

Das Geisterschiff

Sie liegen vor Patagonien und warten auf ihre Heuer. Der Kapitän hat sie verlassen, sie haben kein Wasser und keinen Strom an Bord. Die Seeleute auf dem rostigen Frachter sind seit 630 Tagen allein.

Ariel Hauptmeier

Am 4. August 1998, nachts um zwei, erklimm der Funkoffizier Sein Min das Fallreep des Frachters Elinka und sprang an Bord. Er schaute sich um und erschrak, als er den Rost und den aufgeplatzten Anstrich sah. Der Kapitän, der ihm die Hand schüttelte, hatte eine Alkoholfahne, die

Kabine, die er bezog, war muffig. Da vergaß Sein Min seine gute Erziehung und fluchte über die Agentur, die ihn um die halbe Welt geschickt hatte, von seiner Heimat Birma hierher nach Brasilien, in den Hafen von Santos, auf das Schiff Elinka.

Kaum hatte der Frachter Santos verlassen, ging das Funkgerät kaputt. Zehn Tage später kam Sturm auf, da fiel einer der vier Motoren aus. Und zu allem Überdruß entdeckten die Matrosen dann noch ein Leck in einem der Laderäume. In denen lagerten 13 000 Tonnen Zucker, abgepackt in 50-Kilo-Säcken. Langsam, aber stetig stieg das Wasser in einer der Kammern, schneller, als es die bordeigene Pumpe wieder hinausbefördern konnte. Die Elinka, auf dem Weg um Feuerland herum nach Peru, brach ihre Reise ab und lief am 22. September 1998 in den kleinen Hafen von Comodoro Rivadavia, Patagonien, ein, um dort repariert zu werden.

Der peruanische Zuckerbesitzer, die chilenische Versicherung und der griechische Reeder verklagten sich gegenseitig. Niemand wollte die Reparaturkosten zahlen. Der rumänische Kapitän, ein cholischer Trinker, verließ das

Boot und kümmerte sich nicht mehr um seine Mannschaft. Panama, unter dessen Flagge die Elinka um die Welt fährt, unternahm nichts, um den Konflikt beizulegen. Die argentinische Justiz fand auch keine Lösung. Die Elinka, 25 Jahre alt und damit ihrer Verschrottung nicht mehr fern, wurde vor die Hafeneinfahrt geschleppt und warf dort Anker. An Bord neun Offiziere, die meisten aus Rumänien, und 13 Matrosen aus Birma. Seither hat sich das Schiff nicht vom Fleck bewegt. Und keiner aus der Mannschaft hat seitdem einen Pfennig Lohn bekommen. "Lieber Buddha, hilf uns, dass wir schnell unser Geld bekommen", hat Sein Min, der Funkoffizier, eben gebetet. Eine Stunde lang hat er auf dem Bett gehockt und Gebete gemurmelt. Genau wie die anderen Birmanesen in ihren Kabinen. Wie jeden Morgen. Jetzt steht Sein Min an Deck und friert. Er schaut auf die kahle, braune Küste. Vielleicht

zwei Kilometer entfernt liegt die Stadt, links der Hafen, weiter rechts kommt silbern eine Raffinerie in den Blick. Comodoro Rivadavia, größte Stadt Patagoniens, lebt vor allem vom Öl.

Sein Min geht nach hinten, zum Heck. Dort hat sich die Mannschaft in abgeschnittenen Ölfässern eine Kochstelle eingerichtet, eine für die Offiziere, eine für die Matrosen. Seit einem Jahr ist die Kombüse nicht mehr zu gebrauchen. Deshalb kochen sie auf Deck. An diesem Morgen bewegen sich die Männer mit steifen Knochen. Nachts ist der Wind auf Süd gedreht, er bringt aus der Antarktis zusätzliche Kälte. Der Atem bildet Wolken. Es ist Herbst in Patagonien. Ein neuer Tag beginnt. Er wird sich vom Tag davor nicht unterscheiden und so sein wie der kommende Tag. Es gibt nichts zu tun. Stefan Petresu, der Erste Offizier, hat das Kommando übernommen, seit der Kapitän fort ist. Einzige Aufgabe: Warten auf

