

Reisebericht III

Dies voraus: Ich hatte vor ein paar Tagen einen starken Traum — ich solle in die Schweiz zurückkehren, ein starkes, klares Gefühl, imperativ. So mache ich einen Abstecher per Frachtschiff in die Schweiz. Ich bin gespannt, was mich dort erwartet. Heute, am 18.12.2009 um 16 Uhr werde ich mich auf dem Frachter Fort St. Georges der CMA CGM Linie einquartieren und gegen Ende Jahr in der Schweiz ankommen. Voraussichtlich werde ich Ende Januar/Anfang Februar per Schiff wieder nach Dominica zurückkehren, um die Projektarbeit wieder aufzunehmen.

28.11. – 13.12.2009

Mit der “Sea Cloud” über den Atlantik

Die Fahrt über den Atlantik mit der Sea Cloud — ein erfüllter Bubentraum, 16-tägige Fahrt auf ruhiger See bei fast ununterbrochen gutem Wetter.

Einige Stichworte zum Schiff: Viermast-Barke, Baujahr 1931, 109,5 m lang, 15 m breit, 5 m Tiefgang, Höhe des Hauptmasts über Deck 54,2 m, Gewicht der Takkelage 110 Tonnen, 30 Segel mit 3000 m².

Die Crew: Etwa 60 Leute, aus USA, Polen, Philippinen, Rumänien, Ukraine, Deutschland, Armenien. 48 Passagiere, 31 aus Deutschland, 12 aus den USA, zwei aus Monaco, einer aus der Schweiz.

Geschichte

In einem NZZ-Artikel von Lucie Paska über die Sea Cloud II ist die Geschichte der Sea Cloud I kurz zusammengefasst:

Vergangene Grösse

Die Greenhorns unter den Passagieren erfahren an einem vormittäglichen Vortrag in der Lounge etliches über die bewegte Geschichte der bald 80-jährigen «Sea Cloud», der legendären Vorgängerin der «Sea Cloud II»: Gebaut notabene in den Jahren der Grossen Depression als Privatjacht von Marjorie Merriweather Post, einer Erbin des amerikanischen Cornflakes-Produzenten Charles William Post, und ihrem damaligen Ehemann, dem Börsenmakler Edward Hutton, war die «Hussar» getaufte Viermastbark ein Prestigeobjekt der Superlative. Der 100 Meter lange schwarze Schiffsrumpf beherbergte ein prunkvoll-exzentrisches Interieur.

Noch heute trägt die Innenausstattung die kapriziöse Handschrift von Marjorie. In ihrer im Original erhaltenen Kabine Nr. 1 finden sich neben einem Marmorbath mit goldenen Hähnen in Schwanenform französische Antiquitäten, geschliffene Spiegel und ein schneeweisses Himmelbett. Ihr Gatte bevorzugte Brauntöne. So ist Kabine Nr. 2 mit dunklem Nadelholz*** getäfert und in österreichischem Jagdschloss-Stil möbliert. Der Kontrast könnte nicht grösser sein. Die Ehe sollte denn auch nicht lange halten. Im Bemühen, nach der Scheidung alle Spuren der Vergangenheit zu tilgen, liess Marjorie das Schiff weiss streichen und benannte es in «Sea Cloud» um. Ihren zweiten Gatten, einen Rechtsanwalt und Diplomaten, begleitete sie Ende der dreissiger Jahre auf ihrem schwimmenden Palast auf seinen Ambassadorenposten nach Russland. Die Jacht wurde als Empfangs- und Ballsaal zu einer inoffiziellen Dépendance der Botschaft. Auf die goldenen Zeiten auf der Neva folgten düstere Kriegsjahre, in denen die «Sea Cloud» als mastlose, grau gestrichene «WPG 284» zur Wetterbeobachtung in den nördlichen Atlantik abkommandiert wurde. Der Tag der alliierten Invasion in Frankreich soll massgeblich von ihren Wetterprognosen bestimmt worden sein.

