

# Deutsche Seeschifffahrt

Zeitschrift des Verbandes deutscher Seefahrer

## Bericht eines „Weltenbummlers“ von einer Reise auf MS „REGINA J“ der Reederei H. Jüngerhans, Haren/Ems

### „Einmal im Leben...“

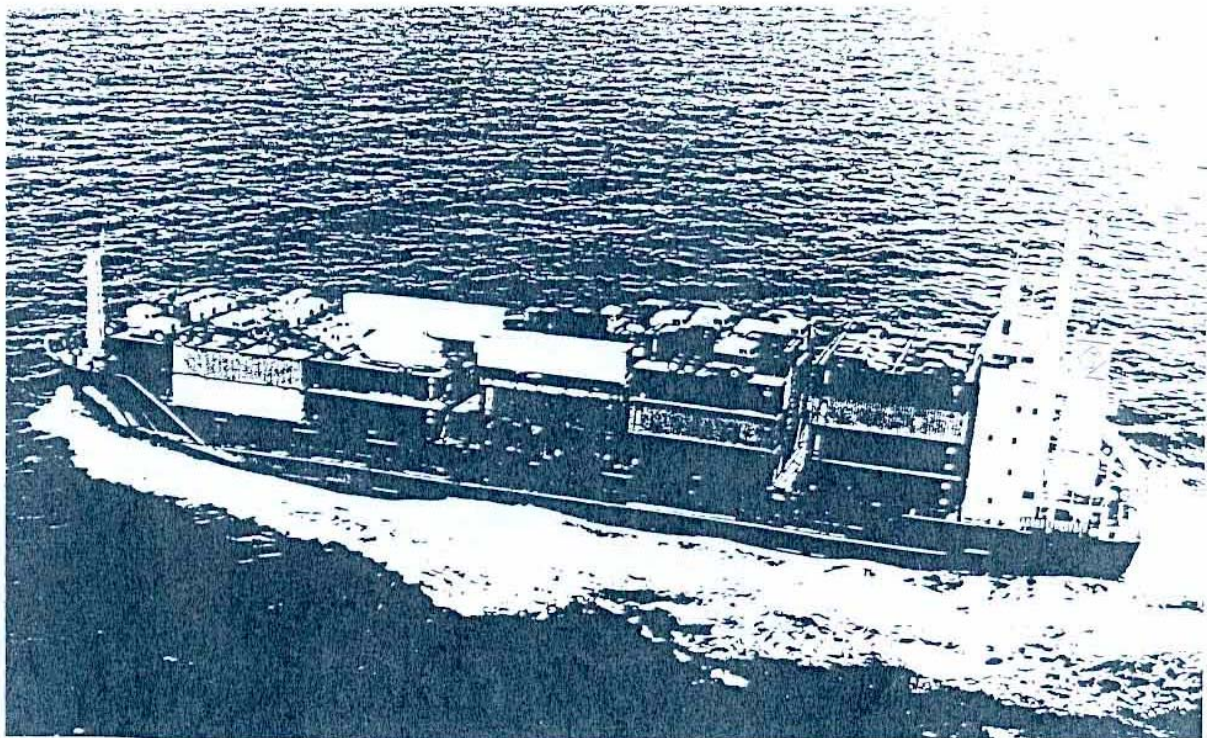
„Einmal im Leben...“, wer kennt nicht die Fernsehstory vom Hausbau? Den Ärger am Bau hat er längst hinter sich, aber einmal im Leben wollte er durch den Panama-Kanal fahren. Die See läßt Wilhelm Schläger nicht los, auch wenn er kein Berufsseemann ist. 15 Reisen auf Handelsschiffen hatte er mittlerweile absolviert, dabei alle sieben Weltmeere befahren. Nur der Panama-Kanal fehlte ihm noch, ihm sollte die 16. Reise gelten, nachdem er seinen 70. Geburtstag auf der Rückreise von Ostasien im Suez-Kanal auf einem großen Containerschiff der Reederei Karl Schlüter aus Rendsburg gefeiert hatte. Hier ist sein Bericht über die Reise zum seiner Ansicht nach 7. Weltwunder, dem Panama-Kanal.

