

Atlantiküberquerung mit dem Containerschiff CMA CGM „TOSCA“ von Miami nach Algeciras 15. Januar bis 2. Februar 2019

15. Januar 2019, 17.30 Uhr

Unsere Abfahrt ist auf 18.00 Uhr geplant. Wir sind aber immer noch in Miami im Hotel. Katharina im Fitnessraum und ich mit einer Pfeife am Pool.

Vor 2 Tagen haben wir die Nachricht erhalten, dass sich unsere Abreise um 4 Tage verzögern wird. Die TOSCA liegt vor Anker und hat noch keine „Landeerlaubnis“ für Savannah. Dort soll sie – nehmen wir an - Container holen, bringen oder beides. Wir haben TOSCA neugierig mit der App „MarineTraffic „ oder „VesselFinder“ verfolgt und gesehen, dass sie seit 2 Tagen vor der Hafeneinfahrt von Savannah vor Anker dümpelt, wenn man das von einem 334 m langen, 43 m breiten und fast 102'000 Tonnen schweren Schiff überhaupt so sagen kann.

Vor ca. 2 Wochen haben wir vom Reisebüro bereits erfahren, dass unsere Atlantiküberquerung nicht wie vorgesehen 11, sondern 16 Tage dauern wird. Nun kommt noch diese Startverzögerung dazu. Vermutlich werden wir nicht - wie ursprünglich geplant - Algeciras direkt anlaufen, sondern noch mindestens einen weiteren Stopp einlegen. Also: eine Reise mit einem Frachtschiff ist nichts für Passagiere, die an einen festen Fahrplan gebunden sind. Eine solche Reise ist offensichtlich etwas für „Streuner“, wie wir es nun eben sind...

Wie kommen wir überhaupt dazu so etwas zu unternehmen?

Wir sind mit der Segelyacht „Yavas Yavas“ und unserem lieben Freund Wolfgang Kahl von Gibraltar nach St. Lucia in die Karibik gesegelt und haben unterwegs den Wunsch entwickelt, die Reise aus einer anderen Perspektive, aus der Perspektive der Giganten nochmals zu erleben. Diesmal in der umgekehrten Richtung.

Christoph Weber von „Hotelplan“ - nach all seinen Liebesdiensten für uns, mittlerweile auch ein lieber Freund - hat uns diese Möglichkeit verschafft. Vielen Dank Christoph.

Die TOSCA gehört der Reederei CMA CGM und ist ein mittelgrosses bis grosses Containerschiff. Insgesamt arbeiten 25 Crewmitglieder auf ihr. Die höheren Offiziere sind ausschliesslich Franzosen, die unteren Ränge werden von Philippinos belegt.

Die TOSCA hat 4 Gästekabinen, einen Fitnessraum mit sogar einem Tischtennistisch!, ein Swimmingpool und ist offensichtlich für Gäste gerüstet.

Das Anmeldeprocedere, um bei einem Frachter an Bord gehen zu können ist allerdings recht aufwändig und beinhaltet unter anderem auch ein ärztliches Attest. Passagiere werden nur bis zum Alter von 80 Jahren zugelassen. Man wird auf die schlimmsten Szenarien eingestimmt und muss unterschreiben, dass man dies alles verstanden hat und es auch akzeptiert. An Bord gibt es keinen Arzt und nur eine rudimentäre Apotheke.

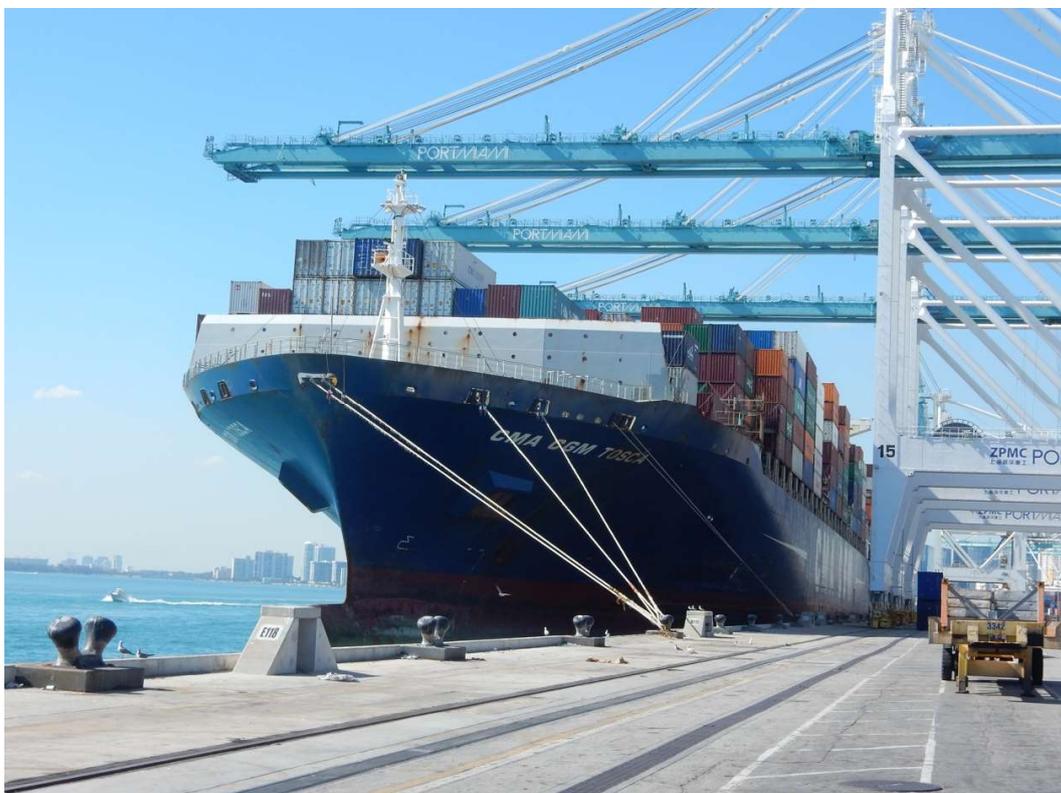
Die Gäste werden in der Offiziersmesse verpflegt und sitzen dort an einem separaten Tisch. Auf einem Foto der Offiziersmesse habe ich den Tisch gesehen und 6 Stühle gezählt. Wir werden also mit Sicherheit

nicht eine grosse Gästegruppe sein. Uns soll's recht sein. Wir wollen ja keine Kreuzfahrt machen, sondern das Seemannsleben möglichst hautnah erleben und uns auch in das Seemannsleben einbringen (wenn es nicht gerade das Abklopfen von Rost ist). Das wird aber kaum der Fall sein. Die TOSCA ist 2005 gebaut worden, ist also erst ein mittelalteriges Schiff.

Nun warten wir also in Miami auf die Ankunft der Tosca und geniessen das schöne Wetter und die Wärme hier. In der Schweiz soll es ja ganz übel schneien und kalt sein.

