo er die Platten unterkriegt. Am Montagmorgen kam dann wieder ein Anruf, dass man es sich anders überlegt hätte und die Stahlplatten erst mit dem nächsten Schiff schicken würde. Ein Wochenende Arbeit für nichts.

Dann geht es um jede Minute. Wenn eine Crew eine Viertelstunde warten muss, weil etwas nicht rechtzeitig da ist oder der Laderaum des Schiffes nicht rechtzeitig geöffnet wurde, kostet es 500€ fürs Nichts-Tun.

Die Alternative sind Container. Da wird nur überlegt, ob der rote Container über oder unter den blauen Container kommt. Containerschiffe sind sehr einfach zu beladen. Sie sind effizient. Unser Cargo Agent in Antwerpen hasst sie. Das ist kein Shipping mehr, das ist extended Logistics. Mit Containerschiffen will er nichts zu tun haben.

Leider graben die Containerschiffe den Mehrzweckfrachtern immer mehr das Wasser ab. Auch Schüttgut lässt sich in Container verfrachten. Und, in der Schifffahrtskrise, haben Containerschiffe auch große Maschinen, die nicht in Container passten, mitgenommen. Aber die Sicherung dieser Fracht in einem Containerschiff ist sehr kompliziert und meistens kam die Fracht beschädigt am Ziel an.

Bei Containerschiffen kommt es auf jede Minute an. Während bei uns in Zeitspannen von Tagen gerechnet wird, geht es bei ihnen um Stunden und Minuten. Sie müssen zu einer bestimmten Uhrzeit am Containerterminal sein, sonst verlieren sie ihren Platz. Das ist auch ein Grund, warum die MSC Zoe vor ein paar Tagen 270 Container in der Nordsee verloren hat. Das Schiff ist trotz Sturm, viel zu schnell gefahren, weil es einen Termin einhalten musste.

Wir sprechen auch über die Umweltfreundlichkeit der Schifffahrt. Der Mann ist noch jung, vielleicht 35 Jahre alt, und dem Umweltgedanken sehr aufgeschlossen. Er findet es traurig, dass Schiffe oft als schmutzig angesehen werden. Fakt ist, dass die Schifffahrt die energieeffizienteste Art des Gütertransports ist. Vergleichen wir mal den Treibstoffverbrauch eines Schiffes mit dem von LKWs. Den Treibstoff, den ein Schiff braucht, um eine Ladung von Hamburg nach Shanghai zu bringen, haben LKWs, die dieselbe Ladung transportieren schon auf dem Weg von Hamburg nach München verbraucht. Noch schlimmer ist der Gütertransport mit Flugzeugen. Ja, Schiffe sind langsamer als LKWs und Flugzeuge, aber am Ende das Beste für die Umwelt.

Es ist auch keinesfalls so, dass Schiffe immer die Luft verpesten. Die International Maritime Organisation verschärft immer wieder die Abgasregeln für Schiffe. Diese besseren Emissionswerte können auf einen von zwei Wegen erreicht werden: der Treibstoff muss sauberer werden oder die Schiffe müssen Filteranlagen für die Abgase einbauen. Langfristig gesehen ist sauberer Treibstoff die

preiswertere Alternative, aber es ist jetzt schon abzusehen, dass dieser Treibstoff nicht überall verfügbar sein wird. In Europa ist man in der Lage, den saubereren Treibstoff zu liefern, aber nicht in Asien oder Afrika – und wenn dann für den fünffachen Preis. Also müssen die Schiffe doch teuer aufgerüstet werden.

Bevor wir also über schmutzige Schiffe schimpfen, so der Cargo-Agent, sollen wir erstmal überlegen, ob wir Flugobst oder die neusten Gadgets von Alibaba per Luftfracht brauchen. Warum müssen Äpfel aus der ganzen Welt eingeführt werden, wenn die Bauern in Belgien auch Äpfel anbieten, aber von Billigware aus anderen Ländern überboten werden? Brauchen wir wirklich Erdbeeren um die Weihnachtszeit?

Schiffe gehen eher zum slow Transport über. Man fährt ein paar Knoten langsamer und kann dadurch 40 bis 50 Prozent Treibstoff einsparen. Das ist gut für die Umwelt und billiger für die Reederei, aber das beißt sich wieder mit dem Verlangen der Verbraucher alles sofort verfügbar haben zu wollen.

Es ist ein sehr angenehmes Gespräch mit dem Mann, bei dem man sieht, dass er seine Arbeit liebt. Wenn das Schiff ablegt, ist sein Job getan und kann er kurz feiern, bevor dann die Planung der Ladung des nächsten Frachters beginnt.

Von ihm erfahre ich noch ein paar Fakten zur *Bright Sky*: Das Schiff selbst wiegt 60 000 Tonnen. 32 000 Tonnen können zugeladen werden. Die Wasserverdrängung des Schiffes, wenn es voll beladen ist, ist 54 000 Tonnen. Wasser ist 1000x dichter als Luft. Das erklärt, warum ein Passagierschiff mit 50 000 PS 30 km/h fährt und ein Bugatti mit 1200 PS 400 km/h schafft. Man muss den Wasserwiderstand mit in Betracht ziehen. Wenn man die 50 000 PS des Schiffes durch 1000 teilt, kommen 50 PS raus. Wenn jetzt noch das Gewicht des Schiffes berücksichtigt wird, muss man eher einen LKW mit 50 PS vor Augen haben.



Am Nachmittag wird der Frachtraum vor meinem Fenster völlig leergeräumt. Er ist 15 m tief. Ich rechne aus, dass das Haus meiner Mutter in einem der zwei Hälften 12x reinpassen würde. Oder unser Umzugscontainer 50x. Man muss diese Dimensionen selbst erleben. Fotos geben sie nicht wieder und die eigene Vorstellungskraft reicht nicht aus.



Pierre kommt zum Abendessen zurück aufs Schiff. Er spricht mit dem Kapitän über seine Neugier (die ich in demselben Maß teile) und macht dabei eine Bemerkung, die mich zum Nachdenken bringt. Er sagt, dass ihm die ganze Schifffahrt interessiert, aber dass ihm Wissen allein nicht genug ist. Wenn er wissen will, wie groß ein Schiff ist, kann er es googeln oder er kann Bücher über die Seefahrt lesen. Das reicht ihm aber nicht aus. Er will es nicht nur wissen, sondern auch erleben.

Erleben ist mehr als Wissen. Als Bibliothekarin greife ich ja reflexhaft zu irgendwelchen Informationsquellen, wenn ich eine Frage habe. Wenn ich die Antwort finde, weiß ich mehr. Das ist schon eine Bereicherung. Noch mehr ist es aber, wenn ich es erlebe.

Nehmen wir mal dieses Schiff. Ich kann nachlesen, dass es 200 m lang und 30 m breit ist und voll geladen 92 000 Tonnen wiegt. Aber heute habe ich gemerkt, dass wenn ich diese Fakten an meine WhatsApp-Gruppen weitergebe und sie noch mit Fotos illustriere, die anderen, die nicht hier sind, immer noch keine Ahnung haben, wie groß *Bright Sky* ist. Das muss man erlebt haben. Nur dann weiß man es wirklich. Und wenn man dann noch unser Schiff mit einem Containerriesen vergleicht so kann man die wirklichen Relationen nur begreifen, wenn man beide Schiffe erlebt hat.

Merke: Erleben ist mehr als Wissen. Erleben ist ein Wissen auf einer höheren Ebene.

Vorsatz für die Zukunft: Wenn du zwischen Erleben und Wissen wählen kannst, wähle Erleben.

Über diesen Vorsatz habe ich während der Reise immer wieder nachgedacht. Eigentlich hatte ich mir vorgenommen, viel Zeit zum Schreiben für unseren Blog zu nehmen und mir noch mehr Wissen über Dinge wie Foto- und Videobearbeitung anzueignen. Aber nach Pierres Erklärung habe ich mir gesagt: Erlebe das Schiff! Erlebe die Fahrt! Zeit zum Schreiben und Fotos bearbeiten kommt nach der Reise. Jetzt bist du auf dem Schiff. Sei ganz da im Hier und Jetzt auf diesem Frachter. Ich werde vielleicht nie wieder eine Reise mit einem Schiff machen, also mache sie bewusst.

30.1.2019 – Schnee in Antwerpen

Den letzten Schritt, den ich auf europäischen Boden mache, ist von der grauen, rissigen Zementplatte des Churchilldok in Antwerpen auf die gelbe unterste Platte der Gangway der *Bright Sky*.

Beim Frühstück frage ich den Kapitän, ob ich aufs Dock gehen könnte, um die Ladeaktion zu fotografieren. Er hat keine Einwände. Der Cargo Agent von MACS ist auch beim Frühstück dabei und meint, ich solle lieber so schnell wie möglich gehen, denn für zwei Stunden später sei heftiger Schneefall vorhergesagt worden. Und richtig, als ich aus dem Fenster schaue, fallen die ersten Flocken. Obwohl das Licht noch nicht optimal ist, entscheide ich mich, auf das Dock zu gehen und zu fotografieren.

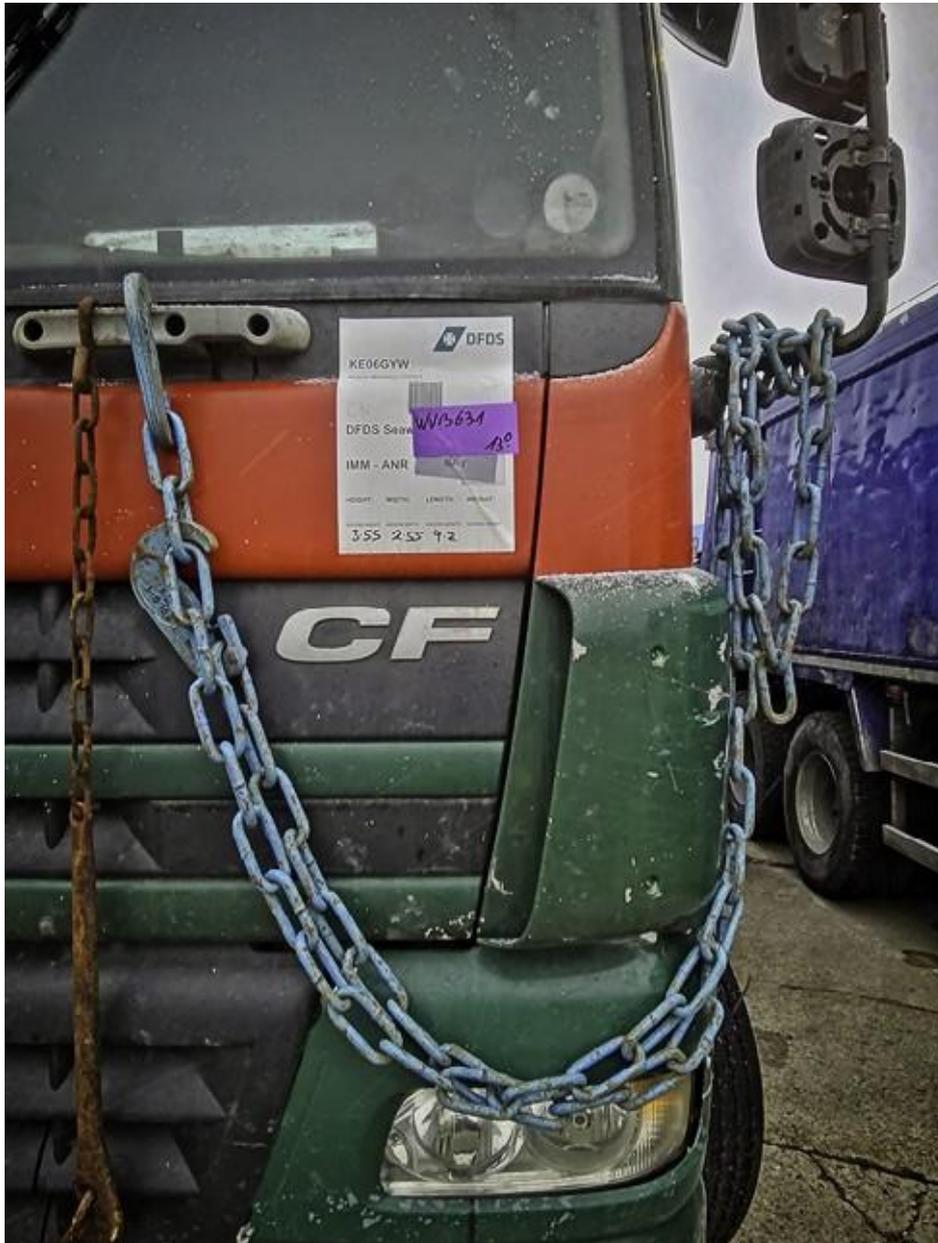


Während verladen wird, muss ich auf dem Dock unglaublich aufpassen. Mehrere Kräne sind in Aktion und heben sehr schwere Dinge aufs Schiff. Gabelstapler und Traktoren fahren mit Nachschub umher.





Ich laufe einmal in einem Halbkreis ums Schiff und fotografiere die ganze Action. Dann schaue ich mir die bereitgestellten Güter an. Eine ganze Reihe von LKWs aus England und Irland stehen da rum, alle mit einem Aufkleber, der Auskunft gibt, dass sie nach Walvis Bay gehen. Eigentlich hat Namibia ja ein Gesetz, nach dem keine Fahrzeuge älter als 10 Jahre eingeführt werden dürfen. Aber hier gibt es richtige Oldtimer. Viele der Autos sind, in meinen Augen, nicht mehr fahrtauglich. Mich graust davor, wenn sie auf den Straßen Namibias losgelassen werden.



Der Kapitän hatte sich am Morgen darüber geärgert, dass die Verschiffer Platz für ein Auto auf dem Schiff buchen, dann aber mehrere Fahrzeuge liefern. Auf einem großen LKW befindet sich ein kleinerer LKW, auf dem sich ein Sprinter befindet, in dem dann noch schwere Maschinen geladen sind. Diese Konstruktionen sind zwar fest miteinander verzurrt aber dennoch instabil und nur schwierig und mit Zeitaufwand zu laden und zu fixieren. Hier sehe ich nun auch solche Autostapel.



Dann tue ich meinen letzten Schritt auf europäischen Boden, gehe die Gangway hoch und zurück aufs Schiff.

Im Augenblick bin ich tagsüber mit zwei Dingen beschäftigt; manchmal gleichzeitig: Fotografieren und die Kameras für die nächste Aktion vorbereiten, sprich Speicherkarten auf den Rechner kopieren und Akkus laden. Zum Anschauen, geschweige denn die Bearbeitung der Fotos komme ich nicht. Dafür muss später Zeit sein.



Beim Mittagessen befrage ich den Cargo Manager von MACS weiter wegen der Ladung. In dem Frachtraum direkt vor meinem Fenster waren in der Nacht Kabelrollen verladen worden. Sie bedecken gerade den Boden des riesigen Frachtraums. Er sagt mir, dass eine der Rollen im Durchschnitt 12 Tonnen wiegt und einen Durchschnittspreis eines Kleinwagens hat: 18 000 €. Es handelt sich um fertig gebündelte Kabel für Autos.



Nachmittags gehe ich auf die Brücke und fotografiere und filme, wie die LKWs für Namibia im Schiff verladen wurden. An vier Punkten des Autos werden Ketten angebracht und dann hebt ein Kran sie einfach so in den Frachtraum. Wenn man sich die Fotos anschaut, könnte man meinen, dass Spielzeugautos verfrachtet werden. Das muss man erlebt haben, um zu wissen, wie es ist.

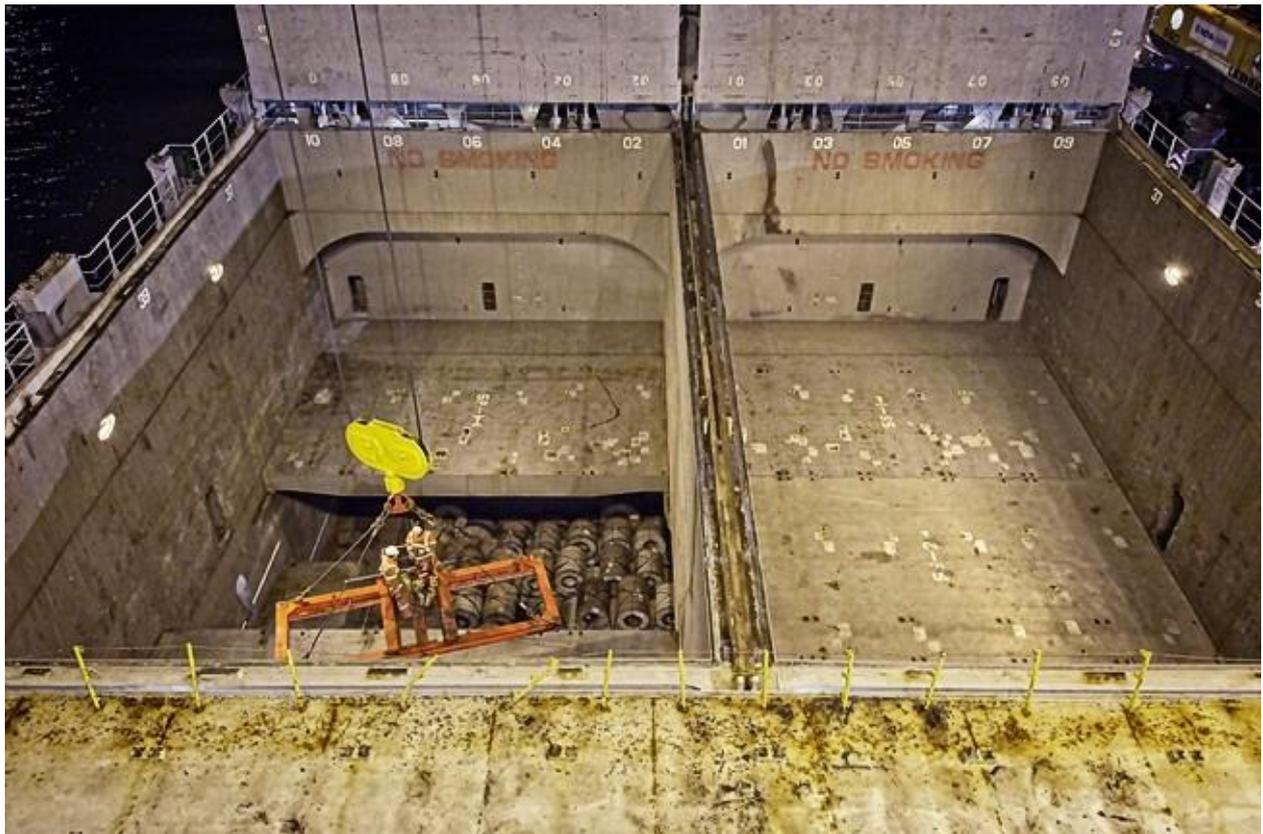




Zum Abendessen liegen die aktuellsten Fahrpläne von MACS aus und damit auch der von der *Bright Sky*. Wir werden morgen Mittag losfahren und am 17. Februar in Walvis Bay landen. Aber dieser Termin ist weiterhin ungenau. Der Kapitän sagt schon, dass er langsam durch den Ärmelkanal fahren will, um besseres Wetter in der Biskaya zu haben. Ich glaube, einen echten Landetermin werden wir erst ab dem Äquator haben.

Der Kapitän hat mir ein Buch geliehen: "Endurance" von Sean Kelly. Sean Kelly hat über ein Jahr im Weltraum auf der ISS verbracht, um die Auswirkung der Schwerelosigkeit auf Menschen zu studieren. Der Kapitän findet das Buch sehr gut und als ich erwähnte, dass ich alles, was über Raumfahrt und Astronauten handelt, interessant finde, hat er es mir mitgebracht. Einerseits hat die ISS nichts mit der Schiffsreise zu tun, aber die ISS ist ja auch ein Schiff – ein Raumschiff eben. Vielleicht ist die ISS von heute eher mit den Segelschiffen der portugiesischen Seefahrer vor 500 Jahren zu vergleichen, die aufbrachen, um den Seeweg nach Indien zu suchen und so ihren Horizont

zu erweitern? Vielleicht wird die Raumfahrt der Zukunft so Routine werden, wie heute das Beladen der *Bright Sky*?



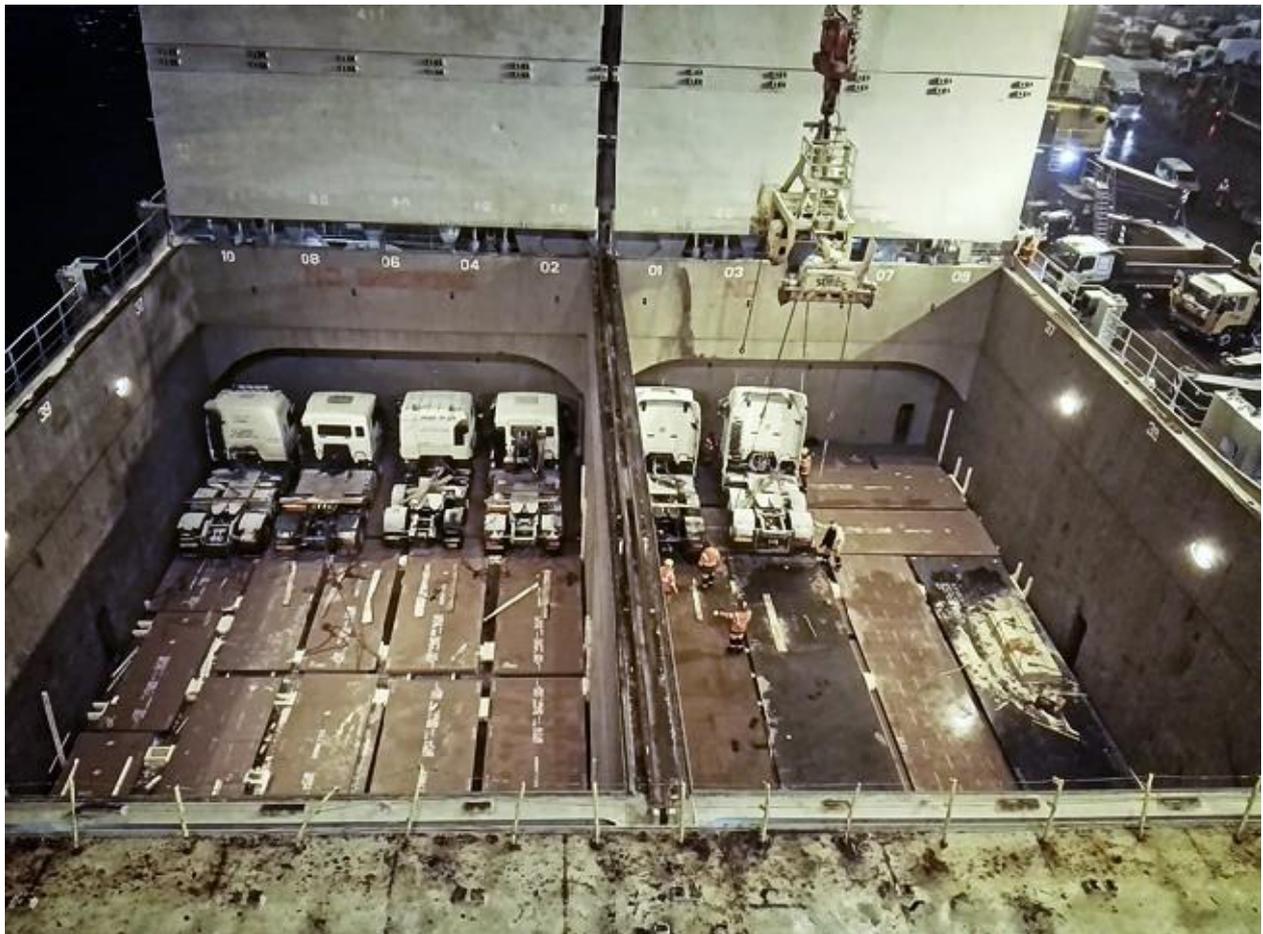
Am Abend wird über die Kabelrollen eine Zwischendecke eingezogen. Dann werden Stahlplatten verlegt und mit Holzklötzen gegen Verschieben gesichert.

31.1.2019 - Der tanzende Riese

Eine Ode an Kranführer und Dockarbeiter

Der Zeitplan hat sich ein wenig nach hinten verschoben wegen der LKWs, auf denen LKWs geladen sind, auf denen Autos geladen sind. Die sind schwierig zu mit dem Kran aufs Schiff zu bringen und zu sichern. Statt 14:00 Uhr, soll es um 20:00 Uhr losgehen.

Um 7:00 Uhr schaue ich aus dem Fenster. Draußen spielen sich (für mich) außerordentliche Dinge ab: Auf die Stahlplatten im Frachtraum werden LKWs montiert. Richtige, große LKWs und die dazugehören Tanks oder anderen Aufleger. Die Kranführer in diesem Hafen verdienen meinen höchsten Respekt. Sicher und bis auf den Zentimeter genau, können sie einen LKW vom Kai bis in den Frachtraum bringen, ohne dass sie irgendwo anstoßen oder etwas zerkratzen. Selbst die letzten Millimeter nach unten sind sehr kontrolliert. Ganz sanft wird der LKW abgesetzt. Die Stoßdämpfer der Wagen gehen kaum merklich in die Knie.

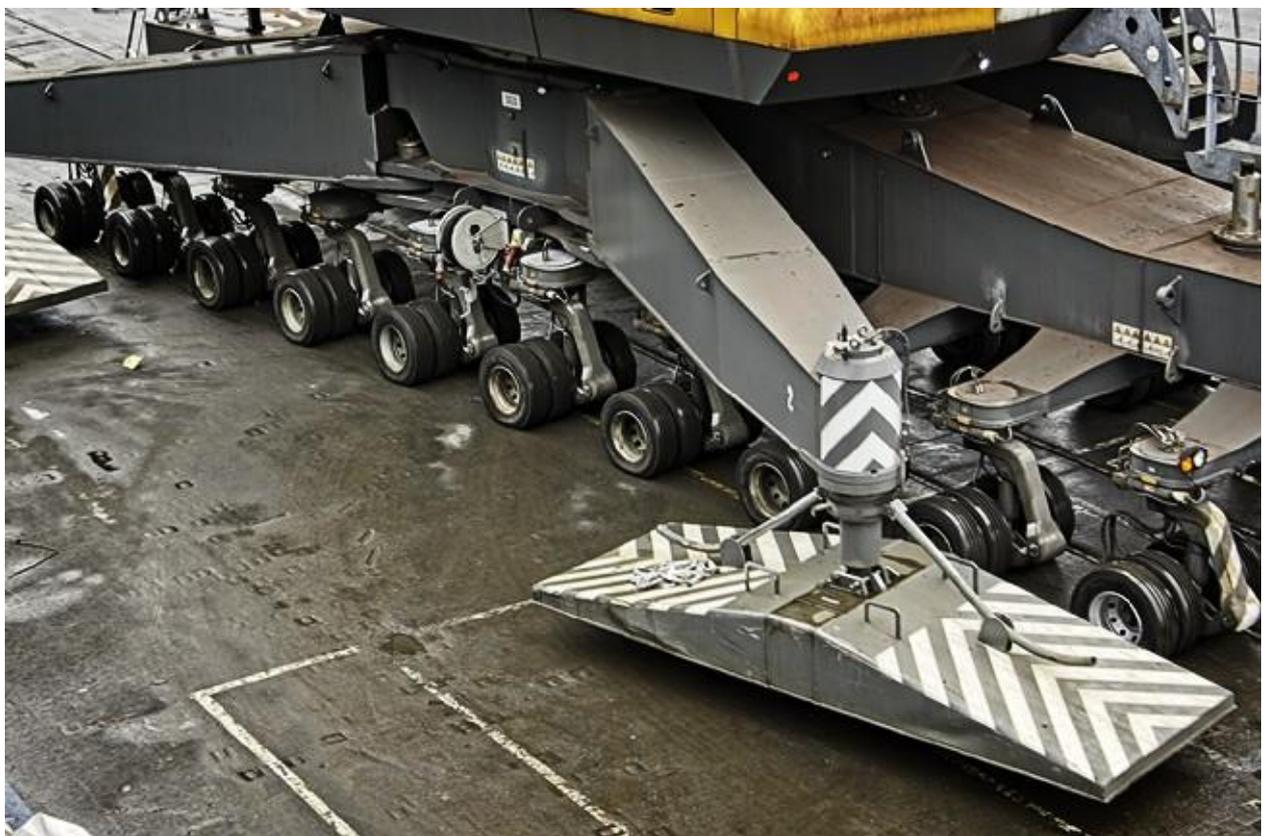


Die vorderen Frachträume wurden schon in der Nacht geschlossen. Ein Container nach dem anderen wird obendrauf gestellt, drei oder vier Lagen hoch.

Am Vormittag gehe ich auf den Balkon der Brücke. Draußen liegt Schnee, es ist recht rutschig. Ich schaue dem Treiben auf dem Dock zu.

Im Mittelpunkt alles Ladegeschehens ist immer ein Kran. Er ist der tanzende Riese, der 439 t wiegt und bis zu 144 t mit einer Geschwindigkeit von 120 m/min heben und senken kann (sagt mir die Website von Liebherr, dem Hersteller). Der Kran steht auf einem Unterbau, der durch 80 Räder mit LKW-Bereifung dem Kran eine Mobilität in alle Richtungen verleiht. Die Räder sind nicht, wie wir es von Autos kennen, an Achsen quer unter dem Unterbau des Krans angebracht, sondern jeweils in Gruppen von vier Rädern so an dem Unterbau montiert, dass sich jede Gruppe in alle Richtungen bewegen kann – ähnlich wie die Räder an einem Einkaufswagen von Aldi oder Rewe. So kann der Kran sich, anders als ein Auto, in alle Richtungen fahren: nach vorne und hinten, aber auch zur Seite oder schräg. Zehn Vierergruppen sind auf jeder Seite des Krans angebracht.





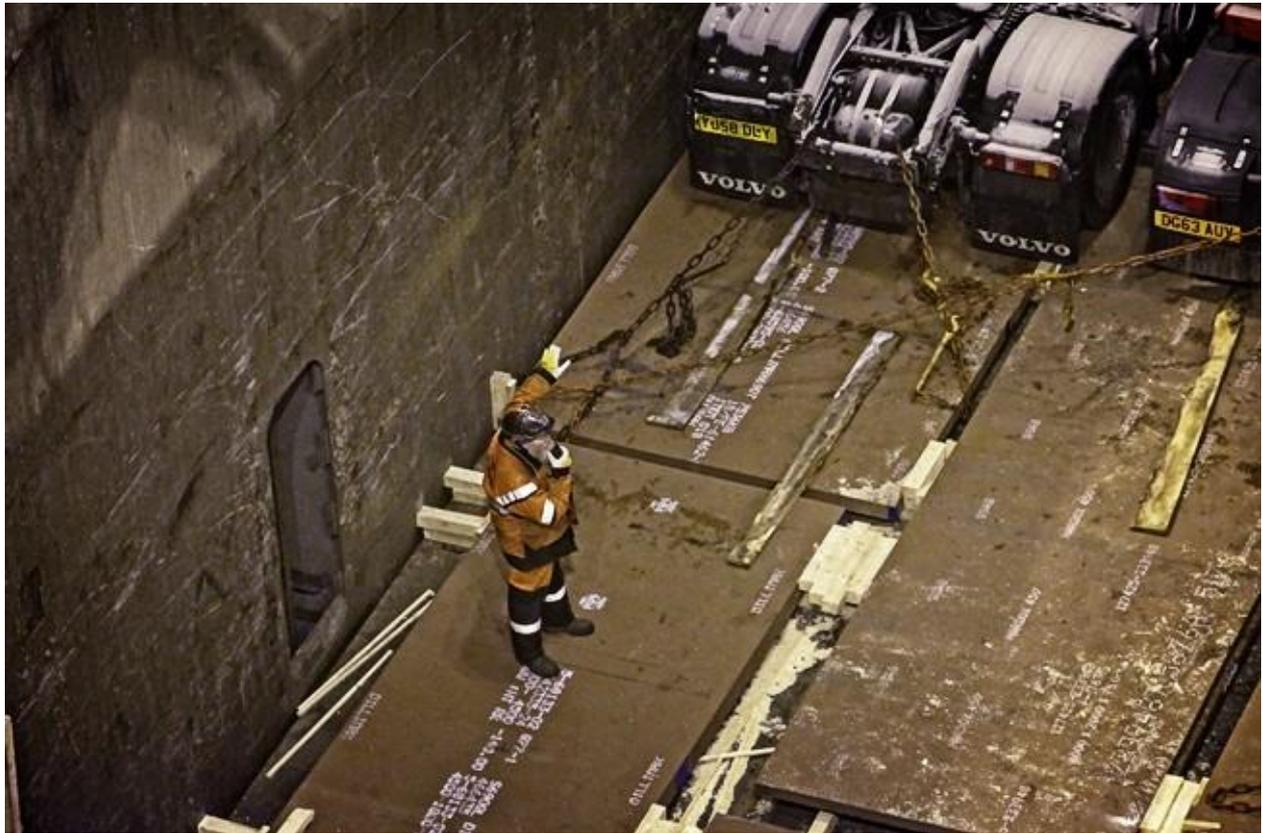
Wenn der Kran seine Arbeit verrichten muss, wird er von einer X-förmigen Abstützbasis fest auf dem Dock abgestützt.



Ein solcher Kran ist vielfältig einsetzbar: von Containern, über Schwerlasten bis hin zu Schüttgut können mit ihm bewegt werden. Eine ausgeklügelte Technik ermöglicht es dem Kranführer seine Lasten schwingungsfrei zu befördern und abzusetzen.

In der Nähe des Krans steht ein kleines gelbes Häuschen, welches den Dockarbeitern als Schutzhütte dient, während sie darauf warten, dass ihre Kollegen, die oben auf dem Schiff den Kran von seiner Last befreien, fertig werden. Jetzt, wo wir Temperaturen um den Gefrierpunkt haben, haben sich die Arbeiter in einem Ölfass, das zur besseren Ventilation mit Löchern versehen wurde, ein Feuer gemacht. Darin werden alte Bretter verbrannt. Oft stehen sie beim Fass, meistens nur ein paar Sekunden, um sich zu wärmen.

Zu jedem Kran gibt es zwei Teams von Männern: das Team auf dem Dock hängt LKWs an den Kran. Dann hebt der Kranführer den LKW aufs Schiff und setzt ihn präzise ab. Auf dem Schiff gibt es einen Mann, der dem Kranführer per Handzeichen oder per Funk genau signalisiert, ob dieser nach vorne oder hinten, bzw. rechts oder links schwenken soll.



Wenn der LKW an seiner vorgesehenen Stelle steht, löst das zweite Team auf dem Schiff die Halterung und fängt sofort an, das Auto mit dicken Ketten zu fixieren. Derweil lenkt der Kranführer sein Gerät zurück zum Dock und die nächste Runde kann beginnen.



