

# *Livre de Bord*

## Meine Reisen mit der FAVORITA

Die erste Reise (Jungfernfahrt der FAVORITA)	2
Die zweite Reise	17
Die dritte Reise	22

Das Tagebuch von Fritz Bütikofer, der von Anfang Dezember 1969 bis Ende März 1970 als Motormann auf der MS FAVORITA unterwegs war.



# ***Die erste Reise***

Am 27. 11. 1969 reise ich abends um 22.00h von Zürich ab. Im Bahnhof Basel SBB treffe ich neun andere, die ebenfalls anmustern wollen.

## **Freitag, 28. 11. 1969**

Mit einigen Minuten Verspätung verlässt der Schnellzug Basel CFF um 01.05h in Richtung Dünkirchen. Es ist dunkel, man sieht nichts von der Landschaft ausser einigen Hochöfen, die von Zeit zu Zeit vorbeikommen. Trotzdem wird die Fahrt nicht langweilig, denn da hat einer einen ganzen Karton Bier mitgenommen.

In Dünkirchen angekommen müssen wir am Nachmittag schon zum Schiff. Hier wird noch gearbeitet. Die Probefahrt wurde zwar schon gemacht, aber da ist noch viel kleines Zeug zu machen. Vor allem müssen wir Ware aufladen und nach der Liste abchecken.

## **Samstag, Sonntag und Montag, 29. 11. – 1. 12. 1969**

An allen drei Tagen wird gearbeitet. So viel Ware ist noch aufzuladen. Vor allem Werkzeuge für die Maschine und natürlich auch ca. 25 Fässer Oel. Zwischendurch, an den Abenden, sehen wir uns Dünkirchen an. Aber hier ist absolut nichts los.

## **Dienstag, 2. 12. 1969**

Heute Morgen fahren wir das letzte Mal mit dem Taxi vom Hotel, in dem wir die ganze Zeit gewohnt haben, zum Hafen. Diesmal jedoch mit Gepäck. Den Tag durch wird nicht mehr viel gemacht. Langsam verschwinden auch die letzten, die sicher noch einiges zu tun hätten, die wir aber nun nicht mehr brauchen können, von Bord.

Kurz nach sieben Uhr legen wir ab und werden von zwei Schleppern in die Schleuse gebracht. Es dauert nicht lange, bis wir von hier aus nun selbst die offene See ansteuern. Mit guter Fahrt geht es in den Kanal hinaus.

Doch das Glück ist nur von kurzer Dauer. Um 24.00h liegen wir nämlich mit Motorschaden wieder am gleichen Quai den wir um 19 Uhr verlassen haben. Von den sechs Zylindern arbeiten noch drei. Die andern drei tun wegen einer defekten Einspritzpumpe nichts mehr.

### **Mittwoch, 3. 12. 1969**

Am morgen früh schon kommen wieder Werftarbeiter an Bord, um die defekten Einspritzpumpen zu ersetzen. In der Zeit reinigen wir die Düsen derselben Zylinder. Kurz nach 16 Uhr legen wir zum zweiten Mal ab, gehen durch die Schleuse und steuern den Kanal an. Diesmal klappt es. Bei rundlaufender Maschine und ruhiger See geniessen wir das englische Fernsehprogramm und bestaunen die beleuchteten Küsten Englands und Belgiens.

### **Donnerstag, 4. 12. 1969**

Die Nordsee, die wir inzwischen erreicht haben, ist ruhig. Hier hat es sehr viel Verkehr. Mit unseren 19 Knoten, die wir jedoch fahren, überholen wir manch anderen Frachter, werden selbst aber nie überholt. Den ganzen Tag haben wir Möwen um das Schiff und können Hollands Küste sehen. Abends gegen 22 Uhr gehen wir durch die Schleuse in den Kiel-Kanal.

### **Freitag, 5. 12. 1969**

Schon sind wir in der Ostsee. Den Kiel-Kanal haben wir um ca. 5 Uhr verlassen. Mit Kurs auf Aarhus kreuzen wir durch diesen Teich. Es ist schade, dass bei uns unten kein einziges Bullauge vorhanden ist. So muss ich mindestens jede Stunde einmal auf Deck, um zu schauen, was los ist. Aus diese Art erhasche ich mir manchmal interessante und schöne Anblicke und ich verpasse auch nicht wie wir um ca. 14.30h Aarhus anlaufen.

Es ist ein schönes Städtlein, wie ich am Abend noch kurz sehen konnte. Zuerst aber mussten wir, als wir eingelaufen sind, eine Turbine auseinandernehmen. Das dauert bis 20 Uhr. Die Turbine hat den ganzen Tag schon gepfiffen. Nun sehen wir, dass der Haltering, der durch die Schaufeln gezogen ist, gerissen ist.

«Die Maschine wurde in Lizenz von den Franzosen gebaut, und ich möchte sagen man merkt es einfach»

### **Samstag, 6. 12. 1969**

Am frühen Morgen ist die defekte Turbine schon wieder halb zusammengebaut und arretiert. So wird sie gelassen, denn in Hamburg soll sie repariert werden. Bis dahin müssen wir ohne sie fahren, das heisst wir können mit max. 70 Umdrehungen fahren.

Guido ist verschwunden. Mit ihm auch die Koffer. Scheinbar ist er letzte Nacht abgehauen. Als die letzten Volvos und Salamis aufgeladen sind, laufen wir nachmittags um 14 Uhr von Aarhus aus in Richtung Kiel. Am Nachmittag richten wir weiter die Werkstatt ein. Am Abend sehen wir ein wenig fern und betätigen uns am Döggeli-Kasten.

## **Sonntag, 7. 12. 1969**

Morgens um 03.30h ist für mich Tagwache. Zu dieser Zeit fahren wir bei Kiel in den Kanal ein. Von 04.00h bis 08.00h habe ich Wache. Das heisst, ich bin mit einem Assistenten zusammen. Von Zeit zu Zeit müssen wir diverse Temperaturen und Drehzahlen notieren.

Nach der Wache haben wir frei. Heute ist ja schliesslich Sonntag. Lange bin ich auf dem obersten Deck und schaue mir den Kanal und die Landschaft an. Der Kiel-Kanal ist nicht mal so breit, nur von Zeit zu Zeit gibt es Ausweichstellen, damit auch grössere Schiffe kreuzen können. Es hat sehr viele Schiffe auf dem Kanal. Allein wir befinden uns in einer Kolonne von ca. sieben Schiffen, alle Richtung Hamburg. Bei einer der genannten Ausweichstellen müssen wir anhalten, um eine Gegenkolonne passieren zu lassen.

Es wird Abend, bis wir Hamburg erreichen, denn als wir endlich aus dem Kanal hinaus sind, müssen wir noch ein ganz schönes Stück die Elbe hinauf. Um ca. 20 Uhr, als wir am Pier angelegt haben, beginnt für mich die Arbeit. Bis nach 22 Uhr brauchen wir, dann ist die schon besagte Turbine demontiert und ich kann abschleichen, denn das weitere ist die Arbeit der Monteure der BBC.

Mit der 23.55h Fähre und der U-Bahn lasse ich mich nach St. Pauli bringen. Tja hier ist schon was los. Eine lange, breite Strasse, auf beiden Seiten bunte Lichtreklamen von Bars, Strip-Lokalen und auch vereinzelt andere Läden, die noch offen haben.



Viel Verkehr im Kielkanal

## **Montag, 8. 12. 1969**

Mit der 3 Uhr Jolle fahre ich wieder zur FAVORITA zurück und gehe schlafen. Normal um 8 Uhr geht es mit der Arbeit weiter. Die Turbine ist soweit gemacht, muss jetzt aber noch aus dem Schiff, um ausgewuchtet zu werden. Mit Flaschenzügen lassen wir den Rotor auf eine Jolle und nehmen ihn ein paar Stunden später gleich wieder an Bord. Dann geht's los. Fast liegend wird die ganze Sache wieder montiert und abends um 20 Uhr laufen wir aus Hamburg aus.