18. Januar

Um 12.00 werden wir im Hotel von einem hervorragend deutsch sprechenden Südamerikaner abgeholt. Er ist unser Sicherheitsagent und bringt uns zum Schiff.



Hier geht es wie am Schnürchen. Ein Crewmitglied begrüsst uns, kontrolliert unsere Papiere und gibt uns dem nächsten Verantwortlichen weiter, der uns zu unserer Kabine führt. Ein wunderbar grosser und heller Raum mit hellen Fenstern, Pult, Einbauschränken, Sitzgruppe, Sofa und Sessel. Alles gepflegt, hochwertig und wir sehen auch von unserem Fenster nach vorn über die Container hinweg. Herrlich.





Mittagessen gibt's bis 13.00 Uhr - also, ab in die Offiziersmesse.

Dort lernen wir den Kapitän Hervé Max Lepage kennen. Wir erleben ihn als sehr ruhig, überlegt, zurückhaltend aber sehr freundlich. Er heisst uns wirklich herzlich willkommen. Schön, das ist schon mal ein guter Einstieg. Unser Esstisch ist etwas abgesetzt vom Offizierstisch - und nur mit 2 Gedecken präpariert. Wir sind also offensichtlich die einzigen Gäste. Auch gut.

Der Kapitän hat übrigens auch berichtet, dass auf der TOSCA der anerkannt beste Koch der ganzen CGM CMG-Flotte arbeitet - und die Gesellschaft ist die drittgrösste weltweit und hat 360 Schiffe. Auch das soll uns recht sein.

Er hat aber auch noch eine weitere Neuigkeit. Wir werden nicht direkt Algeciras anlaufen, sondern einen Umweg über Kingstown, Jamaica machen. Vorgesehene und reservierte Ankunftszeit in Kingstown: Dienstag, 22.1. um 05.00 Uhr. Unser Captain hat aus 2 Gründen nicht besonders Freude an diesem Umweg. Offenbar sind die Hafenbehörden in Jamaica recht korrupt und das Handling der Frachtschiffe geht nicht so einfach und ohne Geschenke, will man einigermaßen zügig abgefertigt werden. Markten, Schmieren, das liegt unserem Captain mit Sicherheit nicht. Um das zu erkennen, muss man ihn nicht lange kennen.

Es gibt aber noch einen 2. Grund für seine Verstimmung: Unser Schiff kann nicht so langsam fahren, um zur vereinbarten Zeit am Ort zu sein. Wir müssen unterwegs und auf offenem Meer einen gut halbtägigen Stop machen, die Zeit verstreichen lassen und einfach warten...

...denn der Schiffsmotor kann nicht über längere Zeit mit einer Tourenzahl von unter 45 Umdrehungen/Minuten betrieben werden. Das würde dem Motor schaden. Nun plant unser Captain also mit der minimal möglichen Tourenzahl (eben 45 Umdrehungen/Minute) nach Jamaica zu schaukeln und die Restzeit eben auf dem Meer abzusitzen. Mit 45 Touren macht die TOSCA aber immer noch knapp 12 Knoten Fahrt. Das ist immer noch schnell, nämlich gut 22 km/h.

45 Umdrehungen/Minute sind für einen normalen Verbrennungsmotor unvorstellbar niedrig. „Normale“ Motoren haben eine Grundtounenzahl

von 500-600 Umdrehungen/Minute... Offensichtlich nicht so die Schiffsmotoren.

19.00 Uhr

Ablegen in Miami

Ein Pilotguide kommt an Bord und platziert zwei eigen GPS-Empfänger auf der Brücke. Begründung: er kenne die Geräte und könne den zu fahrenden Weg vorgängig einzeichnen. Könnten wir das nicht auch? Ist das einfach ein alter Zopf und eine Arbeitsplatzsicherung? Wir werden sehen. Unser Schiff liegt breitseits an der Mole mit mehreren riesigen Kränen. Vor und hinter uns liegen weitere Containerschiffe mit wenig Abstand zu uns.

Von unserer NIZINA weiss ich, dass das seitwärts Ablegen mit einem Bug- und Heckstrahlruder nicht so schwierig ist. Auf der Brücke der TOSCA sehe ich aber nur die Bedienungseinheit für ein Bugstrahlruder. Also: kein Heckstrahlruder? Im Moment ist es nicht der gute Augenblick Fragen zu stellen. Zuschauen und Mitdenken ist angesagt.

Auf dem seitlichen Ausguck der Kommandobrücke erkenne ich, dass sich das Heck der TOSCA langsam von der Mole weg bewegt. Vorne sehe ich noch Verbindungsseile zum Land, und ich kombiniere: aha, die Tosca „dampft in die Spring“, wie das alte sichere Seemannschule lehrt. Etwas später löst sich auch der Bug seitwärts vom Pier, ohne dass ein wirklich kräftiges Bugstrahl-Ruderwasser sichtbar wäre. Ich nehme es zur Kenntnis und begeben mich zurück in den Kommandoraum. Nun ist es schon dunkel und Richtung Stadt wunderschön (mit der phantastischen Skyline), gegen das offene Meer aber recht

gespenstisch. Das Land ist nicht mehr richtig zu erkennen, dafür leuchten und blinken aber eine Riesenzahl von Signalen. Wegweisern, Hindernissen, anderen Schiffen, Gartenbeleuchtungen... Jetzt bin ich auch der Meinung, dass ein Lotse richtig ist. GPS und Radar alleine genügen nicht. In diesem Lichterwirrwarr muss man sich auskennen.

Der Lotse erteilt Steuerbefehle, die von Steuermann militärisch quittiert werden und der Captain bedient auf Geheiss des Lotsen die Motorleistung. Es ist mir schon bei früheren Beobachtungen aufgefallen, dass in schwierigen Situationen der Captain am „Gashebel“ und nicht am Steuer ist.

Ich begeben mich auf den seeseitigen Ausleger der Kommandobrücke und erkenne tief unten zwei Schleppfahrzeuge, eines am Bug und eines am Heck. Nun weiss ich auch, warum da nur ein geringes Schraubenwasser beim Bugstrahlruder sichtbar war. Man hat die TOSCA quer aus der Parklücke gezogen.

Langsam und mit sehr kleinen Kurskorrekturen hat der Lotse unseren Kollo aus dem Hafen manövriert. Über eine Strickleiter hat er dann unser Schiff verlassen und ist mit einem Pilotboot zum Hafen zurück gebracht worden. Wie klein doch so ein Lotsenboot von der Kommandobrücke aus erscheint.



Langsam gleiten wir weiter in die schwarze Nacht und wir stehen auf dem Brückenausleger und bewundern die eindruckliche Skyline von Miami. Wirklich eindrucklich, die vielen Lichter, die Hochhäuser, das Leben. Aber auch daran sieht man sich einmal satt, und wir drehen uns um und kehren zurück Richtung Kommandoraum.