Bei Container braucht es kein Team auf dem Dock. Der Kranführer kann den Greifer selbst einrasten. Container werden auf unserem Schiff noch auf die alte Art und Weise miteinander verbunden: Hafearbeiter bringen Sicherungsmechanismen oben an Containerecken an. Dann wird ein weiterer Container oben draufgesetzt und der Sicherheitsmechanismus rastet ein. Die Hafearbeiter brauchen nicht irgendwie an den Containern hochzuklettern. Wenn sie eine Lage Container mit den Mechanismen versehen haben, bringt der Kran sie hoch auf die nächste Lage, die er inzwischen angefangen hat zu stapeln.



Dann werden die Container mit diagonalen Stangen mit dem Container darunter verbunden. Das geht aber nur für die untersten Lagen. Wenn die Container mehr als zwei Lagen gestapelt werden, kommen die Stangen nicht mehr in den Einsatz.

Hinter dem Verladen mit dem Kran steht natürlich noch eine erweiterte Logistik. Die zu verladende Ware muss zum Dock gebracht werden. Die LKWs werden einfach bis unter dem Kran gefahren. Container und anderes Gut wird von Gabelstaplern in allen Größen oder LKWs gebracht.

Das Ganze ist wie ein komplizierter Tanz im Umkreis von 500 m um das Schiff. Alles ist immer in Bewegung. Außer in den Kaffeepausen und beim Schichtwechsel herrscht nie Stillstand. Es wird rund um die Uhr gearbeitet, auch am Wochenende, Tag und Nacht, in drei Schichten.



Am Vormittag ist auch der Frachtraum vor meinem Fenster voll und die Luke wird geschlossen. Dann werden weitere LKWs obendrauf gehievt und sorgfältig mit Ketten fixiert. Zum Mittagessen sind die Dockarbeiter auch damit fertig. Der Kran verlässt mit lauten Piepsen unsere Anlegestelle. Ein Gabelstapler mit der Schutzhütte der Hafendarbeiter und ein weiterer mit der dazugehörigen Feuertonne folgten im Schlepptau.

Jetzt, nach dem Mittagessen, ist nur noch einer von den drei Kränen hier bei uns. Er verlädt Container auf den vorletzten Frachtraum, unter anderem ein Stück grünen Schrott, welches hoffentlich niemals in diesem Zustand auf die Straßen Namibias losgelassen wird.



Nach dem Laden ist ein weiteres Team von Männern unterwegs, die die Ladungssicherung kontrollieren. Sitten die Ketten, die die LKWs am Schiff befestigen, stramm? Ist die Containersicherung eingerastet? Nichts darf bei heftigem Seegang verrutschen.



Die Seeleute sind am Rande mit der ganzen Verladung involviert. Sie öffnen die Frachtraumklappen und unterstützen die Dockarbeiter, wenn nötig. Das heißt aber nicht, dass die Mannschaft nicht auch ent- und beladen könnten. In kleineren Häfen müssen sie oft mit den schiffseigenen Kränen Ladung von und zum Schiff bringen. Hier, in Antwerpen, wird aber alles vertrauensvoll in die Hände der Hafendarbeiter gelegt.

Gestern kam der Chief Engineer mit ganz kleinen Augen zum Frühstück. Er hatte in der Nacht zuvor kaum geschlafen, weil die Firma, die den Treibstoff liefert, dies um 3:00 Uhr in der Frühe getan hat. Das Bunkern von Diesel und Öl liegt in der Verantwortung des Chief Engineers. Der Kapitän war irritiert. Es ist nicht normal, dass mitten in der Nacht Treibstoff geliefert wird. Wollte da jemand die Müdigkeit der Seeleute ausnutzen und uns übers Ohr hauen? Möglichkeiten wären z. B. weniger in die Tanks zu füllen, aber einen vollen Tank abzurechnen. Der Chief Engineer hatte sich das auch gedacht und war wachsam gewesen. Alles war korrekt abgelaufen.



Um 15:30 Uhr ist die Beladung der *Bright Sky* beendet. Der Kran fährt auf seinen 80 Rädern weiter zu einem anderen Dock und anderem Schiff. Zwei Gabelstapler nehmen das gelbe Schutzhäuschen und die Feuertonne auf und fahren hinter dem Kran her. Es ist noch lange nicht Feierabend für die Dockarbeiter. Hier, bei uns, ist eine wohltuende Ruhe eingetreten.



Das große Areal, wo alles, was aufs Schiff musste, zwischengelagert wurde, ist fast leer. Eine LKW-große Schraube und ein paar Kabelrollen stehen noch rum. Aber die sind für Valparaiso, Chile bestimmt, nicht fürs südliche Afrika.

Es wird plötzlich entspannt an Bord, ja geradezu ruhig. Die Seeleute ziehen noch ein paar Sachen mit einem Schiffskran an Bord und verzurren andere. Ich lege mich aufs Bett und lese in dem Buch von Sean Kelly weiter.

Wenn ich über den Raumfahrer Sean Kelly nachdenke, muss ich wieder an die portugiesischen Seefahrer von vor etwas mehr als 500 Jahren denken. Sie suchten einen Weg um Afrika, immer vorsichtig, immer in Angst vor Drachen hinter dem nächsten Horizont. Oft kehrten sie zurück, weil sie sich nicht weiter trautes. Dann aber kam aber der nächste Seefahrer und fuhr weiter. Nach Diego Cao, dessen Schiff als erstes die Küste Namibias erreichte, kam Bartholomäus Diaz, der die Kapspitze umrundete. Er nannte es "Kap der Stürme". König Johann nannte es aber um in "Cabo de Boa Esperanza" – Kap der Guten Hoffnung. Nach Diaz kam Vasco da Gama, der endlich Indien erreichte. Jeder Entdecker fuhr weiter und erweiterte so die Grenzen des Wissens von der Welt. Raumfahrer heute, sind das, was die Seefahrer damals waren. Auch sie erweitern die Grenzen des Wissens, um eines Tages zum Mars und noch weiter fahren zu können.

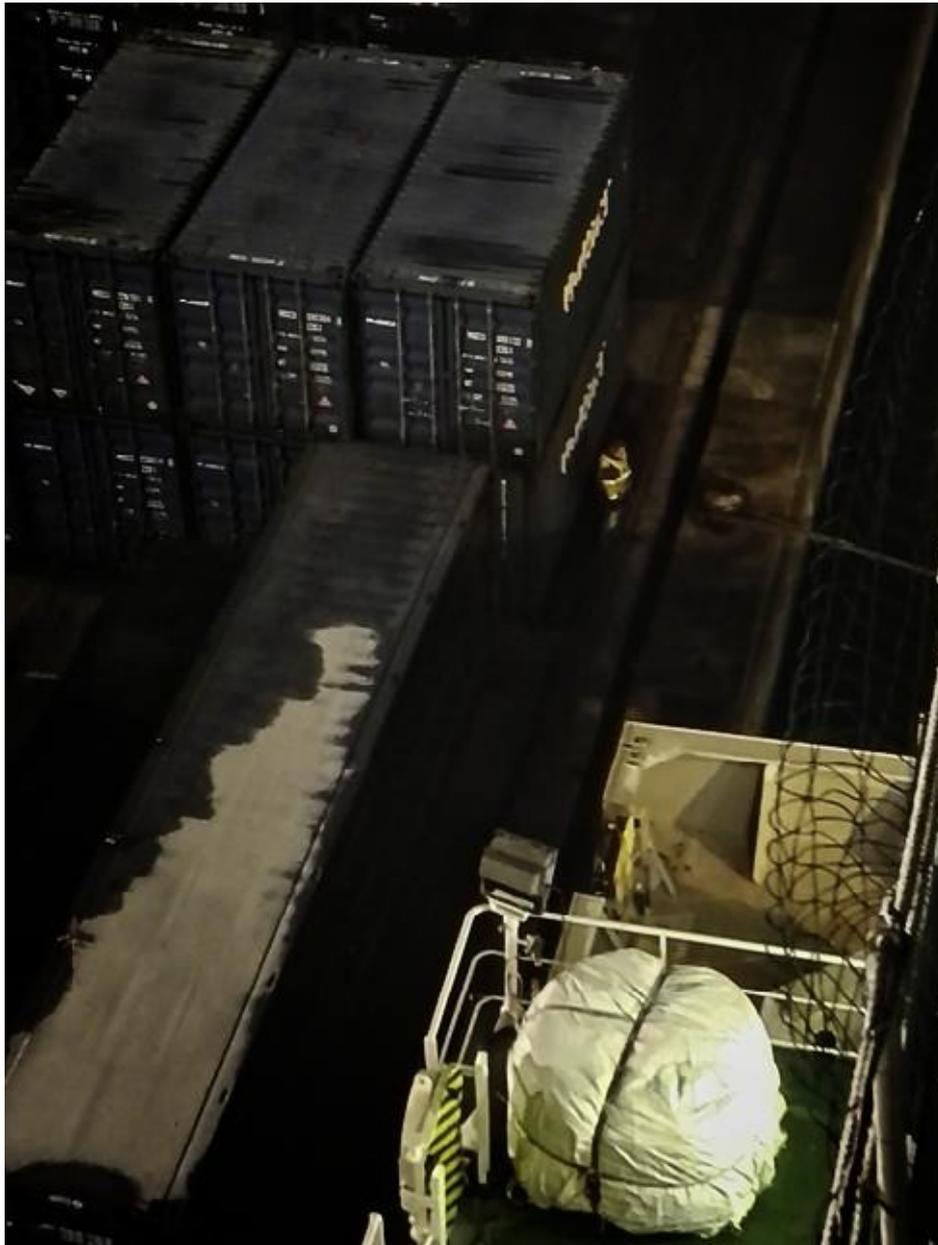
Mit dieser Reise folge ich auch dem Weg, der portugiesischen Seefahrer vor vielen hundert Jahren entdeckt haben. Weil sie damals die Grenzen des Bekannten und Machbaren erweiterten, kann ich heute mit der *Bright Sky* nach Walvis Bay fahren.

Zum Abendessen gibt es eine ausgezeichnete Pizza. Zum ersten Mal in einer Woche ist die Offiziersmesse gefüllt. Erstens gibt es Pizza und zweitens haben alle nun auch Zeit, etwas zu essen.

Der nette Cargo Agent von MACS, seine Aufgabe getan, verabschiedet sich von uns. Ich bedanke mich für die guten Gespräche, er auch.

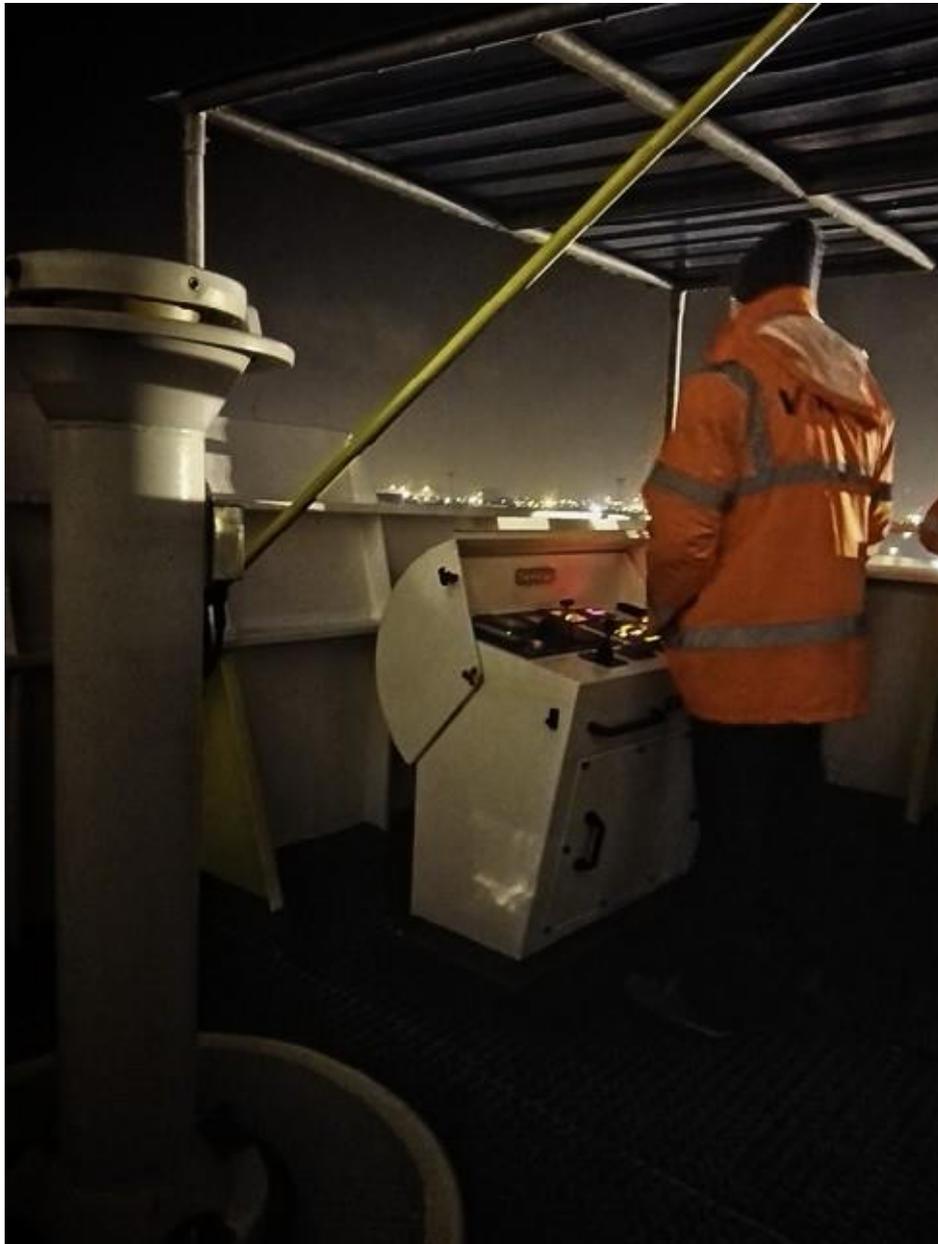
Um 19:30 Uhr dusche ich nochmal. Auf einem schwankenden Schiff, so stelle ich es mir vor, ist Duschen bestimmt nicht ganz so einfach und komfortabel, wie in ruhigen Gewässern. Morgen geht es Richtung Ärmelkanal, danach in die Biskaya, die für ihre Stürme berüchtigt ist. Von 4 m Wellen war heute die Rede.

Berendrechtsluis



Kurz vor acht komme ich auf die Brücke. Der Lotse ist schon an Bord. Die Lines Men stehen an den Pollern, um die Leinen des Schiffes loszumachen. Auf dem rechten Balkon der *Bright Sky* ist die Konsole, mit der der Chief Officer das Schiff von der Kaimauer weg steuert, geöffnet. Pierre ist auch schon da.

Nur ein Schlepper macht an der *Bright Sky* fest. Mehr ist nicht nötig, denn das Schiff wird nicht im Churchilledok wenden, sondern rückwärts herausfahren und dann nur 90 Grad in die Schelde hineindrehen, um dann geradeaus nach vorne zu fahren.



Wir legen pünktlich ab. Alles verläuft ruhig und völlig unaufgeregt. Erst entfernen wir uns seitwärts vom Dock. Dann geht es ein paar hundert Meter, gezogen von dem Schlepper rückwärts, dann sind wir im Kanal und fahren langsam Richtung Berendrechtsluis.

Die Schleuse kommt einem, wenn man auf einem so großen Schiff ist, sehr schmal vor. Sie ist aber, laut Lotse 68 m breit und 500 m lang. Die Einfahrt ist ein wenig knifflig, weil sie direkt hinter einer

fast 90-Grad-Kurve liegt. Schon vor der Kurve wird die Geschwindigkeit gedrosselt. Der Schlepper, der uns immer noch begleitet, bremst uns ab, indem er mit voller Kraft rückwärtsfährt. Wir fahren zwar sehr langsam, aber ein so schweres Schiff baut doch einiges an Momentum auf. Langsam, ganz langsam geht es in die Schleuse rein. Einmal denke ich, dass wir es nicht schaffen werden, rechtzeitig anzuhalten, weil wir nicht zum Stillstand kommen. Aber dann steht die *Bright Sky* still und Lines Men vertäuen uns. Der Schlepper verlässt uns. Eine Barge, von der Größe derer, die auf dem Rhein fahren, folgt uns und passt auch noch locker hinein.





Es dauert vielleicht eine Viertelstunde oder zwanzig Minuten, da hat die Schleuse uns um ein paar Meter abgesenkt und es kann weiter gehen.

Kurz danach verlasse ich die Brücke. Ich verabschiede mich von allen WhatsApp-Gruppen, die das Auslaufen und die Schleusenaktion verfolgt haben. Vielleicht habe ich in den nächsten Tagen noch Mobilfunkempfang, vielleicht aber auch nicht. Wenn, dann werde ich mich nochmal bei ihnen melden, wenn nicht, müssen sie warten, bis wir die Kanarischen Inseln erreichen.

Teil Drei: Bis zum Wendekreis des Krebses

1.2.2019 – Im Ärmelkanal



Die Wellen sehen zwar genauso hoch aus, wie letzten Sonntag auf der Nordsee, aber die *Bright Sky* fährt ruhig auf dem Wasser. Das liegt wahrscheinlich daran, dass wir so schwer geladen sind.

Um 7:00 Uhr liegen wir kurz vor Calais. Erst gibt es französischen, dann englischen Mobilfunk. So kann ich allen WhatsApp-Gruppen noch Grüße rüberschicken. Ich konnte sogar ein paar Minuten mit Anita telefonieren.

England gibt sich sehr wolkenverhangen. Die White Cliffs of Dover sind nicht zu sehen. Es ist kalt – – 1°Celsius – und recht nass. Aber nach dem Frühstück hört es auf zu regnen. Über Frankreich geht die Sonne auf und ich kann das Festland sehen.

Das orangene Licht des Sonnenaufgangs in Kombination mit den blaugrünen Wellen des Ozeans ergeben eine wunderschöne Aussicht. Manchmal bricht die Sonne durch die Wolken und hellt das Meer auf.



Es ist viel Verkehr auf dem Ärmelkanal. Containerschiffe, Fähren, Frachtschiffe, aber auch kleine Boote sind überall um uns herum. Pierre und ich glauben beide, mal irgendwo gelesen zu haben, dass der Ärmelkanal, nach der Straße von Malakka, die am meisten befahrene Seestraße auf unserem Globus ist.



Ich stehe auf der Brücke und schaue dem Naturschauspiel zu. Ich könnte stundenlang gucken, aber es ist kalt. "Noch fünf Minuten!" sagte ich mir und danach: "Noch ein paar Minuten, bis wir an dem Schiff vorbei sind." Aber dann wird es, trotz Fleece- und Winterjacke zu kalt.





Der Tag ist sehr entspannt. Die Seeleute haben heute frei, außer die, die nicht frei haben können, wie die Besatzung auf der Brücke, der Koch und der Steward.

Obwohl es keinen Mobilfunkempfang gibt, nutze ich immer noch das Smartphone. Ich habe zwei Apps laufen. Die eine heißt Maverick und mit der kann ich unseren Weg aufzeichnen. Außerdem kann ich sehen, auf welchem Längen- und Breitengrad wir gerade sind, in welche Richtung wir fahren und wie schnell wir sind. Ich stelle die Geschwindigkeitseinheit auf Knoten um. Schließlich bin ich auf einem Schiff. Die andere App ist Maps.me. Sie zeigt mir meine Position auf einer Karte. Dabei brauche ich natürlich nicht in die Details zu gehen, sondern ich zoome gerade soweit raus, dass es mir Land anzeigt und sehe so, wo wir auf dem Ärmelkanal sind.

Dank Maverick weiß ich, dass wir im Augenblick eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 Knoten haben und in fast 11 Stunden 220 km weit gekommen sind.

Ab und zu schaue ich aus dem Fenster. Wie sehen die Wellen aus? Wie ist das Wetter? Gibt es was Interessantes zu sehen? Das sind die wichtigsten Fragen.

Etwas Interessantes gibt es immer wieder mal zu sehen. Zuerst sind da die Schiffe, von denen eine Menge auf dem Ärmelkanal rumfahren. Ein großes Containerschiff überholt uns. Es fährt ein paar Knoten schneller als wir.

Dann fahren wir an einer Ölplattform, die ganz langsam von zwei Schiffen über den Ärmelkanal gezogen wird, vorbei. Wir sind hier nicht mehr auf der Nordsee, aber da ist sie, die Ölplattform. Pierre und ich spekulieren, dass sie irgendwohin zur Reparatur gebracht wird.



Dann sehe ich eine Taube, die auf dem Schiff landet und bei den LKWs vor meinem Fenster rumspaziert. Wir sind mehr als 20 km vom nächsten Land entfernt. Hoffentlich schafft sie es nach Hause.





Schließlich gibt es noch die Meereslandschaft: Das Meer, das je nach Beleuchtung seine Farbe ändert, die Wolken und das Licht.

Jetzt ist es Abend. Das Festland ist weit entfernt. Wir liegen in der Mitte des Ärmelkanals, bei $N50^{\circ} 13.339'$ $W1^{\circ} 35.689'$, nördlich von Cherbourg und südlich von Southampton. Bald wird der Kanal noch breiter und dann gibt es wohl gar keinen Mobilfunkempfang mehr. Morgen werden wir die Biskaya erreichen.

Ich habe aber Zugang zu einer weiteren Art der Kommunikation bekommen: das E-Mail-Netz der Mannschaft. Es gibt unten, im Büro, ein Rechner, der einzige Rechner, bei dem es möglich ist, und der von allen benutzt wird, auf dem eine E-Mail-Programm eingerichtet ist. Dort habe ich mein eigenes Login und Passwort und kann E-Mails senden und empfangen. Alle 20 Minuten findet der Versand und Empfang per Satellit statt. Es ist also nicht so unmittelbar wie gewohnt, aber es ist normales E-Mail. Das einzige Problem ist, dass die Tastatur eine englische ist. Es fehlen die Umlaute und EssZett und das Z und Y sind vertauscht.

Jetzt, wo der Ärmelkanal ein wenig breiter wird, ist der Seegang auch stärker. Das Schiff schaukelt mehr, aber bei mir ist alles im grünen Bereich. Nur komme ich mir manchmal torklig vor.

Ich werde heute früher zu Bett gehen und noch lesen. Obwohl ich ein Mittagsschläfchen gemacht habe, bin ich müde. Wahrscheinlich holt mich jetzt die Anstrengung der ersten Januarhälfte und all die Aufregung in Antwerpen ein.

2.2.2019 – Am Tor des Atlantiks



Wir befinden uns am südwestlichen Ausgang des Ärmelkanals, nördlich der französischen Stadt Brest und südlich von Cornwall (N49° 09.429' W5° 06.121'). Heute Mittag, so sagt der Kapitän beim Frühstück, werden wir sehen, was der Atlantik für uns hat.

Das Wasser des Ärmelkanals ist dunkelgrün. Dort, wo der Bug unseres Schiffs ins Wasser schneidet und Schaum aufwirbelt, ist es türkisblau. Die Wellen haben weiße Gischtkronen. Die Sonne scheint, die Sicht ist klar.

In der Nacht werde ich vom Schaukeln wach. Je nachdem, woher die Strömung und der Wind kommen, schaukelt das Schiff nach links und rechts, aber rollt auch von vorne nach hinten. Die *Bright Sky* ist so gebaut, dass die Unterkünfte ganz hinten sind. Wir bekommen die volle Hebelwirkung von vorne nach hinten zu spüren. Und hier oben, auf dem C-Deck, auch die seitlichen Bewegungen von links nach rechts.

Mein Körper reagiert auf das Schaukeln mit leichter Seekrankheit. Es ist noch nicht so schlimm, als dass ich etwas dagegen unternehmen muss. Im Augenblick nehme ich es einfach wahr. Ich merke, dass das Schaukeln einen Rhythmus hat und lasse meinen Körper in diesem Rhythmus wiegen.

Am erträglichsten ist es, wenn ich auf dem Bett liege. Dann wird der ganze Körper gehalten. Es ist wie in einer Wiege. Beim Sitzen wird der Körper mehr hin und her bewegt. Das verursacht mehr

Übelkeit. Am Schlimmsten ist es beim Stehen und Gehen. Ich gehe breitbeiniger und versuche meine Knie locker zu machen.

Vielleicht bilde ich es mir auch nur ein, aber seitdem ich auf das Schaukeln achte, bin ich weniger seekrank.

Es ist mir zwar leicht übel, aber ich will noch nichts gegen Seekrankheit unternehmen. Ich will sie erstmal wahrnehmen und untersuchen. Ich möchte wissen, was sie verstärkt und was sie verringert.

Nach dem Frühstück gehe ich oben auf dem Balkon der Brücke. Von dort schaue aufs Meer hinaus und beobachte die Wellen. Wir werden wieder von einem Geschwader Möwen begleitet, das unsere zehn oder elf Knoten schwebend mithält.



Weil der Ärmelkanal so stark befahren ist, ist er in Fahrspuren eingeteilt. Wir fahren auf der Spur der Schiffe, die nach Südwesten fahren. Alle anderen Schiffe um uns herum fahren in dieselbe Richtung. Die Schiffe, die nach Nordosten fahren haben hier auf unserer Spur nichts zu suchen.

Beim Mittagessen, das ich nicht aufesse, sagt der Kapitän, dass jeder normale Mensch mit Seekrankheit auf diese Umstände reagiert. Bei denjenigen, die nicht seekrank werde ist etwas nicht in Ordnung. Wir reden darüber warum ein solcher Seegang diese Auswirkung auf den Körper hat. Viel mehr Muskeln, als auf festem Boden, werden beansprucht, damit man aufrecht stehen oder gehen kann. Seine Empfehlung: wenn mir schlecht ist, sollte ich meine Augen nicht dazu zwingen, kleine Muster erkennen zu müssen, d. h. ich sollte nicht lesen. Am besten ist es an der frischen Luft zu sein und den Horizont anzuschauen. Dann gibt es nur Himmel, Horizont und Wasser und der Körper entspannt. Der Horizont ist ein Fixpunkt, der dem Gehirn beim Finden von Balance hilft.

Nur ist es draußen kalt. Es ist zwar wärmer als in Antwerpen und es wird jetzt jeden Tag wärmer werden, aber es ist immer noch kein Wetter, bei dem ich stundenlang draußen sein will.

Beim Mittagessen unterhalten Pierre, der Kapitän und ich uns auch über Seeräuberei. Kurz vor meiner Abreise hatte ich gelesen, dass Westafrika inzwischen die Hochburg der Piraterie sei. Der Kapitän bestätigt das. Früher war es die Straße von Malakka und der Golf von Aden. Beim Horn von Afrika hatte man, wie Pierre erzählt, das Problem "von oben" gelöst: man hatte alle Piratenschiffe mit Bomben zerstört. Und auch die Straße von Malakka ist einfach zu wichtig für den internationalen Handel, als dass man dort Piraten ihr Unwesen hätte treiben lassen. Aber Westafrika ist anders. Auf gar keinen Fall will der Kapitän die *Bright Sky* nach Nigeria steuern müssen. Er erwähnt den Film "Captain Phillips", in dem Tom Hanks den Kapitän eines Schiffs spielt, das von Piraten überfallen wird und ist der Ansicht, dass der Film sehr realistisch sei. Es ist auch eine wahre Geschichte. Das will er selbst nie erleben und keinen seiner Crew oder einen Passagier dem aussetzen.

Nach einem Spaziergang draußen mache ich ein Mittagsschläfchen. Jetzt, wo wir den Ärmelkanal verlassen haben, wird die Richtung geändert von WSW nach SWS. Während am Vormittag die Wellen eher von vorne kamen, kommen sie jetzt von der Seite und wiegen uns. Mich haben sie in den Schlaf gewogen.

Vielleicht muss man diese ungewohnte Bewegung einfach mit positiven Begriffen verbinden. Wenn man an Übelkeit denkt, geht es einem schlechter, als wenn man das Schaukeln mit dem Begriff "Wiege" verbindet.

Am Abend, nach dem Essen, wird der Bottle Store eröffnet. Nur der Kapitän darf an Bord Wein und starken Alkohol verkaufen. Bier gibt es beim Steward. Pierre redet schon seit Tagen davon, dass er am Sonntag, also morgen, Wein trinken möchte, und steht wahrscheinlich ganz vorne in der Reihe. Ich denke darüber nach, ob ich Alkohol möchte und entscheide mich dagegen.

Die *Bright Sky* ist ein normales Frachtschiff. Die Besatzung darf Alkohol trinken, so lange es sie nicht in ihrer Arbeit beeinträchtigt. Durch die Regel, dass nur der Kapitän harte Alkoholika verkaufen darf, ist das auch ein wenig unter Kontrolle. Frachter, die Gefahrgut transportieren, sind "dry ships". Nicht nur darf auf diesen Schiffen kein Alkohol konsumiert werden, es darf noch nicht mal Alkohol an Bord sein.

Während die Mannschaft beim Bottle Store Schlange steht, habe ich den allgemeinen Computer für mich und kann schnell ein E-Mail an Anita schicken. Ich freue mich, dass sie meine E-Mails liest und beantwortet. Es ist nicht so, als ob ich mich einsam fühle – ich kann gut allein sein. Aber ich freue mich, weil sie sich für mich freut. Gerade heute denke ich oft an sie – sie hätte den Seegang auf dem Schiff gehasst und sehr gelitten.

Wenn wir erstmal durch die Biskaya sind, so der Kapitän, wird bis Kapstadt alles besser. In ein, zwei Tagen ist das Schlimmste überstanden.



Ich gehe zum Sonnenuntergang auf die Brücke und raus auf den Balkon auf der Steuerbordseite. Die Sonne erleuchtet ein paar Wolken am Horizont in Orange und geht als goldener Ball unter. Ich nehme mir vor, hier an Bord jeden Sonnenauf- und Untergang zu fotografieren. Heute Abend hat es sich gelohnt.



Dann stehe ich noch ein wenig auf der Brücke und versuche die Höhe der Wellen abzuschätzen. Im Gegensatz zu den anderen Schiffen, die Pierre schon befahren hat, gibt es hier kein Messgerät für die Wellenhöhe. Der Kapitän, der mit seiner Frau ein wenig später auf die Brücke kommt, und der Chief Officer, der die Fahrt überwacht, schätzen eine Höhe von 3,5 m mit hohen Wellen bei 4 m.

So langsam freunde ich mich mit dem Seegang an. Bei ganz starken Schauklern merke ich, dass es meine Körper, der ja mehr als sonst, die Muskeln beanspruchen muss, um mich aufrechtzuerhalten, anstrengt. Manchmal bekomme ich leichte Schweißausbrüche und ein Tick Übelkeit. Aber im Großen und Ganzen komme ich damit klar.

Die Lade-Crew in Antwerpen hat nicht immer alles so großartig gemacht, wie ich zuerst geglaubt habe. Bei einem der LKWs auf Deck brennt ein Licht. Es wird sicher nicht mehr lange brennen. Die Frage ist, ob das Licht abgeschaltet werden soll. Der Kapitän entscheidet sich dagegen. Das Licht beeinträchtigt nicht die Navigation in der Nacht, denn der LKW steht, von der Brücke aus gesehen, hinter einer Wand von Containern. Da will er nicht, dass jemand stundenlang einen Wust von Autoschlüsseln ausprobiert, bis der richtige gefunden ist.

3.2.2019 – Biskaya überstanden

Mein Gehirn hat sich an die Dünung und an das Rollen des Schiffes gewöhnt. Heute empfinde ich kaum noch Übelkeit. Ich habe sogar auf die Wellen geschaut, um zu sehen, ob sie weniger hoch sind, aber ich würde sagen, sie sind immer noch bei drei bis vier Meter. Nur der Wind ist nicht mehr so stark.

Beim Schlafen, vor allem wenn man auf der Seite schläft, wie ich es gerne tue, ist das Schaukeln von rechts nach links ein wenig lästig. Wenn das Schiff in seine schrägste Lage geht, wird der Körper mit gerollt. Aber wenn ich auf dem Rücken liege, merke ich kaum was vom Effekt.



Der Sonnenaufgang ist heute wunderschön. Es gibt ein paar Wolken, die in Orange und Pink leuchten. Dort, wo das Licht auf dem Wasser spiegelt, ist es, als ob goldene Flocken auf dem Meer schwimmen. Ich stehe eine Weile auf dem Balkon der Brücke und fotografiere.



Das Schiff wird zwar per Autopilot gesteuert, aber das heißt nicht, dass die Crew auf der Brücke nicht aufpassen muss. Als wir uns der Küste nähern, treffen wir hin und wieder kleine spanische Fischerboote, die einfach quer über die Frachtschiffautobahn fahren. Nachts ist es besonders gefährlich, weil diese Boote nicht beleuchtet sind und von uns nur auf dem Radar gesehen werden können. Die kleinen Schiffe haben wohl keinen Radar, um uns zu sehen oder sie vertrauen einfach darauf, dass wir sie sehen und sie nicht überfahren. Der größte Teil der *Bright Sky* ist nachts ja dunkel. Jedenfalls – egal ob die Fischer uns sehen oder nicht – sie verändern ihren Kurs nicht. Das muss dann die Crew auf der Brücke machen.

Die Aufgabe der Brücken-Crew ist also, den Radarschirm zu beobachten und eventuelle Hindernisse zu umfahren. Tagsüber schauen sie sich jedes Schiff auf dem Radar mit einem Fernglas an.





Nach dem Sonnenaufgang, nachdem die goldenen Flocken auf dem Wasser silbern werden, sage ich auf der Brücke Bescheid, dass ich zum Bug des Schiffes gehen will. Bei schlechtem Wetter kann der diensthabende Offizier ein Veto einlegen, wenn sie sich Sorgen um meine Sicherheit macht. Und ich muss bei der Brücke immer Bescheid geben, wenn ich zurückgekehrt bin. Das ist keine übertriebene Kontrolle, sondern ein einfacher Sicherheitsmechanismus.

Die großen Wellen haben bis aufs Upper Deck gespritzt. Von der Wasserlinie bis zum Upper Deck ist es mindestens 4,60 m und es zeigt, dass die Wellen doch noch recht hoch sind. Vom Upper Deck kann ich auch viel einfacher die Höhe der Wellen abschätzen, weil ich eher auf ihrer Höhe bin, als 12 m über ihnen. Aber es ist trotzdem relativ trocken.



Ich gehe an all den Frachträumen vorbei. Ihre Seitenwände ragen noch mehr als zwei Meter über das Upper Deck heraus.

