

Cargo Domizil oder mit 22'000 PS über den Atlantik



Entstanden war das Ganze aus lauter Langeweile, oder mindestens aus genügend Zeit. Wir waren wieder mal kurz mit unserem Dinghi zu Besuch im halb leeren *Phare Bleu* und Heidi nahm ein paar Segelhefte aus der Bibliothek mit. Darin fand sie das Inserat über Frachtschiffreisen und begann sofort zu surfen (im Internet auf der *zwöi* in der auf Grenada einzig ausgebuchten *Whisper Cove Marina*).

Unsere Flüge in die Schweiz waren ja schon gebucht und wir machten die *zwöi* sturmsicher und instruierten Jean-Pierre, der sich im Hurrikan – Fall des Falles um unser Schiff kümmern würde.

Die diesmal fast zwei Monate Aufenthalt in der Schweiz schmolzen dahin und Heidi griff wieder in die Tastatur ihres Laptops. Diese Idee mit der Frachtschiffreise anstelle eines einfachen Rückfluges liess uns nicht mehr los. Letztendlich stellten wir dann fest, dass wir dieser Cargo Domizil – Idee etwas entgegenkommen mussten; die in Frage kommende Route verlief von *Le Havre* nach *Martinique*. Dann halt nicht ab *Marseille* oder *Genua*, sondern Anlauf holen, quer durch Frankreich, am *Ärmelkanal*. Noch einmal darüber Schlafen und beim nächsten Erwachen war alles klar: so muss es sein.

Die Reise wird gebucht über www.zylmann.de. Es soll die *CMA CGM Fort St. Louis* sein. Schiffe dieser Gesellschaft fahren einmal pro Woche. Einschiffen voraussichtlich am achten August, voraussichtlich in *Le Havre*. Ein Franzosenschiff, da soll das Essen besser sein. Verlangt wird dann noch ein vom Arzt unterzeichneter Fragebogen, da an Bord kein Mediziner mitreist. Als der Fragebogen per Post (!!) eintrifft, fragen wir bei unserer Hausärztin um einen Termin nach. Der nette Anrufbeantworter meint aber hartnäckig, dass seine Chefin in den Ferien sei. Die Stellvertretung hat natürlich nur auf uns gewartet, am vorgeschlagenen Termin sind wir bereits auf hoher See. Hoffentlich.

Jetzt wird es doch noch knapp. „Nein, warten Sie, ginge es Ihnen morgen um 08.30?“ Klar geht das. Es ginge auch 08.15. Ist eh Mitten in der Nacht, aber wer sich Nachtwachen gewöhnt ist....Der Arzt meint dann, dass er mit uns kein Geschäft machen kann und haut den Stempel auf das Papier. Witzbold. Wir sind zweimal erleichtert, das Attest ist unterzeichnet und wir scheinen gesund zu sein. Also nix wie weg.

Jetzt haben wir also den achten August zum voraussichtlich einschiffen und den Abgabetermin unseres Mietwagens am fünften am Flughafen Zürich. Den lassen wir so stehen. Man soll ja etwa zwei Tage vor dem einschiffen schon mal in die Nähe reisen.

Und wieder einmal Koffer packen und wieder einmal Übergewicht. Wieso denn? Wir haben doch gar nichts gekauft. Nur etwas Farbe, eine Zange, einen Gasfernschalter, zwei Lautsprecher, ein Kilo Notfalldichtungsmasse, Hosen, Bücher, Schoggi,.....Auf dem Dampfer kein Problem, aber spätestens mit dem Flieger ab *Martinique*.

