

# Club der einsamen Herzen

Die Seemannsromantik ist längst dahin, Matrosen leben heute unter Dauerstress. Selbst beim Landgang fehlt ihnen Zeit und Geld. Im Hamburger Hafen nimmt man sich der Gestrandeten an



JESS

Von Anja Faas

Sonntag Nachmittag. Gil ist im Dienst, sie hat jetzt schon ein halboffenes Weizenbier in der Hand, sucht ein Glas und überwacht zugleich die Siedezeit der Pferdewurst auf dem Herd, aber das Telefon klingelt unerbittlich. „Wie ist der Name Ihres Schiffs“, fragt sie in den Hörer. „Wie viele Leute?“ Die 42-Jährige nickt, streicht ihre dunklen Haare zurück, schreibt mit. „Einer? Gut, wir kommen.“ Gil stellt sich auf die Zehen, um die Notiz an die Pinnwand zu stecken. Sie trägt ein Shirt mit frech grinsenden Smileys, sie selbst lächelt ihrer philippinischen Herkunft gemäß zurückhaltend. Ein Drittel aller Seefahrer stammt aus ihrer Heimat, und damit viele der Gäste im „Duckdalben“, wo sie als Betreiberin arbeitet.

Der Hamburger Seemannsclub, ein schlichtes Backsteinhaus mit Garten, liegt zwischen Köhlbrandbrücke und Elbtunnel im Schwerölkund der Terminals, an denen die Containerschiffe festmachen. Die „Freizeite Kontrolltyp 1“ ist ein schlichtes, bürgersteigloses Metro-polis. Gleise, Lagerflächen, Schlagbäume, von Hamburgs Innenstadt mit dem Taxi etwa 30 Euro entfernt.

Somit haben sich Reeperbahn oder Stadtbummel für den durchschnittlichen See-Arbeiter, 900 Euro brutto im Monat, erledigt. Wenn die Besatzung an Land darf, bleiben manchmal nur zwei, drei Stunden. Deshalb kümmert man sich im nahen „Duckdalben“ um des Seemanns Erledigungen, seine Sorgen, und – wie es im Club-Wappen mit

der Ente steht – um seine Würde. Jetzt beugt sich Gil übers Funkgerät und ruft in den Äther: „Kannst du bei der Hala vorbeifahren? Da steht noch einer.“ Krächzend überträgt sich ihre Stimme an den Burchardtkai, in den clubeigenen Bus, der gerade sechs Männer von der polnischen „Armia Krajowa“ abholt. Diese Tour ist voll besetzt. Der Seemann Bong Borja, der bei der HILA, dem Logistik-Riesen im Hafen, steht, wird warten müssen. Borja, den alle Bonbon nennen, ist Schiffs-Ingenieur auf der „La Traviata“ und aus Southampton gekommen. Er hat drei Stunden für Hamburg.

„Landgang!“ – Die Weisung, auf die der Matrose die Gangway hinunter und dem Liebchen in die Arme eilt, hat ihren Zauber weitgehend eingebüßt. Heutzutage kommt viel mehr, bevor irgendwer das Schiffverlässt, die Wasserschutzpolizei an Bord, in Uniform und mit Formularen unterm Arm, und hat alles blitzgenau zu nehmen. Bonbon hat das noch nicht so oft mitgemacht, er ist erst 19. Der philippinische Pass knirscht unter dem feuchten Griff. Die WaPos kontrollieren das Logbuch. Die Seeleute zeigen die Pässe, einer nach dem anderen. Visum Borja für Hamburg-Festland: genehmigt.

In kastigen Buchstaben schreibt Bong Borja seinen Namen nun auf ein A5-Papier, beige, Querformat, das durch den Zollpolizei-Stempel zum Landgangsausweis wird. Dann trägt er sich aus dem Bordbuch aus, geht die schwankende Metallleiter hinunter und wartet auf den VW-Bus der Terminal-Security. Sie fahren

den menschenleeren Streifen Beton entlang, an Containergassen vorbei, über denen Warnblinker blitzen. Bonbon ist so schmal, dass er nur einen halben Rücksitz einnimmt, das bartlose Gesicht spiegelt sich im Fenster. Da ist der Zaun. Das übermannshohe Gitter umschließt den Hafen wie eine Grenze. Bonbon geht durch die Personenvereinzelnungsanlage, auch Drehkreuz genannt, hinaus. Dort steht das Gatehaus, durch das Fenster kontrolliert eine Wachfrau den Landgangsausweis.