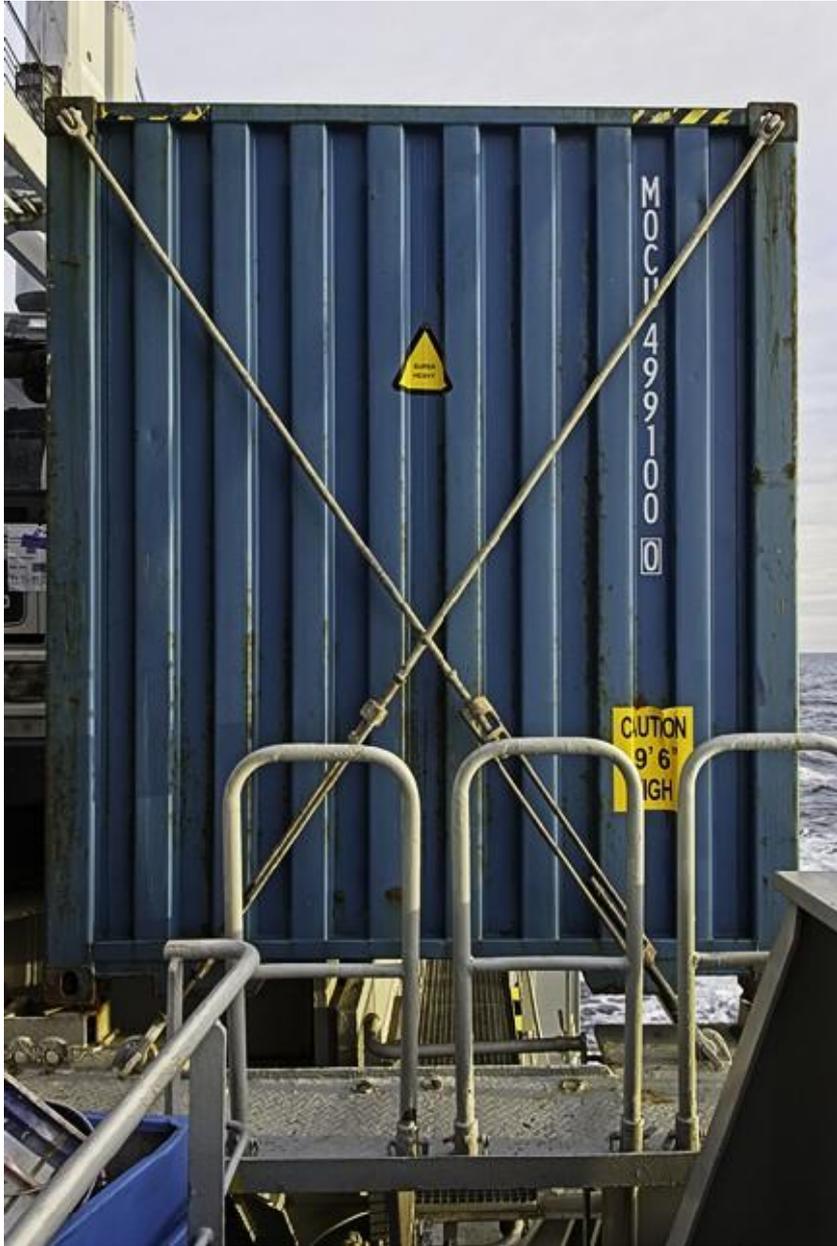


Auf den vorderen Frachträumen sind entweder Container oder LKWs geladen. Da wir ja selbst auch einen Container nach Namibia transportieren lassen wollen, achte ich ein wenig darauf, wie diese gesichert wurden. Da sind erstmal diese Sicherheitsmechanismen, die oben an den vier Ecken der Container angebracht werden, bevor ein weiterer obendrauf getan wird. Mit einem Hebel kann man sie befestigen oder lösen.



Dann werden Container noch mit diagonal verlaufenden Stangen an die Container darunter oder an Ösen am Deck gesichert. Das geschieht hier nur für die untersten zwei Lagen. Darüber ist nur eine diagonale Stange die die beiden letzten Container einer Reihe – also ganz rechts und ganz links – mit dem Container darunter verbunden, sonst ist allein die Ecksicherung für die Befestigung der Container verantwortlich. Pierre meint aber, dass das hält. Die Container, die nicht mit Stangen gesichert werden, sind leere Kühlcontainer, also sehr leichte Container. Bis jetzt hat es auch gehalten und das Wetter soll nur besser werden.







In einem Container poltert es ziemlich laut. Das höre ich bis zu mir in die Kabine, wenn das Fenster offen ist. Keine Ahnung, was drinnen los ist. Vielleicht wurde die Ladung nicht gut genug gesichert.

Das Licht von dem einen Lastwagen auf den vorderen Frachträumen ist immer noch an.

Ganz vorne, an der Spitze des Schiffes, gibt es zwei Decks. Auf dem unteren Deck befinden sich die Anker- und Seilwinden. Es ist zum Schiff hin offen, aber zur Spitze hin bis auf ein paar Schlitz geschlossen. So haben die Seeleute, die dort arbeiten müssen, einen geschützten Raum. Darüber liegt noch ein Deck, das über eine Leiter erreichbar ist. Die Luke nach oben ist aber noch verschlossen. Der Kapitän will sie öffnen lassen, sobald das Wetter besser ist. Dann kann man bis zur äußersten Spitze des Schiffes gehen und, wie Leo und Kate auf der Titanic, fliegen.



Es ist vorne sehr ruhig. Die Schiffsmaschine ist nicht mehr zu hören, sondern nur noch das Rauschen des Meeres, wenn es vom Schiff zerschnitten wird.

Zurück in meiner Kabine mache ich mir Kaffee und Tee für den Tag. Mein Thermobecher für Kaffee und meine Thermokanne für Tee ist Gold wert. Allerdings müssen sie unzerbrechlich sein. Zu schnell kippen sie sonst bei starkem Rollen um.

Robert kommt vorbei und leert den Mülleimer. Er gibt mir auch eine Paste in einem wasserlöslichen Kunststoffmantel. Ich soll das als Ganzes in die Toilette tun. Nach fünf Minuten hat sich alles aufgelöst und wird weggespült. Das ist wie Rohrfrei. Dann gibt es noch eine Flasche mit einer Flüssigkeit, wovon ich jede Woche was die Toilette geben soll. Das dient dem biologischen Abbau von dem, was so allgemein die Toilette runtergespült wird.

Überhaupt die Toiletten... Sie sind eine Mischung aus WC, wie man es so kennt und Flugzeugtoilette. D. h. wenn man den Abzug betätigt, wird alles, was in der Schüssel ist, per Vakuumsog sonst wohin befördert. Dann läuft aber ein wenig Wasser nach.

Zum Mittagessen spendiert Pierre mir ein Glas KWV Shiraz. Als Winzer und Weinkenner ist sein Urteil "sehr gut für einen so billigen Wein" und "genau das Richtige für das Mittagessen".

Wir haben inzwischen die Biskaya hinter uns gebracht und befinden uns auf $N43^{\circ} 56.404' W10^{\circ} 09.501'$, etwa 115 km nordwestlich des nächsten Punktes auf dem spanischen Festland. Bald werden wir den Kurs auf weiter südlich ändern. Wir umfahren Spanien und Portugal also weitläufig. Das nächste Land, das wir sehen werden, werden die kanarischen Inseln sein.

Am Abend muss ich an die Menschen denken, die vor meiner Abreise gefragt haben: "Wirst du dich nicht langweilen?"

Was für eine absurde Frage!

Warum sollte ich mich langweilen?

Es gibt so viel zu tun.

Ich bin neugierig. Ich will wissen. Hier auf dem Schiff ertappe ich mich öfters, dass ich den Browser öffnen und irgendwas googeln möchte. Das funktioniert nicht. Oder, um genauer zu sein: es geht, aber es kostet. Deshalb muss ich andere Wege finden, Antworten auf meine Fragen zu bekommen. Entweder frage ich jemanden, der es wissen könnte – Pierre oder der Kapitän gute Kandidaten. Oder ich muss es einfach selbst untersuchen, wie bei der Frage, was hoher Seegang mit dem Körper macht. Die Antwort ist: man wird seekrank, aber irgendwann (bei mir nach 24 Stunden) kann das Gehirn mit den andauernden Schwankungen in der Erdanziehungskraft und der sich immer wiederkehrenden Verschiebung von oben und unten umgehen. Dann ist die Seekrankheit weg.

Dann gehe ich meiner Kreativität nach und fotografiere, bearbeite Fotos und schreibe. Für die Bildbearbeitung lerne ich ein neues Programm. Vor der Abreise habe ich mir YouTube-Videos dazu auf den Rechner geladen und schaue sie mir eins nach dem anderen an. Zwischendurch probiere ich das Erlernte aus.

Dann lese ich das Buch von Scott Kelly weiter.



Und dann ist da das Erleben. Das Leben hier auf der *Bright Sky* ist einfach. Es gibt das Meer, den Himmel und das Schiff und natürlich die Menschen auf dem Schiff, wovon ich die meisten gar nicht sehe.

Wenn ich die Mannschaft außen vor lasse, bleibt das Schiff, der Himmel und das Meer. Und wenn ich es nur auf Himmel und Meer beschränke, habe ich schon eine Menge zu erleben. Himmel und Meer ändern sich ständig, so wie die Sonne über den Himmel zieht und das Licht sich verändert. Die Farbe des Meeres ändert sich. Wir sind jetzt nicht mehr auf der Nordsee, sondern auf dem Atlantik, über 100 km vom nächsten Land entfernt. Das Meer ist tiefer, seine Farbe dunkler.

Ich brauche also keine Animation oder Bespaßung, kein Fernsehen, keine Zerstreuung. Ich habe gar keine Zeit für all das.



Der Sonnenuntergang ist heute wenig spektakulär. Es gibt zwar Wolken, aber sie bedecken eher die Sonne, als dass sie sich von ihr erleuchten lassen. Oben auf der Brücke bläst auch ein starker, kalter Wind.

Es ist Nacht. Wir befinden uns im Augenblick auf $N41^{\circ} 52.439'$ $W11^{\circ} 01.811'$, 177 km vom Festland entfernt.

Jetzt ist die *Bright Sky* allein auf dem Ozean. Ein einziges Schiff habe ich noch gesehen oder vielmehr den Mast am Horizont. Die Möwen, die uns am Anfang noch begleitet haben, sind nicht mehr dabei. Wir sind zu weit vom Festland entfernt.

4.2.2019 – Tschüß Europa



Delfine!

Zwei Delfine schwimmen neben dem Schiff, begleiten es ein paar hundert Meter und springen ein immer wieder über die Bugwelle. Dann haben wir sie überholt. Ein paarmal sehe ich noch ihre Rückenflossen.

Ich gehe in die Brücke. Der Third Officer steht mit einem Fernglas am Fenster. "I saw dolphins!", sage ich zu ihm. "Yes, me too", sagt er, und grinst. Er freut sich auch, die Tiere zu sehen

Ich mag den Third Officer, ein junger Mann, von dem ich glaube, dass er einmal Kapitän werden wird. Er ist freundlich und hilfsbereit. Er hat uns vorletzte Woche in die Notfallprozeduren eingewiesen. Mit ihm kann man plaudern. Er hat auch ein Auge für die Schönheit um ihn herum. Heute stand er neben mir auf dem Balkon der Brücke, um auch mit seinem Smartphone ein Foto von dem sehr schönen Sonnenaufgang zu machen. "It's beautiful", sagte ich zu ihm. "Yes", bestätigte er.



Ich stelle ihm ein paar Fragen zu den Instrumenten.

Das Schiff hat drei Radaranlagen, zwei auf dem Dach der Brücke und eine am Bug. Sie senden auf verschiedenen Frequenzen. Es gibt zwei Bildschirme, die die Radar-Scans anzeigen. Im Augenblick sind sie blau. Es gibt keine anderen Schiffe in unserer näheren Umgebung.

Zwischen den Radarschirmen ist das Navigationsgerät mit der Seekarte.

Auf den ersten Blick sieht die Karte aus wie eine Landkarte. Berge und Täler lassen sich aus den Höhenlinien erkennen. Es sind auch Höhen- oder vielmehr Tiefenangaben vorhanden. Ich frage den Offizier, ob die Tiefe in Fuß oder Metern gemessen wird. Bei Schiffen, die in Seemeilen und Knoten rechnen, weiß man es nie. Es sind Meterangaben. Durchschnittlich 3000 m Wasser liegen im Augenblick unter uns. Ich sage zum ihm, dass ich noch nie in meinem Leben auf so viel Wasser war. Er lacht und sagt, dass wenn wir erstmal um Westafrika rum sind, die Tiefe 5000 m und mehr sein wird.

Ein Notruf kommt durch. Erst in Spanisch oder Portugiesisch, dann in Englisch. Er gilt nicht uns. Irgendeinem Boot oder Schiff, näher an der Küste ist irgendwas passiert. Wir sind zu weit weg, auf $N39^{\circ} 07.295' W12^{\circ} 05.054'$, 225 km vom europäischen Festland entfernt, fast auf der Höhe von Lissabon.

Er erklärt mir die zwei verschiedenen Geschwindigkeitsmessungen, die beide in Knoten angegeben werden. Die eine zeigt 14.8 Knoten. Das ist unsere Geschwindigkeit auf dem Wasser. Die andere zeigt 15.1 Knoten. Das ist unsere tatsächliche Geschwindigkeit, die wir dank einer Strömung von hinten erreichen.

15 Knoten sind knapp 28 km/h. Die großen Containerschiffe fahren 20 Knoten (37 km/h). Auf Land wäre das quälend langsam. Hier ist es eine angenehme Geschwindigkeit. Da wir diese Geschwindigkeit 24/7 fahren, schaffen wir pro Tag 670 km oder 363 Seemeilen. So machen wir doch ganz schön Strecke.



Heute haben wir kaum Dünung und Wind. Das Meer ist ruhig, die *Bright Sky* schaukelt nicht mehr. Ich sage zum Offizier, dass ich zum Bug des Schiffes gehen möchte. Er gibt mir sein okay. Der Spaziergang ist allerdings nicht so einfach. Die Mannschaft ist dabei, das Deck mit Hochdruckreinigern und Besen zu säubern. Auf halber Strecke kehre ich um. Ich möchte die Männer nicht bei ihrer Arbeit behindern.

Es ist viel wärmer als in Hamburg oder Antwerpen. Ich ziehe zwar immer noch mein Fleece und meine dicke Winterjacke an, aber nun kann ich lange draußen bleiben, ohne zu frieren. Pierre und ich träumen schon davon, in Shorts und T-Shirt auf dem Deck sitzen zu können.

Vormittags ist das Meer sehr glatt. Es gibt zwar eine leichte Dünung, aber keinen Wind. Ideale Umstände also, um Wale oder Delfine zu sehen. Gestern hat der Kapitän einen Wal gesehen. Ich schaue oft übers Meer, aber keiner der Meeressäuger zeigt sich. Pierre meint, dass wir zu weit von der Küste entfernt sind. Er sagt, dass die Fische, die den Delfinen als Nahrung dienen, eher in der Nähe der Küste sind. Ich sehe seine Argumentation skeptisch. Denn warum sollten die Fische an der Küste zahlreicher sein? Und schließlich wurden ja Meeressäuger von unserem Schiff aus, fernab vom Land gesichtet.

Pierre und ich sind in manchen Dingen nicht einer Meinung. Politisch stehen wir auf unterschiedlichen Seiten des politischen Spektrums, allerdings beide nicht weit von der Mitte. Mit diesem Unterschied können wir aber beide gut leben.

Etwas schwieriger wird es beim Feminismus. Beim Mittagessen sprechen wir über die Rolle von Frauen in der Schifffahrt. Der Kapitän erzählt, dass in Südafrika oft Frauen als Lotsen und Schlepperkapitäne eingesetzt werden. Er findet es furchtbar – nicht, weil es Frauen sind, sondern weil sie so schlecht ausgebildet sind. Ein Lotse oder Schlepperkapitän muss mit Schiffen umgehen können. Die Südafrikanerinnen können es nicht. Sie machen irgendeine theoretische Ausbildung und dann wird ihnen diese Jobs gegeben wegen Gleichberechtigung und affirmative Action.

Ich kann seine Argumentation nachvollziehen. Ich finde es auch gefährlich, schlecht ausgebildeten Frauen einen Job zu geben, nur weil sie Frauen sind und eine bestimmte Hautfarbe haben. Nicht nur, weil es in der Schifffahrt um Waren im Wert von Millionen, Menschenleben und potenziellen Umweltkatastrophen geht. Das ist ungerecht besser ausgebildeten Männern gegenüber. Unserer Meinung nach, sollte ein Lotse oder eine Lotsin eine mehrjährige Ausbildung auf einem Schiff haben, vielleicht erster oder zweiter Offizier werden und dann umsatteln. Da sind wir alle d'accord.

Wo wir auch alle einer Meinung sind, ist die Tatsache, dass es Arbeiten gibt, die Männer besser machen können. Die Lines Men, z. B. die Schiffe im Hafen vertäuen, brauchen sehr viel körperliche Kraft um die dicken, schweren Seile, die auch noch mit Wasser vollgesogen sind, die Kaimauer hochzuziehen und über einen Poller zu legen. Die wenigsten Häfen haben mobile Winden, in den meisten wird diese Arbeit mit Muskelkraft erledigt.

Frauen haben vielleicht nicht die Muskelkraft von Männern, aber warum sollten sie nicht Schiffsoffizierinnen oder Lotsinnen werden? Ja, Lotsen müssen fit sein. Es ist nicht immer einfach, von einem Lotsenboot auf ein Schiff zu steigen. Übergewichtige Menschen haben da echte Probleme. Aber das gilt auch für männliche Lotsen. Warum sollte eine fitte Frau, mit der richtigen Ausbildung, nicht Lotsin werden? Warum durchlaufen die Frauen nicht Ausbildung, z. B. als Offizierin in der Handelsmarine?

Daraufhin frage ich, wie viele Frauen Offizierin in der Handelsmarine werden. Die Antwort ist: so gut wie keine. Ja, es kommt vor, aber das sind absolute Ausnahmen. Der Grund dafür ist, dass dieser Beruf nicht mit einem Kinderwunsch vereinbart werden kann. Zwar könnte ich mit ein wenig Kreativität Szenarien ausmalen, wo man Frauen in der Handelsmarine die Vereinbarkeit von Familie und Beruf erleichtern könnte, aber auch ich sehe, dass es schwierig ist.

Pierre will gar nicht dran denken, dass es Offizierinnen und Lotsinnen geben könnte. Ausnahmen – ja, aber sowas wie 20 % aller Offiziere in der Handelsmarine, die weiblich sind – never ever! (von 50 % ganz zu schweigen). Das geht nicht! Frauen wollen Kinder! Frauen wollen Teilzeit arbeiten! Er spricht von weiblichen Hormonen, die es Frauen unmöglich machen würden, eine Karriere in der Schifffahrt zu machen.

Um ihn ein wenig anzustacheln, sage ich, dass Frauen doch nur Teilzeit arbeiten und sich um die Familie kümmern, weil die Männer es nicht täten. Warum könnte der Ehemann der Offizierin nicht zu Hause bleiben und sich um die Kinder kümmern, während sie an ihrer Karriere arbeitet, um Kapitänin zu werden? Nein, sagt Pierre. Es sind die Männer, die in die Welt fahren und die Frauen sind die, die zu Hause bleiben. Das ist so. Es ist fast wie ein Naturgesetz.

Ach wirklich? Ich will jetzt nicht von patriarchalen Strukturen anfangen, dass den Frauen ihre Rolle als Zuhausebleibende aufdrückt. Vielleicht wollen Frauen auch raus und die Welt entdecken, aber ihre Umgebung lässt es nicht zu. Vielleicht glauben sie es selbst nicht, dass sie das können.

Ich überlege, ob ich dem Gespräch eine andere Richtung geben könnte, indem ich die Variable Kinder aus der Gleichung nehme. Was von den Frauen, die keine Kinder wollen? Die gibt es, Hormone hin, Hormone her. Es muss doch ein paar mehr geben, als die paar Ausnahmen? Die totale Gleichberechtigung ist vielleicht Illusion, aber ich kann mir schon vorstellen, dass es mehr Frauen gibt, die zur See fahren und dabei auch Karriere machen wollen. Welche Chancen haben sie in der Seefahrt? Welche Hindernisse stehen ihnen im Weg? Aber das Mittagessen ist vorbei.

Am Ende muss ich zugeben, dass Frauen, die Kinder haben wollen, nicht alles werden können. Sie können z. B. nicht Kapitän eines Frachtschiffs werden. Familie und Beruf lässt sich manchmal nicht vereinen.

Pierre und ich sind also nicht immer einer Meinung, aber in vielen Dingen schon. Außerdem haben wir viele gemeinsame Interessen und teilen eine Neugier. So kommen wir trotz unserer Differenzen gut miteinander klar und wenn wir uns streiten, haben wir zumindest interessante Gespräche.



Am Abend liegen etwa auf demselben Breitengrad wie Gibraltar. Gibraltar ist zwar 680 km östlich von uns, aber für mich ist das der Punkt, wo wir Europa hinter uns lassen und Afrika erreichen.

5.2.2019 – Es wird wärmer



Beim Frühstück sprechen wir über Wildlife-Fotografie und der Kapitän und ich führen das Gespräch später auf der Brücke fort. Er ist begeisterter Fotograf und besitzt auch eine Nikon D7100 und ein 500 mm Tele. Wenn wir jetzt in wärmere Gewässer kommen, vor allem ab Dakar, können wir mit vielen Tieren im Meer rechnen: Delfine, Wale, Haie, fliegende Fische und, wenn wir ganz großes Glück haben, Schildkröten. Seine Crew hat den Befehl bekommen, alle interessanten Sichtungen zu melden und ich bitte auch benachrichtigt zu werden.

Das Problem mit der Wildlife Fotografie auf einem Schiff ist, dass es nicht anhält. Mit unseren 15 Knoten Höchstgeschwindigkeit sind wir zwar nicht super schnell, aber dennoch sind schnelle Reaktionen gefragt. Er rät mir, mich mit Backbutton-Fokussierung zu beschäftigen. Zurück in der Kabine schraube ich ein Teleobjektiv auf meine Nikon und werde von nun an die Lumix für Weitwinkelaufnahmen benutzen. Dann schaue ich mir ein paar Videos über Back Button Focus auf der Nikon und Wildlife-Fotografie im Allgemeinen an. Nun fühle ich mich zumindest technisch besser vorbereitet.

Der Kapitän und sein Management-Team (der Chief Officer und der Chief Engineer) besprechen sich beim Mittagstisch in Polnisch und treffen die wichtigste Entscheidung des Tages: in den Wohnräumen wird die Heizung abgeschaltet. Applaus von allen. Es wird wirklich Zeit.

Die dicke Winterjacke und das Fleece habe ich in den Schrank gepackt und meine rote Übergangsjacke herausgeholt. Aber ich glaube, die brauche ich nicht mehr lange.

Pierre hat Robert gebeten zwei Stühle aufs Außendeck vom D-Deck zu stellen. Da können wir Passagiere unsere Zeit an der frischen Luft verbringen. Pierre hat den Nachmittag dort verbracht.



Ich beschäftige mich während des Vormittags damit, die Fotos aus Antwerpen auf meinen Rechner zu laden und auszusortieren. Da ich immer im RAW-Format fotografiere, muss ich sie dann noch mit Software "entwickeln".



Am Abend gibt es ein typisch polnisches Gericht, das ich, auf den ersten Blick, nicht als polnisch eingestuft hätte. Pierre spricht von Ravioli, ich denke zuerst an Maultaschen. Es sind Teigtaschen, die gefüllt und dann gekocht werden. Der Koch hat zwei Variationen zubereitet: eine mit Sauerkraut (natürlich!) und eine mit Hackfleisch. Dazu gibt es ein interessantes Heißgetränk, das man wohl am ehesten als Borschtbrühe bezeichnen könnte. Also eine Brühe aus Roter Bete, die aber sehr aufwändig gewürzt ist. Dieses Getränk gibt es in Polen traditionell zu Weihnachten. Die Mannschaft ist begeistert und auch Pierre und ich lassen es uns schmecken.

Nach dem Abendessen bedanke ich mich beim Koch. Er bringt mir eine Küche, die ich noch nicht kannte, näher und bis jetzt hat mir fast alles gut geschmeckt, außer die sehr fettigen Fleischteile ausgerechnet an dem Tag, an dem ich unter Seekrankheit litt.



Kurz vor Mitternacht schaue ich auf meine Navigation-Apps. Unsere Position ist $N30^{\circ} 11.720'$ $W15^{\circ} 12.950'$. Wir liegen 250 km vor Gran Canaria. Lanzarote ist am nächsten. Nur noch 180 km.

Gestern fing die Wand zum Bad in meiner Kabine an zu klappern. Das nervt mich inzwischen sehr. Ich fühle die Wand in der Türöffnung ab. Sie ist lose und klappert mit den Vibrationen des Schiffes an dem Türrahmen. "It's made in China", denke ich. Ich verstehe nun, warum ein Vorgänger von mir Pappe von einer Toilettenpapierrolle zwischen Türrahmen und Wand geklemmt hat. Diese Pappe hat sich wohl langsam nach unten verschoben. Ich krame auch eine leere Toilettenpapierrolle aus dem Müll, zerreiße sie in drei Stücke und klemme diese in den Spalt. Es hilft sofort. Ich habe wieder meine Ruhe.

6.1.2019 – Die Kanarischen Inseln

Der Wecker klingelt um 6:00 Uhr. Heute stehe ich eine Stunde früher auf als sonst. Ich schaue aus dem Fenster. Rechts vorne sind Lichter. Ich schaue auf die Karte auf meinem Smartphone. Rechts liegt Teneriffa, links Gran Canaria.

Ich ziehe mich schnell an und gehe hoch auf die Brücke. Es ist noch dunkel. Schließlich ist hier eigentlich kurz nach fünf Ortszeit. Im Dunkeln erkenne ich den Chief Officer, der vor dem einen Radarschirm sitzt, grüße ihn und gehe dann nach draußen auf den Balkon rechts von der Brücke.

Die Lichter von Teneriffa funkeln am Horizont, so wie die Sterne über uns. Nur ab und zu blinkt ein etwas aggressiveres Licht zu uns rüber. Es ist der Leuchtturm an der Nordspitze der Insel.

Dann gehe ich rüber auf den Balkon links von der Brücke. Gran Canaria ist etwas weiter entfernt. Das Licht schimmert nur leicht hinter dem Horizont hervor. Zwei Leuchttürme blitzen von dort herüber.

Der Skorpion, mein Lieblingssternbild, ist im Osten aufgegangen. Ich schaue nach Norden, finde den Großen Bären und dann Polaris. Bald werde ich vom Polarstern Abschied nehmen müssen. Dafür werde ich das Kreuz des Südens haben, das Sternbild, das mir immer sagt, dass ich zuhause bin.

Ich gehe zurück auf die Brücke. Inzwischen ist auch der Kapitän nach oben gekommen. Er misst auf dem Radarschirm die Abstände zwischen uns und den Inseln. Teneriffa ist elf Seemeilen von uns entfernt, Gran Canaria zwanzig. Es sind, bis auf eine Fähre zwischen den beiden Inseln, keine anderen Schiffe unterwegs.

Um sieben Uhr schauen plötzlich alle auf ihr Mobiltelefon. Wir haben Empfang. Mein WhatsApp klingelt ununterbrochen. Fast 200 Nachrichten haben sich in den letzten Tagen gesammelt und kommen nun geballt bei mir an. Ich freue mich und lese die Botschaften. Ich kann zwar gut allein sein, aber der Kontakt zur Außenwelt, zu den Menschen, die mir am liebsten sind, ist mir auch wichtig und erfüllt mich mit Freude.

Dann ist es Zeit fürs Frühstück. Heute bleibe ich nicht so lange wie sonst bei Pierre sitzen, um noch einen Kaffee zu trinken. Es dämmt, bald geht die Sonne auf. Ich will wieder raus auf die Brücke. Es ist Zeit für mein Sonnenaufgangsfoto.

Aber zuerst das Allerwichtigste. Anita ist schon wach, hat auch schon versucht anzurufen. Wir telefonieren. Es ist so schön, ihre Stimme zu hören.

Draußen ist es kurz vor Sonnenaufgang. Teneriffa und Gran Canaria liegen im Dunst und nur ihre Umrisse sind zu erkennen. Einzig der Pico del Teide erhebt sich über den Dunst. Er wird schon von der Sonne angestrahlt.

Es sind wuchtige Inseln, die sich jäh aus dem Ozean erheben. Der Pico del Teide ist 3718 m hoch, der höchste Berg Spaniens.



Die Sonne geht in einem dunklen orange auf. Keine Wolke ist am Himmel. Ihre Strahlen überstrahlen bald die Umrisse von Gran Canaria. Die Insel ist nicht mehr zu sehen.



Ich will noch mal mit Anita sprechen, um mich von ihr zu verabschieden, aber der Mobilfunk ist ganz jäh weg. Von vollem Empfang auf nichts in ein paar Minuten. Schade, ich hätte gerne nochmal ihre Stimme gehört. Jetzt bleibt uns nur noch das Satellitentelefon.





Ich blicke noch lange auf Teneriffa und den Pico del Teide. Später hole ich mir einen der Deckstühle ins Freie und schaue zu, wie der Gipfel langsam im Dunst verschwindet.



Jetzt haben wir wieder nur den Himmel, das Meer und das Schiff.

Die Seeleute arbeiten schon hart. Gestern haben sie eine große Fläche von Rost befreit und die offenen Stellen mit roter Untergrundfarbe gestrichen. Jetzt ist die Flex wieder im Einsatz. Heute sind die Reling und die Seitenwände des Frachtraums dran.



Der Kapitän hat uns erzählt, dass die Schiffe 15, höchstens 20 Jahre halten. Alle fünf Jahre müssen sie zu einer Generalüberholung. Nach 15 oder 20 Jahren ist diese Generalüberholung zu teuer. Dann wird das Schiff verschrottet oder an irgendwelche Unternehmen, die nicht in den Häfen der zivilisierten Welt anlegen wollen, verkauft.

Der Wind kommt nun aus dem Osten. Wir können Afrika zwar nicht sehen, aber wir können es fühlen. Der Staub der Sahara klebt überall und wenn ich die Reling anfasse, hat sie ein wenig eine Oberfläche wie ganz feines Sandpapier.

Beim Mittagessen erweitere ich meine, eigentlich sehr guten, Geografie-Kenntnisse. Ich weiß jetzt, wo die Marshallinseln sind: mitten im Pazifik. Der Kapitän meint, es sind ein paar Felsen im Ozean, auf denen ein paar hundert Menschen wohnen. "Die arbeiten sicher alle in der Schiffsregistrierungsbehörde," sage ich. Er schaut zweifelnd. Ob die Schiffsregistrierungsbehörde der Marshallinseln überhaupt auf den Marshallinseln ist?

Wir sprechen darüber, dass heutzutage nur wenige Handelsschiffe unter europäischen Flaggen fahren. Die Kosten dafür sind einfach zu hoch. Früher registrierte man sein Schiff in Liberia, heute sind es die Marshallinseln. Dieser kleine Inselstaat hat seine Schifffahrtsgesetze eins zu eins aus den amerikanischen Gesetzen zusammenkopiert.

Wenn ein Schiff unter den Marshallinseln registriert ist, bringt das neben den geringeren Kosten auch andere Vorteile. Ich hatte ja in der ersten Woche in Hamburg schon gelernt, dass ein Schiff unter deutscher Flagge deutsches Hoheitsgebiet ist und deshalb einen deutschen Kapitän (oder zumindest einen mit EU-Bürgerschaft) erfordert. Die Marshallinseln sind da nicht so pingelig. Kapitän kann jeder mit einem Kapitänspatent sein. Damit will ich hier keineswegs sagen, dass das deutsche Kapitänspatent besser als alle andere ist. Mein Eindruck von unserem polnischen Kapitän ist, dass er ein intelligenter und sehr fähiger Kapitän ist.

Und nur weil ein Schiff in den Marshallinseln registriert wurde, muss nicht bedeuten, dass es ein schlechtes Schiff ist. Es muss, um in europäischen Häfen anlegen zu können, den Ansprüchen der deutschen Lloyd genügen. Es wird genauso oft generalüberholt wie europäische Schiffe auch.



Der Kapitän hat die Luke zum Balkon des vorderen Decks öffnen lassen. Nach dem Abendessen gehe ich nach vorne. Ich treffe den Kapitän und seine Frau, die auf zwei großen Pollern sitzen und sich unterhalten. Ich solle unbedingt mal hoch gehen, sagt er. Es ist zwar noch sehr windig, aber wenn der Wind von hinten kommen würde, wäre es der friedlichste Platz auf dem ganzen Schiff.

Ich klettere die Leiter hoch. Der Boden des Balkons ist leicht nach vorne abgeschrägt. Schließlich ist es auch das Dach des Decks darunter. Aber es ist nicht zu steil und vorne gibt es eine dicke Reling, genau die richtige Höhe für mich, dass ich mich ein wenig vorlehnen kann und aufs Wasser schauen kann.

Es ist der schönste Ort auf dem ganzen Schiff, auch mit Wind aus der falschen Richtung. Es ist der einzige Platz, wo man das Meer unverwirbelt vom Schiff sehen kann. Ja, Leo auf der Titanic hatte recht: es ist, als ob man übers Wasser fliegt.

Ich stehe ca. 12 m über der Wasserlinie und schaue auf die Wellen, die auf mich zukommen und unter dem Schiff verschwinden. Der Wind ist allerdings recht stark, die Wellen sind wieder etwas größer, mit weißer Gischt auf den Kämmen. Auf den Wellen sind wiederum Wellen, wo der Wind das Wasser kräuselt.

Die Gischt bildet einen Dunst – noch nicht so dick wie Nebel, aber heute werden wir keinen Sonnenuntergang beobachten können. Der Dunst hat allerdings auch eine gelbbraune Tönung. Das ist der Sand der Sahara, den der Wind zu uns herüberbläst.

Ich stehe eine halbe Stunde da und blicke aufs Wasser. Ab und zu schaue ich auf. Jeden Wellenkamm, der sich ein wenig anders bewegt, gucke ich mir genau an. Ist das vielleicht eine Flosse oder Fluke? Aber nein, es ist nur das Wasser und der Wind.

Das wird mein neuer Lieblingsort werden.

Die Sonne geht unter und ich laufe zurück zum Schiffsgebäude.



Beim Abendessen gebe ich dem Kapitän das Buch von Scott Kelly zurück. Er gibt mir einen USB-Stick. Darauf sind Videos zu dem Buch. Ich freue mich darauf, ihn gleich in das Fernsehgerät zu stecken und mit den Videos anzufangen.

Um Mitternacht sind wir auf $N24^{\circ} 14.083'$ $W17^{\circ} 23.687'$.

Wir sind 80 km vom Wendekreis des Krebses entfernt und 153 km von der Küste Afrikas.

Namibia kommt immer näher. In 10 Tagen werden wir in Walvis Bay ankommen. Das erfüllt mich ein wenig mit Traurigkeit. Im Augenblick möchte ich nicht, dass diese Reise zu Ende geht. Ich hoffe, dass ich in 10 Tagen bereit dazu bin.