## Dienstag, 9. 12. 1969

Ein Tag fast wie zu Hause. Tagwache, Frühstück, Arbeiten.

Ein kleiner, grosser Unterschied ist da nur:

Erstens, ich bin nicht zu Hause, sondern auf dem Schiff. Zweitens merkt man es, weil es immer schaukelt. Und drittens liegen wir mit guter Fahrt, ca. 20 Knoten, im Kanal mit Kurs auf Antwerpen.

Mit der Maschine scheint es jetzt zu klappen. Sie dreht ruhig und gelassen ihre 100 Umdrehungen in der Minute. Abends, um ca. 21 Uhr legen wir in Antwerpen an, ca. eine halbe Stunde vom Stadtzentrum weg. Sogleich gehen wir an Land und machen Antwerpen unsicher.



Postkarte aus Antwerpen

## Mittwoch, 10. 12. 1969

Schliesslich landen wir in der «Copacabana», von wo ich um ca. 03.30h aufbreche. Ich habe jedoch jede Orientierung verloren und weiss nicht mehr, wo ich mich befinde. Deshalb schnappe ich mir ein Taxi, welches mich «nach Hause» bringt.

Bei der Arbeit habe ich einen relativ schweren Kopf, ich wäre überhaupt nicht erwacht ohne das Telefon. Aber auch dieser Tag geht vorbei und am Abend geht's von neuem los in die Stadt. Zuerst zum Bahnhof in die Wechselstube, dann aufs Telefonamt von wo ich nach Hause telefoniere. Danach gehe ich ins Kino. Schliesslich noch auf einen Sprung in die Copacabana und dann geht's, heute früher, nach Hause.

## Donnerstag, 11. 12. 1969

Noch immer sind wir damit beschäftigt, Vorrichtungen und Halterungen für Werkzeuge zu machen. Am Nachmittag nehme ich jedoch frei, um in der Stadt ein paar Sachen einzukaufen. Pünktlich um 15 Uhr bin ich wieder an Bord und um 17 Uhr legen wir ab. Wir haben jetzt das Schiff voll mit Volvos, DAF, Traktoren, 30 plätzigen Bussen, Whiskey und anderem Zeugs und gehen mit dem ganzen Plunder auf Kurs San Juan.

### **Freitag, 12. 12. 1969**

Es geht jetzt Richtung Spanien. Das Wetter ist gut, wie überhaupt die letzten zwei Wochen. Immer bewölkt, aber nie Regen. Ausser in der Ostsee, da schneite es ein wenig. Eines merkt man jetzt: In diesen Gewässern fahren nicht mehr die langsamen Schiffe und es sind auch viel weniger als in der Nordsee. Mit unserem Kübel überholen wir zwar die anderen noch, aber da könnte man bis zu einer Stunde zuschauen, bis wir richtig vorne sind. Die See ist ruhig, vielleicht so zwei bis drei Meter Wellen in denen unser Schiff ganz anständig rollt. Die Whiskeyflasche sauste vom Tisch.

### **Samstag, 13. 12. 1969**

Heute arbeiten wir nur am Morgen. Die Maschine läuft nun wirklich schön. Bei konstant 100 Umdrehungen in der Minute laufen wir mit gut 20 Knoten dem Atlantik entgegen. Mittags um 14.30h verschwindet das letzte Schiff vom Horizont. Nun sind wir also allein auf weiter Flur. 360° Meer, wo man hinschaut, Wasser, Wasser und noch einmal Wasser. Wir sind jetzt im Atlantik uns steuern die Azoren an. Auch die letzten Möwen und Fischerboote liegen weit hinter uns.

### **Sonntag, 14. 12. 1969**

Die Tage sind jetzt auch schon länger und die Temperatur ist recht angenehm geworden (17°C). Heute wird gefaulenzt. Leider ist der Himmel von einer dünnen Wolkendecke überzogen, die sich gegen Mittag jedoch öffnet. Am Nachmittag schlendere ich ein wenig über das Deck oder liege in der Kabine. Am Abend spielen wir.

### **Montag, 15. 12. 1969**

Frühmorgens, um ca. 06 Uhr passieren wir Santa Maria, die südlichste Insel der Azoren. Es ist einfach unglaublich, wie schnell wir vorwärtskommen. Im Laufe des Morgens kreuzen wir ein anderes Schiff, das aber weit weg von uns Richtung Azoren fährt. Viel ist eigentlich nicht los, ein ganz normaler Arbeitstag mitten im Atlantik. Am Abend noch ein Schlummertrunk und so geht auch dieser Tag vorbei, obwohl auch heute die Uhr wieder um eine Stunde zurückgestellt wird und ich meine Armbanduhr bei einem Überschlag kaputt mache.

### **Dienstag, 16. 12. 1969**

Wie ich um halb acht aufstehe, steht die Sonne schon am Himmel. Doch davon haben wir von der Maschine von 8 – 12 Uhr und 13 – 17 Uhr nicht viel. Aber in jeder Mittagspause bin ich nach dem Essen auf der Brücke anzutreffen.

Heute haben wir 21°C am Schatten. Abends, wenn es dunkel ist, kann man Schönes sehen. Zum Beispiel sieht man hier den ganzen Himmel mit all den Sternen wunderbar. Oder wenn der Mond am Himmel hängt und eine breite Lichtbahn auf das Meer spiegelt.

### **Mittwoch, 17. 12. 1969**

Als ich morgens um 07.00h telefonisch geweckt werde, ist es bereits hell, aber es hat mehr Bewölkung als sonst. Nach einem wunderbaren Sonnenaufgang steigen wir in den Maschinenraum hinunter. Heute gibt es viel zum Schweissen, und da kann ich mal richtig üben.

Nach dem Mittagsspaziergang weiss ich, dass wir 24°C haben und ich glaube zudem zu wissen, dass sich das Wetter negativ verändern wird. Auch heute ist die See, wie jeden Tag, anders. Während sie bei den Azoren zum Teil spiegelglatt war, haben wir heute ziemlich starke Dünung. Den Abend verbringe ich auf der Brücke, dort lasse mir ein paar interessante Sachen erzählen.

### **Donnerstag, 18. 12. 1969**

Ein Tag wie gestern oder vorgestern. Nur das Meer ist einfach jeden Tag anders. Auch wird es jetzt langsam wärmer. (27°C) In der Maschine ist es entsprechend noch wärmer. Das Wetter ist schon wieder gut, die Warmfront ist in der letzten Nacht über uns hinweggezogen.

### **Freitag, 19. 12. 1969**

Ganzer Tag bedeckt. Draussen ist es 27°C, im Maschinenraum 38°C. Heute habe ich fliegende Fische gesehen. Über die Arbeit sage ich am besten nichts. Am Abend trinken und singen wir ein wenig in der Messe.

### **Samstag, 20. 12. 1969**

Heute ist es wieder schön. Um ca. 14.30h laufen wir in den Hafen von San Juan (Puerto Rico) ein. Palmen, Berge, moderne Wohnhäuser und dazu blauer Himmel. Ein toller Anblick. Wir können aber nicht anlegen. So liegen wir den ganzen Nachmittag und auch die Nacht über ca. 300m vom Land entfernt vor Anker. Am Abend baden wir im Swimmingpool.

### **Sonntag, 21. 12. 1969**

Um ca. 09 Uhr kommt ein Schlepper und der Lotse. Wir fahren an die Pier und machen fest. Am Nachmittag gehe ich spazieren und die Altstadt anschauen. Es ist hier relativ sauber, wenn man von dem Arbeiterviertel in der Nähe des Hafens absieht. Auch am Abend gehe ich an Land, diesmal Richtung Neustadt. Hier stehen moderne, zehnstöckige Wohnblocks und

Geschäftshäuser. Danach kehre ich in die Altstadt zurück, nehme ein paar Drinks und gehe zurück an Bord.

