

# Meine Seereise

mit dem Containerschiff CMA CGM L'ETOILE



7. Januar bis 3. April 2011

## Vorwort

Dass ich diese Reise machen konnte, habe ich im Wesentlichen zwei Menschen zu verdanken: Der eine ist meine liebe Frau Berta, die spontan „ja, das machst Du sofort, wenn Du in Rente bist“ sagte, noch bevor ich Zeit hatte, Luft zu holen. Und der andere ist natürlich derjenige, der mir das tolle Angebot zu dieser Reise gemacht hat: Michael Vinnen, der Reeder.

Beiden bin ich sehr, sehr dankbar und daher gilt ihnen an erster Stelle: Ganz herzlichen Dank!

Zuerst dachte ich, ich sollte als Mannschaftsmitglied anheuern und auf dem Schiff Dienst tun wie der Rest der Crew auch. Davon hat aber bereits die Reederei abgeraten. An Bord dann wurde mir sehr schnell klar, dass ich dafür auch schon zu alt gewesen wäre. Ich hatte im Vorfeld geträumt, nachts Wache zu gehen, aber auf der Brücke macht das der Offizier allein. Ich wollte mit dem Bootsmann und seinen Leuten an Deck mitarbeiten, aber da hätte ich niemals mehr mithalten können. In der Maschine oder der Kombüse arbeiten wollte ich nicht – so blieb mir das Leben an Bord als Passagier. Als solcher fuhr ich von Anfang an mit. Und das war gut so: In den Häfen wäre ich sonst wohl kaum an Land gekommen – es war so schon nicht gerade einfach.

Ich habe einen sehr intensiven Einblick in das Seemannsleben des 21. Jahrhunderts bekommen. Obwohl es mit meinem Leben an Bord vor 45–50 Jahren kaum mehr zu vergleichen ist, blieb doch auch vieles gleich, z. B. die Wacheinteilung, Rostklopfen, Malen und Spleissen oder so wichtige Dinge wie donnerstags „Seemannssonntag“.

Trotz der Änderungen gegenüber „früher“ hat das Leben auf See nach wie vor eine sehr große Faszination, und der bin ich wie „früher“ wieder total erlegen. Hoffentlich kommt davon auch beim Leser dieses Tagebuchs etwas an!

Hörkofen, 22. April 2011



*Bernd Johann*

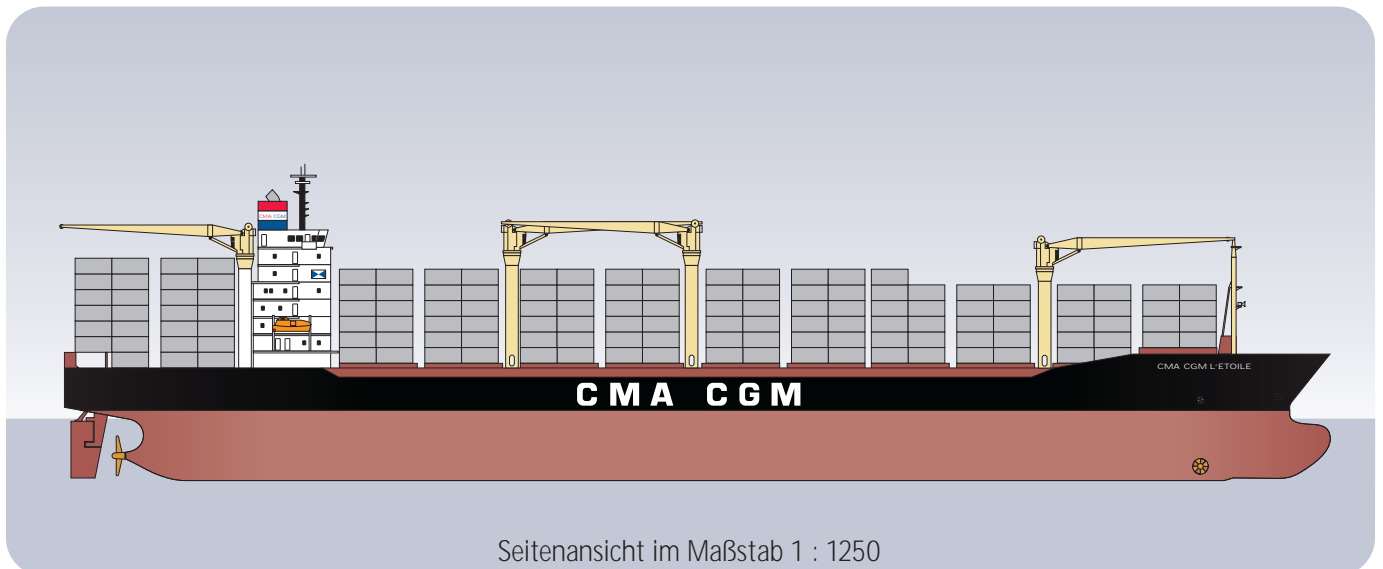
Exemplar-Nr. .... von insgesamt 20  
für

.....

von .....

## Technische Daten CMA CGM L'ETOILE

Art des Schiffes	Containerschiff mit 4 Kränen
Vermessung	26836 BRZ, 12743 NRZ
Kapazität	2556 TEU zu je ca. 10 t = ca. 26000t
Länge über alles	210,07 m
Breite auf Spanten	30,20 m
Tiefgang auf KWL	11,52 m
Maschine	1 2-Takt Kreuzkopf Hyundai-Sulzer 7RTA 72 U-B
Hub	2,50 m
Leistung	21560 kW bei 99 U/min
Schiffspropeller	Durchmesser: 7,20 m Steigung: 7,335 m Verhältnis Durchmesser/Steigung: 1,0188 Anzahl der Blätter: 5 Material: Nickel-Aluminium-Bronze
Geschwindigkeit	22 kn
Bauwerft	Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. Korea
Bau-Nr.	1627
Stapellauf	2. September 2005
Eigner	F. A. Vinnen & Co., Bremen
Besatzung	21 Mann
Unterscheidungssignal	A 8 K N 3
Heimathafen	Monrovia



## Atlantiküberquerung

Freitag, 7. Januar 2011

Heute bin ich in Rotterdam angekommen.

In Amsterdam wurde ich bereits von einem Fahrer erwartet, der mich hierher brachte und auch morgen früh zum Schiff bringen wird. Das Wetter ist traurig, wie die Fotos zeigen: Wolken ab 10 m über dem Boden, ab 50 m Höhe nichts mehr zu sehen. Dabei ist das Seemannsheim/-hotel gut gelegen: direkt an der Maas gegenüber dem Passagierschiffsterminal – leider war kein Dampfer da.

Mittlerweile hat es sich etwas aufgeklärt, deshalb muss ich nochmals „an Land“, vielleicht ergibt sich ein schönes Foto mit einem Haufen Lichter! Das Abendessen im Restaurant des Seemannshotels war o.k., die Menge reichlich: Es gab Hühnersuppe mit Nudeln, Seezunge mit Pommes, weich gekochten Bohnen und Karottenkugeln sowie Salat, und als Dessert Kiwi-Mousse, dazu ein Heineken-Bier.



*oben:  
Das Passagierschiff Rotterdam ist zwar schon sehr alt,  
wird aber immer noch als Kreuzfahrtschiff eingesetzt.*

*Mitte:  
Zar Peter der Große darf natürlich in Rotterdam nicht fehlen.*

*unten:  
Das erste Foto von „meinem“ Schiff.*



## Samstag, 8. Januar

Um 07:00 Uhr aufgestanden. Gut gefrühstückt. Pünktlich war der Fahrer da. Es ging zunächst zur Polizei, um meine „Auswanderung“ amtlich zu machen. Bei der Rückkunft muss ich mich wieder dort zurückmelden. Dann eine ähnliche Prozedur bei der Einfahrt in das Hafengelände. Leider lag nichts von mir bzw. für mich vor. Also musste der Agent gefunden werden, der meinen Status als Passagier zu bestätigen hatte. Erst danach ging es endlich an Bord.

Das Wetter war ganz gut. Es wird hier erst um halb 9 hell. Die Sonne kam kurz heraus.

Ich wurde an der Gangway schon erwartet. Der Steward half mir beim Transport des schweren Seesacks die sieben Decks hinauf zu meiner Kabine, die des 4. Offiziers, gleich unterhalb der Brücke an Bb. Sie ist möbliert mit einem großen Bett, Schreibtisch, Stuhl, Kleiderschrank, Sofa, eigener Nasszelle,



oben:  
*Ein kurzer Blick in meine Kabine*

unten:  
*Der Weihnachtsbaum und die Krippe*



Kühlschrank und einer Kuh als Zimmerschmuck an der Wand. Alles im Schiff ist picobello sauber! Mein Vorgänger hat allerdings die Schubladen nicht gepflegt, darum habe ich es halt gemacht. Mit dem Chief Engineer einen kurzen Rundgang durch die Maschine gemacht.

Ich speise mit dem Kapitän und den „weißen“ Offizieren in der Offiziersmesse. Der 2<sup>nd</sup> und 3<sup>rd</sup> Mate essen bei den Myanmari und werden mit eigenen Speisen nach ihrer Landesart versorgt. Der Koch bereitet zweierlei Essen zu, jeden Tag! Beim Frühstück, Mittag- und Abendessen hat jeder seinen festen Sitzplatz. Warum der Kapitän uns den Rücken zukehrt, ist mir nicht klar; er schaut direkt über den Chief Engineer hinweg gegen die Wand. An meinem Tisch sitzen der 2<sup>nd</sup> Engineer und der Elektriker mit mir zusammen. Die beiden Tische sind mit feinem weissen Damasttisch Tuch gedeckt. Die Weihnachtsdekoration noch vorhanden: eine kleine Weihnachtskrippe in der einen Ecke auf einer Kommode, in einer anderen Ecke ein Weihnachtsbaum. Ein Christbaum in unserem Sinne war das nicht, eher ein amerikanischer Kitschbaum, natürlich alles aus Plastik und mit vielen Lämpchen.

Zu Essen gab's – wie schon seit Urzeiten – am Samstag: Eintopf! Es riecht überall stark nach Knoblauch.

Zur Mannschaft:

Kapitän aus Rumänien, 1<sup>st</sup> Mate Russe aus St. Petersburg, 2<sup>nd</sup> und 3<sup>rd</sup> Mate aus Myanmar, Chief Engineer Deutscher, 2<sup>nd</sup> Engineer Russe, Elektriker Ukrainer, 3<sup>rd</sup> Engineer ebenfalls aus Myanmar wie Koch, Steward und übrige Mannschaften sowie ein Philippino (siehe Mannschaftsliste auf Seite 55 ). Ursprünglich war geplant, um 14:00 Uhr nach Le Havre auszuweichen, dies wurde auf 23:00 Uhr verschoben.

