

# Nach Kanada mit dem Frachtschiff

## Visit Canada with a freighter

### 1.Kapitel: Vorbereitungen

Vorbemerkung: Wir sprechen in diesem Bericht nicht von Kreuzfahrt-Schiffstouristik mit aller Völlerei und Pflichtprogrammen, sondern von individueller Frachtschiffreise auf unterschiedlich großen Frachtern (Containerschiffen, Stückgutschiffen, Massengutfrachtern und evtl. auch Bananen-Carriern auf allen Weltmeeren). Anzahl der Passagiere um die 4-10

Passagieralter max. 79 , teilweise weniger; in jedem Falle ist ein Gesundheitszeugnis vorzulegen, welches nicht älter als 30 Tage vor Reisebeginn sein darf.

#### Wie alles anfang

Schon vor Jahren hatte ich –selbst Senior 70+ im März 2007- das eine oder andere Buch zu diesem Thema gelesen, besonders natürlich über die Versorgungsschiffe in der Südsee, also z.B. die bekannte Aranui 3, aktueller Nachfolger der bisherigen Aranui´s. Aber in Zeiten, wo man als Selbständiger noch sein Brot verdienen muss, hat man für die Langsamkeit noch nicht die richtige innere Einstellung, da heißt es dann mal eher nach Bali, Südafrika, USA und natürlich das Europa näher liegende Mittelmeer mit seinen Inseln und dortigen Schönheiten. Und alles per Flieger, es muss ja schnell gehen. So vergehen wieder einige Jahre, man wird älter, ist Ruheständler und da kommt zufällig wieder ein Bericht im Fernsehen oder in der Zeitung oder....oder....-und man wird hellhörig.

Das wolltest du doch auch schon mal ins Auge fassen, sagt man sich.

Flugs wird das Internet bemüht, man recherchiert und wird fündig.

Ein Buch muss her: „Reisen mit dem Frachtschiff“ von Hugo Verlomme, fast schon ein Klassiker, oder auch „Schiffahrt weltweit“ von Petzold über Meere, Schiffe, Hafenstädte. Man liest und liest und wird immer stärker getragen von dem Gedanken: Ja, das mache ich!

Da das eben erwähnte Buch auch eine große Menge an Informationen über Schiffe, Schiffahrtsgesellschaften und natürlich Reedereien beinhaltet, werden eben diese angeschrieben und um Auskünfte angegangen. Aber was heißt „schreiben“ bei einem Senior, der sich seit Jahren auf die Fahne geschrieben hat, andere Senioren (das sind Leute über 55 oder besser über 60) noch mit der Computerei vertraut zu machen? Dieses „schreiben“ ist hier natürlich mit epost oder E-mail zu übersetzen. Und da sind wir schon bei einem Dilemma, welches zwar nichts mit einem Bericht über das Thema „nach Kanada mit dem Frachtschiff“ zu tun hat, aber leider erwähnt werden muss.

Der Autor ist Mitglied im **Verein Deutsche Sprache** und eigentlich sich selbst und eben dieser Mitgliedschaft verpflichtet, die deutsche Sprache so gut wie möglich umzusetzen. Aber wenn man Computer-Trainer ist, dazu noch nach Kanada will, ist es fast sicher, dass es zu einer Sprach-Kollision kommen wird. Daher mögen die geneigten Leser verzeihen, wenn das eine oder andere Wort versehentlich oder gewollt in Englisch (weit schlimmer: in Denglisch) daherkommt. Ich versuche, bestmöglich in Deutsch zu schreiben, was speziell bei der Computerei nicht einfach ist.

Es geht also mit dem Anschreiben per epost (nochmals: das ist die allen bekannte E-mail. Wir bleiben daher bei dem weltweit bekannten Wort E-mail, denn es hat sich bereits einen Platz im Duden gesichert) an die Reedereien weiter und so bekommt man heraus, wer wohin fährt. Hier muss man sehr stark unterscheiden zwischen dem Reeder und der Charterfirma, die das Schiff chartert. Der Reeder stellt das Fahrzeug (also das

Schiff), wäre vergleichbar mit dem Autovermieter, der Charterer ist der Mieter des Wagens (in aller Regel also der Fahrer). Und der bestimmt, wohin die Reise geht, also – bleiben wir bei meiner Reise- von Genua nach Montreal. Eigentlich wollte ich bis auf die „Great Lakes“ – also die Grossen Seen- fahren, aber da sind inzwischen fast alle Routen aufgegeben worden und es gibt evtl. noch 2-3 Abfahrten aus Europa mit einem polnischen Stückgut-Frachter, aber die Termine sind so ungewiss wie das Wetter im Atlantik. Bekommt der Kapitän unterwegs eine Anweisung der Reederei, einen Hafen in Afrika anzufahren, um Ware aufzunehmen, geschieht das so und der Passagier.... muss mit !! Aus einer geplanten 2- oder 3-wöchigen Fahrt wird dann plötzlich eine Tour von 2 Monaten. Ausstieg natürlich in jedem Hafen möglich zwecks Rückflug.

Weiter im Text: Warum ausgerechnet Genua ?? Das eben ist Sache des Charterers.

Wenn der regelmäßig Ware aus Italien nach Kanada zu transportieren hat und vic versa, also umgekehrt, dann nimmt er eben einen italienischen Hafen und Genua ist ein leistungsfähiger und altbekannter Hafen.

Was wiederum heißt das für einen Interessenten, der mitfahren möchte?

Auf nach Genua !!

Aber soweit sind wir noch nicht.

Aktuell sind wir erst bei der Recherche im Internet zu den Möglichkeiten dieser Fortbewegungsart überhaupt, und dazu nutzen wir die recht guten Angaben aus dem Buch von Verlomme mit dem umfangreichen Adressregister.

Im Grunde gibt es gar nicht soviel a) Reedereien und b) Charterer, die Passagiere mitnehmen.

Die Anzahl der Reedereien ist übersehbar, die der Charterer ist etwas größer. Die größte Reederei weltweit, Maersk, nimmt trotz der vielen weltweit agierenden Schiffe unter diesem Namen, keine Passagiere mit. Das ist eine generelle Entscheidung des Managements, denn das, was die Passagiere dem Reeder einbringen, sind „peanuts“, das ist für die Portokasse.

Nun ja, auch wenn die Anzahl der Interessenten für eine solche Reise steigt, der zur Verfügung stehende Platz ist irgendwie limitiert, ja er wird eher abgebaut denn aufgebaut. Man sieht das an der Rückantwort einer Schiffsagentur in Montreal, die ich nach weiterführenden Frachtern von dort auf die Großen Seen ansprach: Kein Frachter mehr mit Passagieren, Sicherheitsbedenken, Restriktionen in amerikanischen Häfen (Visa-Pflicht).

Und dann, ja dann spielt ja noch ein sehr großer Faktor eine Rolle: Wohin soll die Reise gehen ? Jetzt wird es interessant, denn hier muss man eine Klassifizierung der Schiffstouristen wohl oder übel ins Auge fassen: Diejenigen, die für eine gewisse Zeit nur diese Frachtschiffreise machen wollen, in den angelaufenen Häfen den aus der Liegezeit resultierenden Landgang zwecks Kennenlernen von Land und Leuten nutzen und dann zum nächsten Hafen weiterschippern, oder den Landratten, die sich mitnehmen lassen wollen zum Fernziel, um dort an Land zu gehen zwecks weiterer Tour im Lande selbst. Und ein weiterer Punkt –ja eigentlich der Hauptpunkt- ist die zur Verfügung stehende Zeit.

Ein Frachter düst nicht mit QM2-Tempo durch die See, er ist darauf angewiesen, seine teure Fracht möglichst unfallfrei-verlustfrei von A nach B zu bugsieren. Mit anderen Worten: Solch ein Schiff „macht“ etwa 14-18 Kn (Knoten) und das bedeutet bei 1,85 km/kn = 26 – 33 km/Stunde. Und immer gilt eins: Die Fracht hat überall Vorfahrt! Der Passagier ist Beiwerk.

Die Bananendampfer –das ist wohl jedem klar- müssen schneller sein, sind sie auch und daher schippert diese Art Schiff (bekannt ist die Horn-Line mit ihren schneeweißen Schiffen) auch mit etwa 20-24 kn (bis 40 km/h) durch die Weltmeere, hier eben auf der Strecke Europa-Mittelamerika (Dollar-Bananen).

Ein kurzer Blick zurück zur Vorbemerkung: Welche Art „Transporter“ für Sie persönlich die richtige ist, sollte nicht so stark in den Vordergrund gestellt werden, vielmehr die

Frage, welche Gegend auf der Weltkarte will ich sehen. Denn davon hängt auch die Zeit auf den Meeren ab. Ab Europa durch den Suezkanal nach Asien (Singapur, Taiwan, China) ist mit Reisezeiten von 28 Tagen zu rechnen – one-way! Hin und zurück sind es dann um die 56 Tage, das geht aber hoch bis an und über 80 Tage!

Europa-Südafrika etwa belegt eine Zeitspanne von 49 Tagen hin und zurück.

Europa-Südamerika muss mit 35 Tagen einkalkuliert werden, will man sogar an die Westküste, also durch den Panama-Kanal, sollte man 74-76 Tage als Urlaubszeit bei seiner Firma beantragen. Alle Reisen kann man als Einweg-Reisen planen und buchen, dann muss eben am Zielort ein Rückflug einkalkuliert werden. Das hat den Vorteil, dass man noch ein paar Tage oder Wochen im Zielland umher reisen kann.

Und der letzte Satz bringt mich direkt zu einem ebenfalls sehr wichtigen Hinweis:

### **Das Gepäck**

Theoretisch können Sie sogar einen PKW mitnehmen auf eine solche Frachtertour, wenn Sie das vorher mit der Reederei absprechen und am Zielort direkt am Kai angedockt werden kann. Das ist aber sicher eine absolute Ausnahme, es sei denn, Sie wollen mit der Frachterreise einen längeren Aufenthalt im Zielland verbinden.

Gehen wir also von normalen Gegebenheiten aus, das ist eine Urlaubsreise.

Nun, da muss man wieder den Blick zurück werfen, auf das vorherige Kapitel: Rundreise oder one-way. Generell dürfen Sie soviel Gepäck mit an Bord nehmen, wie Sie wollen, wenn es sein soll, auch ein Auto! Aber ist „wollen“ und „nutzen“ immer identisch?? Bei einer Rundreise spielt das sicher keine Rolle, da nehmen Sie –wenn es Ihnen Spaß macht- eine ganze Seekiste mit. Schließlich besteigen Sie im Abfahrtshafen ein Schiff und verlassen es nach vielen Tagen auf See wieder im Zielhafen, was in der Regel der Abfahrtshafen war.

Anders sieht es aus bei den Etappen-Fahrten, also one-way. Das übrigens braucht nicht unbedingt ab Heimat-Ablegehafen zu sein. Gerade bei Ostasienfahrern kann man beispielsweise in Colombo/Sri Lanka von Bord gehen, macht eine Etappe durch das Land, jüngere Leute also eine Trekkingtour z.B., und checkt in einem anderen Hafen, der entweder von der gleichen oder aber einer anderen Linie angelaufen wird, wieder ein. Das ist alles nur eine Frage der Logistik und Absprache zwischen den Reedereien und dem Fahrgast.

Aber diese vorletzte Zeile dürfte schon den einen oder anderen stutzig werden lassen: Seekiste ? Trekkingtour ? Natürlich verträgt sich das nicht und damit sind wir beim zweiten Fall der typischen Frachtschiffreise-Klientel: Den one-way-Reisenden.

Hier muß man ja daran denken, dass der Rückweg ein Flug sein wird und das bedeutet: Ihr Gepäck darf 20 kg nicht übersteigen, Ausnahme USA-Kanada-Mexiko, hier gilt das sog. „piece-concept“, d.h. max. 2 x 23 kg Gewicht bei Linienfliegern, inzwischen aber schon stark von diversen Fluggesellschaften beschnitten wegen des damit in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Kerosin-Verbrauchs. Bitte unbedingt nachfragen vor der Schiffsreise !! Das erspart Ärger am Flughafen, denn Übergewicht wird verdammt teuer!!

Und da viele Passagiere aus Asien zurückfliegen, gilt hier: 20 kg !!

Da muss man schon sehr gut selektieren beim Packen, da gilt es, die leichteste „Umverpackung“ zu suchen (Rimova-Superleicht-Koffer aus Polypropylen) oder eben Reisetaschen aus Cordura (man sollte auf höchstens 3,5 kg für das leere Gepäckstück kommen!!) und die dann zusammen zu stellende Wäsche sollte weitgehend aus Funktionswäsche bestehen, da diese immer auch sehr leicht ist. Zwar gibt an Bord auch Waschmaschinen zur Benutzung, aber 2 oder 3 oder 4 Wochen, wenn nicht gar mehr bei einer Ostasien-Rundstrecke, an Bord bedeuten doch einen regelmäßigen Wäschewechsel und damit Waschen. Und da zeigen sich dann die Vorteile von Funktionswäsche in ihrer ganzen Dimension: Schweißaufsaugend, kein Kältegefühl auf

der Haut, schnell zu waschen und in kurzer Zeit wieder trocken. Mit anderen Worten: Mit wenig Wäsche weit reisen!

Aber man muss ja auch an kältere Tage und vor allem Sturm auf den Meeren denken, und so ist es klar, auch Regenzeug und Warmes einzupacken, und das wiegt!

Sie merken, eine solche Reise verlangt eine andere Vorbereitung als eine Reise nach Ibiza!

So, jetzt also springen wir wieder nach Genua zurück, dem Ausgangspunkt für meine Reise nach Kanada. Warum also Genua ? Der Charterer der Schiffe von der Reederei NSB in Stade ist ein Italiener und so legen diese eben in Genua ab und laufen dort auch wieder an. Im Gegensatz zu den Asien-Routen, wo eigentlich doch in der Regel mehr Häfen angelaufen werden, ist eine Reise nach Kanada nicht gespickt mit großartigen Aufhalten in anderen Ländern. Von Genua geht es über einen kleinen Hafen in der Nähe von Marseille –Fos sur Mer- direkt durch die Strasse von Gibraltar in den Atlantik mit Fernziel Neufundland, um dann den Sankt-Lorenz-Strom aufwärts bis Montreal zu fahren. Das ist der Zielort.