Da sehe ich sehr nahe und sehr kurz vor unserem Schiff einen dunklen Schatten. Ein Segelschiff mit dunklen Segeln und einem sehr kleinen und schwachen Licht in der Mastspitze. Fast im gleichen Moment ist das Schiff vor unserem Bug verschwunden. Mit einem Satz bin ich bei der Türe des Kommandoraumes und rufe hinein, dass vor unserem Bug ein Segler sei. Die Mannschaft hat den Segler auch bemerkt, hätte ihm aber nie und nimmer ausweichen können. Für mich war das ein echter Schock. Die Seeleute kennen aber die waghalsigen Kurse der Freizeitskipper um diese «Riesenpöte». Der Segler ist glücklicherweise auf der anderen Seite wieder erschienen. Hätten wir ihn gerammt, wir hätten nichts bemerkt.

Nachtessen und vorerst einmal Rückzug in unsere luxuriöse Kabine. Wir hören im 6. Stockwerk kein Motorengeräusch, spüren keine Vibrationen, einzig das leise Summen der Ventilation...

Spät Abend gehe ich nochmals auf die Brücke und lasse die Atmosphäre hier auf mich wirken. Fast vollständige Dunkelheit, einzig das Licht von 7 grossen Monitoren bringen etwas Licht in den Raum. 2 Personen sind anwesend: einer an den Monitoren, einer mit dem Fernglas die Umgebung absuchend. So ist es vorgesehen und Gesetz: Bei Dunkelheit immer zwei Wachhabende, wovon einer einzig die Aufgabe hat, die Umgebung abzuscannen.



Ich widme mich den Instrumenten und erkenne natürlich einiges, was auch wir auf der NIZINA haben. Hier einfach grösser, mit mehr Einstellmöglichkeiten und natürlich auch leistungsfähiger. Ich werde noch viel Zeit haben, diese Instrumente genauer kennen zu lernen. Aber ich bin wirklich sehr beeindruckt.

Beeindruckt bin ich auch von den Navigationsvorbereitungen. Trotz perfekter Elektronik wird der zu fahrende Kurs auf der Seekarten abgesteckt und eingezeichnet und jede Stunde wird ein Eintrag ins Logbuch geschrieben: Zeit, Position, Wetter, Seegang und besondere Ereignisse. Jede Stunde wird die Position auf der Seekarte eingetragen. Perfekte Navigationsdokumentation, wie auch wir Kleinen es machen sollten, aber meistens aus Bequemlichkeit unterlassen. Bei Tag und

klarer Sicht wird sogar die Position mit dem Sonnenstand und der Uhr bestimmt und in ein eigens dafür vorgesehenes Manual notiert.

19. Januar

Sicherheitseinweisung:

Wir werden über die akustischen Alarme und deren Bedeutung orientiert. Uns werden Schwimmwesten angepasst, gezeigt, wie man die Wärmeschutzanzüge für kalte Gewässer anzieht, werden geschult, was bei einem Mann über Bord, bei Feuer, Wassereinbruch etc. zu tun ist. Wir sind sogar im Notfall-Dispositiv eingeplant, auch wenn es bei den meisten Punkten einfach „in Bereitschaft sein“ heisst. Wir sehen wie die Feuerwehr funktioniert und wie perfekt die Geräte und Schutzanzüge vorbereitet an ihrem Ort liegen, wie hier auf dem Bild z.B. die Beinbekleidung eines Feuerwehrmannes.



Man zeigt uns aber auch, wie man eine Rettungsinsel abwirft, wie man ein Rettungsboot zu Wasser lässt und wir müssen/dürfen sogar den Motor des Rettungsbootes starten. Wir schauen auch den Inhalt des Rettungsbootes an: Lebensmittel, Wasser, Angelzeug, Notraketen, Werkzeug...





So verstreicht ein sehr spannender Morgen.

Wiederum ein wunderbares 4 gängiges Mittagessen.

Wir entscheiden uns in Zukunft den Käsegang wegzulassen, um einigermaßen das Gewicht halten zu können.

Jeden Morgen liegt auf unserem Tisch ein Blatt mit dem heutigen Menu und allfällige weitere interessierende Angaben.

MASTER: LEPAGE, Herve Max
CHIEF COOK: Hervé Loaec-Godey

Friday, 18 January, 2019
Bon appétit ! – Good appetite !

UTC -5
ISPS 1

Déjeuner
Quiche Aux Legumes
~
Cuissot de Porc
Pomme Roti – Choux
Braise
~
FROMAGE
~
Tarte Pette



Diner
Carotte Rapée
~
Espadon Riz-Legumes
~
FROMAGE
~
FRUITS

INFORMATION
Estimated Departure 2000H 18.01.2019

Wir werden von einem zarten, feingliedrigen etwas scheuen Philippino bedient, der uns sehr freundlich und sehr aufmerksam bedient. Er ist

auch für unseren Lebensraum in unserem „Wohntrakt“ zuständig. Ein sonniger Mensch.

Nachmittags dann weitere Erkundung des Wohnturms. Auf unserer Etage befindet sich ebenfalls der Aufenthaltsraum für die Gäste: gross, hell, mit Sitzgruppen, Spieltisch, Fernseher, Kaffeemaschine... und da wir die einzigen Gäste sind, haben wir einen weiteren grossen Lebensraum für uns. 2 Stockwerke tiefer ist der Fitnessraum mit den üblichen Geräten, einem Boxsack und einem Tischtennistisch. Uns Gästen steht der Fitnessraum bis 16 Uhr zur Verfügung, anschliessend ist er für die Crew reserviert.

Eine weitere Etage tiefer ist der Swimmingpool. In den warmen Zonen hier wird der Pool täglich geleert und mit Umgebungswasser neu gefüllt. Also keine chemischen Zusätze - aber Salzwasser.

20. Januar

Besichtigung des Maschinenraums.