An Bord ist leider kein Internet oder Mail möglich. Ich muss die Texte auf USB-Stick zum Kapitän bringen, der wird sie versenden und auch welche empfangen. Bildertransfer ist nicht möglich. Vielleicht ist es von Land aus einmal möglich, ein paar Fotos nachzuliefern.

Mittlerweile ist es abends 20:00 Uhr geworden. Nach dem Abendessen bin ich mit dem 3<sup>rd</sup> Mate die ganzen Sicherheits-einrichtungen des Schiffes durchgegangen: CO<sub>2</sub>-Raum, Feuerlöscheinrichtungen, Alarmer, Rettungsboote, Rettungsinseln usw. Alles vom Feinsten und Modernsten! Diesen Durchgang wollen wir in ein paar Tagen wiederholen. Anschließend Duschen und zur Koje.





## Sonntag, 9. Januar 2011

Gestern sind wir um 23:00 Uhr ausgelaufen. Bis heute 01:00 Uhr war ich auf der Brücke, um das Auslaufen zu beobachten. Das Schiff läuft mit 17 kn (72 U/min) durch die Straße von Dover. In Le Havre müssen ca. 140 Container nachgeladen werden, die beim letzten Aufenthalt dort wegen eines bevorstehenden Streiks nicht mehr verladen werden konnten. Deshalb verließ das Schiff noch vor Beginn des Streiks den Hafen, sonst wäre es für die Dauer des Ausstands dort festgesehen. Um 09:40 Uhr wurde die engste Stelle des Kanal zwischen Dover und Calais passiert. Es herrscht ein starker Schiffsverkehr, ausgehend (O-W) in der Nähe Englands (Küste in der Sonne), eingehend (W-O) unter der französischen Küste (unter Wolken). Dazu der Querverkehr. Kein Wunder, das sich früher so viele Schiffszusammenstöße ereigneten, als es noch keine Radar-Überwachung gab. Die alten Feuerschiffe liegen noch aus: *Goodwin*, *Sandettie* etc. sind mir noch von den Reisen auf der *Sir Winston Churchill* her bekannt. Was sind das doch für winzige Dinger! Dabei waren sie damals das Nonplusultra der Technik und die größte Hilfe für den Seefahrer. Das sind sie heute zwar auch noch, aber wenn man die modernen nautisch-elektronischen Hilfsmittel damit vergleicht, ist das so gut wie nichts. Die elektronische Seekarte sagt dir jederzeit deinen wahren Ort, die zurückgelegte Distanz, Zeit und Strecke zum Zielort, Wind und Wetter usw. Das Gequassel des Sprechfunks stört sehr auf der sonst ruhigen Brücke, ist aber wahrscheinlich doch wichtig.



*Starker Schiffsverkehr im Englischen Kanal*



*Die im Text geschilderte Verkehrssituation in natura (oben) und auf der elektronischen Seekarte (rechts) mit Kurslinie und Schiffsort (Doppelkreis)*

Gegen 12:00 Uhr nähern wir uns mit 19 kn dem Leuchtturm Beachy Head. Kurz darauf entsteht eine gefährliche Verkehrssituation auf dem Null-Meridian: Zwei große Schiffe an Bb. achteraus, eines davon setzt zum Überholen an. Unser Schiff soll aber an dieser Stelle von Kurs 260° (West) auf 180° (Süd) nach Bb. drehen! Dadurch geraten beide Schiffe auf Kollisionskurs mit uns. Der Kapitän entschließt sich zur Kursänderung nach Stb. und fährt eine 270°-Kurve, um die Situation zu entschärfen.

Später habe ich den in meiner Kammer befindlichen Überlebensanzug angezogen. Das dauerte ein bisschen, aber ich habe es dann doch und ohne große Mühe geschafft. Um 21:00 Uhr war das Schiff in Le Havre fest. Ich war bei der Achtergang dabei. Während der Wartezeit habe ich mir die Rudermaschine angesehen. Das ist vielleicht ein Riesengerät! Wenn vom Rudergänger die Maschine betätigt wird, bewegt sich sofort und ohne jede Verzögerung der Ruderenschaft mit dem daran befestigten Ruder. Der Schaft hat immerhin einen Durchmesser von 70 cm und das Ruderblatt eine Fläche von ca. 85 qm.



*So sieht man im Überlebensanzug aus.*



*Die englische Südküste mit ihren berühmten Kreidefelsen*



## Montag, 10. Januar 2011

Nach dem Frühstück habe ich erst einmal meine Koje auf Komfort gebracht: eine Zudecke als Auflage auf die Matratze und eine zweite Zudecke zum Zudecken, weil ich die beiden letzten Nächte im Bett nicht warm wurde.

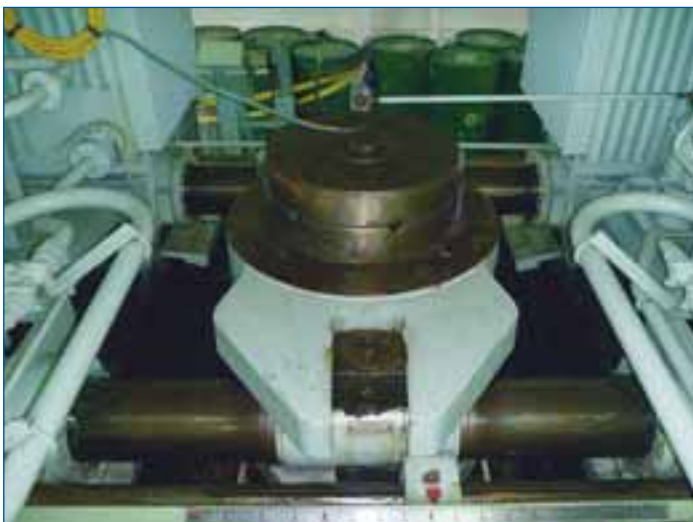
Die Ladungsarbeit begann erst gegen Mittag, weil immer noch die Nachwehen des Streiks andauerten. Aber gegen 16:30 Uhr kam dann die letzte Hiev, der bordeigene Kasten in Größe eines 20-Fuß-Containers mit den „Twist Locks“, an Bord. Leider hat



beim Absetzen der Ladebrückenpilot nicht so gut wie nötig aufgepasst und nur drei der vier Bolzen in die dafür vorgesehen

Aussparungen gebracht. Deshalb verkantete sich der Werkzeugkasten und konnte nicht mehr angehoben werden, jedenfalls nicht mit dem Containerverladegeschirr. Sonst war das ganze Schiff bereit zum Auslaufen, und der Lotse war auch schon an Bord. Aber erst musste die Kiste ordentlich stehen! Das dauerte etwas bei den Franzosen. Endlich kam eine Hiev mit Drahtstropfen. Damit konnte das „Unglück“ behoben werden. Gleich danach ging ich mit dem 2<sup>nd</sup> Mate auf das Vorschiff, um die Ablegemanöver mitzuerleben. Mit nur drei Mann wurden die dicken Festmachertrossen in wenigen Minuten eingeholt. Das Bugstrahlruder schob den Bug vom Kai weg, achtern zog ein Schlepper das Heck ins Fahrwasser, und nach kürzester Zeit war das Schiff frei und konnte den Schlepper wieder entlassen.

*Zwei Ansichten von der Rudermaschine:  
Rechts sieht man die beiden Hydraulik-Pumpen, die die Kraft erzeugen, mit der der Ruderschaft bewegt wird.  
Unten – man schaut nach achtern – sieht man den Ruderschaft. Das zangenartige helle Teil ist die „Ruderpinne“.  
Zwischen den Backen der Zange ist die Verbindung von den hydraulischen Stempeln zum Ruderschaft.  
Am unteren Bildrand ist die Anzeige für die Ruderlage.  
Beide Hydraulik-Pumpen arbeiten unabhängig von einander: fällt eine aus, übernimmt sofort die andere deren Funktion.*



Um 17:10 Uhr verließen wir den Hafen. Um 18:25 Uhr ging der Lotse von Bord und die Seereise nach New York begann. Nun sind wir auf uns selbst gestellt.

Ich bin immer wieder erstaunt über den guten Pflegezustand des Schiffes! Bis auf ein paar Schrammen sieht das Schiff außenbords aus, als wäre es neu. Der Wasserpass ist so gerade wie mit dem Lineal gezogen, unter Wasser braun, über Wasser schwarz ohne großen Rost, die Ahming (Tiefgangsskala) sauber weiß gemalt.

Und innen erst! Alle Wände des Schiffskörpers in der Maschine und den anderen Arbeitsräumen sind weiß, die Decks grün gemalt. Die ersten und letzten Stufen der Treppen sind gelb, alle anderen Stufen sind ebenfalls grün. An Deck ist fast alles im Farbton des Unterwasserschiffes gehalten. Da muss man schon genau hinschauen, wenn man den Rost entdecken will, der sich leider nicht vermeiden lässt.

## Dienstag, 11. Januar 2011

Gleich nach dem Auslaufen aus Le Havre war die See zunächst ruhig, aber im Lauf der Nacht nahm der Seegang zu, ebenso der Wind. Der Golfstrom in den Kanal hinein, der Ebbstrom aus dem Kanal heraus, dazu der Wind quer aus Süd mit Stärke 6–7, das ergibt ein Wellendurcheinander! Nach dem Frühstück wollte ich ein paar Fotos schießen, weil die Gischt so toll über das Vorschiff geblasen wurde. Aber ich hab es doch bleiben lassen, weil mir bereits etwas mulmig zu Mute geworden war: die Seekrankheit kündigte sich an. Ich ging also wieder in die Kammer zurück. Bald darauf holte mich Fred, der Chief Engineer, und führte mich durch den ganzen Maschinenraum. Dort





*Auf dem Bild links schaut man von vorne über die sieben Zylinderköpfe nach achtern. Rechts von den Zylindern steht ein neuer Kolben, den man auf dem Bild rechts zusammen mit mir zum Größenvergleich nochmals sehen kann.*



ist ein Höllenlärm, wenn die Hauptmaschine läuft! Kaum hatten wir den Rundgang beendet (er dauerte immerhin fast eine Stunde) kam der Augenblick der Opferung an Neptun. Gut, dass eine Toilette in der Nähe war. Neptun dürfte sich gefreut haben. Mit arg wackeligen Beinen bin ich die vielen Stockwerke hinauf zur Kammer auf dem F-Deck und legte mich in die Kojе. Kurz darauf aber war Mittagessenszeit: Also wieder hinab zum A-Deck und dort in der Messe ordentlich gegessen. Dann bin ich für den Rest des Tages und die ganze Nacht mit Ausnahme des Abendessens in der Kammer, oder besser gesagt, in der Kojе verschwunden.

