

Auf einem Frachtschiff von Europa in die Karibik.



# Mit 2300 Containern auf hoher See

**Text und Bilder: Tom Minder** Als passionierter Segler hegte Tom Minder schon lange den Wunsch, die Strecke über den Atlantik einmal auf dem Wasser zurückzulegen. Leider gelang ihm das Anheuern als Crewmitglied auf einer Jacht nicht und so suchte er nach einer Alternative. Schon bald bestieg er in Frankreich das Frachtschiff von Kommandant «Napoleon», um mit ihm Richtung Karibik aufzubrechen.



gelegt, ich würde erwartet, lese ich in einer SMS des Agenten am nächsten, frostigen Morgen.

Ich bestelle ein Taxi und lasse mich zum Quai des Ameriques ins riesige Hafengelände von Le Havre chauffieren. Zu Fuss geht da drin gar nichts. Es ist einfach zu gross. Ohne Ausweis kommt auch keiner rein oder raus – auch Taxifahrer nicht. Kleine Shuttle-Busse sorgen für die Personentransporte. Seit 9/11 ist eben alles anders, auch hier.

**Napoleon Bonaparte.** Da liegt sie nun vor mir, die «Fort de Saint Pierre»: fast 200 Meter lang, 30 Meter breit, mit Platz für rund 2300 Container, ein Schiff von über 40000 Tonnen. Gewaltig! Ein eisiger Wind bläst mir ins Gesicht, hier im Schatten der Bordwand. Die gelb-schwarze Treppe hängt vom Deck herunter. Ein paar letzte mulmige Gedanken verfliegen mit dem Schritt auf die erste Stufe. Ich steige mit dem schweren Rucksack die Treppe hoch und melde mich bei der dick eingepackten und trotzdem frierenden Wache: «Bonjour, je suis le Suisse...» «Oui, oui, je sais. Comment allez-vous, Monsieur?» Mein Name wird im Logbuch kontrolliert. Der Offizier öffnet mit einem Zahlencode die Türe ins geheizte Innere des Schiffs. Einer der Crew lotst mich durch den langen Korridor zum Schiffs-office, und ich werde dem Kommandanten vorgestellt. So habe ich mir Napoleon Bonaparte vorgestellt. Monsieur le Commandant ist aber aus Bordeaux, nicht wie sein Original aus Korsika. Trotzdem – die Ähnlichkeit ist verblüffend.

Der Steward führt mich aus dem Office, und mit dem Lift gehts hoch aufs E-Deck. Meine Kabine liegt zwei Etagen unter der Kommandobrücke. Super – genau wie ich es mir wünschte. Der Raum ist auf Steuerbord, mit einem Bullauge nach vorn und einem zur Seite. Keine Container versperren die Sicht. Zwei Betten, ein Schreibpult, weicher Teppich, Dusche, WC – wie in einem richtigen Hotel.

Schon lange hatte ich den Wunsch, den Atlantik auf dem Wasserweg zu überqueren. Der Plan, auf einer Jacht als Crewmitglied dabei zu sein, ging nicht auf. Auch nicht beim ARC, dem «Atlantic Rally for Cruisers» in Las Palmas, wo über 200 Boote gemeinsam zur Atlantiküberquerung starten. Im Gegensatz zu anderen Jahren war Crew im Überfluss vorhanden. Ich fand keinen geeigneten Platz für mich. Desillusioniert reiste ich zurück in die Schweiz, um einen anderen Plan auszuarbeiten.

Eines Nachts träumte ich von wirklich grossen Schiffen. Sollte das ein Traum bleiben? Nein! Schon am nächsten Tag googelte ich fleissig und schrieb Mails an Reedereien. Meine Arbeit lohnte sich. Ich erhielt viele Antworten und wurde oft auf Agenten verwiesen. Ein günstiges Unterfangen würde das auf den ersten Blick aber nicht. Die Passage kostet mehr

**Auf hoher See.** Die «Fort de Saint Pierre» ist mit 2300 Containern beladen unterwegs Richtung Westen (links).

**Präzisionsarbeit der Kranführer.** Acht Container übereinander in den Schiffsbauch und auf Deck nochmals sechs bis sieben in die Höhe (oben).

als ein Linienflug. Wenn man die Dauer der Reise mit eigener Kabine und Vollpension berücksichtigt, ist der Mehrpreis gerechtfertigt.