Ein junger Maschineningenieur führt uns. Er hat die entsprechende technische Ausbildung zum Maschineningenieur absolviert und hat nun den Rang eines dritten Offiziers. Er wird die kommenden Jahre mehrheitlich im Bauch eines Frachters verbringen und kontinuierlich zum Rang eines ersten Ingenieurs aufsteigen. Entsprechend dem Rang steigt natürlich auch die Anzahl der Goldstreifen an seinen Patten und sein Salär. Habe ich schon gesagt, dass die Offiziere zu den Mahlzeiten immer in ihrer Uniform erscheinen und diese bei der Arbeit nie tragen? Ich finde das ein schöner Brauch und auch eine Wertschätzung

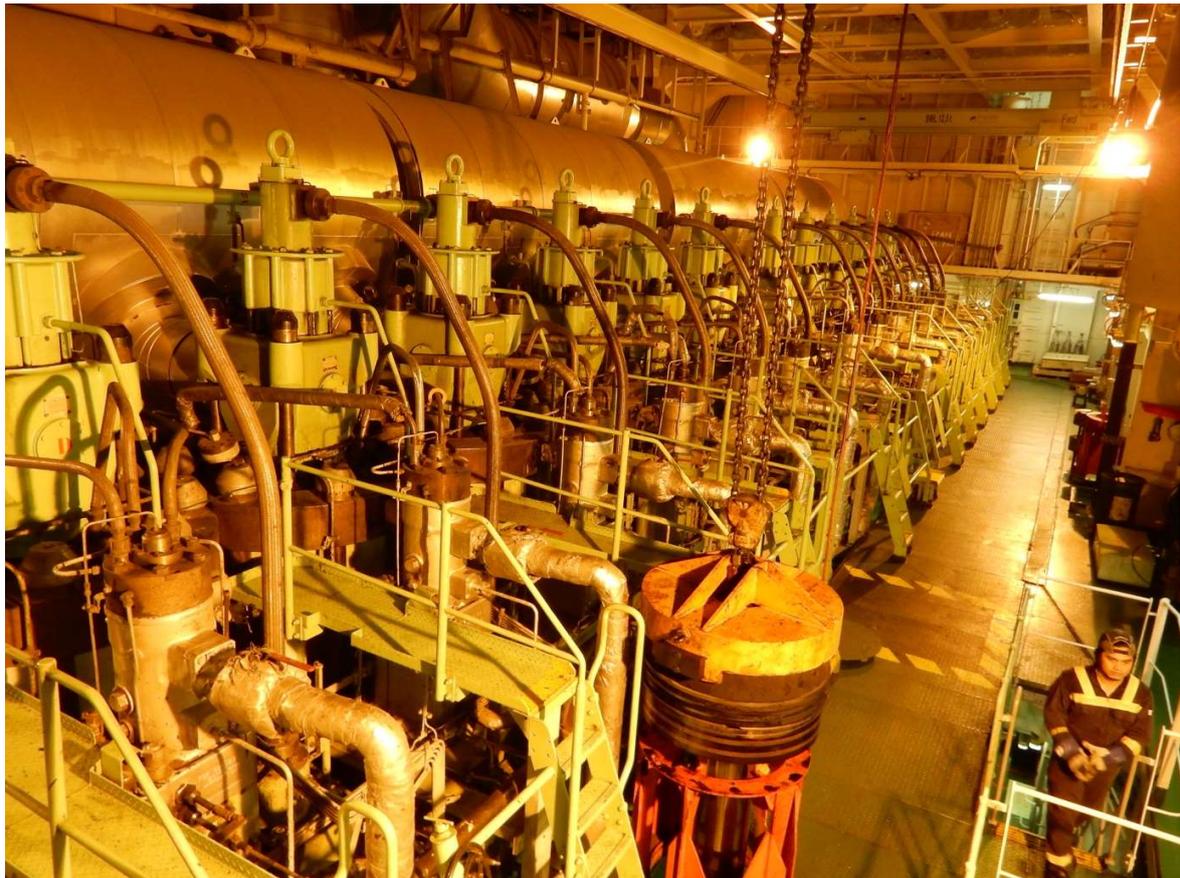
gegenüber dem Koch und dem Servicepersonal. Wir ziehen uns zum Essen auch immer adäquat an.



Also, mit dem jungen Ingenieurstift in den Schiffsbauch.

Hinter einer schallisolierten Türe betreten wir eine kleine Empore, von der aus man einen riesigen Raum überblicken kann. Ich schätze, dass der Raum gut und gerne drei bis 4 Stockwerke tief und vielleicht 200 m lang ist. Laut und warm ist es hier. Gehörschutzpfropfen und Helm sind sicher angebracht.

Der Motor ist ein Monster von über 10 Metern Länge und einer Höhe von vielleicht drei Metern. 12 Zylinder stehen in einer Reihe und am hinteren Ende dreht sich die Propellerwelle in gemächlichem Tempo.



Bei Reisegeschwindigkeit sind es 60 Umdrehungen pro Minute, bei maximal möglicher Leistung sind es 80. Der Motor leistet max. 56'000 PS.

Der Motor ist natürlich der Blickfang, es gibt aber noch sehr viele Zusatzgeräte da unten.

Im Motorenkommandoraum, der bezüglich Monitoren, Uhren, Hebeln und Schaltern dem Steuerstand auf der Brücke in nichts nachsteht wird unser Rundgang durch diesen etwas anderen „Kraftort“ vorgespochen.





Hier ist es relativ ruhig und man kann sich in normaler Lautstärke unterhalten.

Ich kann nicht alles erklären, was uns da vorgeführt wurde, aber einiges Erstaunliches will ich erwähnen.

Der Schiffsmotor produziert keinen Strom. An ihn ist keine „Lichtmaschine“ angeschlossen, wie wir es von den Automotoren her kennen. Er treibt lediglich die Welle an, und wenn der Motor läuft, läuft auch die Welle. Dazu aber später.

Weil die Elektrizität anderweitig gemacht werden muss, hat unser Schiff Stromgeneratoren. Und nicht zu knapp: es sind fünf riesige Aggregate (und einen weiteren 6. Notstromgenerator). Der Rauch, der bei

stehenden Schiffen aus dem Kamin kommt, ist also ausschliesslich von den Generatoren. Warum denn so viele Generatoren?

Es wird offensichtlich sehr viel elektrische Energie benötigt. Und der Strom wird in einer Spannung von >6000 Volt produziert, um die Hochspannungsgeräte direkt zu bedienen. Für den Steckdosenbedarf wird die Spannung dann auf 220 Volt transformiert. Im Normalfall laufen 2 Generatoren, die drei anderen sind „on-Demand«

Im Motorenraum sind zwei grosse stehende Metallsilos aufgefallen. Das sind nicht die Schweröltanks und auch nicht Süswasserreserven. Sie sind mit Druckluft gefüllt, denn mit Druckluft wird der Schiffsmotor gestartet: Ein oben stehender Kolben wird mit sehr grossem Druck nach unten gedrückt, was die übrigen Zylinder bewegt und befähigt, ihre Arbeit aufzunehmen. Der Startvorgang braucht also eine grosse Luftmenge mit hohem Druck. Die Tanks sind Druckbehälter für die Startluft.