Teil Vier: Bis zum Äquator

7.2.2019 – In der Kraftzentrale des Schiffes



Das erste, was mir auffällt, als ich den Maschinenraum betrete, ist, dass es kein Raum ist. Es ist ein Labyrinth von Gängen, Räumen, Etagen, Treppen und Maschinerie, dass den Platz eines Mehrfamilienhauses einnimmt.

Das zweite was mir auffällt ist, dass es sehr warm ist. Die Seeleute haben ihre gewaschenen Overalls über eine Reling gehängt, weil sie hier sehr schnell trocknen. Und ich befinde mich noch am Anfang unserer Tour. Je tiefer wir in das Labyrinth vorstoßen, desto wärmer wird es.

Das Schiff ist wie eine kleine Stadt. Alles, was wir zum Antrieb und zum Leben brauchen muss entweder mitgenommen oder erzeugt werden. Es geht ja nicht nur um den Antrieb, sondern auch um die Steuerung, um elektrischen Strom, um Wasserversorgung, um Kanalisation, um gute Luft aus der Klimaanlage. Auch für Notfälle muss vorgesorgt werden, z. B. muss bei Feuer Wasser aus dem Hydranten kommen.

Der Mensch, der für all diese Dinge verantwortlich ist, ist der Chief Engineer. Er hat mehrere Mitarbeiter, die ihm bei seiner Aufgabe helfen. In der Offiziersmesse treffe ich noch den Second und Third Engineer und der Chief Electrician bei den Mahlzeiten. Ihr Arbeitsbereich liegt tief unten im Schiff, in einem Bereich, der Maschinenraum genannt wird, aber weitaus mehr als das ist.

Beim Frühstück haben der Chief Engineer, Pierre und ich ausgemacht, dass wir uns nach dem Mittagessen für eine Besichtigung treffen. Festes Schuhwerk, keine Flip-Flops, sind angesagt. Wir dürfen fotografieren, sollten aber unbedingt an ein Weitwinkelobjektiv denken.

Es geht eine Treppe hinunter, an Umkleideräumen und trocknende Overalls vorbei in das Gehirn des Schiffes. Es ist eine Computerzentrale, in der alle Maschinerie des Schiffes überwacht wird: die Maschine natürlich, aber auch die Generatoren, den Spritverbrauch, die Temperatur, die Kanalisation, die Trinkwassergewinnung, die Klimaanlage, etc. Das, was wir im Auto auf den Zeigern oder auf der Konsole über dem Steuerrad sehen, ist hier in einem Raum, wird hier, in einem Raum so groß wie ein Tennisplatz überwacht. Die Computer nehmen mehrere Racks ein.



Genau wie die Brücke ist diese Zentrale Tag und Nacht bemannt.

Wir bekommen Ohrenstöpsel in die Hand gedrückt, die wir uns in die Ohren tun und dann geht's los. Zuerst durch eine große Werkstatt mit Werkbänken, Maschinen und natürlich Werkzeug, das fein säuberlich an der Wand aufbewahrt wird.

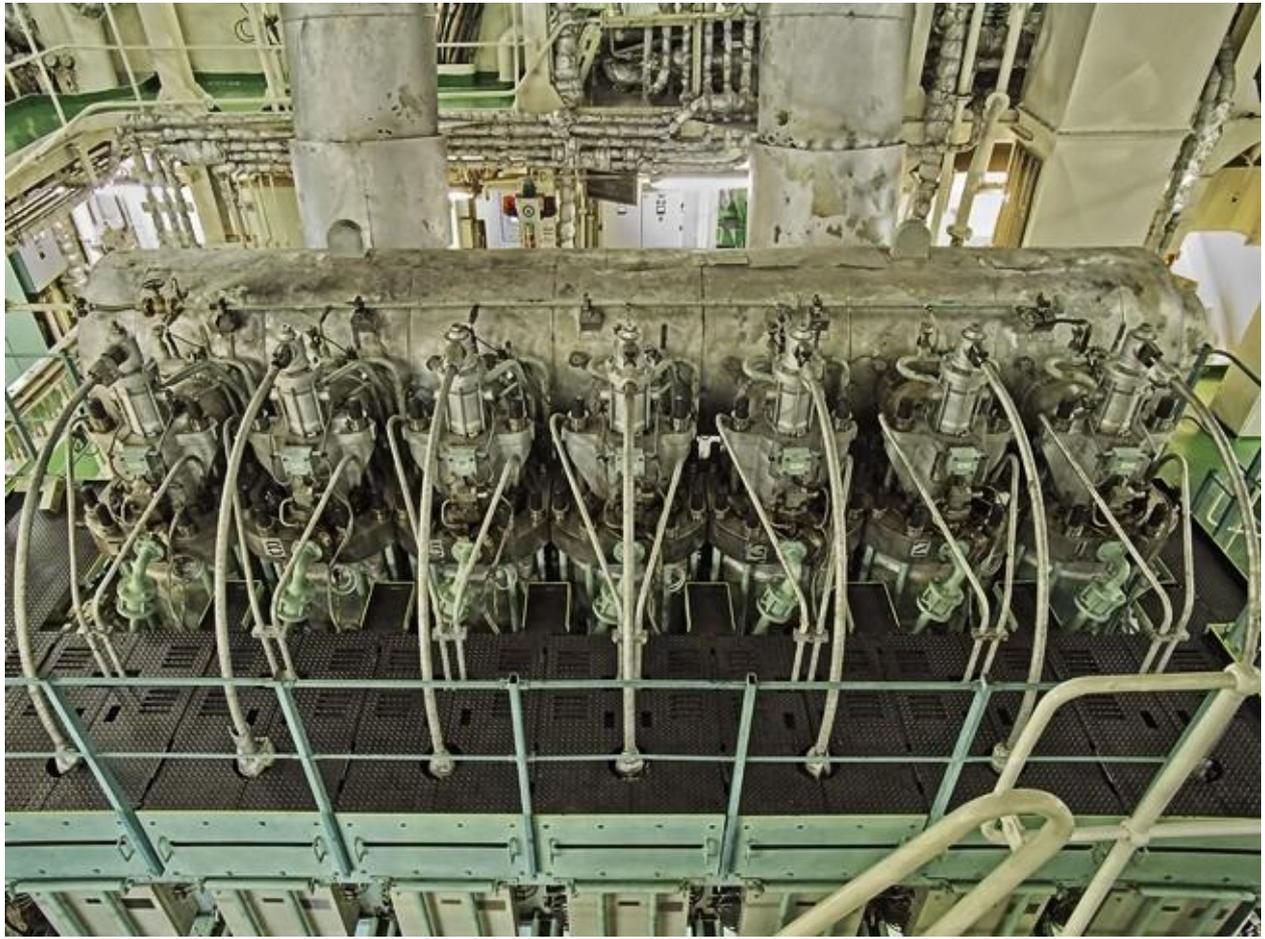
Dann geht es weiter, in das Reich der Maschinen.



Die Maschine, die das Schiff antreibt, ist drei Stockwerke hoch. Es ist unmöglich, sie als Ganzes zu sehen, denn sie ist, zur einfacheren Wartung, von einem Gerüst umgeben, welches den Ingenieuren erlaubt, jedes Teil zu erreichen.



Wir gehen immer tiefer die Stahltreppen hinunter. Die Treppen sind steil, haben aber ein Geländer und der Chief Engineer zeigt mir, wie ich das Geländer umfassen muss, um einen sicheren Halt zu haben – nicht von oben, sondern von unten.



Die Maschine treibt eine große Kurbelwelle mit 105 Umdrehungen pro Minuten an, an deren Ende der Propeller ist. Der Propeller ist natürlich draußen, im Wasser. Der Durchmesser des Propellers ist etwa so groß wie zwei Stockwerke.



Bevor das Öl, das die Maschine schmiert, benutzt werden kann, muss es auf über 126° C erhitzt werden. Und natürlich muss es auch gesäubert werden. Das geschieht nicht, wie im Auto durch Ölfiler, sondern durch Zentrifugen, die die Schmutzstoffe im Öl hinausschleudern. Wenn ich es recht verstanden habe, werden die Zentrifugen immer wieder mal mit Wasser ausgespült, um die Schmutzstoffe zu entfernen. Hier ist in Hamburg das Malheur mit dem nicht-schließenden Ventil passiert, welches dazu führte, dass Wasser ins Öl kam.



Der Antrieb ist eine Sache, eine andere ist die Steuerung. Das Steuerblatt, auch draußen im Wasser, wird durch eine riesige hydraulische Anlage bewegt.

Wir laufen am Auspuff vorbei. Die Luft drum herum ist glühend heiß. Damit all das nicht überhitzt, gibt es ein Kühlsystem. Kaltes Meerwasser wird durch große Rohre durch mehrere Radiatoren gepumpt. Sie kühlen die Räume auf erträglichere Temperaturen hinunter.



Elektrizität wird über drei große Dieselgeneratoren erzeugt. Sie sind nicht alle gleichzeitig in Einsatz. Einer genügt, um genug Strom für den täglichen Verbrauch zu erzeugen. Wenn die Kräne auf dem Schiff benutzt werden, wird ein zweiter Generator angeschmissen. Der dritte Generator ist redundant, falls einer der anderen beiden ausfällt.

Trinkwasser wird an Bord durch eine Entsalzungsanlage gewonnen. Nur bei einem längeren Aufenthalt in einem Hafen wird zusätzliches Trinkwasser gebunkert, da Hafenwasser zu schlammig ist. Wenn ich es recht verstanden habe, funktioniert das Entsalzen über Destillation. Hitze ist ja genug vorhanden; sie kann also für diesen Zweck nachgenutzt werden.

Dann gibt es noch die Abwasserkanalisation. Eine Vakuumanlage saugt das Schmutzwasser aus den Toiletten und Duschen. Dem Abwasser werden Mittel hinzugefügt, die den biologischen Abbau beschleunigen. Am Ende wird es im Meer abgelassen. Allerdings ist diese Entsorgung streng geregelt und darf nur weiter als zwölf Seemeilen von einer Küste stattfinden.

Die Ingenieure sind gut ausgebildete Menschen, die in der Lage sein müssen, fernab von jeder Hilfe, auch größere Reparaturen vorzunehmen. Was ist, wenn ein Zylinder in der Maschine ausfällt? Dann wird er ersetzt. Ein Ersatzzylinder steht gleich daneben. Sie müssen also die Maschinen in allen Einzelheiten kennen, logisch die Abläufe analysieren können, um die Fehlerquelle zu finden und dann auch noch das nötige Know-How haben, um die Reparatur durchzuführen.

Ich bin sehr beeindruckt von diesem riesigen Reich aus Maschinen und Rohren und von den Menschen, die alles überwachen und warten.

Nach unserem Ausflug in das Reich der Ingenieure am Nachmittag, reden wir beim Abendessen über die Arbeit der Offiziere an Bord: dem Chief Officer, dem Second und Third Officer und natürlich der Kapitän.

Anlass ist eine Verletzung eines Seemanns am Nachmittag. Die Wunde war größer als das man einfach ein Pflaster hätte drüber kleben können. Er musste auf die Krankenstation und der zweite Offizier, der für solche Fälle am besten ausgebildet ist, musste entscheiden, ob er die Wunde nähen sollte oder nicht.

Pierre und ich fragen den Kapitän über die medizinische Versorgung auf der *Bright Sky* aus. Nein, es gibt keinen Arzt auf dem Schiff, aber man hat auch mehr als ein paar Ibuprofen und Hustensaft an Bord. Der Kapitän und die Offiziere müssen eine Ausbildung machen, die weit mehr als einen normalen Erste-Hilfe-Kurs abdeckt. Die Krankenstation ist gut ausgerüstet mit Material und Medikamenten, auch verschreibungspflichtige Medizin wie Antibiotika. Man kann vielleicht keine Operationen durchführen, aber auch für ernsthaftere Fälle ist alles vorhanden. Sogar einen Defibrillator habe ich gesehen.

So kommen wir auf die Ausbildung von Offizieren und deren Qualifikationen zu sprechen.

Unser Kapitän erzählt, dass er einen ganzen Ordner von Papieren hat, die ihn zu einem Kapitän machen. Viele von ihnen muss er regelmäßig auffrischen. Uns ist kein Beruf eingefallen, in dem mehr Qualifikationen in einer solchen breiten Vielfalt von Themen benötigt werden. Der Kapitän ist nicht nur die Person, die auf der Brücke die Befehle gibt. Er muss nicht mehr mit komplizierten Instrumenten die Position bestimmen – dafür haben wir heutzutage GPS – aber er muss immer noch wissen, wie es geht. Am Ende ist er aber ein Manager. Er ist der Chef des Chief Engineers und des Chief Officers. Er hat die Verantwortung für das Schiff, für die Menschen an Bord und für die Güter, die transportiert werden. Das ist keine leichte Aufgabe. Sein offizieller Titel ist "Master". Er ist sogleich der Herr des Schiffs, als auch ein Meister seines Berufs.

Der Chief Officer und seine beiden Kollegen arbeiten hauptsächlich auf der Brücke. Auch auf dem Ozean wird noch nicht autonom gefahren. Theoretisch könne man, sobald man auf dem offenen Meer ist, ein paar Wegpunkte eingeben und bräuchte sich nicht mehr um die Steuerung des Schiffes während der Reise zu kümmern. Praktisch wird das aber nicht gemacht, da sich die äußeren Umstände ändern können. Vor allem in stark befahrenen Seestraßen und in Küstennähe, in der Fischerboote ohne Radar herumfahren, ist es die Aufgabe der Offiziere ein Zusammenstoß mit anderen Fahrzeugen zu vermeiden. Aber auch auf einer etwas höheren Ebene müssen immer wieder Entscheidungen über den Kurs getroffen werden. Hätte es einen echten Sturm in der Biskaya gegeben, hätten wir irgendwo im Ärmelkanal gewartet, bis er vorüber ist. Wäre der Wind bei den Kanarischen Inseln stark aus Westen gekommen, wären wir nicht zwischen Teneriffa und Gran Canaria durchgefahren, sondern weiter östlich zwischen Lanzarote und Fuerteventura auf der einen und dem afrikanischen Kontinent auf der anderen Seite, da diese beiden Inseln uns mehr Schutz gegeben hätten. Positionswechsel werden also nicht Tage vorher, sondern ein paar Stunden vorher festgelegt. Und auch wenn keiner mehr ein Steuerrad in den Händen halten muss, um ein Schiff in die richtige Richtung zu steuern, so muss immer jemand auf der Brücke sein, der alles überwacht und aufpasst.

Der Chief Officer ist auch der Chef den einfachen Matrosen. Er entscheidet, welche Arbeiten an Bord gemacht werden müssen. Oft sehe ich ihn, in einem roten Overall gekleidet an Deck im Gespräch mit dem Bosun, dem Vorarbeiter der Matrosen.

Außerdem ist er für die Sicherheit der Ladung verantwortlich. Schon in Antwerpen konnte ich beobachten, wie er, als alles verladen war, alles überprüfte. Waren die Ketten, die die LKWs an Bord fixierten, stramm genug? Waren die Sicherheitsmechanismen der Container eingerastet? Überhaupt wird der Cargo Agent im Hafen zusammen mit dem Chief Officer die Ladungsplanung finalisieren – lange bevor das Schiff in den Hafen einläuft.

Oben habe ich ja schon berichtet, dass der Second Officer an Bord der *Bright Sky* der Spezialist für die medizinische Versorgung ist. Seine Offizierskollegen haben zwar auch die Ausbildung, aber wenn eine Wunde genäht werden muss, ist es der Second Officer, der diese Aufgabe übernimmt.

Der zusätzliche Aufgabenbereich des Third Officers ist Sicherheit (im Sinne von "Safety"; Sicherheit im Sinne von "Security" ist Aufgabe des Chief Officers). Der Third Officer hatte uns ja schon im Hafen von Hamburg eine Einführung für Notfälle gegeben. Er ist verantwortlich für die diversen Sicherheitsübungen wie "Abandon Ship" und "Man over Board". Er muss dafür sorgen, dass alle Rettungsboote an ihrem Platz sind und er muss regelmäßig die Rettungsanzüge der gesamten Mannschaft überprüfen.

Die Menschen, die mit uns hier in der Offiziersmesse essen, also der Kapitän, die Offiziere und die Ingenieure sind hochausgebildete Personen, die eine große Verantwortung tragen. Das ist mir heute beim Chief Engineer bewusst geworden, der sich nicht nur um die Maschine, sondern um alle andere Technik an Bord kümmern muss. Das merke ich auch bei den Offizieren, die mehr als nur ein paar Befehle in einen Computer eingeben müssen.

Abends gehen Pierre und ich nochmal zum Bug des Schiffes und machen Fotos vom Sonnenuntergang.





8.2.2019 – Dakar



Das Meer hat einen anderen Geruch. Es riecht so, wie ich es von Namibia kenne – nach Leben und Wärme.

Mir fällt jetzt erst auf, dass die Nord- und Ostsee anders gerochen haben als der Atlantik bei Afrika. Jetzt überlege ich, ob das der Grund war, warum diese beiden Gewässer mir nie die Emotionen ausgelöst haben, die ich an der namibischen Küste spüre. Die Nord- und Ostsee riechen vergleichsweise steril. Ich dachte immer, dass der Unterschied in der Wildheit war. Der Atlantik in Namibia hat den starken Benguelastrom und hohe Brecher, die gefährlich werden können. Da sind die europäischen Meere absolut zahm gegen. Aber ich glaube, am Ende ist es der Geruch, der primitivste aller Sinne, den wir kaum bewusst wahrnehmen, der den größten Unterschied macht.

Das Meer riecht jetzt wie zu Hause.

Aber ich weiß auch, dass es hier noch anders ist als im Südatlantik. Hier gibt es eine warme Strömung. Wir sind in den Tropen. Das Meer hat noch nicht die grüne Farbe vom Plankton aus der Antarktis, sondern ist ein wunderschönes tiefes Blau.

Der Wind ist nicht mehr so stark wie gestern und kommt jetzt tatsächlich eher von hinten. Das Meer ist ruhiger. Es ist allerdings noch viel Sahara-Staub in der Luft. Aber auch das wird sich legen, jetzt wo wir am westlichsten Punkt Afrikas, Dakar, vorbeifahren.

Gestern wurde der Kurs auf 180° gewechselt. Wir haben den westlichsten Punkt unserer Reise erreicht, liegen ein wenig westlich vom 18. Längengrad.

Am Nachmittag packe ich meine beiden Kameras, Sonnencreme und eine Cola ein und gehe nach vorne zum Balkon auf dem Bug.

Auf dem Weg nach vorne treffe ich Pierre. Er kommt gerade von der Aussichtsplattform zurück und berichtet, dass er Vögel gesehen hat. Seiner Meinung nach sind wir viel zu weit vom Land für Vögel. Wir streiten über wie weit wir vom Kontinent entfernt sind. Er meint, mehr als 100 km, ich sage, es seien weniger als 100. Aber die Frage lässt sich ja leicht klären: wir zücken beide unsere Smartphones und rufen Maps.me auf, die Navigationsapp, die wir beide nutzen. Okay, ich muss zugeben: Es ist näher an 100 km als ich gedacht habe. Aber nicht viel mehr.

Im Gegensatz zu Pierre wundern mich Vögel so weit draußen auf dem Meer nicht. Ja, wäre es ein Haussperling gewesen, dann hätte ich mir Gedanken über seinen baldigen Tod gemacht. Aber es gibt ja auch Vögel, die auf dem Meer überleben können.

Allerdings hat Pierre recht, wenn er sagt, dass es an der Küste mehr Vögel gibt als hier so weit draußen auf dem Meer. Auch wenn es hier nichts als Wasser gibt, ist es doch eine Art "Wüste", weil es kein Trinkwasser gibt. Nur die wenigsten Vögel kommen über längere Zeit ohne Trinkwasser aus.

Auf dem Bugbalkon stehe am Geländer und schaue aufs Wasser. Heute ist das Meer friedlich. Der Wind kommt von hinten, die Wellen sanft. Ab und zu bricht die Sonne durch die Wolken und wirft silberne Flocken aufs Wasser.

Es ist immer noch viel Staub in der Luft, aber ich kann die Horizontlinie wieder sehen.

Ich schaue aufs Wasser. Eine traurige Wahrheit ist, dass ich relativ viel Müll sehe, seien es Plastikflaschen, seien es Plastiktüten. Oder Styropor, dass ein afrikanischer Fischer mit Schnüren an ein Netz gebunden hatte und die sich befreit haben.

Etwas Großes, braun-gelbes kommt auf mich zu. Zuerst denke ich, dass es ein sehr großer Müllsack aus gelbem Plastik ist, dann, dass es vielleicht ein Tier ist. Eine Robbe? Nein, wir sind 100 km vom Land entfernt. Das ist keine Robbe. Dann sehe ich Flossen. Es ist eine Wasserschildkröte!

Es macht mich glücklich, ein so großes Lebewesen hier draußen auf dem Meer zu sehen. Dann, kurze Zeit später, beobachte ich eine zweite Wasserschildkröte, die seitlich wegtaucht, um dem Schiff zu entkommen.

Ich mache ich mir ein wenig Sorgen über die Tiere. Da kommt ein 92 000 Tonnen schweres Metallding auf sie zu, das 54 000 Tonnen Wasser verdrängt. Das Schiff liegt mehr als 11 Meter tief im Wasser. Können die Tiere eine so nahe Begegnung mit dem Schiff überleben?

Kurz nach der Begegnung mit den Schildkröten flattert etwas vor dem Bug. Ein Vogel? Nein, es ist ein fliegender Fisch mit einem grün-blauen Rumpf.

Vor lauter Gucken vergesse ich, dass ich einen Fotoapparat dabei habe. Die Schildkröten waren so schnell gekommen und gegangen, dass ich froh war, sie überhaupt identifizieren zu können. Das gilt auch für den fliegenden Fisch.



Es gibt tatsächlich Vögel hier draußen und es sind Vögel, die sich hier zu Hause fühlen --
Sturmtaucher oder Seeschwalben. Sie fliegen immer wieder vorbei, aber zu weit, als dass ich sie ohne
Fernglas identifizieren könnte. Die eine Art hat einen weißen Rücken und dunkle, schlanke Flügel. Ab

und zu schwimmen sie auch auf dem Wasser. Ich fotografiere sie in der Hoffnung, sie später am Computerbildschirm mithilfe meines Vogelbestimmungsbuchs identifizieren zu können.

Dann bemerke ich die Rücken und Flossen von ... Delfinen? Nein, die Tiere sind größer als alle Delfine, die ich bisher gesehen habe, mindestens doppelt so groß. Sie heben nie den Kopf aus dem Wasser. Ihre Rückenflosse ist, im Vergleich zum Körper sehr klein. Vielleicht ist es eine kleine Walart? Es gelingt mir, die Tiere, leider unscharf, zu fotografieren. Zwar nur die Rücken und die Flossen und nur von weitem, aber vielleicht kann ich besser sehen, was es war, wenn ich die Fotos auf dem Computer vergrößere.







Es ist 17:30. Die zwei Stunden, die ich auf dem Bugbalkon verbracht habe, sind wie im Nu vorbeigegangen. Beim Abendessen tauschen wir uns aus. Pierre glaubt immer noch nicht, dass wir näher als 100 km vom Kontinent entfernt waren. Der Chief Officer sagt dann aber, dass wir uns 80 km an Dakar genähert hatten. Okay, aber das ist immer noch weit für einen Vogel. Der Kapitän hat die Vögel auch gesehen und vermutet auch, dass es sich um Sturmtaucher und Seeschwalben handelt. Seine Frau und er haben übrigens auch eine Wasserschildkröte und fliegende Fische beobachtet.

Ich äußere meine Befürchtungen über die Überlebenschancen von Schildkröten und anderen Tieren so nah am Schiff. Der Kapitän beruhigt mich. Die Bugwelle der *Bright Sky* schiebt die Tiere zur Seite. Sie werden nicht unters Schiff gesogen, sondern können dran vorbeischwimmen. Wir sprechen darüber, dass Millionen von Jahren, bevor es Menschen auf dieser Erde gab, Schildkröten bereits existierten. In all dieser Zeit haben sie sich immer wieder anpassen müssen. Es sind schlaue Tiere, sie hören das Schiff kommen, lange bevor wir sie sehen. Ja, ich glaube, dass meine beiden Schildkröten unsere Begegnung überlebt haben, aber ich bin mir nicht so sicher, dass alle Tierarten, die es schon Millionen von Jahren vor uns gab, uns Menschen überleben werden. Selbst fernab vom Land, gibt es immer wieder menschliche Artefakte, seien es Plastikflaschen, seien es große Schiffe wie die *Bright Sky*.

Es gibt Kutteln zum Abendessen. Die Mannschaft und Pierre sind begeistert. Ich entscheide mich, es wenigstens mal zu probieren. Es schmeckt nicht schlecht, aber nach einer Weile gebe ich auf. Ich könnte es aufessen, wenn ich müsste, aber Kutteln sind nicht mein Ding. Pierre, der sonst eher weniger isst als ich, isst meinen Teller auch auf. Für Nicht-Kuttelesser hat der Koch noch Brot und Aufschnitt bereitgestellt.

Nach dem Abendessen mache ich mich wieder auf nach vorne zum Bug. Auf dem Weg treffe ich den Kapitän und seine Frau. Auf dem Balkon packen er und ich unsere Kameras aus. Er hat ein tolles Teleobjektiv. Davon hat er mir neulich schon stolz erzählt. Für seine Frau schleppt er eine Sitzgelegenheit herbei.



Die Sonne ist inzwischen weiter nach Westen gewandert, ihre Strahlen fallen schräger als am Nachmittag und reflektiert ihr Licht zu uns hoch. Es ist schwieriger, etwas im Wasser zu erkennen. Wir üben Wildlife-Fotografie, indem wir versuchen, den Vögeln, die immer wieder vorbeikommen mit unseren Kameras zu folgen und dann ihr Bild einzufangen. Oder wir fotografieren den Müll, der dann und wann vorbeistreift. Es geht uns nicht so sehr um die Vögel, die viel zu weit weg sind und um den Müll, sondern um den Umgang mit der Kamera. Sie muss so eingestellt werden, dass ich, außer Schärfe, nichts mehr verändern muss. Und dann hilft Back-Button-Scharfstellung tatsächlich. Ich lerne auch, die Bewegung des Wassers und der Objekte besser zu lesen.



Zwischendurch bricht immer wieder die Sonne aus den Wolken hervor. Ich gehe der Landschaftsfotografie nach, bei der ich viel eher zu Hause bin. Aber auch hier gilt es, schnell zu sein. Das Meer verändert sich, durch die Bewegung der Wolken und des Schiffes, fast sekundlich.

Oft stehen wir nur an der Reling und schauen aufs Wasser. Pierre kommt auch dazu und bleibt für eine halbe Stunde, aber ich stelle fest, dass ich besser warten kann, mehr Geduld habe als er, wenn es im Ozean nichts zu sehen gibt. Nach einer Weile geht er wieder.

Während ich so aufs Wasser schaue, sehe ich zwei oder drei Rückenflossen. Es ist nicht einfach, Flossen von Wellen zu unterscheiden, aber Wellen bewegen sich anders. Der Kapitän sieht sie auch und meint, dass es ein Hai ist.



Der Kapitän und seine Frau gehen dann auch. Ich bleibe noch eine Weile, schaue aufs Meer und fotografiere das Spiel von Licht und Schatten, das die Sonne auf die Wellen wirft. Es ist sehr friedlich und nie langweilig. Dann aber verschwindet die Sonne und ich gehe zurück in meine Kabine.

Ich lade meine Fotos des Tages auf den Computer und vergrößere sie auf 100 %. Die Optik meiner Kamera ist so gut, dass ich die Vögel identifizieren kann. Es sind Wellenläufer.

Die Fotos von der Wale sind leider unscharf. Da ich kein Bestimmungsbuch für Meerestiere dabei habe, muss ich mit der Identifizierung warten, bis ich Internet habe.

Wildlife-Fotografie war nie meine Spezialität, aber der Kapitän hat mich mit seiner Begeisterung angesteckt. Ich nehme mir vor, in den nächsten Tagen zu üben.

9.2.2019 – Das große Barbecue

Auf der Jagd nach fliegenden Fischen



Das Wetter ist perfekt. Ein leichter Wind kommt von hinten, die Sonne scheint von einem wolkenlosen Himmel. Das Meer ist sehr glatt. Es gibt so gut wie keine Wellen. Nicht so glatt wie im Film "Life of Pi", aber das war ja eh Computeranimation.

"Perfect weather for hunting flying fish!", sagt der Kapitän. Damit meint er fotografieren. Seine Frau, er und ich wandern nach vorne. Ich nehme eine Tasche mit. Drin ist die zweite Kamera mit dem Weitwinkelobjektiv, Sonnenmilch und eine Cola. Der Kapitän trägt einen Fotorucksack mit dem 500 mm Teleobjektivs von Nikon.

Das Wetter ist perfekt für die Fotografie von fliegenden Fischen, wenn man es beherrscht.



Man muss sich das Fotografieren von fliegenden Fischen so vorstellen: die Fische sind etwa so groß wie ein Hering. Wir Fotografen stehen auf einer Plattform, höher als ein Zehn-Meter-Turm beim Schwimmbad. Alles bewegt sich: die Wellen und das Wasser schaukeln, das Schiff fährt nach vorne, die flinken Fische fliegen vom Schiff weg. Es ist schwierig, die Tiere überhaupt schnell genug vor die Linse bekommen und dann zu verfolgen.



Ich habe nur ein 300 mm Tele. Das reicht mir fürs Erste aus. Mit der Brennweite muss ich erstmal lernen, die schnellen Fische überhaupt zu verfolgen. Gleichzeitig muss fokussiert und abgedrückt werden. Ich bin froh wegen des Tipps vom Kapitän mit dem Back-Button Focus. Wichtig ist auch, dass ich meinen Oberkörper frei bewegen kann. Wenn ich mich an die Reling anlehne, bekomme ich das Rohr nicht schnell genug hoch. Und dann stelle ich die Kamera auch noch auf Continuous Shooting. Wenn ich abdrücke, macht die Kamera mehrere Bilder hintereinander.



Wenn also ein fliegender Fisch aus dem Wasser auftaucht, reiße ich die Kamera ans Auge, ziele, stelle schnell scharf und drücke ab. Zack, Zack, Zack, Zack, Zack, Platsch! Nach fünf oder sechs Fotos verschwindet der Fisch wieder im Wasser.



Ich wusste nicht, dass fliegende Fische so weit gleiten können. Oft sind es mehrere hundert Meter. Manchmal "laufen" sie mit ihren Schwanzflossen auf der Wasseroberfläche, um wieder ein wenig Geschwindigkeit und damit Auftrieb zu bekommen. Manchmal fallen sie beim Laufen auch hin.



Mit den fliegenden Fischen ist es inzwischen wie mit Springböcken im Etosha Nationalpark. Es gibt sie zu tausenden. Aber sie sind wunderbar zum Training der schnellen Wildlife Fotografie.

So langsam habe ich den Dreh raus und schaffe auch ein paar schöne Fotos.



Wir stehen stundenlang am Balkon. Am Ende habe ich fast 500 Fotos im Kasten. Die meisten zeigen nur Wasser.

Zwischendurch hebe ich den Blick, um ein wenig weiter weg zu schauen. Für Fotos ist alles über 100 m entfernt, wegen dem Dunst auf dem Wasser, nicht gut geeignet, aber vielleicht gibt es noch etwas anderes als fliegende Fische?

Einmal sehe ich eine riesige Rückenflosse im Wasser. "Shark!" rufe ich laut. Dem Kapitän gelingt es, mit seinem großen Objektiv ein Foto von der Flosse zu machen. Er ist aber skeptisch, ob es ein Hai ist. Die Flosse ist viel zu groß für einen gewöhnlichen Hai. Das war eher ein Wal. Vielleicht ein Orca?

Später hat er in seinen Bestimmungsbüchern gewälzt und sein Foto mit den Bildern der Wal- und Haiflossen verglichen. Es ist doch ein Hai, ein Blue Shark. Die sind so groß und sie sind in diesem Teil des Ozeans zu Hause. Die Form der Flosse passt. Also habe ich einen Blue Shark gesehen.



Ein wenig später rufen die Pflichten des Kapitäns ihn zurück zur Brücke. Seine Frau und er verabschieden sich.

Kurz darauf kommt Pierre. Er hat schon am Morgen ein paar sehr schöne Fotos von den fliegenden Fischen gemacht. Er ist zu Recht stolz. Aber er ist davon überzeugt, dass er noch bessere machen kann. Wir gehen wieder auf Jagd auf die fliegenden Fische.



Zwischendurch schaue ich wieder auf und suche noch Flossen von Haien oder Meeressäugern. Bei dem glatten Meer ist es relativ einfach. Ich suche dunkle Stellen an der Oberfläche. Inzwischen habe ich gelernt, Wellenkämme von anderen Dingen zu unterscheiden. In weiter Ferne erspähe ich Wale. Sie sind von der Sorte, die ich am Vortag schon gesehen habe. Pierre sagt, das sind die, die die Japaner zu "Forschungszwecken" jagen. Ich muss mal in das Bestimmungsbuch vom Kapitän gucken.



Wir sehen öfters mal eine Qualle. Das sind solche, die einen mit Luft gefüllten Schwimmkörper haben, wie die portugiesischen Galeeren. Aber sie sind sehr viel größer (ich schätze mal 20 bis 30 cm) und haben eine gelb-orangene Farbe mit pinken Akzenten.



Ich habe inzwischen vier Stunden auf dem Balkon verbracht. Meine eine Hand tut mir vom Halten des Objektivs weh. Aber die Jagd auf fliegende Fische macht mir immer noch Spaß.



Abandon Ship



Um 15:00 Uhr gehe ich zurück zur Kabine. Für 15:20 Uhr ist ein "Abandon Ship Drill" angekündigt. Als das Alarmsignal erschallt, gehen alle auf Deck D zur "Muster Station". Diesmal müssen wir auch unsere Rettungsanzüge mitnehmen, aber nicht anziehen. Der Third Officer überprüft, ob alle da sind.



Dann muss die Mannschaft des Schiffes ins Rettungsboot klettern. Wir Passagiere sind davon ausgenommen. Der Kapitän, der sich im Augenblick um die Brücke kümmern muss, da alle Offiziere am Drill teilnehmen, beobachtet alles von oben. Der Koch darf ausnahmsweise mal früher gehen, weil er noch viel für das Barbecue am Abend zu tun hat. Pierre und ich machen Fotos.

Im Rettungsboot nehmen sie auf den Sitzen Platz und schnallen sich an. Es geht bei der Übung darum, dass jeder weiß, was zu tun ist, wenn das Schiff verlassen werden muss. Außerdem sollen sie sich an die klaustrophobischen Umstände in dem Rettungsboot gewöhnen. Im wirklichen Ernstfall wäre das Verlassen des Schiffes schon stressig. Da will keiner, dass irgendjemand auch noch Platzangst hat.



Kurz danach ist die Übung vorüber. Alle dürfen gehen. Ich laufe nochmal zum Bug des Schiffes und schieße ein paar fliegende Fische ab. Da die Sonne immer noch vom Himmel knallt, bastele ich mir aus meinem Piraten-Palstinäsertuch eine Kopfbedeckung.