Quelle: BEV

Berliner Zeitung**Samstag**
01.07.2000Nr:
Seite:
M5

Neuigkeiten vom Anwalt von ihrem Anwalt, der nach einem Käufer für die Elinka sucht, warten auf die nächste Mahlzeit, den Abend, die Nacht. Hoffen auf den Lohn für anderthalb Jahre Warten und den Rückflug nach Hause. Jeder schlägt die Zeit auf seine eigene Weise tot. Der 24jährige Matrose Zaw Min etwa hat folgende Strategie entwickelt. Morgens, nach dem Beten, meditiert er eine Stunde, am Nachmittag stemmt er zwei Stunden lang selbst gebaute Hanteln, vor dem Abendgebet meditiert er nochmals eine Stunde. So füllt er die Hälfte des Tages. Nachts sitzt er beim Schein einer selbst gebauten Diesel-Lampe in seiner Kabine und liest Bücher über Seerecht und Navigation. Zaw Min will Offizier werden. Auf jeden Fall. "Zwei Jahre habe ich auf der Elinka verloren", sagt er. "Die Langeweile ist das Schlimmste." Ovidiu Christea, der 36jährige Maschinenraum-Offizier, ist jahrelang auf Fischtrawlern um die Welt gefahren und gehört zu den Menschen, die nicht still sitzen können. Gestern hat er aus drei Uhren eine gebaut. Heute hat er nichts zu tun, darum führt er die Brücke des Schiffes vor. "Wir könnten jederzeit losfahren", sagt Christea, "die Maschinen sind in Ordnung." Er greift in eine Tasche seines Blaumanns und zieht aus seinem Portmonee ein Foto hervor. Darauf winkt ein vielleicht acht Jahre altes Mädchen in die Kamera, neben ihr sitzt ein Baby. "Die Kleine ist jetzt anderthalb." Als Ovidiu Christea vor zwei Jahren aus Bukarest aufbrach, war seine Frau schwanger. "Ich soll nach Hause kommen, mit oder ohne Geld, hat sie geschrieben. Aber das geht nicht. Wir können dieses Schiff nicht ohne unseren Lohn verlassen. Dazu haben wir schon zu lange ausgeharrt." Er schaut hinüber zum Land. "Dieses ewige Warten, das zerstört die Familien. Ob meine

Frau auf mich wartet?" Er schweigt. Dann sagt er: "Sie wird warten." Christea geht nach hinten, zum Heck, zu den Ölfässern, der Ersatzkombüse. Sein Pferdeschwanz wippt. Seit zwei Jahren hat er sich die Haare nicht geschnitten. Als er fortfuhr, hatte er kurze Haare, jetzt reichen sie ihm bis zu den Schulterblättern. Niemand darf seine Haare abschneiden. Außer seiner Frau. Wenn er nach Hause kommt, soll sie eine Schere nehmen und den Zopf abschneiden. Ovidiu Christea freut sich auf diesen Augenblick. Er und die anderen auf der Elinka hoffen, dass das Schiff, mitsamt der restlichen 6 000 Tonnen Zucker in den Laderäumen, einen Käufer findet, damit sie ihr Geld bekommen. Bis zu 30 000 Dollar, haben sie ausgerechnet, schuldet der griechische Reeder jedem von ihnen. Sagen sie. Wird das Schiff verkauft, bekommen sie ihr Geld. Dann hat sich das Warten gelohnt. Wird das Schiff nicht verkauft oder für einen Spottpreis, bekommen sie kein Geld. Dann haben sie verloren. Und müssen mit leeren Händen zurück zu ihren Familien. Zweimal hat ein Richter aus Comodoro Rivadavia versucht, den Konflikt durch eine "Mediation" zu lösen. Dabei sitzen alle Parteien um einen Tisch und suchen nach einer außergerichtlichen Einigung. Beim ersten Mal, im Januar 1999, schien eine Lösung in Reichweite. Der peruanische Zuckerbesitzer stellte in Aussicht, der Mannschaft Rückflüge und 80 Prozent des Lohnes zu zahlen. Der rumänische Kapitän lehnte ab, weil er den Versprechungen nicht traute. Die Mannschaft hätte erst das Schiff verlassen und nach Hause zurückkehren müssen, dann erst das Geld bekommen. Die "Mediation" scheiterte. Wenig später machte sich der Kapitän aus dem Staub. Heute tut es der Mannschaft Leid, dass sie damals

