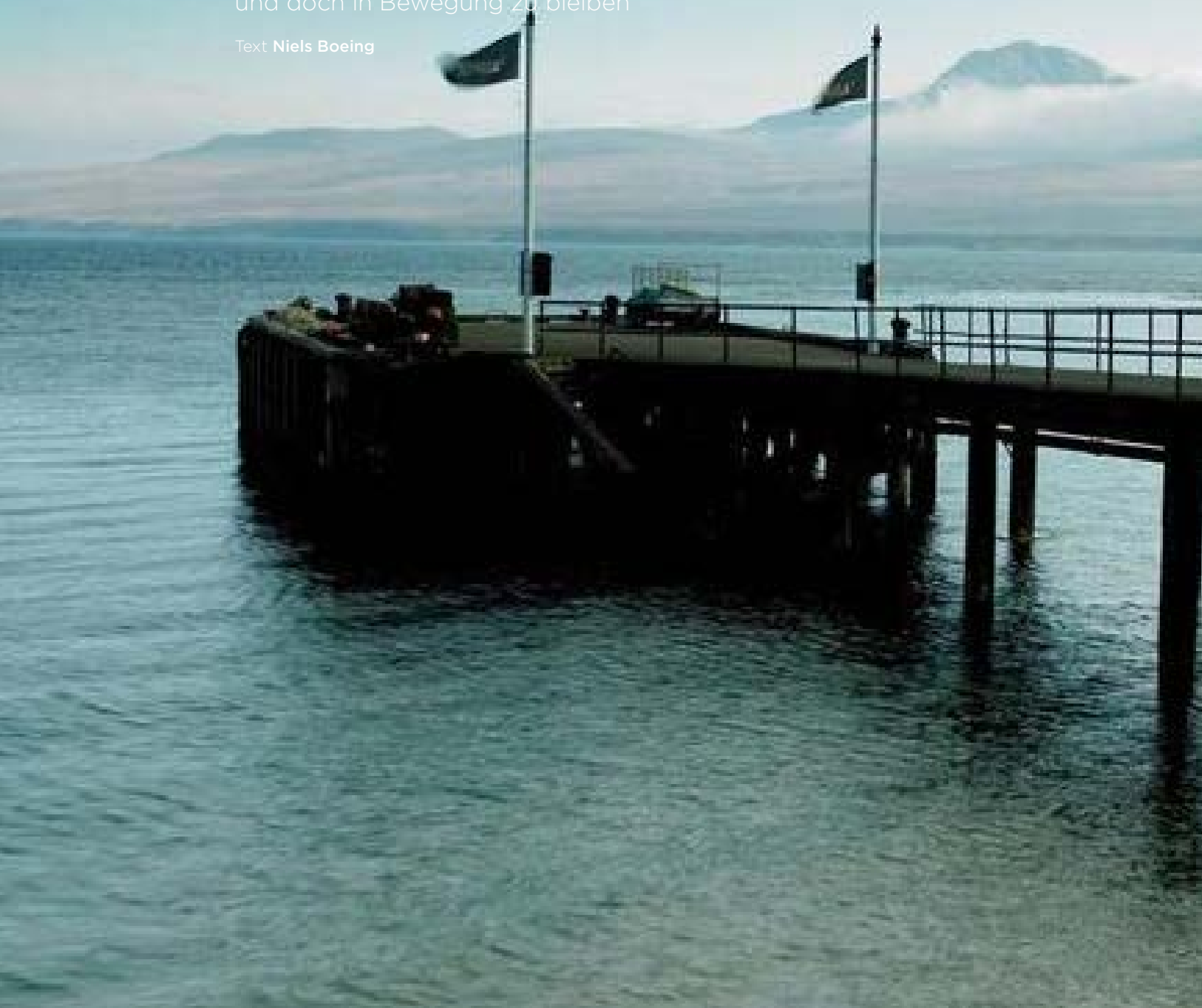


Meditation über die Schiffsreise

Der moderne Mensch kann an Bord
zwei widersprüchliche Sehnsüchte
zugleich stillen: Sich zu entschleunigen
und doch in Bewegung zu bleiben

Text **Niels Boeing**





Argyll, die Küste der Gälen: Drei lange Fjorde fächern die schottische Landmasse in Halbinseln auf