*Die Mannschaft spannt die Container-Lasch-Stangen nach.*



### **Mittwoch, 12. Januar 2011**

Heute geht es mir wieder fast ganz gut. Das Wetter ist freundlich geworden und die Schiffsbewegungen sind angenehmer. Gestern war die See ziemlich grob, kreuz und quer laufend. Dadurch kam kein Rhythmus in die Schiffsbewegung. Das Schiff torkelte mit seinen 20 kn Geschwindigkeit (92 U/min) quasi durch die Gegend. Jedes Mal, wenn ein größere Welle das Vorschiff ansprang, ging ein Stoß durch den ganzen Schiffskörper und durchbebte den Rumpf wellenförmig, gleichsam wie ein Echo. Dabei tauchte der Bug oft weg, und die Gischt stob über das Vorschiff! Das lag auch daran, dass das Schiff 2 m im Gatt lag (für die Landratten: achtern 2 m mehr Tiefgang als vorne).

Die Dimensionen des Schiffes sind schon gewaltig! Die Höhe des Schiffes von Unterkante Kiel bis Oberkante Schornstein = 52 m, so hoch wie der Großmast von *Schulschiff Deutschland*. Der Signalmast auf dem Peildeck überragt den Schornstein nochmals um ca. 10 m. Damit ist das Schiff 62 m hoch!



So hoch wie die *Peter Rickmers* oder die *Magdalene Vinnen!* Abends auf Wache einen schönen Halo beobachtet. Im Zentrum war der helle Halbmond. Der Orion war auch gut zu sehen.

### Donnerstag, 13. Januar 2011

Der Halo gestern Abend hat uns heute heftigen Regen und schlechte Sicht gebracht. Gegen 10:00 Uhr allerdings war der Zauber vorüber, und nach dem Morgenkaffee zog ich mich warm an und machte einen ausgedehnten Rundgang um das Schiff. Ich bekam ein Sprechfunkgerät als Notfallhilfe mit. Die Mannschaft war damit beschäftigt, die Spansschrauben nachzuziehen, mit denen die Container verzurrt sind. Das wird jedes Mal nach dem Auslaufen gemacht, denn durch die Schiffsbewegungen lockern sich die Spansschrauben meistens wieder etwas. Zusätzlich werden sie auch geschmiert. So ein Rundgang um das Schiff hat eine Länge von ca. 450 Metern: eine Schiffslänge nach vorne, eine wieder zurück plus zweimal knapp die Schiffsbreite.

Nun etwas zum fressalischen Tagesablauf: Zum Frühstück um 07:30 Uhr gibt beispielsweise täglich Müsli, das mit australischer Milch angemacht wird. Dazu Eier, Bratwürste, Strammen Max, Cowboy Toast, Torrero Steak und ähnliche Köstlichkeiten. Natürlich sowohl Kaffee oder Tee nach Wahl. Es gibt gutes, dunkles Brot in Scheiben, Butter und Marmelade sowie Honig. Um 10:00 Uhr ist Smoko (so hieß es wenigstens früher), ich nehme lieber Pfefferminz- oder Kamillentee statt Kaffee, und dänische Butterkekse (könnte ich nur die schönen Dosen mit nach Hause nehmen!).

Mittags gibt es immer Suppe, jeden Tag eine andere. Der Hauptgang besteht aus täglich wechselndem Fleisch mit Gemüse und Reis oder Kartoffeln, danach frisches Obst. Dazu gibt es Fruchtsäfte verschiedenster Art.

Nachmittags um 15:00 Uhr ist coffeetime (auch wie früher) mit Kaffee, Tee und Biskuits.

Das Abendessen ist wieder ein vollwertiges, warmes Essen. Am Sonntag gibt es zum Essen ein Glas chilenischen Rotwein. Alles in allem bestes Essen, der Geschmack ist natürlich anders als zu Hause, aber trotzdem gut. Etwas viel Knoblauch vielleicht. Ach ja, die Portionen: Isabella kennt diese Portionsgröße noch vom Koch der *Churchill*: Für Oilrigger bestens geeignet! Ich war so frei und hab mich selbst auf halbe Ration gesetzt. Unser Koch heisst Saw Bwe Say, genannt Cookie, und ist ein fröhlicher Bursche, der Steward heisst Aung Pyi Soe, genannt Ali Baba, und sieht beinahe so aus wie der chinesische Hutwerfer in dem James-Bond-Film „Goldfinger“, ist aber im Gegensatz zu jenem ein ganz freundlicher, höflicher Mann. Leider spricht er – wie auch der Rest der myanmarischen Besatzung – ein kaum verständliches Englisch.

Heute Nachmittag hat mir der Chief Engineer erzählt, dass das Ballastwasser getauscht werden muss. Zuerst glaubte ich an einen Scherz, aber dem ist schon so. Es geht dabei um folgendes: Unser Ballastwasser wurde im europäischen Küstengewässer aufgenommen, das nicht allzu tief ist. Daher kommt allerhand Viehzeug und Pflanzen mit in die Tanks. Um mit diesen blinden Passagieren nicht die Küstengewässer der USA zu verseuchen, muss das Ballastwasser im Atlantik gewechselt werden. Die Flachwasserlebewesen haben dann keine Lebens-

grundlage mehr und gehen ein. Das wieder aufgenommene Oberflächenwasser des Atlantiks ist von Lebewesen solcher Art frei. Die gigantische Menge von 4065 t Ballastwasser ist auf dieser Reise notwendig, um dem Schiff den nötigen Trimm zu geben; denn nicht immer sind die schwersten Container tief unten im Laderaum. Ein ausgeklügeltes Messsystem überwacht bereits beim Ladevorgang den Trimm des Schiffes und reagiert sofort mit der notwendigen Ballastwasser-Aufnahme. Außerdem sind an Bord: 2554 t Schweröl, 75 t Dieselöl, 102 t Schmieröl, 110 t Frischwasser, 757 t Ausrüstung und 38 t Anderes. Die Ladung besteht derzeit aus 1180 TEU, die Anzahl der Container beträgt 870, das Gewicht der Ladung 14603 t (siehe Ladungsgrafik auf Seite 55).

Als ich vorhin auf der Brücke war und nach achtern schaute, sah ich einen Teil eines Regenbogens, der in der Abgasfahne unseres Schiffes entstand!

### Freitag, 14. Januar 2011

Gutes Wetter. Nachts hat es des öfteren stark bis heftig geregnet. Um 10:20 Uhr war Boots- und Feuerschutzübung. Der Bootsdrill verläuft so: Treffpunkt beim Boot 2 an Bb. mit dem Überlebensanzug in der Hand. Dann dort Schwimmwesten anlegen. Dann wird das Boot geöffnet. Jeder muss hinein

*von links: Der Steward, der Koch und einer aus der Maschine mit angelegter Schwimmweste beim Bootsmanöver.*



und lässt sich vom 3<sup>rd</sup> Mate die Boots-ausrüstung zeigen, z. B. die Notsignale (Rauchsignal, Raketen usw.) und deren Funktion sowie die Notverpflegung. Danach muss jeder einmal den Motor starten und das Steuerruder betätigen (sowohl hydraulisch, wenn der Motor läuft als auch mechanisch ohne Motor). Dann wurde das Aussetzen des Boots erklärt.

Die anschließende Feuerschutzübung betraf in erster Linie die Besatzung. Ich bin sehr beeindruckt von der professionellen Ausrüstung der Feuerschutzleute, aber das dürfte heutzutage normaler Standard sein. Die Leute beherrschten jeden Handgriff perfekt beim Anlegen der Gesichtsschutzmasken, des Atemgeräts oder auch beim Anziehen des Feuerschutzanzugs. Im Nu war ein Feuerwehrschauch ausgelegt und Druck in der Leitung. Die Wäscherei wurde als Brandherd identifiziert und der „Brand“ dort bekämpft. Nach einer guten Stunde waren die beiden Übungen beendet.

Abends war wieder ein Halo um den Mond. Die Nacht war die bisher schlimmste. Mir scheint, als müsse der 2<sup>nd</sup> Mate immer quer über den Kartoffelacker fahren.

### Samstag, 15. Januar 2011

Heute wieder Runden gegangen. Gutes Wetter. Mit dem 3<sup>rd</sup> Mate Musik getauscht. Nachmittags mit dem 2<sup>nd</sup> Mate einen

*oben und unten: Hier wird die Übung „Oil Spill“ durchgeführt.  
unten linke Seite: Die Gesichtsschutzmaske*



bestimmten Schiffsplan gesucht und gefunden und einen Scan daraus gefertigt. Seekarte soweit fertig gemacht, ebenso die Schiffsseitenansicht. Alexis Sorbas zu lesen begonnen. Gestern hatte der Elektriker Oleg seinen 43. Geburtstag. Zum Abendessen gab es eine Flasche des chilenischen Weins und anschließend eine Flasche Ballantine's, die die Russen fast alleine austranken. Einen Schluck davon bekam ich auch noch.

### Sonntag, 16. Januar 2011

Sehr gutes Wetter. Leider ist der Atlantik wie leergefegt, kein Vogel, kein Fisch zu sehen. Neulich war etwas Tang an Stb. in Sicht, lange Bahnen, die wohl aus dem Sargasso-Meer kamen, an dessen Nordrand wir entlang fahren.



Heute Mittag wird gegrillt, und ich soll helfen! Na, Mahlzeit. Das Essen fand auf dem Bootsdeck bei 20° C im Freien statt. Hat alles sehr gut geschmeckt, nur mir war es halt wieder einmal viel zu viel. Der Ali Baba hat in der Messe zwei Flaschen Wein aufgemacht und bereit gestellt, und kaum war er aus der Messe gegangen, da meinte das Schiff, eine besonders tiefe Verbeugung nach Stb. machen zu müssen: schon gingen die beiden Flaschen von der Anrichte auf den Fußboden und zerbarsten dort in tausend Scherben und der ganze schöne, gute Rotwein verteilte sich in Windeseile auf dem Fußboden. Der Cookie hat extra für mich einen Schaschlikspieß ohne Knoblauch gemacht. Überhaupt ist der Koch so freundlich und zuvorkommend – er macht für mich extra alles ohne Knoblauch! Nach dem Essen hat sich die Runde um den Tisch versammelt



*links oben:  
der Chief Engineer (Deutscher), mein Nachbar auf dem F-Deck,  
darunter von links der 2<sup>nd</sup> engineer (Russe aus Wladiwostok, er  
wurde in Manzanillo abgelöst), der Chief Mate (Russe aus St.  
Petersburg) und der Elektriker (Ukrainer).  
Rechts oben unser Kapitän aus Rumänien, darunter der  
Elektriker und Cookie, unser Koch.*

und in mehreren Sprachen die tollste Unterhaltung geführt. Plötzlich schreit der Kapitän: „Cachalot!“ oder so ähnlich. Was sollte das heissen, fragte sich jeder. Aber vom Rumänischen über das Russische zum Englischen („whale who eat octopus“) war es nicht weit: Er meinte Pottwale! Und tatsächlich sah ich selbst zwei Exemplare beim Wegtauchen, ganz hellgrau/beige mit ihrer typischen nach hinten gekrümmten kleinen Rückenfinne. Mehr als diese beiden wurden leider nicht gesichtet.