Kurz vor 18:00 verlasse ich den Balkon wieder. Das große Barbecue steht als Nächstes auf dem Programm.

Der Junge mit der Mundharmonika



"Zuhause bin ich Gott", sagt Pierre zu mir. Er hat es bereits mehrmals gesagt.

Pierre hat auch schon mehrmals sein Weinglas nachgefüllt.

Vielleicht habe ich ihn völlig falsch verstanden. Ich habe schon zwei Gläser polnischen Wodka intus. Und ein Bier und ein (oder waren es zwei?) Glas Wein.

Außerdem ist die Musik ziemlich laut und alle Männer unterhalten sich in gehobener Lautstärke, um die Musik zu überbrüllen.

Ich habe Pierre höchstwahrscheinlich falsch verstanden.

Wir sind alle ziemlich betrunken. So ist das, wenn man mit polnischen Seeleuten unterwegs ist. Sie trinken Wodka oder Kognak aus Wassergläsern.

Ich habe auch Wodka aus Wassergläsern getrunken, aber jeweils ein, höchstens zwei Finger breit. Also nicht volle Gläser wie die polnischen Seeleute. "You say when to stop" haben sie mir gesagt, als sie mir Wodka ins Glas taten. Bei einem Finger sagte ich "Stop!" Es kam noch ein Schluck mehr, aber das ist okay, damit habe ich gerechnet, es einkalkuliert.

Am Ende des Abends habe ich einen jungen polnischen Matrosen im Arm. Er könnte mein Sohn sein. Er ist höchstens 20 Jahre alt. "I don't understand", sagt er mehrmals zu mir. Und: "I understand

everything." Das muss man nicht verstehen. Und wir verstehen uns. Er hat schon mehr Wodka getrunken als ich.

Er will mir irgendwas sagen.

"You understand?", fragt er mich. Ich weiß nicht wirklich, was er mir sagen will, aber irgendwie verstehe ich ihn schon.

"You make beautiful music" sage ich ihm. Er tut es wirklich.

Er spielt Mundharmonika. Nicht aufdringlich. Er improvisiert eher zur Musik, die gerade läuft. Wir hören den ganzen Abend die Musik vom Kapitän aus einer Anlage, die gleich neben der Tür zum Deck steht. Der Kapitän ist derselbe Jahrgang wie ich, das heißt er spielt die Musik meiner Generation. Die beste Musik. Der junge Matrose ist zwar eine Generationen jünger, aber er gibt der Musik seinen eigenen Touch mit der Mundharmonika.

Er freut sich, dass ich sage, dass er schöne Musik macht. Wir umarmen uns herzlich.

Das muss man jetzt nicht verstehen. Wir sind alle ziemlich betrunken.

Am Anfang des Abends sind wir noch alle schüchtern miteinander umgegangen. Zum ersten Mal während der Reise sitzen alle Menschen, die auf diesem Schiff reisen, gemeinsam an einem Tisch. Bisher haben die Offiziere und die Passagiere in der Offiziersmesse gegessen, der Rest der Mannschaft in einem anderen Raum. Irgendwie dazwischen waren der Koch und Robert, der Steward.

Ich habe bisher also eher die Offiziere und Ingenieure kennengelernt. Die anderen Seeleute habe ich ab und zu auf dem Deck getroffen. Wir haben uns immer freundlich begrüßt, aber das war dann schon der Kontakt, den wir miteinander hatten.

Heute Abend ist nun das Barbecue. Alle freuen sich schon seit Tagen darauf. Wir sitzen draußen auf Deck D. Während der Woche hat der Koch diesen Abend vorbereitet. Es gibt Unmengen von Fleisch, Kartoffeln in Folie, Salate, Brötchen. Zu trinken haben wir Wein, Bier, Wodka und Kognak. Ganz viel Wodka und Kognak.

Die Polen trinken Wodka aus Wassergläsern. Und zwar wie Wasser. Aus vollen Gläsern.

Ich habe eine Kiste Bier gesponsert, Pierre in paar Flaschen Wodka. Das kommt gut an bei den Seeleuten. Sie prosten uns zu. Da Pierre nächste Woche Geburtstag hat, singen sie aus voller Brust ein Lied. Es ist polnisch, aber ich verstehe es trotzdem. Ich frage den Third Officer, der neben mir sitzt, ob das Lied sowas wie "Lang soll er leben!" sagt. Er bejaht.

Es gibt Schüsseln über Schüsseln mit Fleisch: Steak vom Rind, Schaschlik, Kalbsteaks, Schweinenackensteaks.

Die Matrosen grillen ihr Fleisch selbst. Wir sitzen an einem großen quadratischen Tisch. An jeder Seite sitzen sechs Personen. Reihum stehen diese Sechsergruppen auf, gehen zu einem halben Ölfass, dass zu einem Holzkohlegrill umgebaut hat und tun das drauf, was immer sie wollen. Wenn sie fertig sind, geht die nächste Gruppe. Nur der Kapitän und wir Gäste müssen nicht selbst grillen. Das merke ich, als ich auch zur Feuerstelle gehe. Ich werde vom Koch aufgehalten und gefragt, was ich denn

gerne hätte. Rumpsteak und Schaschlik. Wie hätte ich gerne mein Steak? Medium. Alles okay. Er wird es für mich zubereiten. Ein wenig später bringt Robert mir mein Fleisch. Es ist perfekt auf den Punkt. Dazu noch eine halbe Folienkartoffel und viel Salat. Später bekomme ich noch ein Kalbsteak und noch eine Kartoffel.

Zu dem Zeitpunkt habe ich noch nicht viel getrunken. Aber ich liebe den Koch. Und Robert.

Pierre hat schon mehrere Gläser Wein getrunken und erzählt mir, dass er viele seiner Träume erfüllen konnte. Das Lied der Matrosen, die ihm noch ein langes Leben wünschen, hat ihn nachdenklich gemacht. Wenn er heute tot umfallen würde, sagt er, könnte er behaupten, dass er ein erfülltes Leben hatte. Ich stimme ihm zu. Pierre hatte ein großartiges Leben. Aber er wird ja noch ein viele Jahre mehr haben, um sich noch ein paar Träume mehr zu erfüllen. Das haben die Matrosen ihm in dem Lied gewünscht und das wünsche ich ihm auch.

Nach dem fünften oder sechsten Wein sagt Pierre zu mir, dass er zu Hause Gott ist. Aber vielleicht habe ich ihn falsch verstanden. Ich war inzwischen nämlich aufgestanden, zum anderen Ende des Tisches gegangen und habe den Second Engineer gebeten, mir Wodka in mein Wasserglas zu tun. "You say when to stop." Ich will einen Finger breit und bekomme zwei. Auch gut.

Ab dem Augenblick gehöre ich zur Mannschaft. Schließlich trinke ich Wodka aus einem Wasserglas. Sie prostet mir zu. Wir sind beste Freunde.

Zwischendurch machen wir mehrmals eine La Ola-Welle rund um den Tisch. Natürlich mache ich mit. Pierre und der Kapitän auch.

Ich schnorre mir eine Zigarette von einem Seemann. Pierre ist entsetzt. "Du rauchst?", fragt er. "Eine Zigarette im Jahr", antworte ich. Am Ende des Abends waren es zwei. Der Seemann, von dem ich die Zigaretten bekomme, sagt, dass ich immer zu ihm kommen könnte, wenn ich eine rauchen will. Ich bedanke mich, sage aber, dass ich eigentlich nur eine Zigarette im Jahr rauche.

Der glatzköpfige Seemann, der immer mit einem Kopftuch herumläuft, steht auf und tanzt zur Musik. Wenn er die Arme im Rhythmus hebt, zieht sich sein Shirt nach oben und sein Bauchnabel lugt hervor. Das kümmert ihn nicht. Er ist unter seinen Freunden und Kollegen und er will tanzen. Der junge Matrose mit der Mundharmonika improvisiert zur Musik. Wir alle klatschen im Rhythmus.

Ich hole mir noch einen Wodka. Robert schenkt ihn mir ein (zwei Finger breit) und fragt, ob ich auch Cola oder Fanta dazu haben möchte. Nein, ich möchte meinen Wodka pur. Boah ey! Die Matrosen sind beeindruckt.

"Nastrowija!", rufen wir alle. Das Wort wird ein wenig anders ausgesprochen als in Russisch. Der Kapitän meint, dass ich die Aussprache perfekt hinkriege.

Die Wodkaflasche ist alle. Magischerweise stehen plötzlich volle Flaschen auf dem Tisch. Bei den Polen ist das so.

Ich liebe sie alle, diese polnischen Seeleute.

Vielleicht habe ich doch ein wenig zu viel Wodka, Wein und Bier getrunken. Ich schwenke auf Wasser um.

Pierre erzählt mir nochmal die Geschichte seines Lebens, sagt, dass er ein erfülltes Leben hatte und dass er bei sich zu Hause Gott ist.

Der Seemann, von dem ich die Zigaretten geschnorrt hat, erzählt mir von seiner Frau. Sein Englisch ist sehr einfach, ihm fehlen die Worte und irgendwann schaut er nur noch traurig, trinkt seinen Wodka und raucht noch eine Zigarette. Er vermisst seine Frau.

Pierre sagt nicht mehr viel, weder über sein Leben, noch dass er Gott bei sich zu Hause ist.

Wobei ich das mit Gott bestimmt falsch verstanden habe, nach zweimal zwei Finger breit Wodka. Also fast ein Wasserglas voll.

Kurz darauf steht Pierre auf und geht ins Bett. Er lässt sogar ein fast volles Weinglas stehen.

Ich hole mir noch einen Wodka und habe kurz darauf den jungen Matrosen neben mir sitzen. Den mit der Mundharmonika. Er sagt mir auf Englisch, dass er nichts versteht und alles versteht und ich sage, dass ich ihn verstehe und dass er schöne Musik macht. Er umarmt mich und küsst meine Hand. Ein bisschen erinnert er mich irgendwie an meine Neffen, die ich sehr liebe, und an einen Hobbit.

Zwischendurch sagt der Kapitän zu mir, dass ich, wenn mir der junge Mann zu aufdringlich wird, nur was sagen muss. Ich sage, dass alles gut ist. Ich komme klar.

Es ist an diesem Augenblick, dass ich merkte, dass zwar alle ziemlich viel Alkohol getrunken haben, aber dass noch alles unter Kontrolle ist. Der Bosun, also der direkte Vorgesetzte des jungen Mannes, schaut wachsam herüber. Auch der Chief Engineer und der Kapitän passen auf, dass nichts aus dem Ruder gerät. Ich fühle mich sehr sicher. Und ich habe Spaß.

Danach entscheide ich mich, ins Bett zu gehen. Ich bin sowas von fertig!

10.2.2019 – Gewitter



Ich wache gegen 6:00 Uhr auf und habe Kopfschmerzen und viel Durst. Vielleicht hätte ich nicht die verschiedenen Alkoholsorten durcheinandertrinken sollen.

Als ich um 7:40 Uhr in die Offiziersmesse zum Frühstück komme, ist niemand da. Auch Robert ist nicht in seiner kleinen Kombüse. Der Koch springt für ihn ein und fragt, ob ich ein Frankfurter Würstchen möchte. Da ist mir überhaupt nicht nach und ich beschränke mich auf eine Scheibe Brot mit Marmelade und ein wenig Obst. Kurz darauf kommt Robert, der wohl anderswo im Schiff beschäftigt gewesen ist und bringt mir noch einen Becher Nescafé.

Ich bin schon fast fertig, als der Kapitän und der Chief Officer dazu kommen. Die Party war noch bis 3:00 Uhr gegangen. Kein Wunder, dass niemand zum Frühstück kommt.

Kurz darauf kommt Pierre. Er hat keine Kopfschmerzen, was für die Güte des Boksie-Weins spricht, der gestern serviert wurde.



Ich gehe hoch zur Brücke. Das Wetter hat sich geändert. Dicke Gewitterwolken sind am Himmel. Es ist sehr schwül und warm. Ich entscheide mich, mich nochmal umzuziehen, bevor ich zum Bug gehe. Eine Short muss her.

Irgendwie ist der Weg nach vorne heute beschwerlicher als sonst. Die Treppen sind höher, die Leiter noch gekippter als sie ohnehin schon ist.

Es ist auffallend, dass die Eisenleitern zu irgendwelchen Luken auf diesem Schiff nicht senkrecht sind, sondern ganz blöd gekippt. Die oberste Sprosse ist näher an der Person, die hochsteigen möchte, als die unterste. Das macht sie steiler hochzuklettern als eine normale senkrechte Leiter. Ich habe den Kapitän gefragt, ob es dafür einen Grund gibt. Vielleicht finden Seeleute überhängende Leitern besser als normale? Seine Erklärung für die überhängenden Leitern war, dass das Schiff in China gebaut wurde.

Es gibt am Bug nicht viel zu sehen. Der Wind hat sich gedreht und kommt von der Seite. Das Wasser ist unruhig. Ein paar fliegende Fische sind zwar unterwegs, aber unter diesen Umständen können sie nicht so weit fliegen wie gestern.

Eine bedrohliche Gewitterwand kommt immer näher und ich entscheide mich, lieber zurückzugehen, bevor es anfängt zu regnen. Ich melde mich auf der Brücke zurück und bleibe dort um mir das Gewitter anzuschauen.



Der Third Officer hat Dienst. Überall auf der Brücke liegen rote Säcke herum. Drinnen sind die Neopren-Überlebensanzüge der Mannschaft. Der Third Officer packt sie aus und überprüft die Anzüge auf Löcher. Dann schmiert er Fett auf den großen Reißverschluss vorne. So wird gewährleistet, dass dieser immer gängig ist. Im Notfall zählt jede Sekunde und dann will keiner an einem klemmenden Reißverschluss herumfummeln.

Ich frage den Third Officer, wann wir den Äquator überqueren würden. Ich hatte irgendwie im Kopf, dass es heute sein würde. Nein, sagt er, erst morgen. Er kann es ziemlich genau mit dem Navigationssystem bestimmen. Wenn wir den jetzigen Kurs und die Geschwindigkeit beibehalten (was geplant ist) erreichen wir den Äquator morgen um 15:43 Uhr.

Ich sage, dass ich gerne das Navigationsgerät des Schiffes in dem Augenblick fotografieren würde, wenn alle Ziffern des Breitengrads auf Null stehen. Er zückt sein Smartphone und zeigt mir genau das Foto von seiner ersten Äquatorüberquerung.

Nachmittags schlafe ich erstmal eine Stunde. Danach geht es mir viel besser.

Dann sortiere ich meine Fotos von den fliegenden Fischen vom Vortag aus. Von den über 500 Bildern sind 21 übriggeblieben.

Dann stehe ich wieder auf dem Bugbalkon. Der Himmel ist mit dunklen Wolken bedeckt. Wir sind hier im Gebiet der tropischen Gewitter. Weil so wenig Licht von der Sonne durch kommt, ist das Wasser dunkel. Das erschwert die Fotografie.



Aber es gibt auch nicht viel, dass man hätte fotografieren können. Ab und zu ein paar fliegende Fische. Keine Wale, Haie oder Delfine sind zu sehen. Pierre hat noch einen Vogel gesichtet. Ich selbst habe am Vormittag einen weißen Vogel gesehen, als ich mal aus dem Fenster schaute. Aber während ich am Bug stehe, fliegt kein Vogel vorbei.



Das Meer ist glatt, aber nicht einförmig. Mal gibt es Gebiete mit mehr Wellen. Manchmal kommt mehr Licht durch und bringt das Wasser zum Leuchten. Vom Bug kann ich mehrere solcher Flächen unterschiedlicher Struktur oder Farbe überblicken. Die dunkleren Flächen sehen so aus, als ob sie tiefer liegen als die hellen. Das ist nur eine Illusion, die den Eindruck vermittelt, dass wir durch eine flache Landschaft fahren, die sich immer wieder ändert.

Ich sehe viel Müll. Wasserflasche, Shampooflasche, Metallflasche, Duschgelflasche, noch eine Wasserflasche, Zahnpastatube. Hat jemand seine Kulturtasche verloren? Zwischendurch immer wieder Styropor. Dann ein langer Baumstamm. Manchmal gibt es langgezogene Flächen, auf denen grüngelbe Wasserpflanzen schwimmen. Auf und in ihnen hat sich besonders viel Müll gesammelt.







Pierre kommt für ein paar Minuten dazu. Er hat heute eine Kokosnuss gesichtet. Ich will auch eine Kokosnuss, nicht diese Müllhalde.

Wir unterhalten uns darüber, ob man Fotos mit Müll drauf machen sollte. Pierre sagt, dass er nur schöne Bilder machen möchte, Fotos ohne Müll drauf.

Darüber denke ich eine Weile nach. Einerseits habe ich schon Müll aus Fotos wegretuschiert. Da ging es mir um eine schöne Landschaft und ich wollte sie nicht verunstaltet haben. Andererseits habe ich auch mitten im Kaokoveld eine Cola-Dose fotografiert, weil es das totale Kontrastprogramm war.

Wenn ich nur schöne Fotos mache, die eine heile Welt ohne Müll zeigt, zeige ich dann die Welt, wie sie ist?

Grundsätzlich sind Pierre und ich einer Meinung. Er erzählte mir, dass er in den Schweizer Bergen immer wieder Müll am Wegesrand findet. "Die schleppen die volle Dose im Rucksack rum. Warum können sie die leere Dose nicht wieder in den Rucksack tun und dann zu Hause entsorgen." Das ist meine Rede.

Ich denke, dass Menschen dann die Natur nicht mehr verschandeln werden, wenn sie sie lieben und sich um sie sorgen. Denen den die Natur egal ist, lassen ihre Dosen bei der nächsten Gelegenheit liegen. Diejenigen aber, die die Schönheit wahrnehmen, werden sie nicht verschandeln. Und die Schönheit kann Menschen auch nähergebracht werden, wenn sie schöne Fotos sehen. Das würde ja wieder für Pierres Ansicht sprechen.

Aber: Die Wanderer in den Alpen lieben die Natur, sonst würden sie nicht mit einem schweren Rucksack auf dem Rücken darin wandern. Dennoch lassen sie ihren Müll zurück, anstatt ihn wieder

in den einzupacken. Das Erkennen von Schönheit und Liebe zur Natur garantiert nicht, dass man sie nicht verschandelt.



Später, als ich mich auf der Brücke zurückmelde, fragt der Kapitän, ob ich irgendwas Spannendes gesehen habe. "Only garbage", sage ich. Er zoomt aus der Seekarte auf dem Navigationsgerät heraus. Wir befinden uns gerade in einer Strömung aus Südosten, die den gesamten Müll im Golf von Guinea sammelt. Morgen werden wir aus der Strömung heraus sein. Dann wird es wieder besser werden.

Es wird schöner werden, nicht besser. Wir werden den Müll nicht mehr sehen. Er ist aber immer noch da.

Zum Abendessen gibt es Apfelpfannkuchen mit Puderzucker. Dazu Obst aus der Dose. Der Kapitän ist verzweifelt. Er macht nämlich Diät. Das ist uns schon bei den vorigen Mahlzeiten aufgefallen: wenn wir Grillhähnchen mit Pommes aßen, bekam er einen halben Brokkoli-Kopf – aber bestimmt schmackhaft zubereitet. Nur bei unserem Barbecue hat er es sich erlaubt, das volle Programm zu essen. Nun ist es aber kein Barbecue mehr. "Oh! Die sehen aber lecker aus!", sagt der Kapitän. Sie sind hervorragend. Robert bringt ihm seinen Teller mit gedünstetem Fisch. Resigniert fängt er an zu essen.



Um 22:00 Uhr schaue ich, wie jeden Abend aufs Smartphone, um zu sehen, wo auf dem Atlantik wir inzwischen sind. Wir liegen auf $N3^{\circ} 16.563'$ $W11^{\circ} 15.466'$ Das nächste Festland ist Liberia. Es ist 300 km von uns entfernt. Es sind noch 3967 km nach Walvis Bay. Wir fahren jetzt auf den direkten Weg dahin.

Jetzt darf ich nicht mehr in Wochen rechnen, dass ich Namibia erreiche. In sieben Tagen bin ich schon in Walvis Bay.

Exkurs: Fliegende Fische

Einführung



Ich möchte hier die Chronologie meiner Reise kurz unterbrechen und näher auf die fliegenden Fische eingehen.

Fliegende Fische werden auch – zurecht – Schmetterlinge des Meeres genannt. Ich habe viele tausende von ihnen gesehen und auch mehrere tausend Fotos gemacht. Sie haben uns von Dakar bis Namibia begleitet und mich jeden Tag fasziniert.



Wenn ich auf dem Bug der *Bright Sky* stand, um fliegende Fische zu beobachten, musste es oft sehr schnell gehen. Die Fische stieben aus dem Wasser und glitten davon, das Schiff bewegte sich nicht nur vorwärts, sondern auch auf und ab und meine volle Konzentration lag in der Fotografie: den Fisch ins Bild bekommen, scharf stellen, abdrücken.

Die meisten Fotos gelangen nicht. Entweder arbeitet der Autofokus nicht schnell genug, oder ich ziehe nicht schnell genug mit, oder der Fisch fällt wieder ins Wasser. So entstehen Bilder wie dieses hier:



Weniger als 10 Prozent der Fotos sind brauchbar. Durch Übung habe ich meine Quote verbessert, aber beim ersten Sichten der Bilder habe ich sehr oft auf die "Löschen"-Taste gedrückt.



Auch wenn ich die Fische nur beobachtete, fielen mir nicht immer gleich die Details auf. Fliegende Fische sind klein, der Bug war 10 m oder mehr über dem Wasser. Ich registrierte meistens nur die Flügel- und manchmal auch die Körperfarbe.



Ich nahm mir vor, die Fische zu identifizieren, sobald ich wieder ins Internet konnte. Ganz bestimmt wird es Webseiten geben, so wie es sie für Vögel gibt, die mich zu jeder Art informieren würden! Dachte ich.



Zu meinem Erstaunen ist die Information im Internet zu fliegenden Fischen sehr knapp. Entweder gibt es Fotos wie meine, aber sie identifizieren die fotografierte Art nicht, oder es gibt detaillierte Beschreibungen, bis hin zur einzelnen Schuppe, aber es gibt keine Bilder, die mir bei der Identifizierung meiner Fische helfen.



Das Problem ist: wissenschaftliche Beschreibungen erfolgen meistens mit toten Tieren. Fliegende Fische verlieren aber ihre Farben, sobald sie sterben. Und ein fliegender Fisch, der seine Flügel ganz ausgebreitet hat, sieht anders aus als ein toter Fisch. Die Realität auf dem Meer und die Realität der Meeresbiologen ist noch nicht zusammengeführt worden.



Bei der Bearbeitung meiner Fotos sind mir viele Details aufgefallen, die ich hoch oben am Bug des Schiffes nicht wahrnehmen konnte. Diese Details, zusammen mit der bisschen Information, die ich finden konnte, will ich hier zusammenfassen.



Namen



Schon allein bei der Bestimmung der Arten gibt es noch viele Ungenauigkeiten. Die Rede ist von 50 bis 70 Spezies.

Manchmal weiß man nicht, ob es sich bei zwei unterschiedlich aussehenden Fischen tatsächlich um verschiedene Arten oder nur um verschiedene Altersgruppen handelt. Fliegende Fische verändern nämlich im Laufe ihres Lebens ihre Farbe.

Die Arten, die von Wissenschaftlern identifiziert wurden, haben selbstverständlich wissenschaftliche Bezeichnung. Aber anders als bei Vögeln gibt es keine deutschen Namen.

Am Ende habe ich den von mir gesehenen Arten meine eigenen deutschen Namen gegeben. Experten mögen mich bitte (!!!) verbessern.

1. Braunflügler



Braunflügler kamen häufig vor. Sie haben dunkelbraune Flügel. Die Flügelrippen sind nicht so deutlich zu sehen wie bei den anderen Arten. Das gibt ihren Flügeln ein glattes, lederartiges Aussehen.



2. Rostflügler



Das ist die Art, die ich am meisten gesehen habe. Sie haben rostbraune Flügel, die mit einem weißen Rand abgesetzt sind.



3. Fensterflügler



Fensterflügler sehen fast so aus wie Rostflügler und vielleicht ist es dieselbe Art. Aber sie haben noch einen helleren Streifen über den Flügeln, der diesen ein "Fenster" gibt. Die Farbe der Flügel ist auch eher hell- als rostbraun.



4. Weißflügler



Vom Schiff aus gesehen hatten diese Fische weiße Flügel, wenn man allerdings genauer hinschaut, sind sie manchmal durchscheinend.



5. Blauflügler



Diese Fische haben wir zwar regelmäßig, aber doch nur vereinzelt und selten gesehen. Ich habe ein einziges Foto, von dem ich meine, dass es ein Blauflügler ist. In meinen Erinnerungen hatten sie allerdings tiefblaue Flügel.

6. Leopardenflügler



Diesen Fisch habe ich ein einziges Mal gesehen und bin glücklich, ihn fotografiert zu haben. Für die paar Sekunden, in denen ich ihn zu Gesicht bekam, sind mir vor allem zwei Dinge aufgefallen: er war sehr groß – doppelt so groß wie die Leder- und Rostflügler und er hatte eine helle gelb-orangebraune Farbe. Dass die Flügel getupft sind, habe ich erst gesehen, als ich mir die Fotos angeschaut habe.

Vier– oder Zweiflügler

Vielleicht ist es schon aufgefallen: Es gibt fliegende Fische, die mit vier Flossen fliegen – ich nenne sie Vierflügler – und welche, die mit nur zwei Flossen fliegen – die Zweiflügler.

Nur die Weißflügler sind Zweiflügler. Alle anderen Arten sind Vierflügler.



Vierflügler haben schlankere Armflossen als Zweiflügler. Dadurch, dass sie auch die Analflossen zum Fliegen ausbreiten, können sie weiter gleiten als Zweiflügler.



Da Vierflügler länger über Wasser bleiben, sind sie einfacher zu fotografieren. Ich musste lange üben, bis ich brauchbare Fotos von den Weißflüglern auf der Speicherkarte hatte.

Wie fliegen fliegende Fische?



Als die Pioniere der Luftfahrt ihre ersten Flugzeuge entwickelten, schauten sie in die Natur, um zu erforschen, wie Tiere es fertigbringen, zu fliegen. Auch wenn Vögel den Wunsch zu fliegen im Menschen geweckt haben mochten, so waren es nicht sie, die das Design von Flugzeugen bestimmten. Der flatternde Flug von Vögeln ist zu ruckelig und braucht zu viel Energie.



Der Gleitflug von fliegenden Fischen dagegen ist eine ruhige Art des Flugs und er braucht bei weitem nicht so viel Energie.



Es ist daher kein Wunder, dass die Form moderner Flugzeuge der Form der fliegenden Fische ähnelt.

Fliegende Fische schlagen nicht mit ihren Flügeln. Sie gleiten.



Durch schnelle seitliche Bewegungen des Schwanzes, nehmen sie an Geschwindigkeit zu. Ihr Körper kommt aus dem Wasser hervor, sie breiten ihre Flügel aus und bei genug Geschwindigkeit gehen sie in einen Gleitflug über.



Wenn sie an Höhe verlieren und wieder die Wasseroberfläche erreichen, schlagen sie erneut mit der Schwanzflosse und gewinnen so Auftrieb.



Das Schlagen mit der Schwanzflosse erzeugt das typische Zick-Zack-Muster auf der Wasseroberfläche.



Vor allem die Vierflügler können ziemlich weit fliegen, immer wieder unterbrochen von Schwanzschlägen auf der Wasseroberfläche, um Höhe zu gewinnen.





Aber irgendwann will der Fisch wieder schwimmen oder er stolpert über eine Welle und fällt – mehr oder weniger elegant – ins Wasser. Sofort legt er seine Flügel, die nun wieder Flossen sind, an den Körper und taucht ab.



11.2.2019 – Wale am Äquator

Ein Vormittag auf der Brücke



Nach dem Frühstück fragt Robert, ob er ab 10:00 Uhr bei mir das Bett neu beziehen und putzen könnte. Also plane ich, den späten Vormittag am Bug des Schiffes zu verbringen.

Aber als ich hoch gehe, um mich abzumelden, regnet es. Ich entscheide mich, oben auf der Brücke zu bleiben. Der Kapitän hat ein paar Bücher zu Vögeln und Meereslebewesen ausgelegt. Ich suche "meinen" Wal, den ich schon zweimal gesichtet hatte, der etwa doppelt so groß wie ein Delfin ist, und bei dem die Rückenflosse sehr weit hinten auf dem Rücken ist. Ich werde nicht fündig. Auch bei den Haien gibt es keinen solchen Fisch. Die Bücher sind aber über Tiere des südlichen Afrikas. Vielleicht kommt mein Wal auf der südlichen Halbkugel nicht vor. Das muss warten, bis ich wieder online gehen kann.

[Nachtrag: "Meine" Wale sind Zwergwale, auch bekannt als Minkwale, gewesen.]

Das Meer ist nie langweilig.

An einem Tag wie heute, mit Wolken und Regen, verändert es sich ständig im Spiel von Licht und Schatten. Der Wind ist ein wenig stärker und kommt von vorne. Es gibt kleine Wellen mit Gischt.



Als es regnet, spannt sich ein Regenbogen über den Ozean. Es gibt nichts, was die Sicht behindert – ich kann den ganzen Halbkreis über dem Wasser schwebend sehen.

Ich verbringe den Vormittag auf der Brücke, schaue aufs Meer und auf die Wolken oder blättere in den Bestimmungsbüchern. Oft stehe ich auf einem der Balkone. Dort gibt es kleine Schattendächer und, weil ein Wind weht, es ist ein wenig kühler dort als auf der Brücke.

Ein Vogel fliegt über die Wellen. Es ist ein Vogel, kein fliegender Fisch, den fliegende Fische schaffen nur ein paar hundert Meter. Ich hole eins der Ferngläser, die auf der Brücke herumliegen. Der Vogel ist weg.

Dann fällt mir, ein paar hundert Meter vor uns, auf der Steuerbordseite, ein großer weißer Gischtfleck auf. Das ist keine Welle, das ist etwas anderes. Ich hebe das Fernglas, um mir den weißen Fleck näher anzuschauen und just in dem Moment, als ich durchschaue, springt ein riesiger Wal senkrecht aus dem Wasser. Sein ganzer Körper schwebt in der Luft. Dann fällt er mit einem großen Platsch! wieder ins Meer zurück.

Das Tier ist riesig! Aufgeregt sage ich dem Third Officer, der gerade Dienst auf der Brücke hat, Bescheid. Sein erster Griff geht zum Telefon. Der Kapitän hat ja einen höchstoffiziellen Befehl erteilt, dass er bei solchen Sichtungen sofort benachrichtigt werden muss.

Danach nimmt sich der Third Officer auch ein Fernglas und wir schauen beide hin. Der Wal springt nochmal, ein anderes Mal sehen wir die Fluke.

Dann kommt unser Schiff dem Tier wohl zu nahe. Keine Rumgesprünge mehr. Ab und zu sehen wir den Rücken und die Fontäne.

Der Kapitän und seine Frau kommen auf die Brücke. Er ist mit Kamera und seinem großen Teleobjektiv bewaffnet. Auch ich habe meine Kamera mit Teleobjektiv dabei und möchte wenigstens die Fontäne fotografieren, aber das ist sehr schwierig. Das Schiff bewegt sich vorwärts, der Wal in eine andere Richtung. Das macht das Zielen unmöglich. Bis ich die Fontäne im Sucher habe, ist der Zauber schon wieder vorbei. Dennoch ist mir ein einziges Foto gelungen, das den Rücken des Wals und seine Fontäne zeigt.



Egal. Das Erleben eines solchen Tieres und die Erinnerung daran ist wichtiger als die Dokumentation eines solchen Ereignisses. Ich habe einen riesigen Wal gesehen, der senkrecht aus dem Wasser gesprungen ist und mit einem großen Platsch wieder in den Ozean zurückgefallen ist.



Äquator

Ich weiß jetzt, wie Müll in den Ozean kommt. Matrosen werfen ihn über Bord. Natürlich gibt es sehr viel größere Übeltäter, als unsere Crew, aber sie tragen ihren Teil dazu bei.

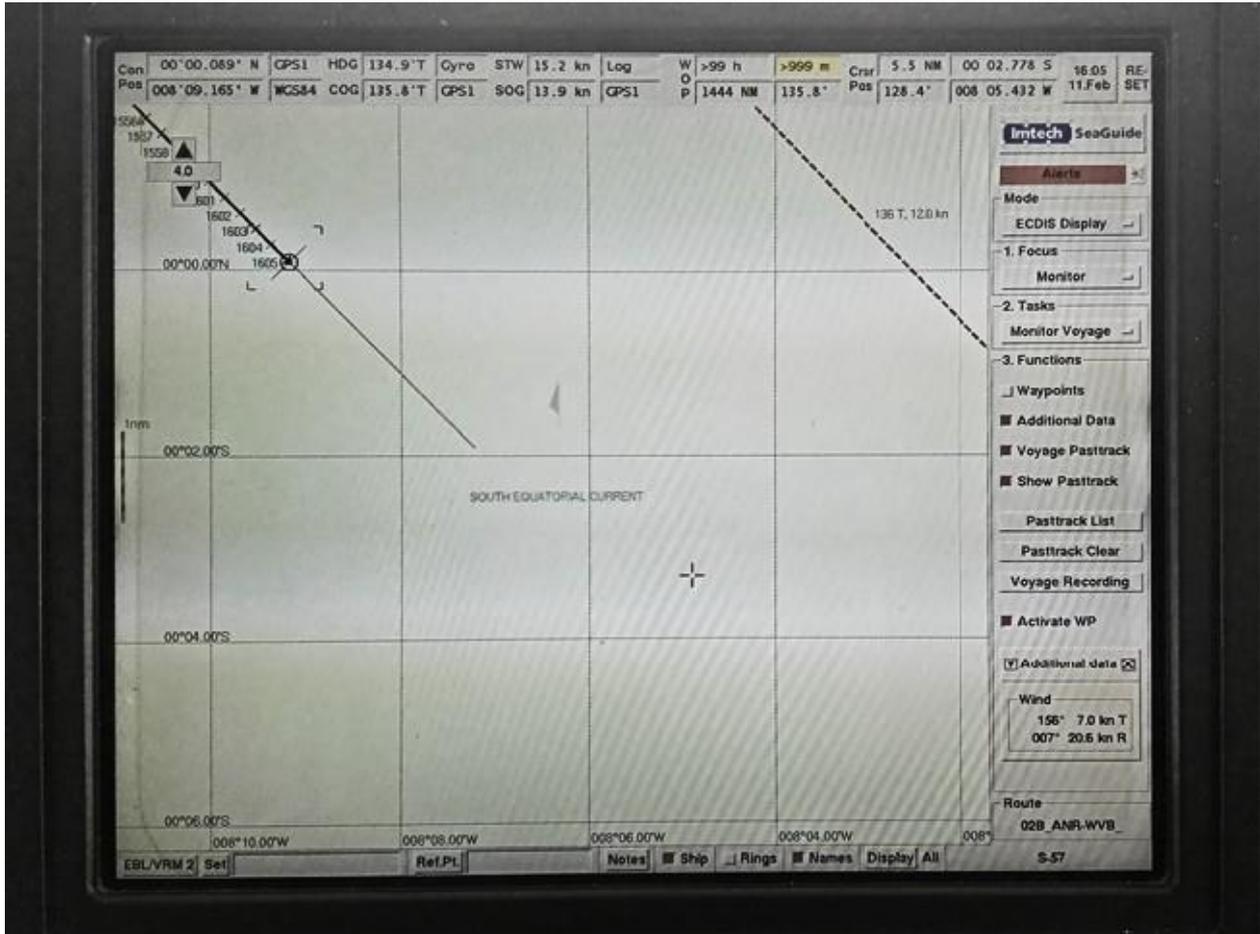
Während ich auf dem Balkon der Brücke stehe und warte, dass wir den Äquator erreichen, sehe ich, wie Müll über Bord geworfen wird. Erst kann ich nicht ausmachen, wer es ist, dann sehe ich den Mann: es ist der Bosun himself. Platsch – etwas was schnell untergeht. Platsch – ein Ratscheband, welches noch eine Weile auf den Wellen treibt. Er ist gerade dabei weißes Material zusammenzuknäueln, als er sieht, dass ich ihn sehe. Er hält inne und geht zur anderen Seite des Schiffes.