Sansibar ist noch nicht einmal zu erahnen, als der Nachthimmel über dem Indischen Ozean Konturen bekommt. Die aufgehende Sonne zeichnet Bilder von Fabelwesen in die eben noch dunklen Wolken, während die Besatzung der kleinen Dhau vor sich hin döst. Das Meer ist ungewöhnlich ruhig, das Segel hängt schlaff, nur die Strömung treibt das kleine, mit Früchten und Kohle beladene Boot voran. Neben dem Rumpf taucht ein Delfin auf, bleibt kurz längsseits und verschwindet wieder. Einer der Seeleute sagt etwas auf Kisuaheli, die anderen lachen, verstummen wieder. Übrig bleibt das Gurgeln des Bootes, als es die gekräuselte Meeresoberfläche durchschneidet. Achtern kreuzt in einiger Entfernung eine große Dhau auf dem Weg nach Stone Town und ist bald außer Sicht. Noch fünf Stunden bis Sansibar, in denen mein Auge doch nicht satt wird von der Weite des Meeres.

Die Schiffspassage ist vielleicht eines der letzten Abenteuer beim Reisen, eine Bewegung in die Ferne, die – anders als Bus, Bahn oder Flugzeug – eine jahrtausendealte Geschichte hat. Über Meere, über riesige Seen, durch gewaltige Ströme bahnten sich Menschen ihren Weg, getrieben von Neugier

oder Geschäftssinn, bevor sie im 20. Jahrhundert die Kontemplation in der graublauen Weite entdeckten. Die Weite hat auch mich immer wieder auf Schiffe gezogen, aber bin ich nicht im Grunde nur ein Nostalgiker? Ist die Schiffsreise nicht ein Anachronismus?

»Der moderne Mensch versucht, seine ›Weltreichweite‹ zu vergrößern«, stellt der Jenaer Soziologe Hartmut Rosa fest. In einer Gesellschaft, der die Maximierung und Verdichtung der Erlebnisse alles bedeutet, steigt der moderne Mensch ins Flugzeug, um dem allgegenwärtigen Zeitdruck Genüge zu tun. In zehn Stunden in Asien – da kann kein Schiff mithalten. »Fliegen ist heute so gewöhnlich wie Busfahren. Es bedeutet Normalität. Sie müssen ein Exzentriker sein, um übers Meer zu fahren«, sagt James Hamilton-Paterson, Mitglied der britischen Royal Geographical Society und Chronist der Meere, denen er viele Bücher gewidmet hat, darunter das grandiose *Seestücke*. Der 73-jährige Hamilton-Paterson erwägt, in diesem Jahr noch einmal auf dem Seeweg zu den Philippinen zu reisen. Per Frachter ab Rotterdam nach Singapur oder Shanghai, um dort eine Passage nach Manila zu finden. Wenn man noch die Übernachtungen einrechne, die bei der Suche nach der Anschlusspassage anfielen, sei der ganze Trip teurer als ein Flug in der ersten Klasse nach Manila, sagt Hamilton-Paterson. »Sehr traurig.«

Reedereien wie die Hamburger Rickmers-Linie bieten auf ihren Containerschiffen einige Kabinen zur Überfahrt nach Nordamerika oder Fernost an. Günstig sind sie tatsächlich nicht: Für eine Passage nach Singapur sind mehr als 7600 Euro zu bezahlen – theoretisch, da das Unternehmen wegen der Piraterie im Golf von Aden auf diesem Abschnitt derzeit keine Passagiere mitnimmt. Dennoch seien auf fast jedem Schiff zahlende Gäste an Bord, erfährt man bei der Rickmers-Linie. Exzentriker finden sich offenbar genug.

Aber es geht um mehr als Exzentrik. In vielen Weltgegenden, in Inselwelten wie der Ägäis oder dem Indonesischen Archipel, in Randmeeren wie Nord- oder Ostsee, ist das Schiff nie aus der Mode gekommen, Einheimische nutzen es wie wir die Bahn. In Zeiten des Klimawandels beginnen nun auch Touristen, sich auf ein Transportmittel zurückzubesinnen, dass hinsichtlich CO₂-Emissionen jedes andere motorisierte um Längen

schlägt. Sie schätzen an der Schiffsreise, dass sie keine Anreise, sondern bereits ein Teil der Reise ist. Schon die Ungezwungenheit, mit der ich in Piräus durch die große Frachtklappe an Bord einer Fähre gehen, dem Steward nur kurz das Ticket zeigen kann, unterscheidet sich drastisch vom Kontrollwahn eines Flughafens. Auf einer Kykladeninsel treffe ich ein Paar aus München, das regelmäßig auf dem Schiff durch die Adria nach Griechenland reist. Von Venedig nach Patras dauert es 30 Stunden – na und? In solchen Stunden wird gewissermaßen der »Vorwaschgang« der gestressten Psyche des Städters angeworfen.