Die Instandstellung der ausgemusterten, ramponierten «Sea Cloud» verschlang Millionen, und mit dem nach Kriegsende folgenden Wirtschaftsaufschwung und den steigenden Preisen und Löhnen wurde auch einer Millionärin wie Marjorie der kostspielige Unterhalt ihrer Jacht zu teuer. Sie verkaufte sie dem Diktator der Dominikanischen Republik Trujillo. Als Partyschiff missbraucht, landete die Jacht schliesslich in einem Panamaer Hafen, wo sie jahrelang vor sich hin rottete. So lange, bis sie eine Gruppe von Hamburger Reedern und Kaufleuten wieder wach küsten. Heute ist die restaurierte Diva im Besitz der Reederei Sea Cloud Cruises und kreuzt gehegt und gepflegt als Passagierschiff über die Weltmeere.

Neue Zürcher Zeitung vom 11.12.2009 ***Arvenholz (Anm. MV)

Segel

Staunend erlebe ich das Segelwunder: Behende klettern die Matrosen auf den Strickleitern in die Höhe, eine — es hat auch zwei Matrosinnen dabei — hinter dem andern, die höchsten bis zum obersten Sky Segel. Es hängt in einer Höhe, die beinahe der doppelten Höhe des Wasserturms auf dem Bruderholz entspricht. Dort oben klinken sie sich in ein Sicherheitstau ein; die Füsse finden Halt auf einem Standtau. Jetzt arbeiten sie sich Schritt um Schritt der Rahe entlang nach aussen, um die aufgerollten Segel zu lösen.

Jedes der 30 Segel hat einen eigenen, wohl klingenden Namen: am Klüverbaum vorne der Jäger, der Aussen- und Innenklüver, das Stengestagsegel, am Fockmast von unten nach oben das Focksegel, Fock Untermars, Fock Obermars,

das Fock Bram und zuoberst das Fock Royal; am Grossmast das Grosssegel, Gross Untermars, Grosseobermars, das Gross Bram und zuoberst das Gross Royal, dahinter am Kreuzmast das Bagin, das Besam Bram Stagesegel, Kreuz Untermars und Obermars, das Kreuz Bram und Royal; und zuhinterst am Besanmast das Besansegel und der obere Besan. Wohlklingendes Segelgedicht.

Die Segeltaue sind auf dem Promenadendeck ausgelegt, zum Teil in kunstvollen Rollmustern; und sobald die Matrosen aus ihrer Schwindelhöhe hinuntergestiegen sind, werden die Segel mit den Tauen hinuntergezogen, gestrafft, mit Flaschenzügen gespannt und fixiert.

Dann der Augenblick, wo der Wind greift, die Segel bläht und das Schiff vorwärtstreibt. Das waren für mich neben den Sonnenauf- und -untergängen und den Sternennächten die wunderbarsten Momente — Holz, Segeltuch, wenig Metall, Seile, mutige, starke Männer und Frauen, Captain Todd Burgman, ein begeisterter Segler, der mit der Crew auf die höchsten Masten klettert und mit ihnen gemeinsam das Tuch entrollt oder rollt; ähnliches Material, die gleichen Handgriffe seit Jahrtausenden, bei den Phöniziern, den Griechen, im Mittelalter, der Renaissance; und das Schiff gehorcht. Wie ein grosses Pferd oder gigantisches Kamel setzt es sich in Bewegung, wiegt in grossen, weichen Bewegungen vorwärts durch die blaue Weite. Vorne spritzt die Gischt vom Kiel weg. Sanfte Riesenkraft, die das Boot bei guten Winden mit 12 Knoten (ca. 23 km/h) still dahingleiten lässt.

Stundenlang staune ich in diese windgeblähten Segel, von der “Blue Lagoon” am Heck aus, wo grosse blaue Kissen in einer Liegellandschaft zum Ruhen und In-den-Himmel-Staunen einladen. Die Segel verbinden Himmel und Meer. Dank der Sonne entsteht diese Windkraft. Dort oben, in 150 Millionen km Entfernung wandelt der solare Fusionsreaktor im Zentrum des Gestirns jede Sekunde 564 Millionen Tonnen Wasserstoff in 560 Millionen Tonnen Helium um. Unmengen Energie werden dabei frei. Sie wandern in 10 Millionen Jahren zentimeterweise an die Sonnenoberfläche. Von dort treffen sie nach einer 8-Minutenreise bei uns ein, in knapp einer Stunde die ganze Energiemenge, die die Weltbevölkerung in einem Jahr verbraucht.

