

Ökotransporte mit dem einstigen Naziboot

Der ehemalige bz-Wirtschaftsspezialist Daniel Haller fuhr sechs Monate lang als Matrose auf dem motorlosen Segelfrachtschiff Tres Hombres um die halbe Welt. Sein Buch darüber ist weit mehr als ein Erlebnisbericht: Es ist ein flammender Appell.

Bojan Stula

«Klar zur Wende», heisst das neue Buch von Daniel Haller (67) und selbstverständlich ist damit nicht bloss das nautische Manöver gemeint. Der ehemalige bz-Redaktor und Wirtschaftsspezialist sieht die Zeit reif für einen fundamentalen Wandel in der Schifffahrts- und Seetransport-Industrie.

Nur mit einer massiven Reduktion der gesamten Seefrachtmenge und Aufgabe der teils wahnwitzigen Lieferketten böte sich die Chance – so seine Hauptthese –, die Schifffahrt klimaneutral zu gestalten. Denn dann könnten 130'000 Segelfrachtschiffe die Transporte anstelle der heutigen 51'000 Motorschiffe übernehmen, wie Haller den Segelschiffskapitän Jorne Langelaan zitiert. «Mit Segelfrachtern gegen die Klimakrise» lautet darum der programmatische Untertitel der 370 Seiten starken Darstellung.

Dabei übernimmt Haller den geradezu euphorischen Ausblick von Langelaan: «In welche Richtung die Dinge auch immer gehen werden, wir blicken in eine glänzende Zukunft für Frachtsegelschiffe.»

Würde anstelle der heutigen Containerschiffe und Riesentanker wie im 18./19. Jahrhundert eine «Weltflotte segelnder Frachtschiffe» den Seehandel beherrschen, bedeute dies zusätzlich zur emissionsfreien Fortbewegung viel mehr Arbeit für Seeleute, mehr Aufträge für Werften, mehr Reedereien, mehr Häfen, folglich «mehr erfüllende Arbeitsplätze auf See und Land».

Gefährliches Leben als Segelmatrose

Hallers Erkenntnisse fassen nicht auf grauer Theorie, sondern neben umfangreicher Quellen auf eigenem Erleben: Von November 2019 bis Mai 2020 befuhr der damals 65-Jährige via Nordsee den Atlantik und die Karibik als «Trainee»-Matrose auf dem Frachtsegler «Tres Hombres». Als solcher stapelte er in Dieppe für Martini-que bestimmte Bioweinkisten, wuchtete in Boca Chica in der Dominikanischen Republik Tonnen von Kakaosäcken aus fairer Produktion an Bord oder befüllte in Santa Cruz de la Palma Holzfässer mit dem Rum einheimischer kanarischer Kleinproduzenten.

Dass dieses traditionelle Seemannshandwerk kein ungefährlicher Job ist, musste der Basler am eigenen Leiber erfahren. Einen meterhohen Sturz von einem Decksauf-

bau herab überstand Haller glücklicherweise «nur» mit ein paar gequetschten Rippen. Ein andermal hatte er nicht minder Glück, als er sich in der Segeltakelage verhedderte.



Die «Tres Hombres» befährt als Frachtsegler regelmässig die Nordsee-Atlantik-Karibik-Route.

Vom Kriegsfischkutter zur Frachtbrigantine

Der Passat-Route entlang von Hafen zu Hafen Produkte aus fairem Handel und Bioproduktion zu befördern, ist seit 2009 das Geschäftsmodell der «Tres Hombres». Sie ist einer von zwei Seglern der Reederei Fairtransport aus der niederländischen Hafenstadt Den Helder.

Eine besondere Pointe ist, dass der bloss 32 Meter lange Zweimaster ursprünglich ein deutsches Kriegsschiff aus dem Zweiten Weltkrieg war, welches nun als Friedenssegler und Klimabotschafter die Weltmeere befährt.

«Ehemaliges Naziboot» nennt es Haller deshalb, da es seine Laufbahn als einer der seriell angefertigten, aber äusserst seetüchtigen «Kriegsfischkutter» begann, welche die Kriegsmarine von 1943 bis 1945 als Lückenfüller beispielsweise zur U-Bootjagd oder Bewachung von Seehäfen einsetzte.

Als solche sank die «Tres Hombres» zweimal, wurde aber immer wieder gehoben. 2007 kauften die drei Fair-Trade-Gründer den verrottet in Delft herumliegenden Schiffsrumpf für 3000 Euro und bauten ihn zur Brigantine um. Daher auch der neue spanische Name des einstigen Naziboots.



Während andere im Pensionsalter dem ruhigen Leben frönen, verschrieb sich Daniel Haller (rechts) dem Dasein als Jung-Matrose auf dem Segelfrachter.

Die Zivilgesellschaft soll es richten

Doch Haller ist kein Fantast. Seine Schiffskameradinnen und -kameraden tituliert er liebevoll als ein «paar Verrückte aus Holland», die gegen den «alltäglichen Transportwahnsinn» ansegeln. Den Beitrag der «Tres Hombres» mit ihrer Ladekapazität von 45 Tonnen, also knapp mehr als einem schweren LKW, nennt er kaum mehr als «symbolisch».

Zwischen den tagebuchartigen Reisenotizen in kursiver Schrift flicht der Autor detaillierte Sachkapitel ein, welche die Auswüchse des modernen Seehandels bis hin zur Mentalität in den Vorstandsetagen der Grossreedereien sezieren.

Gerade diese fundiert recherchierten Kapitel führen drastisch vor Augen, weshalb die von Haller erhoffte maritime Wende und Dekarbonisierung – wenn überhaupt – erst dann kommen wird, «wenn sich die Mehrheit der Weltbevölkerung für einen nachhaltigen Lebensstil entscheidet.» Denn diese sei Grundvoraussetzung für die benötigte Reduktion der internationalen Warenströme.

Trotzdem glaubt Haller daran, dass «dem Um-Denken ein Um-Handeln folgen wird». Dabei zitiert er Albert Einstein, wonach man wirklich gute Ideen an der von vornherein ausgeschlossen erscheinenden Umsetzung erkenne. Natürlich erscheine auf den ersten Blick der Rückgriff auf eine mehr als hundert Jahre alte Technologie verrückt: «Der Transport unter Segeln bedeutet dagegen, mit den Kräften der Natur anstatt gegen sie zu arbeiten. Wer oder was ist also verrückt?»

Über 500 Fussnoten und Quellenverweise zeugen vom umfassenden Anspruch dieser Darstellung, welches leicht als neues Standardwerk zu den negativen As-

pekten des modernen Seehandels begriffen werden kann. Es ist zugleich die einzige Kritik, die man diesem ebenso wertvollen wie spannenden Buch machen kann. Man wird von Haller mit derart vielen Fakten, Forderungen und Schlüssen geflutet, dass man sich als Laie leicht in diesem Meer an Argumenten verlieren kann.

Daniel Haller: Klar zur Wende. Mit Segelfrachtern gegen die Klimakrise. Zürich: Edition 8, 2022. 370 Seiten. 25 Franken.