Dann ist Bonbon frei. Ein weitgehend leerer, weißer Parkplatz unter weißem Himmel, Autobahnstelen, Schnellstraßen, so sieht also Hamburg aus. Es dauert eine ganze Weile, bis der Bus wieder vom Duckdalben herüberkommt, wo er die Polen abgesetzt hat. „Moin, moin“, dann Schweigen, weitere fünf Minuten Landgang vergehen im Auto.

Im Seemannsclub hat Bonbon es eilig. Schnell schweift sein Blick durch die Eingangshalle, die Freitreppe entlang nach oben, auf der Galerie stehen die bequemen Sofas leer. Nach rechts geht es in den Sportflügel, wo Chinesen lebhaftes Tischtennis spielen. Nach links in die Bar, dahinter zum Flur, an dem der Computerraum liegt. In einer halben Stunde muss er wieder los, erst ein Weg zum Internet also, dann an den Tresen. Gil empfängt den Landsmann in der Muttersprache Tagalog: „Was kann ich für dich tun, mein Freund?“ Bonbon blickt still in die Runde. Meist haben die Gäste des Duckdalben Monate auf See verbracht, und so zögernd sich ihr schwankender Gang dem Festland

**Die Wochen auf See sind die Hölle – und selbst die Weisung „Landgang!“, auf die der Matrose die Gangway hinab und dem Liebchen in die Arme eilt, hat ihren Zauber eingebüßt. Heute kommt, bevor irgendwer das Schiff verlässt, erst mal die Wasserschutzpolizei an Bord.**

angepasst, so langsam löst sich ihre Zunge. Gil stellt einem Chinesen das Bier hin. Ruft in den Gastraum: „Sausage!“, worauf ein Russe an den Tresen kommt und fragt: „Mosti?“ Sie greift hinter sich, reicht ihm den Senf, der Nächste bestellt ein „Open-Beer“, der Afrikaner macht eine Trink-Geste dazu. Dass das die Marke mit dem Schnappverschluss ist, weiß hier jeder.

„Hier läuft viel über nonverbale Kommunikation“, sagt Jan Oltmanns, der den Duckdalben für die Deutsche Seemannsmission seit über 20 Jahren leitet. So wie er sah früher die aus, die den sonntäglichen Kirchgang verweigerten: ungebügelte, bärtige, das Haar schulterlang. Aber Oltmanns ist Diakon, ein Geistlicher mit Street-Credibility, und inzwischen Experte für alles, was auf Schiffen geschieht. Mit dem Geld der evangelischen Kirche, der Stadt Hamburg und aus der Spendenkassette von Reedern, Gewerkschaft und Privatleuten unterhält er fast einen Großbetrieb mit sechs hauptamtlichen, neun freien Mitarbeitern und 30 Ehrenamtlichen.

„Ein Traumberuf war Seemann noch nie“, findet Oltmanns, „aber in den letzten 20 Jahren haben sich die Bedingungen verschärft. Heute gehen die ja teilweise 24 Stunden Vollgas. Da vibriert der Kahn so stark, dass dir der Kaffee aus der Tasse schwappt.“ Durch die Maschinen ist der Organismus derart beansprucht, dass die Matrosen die Ruhe an Land nicht mehr ertragen „und die Frau nachts den Staubsauger anmachen muss, damit er einschlafen kann“.

Seine Familie sieht ein Seefahrer selten, Anrufe vom Schiff sind teuer. Oltmanns sagt, dass das Wichtigste am Duckdalben die Verlässlichkeit ist. „Jeder kann sich schon in Schanghai anfangen zu freuen, weil er weiß, wir sind da. 365 Tage im Jahr.“

Aus der Warte der Seeleute ist die Containerschiffahrt eben keine rosige Erfolgsgeschichte. Während sie früher von ihrem Hafen aus in die Welt fuhr und auf derselben Linie zurückkam, zwingt die international vernetzte Logistik sie heute in Einsätze, die mit ihrer Heimat, und meist auch mit ihrer Flagge, nichts mehr zu tun haben. Oft sprechen von den 15 Besatzungsmitgliedern auf einem 10.000-Quadratmeter-Schiff keine drei dieselbe Sprache, dafür teilen sich manche die Kammer zu zweit. Und der Zeitdruck an Land hat sich verschärft, seit für Häfen der International Ship and Port Facility Code, ISPS, gilt. Das Kürzel treibt Oltmanns die Zornesröte ins Gesicht: „Nach dem 11. September dachten sich die Amerikaner, die Terroristen könnten ja auch in Schiffen kommen. Also haben sie Druck gemacht, und jetzt gibts überall diese Gitter und Kontrollen, unter denen die Seeleute leiden.“