Ade liebe Leute, vielen Dank für alles, ade teure und manchmal schöne Schweiz. Die Autoabgabe verläuft reibungslos, Vermieter war dieses Mal *Firefly*, gefunden auf www.billiger-mietwagen.de . Pause. Der Zug geht erst in gut einer Stunde. Zweimal umsteigen, einmal in Zürich HB, einmal in Paris, mit wechseln des Bahnhofs. Das Internet liefert uns die Verbindung. Mit der Metro, Linie 14. Alles kein Problem, ausser dass wir unser Gepäck kaum durch die Gates der Metro bringen. Die Umsteigerei hat geklappt, wir sitzen im letzten Zug, zu zweit in einem Achterabteil für schmale Franzosen. Es ist gemütlich, die Fahrt nach dem TGV bis Paris schon fast beschaulich. Unser Hotelzimmer ist gebucht, mitten im alten Stadtviertel im *Art Hotel*. Die Distanz dahin schaffen wir zu Fuss, nicht ganz zwei Kilometer, wir sind ja bis jetzt nur rumgesessen. Na dann los, auf zu ersten Eindrücken, die Sonne steht noch hoch, geht hier erst gegen zehn Uhr abends unter. Das Übergewicht rumpelt auf kleinen Rädchen hinter uns her. Trottoir rauf, Trottoir runter. Angekommen. Das Hotel ist da, unsere Reservierung auch, also rein mit dem Gepäck und wieder raus auf die Strasse, eine Nase voll nehmen. Und wir spüren es gleich: *Le Havre* gefällt uns.



La plage

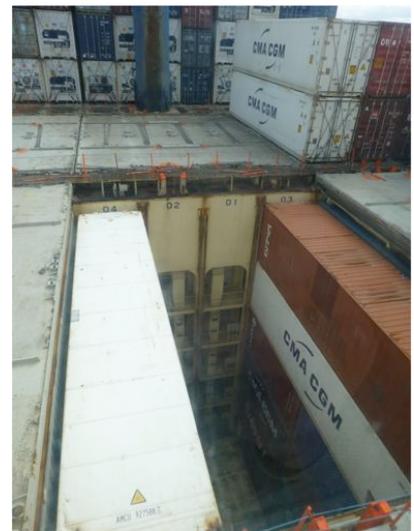
Diese Grosszügigkeit. Keine Touristenstadt. Viel Platz und Plätze, weite Parks, kleine Kneipen, Bistros. Und dann das Meer, eine Uferpromenade mit unzähligen Restaurants und sauber ausgerichteten Strandhütten. Die Franzosen flanieren rauf und runter, palavern, essen Moules marinières, wir auch. Köstlich. Die Sonne geht jetzt doch noch unter, über dem Meer. Einige Frachter ziehen ihre Bahn. Ist die *Fort St. Louis* dabei? Ist sie nicht. Das wissen wir. Dank moderner Technik, genannt AIS, können wir auf unserem neu erworbenen iPad den Standort „unseres“ Schiffes verfolgen. Sie liegt noch in *Dünkirchen*, später fährt sie die *Seine* hoch, bis fast nach *Rouen*. Dieser Ozeandampfer? Es muss so sein, unser Gerät zeigt es an. Dann die Info, dass wir einen Tag später, also am neunten August einschiffen können, in *Le Havre*. Alles klar, alles bestens.



Le Havre

Freitag 09.08.2013 / Tag 1

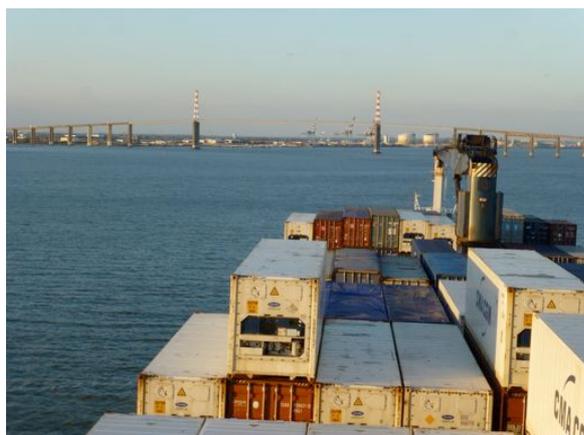
Vormittag Einschiffen auf der *CMA CGM Fort St. Louis*. Nieselregen. Normandie. Bienvenue chez les ch'tis. Kabine bezogen. Owner's Cabine! 2 Betten, 2 Pulte, 1 Couch, 2 Bullaugen. Erstes Mittagessen, 4 Gänge, 2 Flaschen Wein auf dem Tisch. Ladung aufnehmen. Am Abend auslaufen. Ausser uns 3 Gäste. Speed 21 Knoten. Der Lotse steigt aus. Scheissjob, schon bei ruhigem Wetter.