„Estimated time“ –also voraussichtliche Zeit- ist 13 Tage, je nach Wetter –im Atlantik!!

Die Rückreise hat in der Regel etwa 2-3 Tage mehr Zeit im Tagebuch, weil es nicht direkt von Fos-sur-Mer nach Genua geht, sondern erst in Süditalien ein kleiner Hafen namens Gioia Tauro und dann noch Salerno in der Bucht von Neapel angelaufen wird. Aber hier gibts direkt einen kleinen Hinweis, den ich vom Sachbearbeiter der NBS-Reederei bekommen habe: Sollte beispielsweise das Wetter schlecht gewesen sein bei der Atlantik-Querung, das Schiff also nicht seine normale Reisegeschwindigkeit laufen konnte, verschiebt sich logischerweise der gesamte Jahresfahrplan um x Tage (und das nur für eine Reise!!). So kann es z.B. durchaus möglich sein, dass der amtierende Kapitän noch einmal seine Frachtpapiere sondiert, beispielsweise feststellt, dass für Gioia Tauro auf Sizilien oder Salerno „nur 10 Container“ bestimmt sind, dann wird er voraussichtlich direkt Genua anlaufen, um Zeit herauszuholen. Die 10 Container für Salerno oder Sizilien werden dann eben mit LKW's dorthin gebracht, das ist in diesem Falle die billigere Lösung – und man ist wieder im Jahres-Zeit-Limit.

Bleiben wir aber kurz bei der Anreise zum Abreise-Hafen. Wie komme ich hin??

Wird in Hamburg, Bremen und Bremerhafen abgelegt, ist nicht viel zu sagen, man fährt mit der Bahn hin oder lässt sich bringen, will man (Rundreise vorausgesetzt) nicht den Wagen dort für etliche Wochen stehen lassen.

Schon etwas umständlicher ist es, ab Rotterdam oder Ijmuiden oder (sehr oft) Antwerpen zu starten. Hier haben wir es eben mit etwas mehr Vorbereitung zu tun und noch etwas umfangreicher wird die Vorbereitung, wenn man ab Genua oder Livorno fahren muss. Hinzu kommt die Verständigung in den Abreiseländern. Holland wäre sicher relativ problemlos, Italien ist schon schwieriger, denn Italiener sprechen nicht gerne ausländisch, wollen prompt nichts verstehen und wenn man etwas hinterfragen will, bekommt man sicher zu hören „Come?“ –Wie bitte ?? Da ist es dann gut, wenn man soviel Brocken italienisch sprechen kann, um wenigstens bis zum Hafen und dort bis zum Schiff zu kommen.

Auf dem Schiff bestehen selten Sprachprobleme, da sehr viele Schiffe unter deutscher Leitung fahren. Zwar ist die Besatzung sehr häufig ein Gemisch aus Philippinos, Vietnamesen, Malayen- also insgesamt Asiaten, aber dieses Durcheinander basiert auf einem pidgin-english, welches allgemein zur Verständigung beiträgt.

Nun geht es weiter im Text: Will man viel Gepäck mitnehmen, kommt nur die Bahn infrage, ist man ein one-way-Reisender, hat man sich ja bereits auf Fluggepäck eingestellt und dann ist es ein leichtes, mit einem Billigflieger (gilt für beide Häfen) z.B. nach Pisa zu fliegen. Livorno ist dann nur 15 Bahn-Minuten entfernt, Genua wird in 2 Stunden erreicht. Aber auch Mailand kann in Erwägung gezogen werden für die

Fluganreise und dann ebenso per Bahn nach Genua. Wenn man früh genug buchen **könnte**, wäre eine solche Reise für z.B. 19,90 zu bekommen und nur wenige EURO wären für beide Bahnfahrten zu bezahlen. Aber Sie haben richtig gelesen: „Wenn man früh genug buchen **könnte**.....“, denn hier liegt leider eine Krux der Frachtschiffahrt: Es gibt keine Fahrpläne, es gibt nur ungefähre Abfahrtszeiten. Und alle Frachtschiffreise-Agenturen raten immer wieder: Keine vorschnelle Buchungen der Anreise-Beförderungsart. Es sei denn, man kann kostenlos umbuchen. Was bekanntlich bei Billigfliegern nicht möglich ist. Ein Zug zum Schiff jedoch wird regelmäßig verkehren, dieses Beförderungsmittel kann man schlimmstenfalls noch am Vortage buchen, wenngleich recht umständlich und erheblich teurer als der Flieger.

Daher der Rat meiner Reederei und zugleich auch meiner Agentur: Wenn die prognostizierte Abreise für den 5.Mai vorgesehen ist, dann bitte mal etwa 10 Tage vorher rückfragen, wo der „Pott“ gerade ist, ob er Kanada pünktlich verlassen hat, ob er tatsächlich die beiden kleineren italienischen Häfen anläuft oder direkt Genua. Dann kann die Reederei eine relativ gute Zeitprognose stellen und Ihnen –in dem Falle mir– sagen, ob ich evtl. am 4.Mai in Genua sein soll und mich mit einer Übernachtung sozusagen auf „standby“ zum „Checkin“ einstellen muss. Sie sehen, das alles ist etwas aufregender, als mit dem Koffer zum Flughafen zu fahren, zwei Stunden vorher am Abfertigungsschalter zu sein (um wieder in die deutsche Sprache zu verfallen) und dann nur noch den Aufruf abzuwarten.

Das ist eben individuell und das macht eine solche Vorbereitung so spannend.

### **An was ist weiterhin zu denken?**

Vor allem natürlich an die Reiseapotheke, denn die Frachtschiffahrt lebt von der Fracht, nicht vom Passagier, hat also keinen Arzt an Bord. Ab 12 Passagiere muss ein Arzt an Bord sein, daher haben Frachter allein deshalb höchstens für 10 Passagiere Kabinenplätze, die Regel sind 4-8 Passagiere.

Selbst für Gesunde ist hier eine Vorsorge unumgänglich, erst recht für Leute mit gewissen Vorerkrankungen, z.B. Bluthochdruck-Patienten, Herzpatienten oder andere, denn die Medikamente, die vom deutschen Arzt verschrieben wurden, können sie so einfach nicht im Ausland bekommen, und die Schiffsapotheke hat sie bestimmt nicht!! Aber selbst einfache Dinge wie Nasentropfen, Durchfall-Tabletten, vor allem auch Sonnencreme, und der ganze übliche normale Reiseapothekeinhalt sind sicher besser von zuhause mitzunehmen als im Ausland einkaufen zu müssen.

Pflaster gegen Seekrankheit sind empfehlenswert, aber meine Apothekerin verkauft sie mir nicht, nicht nur weil verschreibungspflichtig, sondern weil sie meine Herzsituation kennt und daher diese Medikation verhindert. War im Nachhinein gut so, denn das Mittel ist teuer und ich brauchte es trotz Windstärke 7 nicht.

Das ist erst einmal Ende der ersten Erzählung.

### **Wir haben den 10.5. und heute geht es los.**

Bevor wir losfahren, noch einige Dinge zur Logistik:

Liebe Leute, es ist nicht einfach, alles auf die Reihe zu bekommen, was man aber bekommen muss, wenn man nicht am Zielort vor einem Dilemma stehen will.

Hier nur ein kleines Beispiel:

Ankunft Kanada. Ist leider genau nicht festzulegen, siehe auch morgen, Genua.

Kalkuliert mit den letzten Informationen der Reederei soll ich mal ab 24.5. sowohl Unterkunft wie daraus resultierend PKW-Anmietung vorsehen. Für wie viel Tage ist Montreal gut? Sagen wir also mal 4 Tage, die zu Fuß abgemacht werden oder mit Öffis, dann wäre der Anmiettag der 28.5. ! OK! Wie viel Tage brauche ich, um über Niagara

nördlich von Toronto an die Great Lakes zu kommen und wieder nach Toronto zurück? Eingesetzt hier: 14 Tage. Daraus ergibt sich der Abgabetag des Leihwagens, also 11.6. Wiederum wie viel Tage ohne Leihwagen in Toronto zwecks Besichtigung? Sagen wir 4 Tage und damit ist der Tag meines Fluges mit WestJet nach Calgary fixiert, d.h. 14.6. Abflug nach Calgary. Gibt's an dem Tag ein Fly-and-save-Package? Ja, um 15 Uhr, dann bin ich nach 4 Stunden in Calgary. Hier wieder die gleiche Frage wie in den Städten zuvor: Wie viel Tage ohne Wagen zur Besichtigung? Wir bleiben beim Standardwert 4 Tage, also muss der Leihwagen am 18.6. her und der bleibt mir dann erhalten bis zum Abflug am 1.8.

Man sieht, dass hier über viele Tage viele E-mails bewegt wurden, aber es ist alles vorbereitet.

Denkt man!

Zum Start ist eigentlich nicht viel zu sagen. Pünktlich am Flughafen angekommen, Frau verabschiedet und dann 2 Stunden Wartezeit. Offiziell geht es los um 15,10, aber wie gesagt, erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Schon der Flug von Bergamo (Milano-Bergamo ist der Flughafen der Billigflieger) war verspätet, so also logischerweise auch dieser um glatte 30 min. Der Kapitän holte dann zwar noch 10 min heraus, aber wir waren 20 min zu spät in Bergamo. Mein Zeitlimit waren sehr genau 60 min bis zum Zug in Bergamo. Das Gepäck war relativ schnell auf dem Transportband und meine Tasche war unter den ersten 15 (die Maschine war zu 80% voll) und dann nichts wie raus, Taxi genommen und zum Bahnhof.

Trotz Rushhour waren wir 10 min vor Abfahrtszeit dort, Taxi mit 15€ entlohnt und zum Bahnsteig. Zug stand dort, ein „Diretto“, der ganz ordentlich besetzt wurde, da Feierabend und viele Leute so ein paar Stationen mit dem Zug fahren. In Mailand Centrale musste der Zug gewechselt werden, denn ab hier ging ein IC! Und was für einer, ebenfalls voll werdend, auch hier viele Pendler. Während auf der ersten Strecke kein Schaffner kam, wurde dieser schon kurz nach Abfahrt in Mailand tätig und prompt kam das Problem mit meinem Internetticket: Irgendwie habe ich verstanden, dass ich das Ticket noch hätte umtauschen müssen, aber am Ende des Palavers behielt er das Ticket ein und ließ mich wissen, dass ich jetzt also für die Zukunft Bescheid wüsste!!! Ich habe wirklich nicht gewusst, wie bergig es zwischen Mailand und Genua sein muß, denn der Zug fuhr über große Strecken durch „Tunnellos“ und in Genua waren nur die Bahnhöfe „freigeschaufelt“, vor und hinter den beiden großen Bahnhöfen „Genova PP“ und „Brignole“ geht alles durch den Berg. Nun gut, jetzt sind wir also schon mal in Genua.

Raus auf die Piazza Principe vor dem Bahnhof und frage einen Taxifahrer nach dem Hotel, da zeigt der nur über mich hinweg, ich drehe mich um und sehe die Leuchtreklame 50m hinter-über-mir. Trotzdem musste ich am Gepäck ganz schön schleppen, denn es lag zwar nah, aber es waren Höhenmeter zu bewältigen. Und natürlich klar: Bei der unmittelbaren Bahnhofsnähe war für die Nacht in jedem Falle Ohropax angesagt. Aber man war da und nach einem kleinen Abendrundgang forderte auch die Müdigkeit ihren Tribut. Eine Dusche und mit Ohropax und Nasentropfen gesegnet schlief ich ein und durch!

Nun ja, heute also am 11.5. zuerst mal Frühstück, wie man das so kennt:

2 Toastsorten, dazu Marmelade-Croissants, der übliche Klein-Portionen-Aufstrich, aber auch Joghurt und Automaten-Cappuccino, den man aber so oft nachholen konnte, wie man wollte.

Danach Abgang und raus an die sehr verhangene frische Luft. Es sah nach minütlichem Regen aus, wolkenverhangen und dunkel. Es blieb aber trocken und so besichtigte ich den „Porto Antico“, bin allerdings nicht ins Museo del Mare und auch nicht ins Aquario gegangen.

Danach langsam die Innenstadt angesteuert und auf dem Weg u.a. den Hafentagen für die „Canada Senator“ im Büro besucht.

Nun ja, der geneigte Leser entsinnt sich meiner Worte weiter oben: Beim Frachter weiß man nie, wann er wirklich an- oder ablegt. Letzte Information also: Voraussichtlich kommt er erst am Sonntag früh in Voltri (statt des Stadthafens) an und wird dort dann wohl Sonntag-Nacht ablegen. Was bedeutet das? Ich muß das Hotel um eine Nacht verlängern und werde nachher eine E-mail an meine B&B-Gastgeberin in Montreal schicken, sie soll mal lieber erst am 25.5. mit mir rechnen, den 24. dürften wir kaum schaffen.

Morgen ist Samstag, da werde ich mal ins Auge fassen, einen Schiffsausflug nach Portofino zu machen oder Camogli, ein Ort, der alte Ferienerinnerungen aus 1958-1960 wachruft.

Aus dem Ausflug an meine „alte“ Ligurische Küste wurde es nichts, mir wurde bedeutet, das Meer wäre zu hoch – also für diese Ausflugs-kabinenkreuzer wohl zu unruhig. Es blieb dann bei der Hafenrundfahrt, aber auch die war dann doch interessant. Es lagen eine Menge Kreuzfahrer im Hafen, aber da die Rundtour dann doch nur 40 min dauerte, war es nicht überragend. Neben mir saß ein österr. Ehepaar, die auch befremdet registrierten, dass nur in italienisch erklärt wurde. Das eine oder andere konnte ich dann doch wenigstens verstehen.

