

Volle Ladung voraus

Groß, größer, am größten: Die „Colombo Express“ trägt fast 9000 Container

Von unserem Redakteur
Jürgen Hinrichs

SINGAPUR-HAMBURG. Das Schiff kommt in der Nacht, mit der Flut den Strom hinauf, langsam, ganz langsam, es soll ja nichts passieren. Rauschefahrt geht hier nicht, dafür ist der Frachter zu groß und die Elbe zu klein. Ein Wunder, dass er es überhaupt bis Hamburg schafft, bei diesen gewaltigen Maßen: 335 Meter lang, 43 Meter breit und mit Platz für 8750 Container. Das ist Weltrekord. Ein Gigant, dieses Schiff.

Ganz spät am Donnerstag wird die „Colombo Express“ das erste Mal ihren Heimathafen Hamburg erreichen. Am Ende einer 16000 Kilometer langen Jungfernfahrt, die elf Tage zuvor in Singapur begann.

Singapur. Die Retortenstadt und ein riesiger Hafen. Nur in Rotterdam wird weltweit mehr Ware umgeschlagen. Alle paar Minuten kommt ein Schiff und fährt wieder ab. 200 Reedereien laufen regelmäßig Singapur an – der Hafen bietet Verbindungen zu 600 Zielen in 123 Ländern. In den nächsten fünf bis sieben Jahren sollen allein 15 weitere Liegeplätze für Großcontainerschiffe entstehen. Insgesamt werden es dann weit über 50 Abfertigungsstellen sein. Zum Vergleich: Bremerhaven hat 14 Liegeplätze, wenn das Containerterminal IV erst einmal in Betrieb gegangen und damit die definitiv letzte Ausbaustufe erreicht ist.

Ohne Taufe geht es nicht

Das Geschäft in den Häfen boomt. Überall, aber in Singapur besonders. Deswegen hat sich die TUI-Tochter Hapag-Lloyd artig dafür bedankt, dass die „Port of Singapore Authority“ (PSA) generös einen Liegeplatz zur Verfügung gestellt hat, damit das neue Flaggschiff der Reederei, die „Colombo Express“, für ein paar Stunden festmachen kann, ohne dass Ladung gelöscht oder aufgenommen wird. Zeit ist hier viel Geld, aber einmal muss auch anderes gelten. Ein Brauch, so alt wie die Seefahrt und unverzichtbar für eine allzeit gute Fahrt und sichere Heimkehr: Die Schiffstaufe.

Blitzblank liegt das goldene Hackebeil im roten Samt, bereit für den entscheidenden Schlag. Auf dem Brett davor strafft sich eine dünne Schnur, sie ist das Endstück einer Konstruktion, die unweigerlich zum Erfolg führt. Kein profanes Flaschenwerfen mehr mit ungewissem Ausgang, keine Peinlichkeiten, weil der Schwung fehlt oder, wie schon mal passiert, gar die Bordwand verfehlt wird – nein, Taufpatin Christiane Krumnow-von Sponeck ist auf der sicheren Seite, sie muss nur das Hackebeilchen in die Hand nehmen und – zack! – die Schnur ist durch, der Champagner befreit, das Schiff getauft.

Die Gräfin, Ehefrau von TUI-Aufsichts-

ratschef Jürgen Krumnow, strahlt jetzt unter ihrem weißen Hut. Sie wird von allen Seiten geherzt und hält später noch eine muntere Rede, in der es viel darum geht, wie umweltfreundlich das neue Schiff betrieben werden kann. Auf den einzelnen 15 Tonnen schweren Container gerechnet verbraucht die „Colombo Express“ über 100 Kilometer weniger als drei Liter Diesel. Und der Anstrich ist natürlich frei von giftigem TBT.

Toni sagt „topp“

Die Gräfin also kann zufrieden sein, und Toni ist es auch. Fünf Stunden hat er gebraucht, bis das Banner in blau-orange über dem Namenszug am Schiffsbug endlich akkurat saß. Gehalten von 360 kleinen Magneten. „Sobald eine Ecke hoch kommt und es weht, ist alles vorbei“, schaut Toni skeptisch zum wolkenverhangenen Himmel hinauf. Der Jungunternehmer aus Hamburg ist für den Banner-Clou extra eingeflogen worden. Er hat lange daran getüftelt, wie 70 Quadratmeter Segeltuch auf die Tauf-Sekunde genau in die Tiefe rauschen und den Namen freigeben. Es klappt. „Topp“, sagt Toni.