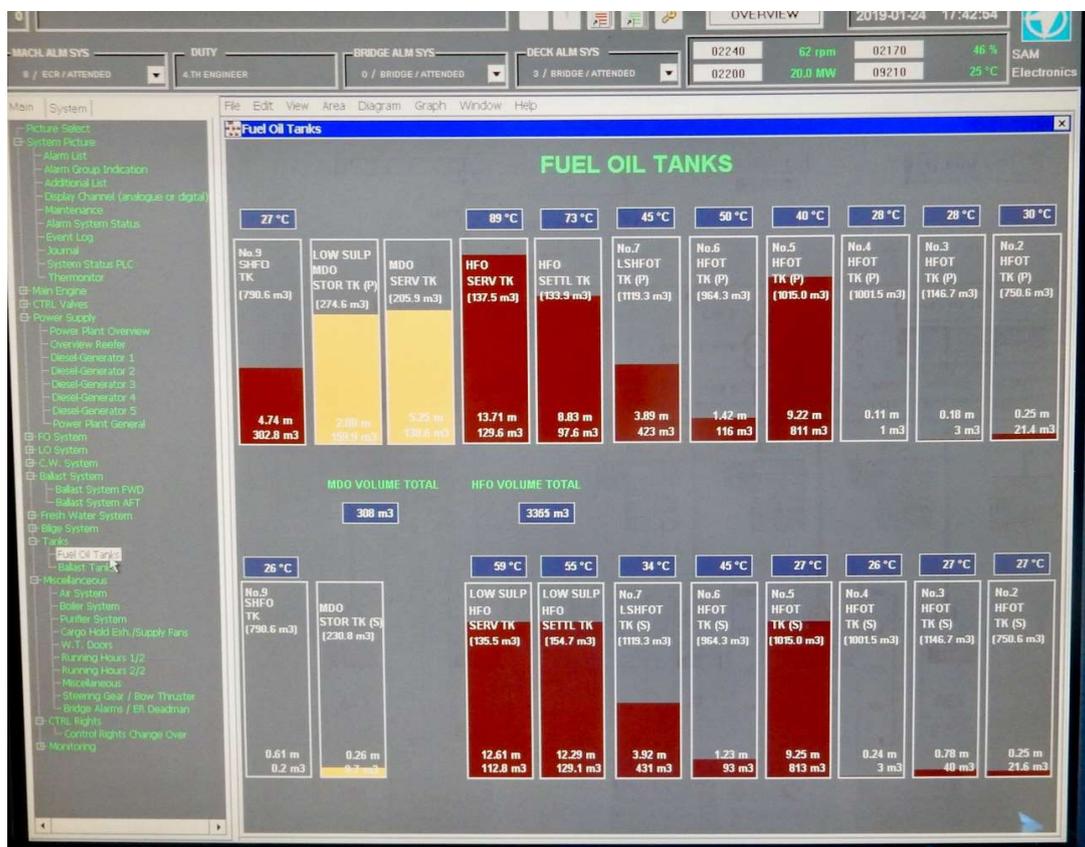
Um den Druck in den Silos aufzubauen, stehen 5 Luftkompressoren zur Verfügung. Auch die sind nicht von der Grösse jener, die wir vom Baumarkt kennen... Alles hier ist einfach gigantisch.

Wenn der Captain den Schubhebel auf „null“ stellt, steht der Motor. Die Antriebswelle wird nicht einfach ausgekuppelt. Gibt er wieder etwas Power, muss der Motor mit der Druckluft wieder gestartet werden. Für kleinere Schiffe (Motorboote und Segelschiffe) ist es obligat, den Motor zu starten, bevor die Landverbindung getrennt wird, denn wenn der Motor nach dem Lösen der Leinen nicht anspringt, treibt das Schiff steuerlos dahin. Den Motor nicht zu starten, bevor man die Landverbindung löst, ist für uns Freizeitkapitäne ein grosser Fauxpas.

Bei der Grossschifffahrt ist das anders. Das gigantische Schiff wird von zwei Schleppern vom Steg gezogen und in die Ausfahrtsrichtung gedreht, und erst dann, wenn das Schiff Vorwärtsschub geben soll, wird der Motor gestartet - denn wenn der Motor läuft – wir erinnern uns - dreht zwangsläufig auch die Antriebswelle und der Propeller. (Bei den Propellerflugzeugen ist das übrigens auch so. Nur haben diese eine Bremse und können den Motor laufen lassen, ohne sich zu bewegen).

Die Dieseltanks haben wir nicht sehen können. Es sind insgesamt 21 Stück. Sie sind an verschiedenen Orten im Schiffsrumpf integriert. Fassungsvermögen total: 15'000 m³, d.h. 1'500'000 Liter.

Auf der Brücke werden die Füllstände der Tanks graphisch angezeigt. Die braun eingefärbten Tanks sind mit Schweröl gefüllt, die gelb eingefärbten mit Dieselöl.



Warum so viele Tanks? Aus zweierlei Gründen: Zum einen, um möglichst jeden verfügbaren Raum zu nutzen, zum andern trimmt man so aber auch das Schiffes, das je nach Ladegewicht Schräglage bekommen könnte. Die Containerschiffe verfügen aber auch über Wassertanks, die bei Bedarf mit Seewasser gefüllt werden können.

Wie ist es mit dem Verbrauch?

Der 1. Ingenieur, dem ich diese Frage stellte, hat sich mit ihr schwer getan. Er ist nicht befugt, darüber Auskunft zu geben. Die Schiffcompany will das Thema Luftverschmutzung offensichtlich möglichst tief halten. Von anderen - sicher nicht so gut informierten - Quellen habe ich vernommen: Die Tosca braucht ca. 180 Tonnen pro Tag bei Toppspeed (85 Umdrehungen/Minute), d.h. ca. 24 Knoten resp. 45 km/h Fahrt. Das sind 7500 lt pro Stunde. Das ist viel. Bei Marschfahrt (60 Umdrehungen/Minute und einer Geschwindigkeit von ca. 19 Knoten resp. 35 km/Stunde) sind es noch 120 Tonnen/24 Stunden. Das entspricht etwa 5500 lt pro Stunde. Immer noch sehr viel.

Gross ist aber auch die Transportkapazität unseres Schiffes: über 6000 Grosscontainer (je 40 Fuss Länge) und etwa 3000 Kleincontainer von je 20 Fuss Länge fasst die TOSCA. Auf einem Sattelschlepper wird jeweils ein Grosscontainer transportiert. Auf einem normalen Lastwagen oder auf einem Anhänger jeweils je ein Kleincontainer. Die TOSCA bedient also 7500 Sattelschlepper oder Anhängerzüge.



Ein wichtiges Wort muss aber auch zur Umweltbelastung der Schiffsmotorenbau gesagt werden.

Aus der Radiosendung „Kontext“ vom 27.01.2017 habe ich folgende Zahlen:

Laut dem „Naturschutzbund Deutschland“ sei die Luftverschmutzung durch die Seeschifffahrt für 60'000 vorzeitige Todesfälle jährlich weltweit verantwortlich.

Die Hauptschadstoffe der Schiffsabgase sind Schwefeloxide und Kohlendioxid.

5 mittelgrosse Frachtschiffe produzieren soviel Schadstoff, wie alle Autos weltweit zusammen (und die weltweite Hochseeflotte besteht aus etwa 90'000 Schiffen!).