**Verspätete Abreise.** Ein Klopfen reisst mich aus den Gedanken. Der Steward steht vor der Kabinentüre. «Vous êtes content avec tout, Monsieur? Oui? Déjeuner de 12.00 h à 13.00 h, petit déjeuner et dîner de 07.00 h à 08.00 h, toujours dans la salle des officiers. C'est bien?» Dann verweist er noch auf den Schiffsplan, der im Korridor hängt, damit ich mich nicht verirre und geht wieder an seine Arbeit.

Ich hole im Office meinen Badge mit Foto ab und gehe auf Erkundungstour. Bis am Abend habe ich die anderen vier Passagiere kennengelernt: ein Engländer indischer Abstammung um die 30, ein etwa gleich alter Zimmermann aus den Pyrenäen, eine Französisch-professorin aus La Rochelle und eine Bretonin, die mit ihren 77 Jahren sehr gepflegt und auf mich wie eine edle Dame wirkt. Ich realisiere, dass die Schiffssprache Französisch und nicht Englisch ist. Mein Akzent verrät sehr schnell, dass ich nicht Franzose bin, aber das soll sich rasch ändern: Die Französischlehrerin gibt sich alle Mühe. Sie erklärt mir auch nautische Ausdrücke und korrigiert gewisse meiner Redewendungen. Um Letzteres bin ich besonders froh, denn der Umgangston auf dem Schiff ist höflich. Sonst hätte ich gewiss ein paar Mal den Mund mit Seife auswaschen müssen.

Das erste Essen in der Offiziersmesse ist ausgezeichnet, exquisit französisch. Vorspeise und Hauptgang werden vom Steward mit Weiss- und Rotwein serviert, danach folgen diverse Käse und zum Abrunden ein Dessert. Und das bleibt auf der ganzen Überfahrt so. Ausser an den Festtagen, da sollte alles noch weit übertroffen werden.

Draussen schneit es weiter. Mehrere Kräne sind im Scheinwerferlicht am Ent- und Beladen des Schiffs: acht Container übereinander in den

**S**eit dem Morgengrauen bin ich unterwegs nach Le Havre im Norden Frankreichs. Es hat die ganze Nacht geschneit. Wenn der Schnee zwei Wochen bleibt, gibts eine weisse Weihnacht. Der TGV braust mit über 200 Stundenkilometern durchs Schneetreiben. Paris ist wunderbar, alles ist weiss statt wie üblich grau. Ein seltener Anblick. Und sogar die Normandie versinkt im Schnee – seit zwölf Jahren das erste Mal.

Die grossen Schiffe liegen in der Bucht von Le Havre vor Anker und warten auf Lotsen.

In einem kleinen Hotel beim Bahnhof finde ich ein Zimmer. Ich bin sehr angespannt und freue mich auf das ganz Besondere, das ich vor habe. Während der Nacht habe mein Schiff an-

Schiffsbauch, Deckplatten wieder drauf und dann sechs oder sieben übereinander aufs Deck. Die Kranführer leisten Präzisionsarbeit. Teilweise wiegen die Container über 30 Tonnen. Die Crew des Schiffs steht draussen an der Kälte, sichert und verkabelt die riesigen Behälter miteinander. Irgendwann in der Nacht hört das Gerumpel auf. Was ist los? Die französischen Docker arbeiten nicht weiter bei diesem starken Schneefall, da sie die Identifikationsnummern auf den Containern nicht mehr lesen können. Andere Container liegen immer noch auf steckengebliebenen Lastwagen im winterlichen Verkehr. Es schneit weiter, die Abreise verzögert sich.

**Panne im Ärmelkanal.** Wir laufen mit zwei Tagen Verspätung aus und müssen vor der grossen Überfahrt noch zum Hafen von Saint-Nazaire. Die Sonne scheint, aber ein eisiger Nordwind bläst vom Ärmelkanal her. Ich stehe draussen, steuerbord bei der Kommandobrücke. Dort habe ich den besten Überblick, fast 40 Meter über dem Wasser. Weisse Schaumkrönchen spielen in der Strömung der Gezeiten. Ich verspüre ein unbeschreibliches Gefühl der Freiheit.