Als Frachtschiffsreisender muß man Individualist sein, denn es heißt: „Ladung und Fahrtroute unterliegen den Erfordernissen des Frachtgeschäftes und können Abwei-

chungen der An- und Abfahrdaten hervorru- fen.“ Um dem vorzubeugen, buchte ich dieses Mal ein Schiff, das speziell in Linie den Panama-Kanal hin- und zurück durchfährt.

Es war das Container-Schiff „Regina I“ der Reederei Gruppe Jüngerhans & Co., Haren/Ems, mit der Fahrtroute Port Everglades/ Miami, Guayaquil/Ecuador, Callao/Peru und zurück. Was ich vermeiden wollte, trat in meinem Falle natürlich wieder ein. Zunächst verzögerte ein Ruderschaden den Einsteige- termin und ein verlorener Wartetag bei der Rückfahrt auf Panama-Reede mußte auch in Kauf genommen werden.

Obwohl man immer wieder staunen muß, mit welcher Präzision Abfahrt und Ankunft durch die Schiffsführung vorhergesagt wer- den, so lassen sich manche Dinge eben doch nicht ändern, trotz aller Bemühungen die Fahrzeiten einzuhalten. Für mich bedeutete das jedoch Umbuchungen der Flug- bzw. ei- ner anschließenden Florida-Rundreise mit zusätzlichen Hotelkosten. Am 29. 4. 97 war es dann soweit! Die Zeit- und Wetterumstel- lung war mit 7°C beim Abflug in Hannover





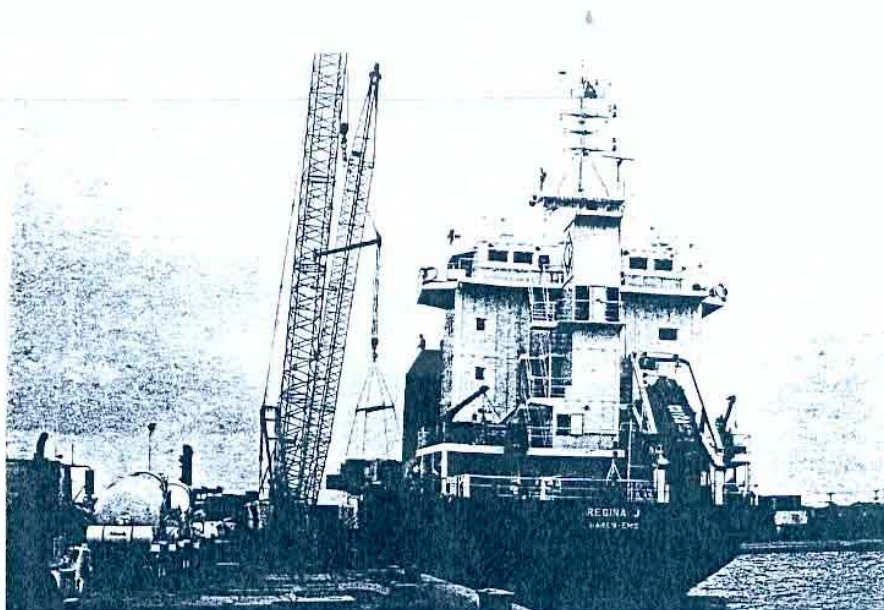
und 34°C bei Ankunft in Miami extrem, wo ich dann freundlicherweise von dem dort wohnenden und in Urlaub befindlichen Kapitän Norden von der gleichen Reederei abgeholt wurde. Es war gut, daß ich mich noch 3 Tage akklimatisieren konnte.