### **Montag, 22. 12. 1969**

Tagsüber wird normal gearbeitet. Um 18 Uhr jedoch ziehen wir los, um Schallplatten zu kaufen. Aber wie wir in der Stadt ankommen, ist schon alles geschlossen. So streichen wir noch ein wenig herum, trinken etwas und gehen schon früh zurück an Bord. Übrigens liegt auch die SAGAFJORD, die ich diesen Frühling in Neapel gesehen habe, in San Juan.

### **Dienstag, 23. 12. 1969**

Am Abend um 18.30h laufen wir aus und nehmen Kurs auf Santa Domingo. Bald schon ist es dunkel und man sieht die Küste nur noch als breiten Lichtstreifen.



Warten vor dem Hafen von San Juan



Schliesslich sind wir am Pier

### Mittwoch, 24. 12. 1969 (Heiligabend)

Frühmorgens erreichen wir Santa Domingo (Dominikanische Republik). Wir gehen vor Anker und um 07.30h kommt der Lotse. Um dieselbe Zeit stehe ich auf. Als ich die Messe betrete, bin ich alleine. Die Deckmannschaft hat Manöver, von der Maschine schein ich der erste zu sein. Ich beobachte noch einen Moment, wie wir einlaufen. Um 08.30h will ich mich setzen. In diesem Moment ruckt es einmal, zweimal, gefolgt von einem scharfen Abbremsen und dann stehen wir still. Kurz, wir sind aufgelaufen.

Nach dem Frühstück gehe ich in die Maschine. Dort werden schon Brennstoff und Ballasttanks umgepumpt. Von vorne nach hinten. Oben versuchen sie es mit Schleppern. Um 10.00h ist es geschafft, wir sind wieder frei.

Wegen diesem Malheur müssen wir am Nachmittag die ganze Maschine ausmessen. Auch geht ein Taucher nachschauen, wieviel Schaden entstanden ist. Es soll nur ein paar Beulen, eine davon recht gross, gegeben haben.

Der Heiligabend hingegen ist relativ schlimm. Nicht mal einen Christbaum haben wir in der Messe. Daher ziehen wir in die Stadt und machen diese für die halbe Nacht unsicher.

### Donnerstag, 25. 12. 1969

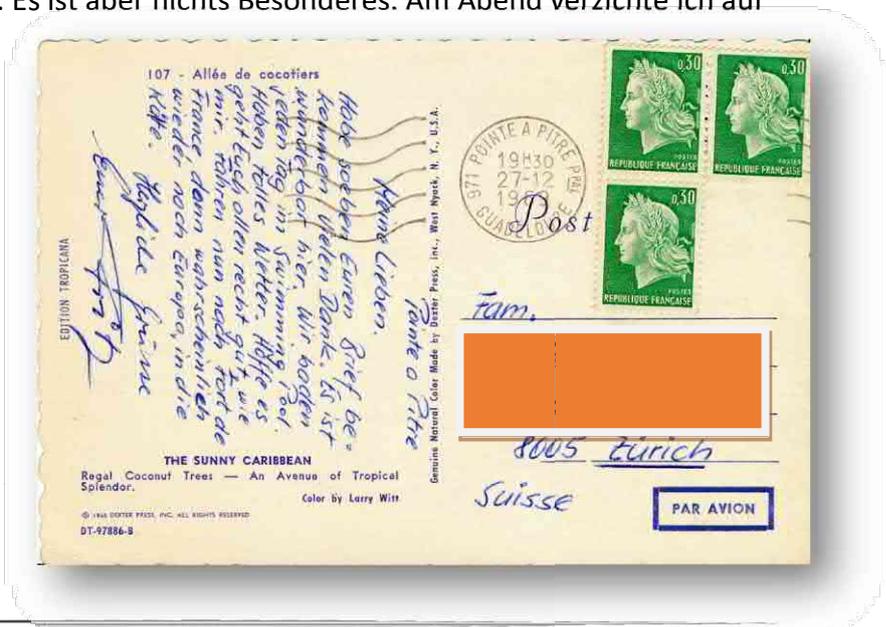
Um 08 Uhr laufen wir schon wieder aus und nehmen Kurs auf Pointe-a-Pitre. Am Nachmittag gehe ich baden. Es ist einfach toll. Nur knapp entgehe ich einem Sonnenbrand. Am Abend setzen wir uns ein wenig zusammen und singen. Handorgel, Mundharmonika und Gitarre, alles ist da. Nur der Funker will mir seine Trompete nicht geben. Wir singen und spielen bis Mitternacht.

### Freitag, 26. 12. 1969

Auch heute Morgen wird wieder fleissig gebadet. Nach dem Mittagessen erreichen wir Point-a-Pitre (Guadeloupe). Es ist eine tolle Einfahrt. Ich stehe auf dem Peildeck und sehe sie mir an, fast bis wir am Pier anlegen. Sobald die Emigration abgeschlossen ist gehe ich an Land und sehe mir die Stadt an. Es ist aber nichts Besonderes. Am Abend verzichte ich auf den Landgang, ich gehe baden.



Postkarte aus Pointe a Pitre



## **Samstag, 27. 12. 1969**

Die schöne Zeit ist vorbei und es heisst wieder arbeiten. Wir waschen die ganze Maschine herunter, den ganzen Tag. Danach gehe ich kurz an Land, aber am Abend wird wieder gebadet.

## **Sonntag, 28. 12. 1969**

Morgens um 10 Uhr müssen wir verholen, das heisst, die Pier wechseln. Weil es zu wenig Wasser hat und wir nicht wenden können, müssen wir dazu aus dem Hafen hinaus, wenden und wieder einfahren, um den neuen Anlegeplatz anzusteuern. Am Nachmittag lassen wir ein Rettungsboot zu Wasser und machen eine Rundfahrt. Auf dieser kleinen Entdeckungsreise gehen wir an zwei Orten an Land. Beim ersten Platz finden wir viele Muscheln und Seeigel, am zweiten einen wunderbaren Sandstrand zum Baden. Zum Abendessen sind wir wieder zurück. Wir schliessen den Tag mit einem kleinen Landausflug ab.



**Unterwegs mit dem Rettungsboot**

### **Montag, 29. 12. 1969**

Es ist eine ziemlich stupide Arbeit! Putzen, putzen und nochmals putzen und nie ist es sauber. Die Maschine, am Samstag gewaschen, ist schon wieder voll Oel.

Um 20 Uhr laufen wir aus mit dem Ziel Fort-de-France. Die Ausfahrt ist nicht weniger interessant als die Einfahrt. Wieder stehe ich auf dem Peildeck. Es ist dunkel, man sieht nur noch die Bojen, die das Fahrwasser kennzeichnen. Das Ausfahr-Manöver dauert eine gute Stunde.

### **Dienstag, 30. 12. 1969**

Morgens um 06.30h erreichen wir Fort-de-France (Martinique). Es ist ein tolles Bild, wie wir beim Sonnenaufgang einlaufen und festmachen.

Nach dem Abendessen gehen wir in die Stadt. Es ist gar nicht mal so übel hier. Jedenfalls ist hier mehr los als in Porte-a-Pitre. Gegen Mitternacht kehren wir zum Schiff zurück.



Einlaufen bei Sonnenaufgang

### **Mittwoch, 31. 12. 1969 (Sylvester)**

Nach der Arbeit fassen wir die bestellten Flaschen. Einige gehen an Land, die anderen bleiben auf dem Schiff. Am Abend killen wir systematisch eine Kiste Bier nach der anderen. Um 23.30h holen wir den Champagner. Um 23.55h gehen wir auf die Brücke. Der Funker hat seine Trompete dabei und bläst, obwohl er nicht spielen kann, Ton um Ton über die Reling. Der Elektriker, er weiss dass ich spielen kann, ruft mir zu und verlangt vom Funker die Trompete. Dieser zögert, doch dann rufen noch ein paar Offiziere nach der Trompete und schon habe ich sie. Ich spiele den Mitternachtsblues. Kaum bin ich fertig, fangen sie an zu hornen. Die anderen Schiffe stimmen ein und so entsteht ein schönes Heulkonzert. Danach spiele ich noch ein paar Stücke, nicht gerade besonders richtig, aber die wenigsten merken das, denn sie sind genauso betrunken wie ich. Schliesslich spendiert der Kapitän zwei Kisten Bier und wir können in Ruhe weitersaufen. Gegen 03 Uhr gehe ich wankend in meine Kabine, um zu schlafen.