Wie auch gestern war der Morgen durchwachsen, aber auch heute wurde es gegen 13 Uhr schlagartig warm. Samstag - Unmengen von Leuten unterwegs, Staus am Aufgang zum Aquarium und auch sonst wo. Auch nach einer Mittagspause änderte sich nichts an den Menschenmengen in den engen Gassen der Altstadt, man schob sich aneinander vorbei. Hier in Italien ist es wie in Neuseeland: Geschäfte öffnen gegen 10 Uhr, machen Mittagspause von 13-15 Uhr und abends um 19 Uhr wird wieder geschlossen. Nur einige der typischen Shops der Afroasiaten –Klamotten, Schuhe, Koffer, Telefon- bleiben länger offen. Sowieso ist jeder dritte Laden ein Telefonladen, von wo aus man die „Entwicklungsländer“ mit Spezialtarifen erreichen kann; aber hier kann man wenigstens mit ordentlicher Rate surfen, also auch mailen. ½ Std. 1€

Während die Geschäfte ähnlich Neuseeland überall die Kühlschränke mit Wasser etc. haben, die gewöhnlich mit ½ ltr dann 1 € kosten, sind sie bei den Afrikanern für 0,40 € zu haben.

Morgen kommt der Tag der Wahrheit, mal sehen, ob und wann die „Canada-Senator“ eintrifft und dann natürlich auch wieder ausläuft. Ich schließe um 22 Uhr am 12.5.

## **An Bord**

Auch heute natürlich voller Spannung aufgestanden, nachdem ich bekanntlich das Zimmer wechseln durfte, um einem Ehepaar Platz zu machen, die das Doppel gebucht hatten.

Nach dem Frühstück gepackt und das Gepäck an der Rezeption untergebracht. Dann wieder langsam in die Innenstadt, diesmal ohne Kamera. An vielen Strassen waren Flohmärkte aufgebaut und kurz vor San Sirio kam mir eine Mini-Prozession entgegen, was aber „gefühlte“ hier wohl jeden Sonntag der Fall war, denn nur etwa 8 Leute folgten dem rezitierenden Pfarrer nebst Gesellen. Ansonsten war es noch ruhig und es hatten nur kleine Lebensmittelläden sowie –fast zu erwarten- die Telefonläden geöffnet, wo ich dann ja auch meine erneute E-mail Richtung Montreal losließ. Am Hafen hatten wie immer die fliegenden Afrika-Händler ihre Stände aufgebaut, Sonnenbrillen und vor allem Taschen von LV, D&G, Gucci, und die anderen bekannten Marken im Sortiment.

Langsam dann in Richtung der Landeplätze der Passagier-Kreuzer gegangen und vor allem das Monstrum von MSC Musica angesehen, einem sicher 100.000-t-Kreuzfahrer

(3000 Pass.) mit –von mir gezählt- 8 Passagierdecks mit unendlich langen Reihen von Kabinen. Die Leute auf dem obersten Sonnendeck sahen sehr, sehr klein aus!! Natürlich standen etliche Busse aus Deutschland vor dem Einschiffungsbüro und jede Menge Gepäck wurde vom Bus in die Stapelcontainer umgeladen, die regelmäßig dann im Schiffsbauch verschwanden. An einem Abwasserzufluss aus Genua stand ein Riesenschwarm Lachse (oder ??), dem offensichtlich die mitgeschwemmten Inhalte sehr nahrhaft erschienen. Ich ging langsam weiter, sah noch andere Kreuzfahrer, die sich Menschen einverleibten und schlenderte wieder zurück. Unterdes hatte ich bereits mehrfach versucht, den Agenten anzurufen oder aber auch den Kapitän zu erreichen, dessen Handynummer ich ebenfalls gespeichert hatte. Aber bei keinem wurde der Hörer aktiviert, bis es plötzlich gegen 12,30 Uhr beim Agenten klappte, denn da meldete sich seine Frau (so nach dem Motto..“ geh du mal ran, es ist für dich“... es hätte meine Frau sein können!!), vermutlich beim Essen-vorbereiten und gab den Hörer weiter. „Ja, das Schiff ist ab 16 Uhr in Voltri und wenn Sie dann ab 17 Uhr dort sind, passt das“. Nun also war wenigstens die Zeitrechnung klar, also nahm ich einen Imbiss zu mir, ging zum Hotel und versuchte mich dort noch etwas zu entspannen, was mangels Liegefläche schon schwieriger ist, die Zeit geht nicht vorbei. Dann endlich um 16,30 Uhr ein Taxi gerufen und mich für ganze 30 € zum Hafen nach Voltri fahren lassen. Geschwindigkeitshinweise galten für den Taxifahrer offensichtlich nicht, aber wir waren ja auch zu zweit !! Taxis haben in Genua einen (wahrscheinlich eingekauften) Sonderstatus, denn sie benutzen wie in den USA die Mautstrassen ohne anzuhalten, daher geht alles schnell bei gleichzeitig doppelter Fahr- Geschwindigkeit. Um 17 Uhr an der Pforte des Hafens angekommen, Pass zeigen und...warten. Es wird ein Shuttle gerufen, der den Personenverkehr vom und zum Schiff übernimmt. Der „Shuttle“ kam zuerst bei einem wesentlich größeren Schiff vorbei, dacht schon, das wäre es, aber ein anderer Name und dann kam unsere „Canada Senator“ in Sicht. War dann gegenüber dem zuerst liegenden Containerschiff etwa nur 50% so groß, das Verhältnis war wie bei der MSC Musica im Vergleich zur Rhapsodie oder anderen!!

#### Stichwort **Canada Senator** und **NSB**

Canada Senator ist der Name des Schiffes und verrät uns, dass die Senator-Line der Charterer des Schiffes ist, es gibt noch mehr Schiffe mit dem Namen .....Senator.

**NSB** heisst Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft Buxtehude und zu dieser NSB gibt es etwas mehr zu sagen: 1982 gegründet, also 25 Jahre jung, im Herbst das 100. Schiff in der Reederei-Betreuung. Gerade in Buxtehude ein neues Domizil bezogen in einer alten Destille, die komplett umgebaut wurde und nun die neuen Geschäfts- und Lagerräume für die expandierende Firma beherbergt. Die NSB ist eine der führenden Reedereien in der Welt und die unter NSB-Flagge laufenden Schiffe laufen gleichzeitig unter deutscher Flagge, sind also nicht ausgeflaggt. Im Gegenteil, neue Schiffe, die in das NSB-Portfolio übernommen werden und evtl. unter fremder Flagge laufen, werden umgeflaggt und unterliegen damit der deutschen Rechtsprechung. Den größten Umfang nehmen natürlich die Containerschiffe ein, aber auch Tanker und Gastanker sind in der Flotte. Ein sehr wichtiger Faktor ist aber auch die Tatsache, dass die NSB ein großer Ausbilder für junge Leute ist, davon konnte sich der Auto selbst überzeugen, da 7 Auszubildende auf der Canada-Senator waren. Am neuen Standort gibt es nun einen Brücken-Simulator für Kapitäne, Offiziere und auch Maschinenpersonal, der es ermöglicht, alle Eventualitäten zu simulieren und den Schiffsführungen damit die notwendige Sicherheit zu geben, im Ernstfalle die richtige Entscheidung zu treffen. Die bekanntesten Charterer gehören zu den Kunden von NSB und geben damit den Schiffen den jeweiligen Namen: CMA CGM, Evergreen, Hanjin, Senator, MSC, COSCO

Ein deutscher Mitarbeiter (Auszubildender) wuchtete sich meine Reisetasche auf die Achse, sprich Schulter, und ich folgte zu meiner Kabine auf dem C-Deck, die gerade noch gesäubert wurde. Aber nur Gepäck abgelagert und dann zum Kapitän, der einen empfing, den Pass abnahm und die Krankenversicherungsbestätigung haben wollte.



Zudem war es inzwischen Zeit zum Dinner und so ging es zur Messe im A-Deck. Dort waren schon die 3 Mitfahrer am Tisch und ich stellte mich vor und sie sich. Ein Ehepaar aus Heidelberg und ein noch berufstätiger Mann vom Stadtplanungsamt Frankfurt, erst ganze 51 Jahre jung. Wir beide verstanden uns auf Anhieb und wurden Freunde. Sowohl beim späteren Beobachten der Crew beim Entladen von Maschinenteilen für das Schiff sowie der Versorgungsgüter (ein Riesen-LKW –Super-Jumbo- aus Itzehoe, da kam aber was raus!!), als auch bei Tisch kam sofort eine freundschaftlich-harmonische Beziehung zustande mit dem Heidelberger Ehepaar Klar. Sue Klar war Amerikanerin aus Michigan und sie fuhren das erste Mal (wie auch ich!) mit einem Frachter „rüber“. Leider bemerkten wir zu spät, dass wir –als wir Durst bekamen- eben nichts mehr bekamen, das Bordmagazin war geschlossen, uns eine Lehre und sollte nicht wieder vorkommen, denn ein Kajüten-eigener Kühlschrank sollte dann auch immer Vorrat haben. Da voraussichtlich erst am nächsten Abend abgelegt wird, wollen wir morgen nochmals nach Genua rein, denn in dem Vorort Voltri ist nichts zu sehen. Mal schauen, wie es sich beim Frühstück ergibt, wir werden dann vermutlich zusammen in die Stadt fahren. Der Stadtplaner hat dann auch schon vorgeschlagen, in Fos sur Mer, dem einzigen noch anzulauenden Hafen nahe Marseille, einen Landgang einzuplanen (erst sprechen wir den „Kaptain“ an, wie viel Zeit bleibt), denn Arles liegt wohl nahe bei Fos. Nachdem ich also vom Brückenkopf noch etliche Aufnahmen gemacht habe, auch bei Nacht, werde ich gleich in die Falle gehen und meine erste Nacht in einer Koje (1,2 m breit!) verbringen.  
Gute Nacht!

Montag, 14. Mai 2007

Noch liegen wir im Hafen von Voltri, und das wird so bis 18 Uhr der Fall sein. Nach vorheriger Information durch den Kapitän gibt es Frühstück von 7,30-8,30, Mittagessen von 11,30 – 12,30 und Abendessen von 17,30 – 18,30 Uhr.

Also runter zur Messe und – meine Mitreisenden sind schon da.

Es gibt Toast Hawaii (bitte nicht zum Frühstück für mich!) und natürlich alles, was man auch zuhause sonst hat. Diverse Brotsorten von körnigem Schwarzbrot über Mischbrot bis zu aufgeschnittenen Baguettes, dazu jede Menge Wurst, Käse aller Arten, diverse Marmeladen, Honig, Nutella etc. Kaffee und Tee schwarz, aber auf Wunsch auch andere Sorten. Während des Frühstücks informiert uns der IO (erste Offizier) über Restriktionen während der Ladearbeiten, dass wir uns ansonsten auf See bei normalem Seegang frei bewegen dürfen, bitte aber immer die Türen hinter sich ins Schloss ziehen. Das Schiff wird innen durch eine Klimaanlage belüftet, das bringt immer einen gewissen Geräuschpegel in die Kammer, die wirklich ausreichend groß ist mit ihren etwa 20 m<sup>2</sup>, dazu Nassraum. Auf dem Routenplan im Gang vom A-Deck, wo der Essraum, die Messe für Passagiere und Offiziere ist –ich also immer 2 Decks rauf und runter muss-, sehen wir, dass die Canada Senator eine ziemlich gerade Route nach Canada nimmt, direkt eigentlich auf die Mündung des St.Lorenz-Stromes zu. Auf dem Weg kommen wir unmittelbar an der gesunkenen Titanic vorbei. Auf dem Rückweg geht die Route in einem leichten Bogen nordwärts – etwa 50 sm, gegenüber der Hinfahrt.

Wir werden vom IO noch per Digitalkamera abgelichtet, bekommen später eine ID-card, damit wir für alle identifizierbar sind. Außerdem werden wir auf die Möglichkeit hingewiesen, wie wir unsere Bestellungen aus dem Magazin aufgeben können. Na klar, dass alle zumindest in der Erstbestellung die Getränke aufgaben. Zu exorbitanten Niedrig-Preisen:

6 x 1,5 ltr Wasser Aqua naturale 1,07 € !!!!

Leider wird alles immer nur in kompletten Containern gebracht, also würde ich die ins Auge gefasste Fanta oder Cola haben wollen, dann nur 24 x 0,33 !!

Die Mitfahrer müssen für alkoholische Getränke noch warten, bis das Schiff abgelegt hat, es ist wegen der Zoll-Freiheit. Bier kann vorher gebunkert werden.

Obwohl gestern von dem/den Mitfahrern noch die Rede davon war, nochmals an Land zu gehen, wird heute davon Abstand genommen. Gerne hätte ich noch die gestern gemachten Notizen im pdf-Format weggeschickt.

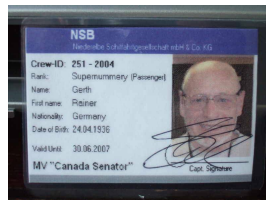
Vermutlich am 1.Tag auf See werden die ersten Sicherheitsübungen gemacht, dazu werden wir dabei sein, aber gemäß IO nicht eingebunden, nur ansehen und merken! Überraschung, Überraschung!!!!!!!

Kapitän informiert uns beim Mittagessen, dass es noch mal verspätet losgeht, nämlich erst morgen gegen Mittag, weil uns nur ein Kran bedient. Und Fos sur mer wird nicht ausgelassen, weil hier Treibstoff gebunkert werden muß. Das sind rosige Aussichten!!! Das ist dann auch der Grund, doch noch einmal einen „Landausflug“ zu machen, was zwar nur nach Voltri rein bedeutet, aber immerhin wieder oder noch einmal das Schiff verlassen.

Voltri, ein Vorort von Genua an der Riviera di Ponente, also in Richtung Imperia-Nizza-Monaco, gelegen, lebt vom Containerumschlag und in waghalsiger Höhe überquert die Autobahn Richtung Grenze bei Ventimiglia die Stadt mit einer Abfahrt direkt in den Hafen. Und da laufen dann LKW's hintereinander raus und rein.

