

Reiseliteratur auswerten



1 Mit einem Containerschiff über den Atlantik

Wir verlassen am 8. 11. um 3 Uhr nachts mit unserem Containerschiff den Hafen von Barcelona auf dem Weg nach Brasilien. Das Wetter ist sonnig und windstill. Am Vormittag des zweiten Tages passieren wir die Straße von Gibraltar. Hier begegnen uns weitere Containerschiffe, ein Erdöltanker und ein Erzfrachter.

Am Nachmittag sind wir im Atlantik. Es stürmt und wir haben sehr grobe See mit heftigen Windstärken. Unser Schiff rollt und stampft und die Gegenstände auf dem Tisch rutschen wild umher. Am Abend des dritten Tages passieren wir die Kanarischen Inseln zwischen Gran Canaria und Fuerteventura. Für viele Tage und Nächte werden die Lichter der Siedlungen die letzten sein, die wir auf unserer Reise sehen.

Ab „Waypoint 10“ (28° N/15° W) steuern wir Kurs 206, den wir während der gesamten Atlantiküberquerung bis „Waypoint 11“ (18° S/38° W) beibehalten. Dieser Kurs lässt sich als eine einzige gerade Linie in die Seekarten eintragen, die wir in unserem „Kartenhaus“ an Bord haben. Regelmäßig wird unsere aktuelle Position in den Karten vermerkt. Zur genauen Positionsbestimmung verwenden wir GPS, das uns jederzeit die genaue geographische Länge und Breite unseres Schiffes anzeigt.

Unsere Geschwindigkeit beträgt etwa 18 Knoten. Nordostpassat und Kanarenstrom treiben uns Seemeile für Seemeile voran. Unsere Route folgt dem jahrhundertalten Weg der Entdeckungsreisenden. Rings um uns ist nichts als graublau Wasserwüste mit einer Tiefe von 3000 bis 5000 m. Je mehr wir uns dem Äquator nähern, umso heißer und schwüler wird es – auch nachts. Die Gleichförmigkeit wird nur unterbrochen durch die Delfine, die manchmal unser Schiff umspielen. Am Abend des achten Tages überqueren wir bei Dunkelheit den Äquator.

Seit Samstag, dem 19. 11. 6 Uhr, ankern wir vor dem brasilianischen Hafen von Vitoria. Wir warten auf den Lotsen, der gegen 7 Uhr an Bord kommen soll. Gegen 10 Uhr sehen wir plötzlich ein schnelles Boot mit drei Mann an Bord auf unseren Bug zusteuern. Unsere Befürchtungen, es könne sich um moderne Piraten handeln, die es auf die Container des Schiffes abgesehen haben, bewahrheitet sich Gott sei Dank nicht. Nach ein paar banger Minuten kommt der Lotse an Bord. Nach spannender Fahrt durch die enge Fahrinne bringt er uns sicher zu unserem Liegeplatz. Nun kann mit dem Löschen der Ladung begonnen werden.

2 Kleines Seemannslexikon

Kanarenstrom: Kalte Meeresströmung in dem Bereich der Kanarischen Inseln. Weil der → Nordostpassat das Oberflächenwasser des Atlantik beständig nach Westen treibt, steigen vor der Küste Afrikas die tieferen kalten Wassermassen des Meeres an die Oberfläche und schließen sich der westwärts gerichteten Strömung an.

Knoten: Geschwindigkeitsangabe in der Schifffahrt; ein Schiff fährt mit 1 Knoten, wenn es in 1 Stunde 1 → Seemeile zurücklegt. 1 Knoten entspricht 1,852 km/h. Früher ließ man eine Leine ins Wasser gleiten, in die in regelmäßigen Abständen Knoten geknüpft waren. Durch die Anzahl der im Wasser liegenden Knoten bestimmte man die Geschwindigkeit.

Kurs: Winkel zwischen Ausgangspunkt und Zielpunkt.

Lotse: Amtlich zugelassener Berater, der Schiffe durch besonders schwierige und unfallträchtige Wasserstraßen führt.

Nordostpassat: Ein beständig aus Nordosten wehender Wind etwa zwischen 20° N und dem Äquator. Er treibt die Wassermassen des Meeres im sog. Nordäquatorialstrom nach Westen. Die westwärts fahrenden Schiffe sparen so Treibstoff und Zeit.

Seemeile: 1 Seemeile sind 1852 Meter. Dieser krumme Wert kommt daher, weil 1 Seemeile dadurch ermittelt wird, dass man den Erdumfang am Äquator (40 000 km) durch 360 Grad dann nochmals durch 60 Minuten teilt und den errechneten Wert rundet.

Waypoint: Breiten- und Längenzusammenhang, an dem der → Kurs eines Schiffes geändert wird; vom Steuermann meist in elektronische Steuergeräte eingegeben.



Kaum zu glauben

In den Containerschiffen sind die größten Dieselmotoren der Welt eingebaut: 80 MW Leistung; 28 m lang, 13 m hoch und 2 500 t schwer.

3 Ladeumfang der Container-Schiffe

1960:	800 TEU
1970:	1 500 TEU
1980:	3 000 TEU
1990:	4 000 TEU
2000:	8 000 TEU

TEU = Twenty Foot Equivalent Units = Normgröße eines Containers

Surftipp

www.janmaat.de

Im Unterricht musst du mit vielen verschiedenen Texten arbeiten. Informativ sind beispielsweise Reiseberichte. Es ist gar nicht so leicht, daraus wichtige Informationen zu erschließen. Wie du hierbei vorgehst, erfährst du auf diesen Seiten.

Einen Text auswerten

1. Schritt: Lies aufmerksam die Fragen zum Text und dann den Text selbst.

2. Schritt: Kläre unbekannte Begriffe. Übe dies mit den im Text hervorgehobenen Begriffen.

3. Schritt: Unterteile den Text in Sinnabschnitte – oft sind dies einzelne Absätze – und finde dafür jeweils eine geeignete Überschrift.

4. Schritt: Fasse die wichtigen Bemerkungen jedes Sinnabschnitts in kurzen Aussagen zusammen und notiere sie geordnet unter den entsprechenden Überschriften. Achte dabei auf Ortsangaben, auf Beschreibungen, z. B. der Natur, von Menschen und Dingen. Bei einer Reisebeschreibung hilft auch eine Kartenskizze, in die du die Reiseroute einzeichnest.

5. Schritt: Bereite dich mithilfe dieser geordneten Übersicht darauf vor, deine Ergebnisse vorzutragen.

1 Verfolge die Reise des Schiffes auf einer Atlaskarte.

2 Beschreibe die Eindrücke, die diese Schilderung einer Seefahrt auf dich macht.

3 Versuche, die unbekanntesten Begriffe im Text zu klären, die nicht im Seemannslexikon auffindbar sind.

4 Beantworte folgende Fragen:

– Was bedeutet „sehr grobe See“?

– Wie viel Kilometer legt das Schiff bei 18 Knoten in einer Stunde zurück?

– Warum braucht man GPS?

– Was ist der Kanarenstrom, was der Nordostpassat? Was haben diese mit der Schifffahrt zu tun?

– Wozu braucht man als ausgebildeter Seemann einen Lotsen?

5 Zeichne zur Tabelle 3 ein Kurvendiagramm.