Drunten im Kommandoraum ist es weniger romantisch als draussen. Eher so wie bei Captain Kirk im Raumschiff Enterprise: viele Bildschirme und Schalter, das Steuerrad hat gerade noch die Grösse eines Suppentellers.



Scotty mit seinem Team arbeitet ganz unten im Maschinenraum. Und der meldet tatsächlich, nur gerade acht Meilen nach der Ausfahrt aus Le Havre, eine Panne. «Monsieur le Commandant. Nous avons une problème!» Die Einspritzpumpe für den achten Zylinder sei defekt. Napoleon ist nicht happy.

Ich steige die Treppen hinunter vom F-Deck bis aufs A-Deck und noch ein paar weitere hinunter bis in den Maschinenraum. Das ist eine mehrstöckige Halle mit einer enormen Maschine in der Mitte. Die Maschine läuft. Die Schiffswelle dreht. Folglich auch die Schiffsschraube mit ihren über acht Metern Durchmesser. Wir machen Fahrt. Unglaublich! Haben die Mechaniker die Einspritzpumpe tatsächlich bei laufendem Motor ausgebaut? Die alte Pumpe ist weg. Die neue hängt schon am Kran, bereit für den Einbau. Die Arbeit geht professionell, ohne Hetze vor sich, jeder Griff sitzt. Die Dimensionen der Werkzeuge sind gewaltig. Jetzt bloss nicht im Weg stehen, denke ich, lege den Gehörschutz zurück und steige wieder hinauf zur Kommandobrücke.

Letztlich muss die Maschine trotzdem für eine Stunde gestoppt werden. 40000 Tonnen treiben still im Meer. Der Kommandant schreitet oben in der Brücke auf und ab und trommelt immer wieder mit seinen Fingern genervt aufs Schaltpult. Hinter der Bretagne geht die Sonne unter und zeichnet das ganze Spektrum von rot bis gelb in den Himmel. Ich finde es umwerfend schön, ja fast schon kitschig. Sogar der Chef wird bei dem Anblick etwas ruhiger und lässt seinen Blick über den Horizont gleiten.

Der Schiffsverkehr im Ärmelkanal ist enorm. Beim Blick auf die Radarschirme glaubt man sich auf einer Autobahn, besonders nachts. Auf der Brücke ist es stockdunkel. Die Augen gewöhnen sich

**Einmal anders unterwegs.** Schiffsreise mit dem Frachter statt mit dem Kreuzfahrtschiff (oben).

**Kommandobrücke.** Hier hält sich Tom Minder am liebsten auf (rechts oben).

**Endlose Arbeit.** Die Seeleute sind ständig mit Fetttöpfen und Pinseln unterwegs (rechts Mitte).

**Ein Blick auf den Radar.** Stürmischer Seegang wird erwartet (ganz rechts).

**Wie im Hotel.** Der Autor in seiner Kabine (unten).

erst nach einigen Minuten daran. Bloss kein Licht einschalten, sonst hat man die Freunde auf der Brücke verloren. Das weiss jeder. Nur unser Engländer scheinbar nicht. Als das Licht angeht, erwarte ich, ein paar neue französische Kraftausdrücke lernen zu können. Aber nein, er wird einfach höflich gebeten, wieder auf Rotlicht umzuschalten. Sonst sehe keiner die vielen farbigen Lichter auf dem Meer, die wie bei einer Prozession vorbeiziehen.

Als das ganze Schiff plötzlich vibriert, wissen wir, dass der Antrieb wieder läuft. In einer halben Stunde sind wir wieder mit voller Kraft voraus und pflügen mit den geplanten 24 Knoten durch die See. Das sind 45 Stundenkilometer. Diese halbe Stunde braucht es, um diesen Koloss auf Fahrt zu bringen. Zum Starten wird die Maschine mit Pressluft auf Touren gebracht. Zuerst läuft der Motor mit teurem Diesel, dann wird auf normales Schweröl gewechselt. Auf schwefelhaltiges Schweröl wird erst weit draussen im Meer umgeschaltet. Dieses Öl ist billiger, effizienter und reduziert den Verbrauch auf 91 Tonnen pro 24 Stunden.