Auch die Busse des Duckdalben dürfen an die meisten Schiffe nicht mehr direkt heranfahren. Wer abgeholt werden will, muss wie Bonbon am Zaun warten, wo es nicht mal Unterstände gibt. Davor liegt die Prozedur an Bord: Durchzählen, Gesichtskontrolle, Pass, wie am Flughafen, „nur dass die Seeleute das ja sozusagen bei jedem Verlassen ihrer Wohnung mitmachen müssen“.

In der Halle zückt Bonbon seine neonfarbene Telefonkarte und betritt eine der Zellen mit den Bullaugen, die dem Büro gegenüber stehen. Drei Männer sitzen an Tür, den Hörer am Ohr, aber sie sprechen nicht, minutenlang. „Auf See passiert einfach nicht viel, und wenn es was passiert, soll die Familie möglichst nichts davon erfahren.“ Also hört jeder schweigend zu, was die Kinder sagen, was die Frau sagt, den Blick auf die angezogenen Knie gerichtet, bis die Einheiten abgelaufen sind. Im Plastikfenster der Brieftasche hat Bonbon ein Foto von seiner Großmutter, bei der er aufgewachsen ist. „Sie vermisst mich so. Tja, hilft ja nichts. Ich muss das Geld nach Hause bringen.“ Er lacht, weil ihm nicht nach Lachen zumute ist, aber nach Erzählen noch weniger. Lieber will er etwas für das Vergessen tun. Oben auf der Galerie gäbe es dafür einen Andachtsraum, in dem jede der Weltreligionen mit einer geschmückten Nische vertreten ist. Davor die stille Sofaecke. Zu still vielleicht.

Vom Eingang her ist die Schlange am Tresen wieder länger geworden, Abgabe von draußen mischen sich mit dem Geruch von Rasierwasser, Kaffee, Bier. Zwei blutjunge Saudis mit brillant anliegenden Haaren wühlen in ihren Portemonnaies nach der richtigen Währung. Keine Euro mehr. An der Computerkasse zieht Gil eine Liste hervor. Wieviel macht das in Dollar? Über ihr hängen dünne Rettungsringe von der Decke, an den Wänden lassen Schiffsfotos und Meereselemente kaum eine Lücke, in der Holzverschalung sind

Masken befestigt, Hirtentaschen, Kuhglocken, Ponchos, Papiertischdecken mit Sonnen und Blumen liegen auf den Tischen. Der Raum ist süß und warm wie selbstgebackener Kuchen und richtet sich dabei ganz unironisch nach dem Bedarf der Gäste. Ein Hochseelotse mit flaschengrünen Augen hat verschiedene Shampoos aufgeschraubt und riecht daran. Es gibt eine Handvoll Gefühle, deren Mimik auf dem ganzen Planeten verstanden wird: Freude, Wut, Trauer, Ekel. Bei der Shampoo-Wahl ist das Ergebnis schnell klar. „This no, this no.“ Gil schreibt sich eine Marke auf, die der Seemann ihr diktiert. Jemand wird losfahren, das richtige Shampoo kaufen und es ihm später auf sein Schiff bringen. Die Mimik des Lotsen ist das Entgelt für den Service.

Rund einhundert meist männliche Seeleute aus nahen und fernen Ländern geben sich an diesem ganz normalen Duckdalben-Tag die Klinke in die Hand. Jeder möchte seine knappe Freizeit nutzen, Geld wechseln oder verschicken, einkaufen, telefonieren, E-Mails schreiben. Und mit ziemlicher Gewissheit einmal Billard spielen, denn auch das ist auf einem Schiff nicht möglich. Hamburg, die Stadt an der Elbe, das Tor zur Welt, schrumpft für die Seeleute dieser Welt auf 500 Quadratmeter Duckdalben. Damit alle pünktlich zurückkommen, hängt in der guten Stube eine große Uhr. Ihre Zeiger drehen sich rückwärts, gegen den Sinn, der Zeit so unerbittlich mit Geld verknüpft.