### **Donnerstag, 1. 1. 1970**

Um 07.30h stehe ich wieder auf. Ich muss etwas essen und trinken, dann gehe ich wieder schlafen. Nach dem Mittagessen muss ich arbeiten, weil wir verholen. Dann bunkern wir Dieselöl und gehen wieder an die alte Pier zurück. Abends um 23 Uhr ist endlich alles fertig.

### **Freitag, 2. 1. 1970**

Ein normaler Arbeitstag. Heute jedoch hat Ruedi Geburtstag. Es wird 2 Uhr am Morgen, bis der letzte fertig gesungen und getrunken hat.

### **Samstag, 3. 1. 1970**

Um 07.00h heisst es schon wieder aufstehen. Nach dem Mittagessen gehen wir in die Stadt. Wir möchten für Sonntag ein Auto organisieren. Aber da, wo die Preise bezahlbar sind, hat es keine Wagen mehr und 150 Franken wollen wir nicht bezahlen.

Als wir an Bord kommen, erfahren wir, dass die CASSARATE, ebenfalls ein Lüssi-Schiff (Outremer), vor dem Hafen vor Anker liegt.

Am Abend hole ich noch ein paar Kokosnüsse von einer 15 Meter Palme runter. Als ich wieder zurückkomme, ist ein Teil der CASSARATE Crew auf unserem Dampfer. So wird es wieder mal 2 Uhr, bis ich ins Bett komme.

### **Sonntag, 4. 1. 1970**

Morgens um 10 Uhr machen wir das Rettungsboot klar und laufen kurze Zeit später aus. Wir bringen unseren Kapitän und den Chief Engineer auf die CASSARATE. 500 Meter neben dem Schiff liegt nun auch die RAFFAELLO, ein italienischer Passenger.

Dann aber durchkreuzen wir die Bucht und suchen uns einen schönen Strand zum Baden.

Gegen Mittag fahren wir weiter und erreichen schliesslich ein Dorf. Dort steigen wir aus und sehen uns die Gegend an.

Wir sehen Bananenstöcke, Kokospalmen und vieles Andere in rauen Mengen. Unter anderem erreichen wir einen Ort, wo gerade ein Hahnenkampf stattfindet. Diese Bananen wollen aber zwei Dollar Eintritt verlangen. Dann zeigt mir noch ein Einheimischer, wie man eine Kokosnuss öffnet. Wir trinken ein Bier, essen eine Kleinigkeit und tuckern weiter. Bei einer Insel machen wir nochmals Halt und baden im Meer. Dann rauschen wir volle Kraft zurück.

Inzwischen ist auch die KUNGSHOLM, ein schwedischer Passenger, vor Anker gegangen. Am Abend gehen wir uns kurz die CASSARATE anschauen. Sie ist drei Jahre alt und schon recht unansehnlich. Danach steht noch ein Besuch im Dorf an und ich mache um 21 Uhr Schluss.



Die Favorita am Pier



Fort de France - Im Hintergrund die Favorita

### Montag, 5. 1. 1970

Ein schweres Aufstehen um 7 Uhr. Den ganzen Morgen läuft es mir nicht so recht. Am Nachmittag habe ich frei und gehe in die Stadt, um erstens die Briefe der halben Crew einzuwerfen und zweitens kaufe ich mir ein paar leichte Schuhe. Abends um 20.00h habe ich Wache. Wir haben jetzt Bananen an Bord, die gekühlt werden müssen. Da aber der Computer nicht läuft, müssen alle zwei Stunden genau 81 Temperaturen und zwei Drücke notiert werden. Das passiert alles in einem Apparat. Um Mitternacht ist für mich Schluss und ich esse noch etwas, bevor ich mich in die Pfanne haue.

## **Dienstag 6. 1. 1970**

Zweimal muss ich geweckt werden. Am Nachmittag habe ich wieder frei und gehe nochmals an Land. Um 15.30h bin ich schon wieder an Bord und mache ein Nickerchen. Nach dem Abendessen, um 17 Uhr, laufen wir aus und gehen draussen in der Bucht vor Anker. Wir warten, um den Computerexperten, der kommen soll, an Bord zu nehmen. Ab 20 Uhr habe ich wieder Wache. Der Experte kommt um 23.30h, kurze Zeit später setzen wir die Maschine unter Dampf und hauen ab, Kurs Europa.

## **Mittwoch, 7. 1. 1970**

Als ich am Morgen aufstehe, ist nirgends mehr Land zu sehen. Weil der Computer nicht läuft, ist jetzt auch im Maschinenraum 24 Stundenbetrieb. Ich habe immer von 08.00 – 12.00h und von 20.00 – 24.00h Wache. Gearbeitet wird aber auch am Nachmittag, denn es gibt viel zu putzen.

## **Donnerstag, 8. 1. 1970**

Ein Tag wie gestern. Ausser, dass ich am Nachmittag schlafen gehe.

## **Freitag, 9. 1. 1970**

Am Nachmittag mache ich fünf Überstunden. Warum? Um Flurplatten zu putzen, wobei ein Besen fortgeflogen ist. Denn ich musste die obere Plattform mit Dieselöl einölen und dann die ganze Sauerei wieder austrocknen, weil der 3. Offizier sich einen Scherz erlaubt hat. Um 15.45 Uhr stellt plötzlich die Maschine ab. Ein Filter ist verstopft und die Nockenwelle bekommt zu wenig Öl. Eine halbe Stunde später geht die Reise weiter. Es sieht so aus, als ob der Computerdoktor den Fehler gefunden hat, ihn aber nicht beheben kann, weil er die falschen Ersatzteile dabei hat. So taufe ich dann dieses Schiff um, im Namen des Meeres, des Windes und des Mondes auf den Namen MANUEL, da es ja jetzt manuell gefahren wird.

## **Samstag, 10. 1. 1970**

Alles läuft ruhig und nach Plan. Bis um 19.30h. Dann nämlich stellt die Maschine wieder ab, weil eine Brennstoffüberflussleitung geborsten ist. Um 20.30h geht es schon wieder weiter.

## **Sonntag, 11. 1. 1970**

Auf meiner Wache putze ich die Schweinerei von gestern auf. Das Wetter wird schlechter. Überhaupt werden die Tage jetzt wieder kürzer und kälter.

## Montag, 12. 1. 1970

Alles ist grau. Im Laufe des Morgens ändern wir den Kurs, Richtung Gibraltar. Später gehen wir noch südlicher, denn wir haben eine Sturmwarnung bekommen und jeder weiss ja, wie schlecht unser Kübel im Wasser liegt. Deshalb will man es möglichst vermeiden, in den Sturm zu fahren.

## Dienstag, 13. 1. 1970

Schwer rollt das Schiff und manche Scherben werden gemacht. Wir laufen jetzt Kurs Nord, ein paar 100 Meilen vor der spanischen Küste. Am Nachmittag fahren wir zwischen zwei Stürmen hindurch. Die See ist schwer. Sieben bis acht Meter Wellen spielen mit unserem Schiff. Manchmal haben wir bis 35 Grad Schlagseite. Da aber keine Brecher kommen, die das Deck überspülen, spazieren wir darauf herum, fotografieren und filmen. Am Abend wird die Fahrt wieder etwas ruhiger.



Gute Stimmung trotz unruhiger See

### **Mittwoch, 14. 1. 1970**

Alles hat sich wieder etwas beruhigt und wir laufen nun mit voller Kraft dem Kanal entgegen, denn wir haben ca. 12 Stunden Verspätung.

### **Donnerstag, 15. 1. 1970**

Jetzt geht es richtig ran. Die Hauptmaschine wird gewaschen.