Das Container-Schiff Baujahr 1994, Antigua-Flagge, deutsche Schiffsführung, ca. 15 kn, 395 TEU und 4900 Ladetonnen gesamt, fährt im Auftrage eines amerikanischen Charterers und machte auf den ersten Blick einen hervorragenden Eindruck. Zur Besatzung gehörten 1 deutscher Kapitän, 1 deutscher Chief-Ing., 1 poln. I. Offz., 9 Philippinos als Seeleute und techn. Personal. Sie alle verstanden ihr Handwerk, wie ich später feststellen konnte.

### Wer mit dem Koch gut steht, der steht nichts aus

Am 3. 5. 97 hatte das Schiff am Trinity-Terminal nachmittags festgemacht. Bei meinem Eintreffen herrschte wie immer im Hafen bei Ladungsübernahme große Hektik, und kaum ein Besatzungsangehöriger war zu sehen, da alle in Aktion waren. Ein freundlicher philippinischer Seemann rollte beim an Bord gehen scheinbar für mich den Teppich aus. Es war allerdings nur eine Papierrolle für das Brückenhaus, um die Gänge sauber zu halten. Da in Ft. Lauderdale die „Florida Days“ veranstaltet wurden und ich mir die Show mit angeblich 2,5 Mill. Zuschauern am Sirand angesehen hatte, brachte ich bei der Hitze großen Durst mit. Ich suchte daher zunächst den Koch in der Messe auf. Ein guter Mann, er gab mir sofort aus seinem privaten Etat etwas zu trinken, war immer freundlich und konnte erstklassig kochen. Die alte Regel, wer mit dem Koch gut fährt, der steht nichts aus, wurde auch von mir befolgt. Später begrüßte mich dann Kapitän B. Riesenkönig und der in Vertretung fahrende Chief R. Beck, wobei der Kapt. scherzhaft meinte, bei unserem Dreigestirn mit zus. fast 200 Jahren, da könnte man schon langsam die Kiste mit dem Deckel bei der Reederei anfordern. Wie üblich, kam auch hier der hintergründige Flachs zwischen Brücke und Maschine nicht zu kurz, und der den Seeleuten eigene Humor brachte oft alle Beteiligten zum Lachen.

Am Sonntag, dem 4. 5. 97, war nach Übernahme der unterschiedlichsten Ladungsgüter wie Container, alte und neue LKW, Baumaschinen usw. gegen 19.00 Uhr Auslaufen angesetzt, was dann auch ohne Schlepperhilfe geschah. Bei einbrechender Dunkelheit verließen wir Port Everglades und passierten Miami im Lichterglanz. Erst spät in der Nacht verließ ich die Brücke und begab mich in die mir zugewiesene Kammer. Wie auf allen neueren Schiffen waren Schlaf- und Wohnraum getrennt mit separater Dusche und WC. Am nächsten Morgen passierten wir gegen 8.20 Uhr Key West bei schönstem Wetter, und als das Schiff später bei 5–6 Windstärken mehr oder weniger schlingerte, warteten die Philippinos vergebens darauf, daß ich den Oplergang in Lee antrat. Durch die Florida-Straße in den Golf von Mexiko an Cabico St. Antonio in Cuba vorbei ging es von nun an mit wechselnden Kursen zwischen 150° und 165° südwärts durch die Karibische See Rich-



MS „Regina J.“ beim Laden

tung Panama-Kanal. Dort trafen wir am 8. 5. gegen 22.00 Uhr vor Christobal ein und gingen hinter den Wellenbrechern vor Anker. Mit uns ankerten hier ca. 30 Schiffe, die alle Richtung Pazifik wollten. Trotz Anmeldung durch den Charterer bekamen wir 2 Tage Wartezeit verpaßt, wobei die Behörden sich mit der Einklarierung auch entsprechend Zeit ließen. Der Kapitän, der den Kanal bereits 50mal hin- und zurück (100 Passagen) durchfahren hat, schimpfte gewaltig, denn das brachte die ganze Terminplanung durcheinander. Er bemerkte dabei, daß es früher so etwas nicht gab. Der Staat Panama soll in ein paar Jahren den Kanal von den USA übernehmen. Panama sei z. Zt. ausbildungsmäßig überhaupt nicht dazu in der Lage, bekam ich zu hören, denn zur Lotsenausbildung könnten sich sogar Friseur melden! Ob's stimmt?