### Montag, 17. Januar 2011

10 Runden sind o. k. und dauern etwa 1 Stunde (ca. 4 1/2 km), man muss ja stehen bleiben und schauen und mit den Seeleuten ein bisschen quatschen.

Heute war „Oil Spill Duty“ und „Manuelles Steuern“ auf dem Plan. Bei ersterem geht es um auslaufendes Öl geht, das natürlich nicht ins Meer fließen soll. Dazu müssen einige Männer spezielle Schutzanzüge mit Gesichtsschutz tragen. Alle möglichen Abdichtgerätschaften, Saugpumpe, Schaufeln und

Schläuche wurden in Windeseile herbeigeschafft und die fiktive Ölüberschwemmung eingedämmt. Die Aktion fand auf dem Bootsdeck an Bb. statt, wo auch die Anschlüsse für den Treibstoff sind (*Fotos auf Seite 9/10*).

Anschließend wurde „mit der Hand“ gesteuert. Das geht natürlich nicht bei so einem großen Schiff. Es könnte aber doch einmal vorkommen, dass die Hauptrudermaschine nicht will, dann muss anders gesteuert werden: Von der Brücke zum Rudermaschinenraum gibt es deshalb eine Telefonverbindung und eine Tochterstation des Kreiselkompasses. Sodann muss eine Nebenmaschine in Betrieb genommen werden, die „mit der Hand“ per Knopfdruck nach den Kommandos von der Brücke betrieben wird. Fotos von der Rudermaschine sind bereits auf Seite 7. Die Übung selbst kann man nicht abbilden, ist ja nur „Gnöpfl drugga“.



Solche Handlungsabläufe müssen in bestimmten Zeitabständen geübt werden, damit jeder Handgriff im Notfall auch perfekt sitzt. Die Übungen werden protokolliert. Heute Abend gab es reichlich exotisches Essen: Tintenfische gekocht! Alles noch im Leib der Tierchen! Mit gutem Gemüse wie Fenchel, Brokkoli, Blumenkohl etc. und Reis. Hat gut geschmeckt, nur das gallertartige Innere des Tintenfischleibs konnte ich nicht einmal probieren. Dann kam auch noch Cookie dazu und offerierte mir Rindermagen „not too spicy!“ Igit, igit, das war nix für mich. Wahrscheinlich mochten es die Myanmari recht gerne.

Dem Ali Baba fange ich jetzt an, ein paar Wörter Deutsch beizubringen. Seine Aussprache ist fürchterlich, auch wenn er Englisch spricht – kaum zu verstehen. Er ist aber so ein lieber Kerl, hat mit heute frische Bettwäsche und Handtücher gebracht.

### Dienstag, 18. Januar 2011

Das Schiff läuft seit Mitternacht mit reduzierter Geschwindigkeit. Um 09:00 Uhr waren diverse Ruder- und Maschinenmanöver auszuführen.

Mittlerweile sind wir auf dem Kontinentalsockel von Nordamerika angekommen und haben die 200 m-Tiefenlinie überquert. Es sind auch wieder ein paar Seevögel zu sehen: Basstölpel (Northern Gannet oder Albatros des Nordens), wunderschöne große und elegante Vögel sowie Seeschwalben und kleinere Alke. Auf der Meeresoberfläche sind auch wieder die Bojen der Fischer zu sehen, die Fischer selbst allerdings nicht.

Jeden Tag wird auf See Ruß geblasen. Dabei werden gehäckselte Walnusschalen mit der Reinigungsluft in die Abgasleitungen eingeblasen. Dadurch werden die Rußpartikel von den Leitungswänden gelöst und durch den Schornstein nach außen befördert. Das ergibt meist eine große schwarze Wolke reinen Kohlenstoffs, die sich aber bald verflüchtigt.

### Mittwoch, 19. Januar 2011

Heute um 04:30 Uhr auf die Brücke gegangen, und wen sehe ich da? Zwei Lotsinnen!

Gegen 05:30 Uhr sind wir unter der Verrazzano-Bridge in das Hafengebiet von New York eingelaufen. Um 06:30 Uhr waren alle Leinen festgemacht, das Fallreep ausgebracht und die Lotsinnen gingen wieder an Land.

Es ist saukalt hier! Auf dem Atlantik hatten wir tagelang um die 20° C, und hier nur noch knapp über Null, es liegen noch Schneeberge herum. Dazu ein Nieselregen. Die Freiheitsstatue war schön angestrahlt, Manhattan und die Brooklyn-Brigde hell beleuchtet.

Gleich Um 08:00 Uhr kamen die Beamten vom Immigration Office. Leider war mein Visum für USA nicht so, wie der Herr es haben wollte. Ich wurde also zitiert und musste Rede und Antwort stehen. Es half nichts, ich musste mit Bremen telefonieren. Mittlerweile meinte der Beamte, dass mein Visum zwar für Einreisende per Flugzeug gelten würde, aber nicht für Einreisende per Schiff! Welch ein Unterschied! Nach einigem Hin und Her kam allerdings heraus, dass meine Einreisepapiere sehr wohl in Ordnung

waren, nur wurden sie dem Herrn von seiner Dienststelle nicht rechtzeitig übermittelt. Ich bekam also doch noch meinen Stempel in den Pass und konnte somit an Land gehen. Etwas später am Vormittag kam die Lady von der Seemannsmission und nahm mich und den Kapitän mit zum Seemannsheim. Die beiden ließen mich dort allein zurück, weil sie für das Schiff und die Mannschaft Besorgungen machen wollten. Sie holten mich ein paar Stunden später wieder ab und brachten mich zum Schiff zurück.

Das Seemannsheim hatte mir ungefähr so vorgestellt wie das in Rotterdam, mit kleiner Bar und Aufenthaltsraum usw. Aber weit gefehlt! Dieses hier ist ein Rattenloch der Sonderklasse! So etwas von ungepflegt habe ich noch niemals gesehen. Schon im Eingangsbereich stapelte sich der Dreck die Treppenstufen hinauf. Das Heim selbst bestand offensichtlich aus der Privatwohnung der Lady. Eine kleine Kapelle mit Altar, Stuhlreihen und einem Klavier gab es auch. Der Internetanschluss ging, so dass ich alle meine Mails empfangen und senden konnte, wenn auch nur mit List und Tücke. Die Tischplatte klebte nur so von altem Schmodder, so dass meine Hand ebenfalls kleben blieb. Also Tuch gesucht, feucht gemacht und notdürftig abgewischt. Als ich dann einmal aufs Häuschen musste, ging dort die Spülung nicht. Gott sei Dank war die Lady absolut unkompliziert, d. h. es war ihr wurscht, ob ich das Klo spülte oder nicht. Dann ging es zurück zum Schiff, ich bedankte mich bei ihr, sie verteilte die Dinge, die sie für die Jungs gekauft hatte, und der New-York-Landgang war auch schon zu Ende.





# NEW YORK



*Oben: So zeigte sich New York. Für mich wäre ein Besuch auf der „Peking“ besonders interessant gewesen – ging leider nicht. Auf dem Foto kann man ihre vier Masten mit den Rahen erkennen und den Schriftzug PIER 17 lesen. Auf den drei anderen Fotos noch Ansichten mit unserem Bug bzw. Heck (an Bb. sieht man das Heck des Bunkerboots).*

Das Wetter wurde besser und es klarte auf. So konnte ich vom Peildeck aus einige Fotos von Manhattan-Südspitze (Battery Park), der Gouvernors-Insel und der Freiheitsstatue machen. Gleich vor unserem Bug (ca. 1 km Luftlinie entfernt) liegt die Viermastbark *Peking* an Pier 17, South Street Seaport auf Manhattan. Dort muss ich auf der Heimreise vorbeischaun!

## New York – Panama-Kanal

### Mittwoch, 19. Januar 2011

Für 16:30 Uhr war Auslaufen angesetzt. Anscheinend ging etwas daneben oder durcheinander, jedenfalls war der Kapitän etwas aufgeregt und schickte den einen und den anderen seiner drei Offiziere mal hier hin, mal dort hin. Der Seelotse saß derweil bereits auf der Brücke und wartete darauf, dass das Bunkerboot losmachte, dass der Schlepper kam und dass der Hafentotse endlich auftauchte. Er kam auch irgendwann, schnaufte wie ein altes Dampfross und beschwerte sich darüber, dass die „Bridge on G-Deck!“ war. Kein Wunder, dass das Treppensteigen anstrengend ist, wenn man so viel Fett mit sich herumschleppt. Überhaupt sind die paar Hafenarbeiter, die bei uns zu tun hatten, meistens von unglaublicher Körperfülle und bewegen sich entsprechend langsam.

### Donnerstag, 20. Januar 2011

Heute Morgen bei offenen Kabinenfenster geduscht! Die Luft ist herrlich frisch und trocken, die Temperatur noch niedrig aber wohltuend. Als ich auf meiner ersten Runde auf der Back ankam und den Horizont überblickte, bemerkte ich dunkle, sich schnell bewegende Punkte auf dem leicht welligen Wasser: es waren Weißseitendelfine, ca. 50 an der Zahl! Welche Freude! Gleich kamen die ersten beim Bug des Schiffes an, und mit einer einzigen Körperdrehung waren sie auf gleichem Kurs mit dem Schiff. Mehrere nebeneinander schwammen scheinbar mühelos mit dem 20 kn schnellen Schiff mit und sprangen ab und zu aus dem Wasser, wobei ich deutlich deren Atemgeräusch hören konnte, ein kurzes pffft. Aber es stand wohl ein anderes Ziel auf dem Tagesplan dieser schönen Meeresbewohner, denn sie verließen das Schiff bald wieder. Leider war mein Griff zur Brusttasche, in der ich normalerweise den Fotoapparat habe, umsonst. Es war noch das leere und diesem Falle gänzlich nutzlose Handy von gestern drin. Deshalb keine Fotos von diesem Ereignis.