So können wir auch Segel sein — Verbindung zwischen Himmel und Erde. Wir können die unfassbare Lichtkraft aufnehmen und weitergeben, Segel, die die Dinge bewegen; Instrument werden, Saiten, die diese Himmelskraft zum Klingen bringt.

Und dann die Nächte: Zwischen den Segeln hindurch funkeln die Sterne; und wir wissen: Alles ist Sternenstaub, das Schiff mit seinen Segeln, wir winzigen Einzelorganismen in dieser nächtlichen Meeres- und Allweite; alles eins.

Ich erlebe es jedes Mal als schmerzlichen Rückfall, wenn bei schwachen Winden der Motor wieder angeworfen wird; ein Herauslösen aus der Verbundenheit, mit Abgasen, die die zarte Lebenshaut unseres Planeten zerstören. Sie ist dünn, diese Sauerstoff enthaltende Lebenshaut, 6 – 8000 m, ein etwa 1 ½-stündiger Spaziergang, 50 Runden ums Promenadendeck herum.

Immerhin: 70 % der Reisezeit und 60 % der Strecke fahren wir unter Segeln, laut dem Kapitän so viel wie noch nie zuvor.

Bordgespräche

Promenadendeck — der Name besagt, wozu es geschaffen ist; und so drehe ich mehrmals täglich meine Runden — aus der Tür des Kabinentrakts heraus, den Fenstern des Speisesaals und der Anrichte-Küche entlang, beim Büro der Reisedirektorin Andrea vorbei, vor dem Crew-Berzirk am Bug Umschwenken auf die andere Seite, zurück, knapp 100 Meter bis zur “Blue Lagoon” am Heck.

Am Morgen, vor Sonnenaufgang ist es einfach, die elf Runden, die etwa eine Meile ausmachen, hinter sich zu bringen — da schlafen die meisten noch, und die wenigen, die sich beim Frühaufstehertisch einen ersten Tee oder Kaffee eingiessen, sind noch nicht gesprächig. Ganz anders untertags. Da gibt es immer wieder kürzere und längere Unterbrüche. Herr E. fragt: “Gibt es einen Unterschied zwischen ‘Berichtigung’ und ‘Nachtrag’?” “Nun, eine Berichtigung stellt etwas Falsches, einen Fehler richtig; beim Nachtrag handelt es sich um eine nachgeschobene Ergänzung, das Anfügen eines zuvor nicht angeführten Sachverhalts,” gebe ich zurück. Ich studiere während der nächsten Runde an dieser Frage herum, werde neugierig, warum sie gestellt wurde. Und als ich wieder auf Herrn E. treffe, sage ich: “Es gibt natürlich die Grauzone, wo sich Berichtigung und Nachtrag überlappen: Ist etwas wegen Unvollständigkeit falsch, dann entspricht der Nachtrag des vorher nicht Erwähnten einer Berichtigung.” Nun rückt er heraus: “Haben Sie die soeben verteilte Passagierliste gelesen?” “Ja.” “Ist Ihnen dabei nichts Besonderes aufgefallen?” “Was denn?” “Mein Name wurde vergessen...”

Oder Stefano, der Banker aus Monaco, ruft mir von der Bank neben der Brücke zu: “Martino, che cosa pensi della mia idea? Könnte man nicht ein Windrad auf einem Boot montieren, und die Drehung der Rotoren mechanisch direkt für den Antrieb der Propeller nutzen?”

Oder Lorenz, der auch bereits ein paar Runden in der anderen Richtung hinter sich hat, zeigt beim nächsten Kreuzen auf seine Uhr. Da sitzt die Silhouette eines Männleins auf dem Zifferblatt. Je nach körperlicher Anstrengung und

Kalorienverbrauch sollte es aufstehen, gehen, laufen. "Jetzt mühe ich mich so ab, und das Männlein sitzt immer noch!"