Voltri hat geschätzt etwa 50.000 EW, ist eigentlich eine Art Strassendorf mit etwas davor und etwas dahinter, hat aber irre Immobilienpreise, ich habe nichts unter 350.000 € bei einer Etagenwohnung gesehen. Das kann unmöglich der nahe Flughafen Genua machen, denn hier segeln die Flieger so in einer Höhe von rund 200 m rein, was einer Immobilie eher abträglich ist. Aber irgendwie sehen das die Italiener ganz anders, was ich auch beim Brückenbau immer wieder feststelle: Es werden Fertigteile genutzt, die sich –wie ich schon bei unserer Toscana-Tour 2003 feststellte- für fast jeden Brückenbau verwenden lassen, es werden nur einfach der Spannweite entsprechend mehr Tragwerke eingeplant und schon ist die nächste Brücke im „gemeinen Fertigteil-Stil“ einsatzbereit. Und das wesentlich preiswerter als bei uns, wo jede Brücke komplett neu konstruiert und statisch berechnet wird. Gut und teuer oder nach dem Motto „Darfs ein bisschen mehr sein?“

Wir haben heute unsere ID-card Passagiere der Canada Senator runter, meldet man sich an der jemand und trägt einen in das ist, wenn z.B. das Schiff



bekommen, die uns als ausweist. Will man vom Schiff Gangway ab, dort ist meist Bordbuch ein, was sehr wichtig auslaufen will. Erst Kontrolle, ob

alle „Auswanderer“ wieder zurück sind.

Da schon der Stewart und der Koch unten an der Gangway auf einen Shuttle warten, brauche ich mich also nur dazu zu stellen und nach 10 min werden wir aufgepickt und freundlicherweise bis an die Hauptverkehrsstrasse –also mitten nach Voltri hinein gebracht.

Ansonsten braucht man die Karte, um sich sowohl für einen Shuttle anzumelden in Richtung raus, vor allem aber für den Rückweg, der per Taxe oder (von Voltri aus) zu Fuß allenfalls bis zum ersten Gelände-Posten reicht, dann ist die Karte fällig. Und dann wird an eben diesem Tor ein Shuttle angefordert, der uns (oder wen auch immer) bis zum Schiff bringt. Kostet keinen Pfennig, gehört wohl mit zu den Liegegebühren des Schiffes. Ist aber ok so! Wie ich unterdes gehört habe, ist dies in allen Häfen so geregelt. Voltri ist natürlich nicht Genua! Eigentlich wollte ich noch 2-3 T's kaufen, weil ich beim Nachbarn sah und darauf hingewiesen wurde, was so an Staub und feinstem Ruß in der Luft liegt und sich absetzt. Während bei den Afro-Händlern in Genua das T-shirt so um 5 € kostet, wird es hier im Laden für 35 € und aufwärts angeboten. Da habe ich dann drauf verzichtet. Stattdessen habe ich dann 1 kg Bonbons eingekauft für die 11 Tage, denn sonst bekommt man alles andere auf dem Schiff, z.B. Ritter-Sport für 1,07 €. Und eine Nagelbürste musste noch her, weil doch auch die Handläufe außen immer etwas dreckig sind. Innen sind leider auch die Fenster „unsichtbar“ dreckig, ich habe mit Toilettenpapier mal eines relativ sauber gemacht –was leider nicht auffiel, weil es von außen genauso

aussah-, aber am Papier konnte man sehen, was ich abgeputzt hatte! Ja, und dann konnte ich auch noch die mail abschicken, nachdem ich doch recht lange nach einem Internetladen gesucht hatte. Zwischendurch ein Eis gekauft, den Eismann nach einem „Internet Point“ gefragt, der auch verstand, aber meinte, nein, in Voltri ist ihm nichts bekannt. Am Ende fand ich sogar dann deren drei! Es war nichts los beim ersten, nur die kleine Tochter der Bedienung durfte rumsurfen, spielte also nur etwas auf den Tasten rum. Alles sauber –im Gegensatz zu Genua- und schnell war alles raus, wobei ich betonen muss, dass ich alle Bilder optimal vorbereite und verkleinere, so dass sie nur noch etwa 20-30 kB haben; da kann man dann auch mal ein paar Bilder mehr schicken.. In Canada werde ich es aber so machen, dass ich wieder alle Bilder ins Netz stelle. Was gibt es noch zu berichten am ersten / zweiten Tag?

Etwas zum Schiff: 202 m über alles lang, 31 m breit, ~17.000 kW-Maschine, 20-30.000 BRT (der Wert schwankt je nach Beladung, d.h. 30.000 ist dann bei Maximal-Beladung gültig).

Die Küche gibt reichlich!

Eigentlich gibt es drei warme Mahlzeiten, heute z.B. morgens Toast Hawaii aus der Küche (habe ich dankend drauf verzichtet) und dann die ganze Ladung des „normalen“ Frühstücks.

Dann mittags eben Kotelett mit chines. Gemüse + Reis oder Kartoffeln und heute Abend gab es Hähnchenkeule mit Reis und Gemüse und immer eine große SB-Schüssel mit Salat. Und natürlich das ganz „normale“ Abendessen aus Brot, Käse, Aufschnitt etc. Als Getränk steht immer der Ictea auf dem Tisch, diesmal als Pfirsich-Ictea, schön gekühlt. Richtig gut!!

Morgen früh gibt's „Torero“ –was immer das sein mag, übermorgen gibt's dann „endlich“ Würstchen zum Frühstück – wer's mag, soll selig werden. Ich werde mich –im Hinblick auf meine Blutwerte- dann doch verstärkt morgens und abends dem Brot zuwenden. Hier mal kurz die Speisekarte dieser Woche:

Montag	Frühstück 7,30-8,30	Hawaii Toast
	Mittags 11,30-12,30	Suppe - Gegrilltes Kotelett – Reis/Kart. – Gemüse
	Abends 17,30-18,30	Hühnchen – Reis/Kart. – Gemüse/Salat
Dienstag		Torero (Erklärung weiter unten) Suppe – Tafelspitz m. Merr.- Reis/Kart. Gemüse/Salat Pizza Salami oder Thuna – Salat
Mittwoch		Salami Toast Suppe – Schwein süß/sauer – Reis/Kart. – Gemüse/Salat
Donnerstag		Spagetti Bolognese – Salat Bratwurst m. Eiern Rouladen – Reis/Kart. – Gemüse/Salat Chicken Gordon bleu – Salat
Freitag		Mexican omelette Suppe – Fisch Filet – Reis/Kart. – Salat Oxtail in roter Sauce – Reis/Kart.
Samstag		Pfannkuchen Eintopf – Brot – Würstchen – Obst Schaschlik – Reis/Kart. – Gemüse
Sonntag		Bacon & Eggs Suppe – Sirloin steak – Pommes – Gemüse Sardinen – smoked Fish - eggs

Wieder viel erzählt, bis sich mein Nachbar Habermann nach vielem hin und her doch noch entschloss, sich einer Truppe der Besatzung für den Shuttle anzuschließen nach

Voltri rein, während ich bei solchen Gelegenheiten dann wieder zur Kamera greife und meine Berichte vervollständige.

Wie Kollege Habermann, der schon sehr viele Frachtschiffreisen gemacht hat (hat auch keine Familie), bemerkte, sieht das Schiff (1992 auf einer poln. Werft in Gdansk (Danzig) gebaut) etwas vernachlässigt aus. Viele Stellen an den weißen Aufbauten sind mit Roststreifen versehen, die Außendecks müssten nach Abklopfen des Rostes an vielen Stellen oder sogar insgesamt neu gestrichen werden. Fotos davon aus meiner Kabine gemacht. Hatte bei einer deutschen Reederei und deutscher Führung etwas Besseres erwartet.

Gut, wir wissen, der Atlantik ist schon recht aggressiv, aber man kann auch etwas dagegen tun, wie wir auf dem Nachbarschiff beobachten konnten. 3 Leute klopfen Rost ab und malerten dann neu.

Gerade mit Hannover telefoniert, hervorragende Sprachqualität über TIM.

Dafür war es auf dem F-Deck (Brücke) sehr windig und abends muss man aufpassen, nicht auszurutschen, denn die Decks sind von der Luftfeuchtigkeit sehr nass. Auf das F-Deck gehe ich deshalb, weil zwangsläufig dort die geringsten Abschirmungen durch Aufbauten sind, trotzdem auch noch dort der Schornstein „im Weg steht“. Es ist sehr diesig, es könnte noch eine schöne „Husche“ kommen, man kann nur abwarten. Es ist jetzt 21 Uhr und ich schließe für heute nach Einnahme meiner Medikamente.

Dienstag, 15.5.

Und noch einmal: Überraschung, Überraschung !!!

Alles verschiebt sich um einen weiteren Tag. Warum ?

Streik der Hafearbeiter. Nichts geht mehr. Absolute Ruhe. Man kann gefahrlos herumlaufen, wird jedoch sofort von Security-Leuten der Hafenverwaltung zurück geschickt aufs Schiff.

Entweder aufs Schiff oder mit dem Shuttle raus nach Voltri oder Genua.

In der Hoffnung, dass sich doch noch irgendwas tut, haben wir den Tag auf und vor dem Schiff verbracht, aus allen Rohren fotografiert, draußen mit großer Vorsicht wegen der Security-Leute.

Nach dem Abendessen sind Habermann und ich dann doch noch nach Genua aufgestoßen.

Eigenartig war schon nach seiner Erzählung, dass der Busfahrer nichts haben wollte, jetzt muss ich das bestätigen. Keiner der Mitfahrer (Italiener) hat irgendwo irgendwas bezahlt.

Die Bustour ist natürlich langweilig, dauert bis zum „porto antico“ rund 1 Stunde. Wir trennen uns, weil ich nochmals mailen will, diesmal erneut nach Kanada zu meiner B&B-Frau in Montreal und dann aber auch noch zu Holidayautos, um irgendwie die vermutlich 3 Tage „delay“ beim Autovermieter gutgeschrieben zu bekommen, denn die Abgabe ist schon klar, weil letztlich WestJet dann nach Calgary fliegt. Aber die verschobene Ankunft tut kostenmäßig etwas weh, muss nicht unbedingt sein, vielleicht hilft die mail.

Ich kaufe noch 2 T's, etwas Knabberzeug und wir treffen uns wieder für die Rückfahrt mit den gleichen Vorzeichen wie hin: Kein Geld wird eingefordert.

In Voltri laufen wir die 500 m bis zur ersten Kontrolle, ein Shuttle wird angefordert und dann sind wir endlich um knapp vor 23 Uhr auf dem Schiff. Noch ist alles totenruhig.

Ich höre noch etwas Musik und mache um Mitternacht Schluss, schaue nach draußen und sehe tatsächlich, dass langsam Bewegung in die Portalkrane (Gentrys) kommt und dann wird an den Geräuschen klar, dass die Arbeit wieder aufgenommen wird. Das macht Mut.

Mittwoch, 16.5.

Erster Blick nach draußen: Wird gearbeitet?? Ja, aber irgendwie läuft es nicht so richtig.

Die „Sandra Azul“ vor uns wird viel besser beschickt, liegen die Container für unser Schiff nicht so griffbereit wie bei der „Sandra Azul“? Nichts läuft zügig, die Greifer warten auf Nachschub und der kommt nur gelegentlich.

Jetzt weiß ich auch, was ein „Torero“ beim Frühstück ist: Eine Schnitte Brot mit Leberwurst beschmiert, darauf Tomate und Zwiebel und ein Spiegelei.

Heute Mittag dann Schweinefleisch süß-sauer, Veggies, Reis oder Kartoffel, vorher Suppe, Nachtisch Banane. Und natürlich immer der Icetea.

Während der Mittagsruhe habe ich das Gefühl, dass irgendwie Bewegung aufkommt, sehe nach und stelle fest, dass jetzt Schlag auf Schlag Container verfrachtet werden und sich die bisherige Lücke relativ schnell schließt, was den Hinweis des Kapitäns, dass es heute um 15 Uhr losgehen soll, irgendwie bestätigt. Und es ist kaum zu glauben, ziemlich genau um 15 Uhr werden die Leinen los geworfen, nachdem der Lotse an Bord gekommen war, ein Schlepper achtern andockt und die Schiffsmaschine ihren Betrieb aufnimmt. Man merkt es am stetigen Vibrieren. Ein Hafenarbeiter lässt die letzten Tampen vom Poller ins Wasser fallen und der Schlepper hält das Schiff hinten, während die Bugstrahlschrauben den Pott langsam vom Kai wegdrücken. Wir sind frei und ganz, ganz langsam gleiten wir in Richtung Hafenausfahrt. Die Schlepperleine wird am Schiff losgemacht, der Lotse geht von Bord und jetzt geht es langsam los. Wir 4 People dürfen natürlich nicht auf der Brückennock bleiben, aber es wird uns gestattet, auf das darüber liegende Peildeck gehen zu dürfen, was wie gerne machen, die Übersicht ist noch größer, auch wenn das Peildeck nur die Größe des normalen Brückenaufbaues hat ohne die Ausladung auf Deck F beim Wheelhouse. Wir sind zufrieden.

In weiter Entfernung, aber immer noch Sichtweite, schippern wir an der Riviera di Ponente entlang Richtung Frankreich, und dies bei herrlichstem Wetter. Wie lange bleibt es so ??? Fos sur Mer soll morgen um die Mittagszeit erreicht werden. Dort soll natürlich Ladung dazu kommen, vor allem jedoch soll und muss Treibstoff gebunkert werden. Aufenthalt? Ein Tag könnte möglich sein, wir wollen uns erkundigen –je nach Tageszeit-, ob wir an Land und dann nach Arles können. Einige Stunden wäre nicht schlecht!

Der Abend neigt sich zur Ruhe, es ist 20,30 Uhr und ich schließe meine Aufzeichnungen.