Schön ist das Taufkind nicht. Wie eine lange schwarze Wand liegt der Frachter am Pasir Panjang Terminal, obendrauf die bunten Container – acht Lagen über Deck und neun unten im Bauch. 17 Reihen hoch und 17 Reihen breit. Aneinander gereiht ergeben die Blechkisten eine Strecke von 53 Kilometern, fast so weit wie von Bremen bis nach Rotenburg an der Wümme.

Voll beladen hat das Schiff einen Tiefgang von 14,60 Metern und erreicht damit einen kritischen Wert. Nach Singapur kommt es zwar jederzeit rein, vor Hamburg dagegen muss auf die Flut gewartet werden und mit voller Ladung geht es auf der Elbe sowieso nicht voran. Hapag-Lloyd und die anderen aus der Hafenvirtschaft machen deshalb enormen Druck, damit der Fluss möglichst schnell um einen weiteren Meter vertieft wird.

Das 320-Millionen-Projekt ist allerdings heftig umstritten. Niedersachsen schießt quer – das Land fürchtet um die Deichsicherheit – und Bundesumweltminister Jürgen Trittin hat sich ebenfalls ablehnend geäußert. Er favorisiert die Konzentration auf den geplanten Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven, wo Großcontainerschiffe wie die „Colombo Express“ ab 2009 problemlos abgefertigt werden können. Von Bremerhaven aus wird der Jade-Weser-Port als sinnvolle Ergänzung gesehen, weil an der Weser die Kapazitäten ohnehin bald erschöpft sein werden. Allein in den ersten zwei Monaten dieses Jahres gab es dort im Containergeschäft einen Zuwachs von 18,2 Prozent.

Um Ladung braucht sich der Kapitän der „Colombo Express“ also nicht zu sorgen.

Fortsetzung nächste Seite

KURIER AM SONNTAG, Weser Kurier

24.04.2005 / S. 3

Nicola Benac fährt auf der Route Europa-Asien, und dort gibt es Fracht im Überfluss. „Das Schiff ist eine Wucht“, schwärmt der gebürtige Kroat mit deutschem Pass. Er hat in Bremen Nautik studiert und ist mit seinen 48 Jahren erfahren genug, um den Superlativ auf See in ruhigem Fahrwasser zu halten. „Die Aufgabe ehrt mich“, verhehlt der Kapitän nicht den Stolz, der ihn auf der hochmodernen Brücke packt.

7000 Daten gehen hier regelmäßig ein und werden für die Fahrt und das Be- und Entladen verarbeitet. Zur Not geht es aber auch mit dem sicheren Auge des Seemanns, „old fashion“, wie Benac sagt. Dann steuert er per Hand und ist Herr über Maschinen mit der gewaltigen Kraft von 95000 PS. Zehn Minuten braucht die „Colombo Express“ und fünf Kilometer, will sie aus voller Fahrt zum Stehen kommen.

56 Tage unterwegs

Der Kapitän hat 25 Mann Besatzung an Bord, sieben deutsche Offiziere, einen deutschen Koch und die Mannschaft aus Philippinos. Mit ihnen ist er 56 Tage am Stück unterwegs: Shanghai, Xiamen, Yantian, Hongkong, Singapur, Southampton, Hamburg, Rotterdam, Port Klang, Singapur, Hongkong und wieder Shanghai. „Pünktlich wie die Bremer Straßenbahn“, verspricht ein Hapag-Lloyd-Sprecher.

Wenn er recht hat, wird die „Colombo Express“ am Donnerstag um 22 Uhr in Hamburg-Altenwerder eintreffen und am Sonnabend um 18 Uhr wieder starten. Eine endlose Wand aus Stahl schiebt sich dann am Elbufer vorbei. Die größte Kiste der Welt. Schiere Masse. Und immer noch ein Schiff.