Samstag 10.08.2013 / Tag 2

Am Abend einlaufen in *St. Nazaire*. Unter der Brücke hindurch. Weitere Ladung aufnehmen. Gäste verlassen das Schiff. Der Kapitän heisst Jean-Baptiste Bories. Es ist sein erstes Kommando als Kapitän. 33 Mann Besatzung, respektive 32 Mann, der Chief Engineer ist eine Frau, Marie-Caroline Guillou. 14 Franzosen, 15 Rumänen, 4 Inder. Die

Franzosen sprechen französisch und englisch, die Rumänen auch, allerdings in umgekehrter Reihenfolge. Die Inder sprechen gar nicht, wackeln allenfalls mit dem Kopf.



Sonntag 11.08.2013 / Tag 3

Die *Fort St. Louis* läuft am Mittag aus. Als wir um 12.20 noch nicht am Tisch sitzen (Mittagessen um 12.15), ruft Jaques, unser Kellner schon an. Ordnung muss sein. Wir haben zwei neue Gäste, wir sind also zu viert über den Atlantik. Nur noch 19 Knoten Fahrt. Sie ist etwas schwerer geworden. 6 Container unter Deck, 4 bis 5 über Deck, maximal 6, die 2 untersten Container auf Deck werden querverstrebt, der Rest steht „lose“ darauf.

Zollfreie Ausgabe von Alkohol und Zigaretten durch den Kapitän. Wir nehmen 12 Dosen Cola. Uhr eine Stunde zurückgestellt.

Montag 12.08.2013 / Tag 4

Erster Tag auf offener See. Uhr eine Stunde zurückgestellt. Super Wetter, blauer Himmel, Wind ca. 14 Knoten von Steuerbord achtern. Biskaya vom Feinsten.

Speisekarte: am Morgen normales petite déjeuner, am Mittag Vorspeise, Hauptspeise, zum Dessert Weichkäse und dann Früchte oder etwas Süßes. Am Abend nochmals dasselbe. Und das die ganzen 13 Tage. Immer mit Sauce, immer Fleisch oder Fisch. Keine Teigwaren. Das essen nur die Italiener.

Sicherheitsinstruktion.

Schiffsdaten: 20'000 Tonnen Schiff, 10'000 Tonnen Zuladung = 2'300 Container, wir haben 1'700 Stück geladen. Alle 12 Minuten muss ein Signal quittiert werden, sonst kommt die Freiwache auf die Brücke. 2 Mann auf Wache, Wechsel klassisch alle 4 Stunden. 2 Radar, VHF Kanal 16, das Wetter kommt als Fax von der Reederei. Älteres AIS als Meldung, aber nicht auf dem Bildschirm .

16.15 Uhr: der Alarm geht los. Ist Nur eine Übung.

19.00 Einladung zum Apéro beim Kapitän. Es gibt Champagner in der „Bar“.



Die Brücke



Überlebensanzug

Dienstag 13.08.2013 / Tag 5

10.00 Uhr, Führung durch Chief-Engineer Marie-Caroline Guillou. Die Hauptmaschine hat 8 Zylinder und 22'000 PS, ist eine „Zweitaktmaschine“ mit maximal 88 Umdrehungen pro Minute. Getriebe gibt es keines, also auch keinen Leerlauf. Wenn die Maschine läuft, dann läuft sie. Vorwärts oder rückwärts. Verbrauch 60-100 Tonnen Schweröl pro Tag. Das Öl wird vor Gebrauch auf 130 Grad aufgeheizt, gefiltert und zentrifugiert. Für den Bordbetrieb gibt es vier Generatoren, Bug- und Heckstrahlruder werden elektrisch angetrieben. Jetzt sind zwei Generatoren in Betrieb, auf dem Rückweg alle vier, zur Kühlung der Bananencontainer. Schiffsbreite 32,5 m, Tiefgang zehn Meter. Sie passt also durch den Panamakanal. Dieses 2'000 Containerschiff ist (relativ) klein, die grossen haben 10'000 Container und 16 m Tiefgang. Im Moment sind 15 Alarme auf dem Bildschirm aufgelistet. Es gibt redundante Systeme. Der Spardruck ist auch hier spürbar, die Reederei bewilligt lange nicht alle vorgeschlagenen Reparaturen.

Die Kommandozentrale ist klimatisiert. Wegen der Elektronik, nicht wegen den Menschen. Im Motorenraum schlägt uns eine unglaubliche Wärme entgegen, der Lärm ist ohrenbetäubend. Alle tragen Gehörschutz, Kommunikation ist nur mit Zeichensprache möglich. Da soll einer sagen, ein Maschinist sei nicht ganz gebacken. Vielleicht tatsächlich nicht, aber niedergegart ist er auf jeden Fall.