Donnerstag, 17.5.2007

Seit 5 Uhr liegen wir in Fos sur Mer, der ausgelagerte Hafen von Marseille, mit diversen Armen und natürlich die ungeliebte Industrie wie Chemie, Tankanlagen, Stahlwerken, Stromerzeugung und etliches mehr. Hinter uns liegt ein kleines Containerschiff, die Anna Gabriele, so etwa 5000 BRT, aber dahinter liegt die Sofie Maersk mit 104.000 BRT Ab 8 Uhr wird dann ausgeladen und auch wieder eingeladen. Schon gegen Mittag sah es danach aus, als ob alles wieder startklar sei, aber dann fanden sich immer wieder neue Container ein und so wurde es dann doch noch 18,30 Uhr darüber, bis wir ablegen, ein Wendemanöver fahren und langsam in das Mittelmeer hinausfahren. Schnell rufe ich noch mal Frau und Tochter an und gebe bekannt, dass –evtl. ist noch mal in der Höhe Gibraltar ein Telefonat möglich- jetzt der große Sprung beginnt.

Wir haben nach etwa 15 Minuten Fahrt einen sehr schönen Blick auf Marseille, welches in Sonnenlicht weit entfernt liegt, aber es sieht gut aus!

Waren es bei der Ausfahrt noch so ganz leichte Wellen, nachdem wir die Bucht von Marseille hinter uns gelassen hatten, wurde es ab 21 Uhr doch so kräftig, dass wir beiden Dauer-Besucher auf dem F-Deck, der Brücke, von der Backbord-Seite, wo wir den Sonnen-Untergang verfolgt hatten, auf die windabgekehrte Steuerbordseite wechseln mussten. Laut Kapitän müsste es so um Windstärke 7 sein. Dabei gab es eben einen derartig harten Schlag, dass ich dachte, der erste Container hätte sich verabschiedet, es war aber nur eine etwas kräftigere Welle gewesen, die sich brach, dabei eine kräftige Gischt gegen die Container drückte und damit diese gegeneinander

schlug. Bin ja mal gespannt –will es eigentlich gar nicht erleben-, wie das mit Wellen bei Windstärke 10 aussieht. Verspannt sind die Container nur in den beiden unteren Reihen, die oberen Reihen sind nur durch die „Teller“ miteinander verbunden. In der Kabine ist natürlich auch von der unruhigen Fahrt zu merken, trotzdem bewegen sich nur meine Jacken am Haken hin und her, das andere hält sich im Rahmen. Noch rutscht nichts hin und her. Aber für morgen –sollte das Wetter noch so sein- werde ich meine Fuji in dem Aquapak verstauen, damit keine Feuchtigkeit an die Kamera kommt. Die Pana lasse ich lieber in der Kabine. Es war dann doch eine recht stürmische Nacht, für uns im Schiff aber erträglich und schlafen konnte man auch.

Habermann und ich wollen dem Koch und auch dem Stewart morgen schonend beibringen, dass wir –bis auf Ausnahmen- in Zukunft abends dann nur Brot essen wollen. Am Tage dreimal (3 x) warm essen (ich ja nur 1 x) ist doch zuviel. Belassen wir es beim Mittagessen in warm und morgens wie abends werden wir „wie bei Muttern“ essen – Ausnahmen bestätigen die Regel.

Nun gut, auch beim Schreiben dieser Berichte macht sich das leichte Schlingern des Schiffes bemerkbar: Man haut viel öfter auf die falsche Taste als normal.

Deshalb höre ich jetzt auch auf und schließe um 22:30 Uhr.

Freitag, 18.5.2007

Beim Aufwachen stelle ich fest, dass wir ganz ruhig durch die See gleiten. Also raus aus dem Bett, unter die Dusche und ab zum Frühstück. Verzichte auf das Omelette gemäß Speiseplan, bleibe bei Brot und Marmelade und natürlich Tee. Dann schmiere ich mich mit Sonnencreme 30 ein, denn draußen knallt die Sonne ungefiltert vom Himmel. Wir sind jetzt irgendwo auf der Höhe der Balearen, und während dort sicher schon wieder die Sangria-Eimer gefüllt werden, gleiten wir optimal dahin, bald einen in gleicher Richtung fahrenden Bulk-Carrier überholend, was natürlich Stunden dauert (vergleichsweise ein Jumbo-Rennen auf der Autobahn). Weitab ein Container in entgegen gesetzter Richtung. Leider vermissen wir so etwas wie Deckstühle, man hat wirklich nichts zum Sitzen auf Deck. Es gibt zwar 4 Sonnenliegen, aber so richtig klobige Kunststoff-Monoblöcke, man mag sie einfach nicht anpacken und auf Deck tragen. 2 alte Deckliegestühle sind leider kaputt, das Segeltuch –die Liegefläche- ist abgerissen. Irgendwie fehlt hier eben etwas, und meine Mitfahrerin, Frau Klar, hat sich aus ihrer Kabine einen Polsterstuhl geholt. Deren Kabine liegt aber auch auf dem E-Deck, während meine im C-Deck ist und somit müsste ich meinen Polsterstuhl 2 Decks höher transportieren. Irgendwie müssen wir mit dem 1.Offizier mal die Sache bereden, denn die Sonne knallt so richtig vom Himmel und da wäre eine richtige Sitzgelegenheit schon gut. Die Sache hat sich zumindest für mich inzwischen dahingehend ergeben, dass ich aus dem Crew-Raum, wo ich bisher niemanden habe sitzen sehen, obwohl dort der Fernseher, Video, DVD und HiFi-Anlage stehen, den einzigen richtigen Stuhl „geklaut“ habe und mit dem an Deck bestens sitzen kann. 1.Reihe ZDF !

Schon wieder ist es 11,30 Uhr und somit Mittagszeit. Heute –Freitag- ist Fisch angesagt. Danach ein kleines Mittagsschläfchen und um 14 Uhr trifft man sich „zufällig“ wieder auf der Brücke, mit Fernglas und Kamera versehen sowie PDA zwecks Bestimmung der Position.

Wir fahren weiter an der spanischen Küste entlang in einem Abstand von etwa 20 km gen Süden. Ich wusste gar nicht, dass die spanische Halbinsel so gebirgig ist –was man ja gut vom Schiff aus sehen kann. Herr Klar wusste, dass Spanien zu einem sehr großen Teil gebirgig ist, das Land mit dem größten Anteil an Gebirge in Europa. Etwa in Höhe Carthagena wird um 12° nach Westen eingeschwenkt. Während also vorher unser Kompass 217° zeigte, werden jetzt 229° angezeigt. Hin und wieder werfe ich einen Blick durch das Fenster der Brücke auf den unmittelbar neben dem Eingang stehenden großen Monitor mit dem GPS und der Küstenkarte.

Immer wieder begegnen uns Schiffe auf gegenläufigem Kurs, egal, ob Container, Tanker oder Kreuzfahrer. Natürlich sehen wir eine Menge Fischer, die langsam ihren Orten zusteuern.

Die langsam sinkende Sonne zeigt ein verwirrendes Bild von funkelnden Sternen auf die Wasseroberfläche, man kann sie gar nicht so einfangen, wie im Original zu sehen. Abends sind die Sonnenuntergänge grandios und gerade 1 Stunde hinter Carthagena sah es so aus, als wenn die Silhouette von Manhattan sich zeigte, so sahen die Wolkenformationen aus.

In der Messe war der Hinweis ausgegangen, dass wir nunmehr unsere Uhren um die erste Stunde zurückstellen müssen in dieser Nacht und beim Blick auf meinen PDA zeigte es sich, dass wir tatsächlich den Greenwich-Meridian (0°) überschritten hatten und uns jetzt auf der „West“-Skala bewegen (unser Zuhause liegt bei 9° 44` O) .

Übrigens gab es auf der Speisekarte heute Abend eine Änderung zu lesen: Morgen Abend Barbeque (BBQ) auf dem Achterdeck ! Bin gespannt wie das zugeht, die Philippinos bauen wohl alles auf und dann kommt ein Schwein auf den Grill, von dem laut Aussage nichts mehr übrig bleiben soll. Bin wirklich gespannt.

Auf jeden Fall habe ich heute Abend nicht warm gegessen, sondern wie mir selbst versprochen nur Brot mit Aufschnitt und Salatteller. Nun lässt sich für morgen natürlich derartige Abstinenz nicht realisieren bei einem Barbeque, da muss man halt mal etwas mitessen. Inzwischen ist es mit neuer Uhrzeit 22:30 Uhr und ich mache für heute Schluss.

Samstag, 19.5.2007

Wir wurden beim Frühstück überrascht vom Kapitän mit der Nachricht, wir würden bereits um 9:00 die Strasse von Gibraltar passieren. Also standen wir nach dem Frühstück bewaffnet mit Kamera und Fernglas auf der Brücke, um alles bestens im Auge zu haben. Wir gingen dann sogar noch das „Stockwerk“ höher auf das Peildeck und beobachteten den Verkehr. Allerdings waren wir recht enttäuscht, zumal der bereits viele Male hier durchgefahrene Habermann erzählt hatte, dass die Schiffe wie auf einer regulären Strasse hier in 4 Reihen fahren würden, die schnellen innen, d.h. in der Mitte der Strasse, und die langsameren außen. Ganz in der Mitte bliebe ein „Grünstreifen“ von einigen hundert Metern, sozusagen die Pufferzone, wo allenfalls mal liegen gebliebene Schiffe auf Hilfe warteten. Daher unsere Enttäuschung, dass kaum etwas los war, man konnte die Schiffe an einer Hand abzählen. Trotzdem gabs genug zu fotografieren.

Aber insgesamt fuhren wir wie angedeutet zwischen 9:00 und 10:00 durch diesen Isthmus und hatten etwa um 11:30 den offenen Atlantik erreicht. Nun geht es drum, wie entwickelt sich das Wetter. Für heute Abend zur Grillparty unter den Containern am Heck des Schiffes, wo die Wirschen stehen, soll noch alles bestens sein. Wie aber wird die Nacht, der nächste Tag ???

Nach dem Essen –heute gab es Eintopf mit Würstchen und einem Brötchen- ging die Sonne langsam weg und zeigte sich nur noch wässrig, kam allerdings nachmittags wie gewohnt zurück.

Heute war übrigens Putztag. Als ich vom Frühstück kam, war einer der für die Kabinen zuständige Philippinos dabei, meine Kabine aufzuklären und ich konnte ihn auf eine lose Bodenfliese hinweisen. Wir besprachen die Reparaturmöglichkeit mit Silikon, was er wohl auch prompt gemacht hat, denn mittags war die Fliese verklebt. Ansonsten Bett frisch bezogen, frische Handtücher und Bodenmatte. Und die Rücklehnen aus den Sitzen, die ich für die Knie gestapelt hatte, lagen auch wieder ordnungsgemäß!

Nach der üblichen Mittagsruhe wieder auf Deck und beobachten. Ich stelle fest: Stuhl geklaut. Schweinerei, da hat man sich einen Stuhl organisiert, durfte sich einen Tag daran erfreuen und ---wer hat ihn jetzt ????? Nun, da wir eigentlich auf dem Atlantik sind, werden Schiffe nicht mehr wie im Mittelmeer so häufig zu sehen sein, aber immerhin

waren zwischen 15:30 und 16:30 doch noch 5 Stück zu sehen, jedoch weit entfernt. Allerdings spielt sicher an diesem geographischen Ort noch die Nähe zur Strasse von Gibraltar eine Rolle, denn irgendwie muss dieser Trichter ja die Schiffe aus dem Nordatlantik aufnehmen und somit streben diese auf eben diesen Trichter zu. In den nächsten 4 Tagen dürfte dies wohl wirklich nur ein Zufallstreffer sein. Derzeit laufen wir auf 275° und wie ich eben höre, war sogar im Gebiet des Nordatlantik vor Neufundland Eiswarnung ausgegeben worden. Das Schiff ändert in gewissen Grenzen offensichtlich in enger Abstimmung mit dem Charterer die Route, um möglichst schnell, aber auch gefahrlos zum Ziel zu kommen.

Ja, lieber Leser, jetzt kommt leider der Hammer: Wir waren ja schon bisher nicht gerade begünstigt, was den Verlauf der Reise anging und schöpften langsam Hoffnung, dass wenigstens der Rest der Fahrt planmäßig verlief. Weit gefehlt!! Wir 4 Fahrensleute auf der Brücke als „Nicht-Seeleute“ bemerken, wie unser Schiff plötzlich die Richtung ändert, und zwar von rund 275° immer weiter in Richtung 330°, dann über die Nullmarke geht bis an 100° - wir haben um 180° gewendet und fahren zurück !!! Was ist los, was geschehen??? Aktuell keine Informationen der Schiffsführung. Also warten! So etwa ½ Stunde lässt uns der Kapitän hängen, dann kommt er auf uns zu und berichtet, dass einem Mechaniker ein Stahlsplitter ins Auge gedrungen ist, man über die medizinische Notfall-Leitung letztlich den Rat bekommen habe, den Verletzten ans Festland zu bringen. Und offensichtlich liegt oder lag Gibraltar –obwohl wir schon etwa 200 sm im Atlantik waren- näher als ein Abschwenker zu den Azoren. Die Schiffsführung hat sich in Abstimmung mit Reederei und Charterer zu dieser Kehrtwendung statt des Weiterfahrens entschieden. In jedem Falle war wohl abgeraten worden, bis Montreal zu warten. Wir „Fachleute“ hatten natürlich direkt die Idee, da kann doch ein Hubschrauber kommen und den Verletzten abholen oder ein Rettungsboot. Nichts tut sich und somit vermuten wir zu Recht, wie sich herausstellt, dass das Schiff bis Gibraltar zurückfährt. Das ist für Reederei und Charterer eine teure Suppe und bringt auch die Pläne der Passagiere komplett durcheinander.