Diese 90'000 Schiffe stossen 97 mal mehr Schwefeldioxid aus, als der gesamte Luftverkehr.

Das gibt echt zu denken. Da ist nicht nur die Politik gefragt, sondern auch wir Konsumenten. Müssen wir Steaks aus Argentinien haben, Elektronik, Kleider, Plastiksachen aus dem fernen Osten?

Ich weiss nicht, ob bei bestehenden Schiffen wirksame Abgasfilter eingebaut werden können, sicher ist es aber gut, dass z.B. die neuen Kreuzfahrtschiffe der AIDA-Linie mit Gasturbinenmotoren angetrieben werden. Aber vor allem sollte meines Erachtens der Ölpreis steigen und eine Umweltsteuer erhoben werden.

24. Januar

Gestern haben wir in Jamaica angelegt, um 1500 leere Container zu laden. Kingstown ist die Hauptstadt Jamaicas und hat einen grossen U-förmigen Hafen. Uns wurde die noch freie schmale Seite zugewiesen, gewissermassen der untere Teil des U.

Etwa 5 Meilen vor der Hafeneinfahrt bestieg der Lotse das Boot und übernahm das Kommando. Der Steuermann am Ruder, der Captain am Gashebel. Dunkle Nacht, wiederum viele verwirrende Lichter, viele Untiefen und kleine Inselchen, die den engen Eingangskanal begrenzen. Auch hier: fast unmöglich, einen solchen Koloss sicher durch diesen gefährlichen Kanal zu führen. Ob ein Lotse an Bord kommt, bestimmt übrigens nicht der Captain. Es ist der Hafen, der eine entsprechende Auflage macht. Ein Schiff der Grösse einer TOSCA läuft nie einen Hafen

ohne Lotse an, auch wenn die Ansteuerung nicht schwierig wäre. Dies nicht nur wegen den vorhin genannten Hafenbestimmungen, sondern auch weil ein Schiff dieser Grösse immer auch auf zwei Schub- oder Zugfahrzeuge angewiesen ist, um das Schiff an den Quai zu schieben, oder davon wegzuziehen. Die Kommunikation mit diesen Zug- und Schubschiffen ist Angelegenheit des Lotsen und nicht des Captains - und die Kommunikation zwischen Lotse und den beiden Schiffen ist immer auch in der Landessprache des Hafens und für die Crew nicht immer verständlich.

Aber: trotz Lotse und Schubfahrzeugen: Die Verantwortung für das Schiff liegt immer und alleine beim Kapitän. Das ist für ihn sicher nicht immer ganz einfach. „Nichts“ zu sagen zu haben und trotzdem die Verantwortung zu tragen...

Einen Eindruck davon haben wir bei der Ausfahrt von Jamaica erhalten. Wie erwähnt, führt der Weg durch einen engen, kurvenreichen und schwierig zu befahrenden Kanal. Während unserer Ausfahrt haben wir auf dem Radar und AIS-Gerät gesehen, dass ein ebenfalls grosses Schiff in den Kanal einfährt. Der Lotse hat den Befehl gegeben, das Schiff auf halbe Kraft voraus zu beschleunigen. Das hat mich erstaunt und offensichtlich ebenfalls den Captain, der die Motorleistung bedient. Er hat beim Lotsen sich vergewissert, ob er das wirklich so wolle, angesichts der erwarteten Begegnung der beiden Schiffe. „Ja, natürlich“. Die Antwort des Lotsen war absolut unhöflich und arrogant und meines Erachtens völlig daneben. Das einfahrende Schiff hätte meines Erachtens vor der Einfahrt warten können, bis wir den Kanal verlassen haben. Ein auslaufendes Schiff hat Vortritt vor einem einlaufenden. So lautet die Vortrittsregel.

Das einlaufende Schiff hat dann bei der Begegnung auch das markierte Fahrwasser verlassen (müssen), um nicht zu nahe an uns zu kommen. Vielleicht war das ja auch so geplant und unter den Lotsen abgesprochen gewesen. Wir wissen es ja nicht. Trotzdem: Der Lotse war ein Flegel.

Zurück zu Jamaica.

Wir wurden gefragt, ob wir während des Aufenthaltes in Kingstown an Land gehen möchten. Immerhin wurden 36 Stunden für das Beladen der Container eingerechnet.

Natürlich haben wir das bejaht. Das hatte aber zur Folge, dass wir um 01.00 Uhr geweckt und auf das A-Deck gebeten wurden, um vor 2 Immigrationsbeamtinnen zu erscheinen.

Das aufwändige Procedere ist dann am kommenden Morgen weiter gegangen. Wir wurden mit einem Sicherheitsbatch, Kopien unserer Pässe, Crewliste der TOSCA und Sicherheitswesten ausgerüstet und mussten beim Verlassen des Schiffes nochmals einen Check über uns ergehen lassen. Vor dem Schiff hatten wir auf einen Bus zu warten, der uns zum Hafeneingang brachte. Hier wurden all die mitgebrachten Dokumente gesichtet. Die kontrollierende Beamtin hat einem Fahrer gerufen, der für unseren Besuch in Jamaica zuständig sein sollte.

Dies hat uns etwas überrumpelt, denn es war eigentlich nicht unsere Absicht, herumchauffiert zu werden. Aber, wir haben das Angebot angenommen, mit dem Chauffeur über die Kosten gesprochen und ihm gesagt, er solle uns die schönen Orte, die Sehenswürdigkeiten von Kingstown zeigen.

Wir fahren über staubige Strassen mit vielen Schlaglöchern entlang sehr dürftigen Behausungen. Viel Wellblech, viel Improvisation, viel Schmutz, Staub, Lärm. Nicht schön, eher erdrückend.





Bald sollte der erste Höhepunkt kommen: ein kleines Shopping-Center mit einem Cafe-Restaurant mit Internet... Internet war schön und wir haben es benützt, aber der Rest....

Wir haben unseren Fahrer nun gebeten, uns über seine Pläne zu informieren und er hat uns ausser dem Wohnhaus von Bob Marley praktisch nichts anbieten können.

Das Marley Museum war allerdings sehenswert und hat uns die Person Bob Marley und die Reggae-Musik etwas näher gebracht.

25. Januar

Gestern Abend war auf der TOSCA Grillabend, und eigentlich hätte auch ein Karaoke Abend daraus werden sollen, denn die Philippinos würden das Lieben . Das entsprechende Equipment wurde aber nicht aufgestellt.

Grill, Festbänke und Bestuhlung wurde auf der Leeseite des Wohnturmes auf einer Decksplattform aufgestellt und man konnte aus einem grossen Angebot von Grilladen und Zutaten sich bedienen und grillen. Es war eine wirklich lockere und schöne Stimmung.

Irgendwie aber doch auch etwas traurig.