Später erzähle ich Pierre davon. Er meint, dass es wahrscheinlich schwere Dinge waren, wie Stahl. Das geht sofort unter. Und auf dem Meeresboden stört es nichts und niemand. Das sagt Pierre, der sich gestern noch über die Wanderer in den Alpen aufgeregt hat, die volle Dosen im Rucksack mitschleppen und leere Dosen einfach liegen lassen.

Stahlstücke und auch Holz würde ich noch durchgehen lassen. Die kommen aus der Natur und können zur Natur zurückkehren.

Es waren schwere Dinge darunter. Aber halt auch alte Ratschebänder aus orangenem Nylon. Und Plastikteile.

Man kann sich die Welt auch schönreden. Schwerer Müll im Ozean stört nicht, wenn man schöne Bilder machen will.



Dann ist es soweit. Gebannt verfolgen wir auf dem Navigationsgerät unsere Bahn. Der Äquator ist erreicht.

Wir überqueren den Äquator um 16:05:42. Ich kann das so genau sagen, weil ich ein Foto vom GPS des Schiffes gemacht habe. Es zeigt 0°00.000 N 8°09.080 W



Vorher hat der Kapitän uns gesagt, dass es keinen Rumms geben wird, wenn wir auf dem Äquator sind. Aber er und seine Frau sind auch auf der Brücke als alle Zahlen des Breitengrades eine Null zeigen.



Das Meer südlich des Äquators sieht genauso aus, wie nördlich. Heute ist es ein wunderschönes tiefes Blau.

Pierre und ich stehen noch eine Weile auf der Brücke und schauen, wie wir immer weiter nach Süden fahren. Er will mir was auf dem Navigationsgerät zeigen und beugt sich nach vorne. Der Chief Officer, der gerade Dienst hat, spricht in scharf an. Wir sollen von den Instrumenten wegbleiben! Wenn wir einen Hebel berühren, könnte es desaströse Folgen haben. Und überhaupt dürfen wir nur auf die Brücke, weil der Kapitän es erlaubt habe. Auf einem Passagierschiff dürften wir das nicht und wenn es nach ihm ginge, wäre die Brücke off-limits für uns.

Huch!

Der Chief Officer ist nach dem Kapitän der zweithöchste Rang an Bord. Er ist ein junger, schlanker Mann mit bunt-tätowierten Armen, blond und er hat einen leichten Überbiss. Wenn man ihn eine Weile beobachtet hat, weiß man, dass er eines Tages Kapitän werden möchte. Er ist ein verantwortungsvoller junger Mann, der hart arbeitet. Aber für die Kapitänswürde braucht er noch ein paar soft Skills und ich hoffe, dass er sie erlernt, bevor er diesen Rang erreicht.

Sonst ist er während seiner Nachmittagsschicht auf der Brücke immer allein. Vielleicht haben ihn die vielen Passagiere (Pierre, die Frau des Kapitäns und ich) während der Äquatorüberquerung genervt.

Pierre und ich schauen betreten, sagen, dass wir das mit den Instrumenten verstehen und dass es schlimme Folgen haben könnte, wenn wir was berühren würden und dass es uns leidtut.

Wir fangen gar nicht an zu diskutieren. Er hat ja recht. Nur seine Art und sein Ton stößt ein wenig auf.

Dann melden wir uns ab. Wir wollen nach vorne, zum Bug des Schiffes. Eigentlich will er uns nicht dahin gehen lassen. Es wird auf dem Schiff gearbeitet und uns könnte irgendwas Schweres auf dem Kopf fallen. Wir versprechen, gut aufzupassen.

Auf dem Weg zum Bug treffen wir keinen einzigen arbeitenden Matrosen.



Ich frage Pierre, ob er denn den Hebel oder irgendwas berührt hat. Nein, er hat sich nur nach vorne gebeugt, weil er dann ohne Brille das Navigationsgerät lesen kann.

Ich überlege, ob man das Schiff so einfach in Gefahr bringen könnte. Da gibt es doch bestimmt Sicherheitsmechanismen, damit, falls jemand bei schwerem Seegang ins Taumeln kommt und aus Versehen den Hebel betätigt, das Schlimmste vermieden werden kann. Pierre meint, dass wenn man die Hebel für den Ballast betätigen würde, schon was passieren könnte – allerdings auch nicht gleich eine Katastrophe, vor allem, wenn sofort etwas dagegen unternommen wird. Aber er war nicht dem Hebel für Ballast zu nahegekommen, sondern einen, den man nur betätigen kann, wenn das Schiff im manuellen Modus gesteuert wird. Wir sind schon seit Tagen auf Autopiloten.

Egal, jetzt stehen wir vorne auf dem Bug und beobachten mal wieder fliegende Fische. Dann geht Pierre, um seinen Aperitif vor dem Abendessen zu zelebrieren.



Kaum ist er weg, fliegt ein großer Vogel vorbei. Es gelingt mir, ein Foto zu schießen. Es ist nicht besonders schön, sondern eher ein Beweisfoto. Nein, kein Beweisfoto für den Fall, dass Pierre mal

wieder meint, dass es hier keine Vögel geben könnte, sondern ein Beweisfoto für mich. Später identifiziere ich den Vogel als Großen Sturmtaucher. Es ist ein weiterer Eintrag auf meiner Lebensliste von gesehenen Vögeln.

Gewitter

Es ist kurz vor 20:00 Uhr. Ich habe, wie jeden Abend, ein Date mit dem Sonnenuntergang und gehe hoch auf den Brückenbalkon auf der Steuerbordseite.



Eine gewaltige Gewitterwolke kommt von vorne, aus Süden, angerollt. Ein dichter Vorhang aus Regen fällt aus sie heraus. Der Horizont verschwindet hinter dem Regen.

Dem Gewitter geht ein starker Wind voraus. Er wirbelt das Meer auf. Die Wellen haben weiße Gischkronen.



Im Westen ist es noch klar. Die untergehende Sonne steht als orangener Ball am Himmel. Sie lässt das Meer kupfern leuchten.

Wir fahren durch einen linken Ausläufer des Gewitters. Schwere Tropfen fallen. Ich stehe zwar unter dem Dach des Brückenbalkons, aber der Wind von vorne ist so stark, dass die Regentropfen fast waagrecht fliegen.

Ich hoffe inständig, dass Panasonic sein Versprechen hält, dass die Kamera spritzwassergeschützt ist, denn dieses Naturschauspiel will ich erleben. Mir ist es egal, dass ich nass werde. Es ist so warm wie in einer Waschküche.



Die Gewitterwolke und der Regen, der aus sie fällt, zieht an uns vorbei und schiebt sich vor die Sonne. Nun leuchtet der Regen orange. Der Schatten, den die Wolke auf das Meer wirft, ist ein dunkles, fast schwarzes Grau.

Etwas weiter im Süden steht eine weitere regnende Gewitterwolke. Ihr Regen ist blaugrau.



Auch auf der Nordseite regnet eine Gewitterwolke dunkelgrau ab.

Ich höre Donner in den Wolken beben, sehe aber keine Blitze.

Es ist ein gewaltiges Naturschauspiel.

Ich fühle mich sehr lebendig in diesem Aufeinandertreffen von Wolken, Regen, Meer und dem orangenen Licht der Sonne hinter all dem.

Ich sehe die Sonne nicht – zu dicht ist der Regen. Aber sie muss langsam untergehen, denn der orangene Regen wird immer dunkler, immer grauer.

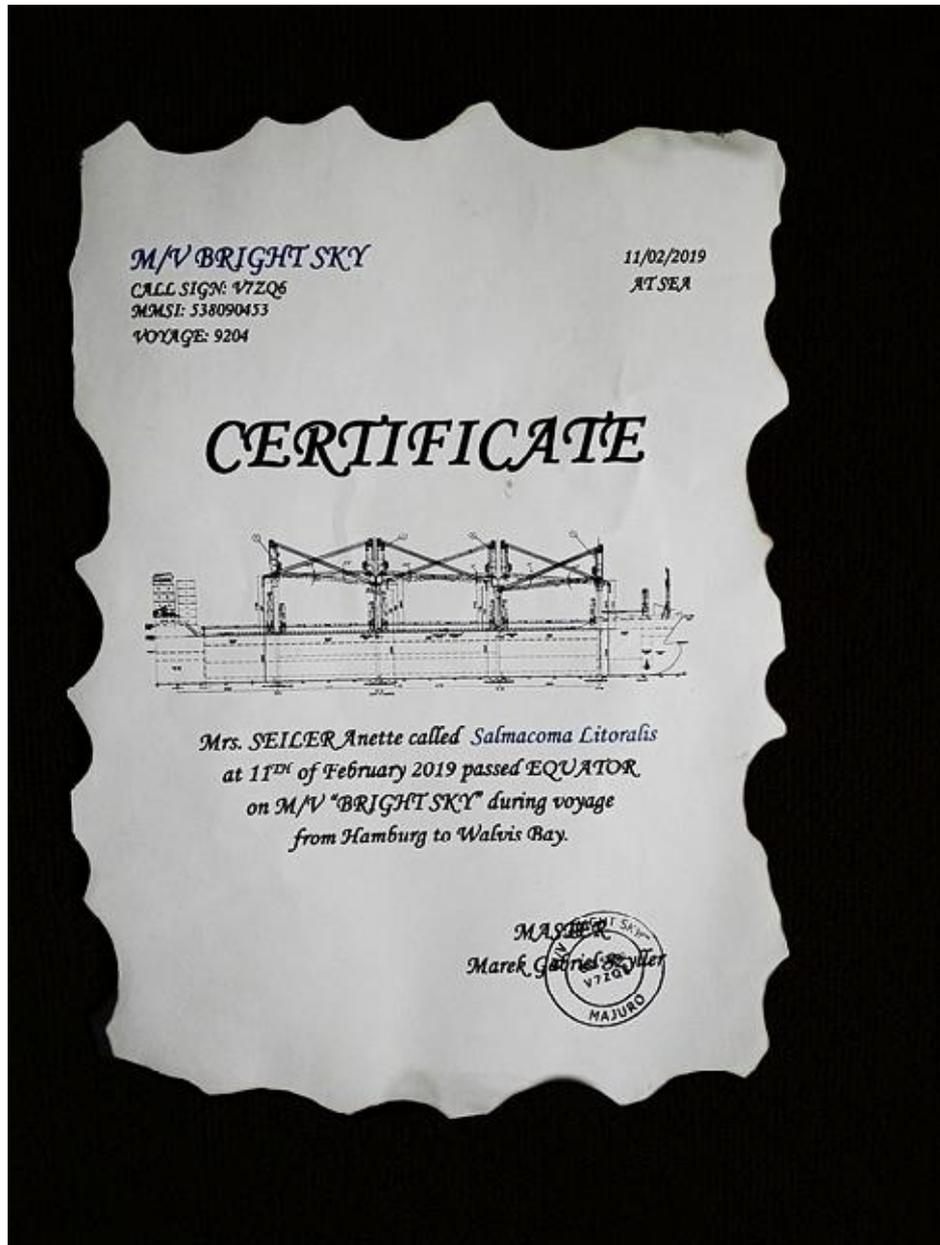
Der Chief Officer, den ich durch das Fenster auf der Brücke sehe, blättert durch ein paar Papiere. Sonnenuntergänge interessieren ihn nicht.

Teil Fünf: Bis nach Walvis Bay

12.2.2019 – Pierres Geburtstag



Während ich meine Sonnenaufgangsfotos auf dem Brückenbalkon mache, kommt der Third Officer und überreicht mir ein Schriftstück. Es ist das offizielle Dokument, das belegt, dass ich gestern den Äquator überquert habe. Der Kapitän hat sich viel Mühe gegeben und es auf der Rückseite einer alten Seekarte gedruckt.



Ich habe sogar einen Taufnamen bekommen, obwohl es (zum Glück!) keine Äquatortaufe gab. Salmacoma Litoralis. Natürlich schlage ich diesen Namen in dem Bestimmungsbuch für Meerestiere des südlichen Afrikas nach. Salmacoma Litoralis ist eine kleine Muschel.

Heute hat Pierre Geburtstag. Er wird 69 Jahre alt. Wenn man ihn so sieht, wie fit er ist, dann würde ich sagen: siebzig ist das neue fünfzig.

Sonst ist der Tag unspektakulär. Wir befinden uns weit weg vom nächsten Festland. Unter uns liegen über 4000 m Wasser. Während des Tages ist der Himmel einfach nur blau. Das Meer ist auch blau: ein dunkles Tintenblau. Es gibt kaum Dünung, aber einen scharfen Wind von vorne, der das Wasser kräuselt. Es ist tropisch schwül-heiß.

Die meiste Zeit des Tages bleibe ich in meiner Kabine und sortiere Fotos. Ab und zu schaue ich aus dem Fenster, ob es irgendwas Spannendes zu beobachten gibt. Aber ich sehe keine Gischt von einem platschenden Walfisch und auch keine Fontäne. Der Second Officer hat heute früh ein paar Delfine gesichtet.

Zum Mittagessen spendiert der Kapitän dem Geburtstagskind eine Flasche Wein, einen Merlot aus Südafrika. Pierres Winzerherz schlägt höher: auf seinem Weinberg hat er auch Merlot-Trauben. Wir unterhalten uns über Wein und Weinbau. Der Kapitän, seine Frau und ich wissen jetzt, dass Bordeaux-Wein immer eine Mischung aus Merlot und Cabernet Sauvignon und Burgunder immer Pinot Noir ist.

Die zwei Gläser Wein schlagen in meinen Kopf ein. Nach dem Essen mache ich erstmal ein Mittagsschläfchen.

Am Nachmittag ist immer noch nichts los auf dem Ozean. Ich mache mit meinen Bildern weiter. Um kurz vor 16:00 gehe ich auf die Brücke und schaue übers Meer. Es gibt immer noch keinen Wal oder Delfin zu sehen. Nur ein paar fliegende Fische huschen der Bugwelle davon.

Pierre kommt dazu. Er schaut auch ein wenig übers Meer. Dann lädt er mich für 17:00 auf einen Aperitif in seiner Kabine ein. Er hat schon mehrmals gesagt, dass ich zu einem Gin Tonic vorbeikommen könnte, aber meistens ist es eine Uhrzeit, in der ich mich am Bug des Schiffes befinde. Aber heute ist sein Geburtstag und er lädt mich ausdrücklich nochmal ein. Ich sage zu.

Pünktlich um 17:00 klopfe ich bei ihm an. Er freut sich und mixt uns Gin Tonics, und zwar heftige. Nix zwei Finger breit Gin. Irgendwo zwischen ein Drittel und der Hälfte des Glases hört er auf Bombay Sapphire zu schütten. Dazu tut er ein bisschen Zitronensaft und füllt mit Tonic Water auf. Wir sind in den Tropen, da ist Gin Tonic Pflicht. Er hat auch Eisklötzchen aus dem Kühlschrank im Offiziers-Aufenthaltsraum geholt. Unsere kleinen Kühlschränke schaffen keine Eis.

Wir unterhalten uns über den schäbigen Zustand unserer Kabinen. Ich kann mich nicht wirklich beschweren. Ja, der Teppich könnte mal erneuert werden, aber er ist noch erträglich. Ganz anders bei Pierre, der in der Owner's Cabin wohnt. Sowohl der Teppich als auch die Sitzpolster sind unappetitlich verschmutzt. Wenn der Eigentümer des Schiffes seine Räumlichkeiten mal nutzen wöllte, wäre er sicher nicht davon angetan. Die *Bright Sky* wurde zwar letztes Jahr generalüberholt, aber bei den Kabinen hat man wohl gespart.

Pierre schenkt uns noch einen Gin Tonic ein. Ich proste ihm zu. Möge er noch ein langes Leben mit vielen Reisen und Abenteuer haben. Pierre sagt, dass das seine letzte Schiffsreise war. Er hat sich seine Träume diesbezüglich erfüllt. In Zukunft möchte er mit seiner Frau gemeinsam reisen. Er erzählt mir von seinen skandinavischen Plänen. Pierre war zwar schon in 106 Ländern, kennt aber Skandinavien gar nicht. Bis jetzt konnte er immer nur im Januar bis März reisen und er wollte nicht im Winter in den Norden. Nun ist er im Ruhestand und kann auch mal im Sommer Urlaub machen. Island ist als erstes geplant.

Es ist Zeit fürs Abendessen. Ich merke die beiden Gin Tonics. Oder schwankt das Schiff heute mehr als sonst?

Der Koch hat wieder Pizza gemacht. Schon zur Frühstückszeit wurde der Teig zubereitet. Sie hat einen dicken Boden und ist mit Krakauer belegt. Polnische Pizza halt, aber sehr lecker.

Nach dem Abendessen gehen Pierre und ich zum Bug des Schiffes. Es ist so friedlich dort. Die Wellen sind zahm und die fliegenden Fische schweben nach allen Seiten davon. Heute fotografieren wir aber nicht; wir gucken nur.



Dann geht Pierre zurück. Ich bleibe noch und schaue der untergehenden Sonne zu. Die Sonne und die Wolken und das Meer geben heute mal wieder ihr Bestes.

Als ich zurückkomme, finde ich Pierre auf dem Außendeck von Deck D. Er trinkt noch ein Bier und schaut zurück, über die Spur vom dem vom Schiff gebrochenen Wassers, in die Richtung, aus der wir gekommen sind. Er sagt, dass er zurück über sein Leben nachdenkt, aber auch vorwärts an das, was noch kommt. Ich sage, dass da wohl noch eine Weile was kommen wird.

Wir sprechen beide nicht darüber, dass das Schiff irgendwann an sein Ziel ankommt und in einen Hafen einläuft. Noch sind wir auf der Reise.



Seit gestern merke ich, dass ich mich jetzt mehr der Zukunft, der Zeit nach dem Schiff zuwende. Der Äquator ist vielleicht nur eine imaginäre Linie, aber ich bin jetzt auf der Seite des Erdballs, wo meine Zukunft, mein nächster Lebensabschnitt auf mich wartet. Die nördliche Halbkugel, auf der ich die letzten zwanzig Jahre meines Lebens verbracht habe, liegt hinter mir, ist Vergangenheit. Ich komme meiner Zukunft immer näher.

Um 20:00 Uhr schaue ich auf meine Navigationsapp.

Wir befinden uns auf $S4^{\circ} 48.180'$ $W3^{\circ} 53.054'$.

Wir sind so weit wie noch nie während unserer Reise von Land entfernt. Aber Namibia kommt immer näher. Wir liegen schon auf dem Breitengrad von Angolas nördlichster Provinz, Cabinda (1726 km von uns entfernt), fast auf der Höhe von der Mündung von Afrikas zweitgrößtem Fluss, dem Kongo. Zwar ist Ghana in Westafrika mit 1072 km noch näher, aber Namibia kommt in einem konstanten Tempo von 14 Knoten auf uns zu.

13.2.2019 – Das Kreuz des Südens

Um vier Uhr in der Frühe bin ich wach und schaue aus dem Fenster. In den letzten Nächten hatte ein solcher Blick nicht viel gebracht. Es war immer bewölkt gewesen und da alle Beleuchtung am Vorderschiff ausgeschaltet wird, gab es nichts außer Tiefschwarz zu sehen.

Aber heute funkeln Sterne. Als Erstes sehe ich Alpha und Beta Centauri und folgte ihnen bis zum Kreuz des Südens.

Ich komme meinem Zuhause immer näher.

Dann blicke ich nach links und sehe den Skorpion in voller Länge. Ja, wir sind tatsächlich in der südlichen Halbkugel angekommen, da, wo man in das Zentrum der Milchstraße schauen kann.



Der Sonnenaufgang ist schön, aber nicht spektakulär. Wenn es jeden Tag spektakulär wäre, wäre es ja nicht mehr spektakulär, sondern normal.

Um 14:12 liegen wir bei $S8^{\circ} 02.697'$ $Wo^{\circ} 28.157'$.

Am heutigen Tag sind wir am weitesten von irgendeinem Festland entfernt. Aber Afrika ist immer noch der Kontinent, der uns am nächsten ist. Der nächste Ort auf afrikanischem Boden ist eine Lagune in Gabun, 1280 km entfernt.

Bald überqueren wir den Greenwich Meridian. Dann sind wir nicht nur im Süden der Weltkugel, sondern auch im Osten. Darüber machen wir nicht so viel Aufhebens, wie beim Äquator. Schließlich ist der Äquator etwas Handfestes: die Linie, die am weitesten von beiden Polen entfernt ist. Die Längengrade sind wirklich willkürlich bestimmt worden.

Ich muss meine ganze Tagesplanung umändern, da der Sonnenaufgang jetzt immer vor dem Frühstück ist. Also richte ich meine Wecker neu ein. Für die Sonnenaufgangsfotos lohnt es sich, ein paar Minuten früher aufzustehen.

Am Vormittag bearbeite ich meine Fotos, am Nachmittag geht es zum Bug.

Fotoapparat 1? Check!

Fotoapparat 2? Check!

Genug Akku in beiden Fotoapparaten? Check!

Sonnenmilch? Check!

Cola? Check!

Cell Phone? Check!

Palästinenser-Piratentuch? Check!

Es kann losgehen. Zuerst gehe ich die Treppen zwei Stockwerke hoch, zur Brücke. Der Second Officer hat Dienst. Deshalb bin ich ja auch vor 16:00 los. Dann ist nämlich Schichtwechsel und der Chief Officer ist ja ein wenig kompliziert. Der Second und der Third Officer sind nett. Ich sage zum Second Officer, dass ich gerne zum Bug gehen möchte, wenn nichts dagegenspricht. "Have fun!" gibt er mir auf den Weg mit.



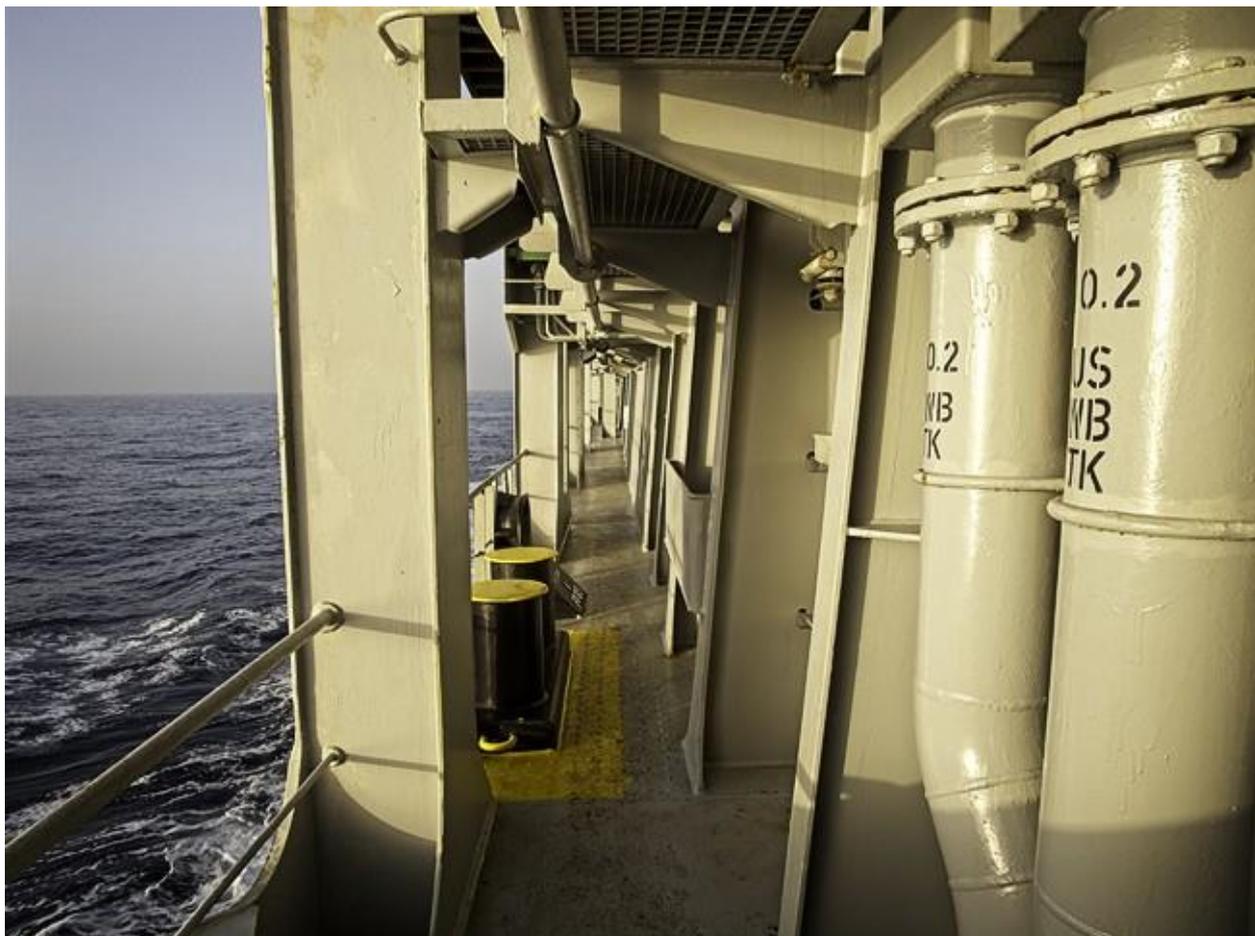
Es geht die Treppen von sechs Stockwerken runter, dann durch die eine Eingangstür auf der Steuerbordseite. Die Außentüren sind nicht ganz so einfach zu öffnen wie normale Türen. Ich muss einen Hebel von "C" nach "O" bewegen und gleichzeitig die Türklinke drücken. Dann bin ich draußen. Ich schiebe die Tür zu und bewege den Hebel von "O" zurück nach "C".



Dann laufe ich die paar Schitte zur Treppe zum Upper Deck. Die Seeleute haben tagelang den Rost vom Deck vor dem Gebäude mit einer Flex entfernt. Dann kam eine Lage rote Untergrundfarbe drauf. Nach dem Trocknen noch eine Lage. Heute ist es nun soweit: die oberste Schicht in grau wird gerade drauf gerollt. Es handelt sich um eine Farbe aus zwei Komponenten die am Ende wie eine Plastischicht auf dem Boden liegt. Diese Farbe kann ein paar Stöße ab.

Der Bosun steht am Rand des Geschehens. Ich bleibe kurz stehen und sage, dass ich die Arbeit toll finde. Es sieht wirklich super aus, jetzt wo der Rost weg ist und der Schmutz unter strahlendem Grau verschwindet. Er freut sich.

Dann gehe ich nochmal Treppen runter. Nun bin ich auf dem Upper Deck. Ich gehe an der Reling entlang, vorbei an Frachtraum 5, dann 4, dann 3, dann 2, dann 1. Der Weg ist sicher 150 m lang. Zwischen den Frachträumen gibt es Gänge. Irgendwo laufen Maschinen. Ab und zu klappert eine Kette, die die LKWs verzurrt.







Jetzt, wo ich daran denke: das Klopfen aus dem einen Container ist verstummt. In meinen wildesten Fantasien habe ich mir ausgemalt, dass da Menschen drin sind, die unbedingt herausgelassen werden wollen. Wenn es so war, sind sie jetzt verdurstet, verhungert oder erstickt. Es klopft nicht mehr. Die Realistin in mir sagt eher, dass sich was immer im Container nicht richtig fixiert war, sich inzwischen durchs Schaukeln zurechtgerückt hat.



Je weiter ich nach vorne geht, desto weniger höre ich die Schiffsmaschine. Dann aber wird die Bugwelle immer lauter. Ich schaue über die Reling nach vorne. Die Bugwelle ist eine ca. zwei Meter hohe Welle. Sie verwirbelt das Wasser am Rande des Schiffs in ein mit weißem Schaum durchsetztes türkisblau.



Es geht wieder Treppen hoch aufs vordere Deck. Da sind die vorderen Anker- und Seilwinden, um das Schiff an einem Dock zu vertäuen. Auch hier sitzt ein Matrose und pinselt Untergrundfarbe auf Verstrebungen. Ich grüße freundlich, er grüßt zurück.



Ich glaube, dieser Kampf der Matrosen gegen den Rost ist eine neverending Story. Wenn sie vorne anfangen und sich bis hinten durchgearbeitet haben, können sie wieder von vorne anfangen.



Ich muss ich nur noch diese fiese Leiter hoch durch die Luke zum Balkon. Dann stehe ich auf dem schräg nach vorne und zur Seite verlaufenden Dach des Vorderdecks, auf dem Bugbalkon.

Weder die Schiffsmaschine, noch die arbeitenden Seeleute sind mehr zu hören. Hier gibt es nur das Platschen, wenn der Bug durch das Wasser schneidet. Sonst ist es ganz still.

Ich hänge den einen Henkel der Tasche, in der ich alles für meinen Ausflug getragen habe über den Bügel, an den man sich festhalten kann, wenn man durch die Luke kommt. So bin ich mir sicher, dass nichts wegfliegen kann. Ich glaube, es würde auch so nichts wegfliegen, aber nun brauche ich mir keinen Kopf zu machen.

Ich creme mich schnell mit Sonnenmilch ein und tue mir das Palästinenser-Piratentuch auf den Kopf. Erst habe ich mich geärgert, dass ich keinen Hut dabei habe, aber das Tuch ist ein sehr guter Ersatz. Dann reiße ich mir die Cola auf und gehe vorne an die Reling und fliege über die Wellen.

Es ist wirklich ein wenig wie fliegen, wenn sich das Schiff mit stetigen 14 Knoten durch das Meer pflügt. Der Wind und damit die Wellen kommen von vorne und verstärken den Eindruck.

Die Wellen sind nicht sehr hoch. Es gibt nur eine leichte Dünung. Der Wind ist gerade stark genug, dass er mich in der Hitze abkühlt.





Fliegende Fische gleiten vor dem Schiff davon.

Dann versucht sich ein ganzer aufgeregter Kindergarten von Fischen in den ersten Flugversuchen. Sie kommen vielleicht zwei, drei Meter weit, bevor sie über eine Welle stolpern und zurück ins Meer purzeln. Die Bugwelle packt sie und schiebt sie sanft zur Seite.



Ihre größeren Artgenossen können das viel besser. Sie schaffen manchmal mehrere hundert Meter. Zwischendurch schubsen sie sich mit ihren Schwanzflossen vom Wasser ab, um noch ein Stückchen weiterzukommen. Aber auch sie stolpern ab und zu und fallen dann sehr unelegant wieder ins Meer. Die Sonne scheint ins Wasser und ich kann beobachten, wie sich die vogelartigen Tiere wieder in Fische verwandeln und schnell davon schwimmen.

Wie elektrisiert schaue ich auf einen fliegenden Fisch, der gerade unten vorbeifliegt. Der hat blaue Flügelflossen! Bis jetzt kannte ich nur welche mit dunkelbraunen oder rostbraunen. Die Kindergartenfische hatten weiße. Aber dieser Fisch hatte blaue Flügel. Bald sehe ich noch einen. Ob es eine andere Art ist? Oder ob sie in der Paarungszeit die Farben wechseln?

Plötzlich steht der Bosun neben mir. Mit ihm habe ich gar nicht gerechnet. Er ist ein Bulle von einem Kerl mit kurzgeschorenen Haaren und eine Nase, die schon mehrmals gebrochen war. Aber er ist ein freundlicher Mann. Er fragt, wie lange ich denn noch hier auf dem Bug sein werde. Ich sage, dass ich bis zum Abendessen bleiben wollte. Ja, die Sache ist die: er muss die Luke schließen. Aber es ist okay, ich kann noch bleiben. Ob der Kapitän denn auch hierherkommt? Ich sage, dass der Kapitän und seine Frau jeden Abend hier verweilen. Er schaut ein wenig unsicher. Ich weiß nicht, ob er mich verstanden hat. Mit der Mannschaft gibt es oft Augenblicke von Lost in Translation. Dann prüft er die Stahlseile, die den vorderen Masten sichern. Die müssen unbedingt bearbeitet werden, sagt er. Das eine, das sehe ich jetzt auch, ist ziemlich locker. Außerdem sind sie verrostet. Ich frage mich, ob die Luke geschlossen wird, weil die Seile nicht sicher und/oder erneuert werden müssen.

Für uns Gäste wäre eine verschlossene Luke eine Katastrophe. Es ist das Highlight des Tages auf den Bugbalkon zu gehen. Ich hoffe inständig, dass die Erneuerung der Stahlseile bis hinter Walvis Bay warten kann.

Wir versuchen noch eine Weile zu plaudern. Er habe gehört, dass ich aus Namibia kommen würde. Ich erzähle ihm, dass ich zwanzig Jahre in Deutschland gelebt hätte und jetzt zurück nach Namibia kehre. Er schüttelt den Kopf. "Africa...", sagt er nur. Aus seiner Mimik entnehme ich, dass er sich nicht vorstellen kann, in Afrika zu leben. Ich sage, dass Namibia ein schönes und friedliches Land ist. Ja, aber was man so aus dem Kongo hört... Ich erkläre, dass der Kongo weit entfernt ist, weiter als was Madrid von Warschau entfernt ist. Das scheint ihn ein wenig zu beruhigen. Er sagt, dass er wieder gehen muss und verschwindet durch die Luke.

Ich habe meine Cola ausgetrunken, mache die Dose platt und tue sie in die Tasche. Dann nehme ich die Kamera mit dem Teleobjektiv und stelle sie ein. Ich will unbedingt einen fliegenden Fisch mit blauen Flügeln fotografieren.