Dennoch wird ab 18 Uhr unter der letzten Containerreihe am Heck kräftig gefeiert. Die Köche haben Unmengen Fleisch in Marinade eingelegt und ein Spanferkel dazu gebraten. Die komplette Schiffscrew ist aufgekratzt, haut sich Mengen von Fleisch in den Leib und die nötigen Getränke dazu. Als Nachtsch haben die Köche Wassermelonen ausgehöhlt und Obstsalat in Kokosmilch angemacht, es schmeckte köstlich!! Um 20,30 Uhr war alles vorbei und jeder ging, soweit nicht noch in Gruppen zusammenstehend, in seine Unterkunft.

Immer noch war ich persönlich der Hoffnung, uns würde die Last des Verletzten durch einen Rettungs-Hubschrauber abgenommen, aber leider nicht. Wir werden also etwa 01 Uhr in Gibraltar sein, den Verletzten ausschiffen und wieder Richtung Kanada auslaufen. Ich hoffe nur, das war wirklich der letzte Zwischenfall bis Montreal. Abwarten.

Ja, so gegen 01 Uhr stoppte die Maschine, wir waren im Außenhafen von Algeciras und es näherte sich ein Boot, nachdem der Kapitän Lichtzeichen gegeben hatte. Das Boot ging längsseits und übernahm den Verletzten, danach drehte der Kapitän das Schiff mit Hilfe der Bugstrahlruder und brachte es wieder auf Kurs Atlantik und mich brachte das auf Kurs Bett.

Sonntag, 20.5.2007

Wir schippern nun schon wieder gute 7 Stunden Richtung Montreal bei 277° und ich werde gleich sehen, ob wir wenigstens die Stelle unserer Kehrtwendung wieder erreicht haben. Ansonsten ist durchwachsenes Wetter bei 20° . Inzwischen ist es 11:00 und wir sind noch etwa eine gute Stunde von der Abrisskante „Europa“ –in diesem Punkt also Portugal- entfernt. Wollen mal sehen, wo wir nach dem Essen stehen. Insgesamt zeigt es uns jedenfalls, dass wir durch den Unfall ziemlich genau einen ganzen Tag verloren



haben. Unterdes ist die Dünung etwas „länger“ geworden und das Schiff geht doch in immer tiefere Wellentäler, um sich dann wieder in den Himmel zu recken. Und das geht nun die nächsten Stunden so, es ist eben Windstärke 7. Natürlich ist auch quer eine gewisse Krängung zu verzeichnen, aber als Nicht-Seemann würde ich sagen, bei mir ist noch alles im grünen Bereich. Da ich nicht dauernd auf dem Oberdeck stehen möchte, gehe ich in meine Kabine und mache eine kleine Wäsche im Handwaschbecken. Übrigens hat uns vier „Boatpeople“ der Chefindenieur bei der Grillparty in einem unverständlichen Anfall von Freundlichkeit die von uns bisher vermissten „Attraktionen“ des Schiffes gezeigt, nämlich Waschmaschine und Trockner, Gymnastikraum mit (leerem) Schwimmbad, Sauna (nicht an, aber natürlich anzumachen), Tischtennisraum, sodann die Kühlräume (diese nur zur Kenntnis!!). Ansonsten hätten wir hier unten nichts zu suchen!! Das war wieder der typische Chief-Ing. Mr. Dyck (aber natürlich Deutscher), sehr wortkarg, keinesfalls darauf bedacht, Kontakte zu schließen.

Zwischendurch immer wieder mit der Kamera auf Tour, um Bilder einzufangen von der inzwischen doch etwas unruhigen Fahrt unseres „Liners“, man muss sich schon richtig festhalten am Treppengeländer und wenn man heraustritt aufs Außendeck, dann erst recht, die Türe wird einem regelrecht aus der Hand gerissen. Außerdem ist die ständig aus den Wellentälern aufsteigende Gischt nicht gerade gut für die Kamera, die ich deshalb nach einem Schuss immer schnell unter die Jacke stecke. Leider kann man gar nicht die Wellentäler so zu Chip bringen, wie man sie selbst sieht, aber die hoch sprühende Gischt kann man auch per Foto erwischen.

Habermann, ein ebenfalls engagierter Fotograf, allerdings noch analog mit einer uralten Pentax mit Wechseloptik, ist mit seinem Apparat – er hat 34 Filme mit -- nicht so recht zufrieden, wenn ich ihn mit meiner Panasonic arbeiten lasse. Habe ihm dann heute Nachmittag mal im Crew-Raum das Notebook angeworfen und Photoshop-Elements 4.0 gezeigt und natürlich etliche Bilder von der Grillparty verbessert. Da war er wirklich mächtig beeindruckt und sagte auch, dass er sich schon mit der digitalen Spiegelreflex von Pentax angefreundet hätte und diese Demo nun den Entschluss unumkehrbar in einem Kauf enden würde. Er will die kleinere Pentax K100 nehmen.

Montag, 21. Mai 2007

Die Nacht verlief wie die Tagesstunden, nämlich unruhig mit unveränderter Windstärke 6-7. Es wird noch Dienstag-Mittag werden, bevor wir in etwa 50 sm nördlich der Azoren diese passieren. Nach dem Frühstück bis kurz vor Mittag auf dem Oberdeck gesessen oder rumgelaufen. Unsere Geschwindigkeit ist relativ konstant mit 18 kn und wir fahren um 285° Nord gen Kanada. Einige Stückgut- und einen großen Erzfrachter gekreuzt, das war wohl eine Art imaginäre Querfahrbahn, die Richtung Südamerika verläuft, also Lissabon-Brasilien oder England-Südamerika oder Nordeuropa-Südamerika. Der Erzfrachter war jedenfalls von Brasilien nach Amsterdam unterwegs, über 350.000 BRT (!!!). Woher ich das weiß? Mein Mitfahrer Habermann bekommt einmal jährlich ein Magazin (welches eigentlich wöchentlich erscheint), in dem alle Schiffe weltweit aufgeführt sind und so können wir jedes Mal nachlesen, wie groß, unter welcher Flagge, welcher Reeder, Standardstrecke etc. Ist schon interessant.

Nach dem Mittagessen und der obligatorischen Ruhepause kleine Wäsche, einige Hemden, Unterwäsche. Dafür kann man nicht eine ganze Waschmaschine anwerfen. Von Habermann einen ausschnittweise kopierten Reiseführer Montreal bekommen. Wir wollen uns nach unserer Ankunft und nachdem ich meine Unterkunft gefunden habe, wieder treffen und gemeinsam einen Tag –sofern das Schiff ausreichend lange liegt- Montreal erkunden.

Sodann habe ich erneut versucht, doch noch mal zum Bug vorzudringen, um interessante Fotos zu machen, aber es ist mir etwas zu unruhig und die Gischt ist ja auch nicht gerade das, was man mit einem Fotoapparat erwartet. Also wird auf etwas besseres Wetter gewartet, um durch die Panama-Klüse ein Foto vom Bug in Fahrt zu

bekommen. Einen der Auszubildenden, der mir entgegen kommt, frage ich, was er für Arbeiten erledigen muss und er sagt, er hat die Temperatur der Kühlcontainer zu kontrollieren und aufzuschreiben. Ja, man konnte sehen, dass zu einigen Containern dicke Kabel gingen und nun weiß ich, dass es Kühlcontainer sind.

Unsere mitfahrenden Vögel haben den schwimmenden Untersatz verlassen und sich wieder auf ihre Flügel gemacht. Vielleicht waren wir zu weit ab von ihrer Route ?!

Ich denke, werde gleich wieder anfangen, die Bilder für die website zusammen zu stellen, um sie dann in Montreal ins Netz zu stellen, also einmal die Anfahrt ab Hannover mit den Seebildern und getrennt eine Reihe von Genua.

Aus diesem guten Vorhaben wurde leider nichts, da ein Besatzungsmitglied, ehemaliger Bundesmarine-Mann, jetzt in Ausbildung für die christliche Seefahrt, Geburtstag hatte und an der Bar alle nicht diensthabenden Menschen auf diesem Schiff zu einem Umtrunk eingeladen hatte.

Noch einmal Uhr um eine Stunde zurückstellen und dann ab in die Matratze.

Dienstag, 22.5.2007

Auch heute hat sich am Wetter nichts geändert, also weiterhin Windstärke und daraus resultierender Wellengang um 6

Über den ganzen Tag zwar ein Schiff in der Ferne gesehen, sonst nichts los.

Abends habe ich meine 3 neuen Freunde eingeladen, die schnell zusammen gestellte Diashow „Mit dem Frachtschiff“ gemeinsam anzusehen. Wir treffen uns neben meiner Kammer im TV-Raum für die Offiziere, da ist nie was los, und schauen uns die Bilder ab Abflug Hannover über Genua bis zum heutigen Tage an.

Danach war der Fall schnell abgetan und der Tag auch. Matratzenhorchdienst!

Mittwoch, 23.5.2007

Ein absolut ungewohntes Bild weckt mich, nämlich strahlende Sonne und eine spiegelglatte See, das Schiff gleitet wunderbar über den Ozean und sofort ist die Laune um einige Punkte höher.

Nach dem Frühstück spreche ich den Kapitän an, ob er uns ein wenig die Brücke zeigen kann und wir verabreden uns zu 10:30, sind jedoch schon etwas früher da. Und schon geht's los mit dem „Unterricht“ über alle Themen, die hier zu lösen sind: Ob Radar, GPS, Knoten über Grund oder im Wasser, Betriebswirtschaft eines Schiffes und was alles der Schiffsführer können muss, wie viel Überstunden zusammen kommen (wenn er z.B. bei der Fahrt über den St.Lorenz-Strom trotz zweier Lotsen gut 24 Stunden auf der Brücke sein muss), Ladung, Ladungskontrolle, Zusammenarbeit mit dem Reeder und vor allem dem Charterer, Verbindung zu beiden (über InmarSat fast DSL- Geschwindigkeit), Seekarten, Ausbildung, Personalbestand, es sind viele sehr interessante Punkte und wir werden gerade zum Mittagessen fertig. Es war ein außerordentlich interessantes und für mich lehrreiches Gespräch.

So erfuhren wir unter anderem, dass dieses Schiff ungewöhnlich viel Platz für Verkehrswege hat, dazu Nebenräume in unverhältnismäßiger Größe und Menge. Allein im Unterdeck die Kühlräume (sowohl absolute Tiefkühlräume mit -22° als auch nur temperierte Räume je nach Warengattung) würden Mengen von –für dieses Schiff- 1 Jahr Dauerfahrt aufnehmen können. Auf die ungewöhnliche Ausrüstung angesprochen, bekamen wir vom Kapitän die Antwort, dass zwar das Schiff 1992 gebaut worden ist, aber die Konstruktionspläne noch aus der Zeit des „kalten Krieges“ stammten und das Schiff notfalls hätte als Versorger der polnischen Marine eingesetzt werden können. Nun ist es neben seiner Hauptaufgabe, Container zu transportieren, auch Ausbildungsschiff der NSB. Es sind 6+1 Auszubildende an Bord, dazu ein Ausbildungsleiter.

Alles in allem sind wir 34 Personen –angeblich incl. 1 zusätzlichen (??) Steward- gegenüber etwa 16-20 Personen bei den asiatischen Wettbewerbern wie Cosco, Hanjin oder MSC oder auch Maersk, und das dann sogar bei 100.000 t-Container-Ships.

Aktuell stehen noch 2 Passagierkabinen frei, die aber auch z.B. für die Lorenz-Strom-Lotsen genutzt werden, wenn sie sich ablösen und mal hinlegen wollen.

Nach dem Mittagessen – Suppe (ist immer dabei) und Königsberger Klopse mit Ananas hinterher- und dem üblichen Mittags-Nickerchen treffen wir uns wieder auf dem Oberdeck, genießen die Sonne und den ruhigen Seegang. Wir sehen auch sehr weit einmal einen Wal, der sich dreht, dann aber leider auch verschwunden blieb. Kleinere Delphine oder Tümmler bleiben hinter uns. Morgens schon hatten wir mehrere Vogel-Kolonien gesehen, die auf dem Wasser saßen und dann bei Annäherung hochflogen, eine Weile ums Schiff herumstrichen – sehr elegant fliegend- und dann verschwanden. Sehr schön anzusehen.

Beim Abendessen den Chief-Ing. Herrn Dyck noch einmal auf die Besichtigung des Maschinenraumes angesprochen unter Hinweis auf die tolle Brücken-Begehung.

Wie fast vorhersehbar: „Können Sie, aber doch jetzt nicht beim Abendessen!!“

Während die anderen auf die jeweiligen Zimmer gehen und lesen, einen Wein (Klar) oder ein Bierchen (Peter) trinken, setze ich mich vor den PC und arbeite Bilder auf, lade also die Bilder vom Tage auf den Rechner, kontrolliere auf Gebrauchsfähigkeit, ändere/verbessere bei Bedarf und baue dann die Diashow um das eine oder andere Bild an. Gleiches gilt für die website. Hier muss ich nur mal erst an ein Netz ran, um endlich alles hochladen zu können, damit es in der Heimat auch gesehen werden kann.

Dann höre ich mir noch 2 Stunden Frank Sinatra und Munich Symphonie an und gehe ins Bett.

Donnerstag, 24. Mai 2007

Zwar empfängt uns auch heute wieder die Sonne, aber bei etwas unruhigerer See als gestern.

Durch das inzwischen 4malige Umstellen der Uhr um je 1 Stunde wird man schon sehr früh wach und wälzt sich im Bett hin und her, dazu ist es recht warm, so dass man nur in der Schlafanzugshose schläft. Also gehe ich um 6:30 schon mal raus, mache das erste Foto der hinter dem Schiff stehenden Sonne als Gegenlichtaufnahme, sonst bietet sich nichts an. Werfe das Notebook an, um diese ersten Eindrücke nieder zu legen, korrigiere auf dem PDA die Zeit. Den Wecker habe ich seit Tagen nicht umgestellt, den brauche ich derzeit nicht, da immer wesentlich früher als Weckzeit wach. Die gestern gewaschenen Hemden und Strümpfe sind inzwischen trocken und ich kann sie wieder einpacken.