Die Angestellten aus den Philippinen, Philippinos, haben einen einfachen Arbeitsvertrag, der sie für 6 bis 9 Monate an das Schiff bindet. Nach dieser Zeit ist der Vertrag beendet und wird nicht automatisch erneuert. Der Matrose muss sich um einen neuen Vertrag

bemühen. Ob er einen neuen Vertrag bekommt, hängt sicher von seinem Arbeitszeugnis ab, aber dass er wieder auf das gleiche Schiff zu seinen gleichen Kollegen kommt, ist gar nicht sicher und vielleicht sogar eher die Ausnahme. Schade, die Matrosen haben sich untereinander sehr gut verstanden und sicher auch Freundschaften geschlossen.

Matrosen mit niedrigem Ausbildungsstatus (z.B. unser Kellner/Zimmerboy) haben einen 9-Monate-Vertrag. Besser gestellte Mitarbeiter einen 6-Monate-Vertrag. Während dieser Vertragszeit sind die Matrosen an Bord und haben keinen Urlaub. Sie sind immer auf dem Schiff (abgesehen von nicht häufigen und immer nur sehr kurzen Landgängen während des Beladens oder Entladens des Schiffes).

Auf der TOSCA, die unter französischer Flagge läuft, sind die Offiziere ausnahmslos Franzosen und die Matrosen ausnahmslos Philippinos.

Warum haben die unteren Chargen einen längeren Vertrag? Der Heimathafen der Philippinos ist Manila. Die Schifffahrtsgesellschaft muss den Crewmitgliedern die Reise zum jeweiligen Heimathafen bezahlen. Und da will man die Leute natürlich möglichst lang an Bord behalten. Unser Keller hat z.B. einen 9-Monatevertrag - und er hat 2 Kinder von 7 und 2 Jahren. Ein so langer Vertrag ist fast unmenschlich.

Und noch etwas:

Schon am ersten Tag ist mir ein junger Matrose aufgefallen, weil sein rechter Fuss unerwartet laut auf dem Boden aufsetzte. Ich habe es zuerst als Sohlenproblem seines groben Arbeitsschuhs angesehen, bis ich ihn in leichtem Schuhwerk beobachten konnte. Der junge Mann konnte den Vorfuss nicht richtig anheben und den Fuss nicht kontrolliert abrollen.

Ich habe ihn, nachdem wir uns schon etwas kannten darauf angesprochen. Er hat mir bestätigt, dass er Rückenschmerzen und eine schmerzhaft und gefühllose Zone an der Aussenseite des Oberschenkels und des Wadenbeins habe. Ich habe ihn gebeten, auf den Fersen zu gehen. Das konnte er nicht. Eine klassische Diskushernie Problematik.

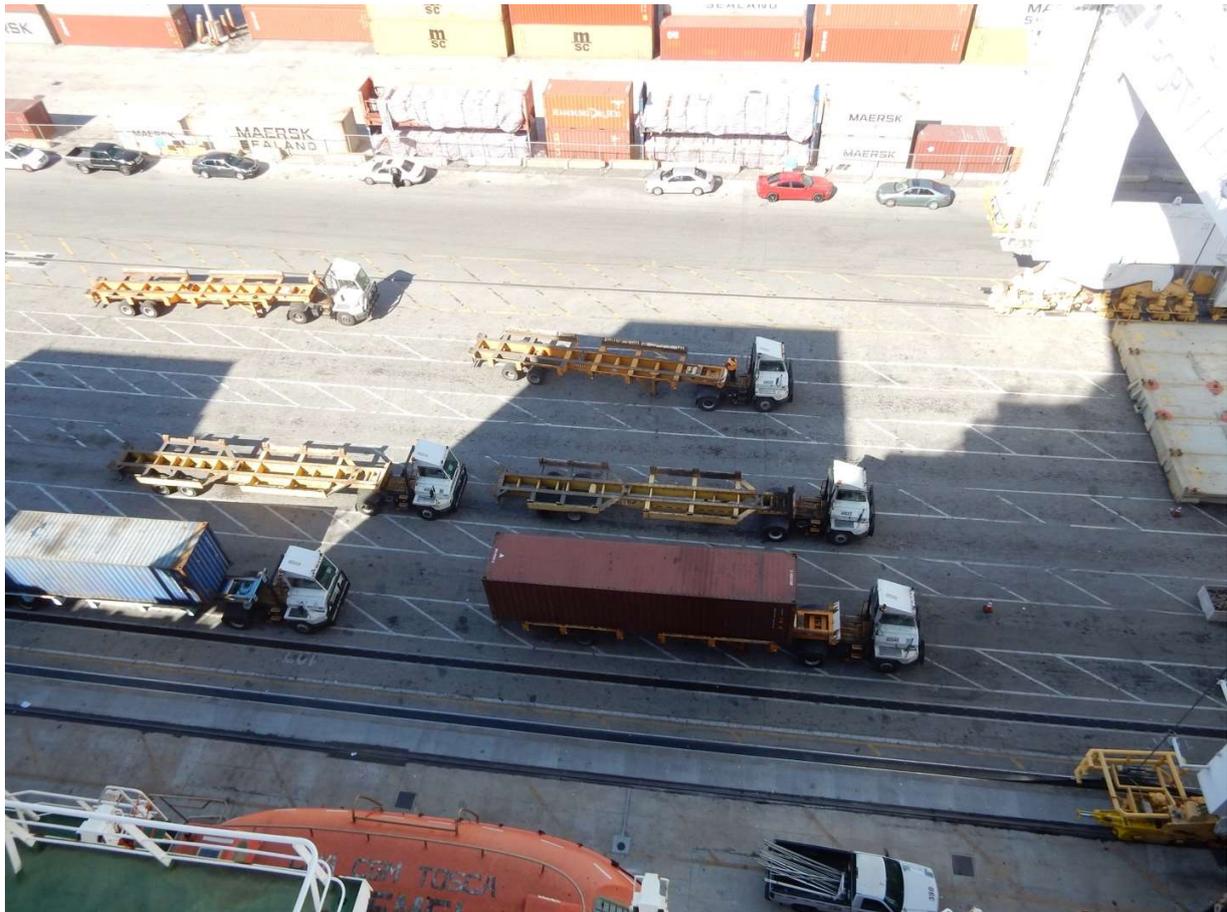
Ich habe viele Patienten mit weniger ausgeprägter Symptomatik in meinem Praxisalltag gesehen, die ultimativ eine bildgebende Untersuchung erwarteten.

Hier auf dem Schiff nicht. Nicht nur, weil uns hier die Geräte nicht einfach so zur Verfügung stehen, sondern auch deshalb, weil eine Arbeitsunfähigkeit de facto eine sofortige Auflösung des Arbeitsverhältnisses bedeuten würde. Schreibt ein Arzt an Land einen Matrosen krank, muss er nach Hause.