Nur kommt gerade keiner vorbei. Die mit den braunen Flügeln sehe ich zuhauf. Wir fahren durch noch einen Kindergarten, der sich in unbeholfenen Gleitversuchen übt.

Dann kommen der Kapitän und seine Frau durch die Luke. Für seine Frau gibt es eine Sitzgelegenheit: ein in Plastik eingewickelt Kissen. Es ist noch irgendwas in dem Paket, das es schwer macht. Wenn niemand da ist, wird es in den windgeschützten Raum hinter der offenen Luke verstaut. Nun holt er es hervor und trägt es bis vorne an die Reling. Sie setzt sich hin und schaut übers Meer, er macht seine Kamera, diesmal mit dem großen Tele, parat.

Kurz darauf kommt Pierre durch die Luke.

"Hier ist echt was los heute!", denke ich.

Wir stehen an der Reling und unterhalten uns. Er hat auch schon die blauflügeligen fliegenden Fische gesehen. Da fliegt einer vorbei, aber ich bin nicht schnell genug, ihn zu knipsen.

Natürlich heben wir immer wieder den Blick, in Ausschau auf Wale, Delfine oder Haie. Pierre meint, dass so weit draußen keine Delfine sein können. Hier ist nicht genug Futter. Ich bin anderer Meinung. An Futter mangelt es wirklich nicht. Es gibt tausende von fliegenden Fischen.

Aber wir beobachten keine Meeressäuger. Ab und zu sieht eine Welle von weiten anders aus als üblich, aber am Ende ist es doch nur eine Welle. Das ist kein Aquarium, das ist der Atlantische Ozean.

Pierre verabschiedet sich. Es ist gleich 17:00 Uhr – Zeit für seinen Aperitif.

Kurz danach geht der Kapitän und seine Frau. Es ist doch ein wenig zu windig, um fliegende Fische fotografieren können, sagt er. Wahrscheinlich wird er uns morgen beim Frühstück erzählen, dass er heute das beste FF-Foto ever geschossen hat.

Ich bin wieder allein und schaue aufs Meer.

Plötzlich kommt mir die Erleuchtung, warum das Meer manchmal von weitem eine schlammige Farbe hat. Pierre und ich hatten darüber schon eine Diskussion. Er meint, es sei der Schatten von Wolken. Ich bin anderer Meinung. Es ist auch braun, wenn gerade kein Schatten einer Wolke da ist und außerdem macht Schatten das Meer dunkelgrau, nicht braun. Ich hatte überlegt, ob es vielleicht irgendein Plankton oder eine Alge oder sowas sein könnte. Aber wenn man dann die Stelle erreichte, war im Wasser nichts Ungewöhnliches zu sehen.

Jetzt wo ich übers Meer schaue, weiß ich plötzlich, woher die braune Farbe kommt. Es ist nicht der Schatten der Wolken, sondern ihre Spiegelung. Jetzt, am Nachmittag wird das Licht wärmer, die Wolken bekommen einen leichten gelb-orangen Ton und wenn sie sich im blauen Wasser spiegeln, bekommt das Wasser von weitem eine braune Farbe.

Jetzt, wo das Mysterium geklärt ist, und wo keine Flosse von einem Wal oder Hai zu beobachten ist, kann ich mich wieder der Fotografie von fliegenden Fischen zuwenden. Aber nur welche mit rostbraunen Flügeln sind zu sehen.

Mein Smartphone läutet. Nein, hier draußen ist nun wirklich kein Empfang. Es ist der Wecker, den ich für 17:25 Uhr eingestellt habe. Ab 17:30 Uhr ist Abendessen.

Ich schaue nochmal schnell, ob nicht doch ein blauflügeliger fliegender Fisch vorbeikommt. Nix zu sehen. Ich packe alles in meine Tasche, klettere wieder die Leiter runter, laufe übers Vorderdeck, gehe die Treppen runter zum Upper Deck und dann an der Reling entlang zurück. Kein Matrose ist mehr unterwegs. Sie machen um 17:00 Uhr Feierabend. Das Deck vor dem Schiffsgebäude ist fertig. Es sieht richtig gut aus.

Zum Abendessen gibt es einen polnischen Kohleintopf, der sehr lecker ist. Der Kapitän ist glücklich, denn den darf er bei seiner Diät auch essen. Der Chief Engineer meint, dass zu wenig Fleisch im Eintopf ist. Der Kapitän sagt, dass es kein Fleischeintopf, sondern ein Kohleintopf ist, und nimmt sich noch eine Portion.

Ich spreche ihn wegen dem Bosun und der Luke auf dem Bug an. Er sagt, dass die Luke nur bei schwerem Wetter und im Hafen geschlossen wird. Er wird mit dem Bosun sprechen, dass sie erst am Samstag geschlossen wird. Ich bin erleichtert. Pierre freut sich auch.



14.2.2019 – Über Physik und Delfine



Schon in der Nacht merke ich, dass die Wellen höher sind als am Vortag. Das Schiff schaukelt ein wenig mehr. Es ist nicht unangenehm, sondern eher ein Wiegen. Ich schlafe gut.

Aber die Maschine muss härter gegen den Wind und die Wellen arbeiten, die von vorne kommen.

Beim Frühstück meint der Kapitän, dass die Wellen bis auf den Bugbalkon schlagen werden und rät von einem Besuch der Spitze des Schiffs ab.

Die *Bright Sky* rollt merklich mehr als in den letzten Tagen. Da der Wind von vorne kommt, ist es eher ein Wippen als ein seitliches Schaukeln.

Ich merke, dass es Donnerstag ist. Ich habe nur noch drei Tage auf hoher See. Sonntag früh erreichen wir Walvis Bay.

Immer wieder schaue ich während des Vormittags aus dem Fenster. Die Wellen sind hoch und tragen Schaumkronen.

Also widme ich mich meiner Fotos. Da ich sie meistens in RAW schieße, muss ich sie bearbeiten. Das macht mir auch Spaß. Aber bei den fliegenden Fischen gerate ich an meine Grenzen. Ich experimentiere mit meiner Software den ganzen Vormittag herum und habe, glaube ich, endlich ein brauchbares Rezept für die Bildbearbeitung von Fischen gewonnen.

Beim Mittagessen unterhalten sich Pierre und der Kapitän darüber, dass das Schiff bei einem richtigen Sturm regelrecht gewrungen wird. Der Stahl biegt und dreht sich hin und her. Es ist wichtig, dass er sich biegt und dreht, denn dann bricht er nicht. Na ja, so weit sind wir noch lange nicht. Das ist noch nicht mal rauer Wind und schon gar nicht ein Sturm. Ich habe am Morgen sogar noch trotz des schwankenden Schiffs geduscht.

Am Nachmittag schaue ich aufs Meer. Die Wellen sind immer noch hoch und haben Schaumkronen. Ich denke "Sch... drauf! Ich gehe jetzt nach vorne!"

Der Second Officer, der auf der Brücke Dienst hat, schaut bedenklich. Ich könnte nass werden. Wenn ich einen Fotoapparat mitnehmen will, übernimmt er keine Garantie. Ich versichere ihm, dass ich seine Warnung verstanden habe. Er wünscht mir viel Spaß.

Da sowohl der Kapitän als auch der Second Officer mich gewarnt haben, lasse ich den Fotoapparat in der Kabine und laufe zum Bug.

Die Matrosen arbeiten fleißig. Einer schweißst etwas, andere flexen Rost ab oder pinseln neue Farbe, dritte schmieren Stahlseile dick mit Fett ein.

Das Vorderdeck ist nass. Die Wellen schlagen durch das Rohr der Ankerkette hoch und ab und zu kommt Wasser die fünf, sechs Meter bis aufs Deck.

Der Bugbalkon ist trocken. Kein Tropfen Wasser ist hoch gespritzt. Aber er ist auch ein wenig vor dem Bug an sich – ein Balkon halt.

Die großen Wellen schmettern gegen das Vorderdeck. Manchmal spritzt Gischt auf. Dann erbebt das Schiff.

Es sind erstaunlich viele fliegende Fische unterwegs. Ich hatte gedacht, dass sie bei dem Wind unter Wasser bleiben. Aber sie fliegen wie immer und können genauso weit fliegen wie sonst auch. Selbst die aufgeregten Fischkinder trotzen den kräuselnden Wellen und dem Wind und schaffen ihre ein, zwei Meter.

Die Großen schaffen es sogar, durch die Wellen zu fliegen, vor allem, wenn es spitze Wellen sind, kurz vor dem Brechen.

Ich schaue dem Treiben zu und denke über Physik nach. Ich stehe am Ende eines 200 m langen Hebels, der von dem Wind und den Wellen hoch und runterbewegt wird, also genau da, wo die Hebelwirkung am größten ist. Manchmal komme ich dem Meer bis auf drei oder vier Meter nahe, manchmal schwebe ich zwölf oder vierzehn Meter über dem Wasser.

Wenn jetzt jemand beim Lesen seekrank wird, so kann ich ihn beruhigen. Es ist nicht wie ein Fahrgeschäft auf einer Kirmes, das darauf ausgelegt ist, einen bis zum Punkt des Erbrechens zu bringen. Es ist eher wie eine Wippe oder eine Schaukel, die im Zeitlupentempo und sanft hoch und runtergeht. Das Schaukeln ist überhaupt nicht furchteinflößend, sondern eher beruhigend. Ich genieße es.

Dann wende ich mich einem anderen Thema der Physik zu: Wellen. Ich beobachte die Wellen und versuche zu ergründen, warum manche mit großem Getöse unter mir auf dem Bug aufschlagen und warum bei anderen das Schiff einfach oben drüberfährt. Das Verhältnis zwischen diesen beiden Arten

Wellen ist vielleicht 1:20. Ist es die Größe der Wellen? Nein, auch bei vielen ganz großen fahren wir einfach drüber. Am Ende komme ich zum Schluss, dass es nicht von der Höhe der Wellen oder der Tiefe der Wellentäler abhängt, sondern vom Abstand zwischen den Wellen. Wenn der Abstand ein wenig größer ist, spritzt es.

Genug der Klugscheißerei. Es wird kühl auf dem Balkon. Ich stehe da nun schon eine Stunde und überlege, ob ich mich auf den Weg zurück machen sollte. Aber irgendwie kann ich mich nicht losreißen und schaue weiter auf die Wellen und beobachte die fliegenden Fische.

Es gibt auch fliegende Fische mit weißen, oder zumindest sehr hellen Flügeln. Aber vielleicht ist es eine Sache des Alters. Die Kindergarten-Fische haben alle helle Flügel. So zwei oder drei Fische mit blauen Flügeln sehe ich auch. Von denen muss ich unbedingt noch ein Foto machen.

Plötzlich sehe ich Rückenflossen. Delfine! Eine ganze Menge. Sie schwimmen vor dem Schiff hin und her. Ab und zu springen sie aus dem Wasser, um zu atmen. Ich sehe, wie ihr Atmungsloch sich bewegt, wenn sie einatmen, so nahe sind sie. Sie sind braun und haben helle Bäuche.

Ich bin ganz aufgeregt. So nahe habe ich noch nie Delfine beobachten dürfen. Und dann noch so viele!

Dann schließen sie sich in einem Pulk von zehn oder zwölf Tieren zusammen und schwimmen vor dem Schiff her. Direkt unter mir. Ich kann ihre Leiber unter der Wasseroberfläche sehen und zählen. Immer wieder springt ein Tier elegant aus dem Meer, um zu atmen. Dann habe ich das Gefühl, dass ich sie anfassen könnte, so nahe sind sie.

Ich weiß nicht, ob sie sich aus lauter Spaß von der Bugwelle des Schiffes schieben lassen oder ob sie mal schauen wollen, ob sie mit der *Bright Sky* mithalten können. Manchmal meine ich, dass sich einer unter Wasser umdreht und auf dem Rücken schwimmt, um zu sehen, wie weit der Bug des Schiffes über ihnen liegt. Dann sehe ich nämlich den weißen Bauch des Tieres.

Etwa drei Minuten schwimmen sie so als ganz enge Gruppe in genau dem Tempo des Schiffes. Abwechselnd springen sie zum Atmen aus dem Wasser. Dann löst sich die Gruppe langsam auf. Immer mehr Tiere schwimmen zur Seite und werden von der Bugwelle weggedrückt. Nur drei Delfine halten eisern noch eine Weile das Tempo mit, dann sind auch sie verschwunden.

Boah! Was für ein Erlebnis diesen Tieren so nahe sein zu dürfen! Ich bin sehr glücklich.

Ich stehe noch eine Weile, um zu sehen, ob vielleicht noch einer von der Gruppe auftaucht, aber sie sind weg.

Das muss ich unbedingt sofort Anita erzählen! Ich nehme meine Tasche und gehe zurück zum Schiffsgebäude. Erstmal in den 7. Stock zur Brücke, um mich beim mürrischen Chief Officer zurückzumelden, dann wieder 6 Stockwerke runter zum Büro, wo der allgemeine E-Mail-Computer ist.

Es sind übrigens 15 Treppenstufen pro Etage.

Ich schreibe schnell ein E-Mail an Anita und dann ist es schon Zeit fürs Abendessen. Da habe ich aber was zu erzählen!

Pierre kann sich die Delfine nicht erklären. Die fliegenden Fische sind doch viel zu klein, um ihnen als Futter dienen zu können. Ich könnte jetzt argumentieren, dass es vielleicht noch andere, größere Fische gibt, die sich von fliegenden Fischen ernähren und die wiederum von Delfinen gefressen werden. Diese theoretische mittelgroße Art sehen wir nicht, weil sie weder fliegt, noch aus dem Wasser springt. Aber ich habe keine Lust auf Diskussion. Ich freue mich noch immer viel zu sehr.

Die erste Frage, die der Kapitän stellt, als er von meinem Abenteuer hört, ist, ob ich die Gelegenheit hatte, ein Foto zu machen. Nein. Hatte ich nicht. Alle hatten mir gesagt, dass es da vorne so spritzen würde, dass meine Kamera völlig durchnässt werden würde. Deshalb hatte ich sie nicht mitgenommen. Der Kapitän entschuldigt sich für den falschen Rat, den er und seine Offiziere mir gegeben haben.

Ich bedaure es gar nicht so sehr, kein Foto von den Delfinen zu haben. Dann wäre ich nämlich mit dem Fotografieren beschäftigt gewesen und nicht mit den Tieren.

Nach dem Essen gehe ich nochmal zum Bugbalkon. Diesmal mit Fotoapparat. Es muss doch möglich sein, einen blauflügeligen fliegenden Fisch zu fotografieren.

Der Wind ist nicht mehr so stark, das Meer hat sich beruhigt. Aber es ist zu dunkel, um vernünftige Fotos zu machen. Außerdem sind nur die braun- oder rostflügeligen Artgenossen unterwegs. Deshalb stehe ich nur an der Reling und schaue ins Meer.

Ich glaube, ich sehe nicht recht! Etwa ein Meter unter der Wasseroberfläche schwimmt ein großer Rochen vorbei. Rochen sind die coolsten Fische überhaupt. Langsam mit seinen Flügeln schlagend schwimmt er vorbei und wird dann von der Bugwelle auf die Steuerbordseite des Schiffs geschoben. Es ist kein riesiges Tier, aber eine Spannweite von 1,5 m könnte hinkommen.

Der Fotoapparat liegt zwar in meiner Hand, aber ich bin viel zu fasziniert von dem Tier, um einen Gedanken an die Fotografie zu verschwenden.

Kaum ist der Rochen weg, kommt Pierre durch die Luke geklettert. Ich erzähle ihm vom Rochen. So ein ganz klein wenig habe ich das Gefühl, dass er sich ärgert, das Tier um ein, zwei Minuten verpasst zu haben.

Die Sonne geht unter. Erst denken wir, dass es heute mit einem schönen Sonnenuntergang nichts wird, weil dunkle Wolken im Westen herumhängen. Aber sie ziehen weiter und der Himmel rötet sich vielversprechend. Im Augenblick ist der Bug nicht der beste Ort, um Sonnenuntergänge zu genießen, da wir in Richtung Südosten fahren. Wir gehen zurück zum Schiffsgebäude.

Pierre holt sich ein Bier und einen Plastikgartenstuhl und setzt sich ans äußere Ende vom Außendeck D. Da hat er einen schönen Blick auf die untergehende Sonne.

Ich gehe ein Stockwerk höher, auf den Brückenbalkon auf der Steuerbordseite. Von dort verstellt kein Schiffsaufbau meine Aussicht.

Die Sonne wirft große goldene Flocken auf die Wellen und lässt ein paar Wolken orange und rosa erstrahlen. Es ist einer der spektakulärsten Sonnenuntergänge, die wir bisher hatten, ein würdiges Ende für einen aufregenden Tag.



Um 19:12 sind wir auf S13° 11.102' E4° 32.920'. Es sind noch 1500 km bis Walvis Bay. Zweieinhalb Tage.

Das nächste Land ist ein Kap im Parque do Iona in Angola, in der Nähe der Mündung des Flusses Curoca – 830 km entfernt.

Während ich diese Fakten in Garmin Basecamp recherchiere, ertappe ich mich dabei, mit dem Finger auf der Landkarte im Kaokoveld herumzufahren. Ganz in der Nähe der Mündung des Curoca in Angola ist die Baia dos Tigres. Da ist der gefürchtete "Doodsakker", ein Strandabschnitt wo Offroader regelmäßig ihre Autos ans Meer abgeben.

15.2.2019 – Im Benguela–Strom



Ich habe mir vorgenommen, dass heute der Tag der blauflügeligen fliegenden Fische ist.

Es ist kühl in unseren Kabinen. Ich habe mir wieder etwas Langärmeliges angezogen. Für die Jagd auf fliegende Fische ist das in Ordnung. So kann die Sonne nicht meine Arme und Beine verbrennen.

Nach dem Frühstück mache ich mir einen Kaffee in meinen Thermobecher. Vorsichtshalber packe ich auch meine rote Windjacke ein.

Ich gehe zum Bug. Das Wetter ist herrlich. Die Sonne scheint vom Himmel, das Meer ist tiefblau. Heute ist die Dünung nicht mehr so stark und der Wind ist abgeflaut. Die Wellen haben keine Schaumkronen mehr. Es ist nur noch ein wenig kühl. Ich bin froh, meine Jacke dabei zu haben.

Die fliegenden Fische sind schon aktiv. Und ich meine, dass die rotbraun geflügelten hier auch größer sind als in den vorigen Tagen. Ich knipse sie vergnügt vor mich hin. Von denen habe ich zwar schon viele Fotos, aber ich will ja meine Technik, die Koordination von linker Hand, die die Kamera führt, Auge, rechten Daumen zum Scharfstellen und rechten Zeigefinger zum Abdrücken, verbessern. Ich werde auch immer besser. Es gelingt mir, die Fische länger zu verfolgen und mehr Fotos auf dem Punkt zu schießen.





Mehrere Kindergärten von fingerlangen Fischlein stieben auf.

Die Kleinen haben ganz helle Flügel. Aber es gibt auch größere mit hellgrauen Flügeln. Sie sind nicht so geschickt wie die rotbraunen Artgenossen, aber es gelingt ihnen, auch über ein, zwei Wellenkämme zu fliegen.

Es gibt viel mehr Vögel. Während gestern noch ein Vogel so weit vom Land eine Sensation war, kommt heute immer wieder einer vorbei. Sie sind allerdings so weit entfernt, dass ich sie ohne Fernglas nicht identifizieren kann. Ein Vogel schwimmt ruhig auf dem Wasser. Er ist sehr groß und braun. Als das Schiff näherkommt, fliegt er auf. Er hat eine riesige Flügelspanne. Ich meine, dass es ein Sturmtaucher ist und mache Fotos, damit ich ihn nachher, wenn ich ihn auf den Computer geladen habe, in Ruhe identifizieren kann.

[Nachtrag: Es ist ein Corysturmtaucher]



So kann ich mich stundenlang amüsieren. Zwischendurch mache ich mal eine Pause, trinke meinen Kaffee und schaue über die Wellen, immer in Ausschau auf etwas Größeres.

Um 11:00 kommt Pierre durch die Luke. Ich kann von keinen außerordentlichen Sichtungen berichten. Fliegende Fische und Sturmtaucher. Das war's. Trotzdem langweile ich mich nicht.

Zusammen stehen wir an der Reling, plaudern und schießen fliegende Fische ab.





Plötzlich sehe ich zwei Rückenflossen. Delfine! Sie sind ganz nahe. Sie schwimmen von links nach rechts am Bug vorbei. Wir sind ein wenig aufgeregt.

Pierre geht nach einer Weile wieder. Es ist Zeit für seinen Aperitif vor dem Mittagessen.





Ich bekomme einen Krampf in den Händen. Vor allem die linke Hand, die hauptsächlich das Gewicht der Kamera und des Objektivs trägt, tut mir weh. Nach ein paar Dehnübungen geht es besser.

Ich sehe noch eine Rückenflosse. Noch ein Delfin schwimmt vorbei. Delfine sind lustige Tiere. Natürlich bekommt man den Eindruck, da sie immer die Mimik des Lächelns haben, aber sie haben Spaß am Leben, wenn sie auf den Bugwellen der Schiffe, die ab und zu vorbeikommen, surfen.

Einmal sehe ich einen riesigen fliegenden Fisch. Die rostflügeligen heute waren ja schon groß, aber der bricht alle Rekorde. Wahrscheinlich ist er der Großvater von allen anderen. Sehr elegant und gelassen fliegt er über die Wellen, so ganz ohne Hektik und Straucheln. Er hat auch eine andere Farbe als die anderen – ein helles Gelb oder Orange oder Braun. Es gelingt mir ein paar Fotos von ihm zu machen.





Beim Mittagessen berichtet der Kapitän, dass das Kino fertig ist. Schon seit Tagen arbeiten ein paar Seeleute daran, einen Beamer und eine Leinwand im Aufenthaltsraum für die Offiziere anzubringen. Dieser Raum wird eigentlich nur genutzt, wenn einer der Offiziere oder ein Passagier seine Wäsche waschen will. Sonst sitzt da keiner. Der Raum beherbergt auch eine kleine Bibliothek, hauptsächlich polnischer Bücher. Jetzt wird er auch ein Kino – das erste der MACS-Flotte. Pierre und ich werden zur Einweihung eingeladen. Twentyhundred. Wir sagen natürlich zu.



Als ich nach dem Mittagessen zum Bugbalkon komme, sind der Kapitän und seine Frau schon da. Unsere Erzählungen von Delfinen haben sie nach vorne gelockt. Er erzählt mir, dass er, gleich am Anfang, als er an die Reling trat, ein Mola Mola, einen Sunfish, erspäht hat. Ich erinnere mich, ein Foto von diesen Tieren in seinem Two Oceans Buch gesehen zu haben und bin sehr neidisch auf seine Sichtung.



Für eine Stunde stehen wir an der Reling und fotografieren fliegende Fische und den einen oder anderen Sturmtaucher.

"Mola Mola!", ruft der Kapitän. Ich sehe nur eine Flosse, die unter dem Bug verschwindet. Schade! Gerne hätte ich den Fisch gesehen.

Dann verabschiedet sich der Kapitän. Er muss noch arbeiten.



Meine Aufmerksamkeit gilt nicht nur den fliegenden Fischen. Immer wieder schaue ich auch weiter aufs Wasser in der Hoffnung, noch was anderes zu beobachten. Und so sehe ich auch die weiße Gischt, die nicht von einer Welle kommt. Sie ist ein paar hundert Meter weiter. Mit meinem Tele zoomte ich heran. Zum elfundneunzigsten Mal auf dieser Reise bedaure ich, kein Fernglas mitgenommen haben. Ein Wal? Genauso hat es vor ein paar Tagen ausgesehen, als ich den großen Wal gesehen habe.

Es ist ein ganzer Pulk von Delfinen, die sich da drüben tummeln. Immer wieder hüpfen sie aus dem Wasser.



"Kommt her! Kommt mit der Bugwelle spielen!", denke ich.

Aber sie sind zu weit. Bald verschwinden sie hinter dem Schiff.

Kurz darauf kommt Pierre. Er hat die Delfine von der Brücke aus gesehen.



Wir haben eine Diskussion, ja fast einen Zank, über die Wolken.

Vor ein paar Tagen habe ich ja festgestellt, dass die braune, schlammige Farbe, die das Meer manchmal hat, durch die Spiegelung der Wolken verursacht wird. Als ich Pierre davon erzählte, war er anderer Meinung. Die Farbe wird vom Schatten der Wolken, und nur vom Schatten verursacht.

Noch am Morgen hatte er zu mir gesagt: "Du hast deine Meinung. Ich habe meine Meinung." Ich dachte, dass wir damit das Thema beendet hatten, so unter dem Motto "We agree to disagree." Und so wichtig war es mir dann auch nicht, mit Pierre bei dem Thema einer Meinung zu sein. Aber nun will Pierre es doch nicht dabei beruhen lassen.

Der Streit beginnt, als wir auf tiefblaues Meer blicken. "Welch eine tolles Blau!", sage ich.

"Ja," sagt er. "Keine Wolken, keine Schatten, nur Blau."

"Ja aber, wenn du da nach links schaust, hat das Meer eine braune Farbe. Das liegt an der Spiegelung der Wolken da drüben." sage ich und zeige auf die Wolken links.

Er braust auf. "Die Farbe ist von den Schatten!"

"Welchen Schatten?" frage ich.

Er: "Von den Wolken da rechts!"

Ich: "Schatten gibt dem Meer eine graue Farbe. Schatten macht das Meer dunkel. Da drüben ist es aber hell. Das ist von den Wolken da links. Die spiegeln sich im Wasser."

Es kann natürlich sein, dass die Farbe von der Spiegelung der Wolken links und dem Schatten der Wolken rechts verursacht wurde. Auf jeden Fall spielt die Spiegelung auch eine Rolle.

Er sieht es anders.

"Seit 60 Jahren lebe ich an einem See. Ich kenne Wasser und Wolken. Das ist Schatten."

Dagegen kann ich nicht argumentieren. Also gehe ich wieder zur Reling und suche fliegende Fische.



Er bleibt noch eine Weile. Als ich mich später umdrehe, ist er verschwunden.



Das Meer hat sich im Laufe des Tages verändert. Wenn man in die Ferne schaut, ist es blau. Aber wenn man nach unten guckt, da wo die Strahlen der Sonne im Wasser gebündelt werden, ist es grün.

Vom Timing her würde es passen. Wir erreichen den Benguela-Strom, der aus der Antarktis heraus an der Westküste des südlichen Afrikas hochspült. Das kalte Wasser hat einen hohen Planktongehalt, der die grüne Färbung gibt.

Mir ist schon aufgefallen, dass es am Nachmittag nicht mehr so viele fliegende Fische wie noch am Vormittag gibt. Vielleicht wird es ihnen zu kalt. Aber immer, wenn ich denke, dass ich auf dieser Reise keinen fliegenden Fisch mehr sehen werde, weil ich schon eine Viertelstunde keinen mehr erspäht habe, springen doch wieder ein paar aus dem Wasser. Meistens sind es sehr große Fische.

Im Osten steht ein zunehmender Mond. Im Westen sinkt die Sonne. Das Wasser wird dunkler.

Ich schaue auf die Uhr. Ach du meine Güte! Ich verpasse das Abendessen!

Es ist mir während des ganzen Tages nicht gelungen, einen blauflügeligen fliegenden Fisch zu fotografieren.

"Fish 'n Chips", sage ich, als ich die Offiziersmesse betrete und das Abendessen rieche.

Es sind Chicken Nuggets mit Fritten.

Der Kapitän gibt uns zwei wichtige Informationen:

Erstens: wir werden sofort anlegen können, wenn wir Walvis Bay erreichen. D. h. Sonntag ist Ankunft.

Zweitens: in der kommenden Nacht wird die Uhr auf namibische Zeit umgestellt. Wir verlieren eine Stunde.



Um 20:00 Uhr gehe ich zum Aufenthaltsraum für Offiziere. Der Kapitän, seine Frau, Pierre und der Chief Engineer sind schon da.

Das Kino funktioniert. Ein Beamer an der Decke wirft ein Musikvideo auf eine herausziehbare Leinwand. Der Ton läuft per Bluetooth über eine Musikanlage.

Der Kapitän fragt Pierre, ob er auf seinen anderen drei Schiffsreisen schon ein Kino an Bord erlebt hätte. Nein. Ein Kino hat es auch auf den hochmodernen Containerriesen nicht gegeben.

Dann kommt der letzte Gast, der Chief Officer, der noch bis 20:00 Dienst auf der Brücke hatte. Jeder, außer die Frau des Kapitäns bekommt eine Flasche Bier. Die Show kann anfangen.

Wir schauen uns das Konzert von Simon & Garfunkel im Central Park an.

Es gibt eine kurze Diskussion, ob diese wunderschöne Musik heute noch ein Hit werden könnte, wenn sie nicht in den 70er Jahren ein Hit gewesen wäre. Der Kapitän meint, dass die Musik zeitlos ist. Ich denke, dass heute andere Musik gehört wird.

Wie immer kann ich mich nicht entscheiden, ob ich "Bridge over troubled water" oder "Sounds of Silence" schöner finde.

Schließlich noch zwei Lieder von Sadé. Schließlich erinnern wir uns, dass wir ja eine Stunde durch die Zeitumstellung verlieren werden und entscheiden uns, zu Bett zu gehen.

Pierre witzelt herum, dass ich meinen Sonnenaufgang morgen verpassen werde.

Um 23:00 Uhr schaue ich auf meine Navigationsapp. Wir liegen auf $S18^{\circ} 00.391'$ $E9^{\circ} 28.464'$. Die namibische Küste, die Skeleton Coast, ist 245 km von uns entfernt. Es sind noch 760 km bis nach Walvis Bay, knapp 28 Stunden.

Ich muss noch die Zeitzone in meinem Smart Phone ändern, damit ich meinen Sonnenaufgang nicht verpasse.

16.2.2019 – Albatros

Um 07:30 CAT liegen wir auf S19° 25.971' E10° 56.032', 190 km westlich von Möwe Bay.



Die Sonne ist zwar schon auf, als ich aufwache, aber der Blick ist trotzdem außerordentlich schön. Lichtstrahlen fallen durch die Wolken und zaubern silberne Flecken auf den Ozean.

Beim Frühstück erzählt der Kapitän, dass er schon eine Walfontäne ausgemacht hat.

Nach dem Essen gehe ich auf die Brücke. Ein großer weißer Vogel fliegt hinter dem Schiff her. Ein Albatros!

Nur welcher von den vielen Kandidaten kann es sein? Da hängt alles von der Farbe des Schnabels ab. Leider ist er zu weit weg. Selbst mit dem Fernglas lässt es sich nicht ausmachen.

Ich will raus und Tiere beobachten. Aber der Kapitän hat mir auch einen Stick gegeben mit der Bitte, die Bilder, die ich gestern von ihm und seiner Frau gemacht habe, darauf zu tun. Ob das auch bis morgen warten kann? Heute Abend kann ich da ruhiger dran arbeiten.

Ich lasse Fotos Fotos sein und gehe zum Bugbalkon. Pierre ist schon da.

"Da sind ganz viele fliegende Fische!", sagt er.



Tatsächlich. Das habe ich nicht erwartet. Immer wieder stieben sie aus dem Wasser.

Oft sind es die weißflügeligen, von denen ich schon ganze Kindergärten beobachtet habe. Hier sind also die Erwachsenen. Sie haben ihre Babys in wärmeren Gewässern gelassen.



Die weißflügeligen fliegenden Fische sind viel zu hektisch. Sie schaffen fünf, höchstens zehn Meter. Das macht es sehr schwierig sie zu fotografieren. Sie schaffen es kaum bis vor dem Bug, dann plumpsen sie wieder zurück ins Wasser.

Ich habe zu tun. Ich stehe ganz vorne an der Reling und versuche, brauchbare Fotos zu knipsen. Wenn es mal keine fliegenden Fische gibt, schaue ich auf und übers Meer.



Heute, wo wir der namibischen Küste immer näherkommen, gibt es viel mehr Vögel. Vor allem Corysturmtaucher fliegen umher. Es gelingt mir ein paarmal sie formatfüllend zu fotografieren.

Ich bleibe den ganzen Vormittag am Bug. Es ist kühl, aber ich habe meine Windjacke dabei.



Oft passiert nichts. Dann trinke ich mitgebrachten Kaffee aus meinem Thermobecher. Dabei mache ich eine interessante Beobachtung. Wenn ich den Becher hebe, um zu trinken, passiert gerade etwas Spannendes. Es kommt entweder ein Schwarm besonders schöner fliegender Fische vorbei oder ein Sturmtaucher schwebt direkt vor der Reling. Ich habe dann keine Hand frei, um sie zu fotografieren. Wenn ich aber den Becher absetze und die Kamera im Anschlag habe, passiert nichts.

Das Nichts ist nicht langweilig. Ich blicke über die Wellen und schaue zu, wie sich durch Sonne und Wolken, Schatten und Spiegelung die Seelandschaft ständig im Wandel ist. Der Ozean ist nicht flach oder er sieht zumindest nicht eben aus. Da sind erstmal die Wellen, über die das Schiff souverän hingeleitet und mit denen es krachend zusammenstößt. Dann bebt der ganze Vorbau. Aber auch das Licht gaukelt einem eine Illusion von Höhen und Tiefen vor.





Pierre, in Shorts und T-Shirt, kommt immer wieder mal vorbei, aber es wird ihm immer nach ein paar Minuten zu kalt. Wenn gerade nichts passiert, geht er wieder.