Der Ladeumschlag in St.-Nazaire und das Auftanken dauern bloss 24 Stunden. Im Morgennebel fahren wir unter der riesigen Brücke von St.-Nazaire aus dem Mündungswasser der Loire. Jetzt sehe ich in weiter Ferne nur noch die Lichter der Leuchttürme blinken. Adieu Bretagne, adieu Kanalinseln, adieu Europa. Vor dem Bug liegt nun definitiv der Atlantik. Die Dünungswellen werden grösser und träger. Ich schwanke ein bisschen und gehe mich hinlegen.

## Seemannslatein

**Achtern/Achtersaus** → Hinterer Teil des Schiffes/ hinten raus

**Anheuern** → Mannschaft in Dienst nehmen

**Backbord** → Linke Schiffseite

**Bug** → Vorne am Schiff, Spitze des Schiffsrumpfs

**Crew** → Mannschaft an Bord

**Dockers** → Hafendarbeiter

**Fallreep** → Aussenbords aufgehängte Schiffstreppe

**Heck** → Hinterster Teil des Schiffes (ganz achtern)

**Knoten** → nautisches Geschwindigkeitsmass (1 Knoten = 1 Seemeile)

**Kommandobrücke** → Ort, von dem aus das Schiff gesteuert wird

**Kombüse** → Schiffsküche

**Lee** → Die dem Wind abgewandte Seite

**Logbuch** → Schiffstagebuch zur Eintragung aller Ereignisse

**Lotse** → Geleitsmann, Berater des Kapitäns z. B. bei Ein- und Ausfahrt in Häfen

**Luv** → Die dem Wind zugekehrte Seite

**Offiziersmesse** → Ess- und Aufenthaltsraum

**Reede** → Ankerplatz vor einem Hafen

**Reling** → Geländer um freiliegendes Deck

**Seemeile** → nautische Streckeneinheit (1 Seemeile = 1,852 Kilometer)

**Steuerbord** → Rechte Schiffseite

### Frachtschiffreisenspezialist:

Globoship, Bern, [www.globoship.ch](http://www.globoship.ch)



die werden laufend überwacht. Viele Filter sieben das vorgeheizte Schweröl. Diese Filter müssen periodisch gereinigt werden. Das gibt nicht nur schwarze Hände. Vielleicht wird darum nie Schwarzer Peter gespielt auf den Schiffen. Es gibt nämlich mehrere pro Tag. Die ganze Mannschaft arbeitet ruhig und konzentriert. Das gilt von ganz unten in der Maschine durch die Küche bis hinauf zur Brücke.

Die kühle Freundlichkeit von Napoleon, dem Kommandanten, und seine Unnahbarkeit sind nie gespielt. Die stete Verantwortung für ein so riesiges Schiff muss belastend sein. Nur ab und zu kann ich ihm ein Lächeln entlocken, und dank meinen lieben Hundeaugen, die bei Frauen leider nicht funktionieren, richtet der Chef ein persönliches E-Mail-Konto für mich ein. So kann ich den Landratten zu Hause ab und zu kurze Grüsse schreiben, welche via Satellit übermittelt werden.

Am Abend werden an der Schiffsbar ein paar Gläser gekippt. Jeder ist aber ziemlich müde und verzieht sich bald in seine Kabine. Ältere Seeleute vermissen die vergangenen Zeiten. Früher seien sie noch mehr beieinander gesessen und hätten viel geredet. Früher, als es noch keine DVDs gab. Damals hätte das Be-

und Entladen des Schiffs noch ein paar Tage gedauert, und sie hätten ordentlich Ausgang erhalten in den Häfen. Diese Tage hätten jeweils gereicht, um wieder Sehnsucht nach dem Meer zu bekommen. In den ganz grossen Häfen wie Rotterdam oder Shanghai dauert das Be- und Entladen von 3000 Containern mit mehreren Kränen heute nur noch wenige Stunden. Da bleibt gerade noch Zeit für die Hafenkneipe.

Die Zeit ist auch auf den Schiffen nicht stillgestanden – im Gegenteil. Auch hier laufe alles auf «go, go, go». Aber glücklicherweise geben immer noch das Meer und das Wetter den Takt an. Und das ist gut so. Unsere «Fort de Saint Pierre» ist vier Tage im Verzug. Ich habe niemanden gehört, der sich darüber aufgeregt hätte.