Um 15 Uhr laufen wir bei Le Havre in die Seine. Mit ziemlich viel Dampf rauschen wir die Seine hinauf. Um 18 Uhr ist die Maschine sauber und drei Stunden später haben wir unser Ziel, Rouen, erreicht.

### **Freitag, 16. 1. 1970**

Am Nachmittag gehe ich in die Stadt. Da lasse ich endlich die Uhr machen. Dann auf die Post, Briefe und Filme aufgeben und telefonieren. Um 20 Uhr muss ich aber wieder auf die Wache.

### **Samstag, 17. 1. 1970**

Am Nachmittag gehe ich nochmals in die Stadt, um die Altstadt bei einem Spaziergang zu erkunden. Ich kaufe mir auch wieder ein paar Illustrierte.

## ***Die zweite Reise***

### **Sonntag, 18. 1. 1970**

Pünktlich um Mitternacht heisst es «Leinen los». Dann geht es wieder die Seine runter und als ich am Morgen aufwache, ist bereits kein Land mehr in Sicht. Nach dem Mittagessen mache ich einen Mittagsschlaf.

### **Montag, 19. 1. 1970**

Nur langsam geht es voran. Wir haben starke Dünung von vorne. Diesmal rollt der MANUEL nicht, nein, er stampft. Und wie er stampft. Immer wieder kommt die Schraube aus dem Wasser und es geht mit 12 bis 14 Knoten vorwärts.

### **Dienstag, 20. 1. 1970**

Um 02.00h fahren wir auf Kurs 170°, das heisst, in Richtung Kap der guten Hoffnung. Wir rollen jetzt wieder. Einmal, als uns drei Wellen genau im richtigen Abstand erwischen, liegen wir bei der dritten ca. 45° Steuerbord unten. Dabei räumt es alles ab, was nicht fest ist. Gegen 07 Uhr wird es ruhiger und wir fahren wieder auf Kurs 220° mit 20 Knoten.

### **Mittwoch, 21. 1. 1970**

Mit 21 Knoten geht es nun voll, Kurs 240°, Guadeloupe entgegen. Dort wollen wir Basse-Terre anlaufen. Durch den Sturm haben wir aber erst die Höhe der Azoren erreicht. Die Inseln sind allerdings nicht zu sehen, denn wir sind recht südlich und die Sicht ist schlecht.

### **Donnerstag, 22. 1. 1970**

Die See ist wieder ruhig. Manchmal sieht man den blauen Himmel durch die immer grösser werdenden Risse in der Wolkendecke.

Den ganzen Nachmittag wird getrunken und es dauert seine Zeit, bis ich auf meiner Wache wieder einigermaßen zurechtkomme.

### **Freitag, 23. 1. 1970**

Arbeiten, schlafen und essen. 12 bis 13 Stunden Arbeit pro Tag wird fast zum Normalzustand. Da bleibt wirklich nicht mehr viel Freizeit.

Wir haben jetzt wieder prima Wetter und auch die Wärme kommt wieder.

### **Samstag, 24. 1. 1970**

Immer noch fahren wir mit gut 20 Knoten Guadeloupe entgegen. Die Dünung ist nicht besonders stark aber trotzdem rollt unser MANUEL ganz schön. Sonst läuft alles normal.

### **Sonntag, 25. 1. 1970**

Am Nachmittag habe ich frei. Es ist auch schön, wieder ein paar Stunden entspannen zu können. Wir jassen ziemlich lange, danach gehe ich schreiben. Um 20 Uhr muss ich wieder auf die Wache.

### **Montag, 26. 1. 1970**

Jetzt ist Schluss mit den vielen Überstunden. Ich mache meine Wache am Morgen und am Abend, am Nachmittag aber sitze ich mit ein bis zwei Kollegen achtern. Da diskutieren wir dann an der Sonne und trinken unser Bierchen.

### **Dienstag, 27. 1. 1970**

Als ich am Morgen aufstehe, liegen wir bereits in Basse-Terre an der einzigen Pier die es da gibt. Nach dem Mittagessen gehe ich an Land. Das Städtchen gefällt mir gut. Leider ist schon um 16 Uhr die Shore Leave, das heisst, dann muss ich wieder an Bord sein. Um 21 Uhr laufen wir bereits wieder aus. Gegen 22 Uhr gehe ich kurz nach oben und schaue zurück. Schwarze Nacht und mittendrin ein Paar Lichter, Basse-Terre.



Im Hafen von Basse Terre



### **Donnerstag, 29. 1. 1970**

Um 13.30h finden die Manöver statt. Ich stehe wieder mal auf dem Peildeck und beobachte, wie wir uns langsam von der Bananenpier lösen und auslaufen. Dann gehe ich schlafen.

### **Freitag, 30. 1. 1970**

Wir sind jetzt wieder auf See, es geht Rouen entgegen. Das Meer ist ruhig und das Wetter schön.

### **Samstag, 31. 1. 1970**

Diesen Monat habe ich 41 Überstunden geschrieben. Nach dem Mittagessen gehe ich schon wieder schlafen. Schon auf der letzten Reise merkte ich, genau wie jetzt auch wieder, immer wenn wir in Richtung Europa fahren bin ich müde. Weshalb das so ist, weiss ich nicht. Aber wahrscheinlich liegt es am Klimawechsel.

### **Sonntag, 1. 2. 1970**

Seit der Computer hin ist, gab es keinen freien Sonntag mehr. Das wird so bleiben, bis er wieder läuft. Also werden auch heute die acht Stunden gearbeitet. Es sieht so aus als ob das Wetter wieder schlechter würde.

### **Montag, 2. 2. 1970**

Es ist den ganzen Tag bedeckt. Heute gibt es wieder Überzeit, dann wird zudem noch geschuftet, so dass zwischen den 12 Stunden mal eine, das andere Mal zwei Stunden Freizeit bleiben.

### **Dienstag, 3. 2. 1970**

Gegen Mittag kommt Nebel auf. Wir befinden uns jetzt mitten in den Azoren. Den ganzen Nachmittag schreibe ich. Auch am Abend ist nichts los.

### **Mittwoch, 4. 2. 1970**

Die See ist weiss, jede Welle trägt Schaumkronen. Am Nachmittag wirft es mich ein paar Mal beinahe aus dem Bett, so stark rollen wir wieder. Es geht richtig rund. Eine mächtige Berg- und Talfahrt ist das. Trotzdem ist es nur auf ca. 4/8 bewölkt, so dass wir noch ziemlich Sonne bekommen. Sie hat aber nicht die Kraft zum Wärmen.

Am Abend, so gegen 21 Uhr, macht die Maschine Schwierigkeiten, droht abzustellen. Grund? Zu wenig Druck im Krafstoffsystem. Der verstopfte Filter ist jedoch bald gereinigt und die Fahrt geht weiter.

### **Donnerstag, 5. 2. 1970**

Heute ist eigentlich gar nichts los. Immer noch stark rollend kreuzen wir nördlich der Biskaya gegen Osten, dem Kanal entgegen.

### **Freitag, 6. 2. 1970**

Nach der Wache, auf der wir die Maschine gereinigt haben, und nach dem Mittagessen gehe ich schlafen. Scheinbar hätte ich Überzeit machen sollen, denn am Abend macht der dritte einen Kragen. Was solls, der Schlaf hat mir gut getan. Gegen 16 Uhr erreichen wir Le Havre. Dort müssen wir vor Anker gehen, denn es ist Ebbe und bis 20 Uhr können wir nicht in die Seine. Dann aber geht's los und wir erreichen Rouen um 01.30h.

### **Samstag, 7. 2. 1970**

Am Nachmittag will ich an Land, doch diesmal gibt es Überzeit. Als ich dann um 14.30h runterkomme, ist der dritte schon wieder sauer. Nach kurzem Wortwechsel montierten wir das auszuwechselnde Ventil und am Abend ist der dritte wieder zufrieden und spendiert sogar noch ein Bier.

Auf der Abendwache macht dann der Computer wieder seine ersten Gehversuche, doch innert 12 Stunden muss er insgesamt 10-mal neu gestartet werden.