nicht den Kapitän überstimmt und das Angebot angenommen hat. Die zweite Verhandlungsrunde, im April 1999, brachte gar kein Ergebnis. Der griechische Reeder versprach, einen Käufer für das Schiff zu suchen. Er fand keinen Käufer. Wieder verstrichen die Monate. Im September wurde eine Zwangsversteigerung durchgeführt. Ein einziger Käufer kam und bot 250 000 Dollar für das Schiff. 100 000 Dollar wären für Gerichts- und Anwaltskosten abgezogen worden, 50 000 Dollar für diverse andere Kosten, 100 000 Dollar wären für die 22 Seeleute übrig geblieben. Zu wenig. Also ersteigerte der Anwalt der Mannschaft das Schiff. Seitdem gehört es eigentlich niemandem. Der Grieche hat es aufgegeben, die Mannschaft konnte nicht einmal den Auktionator bezahlen. Längst hätte eine neue Auktion organisiert werden müssen. Seit September sucht der Anwalt über Agenturen weltweit nach einem Käufer für die Elinka. Bis heute macht er der Mannschaft Hoffnung: 650 000 Dollar seien Boot und Ladung wert. Kurz vor Weihnachten verkündete er in einer Lokalzeitung: Heiligabend sind die Seeleute zu Hause. Jetzt, im Juni, sind sie immer noch auf der Elinka. Deren Wert sinkt, die Kosten steigen. Aber sie vertrauen ihrem Anwalt. Anfangs überwies der griechische Reeder dem Kapitän Geld für Proviant. Das meiste davon habe der Kapitän unterschlagen, sagt die Mannschaft. Weil das Geld unregelmäßig kam und weil es nicht ausreichte, fragten die Seeleute die Fischer im Hafen nach Fisch. Den salzten sie ein und hingen ihn an Wäscheleinen in den Kabinen und auf Deck auf. Oder sie angelten selber von Bord aus. Seit der Zwangsversteigerung kommt kein Geld mehr vom Griechen. Stattdessen lässt der Anwalt Lebensmittel, billigen Tabak und Kaffee auf Kredit liefern. Mit 20 000

Quelle: BEV

Berliner Zeitung**Samstag**
01.07.2000

Nr:

Seite:
M5

Dollar stehen die Matrosen mittlerweile bei den Händlern in der Kreide. Täglich kochen sie sich eine warme Mahlzeit hinten an Heck. Die Matrosen aus Birma essen Reis, die Rumänen Brot, dazu gibt es Gemüse oder Huhn. Wenn Sturm aufkommt, und das passiert häufig in diesen Breiten, dann kann es geschehen, dass sie zwei Wochen lang nicht an Land können. Das bedeutet Hunger. Vor einem Jahr ging den Seeleuten das Gas aus. Um trotzdem kochen zu können, begannen sie, Feuerholz auf einer Müllkippe zu sammeln. Wenig später war das Wasser in den Tanks verdorben, so dass bei den Fahrten mit dem Rettungsboot an Land jetzt immer ein Dutzend Plastikkanister mitgeführt werden. Im März diesen Jahres schließlich brannte der Notstromgenerator durch, so dass das Schiff nachts in völliger Dunkelheit daliegt. Ohne Positionslampen, ohne Licht in den Fluren. Ein Geisterschiff. Jetzt steht der zweite Winter vor der Tür. Der erste war kalt und ungemütlich. Der kommende wird nicht besser werden.

(g+j)

Im vergangenen Jahr schrieb die Mannschaft ein Fax und schickte es an die Internationale Arbeitsorganisation ILO, an die Menschenrechtskommission der argentinischen Gewerkschaften, an die internationalen See-Organisationen. "Wir, die 22 Seeleute der Elinka, befinden uns in einer verzweifelten Lage. Wir warten auf unser Geld, und wir warten auf unsere Repatriierung", begann das Fax, "please help us!" Niemand kam, um ihnen zu helfen. Die rumänische und die birmanische Botschaft haben bis heute keinen Vertreter geschickt. Seit es kalt geworden ist, trägt John, der rumänische Schiffskoch, seine beiden Jeans wieder übereinander. Auch nachts. Ist die äußere Hose dreckig, wäscht er sie und trägt sie dann einige Wochen unter der anderen. Bis die dran ist mit Waschen. Und so weiter. Nur zweimal ist er in den vergangenen 630 Tagen an Land gegangen. "Was soll ich da?", sagt er. "Jeder weiß doch sofort, dass ich einer der Bettler von der Elinka bin. Aber ich bin kein Bettler." John ist 42 Jahre

alt und heißt eigentlich Ionel Dumitrascu. Sein Passfoto, vor vier Jahren aufgenommen, zeigt einen stolzen Mann mit schwarzen Haaren. Jetzt sind die Haare grau, und in sein Gesicht hat sich ein verächtlicher, zorniger Zug geschlichen. Wenn er nicht hinten an den rußigen Feuerstellen hantiert, Kaffee kocht oder Essen vorbereitet, steht John meist an der Reeling, starrt aufs Land. Eine Niederlage in diesem Kampf könnte er nicht ertragen. Doch die Frage muss gestellt werden. Was geschieht, wenn sie ihren Kampf verlieren, wenn sie leer ausgehen, wenn das Schiff am Ende für wenig Geld versteigert wird, weil es alt und schrottreif ist und es niemand haben will, weil es keine Lösung gibt in diesem Fall. Wenn sie am Ende von der Polizei von der Elinka geholt und nach 630 Tagen mit einigen hundert Dollar nach Hause geschickt werden? John schweigt. "Das geht nicht", murmelt er dann. "Eher sinkt die Elinka."