**Seemannsgarn.** Laufend erhalte ich Antworten auf viele Fragen, fülle mein Notizbuch und auch meinen Kopf, bis es mir zwischen den Ohren brennt. Endlich entwirrt sich das viele Seemannsgarn, das nicht nur daheim im Binnenland, sondern auch wäh-

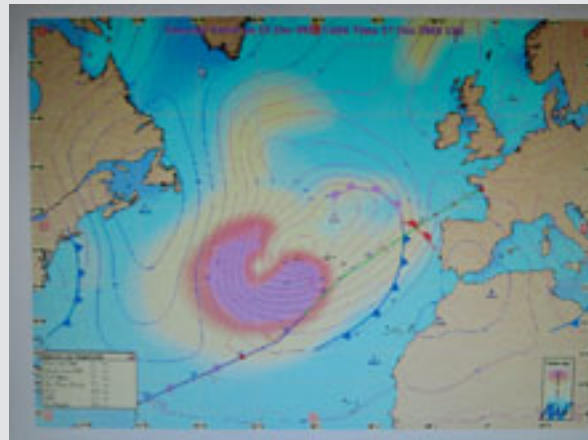
rend den vielen Meilen auf Hochseejachten gesponnen worden war.

Eine Frage brennt wohl jedem Segler, der schon auf den grossen Meeren unterwegs war, unter den Nägeln: Wie viele Container fallen von Schiffen, schwimmen weiter und sind da-



**Auf dem Atlantik.** Ist das Schiff einmal auf See, wird die ganze Crew ruhiger. Es gibt immer viel zu tun, die Arbeiten werden jedoch mit grösster Ruhe erledigt. Trotzdem hat niemand Zeit für ein längeres Schwätzchen. Pro Tag arbeiten die Männer und Frauen vier oder neun-einhalb Stunden, je nachdem in welcher Schicht sie eingeteilt sind.

Erstaunlich, was die Crew alles leistet: Die Anker müssen gesichert werden, ein paar Seeleute sind mit Fettöpfen und Pinseln unterwegs und fetten alles, was rosten könnte oder dies schon tut – ein endloses Werk. Mindestens



alle 24 Stunden werden sämtliche Container kontrolliert. Viele davon sind auf minus 22 Grad gekühlt. Einmal pro Tag lässt der Schiffselektriker einen Wetterballon für Meteo France steigen. Im Maschinenraum laufen viele Generatoren für den Strom auf dem Schiff, und

mit eine grosse Gefahr für jede Jacht? Hier die Antwort des Kapitäns, der dem Kommandanten unterstellt und verantwortlich ist für Schiff und Ladung: «Das passiert wirklich ganz, ganz selten, in meiner Karriere noch nie. Geht wirklich mal ein Container über Bord, werden die nächsten Küstenwachen informiert, und der Standort erscheint auf jedem Wetterfax. Zahlreiche weitere Massnahmen wie Logbucheinträge, Rapporte für Behörden und Versicherungen sowie die mögliche Bergung folgen.»

Überhaupt bin ich erstaunt über die Professionalität und die Seriosität bei der Arbeit der Seeleute. Die Brücke ist nie unbemannt, und nachts sind immer mindestens zwei Offiziere plus ein Steuermann anwesend. Jeder, bis in die unterste Hierarchiestufe, arbeitet gewissenhaft. Gescherzt wird ausgiebig, aber nicht während der Arbeit. Es wird einfach zu schnell zu gefährlich. Die Schichten der üblichen vier Stunden überlappen sich immer um 15 bis 20 Minuten.

Die Navigation mit Seekarten läuft wie auf einer Jacht. Das gleiche gilt für Wetterkarten. Ich fühle mich auf dem Schiff und mit der Crew immer sicher, sehr gut aufgehoben und akzeptiert. Passagiere an Bord zu haben, bringt für die ganze Besatzung eine Abwechslung, und nach einer Weile gehört man so richtig dazu.

**Weihnachten auf See.** In der dritten Nacht falle ich ein paar Mal fast aus dem Bett. In den letzten Tagen hat der Wind stets an Stärke zugenommen und bläst jetzt mit 40 bis 45 Knoten scharf über Steuerbordbug. Die Dünung ist weit über 10 Meter hoch. Das Schiff schlingert beängstigend von einer Seite auf die andere. Lose Container wären schon lange hinunter gefallen. Ab und zu krachen Wellen auf die Bugnase. Dann donnert und vibriert es im ganzen Schiff.