Unterdes ist es gerade 7:30 geworden und wenn ich jetzt den PC-Schlafmodus eingeschaltet habe, geht's zum Frühstück. Nach dem Frühstück treffen wir uns immer auf dem Oberdeck, um nach imaginären Schiffen, Walen, Delphinen oder anderen Dingen Ausschau zu halten. Und wirklich, durch das Radar hatten wir mit einem Tanker zu rechnen, der irgendwann mal aus dem Dunst auftauchen müsste, ein Schiff, welches irgendwie von Nordeuropa in Richtung New York lief. Man kann das bei der Schiffsführung durch ein System erkennen, welches AIS – Automatic Identification System -heißt und durch das sich Schiffe, die im Radar erfasst werden, benachbarten Schiffen automatisch bekannt machen, so auch die Canada Senator anderen Schiffen. Es dauerte zwar noch eine Stunde, aber dann konnten wir ganz langsam und sehr fern den in einem spitzen Winkel mit 3 kn weniger Geschwindigkeit fahrenden Tanker ausmachen, der dann bis Mittag auf eine nächstmögliche Entfernung von 2 sm herankam. Alles das liest unser 2. oder 3. Offizier an seinem Bildschirm ab und gleichartiges sieht das andere Schiff von uns. Die kürzestmögliche Distanz erreichen wir aber dann bereits vor dem Tanker laufend und in Folge der nächsten Stunde sehen wir, wie sich ganz langsam sein Weg in einem sehr spitzen Winkel zu uns südlich verändert, eben auf New York zu, bevor wir ihn durch Dunst aus den Augen verlieren. Das war aber auch schon die ganze Aufregung eines Tages gewesen, denn nach dem Mittagessen kam nichts mehr in Sichtweite.

Wir fahren aktuell 16,6 kn, was leider auf den gegen uns laufenden Golfstrom zurück zu führen ist. Kapitän Stellmacher gibt die Reduzierung der Geschwindigkeit durch den Golfstrom im Schnitt mit 2 kn an. Wir fahren nun eine Route in den untersten Bereich der Great Banks, es werden laufend Eiswarnungen an die Schiffsführung gefunkt, jedoch werden wir etwa 100 sm südlich der Eiswarngrenze bleiben.

Übrigens hat unser Schiff nicht den üblichen Bananenbug, sondern nur einen kleinen Stummel, der es aber gestattet –siehe auch die weiter oben liegende Grundbeschreibung des Schiffes-, selbst mäßigen Eisgang bewältigen zu können. Die Schiffe mit Bananenbug können nicht auf eine Eisscholle aufsetzen und durch das Eigengewicht knacken, wir aber doch! Natürlich alles nur in einem begrenzten Rahmen, schließlich ist die Canada Senator kein Eisbrecher.

Auf dem Weg zum Abendessen sehen wir dann den schon lange im Gespräch stehenden Hinweis am schwarzen Brett, dass morgen, Freitag, um 15 Uhr FIRE DRILL ist. Wir Passagiere nehmen auch daran teil, aber nur bedingt, indem wir nur mit Schwimmweste, Schutzhelm und Rettungssack (da ist ein Neopren-Anzug drin) am Treffpunkt sein müssen, das war es dann aber für uns vier. Zum letzten Male werden die Uhren umgestellt, damit wir ab morgen auf Montreal-Zeit eingestellt sind. Ja, jetzt um 18:30 Uhr unserer schon eingeloggten Montreal-Zeit liegen unsere Lieben daheim mit 11:30 Uhr schon einige Zeit in den Betten, uns dagegen fällt es schwer, denn es wird eben zwangsläufig auch sehr früh hell und man liegt sehr unruhig in der Koje.

Freitag, 25. Mai 2007

Den letzten Satz kann ich nur noch einmal bestätigen: Bereits um 5 Uhr wach, dann immer in ½-Stunden-Sektionen noch einmal eingedöst und wieder aufgewacht. Das ist also der „Jetlag“ auf dem Schiff, wenn man Passagier ist. Irgendwie ist es verdammt kalt im Zimmer, was dann beim Frühstück auch von den anderen bestätigt wird und wir hören, dass es draußen nur 6° sind. Nun gut, wir sind eben auch auf der Höhe von Neufundland und das Wasser ist erheblich kälter als z.B. gestern beim Durchfahren des Golfstromes.

Nach dem Frühstück der übliche Weg auf die Brücke mit einem Blick in den Kommandostand zum Radar und dem großen GPS-Bildschirm: Wir befinden uns bereits weit in den Great Banks und damit sieht unsere restliche Reise recht stabil aus. Von rechts sollten wir in 2 Stunden ein schnelles Schiff in unserer Richtung sehen, da aber derzeit die Sicht nur mäßig weit ist, wird das dauern. Diese Nacht –ich hatte nichts gehört—war wohl sogar das Nebelhorn eingesetzt worden, wie nach Sue´s Anfrage bestätigt wurde.

Der Chief-Mate (1.Offizier) fragt, ob wir „Abmusterer“ noch etwas brauchen aus dem Store, da er ansonsten die Abrechnung fertig machen will. Er kann, wir brauchen nichts mehr. Inzwischen ist es 10:30 Uhr und der Dunst hat sich etwas gelichtet, die Außentemperatur ist um immerhin 1° auf 7° gestiegen und wir sehen jetzt auch unseren „Verfolger“, der noch in einem Winkel von etwa 8° nördlich von hinten auf uns zuläuft. Wir erreichen in Kürze einen „Waypoint“, wo wir etwas nach Norden den Kurs verändern, vermutlich etwa zu diesem Zeitpunkt dürfte unser Verfolger, die ZIM Beijing (Reederei Rickmers) mit 65000 DTW in Richtung Boston unterwegs (alle Daten laut AIS), unsere Hecksee kreuzen. Wir werden sehen und so war es denn auch um 11 Uhr, da lag sie denn schon um einiges hinter uns an backbord, hatte also unsere Heckspur schon gekreuzt.

Der Kapitän hat mir soeben einen Informationsprospekt des NSB mit Druckdatum März 2007 in die Hand gedrückt. Es ist wirklich beeindruckend, was die Buxtehuder da bisher auf die Beine gestellt haben seit 1982. Aktuell werden 96 bereederte Schiffe gezählt, mittelfristig sollen es 150 sein. Dazu werden derzeit 27 Neubauten beaufsichtigt auf weltweiten Werften, von Deutschland bis Korea. Die bekanntesten Charterer wie Evergreen, Hanjin, CMA-CGM, Senator oder MSC nehmen Schiffe von NSB, weil sie

die Qualität der Bereederung, der Schiffsführung (85% deutsch) und Besatzung zu schätzen wissen. Und viele NSB-Schiffe nehmen eben wie die Canada Senator auch Passagiere mit, aber das letzte Wort hat hierbei natürlich der Charterer, er entscheidet, ob „talking cargo“ erwünscht oder sanktioniert wird oder eben nicht.

Inzwischen ist es 19:00 und der „fire drill“ ist vor 3 Stunden beendet gewesen. Nach dem ertönen der „General Bell“ -7 x kurz und 1 x lang- sammeln sich alle Besatzungsmitglieder incl. Passagiere am vorbestimmten Ort. Der zuständige Offizier verliest die Namensliste und jeder antwortet entsprechend mit hier oder ähnlich. „Passagiere anwesend“ wird vermerkt, denn diese Übung wird ja ins Bordbuch eingetragen und ist somit ein „amtlicher“ Bestandteil des Tages.

Wir gehen nach dem Abendessen wieder auf die Brücke, denn die Sonne ist erstmalig heute durchgekommen und bildet ein wunderschönes Fenster am Himmel, allerdings ist sie um 19:15 auch wieder verschwunden. Und lässt uns in der Kälte des Abends zurück: 6° C sinkend.

Mit anderen Worten: Ein warmer Schlafanzug ist angesagt, dies aber auch schon letzte Nacht auf dem Atlantik. Wir sind inzwischen schon in das Weichgebiet der Mündung des St.-Lorenz-Stromes eingelaufen, genau genommen immer noch im Nordatlantik, nachdem der Schiffskurs etwa auf 300° nördlich verändert wurde. Vermutlich heute gegen Mitternacht werden wir schon recht nahe an Land vorbeilaufen, da sollte eigentlich Telefonmöglichkeit bestehen. Wer aber will schon jemanden gegen 4-5 Uhr aus dem Bett holen bei uns in Deutschland??

Samstag, 26. Mai 2007

Durch sehr helles Licht werde ich geweckt, sehe, dass es erst 5:30 ist und stelle fest, dass uns eine gut gelaunte Sonne einen schönen Tag verspricht. Ich lasse die Rollos herab, hau´ mich noch mal in die Falle und stehe um 7:00 auf zwecks Morgentoilette. Um 7:30 am Frühstückstisch verkneife ich mir das avisierte Frühstücksmahl aus kurzgebratenem Geschnetzelten mit Zwiebeln und Spiegelei, aber es sieht gut aus! Also Standardfrühstück bestehend aus diversen Brotsorten, Butter, Marmelade, wer will, diverse Wurst- und Käsesorten, dazu Kaffee oder Tee. Flotte Sprüche begleiten jeden Morgen unseren Tagesanfang, eine richtig schön eingespielte Passagier-Truppe, ich würde schon eher sagen, inzwischen Freunde. Meist verlassen wir die Messe um 8:30 und danach treffen wir uns auf der Brücke, um die neuesten Daten vom GPS und Radar zu begutachten. Leider hat sich die Sonne schon wieder rar gemacht, es ist recht diesig und doch noch verdammt kalt mit 8-11°, je nachdem, wo man steht; wenn der Wind dazu noch bläst, sind es nur „gefühlte“ 3-4°. Das Radar zeigt uns ein entgegenkommendes Schiff, welches aber noch zu weit entfernt ist. Aber um 9:05 ist für einige Minuten der weiße Aufbau für einige Minuten im Dunst zu erkennen, bei 6 sm Entfernung war das schon erstaunlich.

Da es ansonsten nicht viel zu sehen gibt, es mir persönlich zu kalt wird, verlagere ich mein Arbeitsfeld wieder in die Kabine, um an diesem Bericht weiter zu schreiben. Nach den Berechnungen, die wir jeden Tag aufs neue anstellen, sollte es bei der Ankunft in Montreal Sonntag-Nacht bleiben, d.h. wir bleiben auch auf dem Schiff. Vermutlich dürfte der Zoll dann morgens aufkreuzen, bevor wir von Bord gehen dürfen. Inzwischen sehen wir auf dem Radar und auch auf dem GPS ein Schiff in gleicher Richtung laufend und durch das AIS erfahren wir, dass es die „Montreal Express“ von Hapag Lloyd mit 40000 DTW ist. Sie fährt im Liniendienst Antwerpen-Montreal. Sie sollte – da sie etwa 5-6 kn schneller ist- in unsere Sicht so gegen 11 Uhr kommen und beim Mittagessen hinter uns liegen. Etwa 13:45 liegt sie dann auf unserer Höhe, etwa 1 sm an backbord, ein schöner Anblick bei gutem Wetter.

Aber schon jetzt ist es sehr windig und man muss die Mütze ganz schön festhalten, als wir mit allen unseren Kameras in jeweils „falscher Hand“ gegenseitig die Erinnerungsfotos schießen.

Und der Wind dreht auf!! Wir fahren jetzt zwischen den Landzungen im Auslauf des Lorenzstromes durch und da wird der Wind regelrecht durchgepresst. Um 14:30 messen wir Windstärke 8, allerdings bei nur mäßigem Wellengang, da dieser bekanntlich auch von der Wassertiefe abhängt. Bei Windstärke 8 hätten wir auf dem freien Atlantik ganz andere Wellen zu erwarten, hier geht es „nur“ um 1-3 m Höhe. Habe soeben noch die ablaufende Montreal Express vom Peildeck aus fotografiert, da musste ich allerdings wirklich meine Kappe erst einmal wegstecken, sonst wäre sie davon geflogen. Der Wind heult in den Aufbauten des Peildecks und zerrt und reißt an den Verspannungen der Antennengerüste und ich verdrücke mich schnell wieder auf die Brücke, ehe ich selbst wegfliege. Inzwischen haben 2 Arbeiter auf jeder Seite der Brücke einen schweren Scheinwerfer montiert, was im Lorenzstrom Pflicht ist. Ob sie etwas nützen würden bei einem Unfall, ist fraglich, denn das Wasser reflektiert stark.

Nachdem gestern –wie oben berichtet- der Chief-Mate unseren letzten Verbrauch aus dem Store abgefragt hatte, wird gleich beim Kapitän Zahltag sein: Meine offene Rechnung: 14,74 €

Wunder, oh Wunder, es ist noch über uns gekommen:

Beim Nachmittagskaffee teilt uns der Chef-Ingenieur Herr Dyck mit, dass alle Reparaturarbeiten im Maschinenraum weitgehend abgeschlossen sind, weshalb er uns bisher abweisen musste betreffend unseres Wunsches, den Maschinenraum zu sehen. Wenn wir denn noch möchten, würde er uns für ½ Stunde zu einer Führung zur Verfügung stehen. Na, da konnten wir nicht nein sagen. Gesagt-gegan. Unsere Jacken ausgezogen und ab ging es. Zuerst allerdings bekamen wir die obligatorischen Ohrschützer angedient, ohne die niemand dort arbeiten kann ob des immensen Lärms, und hinter uns wurde der zweite Ing. als Sicherungsperson abgestellt. Und so ging es dann durch alle Räume, blick nach vorne, oben, unten, rechts, links. Man merkt an allen Ecken und Enden, dass das Schiff „eher beiläufig“ als Containerschiff gebaut wurde, jederzeit aber einsatzbereit, um bis in den Polarkreis zu fahren mit seinem verstärkten Bug. Auch die Sicherheitsvorkehrungen sind absolut anders, als auf normalen neuen Containerschiffen, so z.B. die CO<sub>2</sub>-Anlage für die Brandbekämpfung. Der größte Raum ist der (sehr umfangreiche!!) Maschinenraum mit rund 10.000m<sup>3</sup> Rauminhalt. Er kann mit der CO<sub>2</sub>-Flüssiggasanlage komplett „geflutet“ werden und man hat immer noch 25% CO<sub>2</sub> in Reserve. Das ist schon enorm. Die 6-Zylinder-Maschine mit 2 m Hubraum und rund 1 m Kolbendurchmesser erreicht bei 98 UpM eine Kolbengeschwindigkeit von 11 m/sec, Werte aus dem Motorsport. Die Antriebswelle hat 750mm Ø. Als max. mögliche Geschwindigkeit ließe die Maschine 21 kn zu, aber da man etwa die Dauerhöchstgeschwindigkeit mit 90-95% angibt, sind es hier 19,2 kn.