Kleine Rechnung: wie gross ist unser Tagesanteil am Spritverbrauch? 30'000'000 kg Schiffsgewicht, 80'000 kg Schwerölverbrauch, 240 kg Heidi und René mit Gepäck: $80'000 / 30'000'000 \times 240 = 0,64 \text{ kg/Tag}$. Bei einem Speed von 19 Knoten pro Tag kommen wir damit 456 Meilen voran. Ganz schön effizient. Und ein schönes Etmal aus Seglersicht (Etmal oder Tagesetmal ist die Strecke, die ein Schiff in 24 Stunden zurücklegt). Das sind interessante Zahlen, denn René bastelt an einem Vergleich, wie wir denn so im Vergleich zur angestrebten 2'000 Watt – Gesellschaft stehen.

Die Fort St. Louis ist zehn Jahre alt und wurde in Taiwan in 8 Monaten gebaut. Uhr eine Stunde zurückgestellt.





kleiner Chief-Ing.....



.....grosse Maschine



das oberste von drei Stockwerken

Mittwoch 14.08.2013 / Tag 6

Morgenessen um 07.15 Uhr. Wir passieren die Azoren, zwischen Flores und Faial, sehen aber kein Land. Windstille. Azorenhoch.

Toilette und Klimaanlage funktionieren nicht mehr. Super, jetzt wo es langsam wärmer wird. Zwei Alarme mehr auf der Chief-Ing. – Liste??

10.00 Uhr: Toilette und Lüftung funktionieren wieder.



Am Heck der Fort St. Louis



Hier geht's zum Vorschiff

Donnerstag 15.08.2013 / Tag 7

Steward Adrian macht wie jeden zweiten Tag unser Zimmer. Auf Passagierschiffen verdiente er 1'200 Euro in Griechenland bis die Griechen Leute aus Asien anstellten, zu einem Lohn von 800 US-Dollar. Uhr eine Stunde zurückgestellt.

Freitag 16.08.2013 / Tag 8

Auf dem Vorschiff ist es absolut ruhig. Kein Motorengeräusch ist zu hören, nur leise das Wasser, wenn wir uns über das Schanzkleid beugen. In unserer Kabine grummelt es immer, im Hafen leiser von den Generatoren, unterwegs spürt man die Vibration des Hauptantriebes, da legen wir beim lesen im Bett gerne das Kopfkissen an die Wand, sonst rumpelt es zu fest. Zum schlafen genial. Zu fühlen, dass wir unterwegs sind und andere die Verantwortung haben und Wache schieben. Ab und zu sehen wir Wale und immer fliegende Fische. Einmal Sichtkontakt mit einem anderen Frachter, sonst sind wir alleine unterwegs. Uhr eine Stunde zurückgestellt.



Auf dem Vordeck: mit Helm und nach Abmeldung auf der Brücke. Die Ankerkette und der Zahn der Zeit.



Freude herrscht



Containerschlucht

Samstag 17.08.2013 / Tag 9

Das Mittagessen wiederholt sich zum ersten Mal: Entrecôte und Pommes. Wir wollen nicht klagen.

Um 16.00 Uhr gurgelt es in den Abläufen, dann treibt uns ein Gestank wie zehn tote Ratten aus der Kabine. Die Ablaufleitung ist undicht und wird repariert. Der Architekt weiss Rat: Siphons wieder füllen. Nach dem Nachtessen ist alles wieder i.O.

Uhr eine Stunde zurückgestellt. Jetzt haben wir die Zeit des Ankunftsortes, es kann also nicht mehr lange dauern.

Sonntag 18.08.2013 / Tag 10

Morgens um 06.30 Uhr reduziert die Fort St. Louis ihren Speed von 19 auf 13 Knoten. Geplante Ankunft in *Pointe à Pitre* auf *Guadeloupe* mit Übernahme des Lotsen morgen um 05.00 Uhr. Noch 300 Seemeilen. Das sollte hinlänglich sein.

Es gibt Croissants und Pain Chocolat zum Morgenessen. Ah, es ist ja Sonntag!