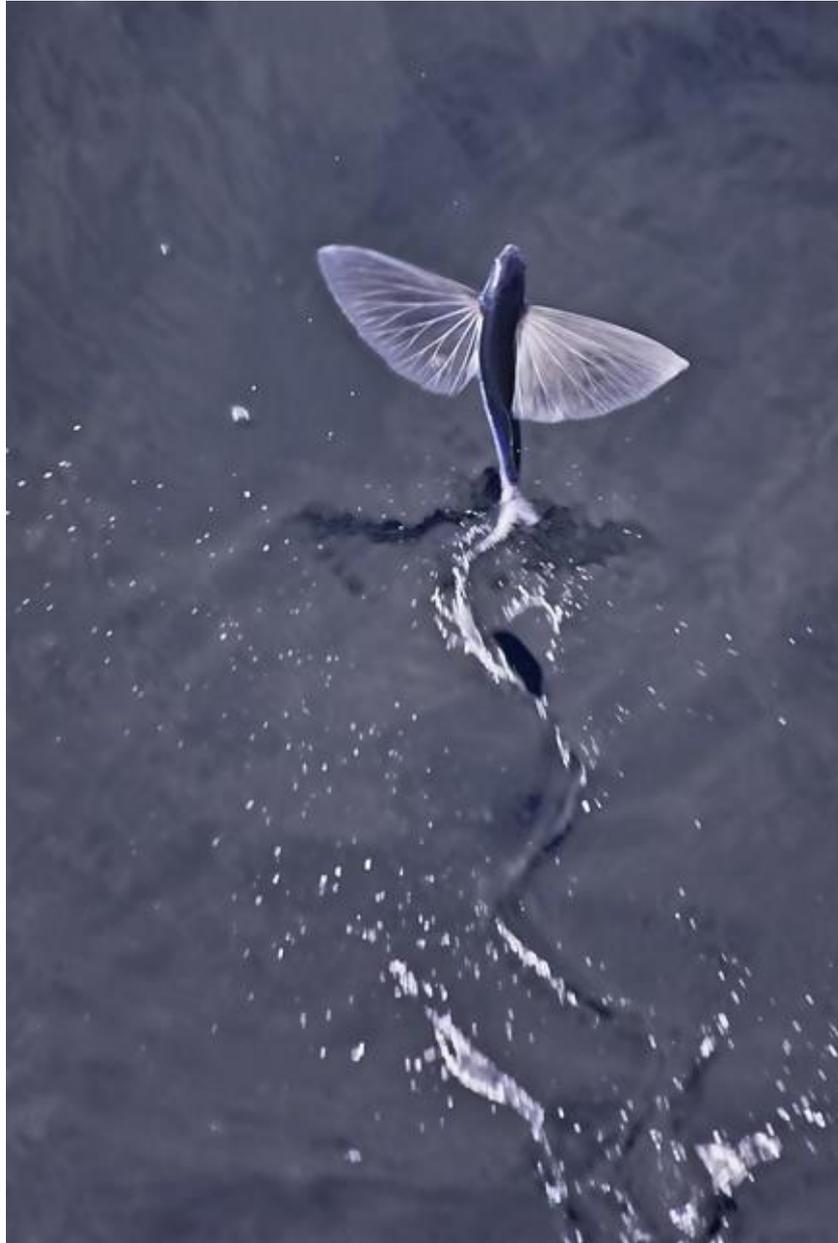
Während wir miteinander plaudern, sehe ich eine Rückenflosse im Wasser. Ganz nah! Es ist ein Delfin.



Aufgeregt rennen wir zur Backbordseite, um zu sehen, ob er nach vorne kommt, oder außer unserer Sichtweite nach hinten schwimmt. Aber wir erblicken das Tier nicht mehr.

Pierre bleibt noch eine Weile, aber dann friert ihm wieder und er verschwindet durch die Luke.

Ein wenig später sehe ich einen ganzen Tross von Delfinen, wieder an der Backbordseite. Sie springen aus dem Wasser. Ich hoffe, dass sie nach ganz vorne, zum Bug schwimmen, aber auch sie lassen sich zurückfallen.



Es folgt wieder eine Stunde von Nichts, unterbrochen von fliegenden Fischen oder einem Sturmtaucher.

Dann sehe ich wieder einen Pulk von Delfinen, wieder an der Backbordseite. Fast gelingt es mir, sie zu fotografieren, dann verschwinden sie wieder aus meiner Sicht.

Bei so vielen Delfinen auf der Backbordseite überlege ich kurz, ob ich den Balkon aufgeben und mich an die Reling in der Mitte des Schiffs stellen sollte. Dort könnte ich die Bugwelle sehen. Vielleicht spielen die Delfine lieber da? Dann würde ich aber keine fliegenden Fische und Sturmtaucher mehr beobachten können. Die Reling, von der man was sehen kann, ist auf dem Upper Deck, zwei Stockwerke tiefer. Dort ist der Blick sehr viel eingeschränkter.



Ich bleibe, wo ich bin. Ich bin glücklich, denn ich habe in wenigen Stunden dreimal Delfine ganz nah gesehen.

Nach dem Mittagessen stehe ich vor der Wahl: in der Kabine bleiben und Fotos bearbeiten oder zum Bug gehen. Es ist zwar sonnig, aber auch sehr windig und kühl. Dann sage ich mir: "Das ist der letzte Tag auf dem offenen Meer. Morgen ist die Reise vorbei." Ich gehe wieder zum Bug und bleibe dort bis zum Abendessen.



Es gibt keine fliegenden Fische mehr. Einen einzigen, allerletzten sehe ich noch. Dann nichts mehr. Das Meer hat inzwischen eine flaschengrüne Farbe angenommen. Wir fahren im Benguela Strom. Zwar sind wir noch gute hundert Kilometer von der Küste entfernt, inzwischen auf der Höhe von Torra Bay, aber das Meer hat sich binnen einer Stunde geändert.

Mir fehlen die fliegenden Fische. Sie waren seit Dakar unsere ständigen Begleiter. Nun sind sie plötzlich weg.

Dafür gibt es mehr Vögel. Und die Meereslandschaft ist ja auch noch da.

Ein großer brauner Vogel schwimmt auf dem Wasser. Als das Schiff näherkommt, erhebt er sich. Es ist ein Sturmvogel mit einem skurrilen Schnabel. Er fliegt ganz nahe am Bug vorbei, so als ob er sich mir von allen Seiten zeigen möchte. Ich freue mich, ihn zu fotografieren, denn die Frage ist, ob es ein Hallsturmvogel oder Riesensturmvogel ist. Beide kommen hier vor und sehen sich sehr ähnlich, aber der Hallsturmvogel hat eine grünliche Schnabelspitze und der Riesensturmvogel eine rote. Mit meinen Fotos kann ich diese Frage für mich klären. Es ist ein Hallsturmvogel.







Und damit ich mich nicht langweile, kommt Pierre hin und wieder für ein paar Minuten zu Besuch.

Es gibt auch Schiffsverkehr. Schon am Morgen ist uns ein Frachter begegnet. Dann, am Nachmittag ein kleines Boot, das aber nicht nach Fischerboot aussah. Hat Namibia etwa inzwischen eine Küstenwache?

Über den Horizont schiebt sich ein Schiff. Es kommt uns entgegen. Pierre und ich begutachten es fachmännisch. Ganz klar: "General Purpose Freight Ship", also ein Schiff wie die *Bright Sky*.



Das Schiff kommt immer näher. Es hat vier Kräne, genauso wie die *Bright Sky*. Überhaupt es sieht der *Bright Sky*, bis auf die Farbe zum Verwechseln ähnlich. Es wird doch nicht etwa eins der Schwesterschiffe sein? Zusammen mit der *Bright Sky* wurden 2013 noch drei andere Schiffe gebaut.



Wir machen das Logo der Reederei aus. Es ist das Nashorn von MACS, unsere Reederei. Jetzt müssen wir nur noch den Namen des Schiffes herausfinden. Wir haben kein Fernglas dabei, aber eine Kamera mit Teleobjektiv. Ich knipse ein Foto vom Bug des anderen Schiffes und vergrößere es auf dem Display. Es ist die "Golden Karoo", tatsächlich eins der Schwesternschiffe.



In dem Augenblick trötet jemand auf unserer Brücke einen Gruß rüber. Die Hupe ist zehn Meter über unseren Köpfen. Boah ey! So kann man seine Passagiere erschrecken. Die *Golden Karoo* trötet zurück.

Ja, so treffen sich die beiden Schwestern irgendwo im Atlantik vor der Küste Namibias.

Noch drei weitere Vögel kann ich fotografieren. Erstmal wieder einen Corysturmtaucher:





Dann sehe ich einen Kaptöpel:



Schließlich gelingt es mir noch ein Foto von einem Atlantik-Gelbnasenalbatros zu machen. Auch das fällt eher in die Kategorie "Beweisfoto".



Pierre reist ja bald weiter nach Madagaskar und möchte seine Alkoholvorräte alle machen. Beim Mittagessen haben das Kapitänsehepaar und wir schon die letzte Flasche Rotwein getrunken. Jetzt hat er noch vier Flaschen Bier und die will er mit mir teilen. Um 17:00 Uhr setzen wir uns auf das Außendeck von Deck D. Pierre hat dort viel Zeit verbracht; ich war lieber vorne am Bug.

Wir prosteten uns zu und sind beide einer Meinung, dass es eine schöne Reise war.

Beim Abendessen entschuldigt sich der Kapitän, dass er uns so einen Schreck mit der Tröte eingejagt hat. Er hat uns nicht warnen können, aber das gehört sich so, in der Seefahrt, dass man sich grüßt, wenn man eine Schwester begegnet.

Nach dem Abendessen ist der Bottle Store geöffnet. Ich kaufe eine Flasche polnischen Wodka. So werde ich noch eine Weile eine Erinnerung an die polnischen Seeleute und unser gemeinsames Barbecue haben. Jedes Mal, wenn ich davon trinke, werde ich "Nastrowija" sagen, natürlich in polnischer Aussprache.

Dann gehe ich zum allerletzten Mal an den Bug. Morgen werden wir in Walvis Bay sein. Während der Ent- und Beladung wird die Luke geschlossen. Es heißt Abschied nehmen von meinem Lieblingsort auf dem Schiff. Ich habe viele Stunden dort verbracht und schöne und aufregende Dinge gesehen und oft einfach die sich ständig verändernde Landschaft des Ozeans angeschaut. Es macht mich traurig diesen Ort zu verlassen. Noch einmal stehe ich an der äußersten Spitze des Schiffes und fliege über die Wellen.

Ich nehme Abschied, klettere ein letztes Mal die schiefe chinesische Leiter runter und gehe zurück zum großen Haus auf dem Schiff. Es ist Sonnenuntergang. Ich habe meinen Termin auf der Brücke. Während der Fahrt habe ich jeden Tag ein Foto vom Sonnenauf- und Untergang gemacht. Manchmal

war es spektakulär, heute ist es eher nüchtern: die Erde dreht sich und die Sonne verschwindet hinter dem Horizont. Nur ein paar Nebelwolken bekommen einen orangenen Hauch.



Den Abend verbringe ich damit meine tausenden von Fliegenden Fisch-Fotos zu sichten. Die meisten kommen in den Müll. Aber ich habe mehrere Fotos, auf die ich stolz bin und noch ein paar mehr, die ich gut finde.

Um Mitternacht schaue ich auf meine App.

Jetzt ist schon Sonntag. Mein letzter voller Tag auf der *Bright Sky* ist angebrochen. Unsere Position ist $S22^{\circ} 14.374'$ $E13^{\circ} 50.605'$

Wir liegen schon südlich von Henties Bay, 51 km von Jakkalsputz entfernt. Bis Walvis Bay ist es noch 103 km. In vier Stunden werden wir da sein.

17.2.2019 – Walvis Bay

Mein Wecker klingelt um 4:30 Uhr. Gestern hatte der Kapitän gesagt, dass wir um 5:00 den Lotsen an Bord nehmen werden. Ich möchte das Anlegemanöver miterleben und da heißt es früh aufstehen.

Ich blicke aus dem Fenster. Lichter! Da liegt die Stadt, Walvis Bay, mein Ziel. Es sind die ersten Lichter an Land seit Teneriffa. Teneriffa – irgendwie kommt es mir als eine Ewigkeit her vor, so voll waren die Tage seitdem mit Erlebnissen.

Eine Viertelstunde später stehe ich auf der Brücke. Der Kapitän, Chief Officer und Steuermann sind schon dort. Der Steuermann ist im wirklichen Leben Matrose. Immer wenn wir ein- und auslaufen, steht er an dem kleinen Steuerrad. Sonst macht er die übliche Matrosenarbeit.

Wir fahren ganz langsam. Die beleuchteten Bojen, die die Fahrrinne in den Hafen anzeigen, kommen immer näher. Auf der einen Seite leuchten sie rot, auf der anderen grün. Ganz am Ende, im Hafen selbst ist auch noch ein rotes und grünes Licht angebracht. Wenn die beiden Lichter übereinanderstehen, weiß man, dass man den perfekten Kurs hat.

Der Kapitän gibt dem Steuermann hin und wieder eine Richtungsanweisung, die dieser wiederholt und dann ausführt.

Pünktlich um 5:00 haben wir die ersten Bojen der Fahrrinne erreicht. Das Boot mit dem Lotsen kommt auch schon. Der Chief Officer geht hinunter, um den Mann in Empfang zu nehmen.

Wir sind schon in der Bucht von Walvis Bay. Der Leuchtturm von Pelican Point liegt hinter uns. Rechts von uns sehen wir einige große Schiffe in voller Beleuchtung vor Anker liegend.

Der Lotse kommt auf die Brücke. Es ist ein kleiner, etwas übergewichtiger Mann, der völlig außer Atem ist, von den vielem Treppensteigen. Er übernimmt das Kommando.

Ab und zu sagt er etwas wie "One eight two". Der Steuermann wiederholt "One eight two" und etwa eine halbe Minute später sagt er, dass das Schiff jetzt auf one eight two ist, also Richtung 182° zusteuert.

Der Lotse hat sich vom Treppensteigen erholt und geht erstmal auf den Balkon, eine rauchen. Der Chief Officer bringt ihm einen Kaffee. Alle paar Minuten wird der Kurs korrigiert. "One eight one". "One eight one" ... "We're on one eight one."

Ein wenig später warten zwei Schlepper auf uns. Eigentlich sind es eineinhalb Schlepper, denn der eine ist winzig.

Der Kapitän bittet den Lotsen um Erlaubnis, die Schlepper am Schiff zu vertäuen. Der Lotse gibt sein Okay.

Pierre kommt auch auf die Brücke. Gemeinsam stehen wir in einer Ecke, wo wir niemanden stören und schauen zu.

Je näher wir dem Hafen kommen, desto langsamer wird das Schiff. Eigentlich wird es nur noch vom Momentum nach vorne getrieben. Wir fahren an einem Hafen für Fischerboote vorbei, dann an einem Tanker, dann an drei Trockendocks.

Wir werden an der Backbordseite anlegen, deswegen wird die Steuerkonsole auf dem Backbordbalkon fertig gemacht. Der Chief Officer übernimmt die Steuerung mit einem Joystick. Der Steuermann darf gehen.

Der Lotse beugt sich über die Reling und gibt Befehle, der Chief Officer wiederholt sie und führt sie aus.

Zusammen steuern sie das Schiff parallel zur Kaimauer. Zentimeterweise nähern wir uns dieser. Die Lines Men in gelben Warnwesten warten schon. Es sind auch Lines Women dabei.

Unsere Crew wirft ein leuchtend orangenes Seil, dessen Ende beschwert ist, an Land. Die Lines Men nehmen es auf und ziehen. An dem Seil ist das schwere Ankertau befestigt. Die Lines Men ziehen das orangene Seil, bis sie die große Schlinge des Ankertaus an Land haben und legen diese über einen Poller. Die Seilwinde an Deck zieht das Ankertau an und zieht so das Schiff die letzten paar Zentimeter bis an die Kaimauer.

Es ist eine sanfte Landung. Es ist ein perfekt eingespieltes Team: der Lotse, der Chief Officer, die Lines Men und natürlich die Crew an den Seilwinden. Ohne einen Rums liegen wir an den alten Traktorreifen, die an der Kaimauer befestigt sind.



Weitere Ankertaue werden mit Hilfe der dünnen Seile an Land gezogen. Hier gibt es keine Seilwinden wie in Hamburg oder Antwerpen. Die Lines Men und Women müssen zu dritt das schwere Tau an Land ziehen.

Ein Matrose hisst die namibische Fahne.



Ein weiterer Matrose hat inzwischen die Gangway gelöst und hievt sie mit einem Kran bis aufs Poop Deck. Seine Kollegen unten befestigen sie unten an der Reling und lassen sie aufs Dock herunter.

Wir haben angelegt.

Der Lotse verabschiedet sich und geht kurz darauf die Gangway runter.

Der Lotse war übrigens ein Russe. Der Kapitän sagt, dass es hier eine starke russische Enklave gibt und dass die meisten Lotsen Russen sind.

Das erste, was ich in meiner Kabine mache, ist die SIM-Karte in meinem Smartphone mit meiner namibischen Karte auszutauschen. Nun kann ich whatsappen. So schrecklich habe ich das Internet während der Reise nicht vermisst, außer wenn Pierre und ich mal wieder eine Diskussion über etwas hatten, die man ganz einfach mit Google hätte klären können. Jetzt aber habe ich wieder WhatsApp und das ist auch schön.

Beim Frühstück kommt eine Dame vom Zoll an Bord. Ihr wird selbstverständlich auch ein Frühstück angeboten, aber nein, sie will den Bottle Store überprüfen. Ich nenne es Bottle Store, aber es ist ein Raum auf dem Schiff, in dem die Dinge gelagert werden, die nur der Kapitän verkaufen darf, z. B. Schnaps und Zigaretten. Da wir die meiste Zeit außerhalb von irgendeinem Hoheitsgewässer gefahren sind, ist die Ware zollfrei. Dieses Lager will die Dame vom Zoll als allererstes überprüfen. Es interessiert sie nicht, was irgendwer im Gepäck hat.

Außerdem treffe ich den Hafeningenieur der Reederei beim Frühstück. Er wird mir morgen helfen, mein Gepäck bis zum Hafentor zu bekommen. Meine Schwägerin darf nämlich nicht aufs Hafengelände fahren.

Dann geht das Löschen der Ladung los. Sonntag hin oder her – ein Hafen schläft nie. Kräne werden vorgefahren und schon schweben die ersten englischen LKWs in der Luft.

Kaum ist Immigration durch, geht Pierre von Bord. Er hat noch ein volles Programm hier in Walvis Bay und Umgebung, bevor er dann nach Madagaskar weiterfliegt. Ich gehe mit ihm die Gangway runter, betrete den rissigen Beton des Hafens von Walvis Bay und mache meinen ersten Schritt in Namibia.

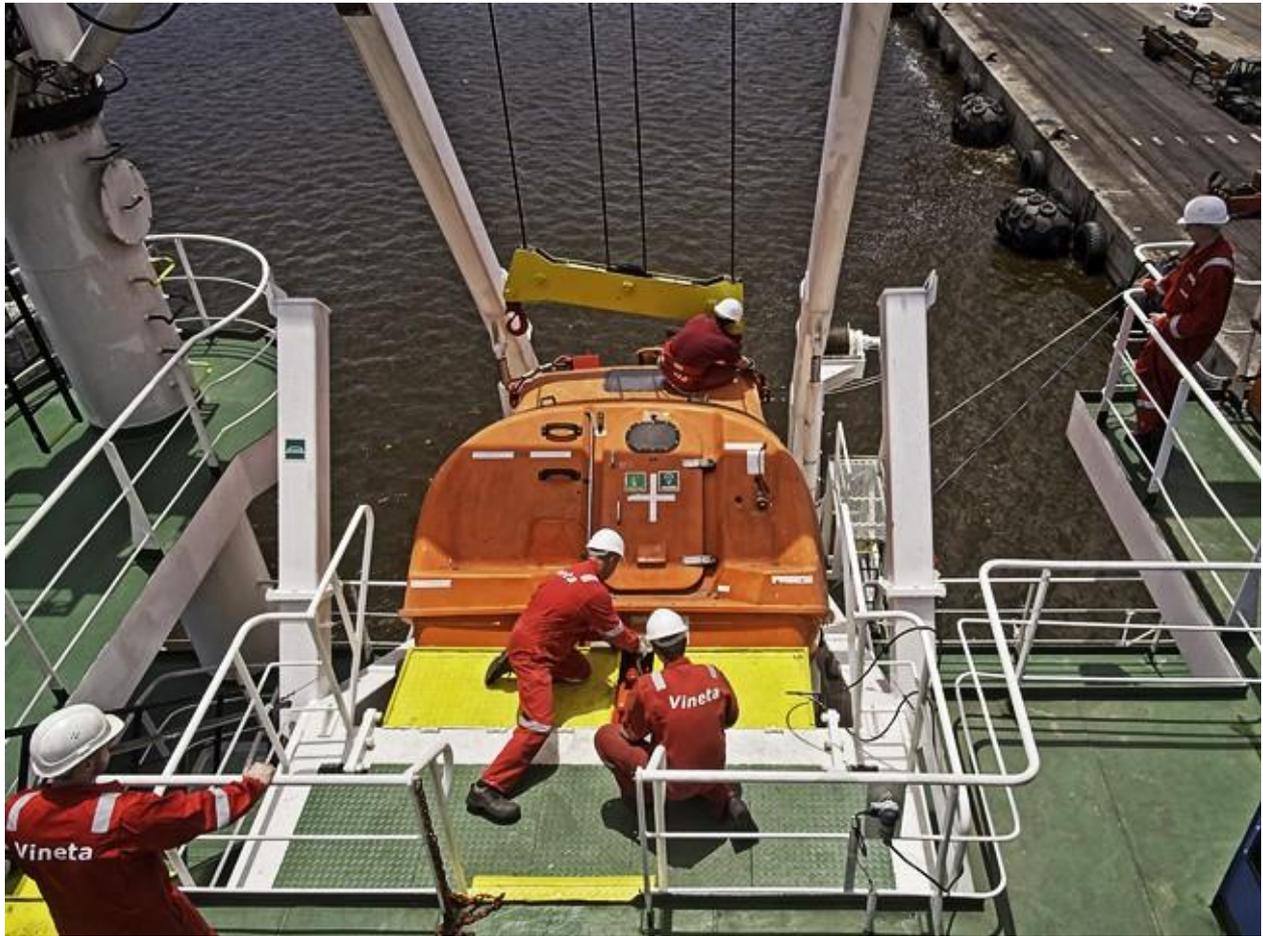
Auch wenn Pierre und ich in einigen Dingen nicht einer Meinung waren, so war er doch ein guter Reisebegleiter. Wir umarmen uns zum Abschied herzlich. Ich werde ihn vermissen.

Ich vermisse ihn schon beim Mittagessen. Irgendwie fehlt mir Pierre an der anderen Seite des Tisches.

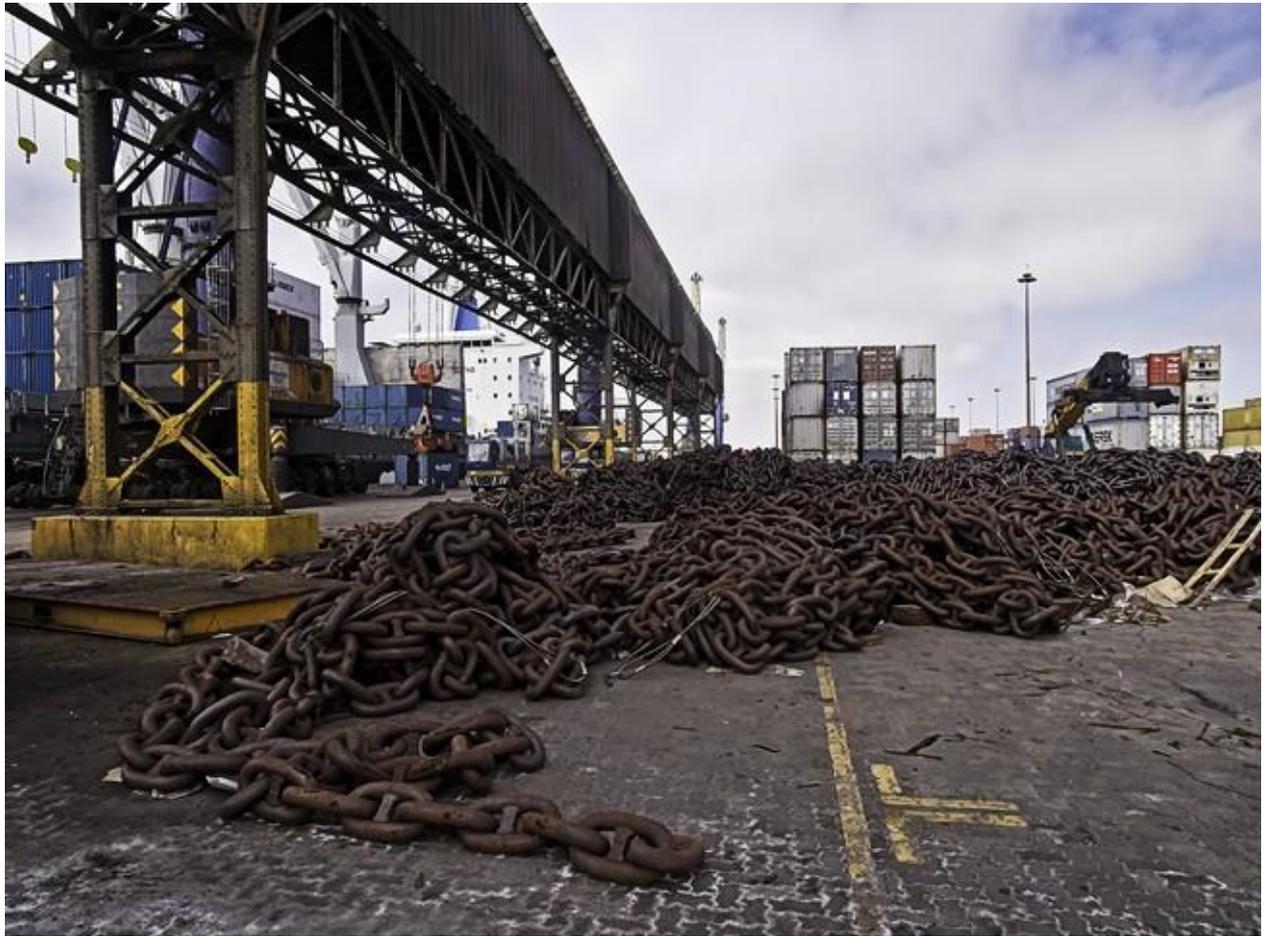
Nach dem Mittagessen gibt es eine Sicherheitsübung, an der ich aber nicht teilnehmen muss. Ich gehe trotzdem hin, denn es wird spannend. Jetzt, wo wir im ruhigen Hafen liegen, überprüft die Mannschaft, ob der Davit für das kleine Rettungsboot funktioniert. Das Boot wird einmal mit drei Männern drin bis zum Wasser heruntergelassen.



Als Nächstes wird beim großen Rettungsboot geprüft, ob der Auslösemechanismus funktioniert. Dafür muss das Boot erst an einem Kran befestigt werden. Schließlich soll es nicht wirklich die sechs Stockwerke runter ins Wasser fliegen. Dann klettert der Third Officer hinein und betätigt den Auslösemechanismus. Er funktioniert, wie er funktionieren soll. Alle sind zufrieden.



Der Nachmittag ist irgendwie durcheinander. Eigentlich will ich ein Mittagsschläfchen halten, aber dann ist mir doch nicht danach. Eigentlich will ich meine Koffer packen, aber es gibt noch einiges zu tun, bevor ich packe, z. B. Fotos sortieren.





Schließlich gehe ich an Land. Ich laufe noch ein wenig am Dock herum und mache Fotos. Da war ich nun vier Wochen auf der *Bright Sky* gewesen und konnte sie nie von außen betrachten. Es ist auch unmöglich das Schiff als Ganzes im Hafen zu sehen, bei all den Hafenkranen, Containern und abgeladenen LKWs, die da herumstehen. Daher bin ich froh, dass ich am Vortag die *Golden Karoo*, dem Schwesterschiff fotografiert zu haben.



Ich blicke hoch zur Brücke, auf deren Balkone ich jeden Morgen und jeden Abend die Sonne fotografiert habe. Ich gehe nach vorne zum Bug und schaue hoch zur Spitze des Schiffes, wo ich Stunden stand, fliegende Fische, Vögel und Delfine gesehen habe oder einfach nur übers Meer, über das Licht auf dem Wasser, auf die Wellen geblickt habe.

Schließlich beobachte ich noch , wie die englischen LKWs entladen werden.



Zurück an Bord mache ich weiter mit meinen Fotos. Ich vermisse die fliegenden Fische. Tausende Fotos von ihnen habe ich auf der Festplatte, aber ich habe sie nicht selbst, außer in meinen Erinnerungen. Ich möchte wieder raus und fliegende Fische fotografieren.

Nach einem einsamen Abendessen ohne Pierre und ohne den Kapitän und seine Frau, fange ich ernsthaft an zu packen. Irgendwie ist noch überall viel Platz. Ich überlege, ob ich irgendwas vergessen habe, schaue nochmal in alle Schränke und Schubladen. Aber es ist alles da. Einiges ist noch in Gebrauch wie Ladekabel. Ich kann doch nicht alles einpacken und mache wieder in Fotos von fliegenden Fischen.

Ich glaube, dass ich inzwischen im Kopf in Namibia angekommen bin. Ich bin bereit, morgen die *Bright Sky* zu verlassen und meinen neuen Lebensabschnitt in Namibia anzufangen. Aber ich bin auch noch zu nah am Meer und am Schiff und den Menschen auf dem Schiff, zu nah an den außerordentlichen letzten vier Wochen. Ich bin im Limbo.

18.2.2019 – Ich gehe von Bord

Beim Frühstück nehme ich Abschied vom Kapitän und seiner Frau. Er hat heute frei und sie wollen eine Katamarantour unternehmen und Robben, Pelikane und – vielleicht – Delfine fotografieren. Der Abschied macht mich traurig. Wir haben uns wirklich gut verstanden, sei es auf dem Bugbalkon beim Fotografieren oder bei den Gesprächen zu Tisch oder auf der Brücke.

Robert verspricht mir, mein Gepäck an Land zu bringen. Der Hafenant der Reederei und ich verabreden uns um zehn vor zehn. Er wird mich zum Tor bringen.

Ich verabschiede mich vom Koch und bedanke mich für das gute polnische Essen. Er freut sich darüber und wünscht mir alles Gute.

Dann packe ich auch noch den Rest meiner Sachen ein. Schließlich steht mein Gepäck bereit. Zwei Koffer, eine pralle Reisetasche, ein Fotokoffer, ein großer Rucksack. Ich schaue nochmal in alle Schränke und Schubladen. Sie sind leer. Ich habe nichts vergessen.

Ich habe noch eine halbe Stunde Zeit und stehe am Fenster der Kabine und schaue zu, wie das Schiff weiter entladen wird. Die LKWs aus dem Laderaum vor meine Kabine sind alle weg. Die Luke wird verschlossen. Die Kräne arbeiten nun weiter vorne und heben Container an Land. Die Crew betätigt den Schiffskran und hievt dicke Stahlplatten aus dem übernächsten Laderaum.

Es klopft an meiner Tür. Robert steht bereit. Diesmal muss er das Gepäck all die Stockwerke hinunterschleppen. Am schlimmsten ist es auf der etwas wackeligen Gangway. Dann aber steht mein Gepäck an Land. Ich verabschiede mich von Robert und gehe die Gangway der *Bright Sky* hinunter. Unten drehe ich mich nochmal um und schaue zurück aufs Schiff, das Schiffsgebäude hoch hin zu den Balkonen auf der Brücke. Ich verabschiede mich. Oben, am Fahnenmast der Brücke weht die namibische Flagge. Ich bin angekommen.

Der Hafenant kommt und lädt mein Gepäck ein. Sein Auto ist klein und wir müssen ein wenig hin und her packen, aber schließlich ist alles drin.

Meine Schwägerin Lettie und ihre Freundin Petro holen mich am Hafentor ab. Vor lauter Gerede vergessen wir es fast, dass ich noch zur Immigration muss. Ich brauche noch einen Stempel in meinem Pass. Wir fahren zum Büro der Einreisebehörde. Ich fülle das Formular aus. Die kaugummikauende Beamtin hat ihr Cell Phone am Ohr, aber sie bearbeitet gleichzeitig meine Papiere und schließlich tut sie mir einen Stempel in den Pass. Nun bin ich offiziell Einwohnerin Namibias.

Während wir vom Hafen in die Innenstadt Walvis Bays fahren, kann ich durch die Gebäude und aufgestapelten Container nochmal die Kräne und das Schiffsgebäude der *Bright Sky* sehen. Dann biegt Lettie in eine Seitenstraße ein. Wir fahren nach Osten, weg vom Meer, dem Hafen und dem Schiff.

Epilog

"I remember the first three months, the way it felt, when my first crewmates left, how long it felt like I'd already been here, how long ago that was. I can barely remember what Terry, Samantha and Anton looked like, what their mannerisms are, or what their voices sound like, the sound of Samantha humming. Like old friends who drifted away long ago, they are now a distant memory."

(Scott Kelly – Endurance)

Nun sind schon ein paar Wochen vergangen. Der Alltag in Namibia hat mich voll beschäftigt. Nicht nur musste ich die Renovierung unseres zukünftigen Hauses begleiten, ich musste mich auch mit komplizierten Zollerklärungen für unseren Container auseinandersetzen.

Zu allem Überfluss habe ich mir gleich in den ersten Tagen mein Bein gebrochen und musste sechs Wochen in einer Orthese und auf Krücken herumlaufen.

Trotz all dieser Dinge denke ich täglich an die *Bright Sky*. Schließlich hatte ich tausende von Fotos zu bearbeiten. Dann musste der Text zu diesem Bericht geschrieben werden. Auch das ließ mich immer wehmütig an meine Reise mit dem Schiff denken. Wehmütig, weil es eine außerordentliche und schöne Reise war.



Ich bin glücklich, dass ich diese Reise erleben durfte und ich möchte mich daher bei denjenigen bedanken, die mit mir auf dem Schiff waren:

- Pierre, mit dem ich viele, manchmal kontroverse, aber immer gute Diskussionen hatte, vor allem für den Denkanstoß, den er mir zum Thema "Erleben/Wissen" gegeben hat. Dieser Anstoß hat mich geändert und die Änderung macht mein Leben reicher.

Nur um eventuelle Missverständnisse aus dem Weg zu räumen: Beim Lesen des Berichts mag der Eindruck entstehen, dass Pierre und ich uns andauernd gestritten haben. Dem ist nicht so. Im Gegenteil, wir sind uns ähnlich und hatten in vielen Dingen dieselben Ansichten. Es ist nur so, dass man eher die Diskussionen aufschreibt als die Gespräche, in denen man d'accord ist.

- Der Kapitän, der mich mit seiner Begeisterung die Wildlife-Fotografie nähergebracht hat und mir in vielen Gesprächen die Abläufe auf dem Schiff erklärt hat.
- Die Frau des Kapitäns. Leider konnten wir uns nicht unterhalten, aber sie hat dennoch unsere Gespräche zu Tisch bereichert, indem sie interessante Dinge gesagt hat, die ihr Mann übersetzt hat. (Ein Hoch auf den polnischen Soldaten in der britischen Armee, der in der holländischen Stadt Breda während des Zweiten Weltkriegs mit den deutschen Soldaten verhandelt hat!)
- Der Chief Engineer und seine Kollegen aus dem Maschinenraum, die mich mit ihren Maschinen beeindruckt haben,
- Die Offiziere auf der Brücke für ihre Geduld mit uns Passagieren,
- Der Koch, der mir die polnische Küche außerordentlich schmackhaft rübergebracht hat,
- Robert, für seine freundliche Fürsorge,
- Und alle anderen Seeleute an Bord:

Dziękuję!

Auf welchen Schiffen ihr Seeleute auch immer seid, ich wünsche euch, dass immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel ist.

Mein Dank gilt auch:

- Dem ersten Kapitän in Hamburg, einem Gentleman mit viel Humor.
- Dem deutschen Ingenieur in Hamburg, der mir die Komplexität des Maschinenschadens so erklären konnte, dass auch ich es verstanden habe,
- Sowie dem Cargo Agenten in Antwerpen, der mir das Beladen eines so großen Schiffes so eindrücklich geschildert hat.