### **Sonntag, 8. 2. 1970**

Und wieder ist nichts mit ausschlafen, nein, Wache schieben am Sonntag im Hafen. Am Nachmittag aber gehe ich an Land. Ich mache einen gut zweistündigen Spaziergang durch Rouen. Am Abend aber muss ich wieder auf die Wache.

## ***Die dritte Reise***

### **Montag, 9. 2. 1970**

Auch heute wieder, 13 Stunden arbeiten. Am Abend um 19.30h legen wir in Rouen ab und gondeln wieder die Seine hinunter, dem offenen Meer entgegen. Jetzt haben wir auch einen anderen Computerspezialisten an Bord. Ein Mann der Tat. Ein paar Handgriffe noch, zack zack, und der Computer läuft.

### **Dienstag, 10. 2. 1970**

Um 01.30h passieren wir Le Havre und drehen diesmal nach Osten, Hamburg entgegen. Eine Stunde später geht es auch schon wieder los. Hin und her und wieder zurück wirft es mich in meinem Bett. Was lose herumliegt, verweist. Als ich dann endlich einschlafen kann läutet schon bald wieder das Telefon.

07.20h, also aufstehen und auf die Wache gehen. Um 11 Uhr erfahre ich dann, dass ich die 12 – 16 Uhr Wache bekomme. Also bleibt wenig Zeit für das Mittagessen, danach schnell zurück auf die Wache.

An diesem Abend gehe ich früh ins Bett.

### **Mittwoch, 11. 2. 1970**

Hamburg. Schon früh am Morgen sind wir da. Ebenso früh klingelt auch schon wieder das Telefon. Überzeit! Und ich dachte, ich könne an Land gehen....

Also wird halt gearbeitet und nicht an Land gegangen. Als dann aber um 16 Uhr der bestellte Schiffshändler noch nicht gekommen ist, fängt es mir langsam an zu stinken, denn ich wollte mir einen Fotoapparat kaufen. Endlich kommt ein Schiffshändler, aber für den Fotoapparat sei es zu spät, meint er. Also kaufe ich mir einen Grundig Satellit (Radio) für 650.- DM.

Kurz darauf, um 20 Uhr, sind alle Autos geladen und die Leinen los.

«Muss ich denn schon wieder aus Hamburg hinaus, ohne einen Schritt an Land zu tun?»

Künstlerpech.

### **Donnerstag, 12. 2. 1970**

Wir laufen jetzt wieder mit full Speed durch die Nordsee und den Kanal. Draussen hat es dichten Nebel und es schneit. Dank dem Radar können wir aber trotzdem unsere 20 Knoten fahren. Trotz Radar und lautem Horn rammen wir um ein Haar noch einen Fischkutter. Aber ich würde sagen, der Fischkutter hat Dusel, dass alle auf Draht sind.

### **Freitag, 13. 2. 1970**

Das Wetter ist immer noch schlecht. In der Biskaya haben wir wieder, wie könnte es anders sein, raue See. Am Abend, als wir schon im Atlantik sind, wendet sich die See sturmartig gegen unser Schiff. Meterhohe Wasserberge greifen unsere FAVORITA an, klatschen gegen die Bordwand, spritzen hoch auf und werden zischend vom Wind abgetrieben (Windstärke 13). Aber unser Schifflin meistert auch diesen Sturm. Schwankend zwar, aber es meistert ihn. Zum Glück habe ich meinen neuen Satellit festgebunden.

### **Samstag, 14. 2. 1970**

Im Gegensatz zu gestern ist heute relativ schönes Wetter. Sogar die Sonne ist sichtbar und auch die See ist wieder schön ruhig. So gehen wir wieder auf Kurs 250°. Wir haben einen gewaltigen Umweg gemacht, denn wir mussten bis unterhalb von Lissabon parallel zur Küste fahren.

### **Sonntag, 15. 2. 1970**

Zwar läuft der Computer wieder, aber wer gemeint hat, nun sei es vorbei mit Wache schieben, der hat sich eben ganz einfach den falschen Finger eingebunden. Anders ausgedrückt: Auch heute, Sonntag hin, Sonntag her, heisst es Wache schieben. Das gibt zwar einen freien Tag oder eben Bares, aber ganz langsam aber dafür umso sicherer pfeife ich darauf, denn ich habe genug von der Siebentagewoche. Am Abend dann, so um 20 Uhr, sehen wir Lichter durch die Dunkelheit schimmern, Madeira!

### **Montag, 16. 2. 1970**

Wir laufen nun mit Full Speed auf Kurs 250°, genau in Richtung Puerto Rico. Das Wetter ist gut und die See ist ruhig. Es ist nichts bis gar nichts los. Abends probieren wir jeweils die Möglichkeiten des Satellit. Er entpuppt sich als prima Radio. Meistens hören wir «Radio Nordsee International», aber auch die Schweizer Nachrichten sind über Kurzwelle gut zu hören.

### **Dienstag, 17. 2. 1970**

Heute in etwa das gleiche Programm wie gestern. Am Morgen habe ich von Mitternacht bis 4 Uhr Wache, wo ich meistens das Tagebuch nachtrage. Dann von 5 bis 11 Uhr schlafen. 12 bis 16 Uhr wieder Wache. Dazu kommen jeden Tag noch zwei Überstunden bis 18 Uhr. Nach dem Abendessen sollte ich dann eigentlich schlafen gehen. In der Regel aber hören wir dann Radio oder wir «gügele» noch ein wenig. Aber nur ganz wenig, denn um Mitternacht ist

wieder Wache. Da wir die Wache jetzt alleine, also ohne Offizier laufen, kann ich natürlich schlecht betrunken antreten.

### **Mittwoch, 18. 2. 1970**

Routine wie gestern oder vorgestern. Nichts, aber auch überhaupt gar nichts ist los. Stumpfsinnig dampfen wir mit 20 Knoten über den Atlantik. Am Abend klemme ich mir die Trompete unter den Arm und gehe achtern, um ein wenig zu üben. Dabei muss mich der Kapitän gehört haben, er kommt nun mit Frau und Sohn (die beiden machen eine Reise mit) zu mir nach hinten. Ich spiele ihnen ein Stück und darauf meint der Kapitän, dass ich nun nur noch dem Funker das Trompetenspiel beibringen müsste.

### **Donnerstag, 19. 02. 1970**

Auch heute nichts Besonderes. Wunderbar ruhige See und herrliches Wetter. Am Abend dann wollen wir noch auf die Brücke um etwas zuzuschauen. Doch daraus wird leider nichts. Schon auf dem Offiziersdeck endet unser Aufstieg, denn dort werfen wir einen Blick in die Offiziersmesse und sehen die Maschinenoffiziere beim Bierchen sitzen. Wir, Paul und ich, müssen uns zu ihnen setzen und auch zwei, drei, vier Bierchen kippen. Paul verschwindet dann um 23 Uhr. Aber ich muss ja um Mitternacht wieder auf die Wache, so macht es keinen Sinn mehr, ins Bett zu gehen.

### **Freitag, 20. 2. 1970**

Ich gehe dann also auf die Wache und um 4 Uhr am Morgen, als mich Paul wieder ablöst, telefoniert der zweite Ingenieur, ich solle zu ihm kommen. Also gehe ich. Wir plaudern und trinken ein wenig und schon ist es wieder 07.30h, also Zeit für das Frühstück. Danach gehe ich aber bis 11 Uhr schlafen. Am Nachmittag ist bis 14.15h nicht viel los, was sich dann aber schlagartig ändert. Black Out. Alles, aber auch restlos alles stellt ab. Die Sache ist aber bald behoben und die Reise geht weiter.

### **Samstag, 21. 2. 1970**

Früh, um 9 Uhr stehe ich bereits auf und gehe baden. Es ist herrlich. Am Nachmittag dann, während meiner Wache, fahren wir einige Meilen vor Puerto Rico vorbei. Es ist ein heulen, San Juan liegt zum Greifen nah und doch ist es für dieses Mal unerreichbar. Am Abend ist meine Kabine plötzlich voll mit Leuten. Bis jeder seine Runde aufgeworfen hat ist es Mitternacht und ich gehe wieder in den Stollen.

