

Da der Fahrplan eines Containerschiffes von seiner Fracht abhängig ist und daher nicht immer auf den Tag vorbestimmt werden kann, planten wir unsere Ankunft in Genua so, dass wir bereits drei Tage vor dem erwarteten Einlaufen unseres Schiffes dort waren. (Billigflug Hannover – Mailand € 29 + Bahnfahrt nach Genua, ein halbes Jahr vorher im Internet.)

Der erste Eindruck – ein Tag in Genua und die IBN SINA

Nebulöse Vorstellungen von Genua, der Stadt am Mittelmeer, wurden bei schönstem Sommerwetter unerwartet weit übertroffen – durch eine lebendige verwinkelte Altstadt mit engen belebten Gassen, wie auch durch Prachtviertel mit unglaublich pompösen Renaissance- und Barockpalazzi in der Via Garibaldi und natürlich durch einen Hafen, der vielerlei bot: Millionenschwere Yachten, riesige Mittelmeerfähren, Roman Polanskis Filmkulisse für seinen Piratenfilm, Kreuzfahrtschiffe, das Segelschulschiff AMERIGO VESPUCCI der italienischen Marine und – als Vorgeschmack auf die nächsten 16 Tage – die Be- und Entladung des Containerschiffes IBN SINA (45.470 tdw, Länge 216 m, Breite 32 m, Baujahr 1993, 20.000 PS, mit Schwimmbad, Sauna, Fitnessraum und weiteren Einrichtungen für die tägliche Kurzweil, mit deutschem Kapitän unter deutscher Flagge und philippinischer Besatzung). Auf uns wartete eine 40 m² große, gemütlich möblierte „Kabine“ mit separatem Wohn- und Schlafraum und Bad – ein großzügiges Platzangebot.

Sightseeing – an Bord und an Land

Die Verpflegung an Bord war so bemessen, dass sowohl die Crew als auch die (vier!) Passagiere einschließlich der Rotweintrinker bestens versorgt waren. In Valencia, dem letzten Ziel der IBN SINA, war z. B. eine Ladung von verschiedenen Rioja Weinen an Bord genommen worden! Auch andere Dinge, wie evtl. vergessene Zahnpasta, konnten gekauft werden. Und wer glaubt, auf einer Containerschiffahrt könnte es langweilig sein, der hat den falschen Kapitän erwischt. Mit dem Richtigen (z. B. Kapitän Reiner Bernhard Brand) unternahmen wir in Gioia Tauro bei ca. 24-stündiger Liegezeit einen informativen und lustigen Landgang ins kalabrische Hinterland. Hier probierten wir auch einige landestypische Produkte – wie den delikaten Limoncello. Im weiteren Verlauf der Reise sahen wir die Funktionsräume des Schiffes. Unter anderem beeindruckte uns der riesige, lärmgefüllte Maschinenraum mit den Dimensionen einer Fabrikhalle, in der Strom erzeugt, Wasser aus Meerwasser aufbereitet (täglich 20 t) und das Schiff angetrieben wird.

Auf dem Mittelmeer – von der Straße von Messina zum Suezkanal

Im strahlenden Morgenlicht präsentierte die Straße von Messina einen imposanten Blick auf den Ätna – am stets rauchenden Stromboli sind wir leider nachts schlafend vorbeigefahren. Die langen Liegezeiten unseres Schiffes (immerhin 32 Stunden in Genua und 15 in Jeddah) kamen durch die vorher nie kalkulierbaren Lösch- und Ladearbeiten in den Häfen zustande. Deshalb erreichten wir Port Said mit eintägiger Verspätung, die aber mit einem Grillfest (zwei Spanferkel) mit allen Crewmitgliedern, Passagieren und Offizieren in warmer Meeresbrise an Deck „versüßt“ wurde. Nach 7-tägiger Reise über ein makellos glattes Mittelmeer erreichten wir bei sanfter Fahrt (16 Knoten) die Reede von Port Said und gingen dort vor Anker.