Es ist verständlich, dass auf einem Cargoschiff ohne Arzt und Krankenstation keine Kranken gepflegt werden können. Aber gelegentlich ist diese Regelung doch brutal. Ein junger leidender Matrose muss zusehen, wie das Schiff, gewissermassen sein „Zuhause“ ohne ihn in See sticht, und ihm gewissermassen die Türe vor seinem Gesicht zugeschlagen wird. Ihm wird wohl das Billett nach Hause bezahlt, aber er wird allein in einem fremden Land seinem Schicksal überlassen. Das Schiff fährt weiter. Business goes on. Deshalb sind die Seeleute nicht scharf auf ein Arbeitsunfähigkeitszeugnis.

Wenn das Schiff fest vertäut an der Mole liegt, werden gleich die riesigen Ladekrane aktiv, die die Container be- und entladen.





Da gibt es keine Nachtruhe. 30 Minuten nach dem Festmachen sind schon drei Kräne an der Arbeit. Aber nicht nur das «Handsling» der Container geht im 24-h-Betrieb, auch die Wartung des Schiffes kennt keine festgelegten Ruhezeiten. Das wird auch nachts mit speziellen Reinigungsmaschinen das Unterwasserschiff vom Bewuchs befreit und Taucher reinigen die Schiffsschraube. Das muss eine sehr beschwerliche Arbeit sein, denn man muss sich vorstellen die Schiffsschraube hat einem Durchmesser von 9 (neun) Metern.

26. Januar

Langsam hat sich auch bei uns die Bordroutine eingestellt.

7.50 Uhr: Frühstück mit „Swiss-Styl-Müesli“, Früchten und Joghurt. Anschliessend ist mein erster Gang auf die Brücke, während Katharina sich hinter die Spanischlektionen setzt (seit etwa 6 Monaten lernen wir auf lockere Art mit einer App. diese Sprache).

Wenn ich von der Brücke komme, ist Katharina bereits auf dem Velo im Fitnessraum. Ich rauche vorerst einmal eine Pfeife und arbeite etwas an diesem Text. Wenn Katharina nach einer Stunde wiederum in die Kabine kommt, ist es an mir, mich eine Stunde auf dem Hometrainer zu bewegen. Das tut gut und ist mit dem Blick auf den Ozean ausserordentlich erholsam. Gelegentlich lesen wir zum Fahren ein Buch oder hören eine „Kontext“- Podcast sendung.

Nach dem Duschen ist es dann bereits Zeit, sich für das Mittagessen zu richten.

Das Essen auf der TOSCA ist wie gesagt ausgezeichnet und sehr vielfältig. Zu Mittag gibt es zum Hauptgang meist Fleisch, zum Nachtessen Fisch. Den Käsegang haben wir definitiv gestrichen. Auf den Dessert können wir aber nicht verzichten.

Der Nachmittag ist dann easy going. Entweder Pool, Brücke, Schiff erkunden und mit den Seeleuten plaudern, oder Kaffee und Lesen. Unsere grosse Gästeaufenthalts-Stube ist hierfür wunderbar: bequeme Sessel, Kaffeemaschine und ein Sofa, um sich auszustrecken. Wir lesen viel und vermissen weder Internet noch Landgang.

Wie geschieht die Zeitumstellung:

Sie wird auf dem Menu- und Informationsblatt, das beim Frühstück auf dem Tisch liegt angekündigt. Die Schiffsuhren werden beim Überqueren der Zeitzone gerichtet. Das kann irgendwann im Tagesverlauf sein. Heute werden zum Beispiel die Uhren um 16.00 Uhr auf 17.00 Uhr umgestellt. Das geschieht zentral und richtet alle Schiffsuhren an Bord.

Diese Art der Zeitumstellung erscheint mir sehr gerecht, denn würde die Zeit z.B. immer um Mitternacht umgestellt, wäre (auf dem Ost/West-Kurs) die Mitternacht-bis-4-Uhr-Wache regelmässig mit einer Zusatzstunde bestraft.

Diese Wache ist schon so eine anstrengende Wache. 4 Stunden konzentriert im völlig abgedunkelten Kommandoraum zu sein und trotz Schlafbedürfnis aufmerksam zu bleiben ist belastend.

Es ist nicht so, dass die Nachtschicht-Steuerleute tagsüber frei hätten. Sie haben aber entsprechend ihrer Schicht ein geringeres verbleibendes Arbeitspensum von (ich meine) 6 Stunden.

1. Februar

Nun sind schon wieder einige „Routinetage“ vergangen. Es ist nicht viel passiert. Die Temperaturen sind merklich kühler geworden. Wir nähern uns dem Golf von Cadiz. Auf morgen 06.00 Uhr ist die Aufnahme des Lotsen vor dem Hafen von Algeciras geplant. Seit einem Tag fahren wir deshalb wieder langsamer. Für den Berufsverkehr muss offensichtlich auch die Liege- resp. die Ankunftszeit genau geplant werden.

Seit 2 Tagen haben wir auch etwas Seegang. Das Schiff rollt mit einem Ausschlag von bis zu 15 Grad. Wir müssen unsere Sachen nun also auch seesicher verstauen. Die Schiffsbewegungen sind aber langsam und gemütlich. Gelegentlich schlägt aber auch eine Welle an den Rumpf, die das ganze Schiff kurz, aber heftig vibrieren lässt. Das war anfänglich recht unangenehm und etwas beängstigend. Wir haben es einfach nicht so erwartet. Das Schiff ist ein riesiger und starrer Stahlkörper, der eben nichts abfedert. Bei einem Kunst- oder Holzboot ist das anders. Auf unserer Segelüberfahrt hat eine solche Welle eine Gischt Fontäne über das Boot (und Cockpit!) gesprüht. Die Vibrationen waren in dem Fall auch nicht unser erstes Problem.

Ja, nun geht die Reise zu Ende. Wir werden unser wohliges geschütztes Zuhause verlassen und uns an das kalte und feuchte Wetter gewöhnen müssen. Wir wissen zwar, dass es in der Schweiz viel kälter als in Südspanien ist. Trotzdem wir freuen uns nicht auf die Strasse.

Vor unserer Abreise von Miami mit der Tosca, verbrachten wir gute 2 Wochen im Haus von Markus in Florida. Das war eine ausserordentlich schöne und erholsame Zeit. Wir würden gerne in den Wintermonaten wieder dorthin gehen.

Dann werden wir die Reise nach Miami aber mit grosser Sicherheit nicht mit dem Flugzeug machen. Die CMA CGM-Gesellschaft fährt die Strecke Mittelmeer - USA fast in wöchentlichen Abständen. Wir könnten in Genua einsteigen, über 2 - 3 Stationen in Europa nach New York fahren und dann die US-Küste runter nach Miami reisen. Das dauert wohl wesentlich länger als mit dem Flugzeug, hat aber definitiv sehr viel mehr Lebensqualität.