### Alles in bester Farbe

Ich nutzte die Liegezeit zum Kennenlernen des Schiffes und stellte fest, daß vom Kabelgatt und der Farbenlast unter der Back über den Maschinenraum bis hin zur letzten Reling am Heck alles in bester Farbe und gepflegt war. Solch einen Ist-Zustand hatte ich selten gesehen. Ordentlich und sauber waren alle Schiffe bei meinen Reisen, aber hier gab es z. B. keine Kakerlaken, die man schon mal im Bierglas wiederfand, wenn man ansetzte, oder andere reizvolle Dinge, die die Seefahrt so interessant machten! So etwas mag auch am Fahrtgebiet liegen bzw. den Schönwetterreisen, aber trotzdem... vielleicht ist ein kleineres Schiff pflegeleichter! Da ich kein großer Biertrinker bin, bat ich bei der Gelegenheit den Kapitän um Aushändigung einer



Im Panama-Kanal



Flasche westfälischen Landweines – sprich Korn – o.ä., die er mir aber nicht aushändigen konnte, da überhaupt kein Alkohol an Bord war. Auch das hatte ich noch nicht erlebt.

## Schleusen

Am 10. 5. 97 ging das Staunen dann weiter. Nachdem der Kanallotse schon eine Stunde an Bord war, ging es so gegen 17.50 Uhr los. Leider trat dabei so langsam die Dunkelheit ein, was für mein Vorhaben, alles im Film festzuhalten, nicht gerade von Vorteil war. Vor uns lief zunächst ein Bananenjäger aus Schweden in die 1. Kammer der Gatun-Schleuse ein. In der danebenliegenden Schleusenkammer lag als Entgegenkommer ein Autotransporter aus Japan, der da soeben hinein paßte und von je 4 „Mulis“, den kleinen E-Lokomotiven, vorn und achtern mit zus. Schlepperhilfe gehalten wurde. Auf uns guckte man von oben herab, schließlich hatten wir auch nur 2 „Mulis“ vorn und achtern, die das Schiff halten mußten, wenn es mit eigener Kraft in die Kammer einlief. Alles war hell erleuchtet. Die 10 Mann von der Kanalcrew, die vorher an Bord gebracht wurden, verstanden ihr Festmacherhandwerk. Bis auf 5 m liefen wir an den Vordermann als zweites Schiff in der Schleusenkammer heran, dessen Heck von der Brücke durch die Höhe der Container-Stapelung nicht zu sehen war.

Das Ganze vollzog sich in der „Gatun“-Schleuse gleich in drei Stufen beim Anheben in den „Gatun-See“ und wiederholte sich in der „Pedro-Miguel“-Schleuse 1x, in der „Miraflores“-Schleuse dann in zwei weiteren Stufen beim Absenken, ehe wir bei Balboa unter der Hochbrücke des Pan-Amerika Highways fuhren, um den Pazifik zu erreichen.

Es war schon faszinierend bei dieser Nachtfahrt im Kanal, wenn sich während der Normaldurchfahrt von 8–9 Stunden die Schiffe auf engstem Raum begegneten. Obwohl die ganze Strecke mit Richtfeuern und auch das Ufer gut ausgeleuchtet sind und bei Gambia eine große Baustelle für die Verbreiterung des Kanals besonders hell erscheint, so dürfte die Tagesdurchfahrt doch noch interessanter sein. Leider ist das z. Zt. nur den ganz großen Schiffen vorbehalten, die seitwärts nur wenige Zentimeter Luft an den Schleusenmauern haben, was man gut beobachten konnte. Es ist genial durchdacht, wie man die Schiffe über die Berge fahren läßt, um die Fahrgebiete beider Weltmeere miteinander zu verbinden. Da es genug Abhandlungen über den Panama-Kanal gibt, möchte ich mich auf meine Erlebnisse beschränken.