Oder Heinz Altmann aus Baden-Baden, Geologe, später Bibliothekar an der Landesbibliothek in Karlsruhe, der mich in seine vergeblichen, uns verbindenden Bemühungen einweiht, sich auch einmal in Baden-Württemberg gegen eine unnötige, naturzerstörende Strasse eingesetzt zu haben.

Und je länger wir unter den Segeln dahergleiten, desto kürzer werden meine Wanderetappen, desto länger werden die sie unterbrechenden Bordgespräche. Nachdem ich Vorträge über die Transatlantic-Fahrt im Solarboot und über meinen SunWalk 2008 halten konnte, vertiefen sich die Gespräche. Thomas T., ein Bankier aus Finnland beschreibt mir, wie er sein Ferienhaus auf der Insel nach ökologischen Gesichtspunkten umbauen liess, incl. Kompost-Toilette. Heinrich L. K. informiert mich über die Bestrebungen, bei Container-Schiffen wieder Langsam-Transporte zur Einsparung von Brennstoff einzuführen; und der Bordarzt Michael H. und seine Frau Heike berichten von ihrem Solardach, das mehr Strom produziert, als sie in Haus und Gestüt brauchen. Michael verwickelt Hans P., einen deutschen Ingenieur, Geschäftsmann und ehem. Leiter der technischen Entwicklungshilfe in Deutschland, in ein langes Gespräch über nachhaltige Energie. Hans lehnt vor dem Gespräch rundweg ab, Klimaveränderungen hätten etwas mit menschlichen Aktivitäten zu tun und wirft mir blauäugige Naivität und den Produzenten von Solar- und Windenergieanlagen Profitgier vor. Es berührt mich, als er später einmal zugesteht: An dem, was ich vertrete, könne ja schon etwas dran sein...

Prof. Erich Übelacker, Astronom und von 1975 bis 2000 Leiter des Planetarium in Hamburg, hält alle zwei Tage einen Vortrag. Er vermittelt seinen reichen Wissensschatz auf anschauliche, gut verständliche Weise. Man merkt, dass er viel Erfahrung hat, auch Kindern und Jugendlichen sein Wissen zu vermitteln. Ich lerne einiges über die Geschichte des Weltalls, Meereskunde, Vulkanismus, Meteorologie und über die Antarktis.

Mit Pamela Wall befreunde ich mich schon bei der ersten Begegnung. Pam ist mit ihrem Mann und den beiden Kindern sieben Jahre lang mit dem Segelboot um die Welt gesegelt. In ihren begeisternden Vorträgen nimmt sie uns mit auf ihre abenteuerlichen Reisen.

"Peg", die lebensfrohe Neunzigerin, entlarvt mit dem Ausspruch "Age? It's just a number!" das Alter als Illusion und quittiert Einverständnis mit einem dezidierten, klaren "Absolutely!"

Günter fährt schon zum 17. Mal auf der Sea Cloud mit, immer in der gleichen Kajütenkabine vorne auf dem Promenadendeck. Er spielt den Meeresherrn

Neptun, als die Äquatortaufe gefeiert wird. Das Fest wird gefeiert, obwohl wir nicht so weit in den Süden kommen. Dabei kriechen die, die das wollen, durch einen grossen mit Wasser gefüllten Schlauch; und ein frisches Ei wird in ihre Frisur einmassiert.

Die Grösse der Gruppe und die Länge der Überfahrt ermöglichen ein gegenseitiges Kennenlernen von allen Passagieren und Crew-Mitgliedern; und so spüre ich Wehmut, als wir in Antigua auseinandergehen.

Gegen den Zerfall

An Bord wird ständig gearbeitet — ein nie endender Versuch, den Zerfall des bald 80-jährigen Bootes aufzuhalten: Der Filippino Roland malt die Verankerungen der Leitern neu, schwarz und weiss. Sein immer heiter aufgelegte Landsmann Codel schmirkelt die Deckgeländer und lackiert sie frisch. Johanna, eine der deutschen Schreinerinnen an Bord, erneuert die Fugen zwischen den Brettern des Promenadendecks. Ericson und Godfrey spleissen schadhafte Taue.