Das Schiff liegt viel besser in der See: vorne 9,15 m Tiefgang, achtern 9,80 m. Damit ist „der große Penetrator“ (der Birnenbug, der die See durchdringt) vollständig unter Wasser und das Schiff setzt bei weitem nicht mehr so hart ein.



Gestern nachmittag war wieder so ein typisch amerikanisch/militärisches Vorkommnis: Mitten auf See an Stb. ca. 25 sm entfernt ein Flugzeugträger. Etwas näher, ca. 15 sm entfernt, eine Fregatte, die Hubschrauber landen und -starten mit mehreren Hubschraubern übt. Etwa 16 sm entfernt an Bb. kommt eine Fregatte auf Kollisionskurs mit uns daher. Diese Fregatte fordert uns auf, den Kurs nach Stb. zu ändern, um einen Mindestabstand von 8 sm zu ihr zu gewährleisten. Der Kapitän stellt den 2<sup>nd</sup> Mate ans Ruder und lässt von Hand steuern. Kaum hat das Schiff ca. 60° nach Stb. gedreht, kommt von der Fregatte die Aufforderung, sofort den Kurs nach Bb. zu ändern. Die nun folgende große Kursänderung um ca. 150° nach Bb. lässt das Schiff ganz schön nach Stb. krängen. Die Fregatte hatte eine Geschwindigkeit von 6,5 kn, als sie uns das erste Mal zur Kursänderung aufforderte. Kaum aber war sie an Stb. querab, erhöhte sie auf 27,5 kn! Mit diesem Tempo hätte sie uns mit unseren 20 kn leicht ausmanövrieren können! Aber na ja, der teure Erwachsenen-Kindergarten muss sich halt beweisen . . .

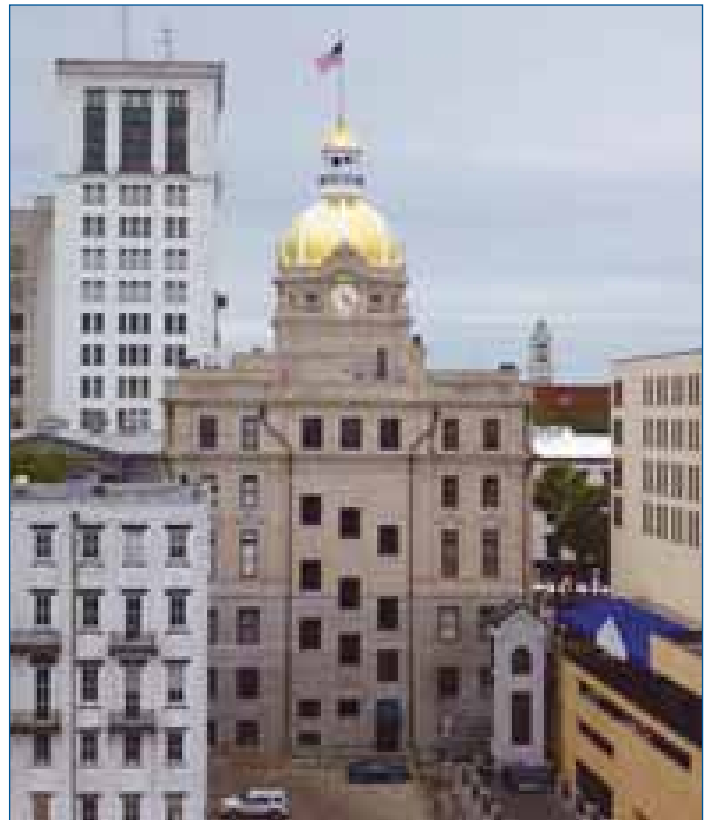
### Freitag, 21. Januar 2011, Einlaufen Savannah

Um 09:00 Uhr kam der Lotse an Bord, das Schiff war um ca. 12:30 Uhr fest.



Die Fahrt den Georgia-River hinauf ist sehr abwechslungsreich. Zu Beginn ist das Ufer beidseitig fast wie im Urzustand. Bald aber merkt man, dass man in einem hochtechnisierten Land ist: zu beiden Seiten wird gebaggert und planiert. Nach einigen starken Krümmungen des Flusses kommen Industrieanlagen in Sicht, in weiter Entfernung kann man als erstes die Verladebrücken des Containerhafens ausmachen.

Es folgen Industrieanlagen und kleinere Anlegestellen für Chemikalienanker. Später kommt das Weichbild von Savannah hervor. Die Hauptgebäude der Stadt sind nicht sehr hoch, die höchsten sind die Kirchtürme! Und dann kommt die „Savannah Water Front“, an der im Abstand von gut 50 m entlang gefahren wird! Überall stehen die Leute und winken! Diese water front ist ein Touristenmagnet, nicht nur wegen der Aussicht auf die vorbeifahrenden Schiffe. Es gibt dort alle möglichen Läden, Bars, Restaurants und Parkanlagen, wo man sich die Zeit vertreiben kann.



*oben: Das Fahrwasser auf dem Georgia River ist atemberaubend eng!*

*Ein altes Fort am Fluss, jetzt ein schön gepflegtes „memorial“.  
unten: Savannah kommt näher! Es geht an der „Water Front“ entlang; rechts die Town Hall mit der vergoldeten Kuppel.*

*Vorherige Seite: Das Lotsenboot bringt uns den Lotsen (rechts) und der Birnenbug (links).*

Hier in Savannah war die Immigration zunächst einmal kein Problem. Lediglich an der Hafenförde die üblichen Kontrollen und Fragen („...warum kein Papier?“). In der Stadt habe ich mich sehr wohl gefühlt! Sie ist wirklich hübsch und im Sommer bestimmt auch schön grün wegen der vielen kleinen Parks mit Springbrunnen und Stauden, sowie den liebevoll gepflegten Vorgärten. Zuerst bin ich an der water front entlang flaniert. Dabei wurde ich von einem etwa gleichaltrigen Herrn wegen meiner roten Mütze angesprochen, wo ich die gekauft hätte usw. Dann in ein Info-Büro wegen Stadtplan und Auskunft über Internet-Café und Kaufmöglichkeit von Handyaufladekarten eingeholt. Sodann diese Karte gekauft und in einen Starbucks. Dort Mails versandt und empfangen. Danach weiter durch die Stadt gebummelt, bis ich plötzlich vor einem englischen Pub stand. Na, nichts wie hinein! dachte ich, ein schönes kühles schwarzes Guinness könnte gut tun.

Beim späteren Zurückfahren zum Schiff wollten mich die Kontrolleure nicht mehr zum Schiff lassen, weil ich kein Papier bei mir hatte, das ich von ihnen angeblich bei der Ausfahrt in die Stadt hätte bekommen müssen. Das Taxi musste warten, 5 Minuten, 10 Minuten, dann 15. Der überaus fette Taxifahrer hat sich dann aus dem Wagen bemüht, um zu schauen, was da los sei. Es stellte sich heraus, dass die Kontrolleure schon wieder einmal nicht wussten, was sie hätten tun sollen, nämlich mir das vorhin geforderte Papier ausstellen. Jedenfalls konnten wir nach 20 Minuten warten zum Schiff fahren, mich hat die Wartezeit fast 10 Dollar gekostet. Abends dann den Film „Midnight in the Garden of Good and Evil“ angeschaut, der ja in Savannah spielt. Und siehe da, in eben diesem vorhin besuchten Pub wurde auch eine Szene gedreht! Um Mitternacht war Auslaufen.



## Samstag, 22. Januar 2011

Morgens schon geregnet, aber bereits am Vormittag herrliches Wetter, wolbig, Windstärke 5 von Stb. achtern. Lange Gymnastik gemacht. Der Bootsmann hat mit einem Matrosen den Läufer des Bb.-Fallreeps repariert. Dieser war an einer Stelle schadhaft geworden und musste ausgebessert werden. Die Schadstelle war ganz nahe am Ende des Läufers kurz vor einer Kausch. Der Draht wurde mit der Flex gekappt, fachmännisch um die Kausch gebogen und dort fixiert. Danach wurde gekonnt ein Drahtspleiss gemacht und dieser ordentlich bekleidet. Kurz darauf war der Draht wieder an Ort und Stelle.



Wir fahren an den Bahamas entlang, keine Landschaft möglich, weil die Inseln nur knapp aus dem Meer kommen (max. 60 m ü. NN).

Um 16:00 Uhr haben wir den „Topic of Cancer“ oder „Wendekreis des Krebses“ oder nördlichen Wendekreis überschritten. Damit sind wir in den Tropen angelangt.

## Sonntag, 23. Januar 2011

Um 08:00 Uhr 21° C, leichter Wind um die 3 (max.) von Stb. achtern! Das war also die erste Sommernacht. Gut, dass der Wohnturm klimatisiert ist. Der schnelle Wetterwechsel strengt tatsächlich etwas an.

Während meiner Runden bin in den Mast gestiegen. Er ist nicht sehr hoch, nur etwa 20 m über Deck, aber der Blick





zurück auf die Aufbauten und über die Container hinweg ist schon beeindruckend. Sogar heute wird an Deck gearbeitet: unser Rudergänger war vorne auf der Back mit Ausbesserungsarbeiten beschäftigt.

Nach dem Mittagessen auf die Back gegangen und das erste zaghafte Sonnenbad genommen (ca. 25° C). Gleich drei fliegende Fische gesehen, später noch ganze Scharen davon. Sie sind aber schlecht zu fotografieren, weil sie so klein und schnell sind.

### Montag, 24. Januar 2011, kurz vor Kingston

Um 06:30 Uhr 25° C, leichter Wind um die 3 (max.) von Stb. achtern! Mittags 27° C. Nachmittags 15:00 Uhr Morant Point, der östlichste Punkt der Insel Jamaika, an Stb. querab. Schöner rot-weiß geringelter Leuchtturm, 35 m hoch, an einsamer Küste stehend.



Komme soeben aus der Kombüse. Der Cookie hat mir sein Reich gezeigt mitsamt den dazugehörigen Gefrier- und Kühlräumen. Er hat in seinem Heimatland in einem Hotel die Kochlehre gemacht und fährt seit acht Jahren zur See, zuerst auf einem Passagierdampfer, danach auf Containerschiffen. Bin ganz beeindruckt von der gut durchdachten Anlage ein Deck unterhalb der Kombüse. Und wie woanders auch: picobello sauber und aufgeräumt!