## Äquator

Am 12. 5. 97 gegen 20.20 Uhr war unsere Standortbestimmung 000°, wir überquerten den Äquator. Am 13. 5. war dann Lotsenübernahme für Guayaquil. Es ging stundenlang an Inseln mit Mangroven-Sümpfen vorbei den Río Guayas hinauf, bis sich der schmutzige Fluß so langsam verjüngte, je näher wir an die Stadt herankamen. In einem Seitenarm lag für uns schon der Schlepper bereit, der das Schiff an den für uns vorgesehenen Liegeplatz bugsierte. Auch hier betrug der Abstand von Schiff zu Schiff nur wenige

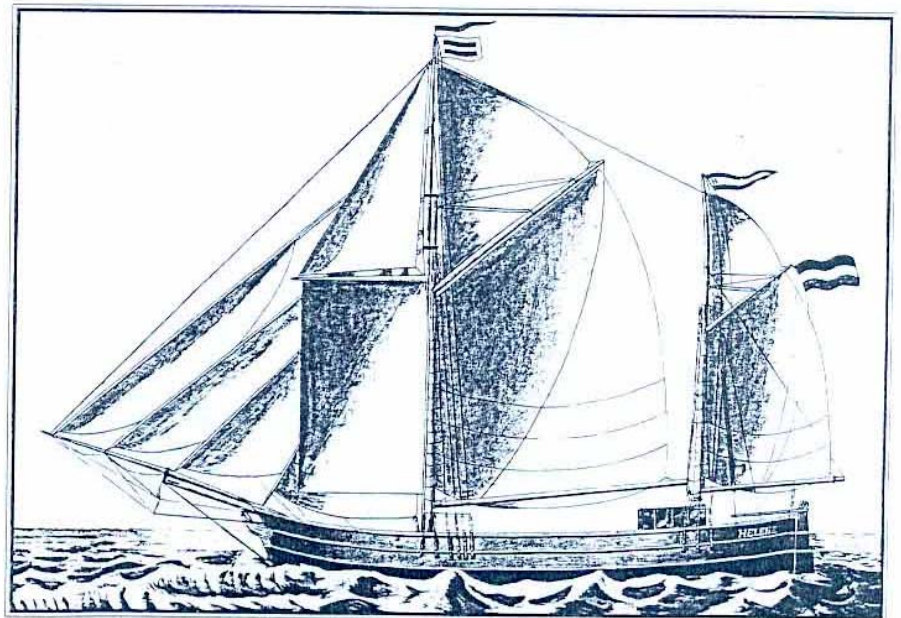
Meter an der Pier, und es war erstaunlich, mit welcher Präzision die Lücken gefüllt wurden. Nach der Einklarierung wurde zunächst die Lage gepeilt. Überall im Hafengebiet liefen bewaffnete Polizisten oder Soldaten herum, und man erzählte mir, daß hier ein Landgang nicht ungefährlich sei. Wenn ich gehen wollte, könnte es sein, daß ich nur in der Unterhose zurückkäme, was schon anderen Leuten passiert wäre. Nach dem Abendbrot habe ich mir dann trotzdem vor dem Hafentor ein Taxi genommen und eine Stadtrundfahrt von ca. 5 1/2 Std. in die 10–15 km entfernte City durchgeführt. Mir war auch nicht so ganz wohl dabei, denn die Wohnviertel ließen bitterste Armut erkennen. Auch hier ist der krasse Gegensatz zwischen arm und ganz reich offensichtlich, worin die amerikanischen Gesellschaften als Besitzer der großen Plantagen in Ecuador wohl führend sind. Nach der Rundfahrt für 25 USD konnte auch ich sagen, ich bin hier gewesen! Im Hafen war rund um die Uhr Hochbetrieb, zumal sehr viele Schiffe mit eigenem Geschirr arbeiteten. Bananen wurden per LKW aus dem Landesinneren angeliefert, auf der Pier in Containern verpackt und an Bord gehievt, was alles sehr aufwendig erschien. Wir übernahmen keine, und trotzdem dauerte es, bis wir am 15. 5. gegen 8.00 Uhr Ortszeit die Leinen loswarfen. Gott sei Dank, denn die Mühen dieser Welt waren hier in den Flußarmen wohl überall zu Hause.