James Hamilton-Paterson schätzt die Schiffsreise aus einem ganz persönlichen

Die Schiffsreise ist die vielleicht atmosphärischste Form des Reisens

Grund: »Ich kann auf Schiffen sehr gut schreiben: Das Meer bringt mich dauernd auf Ideen.« Für ihn fühlt es sich an, als ob seine Fantasie an Land im Winterschlaf gelegen habe und durch das Licht, den Geruch, die Gischt wieder in den »Normalzustand« zurückkehre.

»Die Schiffsreise ist die vielleicht atmosphärischste Form des Reisens«, sagt der Psychologe Rainer Schönhammer von der Universität Halle, zu dessen Forschungsgebieten die Wahrnehmung von Fortbewegung gehört. Atmosphärisch im doppelten Sinne: In keinem anderen Verkehrsmittel wehen dem Menschen die Luftmassen so um die Nase wie an Bord eines Schiffs, und die Weite des Horizonts weckt eine unbestimmte Sehnsucht. Für Schönhammer ist es kein Zufall, dass ein Maler der Romantik wie Caspar David Friedrich in seinen Bildern Meereshorizonte zeigte. Für die »ozeanischen Gefühle«, die einen in solchen Momenten anfliegen können, waren die

Romantiker besonders empfänglich, so Rainer Schönhammer.

Sofort kommt mir meine Nachtfahrt auf einem der Frachter in den Sinn, die regelmäßig zwischen Tahiti und Huahine verkehren. Der pazifische Sternenhimmel, unverschleiert durch die Lichtorgien der Zivilisation, versetzte meinen über den erstaunlich langen Wellen des Stillen Ozeans schaukelnden Geist in einen Zustand höchster Empfindsamkeit. Dass das Schiffsdeck als Nachtlager hart war, nahm ich dabei gar nicht mehr wahr.

Das Schiff hat auch etwas zu bieten, das Flugzeug und Bus gar nicht ermöglichen, die Eisenbahn nur bedingt: Der Reisende kann sich frei bewegen. »Auf dem Schiff können Sie zum Flaneur werden«, sagt Schönhammer. »Das Flugzeug ist der krasse Gegensatz dazu, da befinden Sie sich gewissermaßen in einem Käfig.«

Auf einer Fähre, erst recht im lauen Wind einer griechischen Kykladen-Fähre, herrscht ein ständiges Kommen und Gehen. Vom Heck schlendere ich rüber zum Helikopterlandeplatz, um die nächste Insel zu erspähen. Zwischendurch hole ich mir an der Bar auf dem Oberdeck ein Frappé, und bald drängt sich alles am Heck, als der nächste Hafen in Sicht kommt, wo das Schiff Menschen und Laster ausspuckt, um andere Menschen und Laster an Bord zu nehmen. Die Kondensstreifen am Himmel, die von eiligen Zeitgenossen zeugen, quittiere ich mit einem Lächeln. Das riesige Kreuzfahrtschiff, das den Weg in Richtung Mykonos kreuzt, schon eher mit Argwohn.

Es ist nicht nur Nostalgie, die da anschlägt, sondern auch ein Hype der letzten Jahre, den alle großen Hafenstädte zu spüren bekommen: Allein in Hamburg legten 2013 mehr als dreimal so viele Kreuzfahrtschiffe an wie noch sieben Jahre zuvor, knapp 200. Venedig hat als erste Stadt am Meer im vergangenen Jahr schon ein Verbot für die Ozeanriesen in seiner Lagune erlassen. Kreuzfahrtschiffe stoßen wie alle mit Schweröl befeuerten Schiffe auf den Weltmeeren Luftschadstoffe aus: Schwefeloxide, Stickoxide und Feinstaubpartikel, vor allem Ruß – und sie tun dies in enormen Mengen auch direkt am Kai. »Ein Schiff der *Aida*-Klasse emittiert pro Tag so viel Luftschadstoffe wie fünf Millionen Pkw«, erläutert mir Dietmar Oeliger vom Naturschutzbund Deutschland, Nabu. Denn die Riesen müs-

