



# Parkplatz der Meere

**Global Village:** Wie sich auf einem Fluss in Cornwall die Weltwirtschaft spiegelt

Den schönsten Blick auf die Krise hat man von ganz oben. Sieben Treppen hoch, knapp 40 Meter über dem Wasser, dort, wo Hans-Christian Nielsen, Kapitän der „Santa Giuliana“, bis vor kurzem das Kommando führte. Der Blick geht über das leere Vorschiff auf den Fluss, der dunkelgrün in der Sonne glänzt, hellgrün leuchten die Bäume am Ufer, vermutlich gibt es kaum einen Ort, an dem der Welthandel idyllischer zum Stillstand kommen könnte.

Vorn, gleich hinter der Biegung, ist von hier oben die „Autopremier“ zu erkennen, ein graues Schiff, das Autos transportiert, unter der Flagge Portugals. Ein zweiter, kleinerer Autotransporter liegt am Heck der „Santa Giuliana“, an ihrer Seite hat die baugleiche „Santa Giulietta“ festgemacht, 182 Meter lang. Drei weitere Autotransporter sind etwas weiter flussabwärts vertäut, von den Besatzungen verlassen, die Schornsteine verschlossen: Schiffe, die keine Ladung finden, Schiffe ohne Arbeit, ohne Aufgabe, ohne Ziel. Sie warten auf dem Fluss Fal in Cornwall, während um sie herum der Sturm tobt.

Nielsen war gerade eine Woche in seinem neuen Job, als die Krise ihn endgültig schluckte. Er hatte die „Santa Giuliana“ in Abidjan übernommen, die damals noch „Delmas Bouake“ hieß, Heimathafen Monrovia. Das Schiff gehört Claus-Peter Offen, der Hamburger ist der größte Charterreeder der Welt: 100 Schiffe, gut 3000 Mitarbeiter, sein Geschäft besteht darin, die Schiffe zu finanzieren und sie anschließend an Linienreedereien zu vermieten. Die „Santa Giuliana“ bietet Platz für 2054 Standardcontainer, ihre Route ging die westafrikanische Küste rauf und runter, Marokko, Ghana, Benin, Südafrika.

Die Krise war dem Schiff gefolgt, seit Wochen schon, wie ein Hurrikan, der sich nicht entscheiden kann, ob er ein Schiff verschonen oder vernichten soll. Es gab Gerüchte. Zu wenig Ladung, zu viele Leercontainer, kaum Aussicht auf Besserung.

Der internationale Warenaustausch, schätzt die Welthandelsorganisation, wird allein in diesem Jahr um neun Prozent ein-

brechen, die Frachtraten werden sinken, um bis zu 90 Prozent.

Als sie vor Lagos ankerten, wurde aus den Gerüchten Gewissheit. Die französische Reederei würde den Chartervertrag auslaufen lassen, hieß es, eine Anschlusscharter würde es nicht geben. Bis Ende 2009, sagte Offen vor kurzem, würden etwa tausend Schiffe weltweit vor Anker liegen und auf Arbeit warten. Ende 2011 rechnet er mit einer Belebung. Zu lange, um Schiffe wie die „Santa Giuliana“ halbleer über die Ozeane zu schicken.

Nielsen nahm Kurs auf Tanger, Marokko. Hier löschte er die restliche Ladung, verabschiedete acht Mann seiner Besatzung. Über Ceuta und Algeciras ging es Richtung englische Kanalküste.



**Kapitän Nielsen, Containerfrachter:** Warten auf das Ende der Krise

Ende März erreichte Nielsen mit seiner Restbesatzung Falmouth. Sie ankerten zunächst in der Bucht, weil zwei Massengutfrachter ihren Platz besetzt hielten, dann steuerten sie in den Fal River. Zwei Schlepper nahmen das Schiff auf den Haken, beinahe lautlos schob sich das mächtige Containerschiff den Fluss hinauf, vorbei an den Austernbänken, vorbei an den Autotransportern, vorbei an einem griechischen Kühlschiff. Hinter der Biegung des Flusses, gegenüber der Kneipe „Smugglers Cottage“, ließ Nielsen Anker werfen.

„Finish with the engine“, befahl er. Das war's.

Jahrelang war die „Santa Giuliana“ einem straffen Fahrplan gefolgt, ständig drängte die Zeit, jede Stunde zählte. Auf einmal gab es Zeit. Nielsen machte die Heuerabrechnungen, seine Leute began-

nen damit, Motoren, Kessel, Getriebe und Pumpen fachgerecht stillzulegen.

Ab und an stieg Nielsen in ein orangefarbenes Motorboot, mit dem steuerte er über den Fluss, hinüber zum „Smugglers Cottage“, zu Peter Newman.

Newman, Jahrgang 1945, hat Erfahrung mit Krisen. Sein Vater kaufte die Kneipe am Fluss, amerikanische Soldaten sammelten sich hier, bevor es am D-Day hinübergang an die Strände der Normandie. Ende der fünfziger Jahre fing Newman an, die Schiffe zu notieren, die auf dem Fluss vor seinem Fenster geparkt wurden, weil es für sie keine Arbeit mehr gab.

So wurde er zum Chronisten der Wirtschaft, mit blauer Tinte hielt er fest, wie der Fluss die Weltlage spiegelte: die Suez-Krise 1956; die Ölkrise Anfang der Siebziger; die Bananenkrise Anfang der Achtziger, als plötzlich lauter Kühlschiffe kamen; die Krise Mitte der Neunziger, als der Ostblock zerfiel und viele Schiffe auf einmal den Banken gehörten.

Manchmal saßen sie gemeinsam draußen beim Bier, der deutsche Kapitän und der englische Kneipier, sie schauten hinüber zur „Santa Giuliana“. „Containerschiffe hatten wir hier noch nie“, sagte Newman.

Einen Tag nachdem die „Santa Giuliana“ hinter der Biegung des Flusses auftauchte, machte die „Santa Giulietta“ an ihrer Seite fest, Heimathafen Hamburg. „Noch nie hatten wir hier Schiffe unter deutscher Flagge“, sagte Newman kopfschüttelnd.

Anfang Mai kam die „Santa Giovanna“ hinzu, kurz darauf die „San Francisco“, das vierte Schiff von Claus-Peter Offen auf dem Fal. „Wir sind voll“, heißt es im Büro des Hafenmeisters, der mit dem Stillstand Geschäfte macht. Die „San Francisco“ ist inzwischen wieder weg. Niensens Kontrakt auf der „Santa Giuliana“ lief aus, normalerweise bekäme er ein neues Schiff, eines, das noch fährt, weil irgendein Charterer an die Zukunft glaubt.

Stattdessen macht er Urlaub. Er könne die „Santa Adriana“ übernehmen, teilte die Reederei mit. Auch ein Containerschiff, es liegt in Kiel, seit März, und wartet – auf einen Charterer, auf Ladung, auf Arbeit. Auf das Ende der Krise.

HAUKE GOOS