Nach dem Hafenbetrieb verließ der Schiffsalltag wieder normal. Wir fuhren längs der Peruanischen Küste mit Strom gegenan. Bislang hatten wir durchweg schönes Wetter verbunden mit großer Schwüle und gelegentlichen Gewittern, aber in dieser Gegend wurde es etwas kühler. Es waren zwar noch so um 24°C, aber der Seewind pustete, und der Himmel war fast immer bedeckt. Man erklärte mir, daß das durch den Humboldt-Strom käme und ich mich nicht getäuscht hätte, als ich in einiger Entfernung Fontänen von Walfischen sichtete.

## Ausflug nach Lima

Die Liederweisheit „Rings um uns her, nur Wellen und Meer“ stimmt nicht, wer auf See etwas sehen will, sieht immer etwas. Von fliegenden Fischen angefangen über Delfine und Wasserschildkröten z. B. bis hin zu leeren Farbdosen von Hempel's Schiffsfarben.

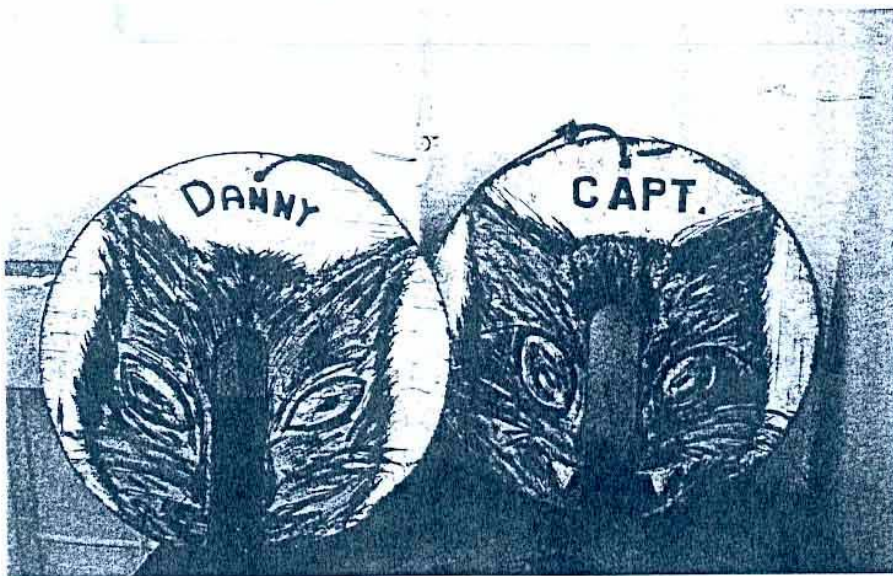
Am 17. 5. kamen dann gegen 15.00 Uhr die vorgelagerten Berge von Callao in Sicht, die aus der Ferne aussahen wie roter Wüstensand. Wieder kam alles wie gehabt: Lotse, Schlepper, Liegeplatz in der Nachbarschaft des Fischereihafens, Einklarierung. Nebenan lag die Kriegsflotte von Peru über alle Toppen geflaggt, weil Pfingsten war. Fotografieren verboten! Hier ging es dann beim Löschen und Übernahme der Restladung ziemlich rund. Wir konnten daher am Pfingstsonntag bereits gegen 15.00 Uhr den Hafen