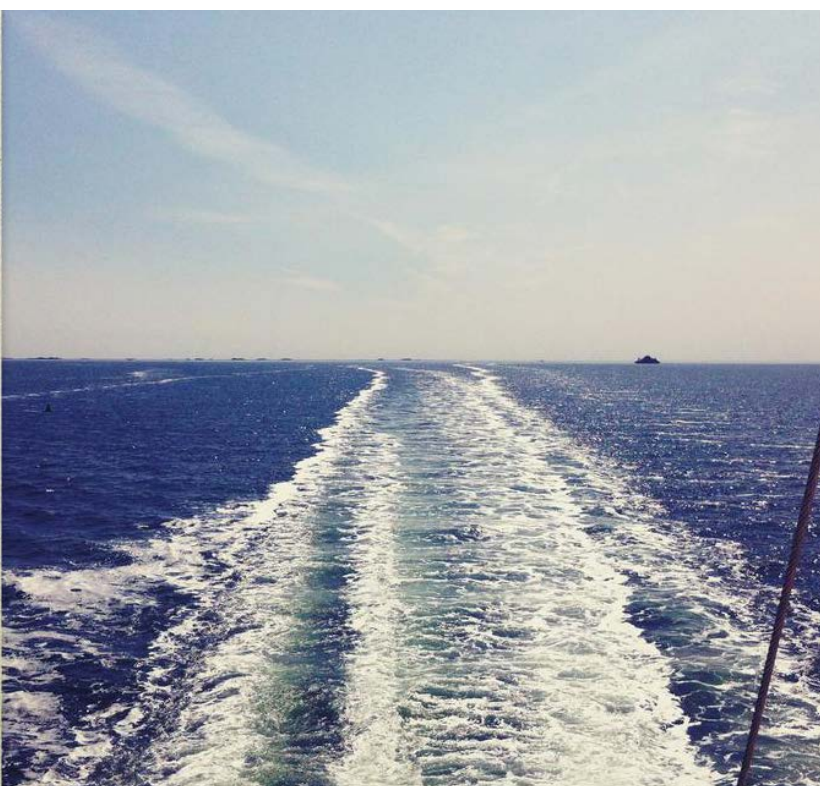


Das Schiff hat noch etwas zu bieten: Anders als im Flugzeug kann sich der Reisende frei bewegen



Die See ruft

Wen beim Reisen das Umweltgewissen plagt, der kann sich zumindest hiermit beruhigen: Nach Zahlen der Internationalen Meeresorganisation stoßen Schiffe pro Tonne und Kilometer im Durchschnitt nur 15 Gramm CO₂ aus, Lastkraftwagen hingegen 50 Gramm, Flugzeuge gar 540 Gramm. Reedereien berichten von steigenden Passagierzahlen auf vielen Fähren in der Nordsee und der Ostsee. Links oben: Das Fährschiff »S. S. Canterbury« auf dem Ärmelkanal, Anfang 20. Jahrhundert. Rechts oben: Ein Ausflugsboot in der Lagune vor Venedig, um 1900





Kreuzfahrt unter Segeln Die Halong-Bucht im Nordosten von Vietnam ist seit 1994 Weltnaturerbe der Unesco

sen auch an Land Unterdeck-Beleuchtung, Küchen, Klima- und Freizeitanlagen mit Strom versorgen. Das zweitgrößte Kreuzfahrtschiff der Welt, die *Oasis of the Seas*, ist zugleich auch ein schwimmendes Kraftwerk mit einer Leistung von knapp 0,1 Megawatt.

Eine Vorstellung, die mir nicht gefällt: Schiffe sind im Prinzip klimafreundlich und doch Dreckschleudern. Aber das muss so nicht bleiben. Erste Reedereien verwenden für ihre Schiffe bereits Brennstoffzellen oder Hybridantriebe; Katalysatoren und Rußfilter können die Schadstoffe herausfiltern – so wie auch bei Autos. Für Nord- und Ostsee gilt zudem seit Januar ein verschärfter Grenzwert für den Schwefelgehalt im Schweröl: Statt der durchschnittlichen 2,7 Prozent der globalen Flotte aus Hunderttausenden von Schiffen darf er in beiden Meeren nur bei maximal 0,1 Prozent liegen. Immer noch hundertmal mehr als bei Lastkraftwagen.

»Im Prinzip sind jetzt auch schon rein elektrische Speicher für Schiffsantriebe auf kurzen Routen machbar«, sagt Michael Thiemke, Professor für Schiffstechnik an

der FH Flensburg. Der Katamaran *AR Vag Tredan*, gebaut von der Werft STX France, ist die erste Fähre, die elektrisch mithilfe eines Superkondensators betrieben wird. Er lädt in vier Minuten genug Strom, um die siebenminütige Überfahrt über den Fluss Blavet im bretonischen Lorient zu bewältigen. Schiffe mit elektrischen Energiespeichern

Schiffe mit Elektroantrieb könnten sich zur klimafreundlichsten Art des Reisens entwickeln

könnten sich zur klimafreundlichsten Art des Reisens mausern, wenn der Strom auch noch aus erneuerbaren Energien stammte.