### **Sonntag, 22. 2. 1970**

Nach drei Nächten mit je drei Stunden Schlaf erscheint es mir zwar hart, aber trotzdem lasse ich mich um 07.30h schon wieder wecken. Nach dem Frühstück gehe ich sofort nach oben. Dort wird bis 11 Uhr nochmals so richtig geplantscht. Das ist wunderbar bei dieser Hitze. Mittags allerdings, schönes Wetter und Sonntag hin oder her, wird Wache geschoben. Es ist hart. Am Abend gehe ich dann früh schlafen.

### **Montag, 23. 2. 1970**

Heute penne ich wiederum bis zum Mittagessen. Um 18 Uhr trödle ich dann noch etwas auf dem Schiff herum. Das Wetter ist zwar nicht speziell gut, aber heiss ist es trotzdem. Abends dann kippen wir noch einen und gehen schon bald schlafen.

### **Dienstag, 24. 2. 1970**

Um 7 Uhr weckt mich Paul. Land ahoi! So gegen 10 Uhr liegen wir dann an der Pier von Santo Tomas de Castilla, Guatemala. Dann geht's los. Bis 17 Uhr haben wir zwei Ventile gezogen. Nach dem Abendessen schnappen wir uns ein Taxi und fahren nach Puerto Barrios, ca. 10 km von Castilla entfernt. In Barrios lassen wir die Dollar spielen. Es ist also schon was los in dieser Town.

### **Mittwoch, 25. 2. 1970**

Als ich um 7 Uhr von Barrios zurückkomme, ist der Chief nervös. Denn wir wollen um 8 Uhr schon auslaufen, also vier Stunden früher als vorgesehen. Noch ist aber die halbe Crew an Land. Mit der Zeit trödelt einer nach dem Anderen ein, bis auf einen, Richard. Trotzdem legen wir um 08.30h ab und laufen aus. Alle sind an Bord, nur eben einer fehlt. Um 13 Uhr machen wir schon wieder fest. Diesmal in Cortés, Honduras. Hier werden die restlichen 40 Autos gelöscht. Der Sturm, der uns während der Überfahrt vor Portugal den Umweg aufgezwungen hatte, hat deutliche Spuren hinterlassen, denn die Autos sind teilweise recht stark havariert. Wir haben zwar nur gut zwei Stunden Zeit, aber ich gehe trotzdem an Land. Junge, Junge, hier ist am Tag schon so viel los wie in Barrios am Abend. Aber eben, no time and no Money! Kurz vor dem Ablegen erfahren wir dann, dass es nicht wie vorgesehen nach Fort-de-France geht, sondern nach..... Hurra!!!



Cortes (Honduras)



Löschung der letzten 40 Autos

**Donnerstag, 26. 2. 1970**

Und wieder ein Tag auf See. Das Klima ist drückend heiss. Es macht wirklich keine Freude bei 42°C zu arbeiten.

### **Freitag, 27. 2. 1970**

Immer noch kreuzen wir in der Karibischen See. Am Nachmittag dann kommt Land in Sicht. Um 15.30h gehen wir bei Cristobal, Panama, vor Anker. Gegen 18 Uhr gehen wir an die Pier um zu bunkern. Bald darauf sind wir an Land und schauen uns das Städtchen an. Auch hier gefällt es mir sehr gut. Leider muss ich um Mitternacht wieder auf dem Dampfer sein für die 0 – 4 Uhr Wache.

### **Samstag, 28. 2. 1970**

Den ganzen Tag liegen wir vor Anker. Wir warten auf den Computermann, da es wieder Schwierigkeiten mit dem «Digital» gibt. Er kommt aber nicht. Am Abend sind wir achtern und musizieren, natürlich mit etwas Flüssigkeit.

### **Sonntag, 1. 3. 1970**

Ab 6 Uhr früh sind wir auf Stand-by. Um 8 Uhr kommt der Lotse und dann geht es weiter. Als ich dann um 10 Uhr erwache, sind wir bereits durch die drei Schleusen durch im See. Von 12 bis 16 Uhr habe ich Wache und kann die Fahrt durch den Kanal nicht recht genießen. Kurz vor 16 Uhr erreichen wir wieder eine Schleuse. Dann ist Feierabend und ich beeile mich, um auf das Peildeck zu kommen. Von dort aus sehe ich, wie wir durch die letzten beiden Schleusen gehen. Das ist schon mächtig und dauert gar nicht lange, bis wir durch sind. Dann geht's weiter und schon bald sieht man die mächtige Thatcher Ferry Bridge und den Pazifik. Um 17.15h verlassen wir den Panamakanal endgültig und fahren dem Abend entgegen in den Pazifik hinaus.



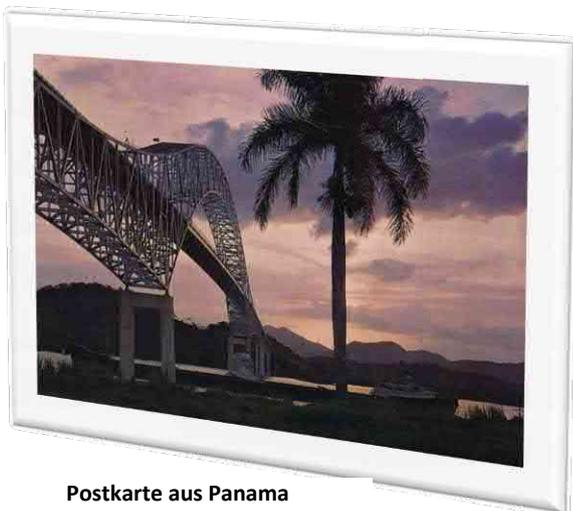
Panamakanal



Durch die Schleuse in den Panamakanal



Im Hintergrund die Thatcher Ferry Bridge, es geht Richtung Pazifik



Postkarte aus Panama



### **Montag, 2. 3. 1970**

Der Pazifik ist beinahe spiegelglatt. So fahren wir den ganzen Tag mit 20 Knoten dem Äquator entgegen. Nach dem Abendessen gehe ich auf Deck, um die Aussicht zu genießen. Dabei sehe ich doch tatsächlich Tümmeler. Sie sind zwar ca. 200 Meter hinter uns, aber man sieht genau, wie sie springen. Nach einem wunderbaren Sonnenuntergang wird es dunkel und um 20.15h stosse ich mit Paul an, denn in diesem Moment haben wir den Äquator überquert.

### **Dienstag, 3. 3. 1970**

Als ich um 8 Uhr erwache, liegen wir vor Anker, ca. drei Meilen vom Land entfernt. Schon bald geht es aber weiter, durch die Flussmündung in den Fluss hinein. Dann tuckern wir den ganzen Morgen den Fluss aufwärts, bis wir ca. zwei bis drei Meilen vor Guayaquil (Ecuador) mitten im Fluss den Anker werfen. Hier bleiben wir nun auch liegen, den ganzen Nachmittag und die ganze Nacht.

### **Mittwoch, 4. 3. 1970**

Den ganzen Tag liegen wir im Fluss vor Anker und warten. Um nach Guayaquil zu kommen, muss man mit der Fähre eine halbe Stunde den Fluss aufwärts schippern. Ich gehe aber nicht an Land.

### **Donnerstag 5. 3. 1970**

Als ich um 8 Uhr geweckt werde, liegen wir an der Pier. Lastwagen um Lastwagen kommt gefahren, alle voll beladen mit Bananen. Die Stauer nehmen pro mal drei Kisten Bananen auf die Schulter, rennen damit in die Luke und holen wieder neue. Backbord liegen etwa 10 schwere Boote voll Bananen und auch hier das gleiche Schauspiel. Um 17 Uhr gehe ich noch ein wenig an Land. Mit dem Wagen braucht man 15 Minuten bis in die Stadt. Hier gefällt es mir aber nicht besonders, so bin ich schon bald wieder zurück. Die Leute hier wollen nur Geschäfte machen oder betteln.