# REEDEREI MIT TRADITION

Jüngerhans · Haren (Ems)





Welche Ratte wagt sich noch an Bord?

von Callao verlassen. Nach dem Frühstück um 8.00 Uhr hatte ich dann noch durch die Vermittlung des Kapitäns über den Stauereivertreter Carlos die Gelegenheit, mit einem Bekannten dieses Mannes und dessen 16-jährigen Chevrolet eine vierstündige Rundfahrt durch die Hauptstadt Lima zu machen. Da ich nur die Sonnenseiten dieser Stadt zu sehen bekam, hatte ich den Eindruck, daß Lima eine wunderschöne Stadt ist mit ihren Kathedralen, dem Altstadtviertel und den modernen Hochhäusern. Gewundert habe ich mich nur, daß die frommen Peruaner nach dem Pfingstgottesdienst gleich in die geöffneten Supermärkte und Kneipen strömten und ihren übrigen Geschäften nachgingen. Schwer bewaffnet waren die Wachsoldaten der einzelnen Botschaften, da das Geiseldrama in der japanischen Botschaft ja gerade erst vorüber war. Auch diesen Bau konnte ich aus dem Auto heraus fotografieren.

### Calamares angeln

Aber zurück zur Seefahrt! Da bekannt war, daß der Panama-Stau noch vorhanden war, ließ der Kapitän das Schiff frühzeitig durch den Charterer gegen höhere Gebühr anmelden, da sich auch in Port Everglades für die nächste Reise allerhand Ladung angesammelt hatte. Zeit ist bekanntlich Geld – besonders trifft das in der Schifffahrt zu. Wir sollten am 25. 5. um 16.00 Uhr lt. Order auf Panama-Reede sein und waren bereits am 22. 5. 97 um 17.00 Uhr vor Ort, obwohl wir noch am Vortage für ca. 4 Stunden eine Angelparty mitten auf dem Wasser durchgeführt hatten. Hier waren die Philippinos in ihrem Element und wurden nur noch von Herrn Riesenkönig als Anglerkönig mit den meisten gefangenen Calamares übertroffen. Die Tintenfische waren ein willkommener Beitrag zur Bordverpflegung, jedoch weniger für mich, was bei den 5 warmen Mahlzeiten am Tag natürlich nicht ins Gewicht fiel. In der Nacht vom 22. auf den 25. 5. machten dann um das hell erleuchtete Schiff auf Panama-Reede Schwärme von Pelikane Jagd auf fliegende Fische. Auch etwas Neues für mich und spannend dazu.

Um 17.00 Uhr traf der Lotse ein, und die Rückfahrt in Richtung Atlantik nahm gegen 19.00 Uhr ihren Anfang, nachdem wir einen großen hellerleuchteten Glas-Luxusliner der RCCL-Reederei auf seiner Kanal-lungfernfahrt passieren lassen mußten und ihm ein im krassen Gegensatz dazu total abgedunkelter „Krieger“ folgte. Die Schleusungen erfolgten nun in umgekehrter Reihenfolge und waren für mich wieder hochinteressant. Um 2.45 Uhr am 24. 5. waren wir durch und gingen nun Kurs Nord. Die Karibische See wurde auf Grund der Bauart des Schiffes und der geringen Rückladung mehr oder weniger durchschauelt. Ruhe trat wieder ein, als Cuba umfahren wurde.