Abends Einlaufen in Kingston. Der Lotse lässt auf sich warten, und als er dann endlich an Bord war, fuhr er ein endloses Manöver, bis das Schiff am Pier war (22:00 Uhr). Gleich nach dem Festmachen mussten die Kräne auf Hafetrieb mit Verladebrücken nach außenbords geschwenkt werden. Dazu

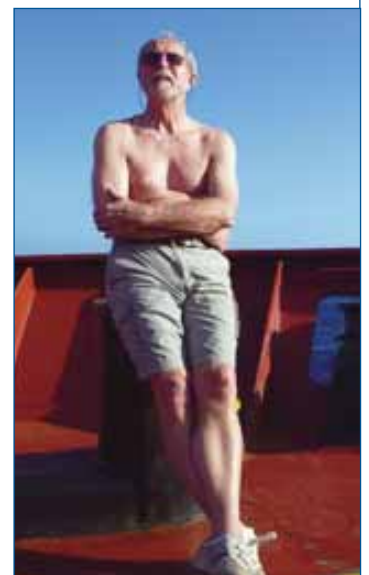
musste ich natürlich mit dem Matrosen „Tiger“ auf die Kräne steigen! Ganz schön hoch oben die Kanzel, und eng, und laut, und wackelig!

Kein Landgang möglich, ist auch nicht zu empfehlen wegen der angeblich hohen Kriminalität dort.

### Dienstag, 25. Januar 2011

Sehr dunstig heute. Um 08:00 Uhr ausgelaufen Kurs Manzanillo. Das ist ein neuer Hafen gleich neben dem Eingang zum Panama-Kanal, der zum Laden und Bunkern angelaufen wird. Gleich daneben geht es in den Panama-Kanal hinein.

Mittags 28° C. Soeben habe ich von der Brücke aus einen schönen Seevogel beobachtet, der sich auf die fliegenden Fi-



oben: Schöner Sonnenaufgang über Kingston/Jamaika.  
Mitte: Blick zurück auf Kingston nach dem Auslaufen.  
Fischer bei der „Arbeit“.  
Hein Seemann auf Ausguck.

sche spezialisiert zu haben scheint: er fängt sie im Flug! Der Vogel dürfte ein Tölpel sein, vielleicht auch etwas größer als jener, Oberseite schwarzbraun, Unterseite (Körper) weiß, Kopf schwarz, Schnabel weiß, taucht nicht ein beim Beutegriff.

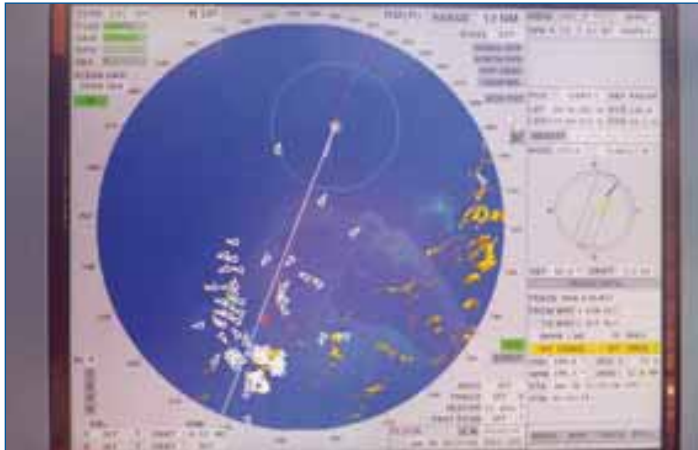
### Mittwoch, 26. Januar 2011, Ankunft Manzanillo

Welch ein riesiger, neuer Containerhafen. Vor dem Eingang zum Panama-Kanal herrscht ein großes Getümmel an Schiffen, viele liegen vor Anker. Ich habe mindestens 30 Schiffe auf einmal gezählt. Auf der elektronischen Seekarte kann man ja nachzäh-

len. Der Hafen ist vom Feinsten. *Wallenius* schickt seinen Auto-

transporter her, *Ever* hat ein eigenes Terminal. Aus dem Kanal kamen pausenlos Schiffe heraus. Heute Nacht ab 01:00 Uhr soll Auslaufen sein, das Schiff geht zunächst auf Reede vor Anker. Das passt, denn dann habe ich gutes Büchsenlicht zum Fotografieren, wenn es in die Schleusen geht. Ich war nochmals auf einem Containerkran, diesmal mit Foto-

apparat. Heute den ersten Fregattvogel gesehen und viele Pelikane. Zuhause ist es jetzt (20:00 Uhr Bordzeit) bereits Donnerstag.



oben: Die elektronische Seekarte mit dem „Tummelplatz“ der wartenden Schiffe vor der Einfahrt zum Panama-Kanal (spitze Dreiecke = Schiffe, gelbe Flecken = Regenschauer).  
Mitte: Ein EVER-Frachter vor dem firmeneigenen Terminal.  
unten: Blick hinauf in die Steuerkanzel eines bordeigenen Krans; der Drehkranz ist gut zu erkennen.

oben: Ein Autotransporter der Reederei Wallenius aus Schweden steuert seine Liegeplatz an.  
Mitte: Die Aidavita läuft abends aus nach Mexiko.  
unten: Blick aus der Steuerkanzel des Ladekrans hinaus auf das Vorschiff (nicht täuschen lassen: vor unserem Bug liegt noch ein anderes Schiff!).



## Panama-Kanal

Donnerstag, 27. Januar 2011

Heute ging es durch den Panama-Kanal. Um es vorweg zu nehmen: Oh, wie schön ist Panama! Wirklich. Die Stadt kommt zwar erst ganz zum Schluss in Sicht, sieht aber wie Klein-Hongkong aus mit den Bergen rings umher und den unglaublich vielen Wolkenkratzern. Es ist auch einer dabei, der aussieht wie der am Golf oder in Southampton oder Bremerhaven. Aber jetzt der Reihe nach.

Ganz früh am Morgen nach der Ladungsarbeit verlegte das Schiff auf Reede und ging Stb. zu Anker. Um 07:30 Uhr war der Lotse bestellt und er kam auch ziemlich pünktlich. Es ging mit langsamer Fahrt zwischen den Wellenbrechern hindurch in den Kanal hinein. Das Wetter war zwar nicht schlecht, es hat auch ein paarmal geregnet, aber es war schon wieder 27° C am Morgen und sehr schwül (mittags 32° C).



*Blick zur Stadt Colon. Trotz der schlechten Lichtverhältnisse kann man die Brandung an der Uferpromenade erkennen.*

Auf der Innenreede von Manzanillo bzw. Colon liegen viele alte Kümose aus europäischen Gewässern und warten auf bessere Zeiten. Einige von ihnen wurden zu winzigen Containerfrachtern umgebaut. Auch ein altes Walfangmuttersschiff liegt dort noch. Aber die beiden Häfen Manzanillo und Colon werden fast ausschließlich von den Containerschiffen angelaufen, und von Passagierschiffen: die *Aidavita* war da und ist gestern Abend Richtung Mexiko ausgelaufen; sie hatte die mexikanische Flagge am Signalmast gesetzt.

Die Vorbeifahrt an Colon wäre schön gewesen, man ist dem Land bzw. der Stadt sehr nahe, aber da ging eben einer der vorhin erwähnten Regenschauer gerade nieder.

Auf dem Kanal folgt ein Schiff dem anderen in einem Abstand von ca. 1 sm. Eine endlose Karawane. Kaum ist man an Colon vorbei, beginnt schon der Urwald zu beiden Seiten. Nicht lange, dann sind die Gatun-Schleusen in Sicht.

Die Festmachergang kommt an Bord und das Schiff nähert sich ganz langsam den Schleusen. Mit einem kleinen Ruderboot werden die Wurfleinen an Bord gebracht, mit denen die Stahltrossen von den Lokomotiven zum Schiff herübergeholt werden. Die Lokomotiven werden elektrisch betrieben, laufen auf zwei Gleisen mit einer Zahnschiene dazwischen.

Vorn und achtern ist je ein Schlepper damit beschäftigt, das

Schiff nach Lotsenanweisung zu ziehen oder zu schieben. Die Abgase dieser Schlepper gleichen die positive CO<sub>2</sub>-Bilanz der Lokomotiven leicht wieder aus!

Es dauert relativ lange, bis so ein riesiges Schiff sicher in der Schleusenkammer ist. Eine Schiffsseite ist Landseite und damit direkt an der Wand der Schleusenkammer, festgehalten von den Lokomotiven. Die andere Seite hat noch ca. 2,70 Meter Luft bzw. Wasser.

Unser Schiff trägt 12 Container nebeneinander, die maximale Schiffsbreite ist 13 Container (panamax oder panmax = maximale Schiffsbreite für den Panama-Kanal). Dann geht halt nur noch eine Handbreit drüber zwischen das Schiff und die Schleusenkammer.

Nach dem dreifachen Schleusengang unmittelbar hintereinander läuft man in den Gatun-See ein, der den Kanal mit Wasser versorgt. Anscheinend hat es ganz ordentlich geregnet die letzten Tage, denn es war kein Uferstreifen zu sehen. Der Urwald kam direkt aus dem Wasser heraus. Das Wasser ist mittlerweile hell olivgelb bis braun. Es fliegen allerhand Vögel durch die Lüfte wie Kormorane, weiße Seidenreiher, Fregattvögel, Geier und was weiß ich noch für welche. Auf dem Gatun-See kann man vielerlei Vogelstimmen hören.

Angeblich sollten auch Krokodile zu sehen sein, gemeint wären aber doch wohl eher Alligatoren. Ist egal, ich hab keine gesehen - vielleicht ist's auch nur eine Mär.

In der Nähe der Gatun-Schleusen kann man die Baustelle für die neuen Schleusen (Kammergröße ca. 50 x 500 m!) erkennen, d. h. man sieht eigentlich nur die riesige Sortieranlage, die das gebrochene Gestein nach Art und Größe separiert. Auf der Pazifik-Seite kann man die Baustelle der neuen Schleusen besser erkennen, man fährt daran entlang.

Nach langer Fahrtzeit durch den Dschungel, etwas unterbrochen vom Getöse einer Eisenbahn, die nur Kühlcontainer geladen hatte, kommt man an einem riesigen Felsen vorbei, dem „Cerro Gold“. Gleich danach fährt man unter der neuen Hängebrücke „Puente Centenario“ hindurch. Danach folgt die Pedro-Miguel-Schleuse mit einer Kammer. Nach etwa 2 sm kommt die Miraflores-Schleuse mit zwei Kammern. An Bb. liegt der gleichnamige Ort, in dem die Amerikaner ihre Kanalverwaltung hatten. An Stb. ist die schon erwähnte Schleusenbaustelle, die sich über mehrere Kilometer hinzieht.

Es folgt der Ort Balboa mit einem Container-Umschlagplatz und der „Bridge of the Americas“, einer Bogenkonstruktion aus Stahl. Gleichzeitig kann man bereits die Hochhäuser von Panama City zwischen den Bergen sehen.

Nach dem letzten Schleusengang (ca. 18:00 Uhr) gehen der Loste und die Festmacher von Bord.