So wandelt sich auch das Passagierschiff zum Hightechvehikel. Und nicht nur der Antrieb, auch der Rumpf wird optimiert. Änderten sich die Konstruktionen

früher alle ein- bis zweihundert Jahre, können sie nun im Rechner dank besserer Computermodelle in kürzester Zeit neue Formen annehmen. Die Modelle sind so präzise, dass bis zum Stapellauf nur noch wenige teure Tests im Strömungskanal nötig sind. Herauskommen Schiffe, die deutlich effizienter im Energieverbrauch sind als ihre Vorgänger.

Die Innenausstattung bleibt ebenfalls nicht von der Modernisierung verschont. Vorbei sind die Zeiten von Holztafelung und genieteten Blechen. Der Designboom der vergangenen Jahre ist bereits an Bord gegangen. Der finnische Designer Vertti Kivi hat für die schwedische Fähre *Viking Grace* eine Einrichtung gestaltet, die an ein hippestes Viersternehotel erinnert und die eher konservative Schifffahrt durcheinanderwirbelt. Dass moderne Fähren bezahlbar sein können, macht die Viking-Linie ebenfalls vor: Die zehnstündige Passage von Stockholm nach Helsinki ist an Deck schon für 14 Euro zu haben – da kann wiederum kein Flugzeug mithalten. Der Entwicklungssprung, der sich für die kommenden

Jahre anbahnt, wird keiner sein wie der vom Segelschiff zum Dampfschiff. Vielmehr beginnt in neu designten Fähren und in Kreuzfahrtschiffen die Stadt, aufs Meer zu ziehen – mit all ihren Annehmlichkeiten, die das Bordleben einst nur auf den Luxuslinern der Superreichen zu bieten hatte. »Kreuzfahrten sind eine Art bewegtes Wohnen auf dem Meer«, sagt der Psychologe Rainer Schönhammer. Und immer mehr Menschen lassen sich davon in den Bann ziehen.

Eine Freundin, die in Frankfurt in einer Arztpraxis arbeitet, kehrte von ihrer ersten Kreuzfahrt von Hamburg nach Mallorca trotz ihrer anfänglichen Skepsis begeistert zurück. »Die Grundidee ist zwar eine Art Club Med, aber du spürst davon nichts. Vom Zimmermädchen bis zum Steward waren alle unglaublich freundlich – und nicht aufgesetzt freundlich!«, sagt sie, und ich bin bass erstaunt. Man könne die ganzen Freizeitangebote, vom Tanzkurs bis zum Filmabend, mitmachen, aber man fühle sich nie genötigt, sagt sie. »Du hast das Gefühl, dass du dich auf etwas Beson-

deres, auf ein Abenteuer einlässt.« 21 Millionen Menschen haben sich 2013 auf 560 Kreuzfahrtschiffen auf dieses Abenteuer eingelassen. In den großen Werften der Welt sind weitere Schiffe im Bau, die Zahl der »Meeresstädter« wächst jährlich um rund zehn Prozent. Ganz überzeugt bin ich

Schiffsreisen sind oasenhafte Ausnahmen vom modernen Alltag

vom Kreuzfahrtabenteuer aber noch nicht. Die »Reizunterflutung« der 40-stündigen Passage auf dem 560 Kilometer langen Malawisee erscheint mir als das größere Abenteuer – wenn die grünen Berge des Lichinga-Plateaus und die mosambikanische Küste vorbeiglitten, dann und wann mal ein paar Passagiere, samt Ziegen, aus-

gebootet wurden. Aber James Hamilton-Paterson hat recht, wenn er mir entgegnet, dass die meisten Menschen in früheren Zeiten nur deshalb mit dem Schiff reisten, weil es für große Entfernungen das einzige Massentransportmittel der Wahl war. Das hat sich, zumindest für den westlichen Reisenden, geändert.

»Schiffsreisen sind oasenhafte Ausnahmen vom modernen Alltag«, sagt Hartmut Rosa. Das gilt auf einer Fähre, einer Dhau, einem Tropendampfer ebenso wie auf einem Kreuzfahrtschiff. In einer verstädterten, verdichteten Welt, die keine Ruhe mehr kennt, sind sie alle vielleicht die beste Möglichkeit, zwei widersprüchliche Bedürfnisse des modernen Menschen zugleich zu befriedigen: sich zu entschleunigen und doch in Bewegung zu bleiben. —

Niels Boeing stammt zwar aus dem Ruhrgebiet und hat auch nach vielen Jahren in Hamburg keinen Segelschein. Doch Schiffsreisen ziehen ihn seit je in ihren Bann. Er bedauert, dass von Hamburg keine Fähre mehr nach England ablegt.