### Pech gehabt

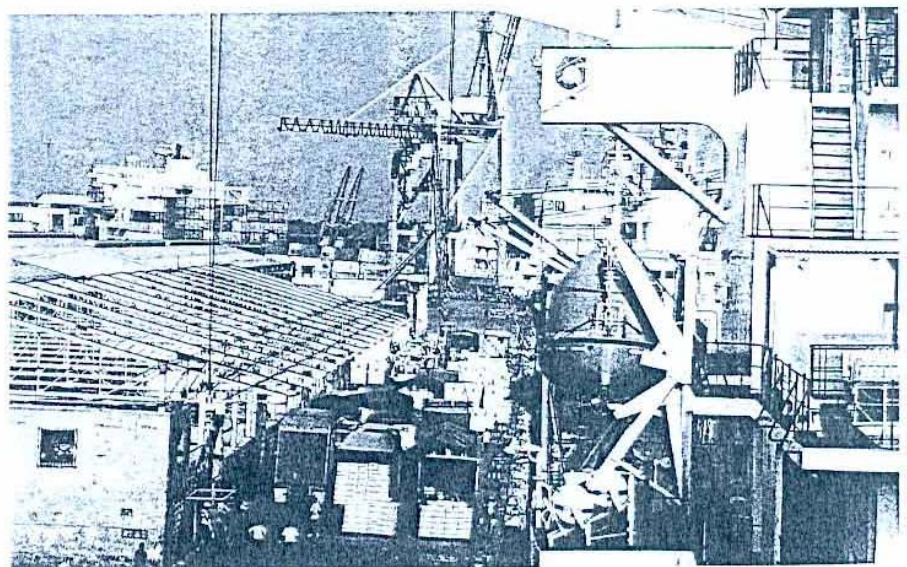
Am 27. 5. 97 trafen wir wieder in Port Everglades ein, wo ich bei Einlaufen mit

Erstaunen feststellte, daß hier 5 deutsche Fregatten lagen. Da mich der Grund ihres Besuches interessierte, beschloß ich nach der „Gesichtskontrolle“ beim Einklarieren mir die Schiffe näher anzusehen. Bei der Fregatte „Brandenburg“ gab ich mich als Angehöriger des Deutschen Marinebundes und als ein ehemaliger Schw. Krz. „Adm. Hipper“-Fahrer zu erkennen, war dazu noch mit dem Emblem der MK Bünde maritim angezogen, aber die drei strammen Bootsmänner am Fallreep lehnten einen Besuch mit dem Bemerkten ab, daß nur geladene Gäste willkommen seien, die m. E. nur aus älteren Zivilisten bestanden. Ich könnte am nächsten Tag wiederkommen, hieß es, da dann das Schiff zur Besichtigung freigegeben würde. Meine Bemerkung, daß das deutsche Schiff, das soeben festgemacht hatte und in Sichtweite von ca. 150m nur durch ein Hafenbecken getrennt war, dann wieder auslaufen würde, rührte sie nicht. Sie meinten lakonisch: „Pech gehabt!“ Armes Deutschland, habe ich bei mir gedacht und konnte mich noch mit einigen „Lords“ der Fregatte „Karlsruhe“ auf der Pier unterhalten, die mir erzählten, daß sie vor Costa Rica Schießübungen durchgeführt hätten. Auch wenn ich durch meine Steuerabgaben nur ein paar Zentimeter Schweißnähte für solch ein Schiff bezahlt habe, fand ich die Verhaltensweise der drei Fallreeps-Musketierte nicht gut, zumal dies noch ein Deutschamerikaner, der auch an Bord wollte, mit Kopfschütteln quittierte.

Da wir die Reise entsprechend den Verhältnissen pünktlich beenden konnten, war es mir möglich, am nächsten Tag die von mir bereits vorher gebuchte Rundreise durch Florida anzutreten. Ich mußte nun leider von den Seeleuten der „Regina I“ Abschied nehmen.

Ich habe ein gut ausgerüstetes und gepflegtes Schiff vorgefunden, durfte mit einem Kapitän und Chief der alten Schule die Reise erleben, habe eine stets freundliche und zufriedene Besatzung kennengelernt und möchte mich auf diesem Wege nochmals für alles bedanken.

Wilhelm Schlager



Lüschchen in Callao