Auf Reede liegen hier ebenso viele Schiff wie drüber auf der Atlantik-Seite und warten auf die Kanal-Passage.

Blaues Seewasser ist um das Schiff, das nun wieder allein seinen Weg finden muss.

Hinaus in den Großen oder Stillen oder Pazifischen Ozean! In knapp 12 Tagen werden wir Papeete erreichen.

Kanal-Beginn Nord (Atlantik): 9° 20' Nord – 79° 55' West  
Kanal-Beginn Süd (Pazifik): 8° 53' Nord – 79° 31' West



von oben:  
 Während eines heftigen Regenschauers nähern wir uns den Gatun-Schleusen. Die drei Schleusenammern sind je 302 x 33,5 m groß. Sie folgen unmittelbar hintereinander und heben uns insgesamt etwa 16,50 m in die Höhe (abhängig vom Stand der Gezeiten).  
 links und rechts: Einfahrt in die unterste Schleusenammern.  
 links: Blick nach oben unmittelbar nach der Einfahrt in die oberste Schleusenammern.  
 rechts: Blick zurück zum Atlantik. Das nächste Schiff folgt uns bereits und kommt sofort nach uns in die Schleuse.  
 unten: Die Baustelle der neuen Gatun-Schleuse (Größe einer Schleusenammern 500 x 50 m)



## Im Pazifik

### Freitag, 28. Januar 2011

Herrlichstes Wetter (um 08:00 Uhr)! 28° C, Windstärke 1–2, keine Schwüle mehr.



Die vor ein paar Tagen beschriebenen Seevögel, die fliegende Fische im Flug fangen, sind doch Töpel; morgen kommen wir an den Galapagosinseln vorbei, vielleicht erkenne ich einen der dort vorkommenden blaüfüßigen Töpel.

Ich habe heute Abend angefangen, den Fischdampfer zu bauen. Um das Unternehmen gelingen zu lassen, habe ich den Chief Engineer gebeten, mir einige Klötzchen aus Metall anzufertigen, um manchmal einzelne Bauteile fixieren oder beschweren zu können (siehe Seite 56).



Mittlerweile hat sich eine schöne Routine im Tagesablauf eingespielt. Auf See ist das Leben so einfach und geregelt. Mir bleibt natürlich der ganze Tag zu 24 Stunden zur persönlichen Verfügung, was das Leben noch einfacher macht. Meistens bin ich nach dem Frühstück unterwegs, um meine Runden zu absolvieren. Dann bleibe ich noch auf der Back, wenn die Seeleute Smoko haben. Diese 20 Minuten Ruhe, ohne Motorengeräusche, nur Wind und Wellen, ab und zu das Gequake der Töpel im Mast, das ist genau das, was meine Gedanken und Gefühle ins Schwärmen bringt. Wie weit ist doch der Alltag entfernt . . . tausende von Seemeilen in echt, hunderttausende gefühlt.

### Samstag, 29. Januar 2011

Wetter wie gestern, 28° C, Windstärke 1–2, 5/8 bedeckt. Heute habe ich mir einen Allerwelts-Plastik-Gartenstuhl auf die Back gestellt. Ich verspreche mir davon einen etwas gemütlicheren Aufenthalt dort vorne. Vom Bootsmann bekam ich eine ca. 2 Faden lange Flaggleine, in die ich in beide Enden einen Augspleiss gemacht habe, um den Stuhl festflaschen zu können. Kaum war ich damit fertig und schaute wieder einmal über die Verschanzung, schwamm doch glatt eine Meeresschildkröte vorbei! Und wieder keine Kamera dabei!

Es gäbe ja noch mehr Lebewesen zu fotografieren, z. B. die blaüfüßigen Galapagos-Töpel. Deren Füße konnte ich bisher noch nicht sehen, aber deren blaue Schnäbel schon; deshalb sind sie auch im Flug leicht zu erkennen. Diese haben anscheinend die anderen Töpel „übertöpel“ - will heißen verjagt - denn jene sind nicht mehr da. Hauptsache, sie haben alles vollgesch...  
Fliegende Fische jagende Töpel habe ich oft versucht zu fotografieren, leider stets ohne Erfolg. Beide sind einfach zu schnell, dazu bewegt sich der Bug auf und ab (zwar sanft) und der Fahrtwind verhindert, die Kamera ruhig zu halten. Deshalb habe ich es aufgegeben und warte ab sofort auf die nächste Schildkröte.

Vielleicht stellen sich ja wieder einmal einige Delfine ein? Nachmittags war Besuch beim Friseur angesagt. Der Messman oder Steward alias Ali Baba hat mir die Haare geschnitten. Gar nicht 'mal so schlecht! Na ja, auf See sieht mich eh niemand, und es wächst ja alles wieder nach.



Heute Abend steigt eine große Grillparty für die gesamte Mannschaft. Auf dem Achterdeck haben Cookie und Ali Baba Tische gedeckt und Stühle aufgestellt sowie die Grills (Grillen?) eingeheizt. Jede Menge herrlichster Spieße wurden vom Koch in der Kombüse vorbereitet, dazu Salate aller Art, Folienkartoffel usw. Bier gab's jede Menge,

dann Fruchtsäfte, Cola, Rotwein und den unvermeidlichen Ballantine's. Um 18:00 Uhr war Beginn, und alle haben sich die Bäuche vollgehauen! Wie herrlich unkompliziert das alles abliefe! Ende war gegen 22:30 Uhr. Zu fortgeschrittener Stunde verlief sich das Gespräch in alkoholseligem Geschwätz – wie halt immer und überall.

### Sonntag, 30. Januar 2011

Wetter wie gestern. 27° C, Windstärke 2–3, 4/8 bedeckt. Weiter am Fischdampfer „Nürnberg“ gebaut. Die größeren Teile sich schon gemacht - so etwas geht ja relativ schnell, selbst wenn man pro Tag nur wenige Einzelheiten fertig macht. Die Metallklötzchen bewähren sich bestens!

Wir nähern uns jetzt dem Äquator. Unser Kurs ist 254° oder etwa West zu Süd, d. h. wir werden die Linie in einem flachen, schleifenden Schnitt kreuzen. Hoffentlich lässt der Kapitän noch ordentlich nach Bb. drehen, sonst schneidet der Bug nicht durch! Der Äquator ist hier im Pazifik ein ca. 2 Faden breites Messingband, und das ist ganz schön stabil! Die See ist ruhig, man könnte daher das Band gut ausmachen, wenn das Schiff einen ordentlichen Fockmast besäße und dieser auch mit einem Ausguck besetzt wäre. Nur gut, dass der Bug unseres Schiffe frisch geschliffen ist, da wird's schon klappen. Sonst müssten wir einen neuen Anlauf nehmen.

# Grill Party



*Bilder von der Grill-Party im Pazifik: Links untereinander die Mannschaft aus Myanmar, rechts oben der Chief Engineer Fred Hartwig und ich, darunter der 2<sup>nd</sup> Engineer und unser Kapitän (vorne).*

## Montag, 31. Januar 2011

Wetter fast wie gestern! Morgens 25° C, Windstärke 1–2, 6/8 bedeckt.

Um 04:00 Uhr wurde der Äquator mühelos auf 102° 30' W überquert, kein Rucken oder Zucken ging durchs Schiff – wir sind auf der anderen Seite der Erde. Kein Neptun hat uns begrüßt, und es gab auch keine Äquatortaufe – schade. Wir hätten bestimmt ein paar Täuflinge unter unserer Mannschaft gehabt . . .

Ich lese gerade das Buch „Die Herren der Container“ von Erik Lindner. Höchst interessant, flüssig zu lesen und sehr gut verständlich, dabei umfassend informierend; sehr empfehlenswert, besonders für Landratten mit Geld!

Es ist schon erstaunlich, was sich in einzelnen Containern hier an Bord versteckt: da ist einer vollbeladen mit italienischer Eiscreme unterwegs nach Neuseeland, dabei muss er ständig auf minus 28° C gekühlt sein! Er steht irgendwo in den Katakomben. Dort ist es aber ungefähr plus 28° C! Auf diesen Container wird besonders geachtet, damit dessen Kühlaggregat auch tapfer läuft bis ans Ziel.

## Dienstag, 1. Februar 2011

Wetter fast wie gestern! Morgens 24° C, Windstärke 2–3, 3/8 bedeckt.

Von der Back aus konnte ich soeben meinen ersten Hai in freier Wildbahn beobachten! Leider ist für derartige Tierbeobachtungen unser Schiff viel zu schnell, auch wenn es „nur“ 18 kn läuft, d. h. in der Minute 556 m oder ca. 23 sec je Schiffslänge von 210 m – kaum zu schaffen, wenn die Kamera in der Hosentasche steckt. Der Hai war etwa mannsgroß, Oberseite ganz dunkel blaugrau, Rückenflosse nicht aus dem Wasser kommend, vorne rund.

Kurz darauf kommt ein kleiner Vogel in Sicht, etwas größer als eine Rauchschnalbe und auch in der Farbe ähnlich, war aber bestimmt eine der vielen Arten von Seeschnalben. Und das so ziemlich in der Mitte zwischen Galapagos und Tahiti und im Umkreis von 2500 sm keine größere Insel!

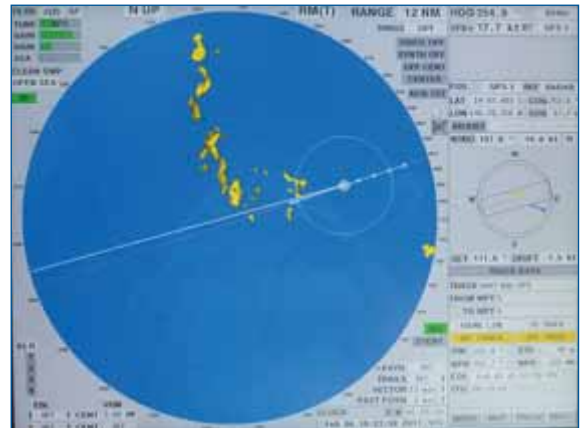
### Mittwoch, 2. Februar 2011

Morgens 24° C, Windstärke 2–3, 3/8 bedeckt. Herrlich hier in der Südostpassat-Region, jeden Tag das gleiche Wetter. Kein Wunder, dass die Seglermatrosen sich in diese Gegend gesehnt haben nach der Kap-Horn-Umrandung. Alle Tampen konnten belegt werden und brauchten tagelang nicht mehr angefasst zu werden. Die Segel standen voll, und oftmals hätte man sogar das Ruder festlaschen können, so beständig schön ist hier das Wetter. Uns beschert die Passat-Drift 1 kn zusätzlich, sodass das Schiff bei 72 U/min leicht seine 18 kn läuft und dadurch Sprit spart. Der in Australien wütende Zyklon „Yasi“ wird uns nicht erreichen. Noch sind es ja 3000 sm bis Australien, also etwa so weit wie von Nordnorwegen bis Sizilien.