Wenn ich all diesen ständig tätigen Menschen zuschauen, wird mir bewusst: Was für ein Aufwand, ein durch Korrosion und natürlichen Zerfall gefährdetes Schiff über überschaubare Zeiträume zu erhalten! Wie soll das möglich sein bei den ebenfalls stark korrodierenden Atommüllfässern? Die brauchen Unterhalt über Hunderttausende von Jahren, damit ihr tödlicher Inhalt nicht freigesetzt wird. Die Tiefenökologin Joanna Macy hat sich intensiv um diese Frage gekümmert und den einleuchtenden Schluss gezogen: Es braucht eine neue Hüterkultur für die radioaktiven Abfälle. Sie dürfen keinesfalls nicht rückholbar gelagert werden — die Gefahr, dass sie mit der Zeit unkontrollierbar in unseren Lebensraum gelangen und niemand davon weiss, ist viel zu gross. Wir müssen sie hüten, die Gefässe kontinuierlich unterhalten und bei Schäden ersetzen. Das Wissen muss über Tausende von Jahren weitergegeben werden, so dass die lebenswichtigen Unterhaltsarbeiten kontinuierlich weitergehen.

13. – 18.12.2009

Ankunft

Am 13.12. Land in Sicht. Wir ankern vor der Südküste der Insel Antigua. Am nächsten Morgen landen wir in St. Johns, der Hauptstadt der Insel. Ich quartiere mich im Hotel City View ein und schreibe meine Weihnachtspost.

In der Nacht habe ich den starken Traum, aus dem ich mit der Gewissheit aufwache, ich müsse in die Schweiz zurück. Ich erkundige mich nach einem Frachter. Es fährt einer am 18.12. von Martinique nach Dünkirchen.

Es gibt keine Fähre nach von Antigua nach Dominica. Es bleibt mir nichts anderes übrig, als mit einem kleinen Flugzeug zum Ziel meiner Reise, nach Dominica, zu fliegen.

Mit einem Taxi fahre ich durch die nächtliche Insel nach Portsmouth, zu meinem Freund Fitzroy Armour, Arzt, solarbegeistert, Freund der Wale. Er hat uns vor 3 Jahren in seinem Ökohotel grosszügig aufgenommen, nachdem er im Internet von unserer Solarbootfahrt gehört hatte.

Fitzroy erzählt mir von Erfreulichem und Bedrohlichem in Dominica:

Das Erfreuliche: Die Inselbehörden arbeiten an einem Plan, die auf dieser vulkanischen Insel vorhandene Geothermie für die Stromproduktion nutzbar zu machen, um — dank der vorhandenen Wasserkraft (ca. 40 %) und der Geothermie — mit der Zeit ganz auf ihr Ölkraftwerk verzichten zu können. Das wirft natürlich auch ein neues Licht auf das Kalinago-Projekt. Markus Kohler und ich werden ab Februar die beste Lösung suchen und einfädeln.

Das Bedrohliche: Hugo Chavez hat Dominica entdeckt und möchte die Insel an sich binden. Er schenkt den Fischern grosse 60 PS-Motoren, verteilt Kochpetrol an Senioren und Behinderte gratis, hat ein grosses Tanklager zwischen Roseau und Portsmouth bauen lassen. Ausserdem beginnen immer mehr ausländische Firmen steile Küstengebiete zu roden und das Gestein im Tagbau abzutragen, um es als Baumaterial zu exportieren — mit katastrophalen ökologischen Konsequenzen für die nahen Küstendörfer.

In Roseau treffe ich den neuen Carib Chief Garnet Joseph. Er freut sich auf unsere Zusammenarbeit nach meiner Rückkehr im Februar. Dann nehme ich die Fähre nach Martinique, wo heute mein Abstecher in die Schweiz beginnt.