Alles, was nicht festgemacht ist, rollt hin und her. In meiner Kabine liegen Papier und Bücher vermischt mit Schreibzeug auf dem Boden. Die Haltestangen auf der ganzen Länge des Korridors machen auf einmal Sinn. Zwei Passagiere kommen nicht mehr ins B-Deck zum Essen. Seekrank! Der Steward bringt ihnen leichte Mahlzeiten in die Kabinen. Zu meinem eigenen Erstaunen habe ich überhaupt keine Schwierigkeiten. Zum Glück, denn es ist Weihnachten, und aus der Kombüse duftet es schon seit dem Vorabend vielversprechend.

Der Weihnachtsbaum in der Offiziersmesse hängt seitlich geneigt in den Leinen, an denen er befestigt ist. Die Besatzung und die Passagiere sitzen in Uniformen oder Sonntagskleidern am reich gedeckten Tisch. Von den 28 Crewmitgliedern sind nur wenige im Dienst. Wir tafeln Gang um Gang der Köstlichkeiten aus der französischen Küche und geniessen die erlesenen Weine. Es ist herrlich.

Beim Dessert angelangt ist kein Tischtuch mehr ohne Flecken. Schuld ist die gepeitschte See. Es reicht nicht, nur die Weingläser festzuhalten. Ab und zu suchen sich auch die Teller einen anderen Platz. Fröhliche Weihnachten!

Draussen ist es richtig ungemütlich, keiner geht mehr raus, wenn er nicht muss. Die Salzwassergischt wäscht das Schiff bis hinauf zu den Kaminen und Antennen, fast 50 Meter über dem Meeresspiegel.

So geht Weihnachten vorbei, vorbei wie die Azoren etwa 100 Meilen nördlich von uns. Der Kommandant hatte sich für einen südlicheren Kurs entschieden, um einem groben Orkan auszuweichen. Beim geplanten Kurs hätte uns die Wucht des Sturms noch stärker getroffen. Ein typischer Winter auf dem Nordatlantik.

**Ankunft in der Karibik.** Jeden Tag wird es nun etwas wärmer. Bald bleiben die Jacken in den Schränken und ein kurzärmeliges Hemd reicht für draussen, auch auf der Brücke in der Brise. Als der Wind für einen Tag über Achtern dreht, ist der schönste Platz auf dem Bug: windstill. Kein Motorengeräusch. Totale Ruhe. Ich setze mich ganz vorne an die Reling und lasse die Beine hinunter baumeln. Es ist wie ein lautloses Fliegen über dem Wasser.

Dann und wann wird mein Flug von einem fliegenden Fisch begleitet. Einige schaffen es aufs Deck, und ein Kamikaze sogar bis in den Swimmingpool, fast 30 Meter über der hellblauen See. Bald ist der Koch da. Ein Korb hängt an seinem Arm. Fischen mit der Angel sei nicht seine Welt. Aber Fische einfach einsammeln, das sei etwas anderes. Als hätten sie es gehört, zappeln sich ein paar zurück ins Meer. Die anderen machen am Abend ihre wirklich letzte Landung in die Bratpfanne. Es hat mehr Fisch als genug für Besatzung und Passagiere. Ein gemeinsamer Verdauungsspaziergang und die Erklärung der Sternbilder durch die Offiziere lassen das Völlegefühl vergessen. Passatwolken ziehen auf und versprechen schönes, beständiges Wetter und noch mehr fliegende Fische.

Land in Sicht! Nach zehn Tagen auf See sind am Horizont die Umrisse von Guadeloupe



**Im Hafen von Fort-de-France.** Der Frachter hat sein Ziel erreicht und wird mit karibischen Gütern neu beladen (oben).

**Fliegende Fische.** Ein paar Exemplare landen sogar auf Deck (unten).

**Landgang in Guadeloupe.** In den Strassen von Pointe-à-Pitre ist das spezielle Flair der Karibik gut spürbar (rechts unten).





froh, nicht Passagier auf diesem Kreuzfahrtschiff zu sein. Ich habe mehr als nur ein paar Stunden Zeit. Viele meiner Fragen an meine Tischnachbarn sind noch nicht beantwortet, und auch sie wollen viel von mir wissen. Ich bestelle nochmals ein paar Flaschen Bier. Mein Schiff läuft erst morgen wieder aus.