Übrigens: Anfangs Reise werden 1'000 gefrorene Baguettes geladen.

Super Matratzen, auf denen wir schlafen. Wir gehen der Sache auf den Grund: 16 cm Schaumstoff mit hartem Kern und weicher Auflage auf einem Holzbrett. Das ist alles! Wir haben selten so gut geschlafen.

Montag 19.08.2013 / Tag 11

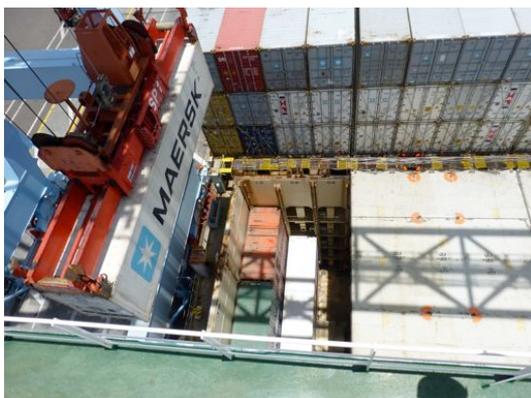
05.00 Uhr: die *Fort St. Louis* ist nach ein paar tausend Meilen und einem Atlantik praktisch auf die Minute am Checkpoint und der Lotse kommt an Bord. Anlegemanöver. Wir nehmen unsere Reisepässe in Empfang und lassen ein Taxi kommen. Mit Pass, Bordausweis und Telefonnummer unseres Schiffes ausgestattet, hechten wir auf dem Umschlagplatz von Container zu Container und versuchen, nicht überfahren zu werden. An der Abschränkung zum Hafengelände wartet das Taxi und bringt uns nach *Pionte à Pitre*. Klima Typ Grosswäscherei und Farben, Farben, Farben.



Das Leben in *Pointe à Pitre*

Dienstag 20.08.2013 / Tag 12

Hafentag. Die *Fort St. Louis* ist am Ladung löschen. Das heisst nicht, dass die Ladung brennt, sondern dass sie ausgeladen wird.



Die Mannschaft hört man heute kaum. Gestern war Ausgang, heute wird gelitten. Wir bleiben an Bord. Die *Fort St. Louis* ist uns Land genug und wir kommen ja wieder, mit der *zwöi*.

20.30 Uhr auslaufen Richtung *Martinique*. Für diese eine Nacht sind wir sieben Passagiere. Eine dreiköpfige Familie ist für die Strecke nach *Martinique* zugestiegen.

Mittwoch 21.08.2013 / Tag 13

Praktisch wieder auf die Minute laufen wir in *Fort de France* ein. Hier kennen wir uns aus. Die Koffer sind gepackt, nochmals ein wehmütiger Rundblick durch die Kabine und wir melden uns bei Käpt'n Bories ab. Der verabschiedet uns sogar mit ein paar Brocken in Deutsch.

Fazit der Überfahrt: jederzeit wieder!

Wir verholen ins Hotel *L'Imperatrice* und leisten uns ein Zimmer „Superieure vue sur la Savane“. Und das ist es auch.



„Superieure vue sur la Savane“



Mit wieder einmal Internetzugang buchen wir den Flug von *Martinique* nach *Grenada* bei der Fluggesellschaft *Liat*. Und schlucken zweimal leer beim Preis, gut 500 US – Dollar. Für uns beide. Keine Alternative. Flug morgen 10.00 Uhr mit umsteigen auf *Barbados*. Wir bestellen an der Réception ein Taxi auf morgen acht Uhr und mailen unsere Ankunft der *Whisper Cove Marina*. Postwendend kommt die Antwort: Chauffeur Harry wird uns am Flughafen *Grenada* in Empfang nehmen.

Und jetzt kommt es wieder, das Problem mit dem Übergewicht. Gut, die Schokolade ist inzwischen gegessen und verteilt unter der Mannschaft der *Fort St. Louis* und ein paar gelesene Bücher finden den Weg in die Bordbibliothek. Also tarieren wir unsere Taschen auf 22,5 kg aus und stopfen den ganzen Rest ins Handgepäck. Ist zwar auch limitiert, aber selten kontrolliert. Unsere Arme reichen fast bis zum Boden.