MIT DEM SCHIFF DURCH DEN SUEZKANAL UND ARABIENS KÜSTE ENTLANG

DIESER GEDANKE WAR MOTIVATION FÜR DIE PLANUNG EINER REISE MIT DEM CONTAINERSCHIFF. VORAUSGEGANGEN WAR EINE 5-TÄGIGE SCHNUPPERTOUR DURCH DIE OSTSEE, UM UNSERE SEE- UND KABINENVERTRÄGLICHKEIT FESTZUSTELLEN.





Wir erlebten die Zusammenstellung eines Konvois für die Passage durch den Suezkanal. Um drei Uhr nachts ging es dann los an der hell erleuchteten Stadt Port Said vorbei. Das wollten wir uns nicht entgehen lassen, zumal wir jederzeit die Möglichkeit hatten, alles von der Brücke aus mitzuerleben (Funkverkehr, mehrmalige Lotsenwechsel, Karteneinsicht, ausführliche Erklärungen des Kapitäns und seiner Offiziere etc.). Ein paar Stichworte zum Suezkanal: Die 162 km lange Wasserstraße wurde von den Franzosen erbaut und am 16. November 1869 eröffnet. Der Kanal ist seit Nasser 1956 unter ägyptischer Verwaltung und war während der israelisch-ägyptischen Kriege geschlossen bis er 1973 wieder zur lukrativen Einnahmequelle für Ägypten wurde. Unter Seeleuten ist er auch als „Marlborough Channel“ bekannt, da sich Lotsen und andere Beamte ihre Dienste zusätzlich mit Zigarettenstangen bezahlen lassen. Das fällt aber kaum ins Gewicht bei den Kanalgebühren von ca. 120.000 USD für ein Schiff der Größe der IBN SINA.

Ziemlich speziell – Port Jeddah

Der „Special Port Jeddah“ (Saudi Arabien) verlangte besondere Vorbereitungen von Passagieren und Crew. So musste der private Alkohol – auch Wein und Bier – von uns allen eingesammelt und im Bordstore verschlossen werden. Selbst leere Flaschen mussten den Blicken arabischer Offiziere entzogen werden. Das Gleiche gilt für Erotika, selbst unser „Spiegel“ wurde konfisziert, weil die Darstellung von Bikinischönheiten hier als anstößig empfunden wird. Während der 15-stündigen Liegezeit musste ich als Frau möglichst unsichtbar bleiben.

Bemerkenswert war jetzt der deutlich spürbare Anstieg der Temperaturen. Die Schokoladenplätzchen beim 10 Uhr Kaffee schwitzten trotz klimatisierter Messe still vor sich hin! Der Swimming-Pool an Deck wurde von nun an noch mehr frequentiert. Am Bab el Mandeb (Tor der Tränen – frühere Route der Sklavenhändler) waren es morgens um 08:30 Uhr auf der Brücke 34 Grad im Schatten bei sehr hoher Luftfeuchtigkeit. Eine schweißtreibende Angelegenheit.

Keine Piraten – aber Delfine mit graziösen Vorstellungen

Ab jetzt kamen wir in die Zone mit „Security Level 2“. Alle Türen an Bord mussten auch tagsüber wegen möglicher Piraterie am Horn von Afrika geschlossen bleiben. Ansonsten herrschte an Bord zu jeder Zeit das Prinzip der offenen Türen. Die Sicherheitsstufe 2 wurde im Arabischen Meer aufgehoben. Statt nach Schmugglern Ausschau zu halten, suchten wir jetzt Delfine und bewunderten ihre graziösen Synchronvorstellungen. Pünktlich nach 16 Tagen erreichten wir morgens um 03:00 Uhr unser Ziel: Khor Fakkan, wichtige Hafenstadt der Arabischen Emirate. Der Abschied fiel ein wenig wehmütig aus und wir wünschten der IBN SINA auf ihrer weiteren Reise nach Pakistan und Indien „immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel“.

Unser Fazit: eine durch und durch gelungene Reise und – die Welt hat noch mehr solcher Kanäle!

Barbara Lükenga und Hans-Dieter May