### **Freitag, 6. 3. 1970**

Um 6 Uhr ist alles verstaut und um 10 Uhr legen wir ab. Jetzt geht es rassig wieder den River hinunter, um 14 Uhr erreichen wir wieder die offene See. Nachdem der Pilot wieder raus ist, geht es mit Full Speed in die See hinaus, Panama entgegen.

### **Samstag, 7. 3. 1970**

Und wieder kurbeln wir mit etwas über 100 Umdrehungen und gut 20 Knoten durch den Pazifik. In dieser Gegend wimmelt es scheinbar von Tümmlern, denn immer wieder sieht man welche springen.

Um die Mittagszeit ist eine partielle Sonnenfinsternis zu beobachten.

Am Abend nehme ich noch ein erfrischendes Bad und will dann bald ins Bett. Doch es kommt schon wieder anders. Paul und ich haben den Entschluss gefasst, noch zwei Reisen mit der FAVORITA zu machen, dann abzumustern und zu Hause Geld zu verdienen. Damit wollen wir einen Wagen kaufen um mit diesem, als Vorbereitung auf eine Amerika-Rundfahrt, eine Europa-Rundfahrt zu machen.

### **Sonntag, 8. 3. 1970**

Nach meiner 0 – 4 Wache erreichen wir um 04.15h Balboa und gehen zwei Meilen vor der Küste vor Anker. Das durch die Ankerbeleuchtung erhellte Wasser zieht die Fische an. Vor allem fliegende. Es ist aber auch Frühstückszeit der Delfine. Und so beobachten wir etwa eine Stunde lang, wie die Delfine fliegende Fische fangen. Zwischendurch taucht auch ein Tigerhai auf, dem es aber um drei Delfine rum nicht recht wohl ist, und so verschwindet er auch gleich wieder.

Um 8 Uhr geht es wieder los, hinein in den Panamakanal. Es ist einfach toll. Der Himmel ist wolkenlos. Im Gatunsee gehen wir dann sechs Stunden vor Anker. Um 18.30h gehen wir durch die Schleusen, vorbei an Cristobal in die Karibische See, Port Lemon (Costa Rica) entgegen.

### **Montag, 9. 3. 1970**

Um 6 Uhr erreichen wir Port Lemon und gehen in der Bay vor Anker, wo wir dann den ganzen Tag warten. Gegen 19.30h kommt dann der Lotse an Bord und wir gehen an die Pier.

### **Dienstag, 10. 3. 1970**

Um 9 Uhr gehe ich an Land. Dieses Städtchen, sehr gross ist es nicht, macht einen relativ sauberen Eindruck. Ich kaufe mir ein paar Sachen, die nötig sind, trinke ein Bierchen und gehe um 11 Uhr wieder an Bord.

Um 13 Uhr sind die Manöver, wir laufen aus. Bald schon haben wir die offene See erreicht und fahren Richtung Nord-Ost, Europa entgegen.

### **Mittwoch, 11. 3. 1970**

Heute, so hört man es am Morgen, soll der Laden da unten dichtgemacht werden. Das heisst, die Wache soll abgezogen werden, wir fahren vollautomatisch.

Gegen Abend heisst es dann wieder, ja also der Nörgeli hat gemeint..... Und so gehen wir halt weiterhin auf unsere Wache.

### **Donnerstag, 12. 3. 1970**

Nun dampfen wir also mit 3000 Tonnen Bananen durch die Karibische See. Das Wetter ist schön. In der Maschine ist es vielleicht ein wenig warm. (45°C)

### **Freitag, 13. 3. 1970**

Ein Tag wie jeder andere. Abends gegen 20 Uhr nehmen wir die Passage zwischen der Dominikanischen Republik und Puerto Rico, dann liegt der Atlantik vor uns. Ausserdem ist heute das grosse Wunder geschehen: die Wache wurde aufgehoben!

### **Samstag, 14. 3. 1970**

Dies ist der erste Samstag seit dem 1. 1. 1970, an dem wir nachmittags frei haben. Wir geniessen es gebührend. Man ist munter und lustig, bis am Abend der zweite Ingenieur eine leere Bierflasche nach mir wirft, der ich aber ausweichen kann.

### **Sonntag, 15. 3. 1970**

Genau wie gestern, der erste freie Sonntag seit anfangs Jahr. Heute wird fleissig gejasst.

### **Montag, 16. 3. 1970**

Heute gehen wir ausgeruht an die Arbeit. Es ist der dritte Hilfsdiesel, der jetzt zur Reparatur auseinandergerissen wird.

### **Dienstag, 17. 3. 1970**

Noch immer arbeiten wir am Hilfsdiesel 3. Aber mir geht es nicht besonders gut. Am Abend gehe ich zum zweiten Steuermann, der ist auch unser Mediziner. Er misst mir Fieber und schickt mich gleich darauf ins Bett.

### **Mittwoch, 18. 3. 1970**

Den ganzen Tag liege ich flach, schwitze, höre Radio und lese. Dabei haben wir Dünung von vorne und die FAVORITA pflügt sich stampfend und ächzend durch den Atlantik.

### **Donnerstag, 19. 3. 1970**

Immer noch habe ich Fieber und immer noch liege ich flach. Ab und zu schaut mal ein Kollege oder der Mediziner vorbei. Auch der Alte war schon zweimal bei mir. Abends so um 20.00 Uhr fahren wir an der Insel Madeira vorbei, die sich stolz aus der See erhebt.

### **Freitag, 20. 3. 1970**

Das Fieber ist etwas zurück gegangen aber noch immer hüte ich das Bett. Das Wetter ist ordentlich.

### **Samstag, 21. 3. 1970**

Um 01.00h fahren wir durch die Strasse von Gibraltar. Backbord Spanien, Steuerbord Afrika. Beide Kontinente sind sehr gut zu sehen. Jetzt geht es durch das Mittelmeer, immer noch mit gut 20 Knoten, Neapel entgegen.

### **Sonntag, 22. 3. 1970**

Wir nähern uns dem Ziel. Es ist ziemlich dunstig. Deshalb sieht man Sardinien nur sehr schwach, obwohl wir nahe dran vorbeifahren. Vom Sonntag habe ich nicht viel. Nicht Jassen und auch sonst nichts, denn ich muss ja im Bett bleiben.

### **Montag, 23. 3. 1970**

Um 2 Uhr in der Früh sind wir bei Ischia. Etwa um dieselbe Zeit rauscht ein Schnellboot vorbei. Ein Enterhaken wird geschwungen und an Bord geworfen. Kurz darauf haben wir auch die Schmuggler an Bord. Die gehen aber leer aus und bald sind sie wieder in der Nacht verschwunden.

Gegen 3 Uhr morgens gehen wir vor Anker. Um 7 Uhr steuern wir die Pier an.

Um 9 Uhr bekomme ich Besuch. Vater, Mutter und meine Schwester kommen an Bord und finden mich im Bett. Gegen 11 Uhr muss ich zum Arzt.

Als ich dann zurück komme ist die FAVORITA vor Anker gegangen. Ich werde mit einem Motorboot hinausgefahren. Dann beginne ich gleich zu packen, denn ich muss nach Hause um die Sache richtig auszukurieren.

So bin ich nach einem herzlichen Abschied schon bald an Land und um 18.30h soll mein Flug nach Rom gehen. Den verpasse ich aber, weil ich Schwierigkeiten mit meinen 40kg Gepäck habe. So ist dann auch die Anschlussmaschine in Rom schon fort, als ich endlich hinkomme.

**Dienstag, 24. 3. 1970**

Endlich nach 15 Stunden Aufenthalt in Rom, habe ich eine Maschine nach Zürich. Es ist eine DC-9 der Alitalia. Nach einem tollen einstündigen Flug erreiche ich Zürich um 14 Uhr. So bin ich also nach ziemlich genau 4 Monaten wieder einmal in Zürich.