Nun aber genug der Technik, wir haben am Ende der Reise doch noch einen Blick ins Herz des Schiffes werfen dürfen und wollen uns nicht mehr beklagen. Wir kommen wieder aus dem „Tiefgeschoss“ des Schiffes an die Oberfläche und merken hier an den Wünschen dann doch die Geschwindigkeit, die das Schiff derzeit fährt mit 17,4 kn. Steht man auf der Brücke, ist man immerhin etwa 24,2 m über dem Wasser und durch diese Perspektive verliert sich die Geschwindigkeit zu einem mäßigen Reisetempo. So war es dann doch noch ein sehr interessanter Nachmittag.

Nach dem Abendessen treffen wir uns –wie üblich- auf der Brücke und beobachten, wie unser Schiff langsam an der langgestreckten Halbinsel „Peninsula de la Gaspè“ entlang gleitet. Der Wind hat etwas nachgelassen, das Konzert für 4 Drahtseile + 1 Radar-Antennenturm ist beendet. Unser Chief-Mate Herr Schmidt hat gegen 7 Uhr nochmals den Kurs auf 258° verändert, d.h. die Nase weiter nach Süden gedreht. Auf der Gaspè sehen wir schneebedeckte Berge und kleine Ortschaften, es ist aber für Details doch zu

weit entfernt. Dann begegnet uns ein Bulk-Carrier, etwa 20.000 DTW, zu weit für eine genaue Bestimmung (ohne AIS), nicht weit unter dem Land laufend, Typ eines alten DDR-Frachters mit 3 Ladebäumen. Um 20:15 geht die Sonne wieder in einem grandiosen Farbspiel unter und lässt die Berge der Halbinsel rot erglühen. Nun sollte man sich etwas Ruhe gönnen, denn gegen 01 Uhr werden die Lotsen an Bord kommen und dazu wird die Maschine gestoppt, die Gangway runter gelassen und dann wieder Fahrt aufgenommen. Im Gegensatz zu typischen Hafenslotsen sind wir hier auf See und die Lotsen bleiben bis Montreal an Bord. Es wird in 3 Etappen „gelotst“, siehe im weiteren Berichtsverlauf.

Sonntag, 27. Mai 2007

Das war eine besch.....Nacht! Weil ich diesmal unbedingt die Lotsenübernahme sehen und fotografieren wollte, habe ich ein Buch aus der Bord-Bücherei vorher mitgenommen. Da die Ankunftszeit an der Lotsenstation etwas ungewiss war –man vermutete gegen 02:00 Uhr- habe ich so lange gelesen. Nun, die Fahrt war schon etwas gedrosselt worden, so konnte man nicht exakt sagen, treibt das Schiff schon zwecks Übernahme oder fährt es noch. Also alle 15 min auf die Brücke und nachgesehen, auch das eine oder andere Foto geschossen (und verworfen). Am Ende war es dann 04:16 als der Lotse an Bord ging und Kapitän Stellmacher –im vollen Ornat, übrigens wie auch dann in Folge der 1. und 3. Offizier, der 2. hatte die Nachtwache von 0:00 bis 4:00 geschoben und war gerade an mir vorbei in seine Kabine zwecks Schlaf gegangen- ganz erstaunt bei einem Zufallsblick nach oben feststellte, dass auf dem Peildeck schon jemand mit Stativ-gesattelter Kamera stand, um alles festzuhalten. Das Lotsenboot steuerte zuerst einen vor uns liegenden Frachter an, dort ging der erste Lotse an Bord, dann ließ sich das Boot wieder seitlich abfallen, drehte bei und ging dann bei uns längsseits, um den Lotsen abzusetzen, da war es dann 04:27 Das Wetter war hervorragend, die Sonne war zwar noch nicht da, aber um 05:10 kletterte sie langsam über den Horizont und bescherte wieder ein fantastisches Bild, während gleichzeitig noch eine blass-blaue Färbung ein Verschmelzen von Fluss und Himmel simulierte. Wir überholten den vorher abgefertigten, roten Frachter und fahren nun seit 04:30 mit 16 kn den Lorenz-Strom aufwärts in Richtung Quebeck und dann Montreal. Hier sollte ich etwas einblenden zum besseren Verständnis auch der Nicht-Seeleute: Der Lorenzstrom wird sehr stark noch von der Atlantik-Tide beeinflusst. Von der (in etwa) Mündung bis Montreal ist es eine Reise so lang wie der Amazonas-Schiffsweg – rund 1000 km !

Und je weiter wir ins Land vorstoßen, je weniger Wassertiefe besteht und das noch in Verbindung mit dem Tidenhub. Und wir hatten ablaufendes Wasser!! Bis zum ersten Lotsenwechsel in Trois Rivières merkt man noch nicht viel davon, aber der zweite Lotse von Trois Rivières bis Quebeck und dann ganz besonders die Lotsin von Quebeck bis Montreal hatten größte Aufmerksamkeit walten zu lassen. Wir hatten wirklich nicht viel mehr als die berühmte „Handbreit“ Wasser unter dem Kiel und machten zwangsläufig ein Fahrt von maximal 7 kn (normal 18 kn), es sah aus, als ob wir nur so dahinschlüpfen!! Daher kam es trotz einer schmalen Fahrrinne auch zu mehreren Überholungen teils größerer Schiffe, die aber eben weniger beladen waren und somit weniger Tiefgang hatten und locker mit 5 kn mehr an uns vorbeizogen. Und nun geht's weiter. Eine natürliche von Wäldern gesäumte Uferlandschaft mit Hügeln um die max. 1000m begleitet uns, eingebettet wunderbare Einzelhäuser und kleinere Ansiedlungen, alles sehr, sehr weiträumig. Zufahrtsstrassen mit starken Steigungen sind wie Schneisen in den Wäldern zu sehen, während am Flussufer die kleinen Kirchen sicher auf ihre Gläubigen warten. Das Thermometer steigt langsam, erreichte gerade 13°, aber die Sonne hat eine große Kraft und ich bin vorsichtshalber wieder eingecremt. Selbst in geringen Höhen (200m) liegen noch Schneereste, die jetzt erst langsam abtauen. Insgesamt sieht alles sonntäglich-friedlich-einladend aus!

Ab Quebeck müssen wir unsere Geschwindigkeit erheblich auf die o.a. 7-8 kn reduzieren, da derzeit ablaufendes Wasser (hier ist noch immer ein kleiner Tidenhub!) und unsere Ladungskapazität nur noch wenig Wasser unter dem Kiel lässt. Auch kam ein anderer Lotse –eine Frau- in Quebeck an Bord.

Trotzdem ist die Fahrt sehr interessant und die begleitende Landschaft trotz weniger guten Wetters sehr schön. Etwa 1 Stunde hinter Quebeck werden wir wie in Hamburg (Willkommhöft) von einer Willkommensanlage mit der deutschen Nationalhymne und Lili Marleen begrüßt. Ein heute 84-jähriger Mann hat das nach dem obigen Vorbild hier als Hobby aufgebaut. Durch unsere langsame Fahrt kommt von hinten relativ schnell die MSC Sabrina auf und wir schaffen gerade noch das Abendessen, bevor sie uns mit sehr geringem Abstand in der ebenso sehr schmalen Fahrrinne überholt. Wir schätzen, sie hat etwa 5 kn mehr Speed drauf, kann sie auch, denn sie liegt hoch aus dem Wasser, hat also wahrscheinlich viel Leergut an Bord. Auf der Gegenseite passieren wir die MS Achilles II, eine Art Schubfrachter (für Binnentransporte), wobei der Schieber regelrecht im Heck des Schubes eingebaut war. Nun wird uns wahrscheinlich noch der von uns heute früh überholte Tanker wieder überholen, denn auch er liegt sehr hoch und kann dadurch viel schneller fahren. Inzwischen hat uns Ariel die Customs Declaration Card in die Hand gedrückt, diese füllen wir im Laufe des Abends aus, denn wir wissen nicht, ob die Pass-/Zoll-Leute diese Nacht nach dem Anlegen noch an Bord kommen oder erst morgen früh.

Es ist jetzt 20:30 und ich mache Schluss, um meine Tasche zu packen.

Montag, 28. Mai 2007

Irgendwie wurde ich durch den Drang zur Toilette geweckt, aber ich sah bei der Gelegenheit, dass wir nur noch ganz geringe Fahrt machten und offensichtlich fast am Ziel waren. Also Kamera geschnappt und im Schlafanzug auf die Brücke und dann noch auf das Peildeck gegangen.

Ja, Montreal lag vor uns, zwar nur der Containerhafen und der sogar noch etwa 1 sm vor uns, aber es war eine einzige Lichterkette. 04:18 war es und die Schlepper hatten uns schon fast erreicht, um uns an den Liegeplatz zu bugsieren. Um 05:04 wurde die erste Leine festgemacht und ich ging wieder ins Bett für die restlichen Stunden, aber auch das war nur ein frommer Wunsch, denn bereits kurz nach 06 weckte uns der Chief-Mate (1.Offizier) wegen der ausgefüllten Deklarationserklärungen für den Zoll und bat uns, ins Kapitänzimmer zu kommen. Dort saßen dann 3 Leute von Pass und Zoll, es dauerte wenige Minuten und wir konnten noch etwas die Matratze abhören, aber eigentlich war da jetzt die Luft raus. Also restliche Sachen nachgepackt und dann verabschiedeten sich mal erst gegen 7:00 die beiden Klar's, die man wirklich ins Herz geschlossen hatte, wir 4 Passagiere hatten eine sehr harmonische Gemeinschaft gebildet und als Peter und ich um 07:30 am Frühstückstisch saßen, fehlte uns was – unser Gegenüber.

Um 8:00 verabschiedete sich jetzt auch der Kapitän mit der Rückgabe der Pässe und legte sich sicher ins Bett, denn er war jetzt 28 Stunden auf der Brücke gewesen.

Um 09:00 verließ ich zusammen mit Peter endlich nach einer insgesamt doch recht schönen Fahrt mit einigen Hindernissen, die aber gerade diese Fahrt unvergesslich machten, die Canada Senator, wir wurden von einem Shuttle ans Tor des Container-Terminals gebracht, nahmen ein Taxi und fuhren zur nächstgelegenen Metro-Station. Sodann versuchten wir uns erstmals wieder in eine fremde Stadt „einzuloggen“, indem wir das Metrosystem erkundeten und dann bemühten wir uns als erstes in mein Quartier, nachdem ich Diane, meine Montrealer B+B-Gastgeberin, angerufen und meine Ankunft avisiert hatte. Aber bereits dieser Weg war beschwerlich, denn meine Riesentasche wog nicht nur, sie war auch beim Rollen mit ihrem Gewicht präsent. Wir waren bis zu einer Metro-Station gefahren, wo wir nahe der Rue de Buillon waren. Als wir die ersten Häuser auf Hausnummern kontrollierten, bekamen wir fast einen Schlaganfall, denn wir mussten nach 3619 und befanden uns gerade bei 2000 !!!! Und es ging bergauf!! Nun zuerst



einmal gezogen, ich wurde immer langsamer, dabei hatte Peter schon meinen Kamera-Laptop-Rucksack geschultert, und wollte gerade ein Taxi rufen, als ich sah, dass plötzlich die Hausnummern schon Ende 2000 waren. Und relativ schnell in die richtige Zahlenrichtung führten. Dann war es wirklich nicht mehr sehr weit, bevor wir die Nummer 3619 fanden. Die Türe stand offen, mit meinem schweren Sack musste ich eine enge Treppe hoch und dann war ich da – bei Diane (etwa 55, lebt von der Vermietung, sehr nett). Hier also war mein erstes zuhause im Kapitel „Explore Canada“!!

Damit endete das Abenteuer „Mit dem Frachter nach Kanada“ und nun geht es mit  
**„Explore Canada“**

im nächsten Kapitel weiter.

Schön, dass der Reisebericht gefallen hat, bleibt „an Bord“, es geht weiter !

Ach ja, schaut Euch mal den Routenplaner von Google an und welche Route er für die Reise „Wedemark-Montreal“ ausgearbeitet hat:

Google Maps interface showing a route from Wedemark to Montreal. The search bar contains 'Wedemark' and 'Montreal'. The route is displayed as a blue line across the Atlantic Ocean. The left sidebar shows search results, with step 30 highlighted in red:

Suchergebnisse	Meine Karten
Auf E05	9,0 km
26 Bei Quai Colbert rechts abbiegen	0,1 km
27 Rechts abbiegen auf Rue Marceau	0,3 km
28 Die Auffahrt auf Quai Frissard nehmen	1,0 km
29 Im Kreisverkehr vierte Ausfahrt (E05) nehmen	0,9 km
30 Schwimmen Sie durch den Atlantik	5,672 km
31 Bei Long Wharf links abbiegen	0,2 km
32 Weiter auf State St	0,5 km
33 Bei Congress St rechts abbiegen	0,4 km
34 Bei Sudbury St rechts abbiegen (Schilder nach I-93 N)	0,1 km
35 Links abbiegen auf I-93 N Richtung Concord NH Teilweise gebührenpflichtige Straße	102 km
36 Ausfahrt I-89 N Richtung	0,9 km