**Abschied in Martinique.** Beim Auslaufen aus den Gewässern von Guadeloupe schaue ich mit etwas Wehmut zurück. Ich hätte es noch länger ausgehalten. Es ist aber nicht nur das. Der letzte Teil meiner Reise hat begonnen. Ich versuche, mich mit Kaffee wachzuhalten, stehe für lange Zeit draussen im Wind bei der Brücke und lasse mich von der Nacht auf See und dem Sternbild «Kreuz des Südens» verzaubern.

Die Hafeneinfahrt von Fort-de-France ist nicht so kurvenreich wie diejenige von Guadeloupe. Auf dem Weg in den Containerhafen zieht die Stadt an Backbord vorbei. Bei der das Stadtbild dominierenden Festung haben sich Musiker und Zuschauer gruppiert. Fetzen von fröhlicher, kreolischer Musik tönen über das Meer. Es ist der letzte Tag im Jahr und sicher ein Grund zum Feiern. Die «Fort de Saint Pierre» steht nun unter den Kränen. Bis am Mittag werden noch Container entladen. Dann gehen auch die Dockers nach Hause, um zu feiern. Meine Kabine ist geräumt, mein Rucksack gepackt, die letzten Schweizer Schokoladen sind verteilt. Ich verabschiede mich von der Crew und dem Kommandanten. Adieu «Fort de Saint Pierre». Sie war für viele Tage mein Daheim und die Crew meine Familie. Mit dem angenehmen Geschmack von französischem Champagner auf der Zunge steige ich die Treppen hinunter und marschiere los. Auf in ein neues Jahr, auf in neue Abenteuer. Vive Martinique!

Ein paar Tage später sehe ich von meinem Hotelzimmer aus «mein» Schiff auslaufen. Es ist bestimmt vollgestopft mit Bananen und anderen Gütern aus der Karibik. Die Passatwolken ziehen und versprechen für die ersten paar Tage eine ruhige Überfahrt.

tom.minder@gmx.net

zu erkennen. Nicht nur die Passagiere stehen etwas aufgeregt auf der Brücke. Ich glaube, Land oder mindestens den aufsteigenden Rauch aus den Feldern riechen zu können. Land. Es ist noch da. Die See hat in der Zwischenzeit nicht alles verschluckt.

Ein paar Stunden später ist der Lotse an Bord und führt das Schiff durch eine kurvenreiche Einfahrt zentimetergenau unter die Kräne. Die Passagiere und ein Teil der Crew erhalten Ausgang. Wir teilen uns ein Taxi und fahren auf die andere Seite der Bucht. Zusammen streunen wir in Pointe-à-Pitre umher und schauen uns die dunkelhäutigen Einwohner an – und sie uns. Sie sind hier im französischen Übersee-Departement mit 98 Prozent in der Mehrzahl. Die Freundlichkeit ist fast beschämend, wenn ich daran denke, wie bei uns manchmal Fremde behandelt werden. Wir fühlen uns willkommen.

Innert Kürze trinken wir mit Einheimischen ein paar karibische Bierchen und plaudern über Gott, die Welt und das Meer. Am Nachmittag legt ein gewaltiges Kreuzfahrtschiff direkt an der Quaimauer an. Was für ein Anblick! Ein weiss angemalter und umgelegter Wolkenkratzer an einem Dorfrand – so kann man es am besten beschreiben. Eine Menschenwolke strömt aus dem Inneren des Schiffs und überflutet die Gassen. Der scheinbare

Dresscode: weisse Shorts, weisses Hemd und Sonnenbrille mit Hut. Um etwas Kontrast ins Weiss zu bringen, hängen sich viele zwei bis drei Kameras um den Hals und lassen diese vor dem Bauch tanzen. Den Marktfrauen in den farbigen Gewändern und dem passenden Kopftuch ist es egal. Gewürze von Muskat bis Vanille, Früchtesirups mit Rum oder Zuckerwasser finden mit anderen Angeboten schnell neue Besitzer. Obwohl auch ich Tourist bin, bin ich