Neue Mitarbeiter des Duckdalben können sich nur wundern, wie

verbindlich ungeschriebene Regeln in der Welt der Seeleute funktionieren. Einer Praktikantin drückte ein Wildfremder 2500 Dollar in die Hand, in bar: „Der gibst mir diesen Päckchen Geld und einen Zettel mit einer Adresse und sagt, schick das mal da und da hin, so ein Dorf in China. Der weiß genau, dass er sich darauf verlassen kann, und dass das Geld nicht weg kommt. So ist es eben hier.“

Nach dem unschlüssigen Rundgang zieht es Bonbon zur Musik am Ende des Flurs. Dort hat Gil inzwischen die Herrschaft über die Karaoke-Maschine. In dem kleinen Zimmer stehen neun leere Stühle, Bonbon aber drückt sich, das Leben auf engstem Raum gewohnt, neben vier Landsleute auf das Sofa. „Jemela Papi-pa?“ – „It's the 364.“ – „No, let me see. Ah, Jason Martinez.“

Die Männer blättern durch die eingeschweißte Liederliste, diskutieren dann lautstark auf Tagalog und landen schließlich bei „New York, New York“. Gil bedeutet Bonbon aufzustehen, mit gespreizten Fingern nimmt er das Mikrofon. Über den Fernseher laufen zu diesem Song keine Bilder aus Manhattan, sondern aus Manila, Prambanan und Hue. Auf die Untertitel muss der junge Seemann kaum schauen, beinahe feierlich intoniert er, in ansteigendem Schmelz: „For what is a man, what has he got – if not himself.“ Gil läuft raus in den Garten, kommt mit einer weißen Rose zurück und gibt sie ihrem Star unter dem Applaus seiner Kollegen.

Bonbon wird unruhig, er muss sich um die Rückfahrt kümmern. Kurz steckt er den Kopf in die Biblio-

thek, sie ist leer. In einem Karton liegt ein Zettel: „Bücher zum Mitnehmen“. Grisham, Biedenkopf, Tolstoi. Auch die Zeitungen in der Bar liegen noch ungelesen da. Überall sitzen Männer in leisen Grüppchen, Chips stehen auf ihren Tischen und Schalen mit Essig zum Eintunken. Bonbon macht jetzt ein Zeichen mit dem Arm, ruft seinen Schiffsnamen. Er weiß noch nicht einmal, wo er morgen hinfährt, Murmansk vielleicht, oder Guinea. Womit die Container auf seinem Schiff beladen waren? „Keine Ahnung. Ich hab gehört, es sind BMW-Ersatzteile.“ Er grinst. „Schönes Auto, hätt' ich auch gerne.“ Ein Agent kommt herein, setzt autschlüsselerselnd einen Seemann mit Koffer ab, schüttelt ihm erleichtert die Hand und verlässt den Raum im Laufschrift. Hinterm Tresen werden wissende Blicke getauscht. „Die parken hier gerne mal ihre Leute zwischen, deren Schiff noch nicht da ist. Die wollen Feierabend machen und sind froh, wenn sie das Thema vom Tisch haben.“

Draußen dämmert es, vor dem Haus sirrt der Strommast, zwischen mannshohen Gittern fährt ein Güterzug vorbei. In der Ferne schieben sich stählerne Greifarme über Containerstapel und senken eckig die Zangen. Bonbon steigt in den Bus, schließt die Tür. Von hier aus gesehen könnte Hamburg Dubai sein oder New York oder Rotterdam. Von hier an ist Bonbon wieder nur eine Zahl auf einer Heuerliste.

97 Prozent aller Waren, die der moderne Mensch zum Leben braucht, werden per Containerschiff befördert.



Helmweh und Hilfe: Matrose „Bonbon“ ruft zu Hause an (großes Bild), Clubchef Jan Oltmanns holt einen Gast am Schiff ab (oben).



Die Schiffe schwanken zu stark für Billard, im Seemannsclub „Duckdalben“ opfern die Matrosen darum gern ein Stunde ihrer knappen Zeit dafür.



Nur ein kurzer Zwischenstopp: Der chinesische Seemann Chen Jzen vom Erzfrachter „Princess Susana“ verschnauft im Hamburger Hafen.



Ohne Leute wie sie stünde die moderne Warenwelt still: Die philippinische Crew des Feederschiffs „Planet 5“ auf dem Deck.

CHRISTIAN RAASER/15