Donnerstag 22.08.2013

Das auf 08.00 Uhr bestellte Taxi kommt nicht. Nachfragen. Vergessen! Telefonieren. Der Flug geht um zehn! Das Taxi kommt. Einchecken. Schuhe ausziehen. Koffer aufmachen. Was ist das? Farbe. Das geht nicht. Im aufgegebenen Gepäck ginge es. Das ist aber schon aufgegeben und der Eincheckschalter geschlossen. Was jetzt? Meine schönen zwei Liter *Gummipaint*! Zurück an die Gepäckkontrolle. Und was jetzt? Alle schauen irgendwohin, nur nicht zu mir. Heidi ist schon durch und wartet. Meine Kontrolleuse macht aus der Hüfte eine versteckte Winkbewegung. Soll ich? Ja, ich laufe einfach weiter. So geht das? So geht das. Manchmal. Und schon stehen wir vor diesem Kinderflugzeug. Die Sicherheitsinstruktion geht im Propellerlärm unter. Aber wir heben ab.

Kurz rauf, und schon wieder runter. Barbados. Transitschalter. Schuhe ausziehen, Kontrolle des Handgepäcks. Kontrolle des Handgepäcks? Aber wir kommen doch gerade von diesem Flieger da draussen. Kontrolle des Handgepäcks! Was ist das? Farbe. Farbe? Geht nicht. Aber bis jetzt ging es doch. Farbe geht nicht! Aber.....Farbe geht nicht!! Ich beisse auf Granit. Oder auf Marmor. *Nero assoluto*.

Die Farbe bleibt also da. Sie ist jetzt von der Produktion in Italien nach Deutschland in den Seglerladen gereist, von dort in die Schweizerfiliale nach Zürich, persönlich abgeholt und jetzt bleibt sie keine Stunde vor dem Ziel hängen...

Andererseits: selber Schuld. Es ist eine Flüssigkeit und definitiv mehr als hundert Milliliter. Und wenn man bedenkt, was sonst noch alles in dem Koffer war. Zum Beispiel ein Kilo *Stay afloat*, eine Dichtungsmasse für Notfälle aus Paraffin. Sieht ähnlich aus wie Plastilin. Oder wie Plastiksprengstoff.

Verspätung. Noch mehr Verspätung. Ein Einheimischer meint, letzte Woche wären daraus zehn Stunden geworden. Schöne Aussichten. Dann, nach zwei Stunden geht es doch voran. Der Flieger ist voll, der Pilot hoffentlich nicht. Dasselbe wie vorhin, kurz rauf, dann wieder runter. Beim Anflug die *Clarks Court Bay*. Es ist noch nicht vorbei. Der Zoll nimmt uns raus. Diskussionen. Das ist alles für *ship in transit*, wir führen nichts ein. Haben Sie Rechnungen dabei? Ja, hier. Und hier. Nein, das nicht mehr. Die Farbe mussten wir in Barbados lassen. Nochmal: wieso muss ich Zoll bezahlen, wenn ich in Grenada mit den Schiffspapieren zollfrei einkaufen kann? Es ist einfach so. Zahlen Sie cash? Wie viel ist es denn? 67 Dollar. EC oder US? EC. Also etwa 25 Franken. Auf die kommt es jetzt auch nicht mehr an. Und jetzt nichts wie raus hier. Harry ist bestimmt schon lange....nein, da steht er ja. Seit Stunden? Nein. Als er von der Verspätung hörte, fuhr er auf den nächsten Hügel und als er den Flieger kommen sah, machte er sich wieder auf den Weg. So geht das.



Die Flieger der *Liat*. Der umständlichste Teil der Reise.



Wieder „Zuhause“.

Herzliche Begrüssung in der *Whisper Cove Marina*. Die *zwöi* ist noch da, unversehrt und trocken. Kein Schimmel, gar nichts. Dank dem selber eingebauten Sandwich? Den Dorade Lüftern? Dass sie im Wasser lag und nicht an Land? Keine Ahnung. Luken auf, etwas Wärme ablassen, das Thermometer ist bei 40 Grad am Anschlag, die Skala geht nicht weiter.

Und was gibt es zum Nachtessen? Spaghetti!

Herzliche Grüsse aus Woburn (Clarks Court Bay), Grenada am 07.09.2013

Heidi und René

P.S. unser Tipp: das Buch „Finsteres Glück“ von *Lukas Hartmann*. *Diogenes Verlag*