### Donnerstag, 3. Februar 2011

Morgens 24° C, Windstärke 2–3, 1/8 bedeckt. Nachmittags kam ein Fischerboot in Sicht mit Kurs Ost . . . wo wollte der wohl hin? Vor seinem Bug waren 2500 sm Pazifik! Das kleine Achterdeck war vom Fischnetz gefüllt, das konnte man von 2 sm Entfernung gut sehen.

*links: So sieht ein heranziehender tropischer Regenschauer in natura aus, rechts auf den Radarschirm erkennt man ihn als gelbe Flecken.*



Abends ein Regenschauer weit achteraus an Stb. Nach meinen Runden noch eine kleine Schule von Delfinen gesehen, ca. zwölf Tiere. Sie entfernten sich bereits vom Schiff und waren nicht mehr nach ihrer Art zu erkennen.

Heute mit Fred den Film „Das Leben der anderen“ angeschaut. Danach über den Film gesprochen. Dabei hat er seine persönlichen Erfahrungen mit der Stasi erzählt. Die Stasi hat ihm sein Seefahrtsbuch für acht Jahre (bis zur Wende) entzogen. Der Grund dafür: Auf jedem Schiff der DDR-Handelsflotte musste eine Gewerkschaftsvertretung sein. Er war als Ingenieur der Vorsitzende eines solchen Komitees. Nun aber stellte sich heraus, dass keines der Mitglieder gleichzeitig Parteimitglied war. Das durfte nun 'mal nicht sein. Als obendrein bei einer Liegezeit des Schiffes in Hamburg ein Matrose „rüber gemacht“ hatte, wurde er dafür verantwortlich gemacht und mit Entzug des Seefahrtsbuches bestraft. Er erzählte auch, dass er daraufhin einen Ausreiseantrag stellen wollte. Er tat dies aber dann doch nicht, weil sein Schwiegervater, der Fregattenkapitän bei der DDR-Marine war, zu ihm sagte, wenn er den Antrag stellte, wäre die Karriere des Schwiegervaters zu Ende und seinem Bruder wäre ebenfalls das Seefahrtsbuch entzogen worden.

In den acht Jahren ohne Seefahrtsbuch konnte Fred auf dem stationären Ausbildungsschiff *Georg Büchner* in Rostock als Technischer Leiter arbeiten.

### Freitag, 4. Februar 2011

Morgens 25° C, Windstärke 2, 8/8 bedeckt, aufklarend. Die Transportkiste für den Fischdampfer gebaut. Den Roman „Sons and Lovers“ von D. H. Lawrence zu lesen begonnen (auf englisch).

### Samstag, 5. Februar 2011

Morgens 27° C, Windstärke 3, 3/8 bedeckt. Heute um ca. 05:00 Uhr im Abstand von 60 sm an den Marquesas-Inseln vorbei gefahren. Leider keine Sicht darauf gehabt, weil es noch zu dunkel war. Außerdem wäre die Distanz eh zu groß gewesen, obwohl die südlichste der Inseln – Fatu Hiva – immerhin 960 m aus dem Meer ragt.

### Sonntag, 6. Februar 2011

Morgens 27° C, Windstärke 3, Himmel 7/8 bedeckt. Heute Morgen ging ein heftiger Regenschauer nieder. Hoffent-

lich ist es morgen wieder schön, denn da möchte ich ausgiebig an Land gehen! Nachmittags wurden aus dem einen Regenschauer mehrere, es wurde 8/8 bedeckt, und es kühlte auf 24° C ab! Dafür habe ich, als ich auf die Brücke kam, gegen 14:00 Uhr einen Schwertwal gesehen! Ich meine, es muss ein männliches Tier gewesen sein, denn die lange gerade Rückenfinne stand senkrecht in die Höhe. Vom Rücken des Tieres konnte man ein gutes Stück vor und hinter der Finne sehen, insgesamt etwa 4 m Länge bei 1 m Finnenhöhe. Der Zweite hat ihn auch gesehen, und ich flitzte wie ein geölter Blitz in die Kabine, um die Kamera zu holen. Aber vergebens und zu spät. Wenn die Schwertwale für ein Viertelstündchen wegtauchen, legt unser Schiff bei derzeit 18 kn eine Strecke von 4,5 sm oder 8,3 km zurück. Und wer weiß, wo die Burschen wieder auftauchen. Um 16:00 Uhr im Abstand von jeweils ca. 10 sm zwischen den nordwestlichsten Atollen des Tuamotu-Archipels – Mataiva (Stb.) und Tikehau (Bb.) – hindurch die Ansteuerung von Paapeete eingeleitet. Man konnte, nachdem der Regen abgezogen war, ganz gut die Hula-Mädchen am Strand tanzen sehen mit ihren Baströckchen und den Blumenkränzen um den Hals . . .



## Papeete – Lautoka

Montag, 7. Februar 2011



*Papeete im Morgengrauen - unser Schiff befindet sich gerade noch außerhalb des geschützten Hafens.*

Um 06:00 Uhr Einlaufen in Papeete, um 07:00 Uhr Schiff fest, sofort Beginn der Ladungsarbeiten mit eigenem Geschirr. Es regnet häufig und heftig.

Die Container-Plätze sind voller Pfützen mit schwarzem Wasser vom Abrieb der Gummireifen der Container-Transporter an Land. Da heißt es aufpassen beim Landgang!

Ich bin auch gleich um halb 9 mit meinem Macbook unterm Arm an Land und hab als erstes ein Internet-Café gesucht. Nur so ein Cyberspace gefunden. Leider kann ich keine Mails mehr versenden, weiß der Teufel, warum, empfangen schon. Ich bin zum Geldautomaten, um nachzufassen, aber vergeblich! Keiner der vielen Automaten, die ich probiert habe, wollte meine Scheckkarte oder Kreditkarte akzeptieren. So habe ich halt meine letztes Bares gegen Polynesisches Franc getauscht, um wenigstens die paar Sachen kaufen zu können, die ich für den Modellbau benötige.

Es gibt hier schöne schwarze Perlen, Zuchtperlen, die aber furchtbar teuer sind. Sie sind auch so regelmäßig rund, dass sie einen sehr großen künstlichen Kern enthalten müssen, und praktisch nur aus einer ganz dünnen Haut Perlmutter bestehen. Da habe ich es bleiben lassen, welche zu kaufen.

Die Stadt ist ja ganz hübsch, sehr auf Touristen ausgelegt; deshalb auch die hohen Preise für die Perlen? Man sieht viele Einheimische mit ihren Auslegerbooten und Kanus auf dem Wasser, allerdings zu sportlichen Zwecken.

Die Menschen sind wie auch in den USA völlig falsch ernährt und deshalb unglaublich fett, Männer wie Frauen. Nur selten sieht man ein wirklich hübsches Mädchen – wie schade.

Man könnte schön flanieren, wenn es das Wetter zuließe, denn

am Ufer entlang sind schöne Grünanlagen, in denen recht exotische Blumen und Sträucher blühen. Dazwischen sieht und hört man völlig unbekannte Vögel. Das Schiff sieht von der Stadt aus betrachtet so nahe aus, ist aber doch einen dreiviertelstündigen Fußmarsch entfernt. Hinter dem Schiff sieht man manchmal die Insel Moorea, die sehr schön sein muss. Die Fährverbindung dorthin ist sehr gut und nicht teuer – aber bei dem Wetter . . .

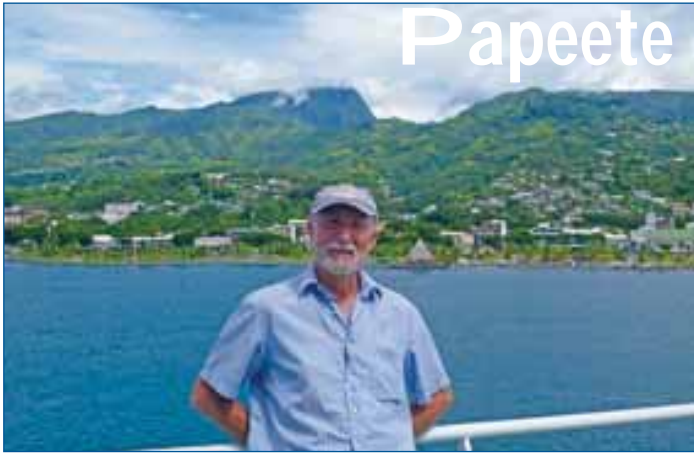
Der Container-Terminal fasst nur zwei Schiffe von der Größe des unseren. Es gibt nur drei riesige mobile Kräne, deshalb wird mit eigenem Geschirr geladen und gelöscht. Das dauert zum einen länger als mit den Containerbrücken, und zum anderen bekommt das Schiff mit jeder Hiev eine leichte Schlagseite nach Land zu und richtet sich wieder auf, wenn die Hiev mittschiffs abgesetzt ist. Es wird bis 22:00 Uhr gearbeitet.

Die einen Docker (an Land) müssen die automatischen Verriegelungen (Twist Locks) in die Unterseite der Container stecken oder von dort entfernen. Die anderen Docker (an Bord) müssen auf den Containern herumlaufen und die neu an Bord kommenden mit der Hand in Position bringen, damit sie der Kranführer genau passend absetzen kann.

Wohl einer dieser Docker hat unsere Vakuum-Toiletten benutzt und etwas hinein geworfen, das da nicht hingehört hätte.

Jetzt sind sie schon seit Stunden verstopft! Nur noch im Hospital und in der Maschine sind je eine Toilette zu benutzen. Die „Kellerkinder“ bemühen sich sehr, die Verstopfung ausfindig zu machen und die Leitungen wieder frei zu bekommen. Hoffentlich schaffen sie es bald!





# Papeete



*von oben nach unten: Blick von der Stb.-Brückenock auf Papeete. Ausschnitt aus der Promenade. Die französische Marine zeigt Flagge. Ein wohlgenährter Staplerfahrer.*



# Tahiti



*von oben nach unten: Der Liegeplatz unseres Schiffes ist weit entfernt von der Stadt. Ausschnitt aus der Promenade. Blick auf Moorea. Eine Schar Paddler in ihren Auslegerbooten.*



## Dienstag, 8. Februar 2011

Auch das heutige bessere Wetter konnte mich nicht dazu bewegen, nochmals an Land zu gehen. Zu weit ist der Weg. Hinzu geht's ja, Daumen hoch, und schon hält einer mit dem Auto an und nimmt einen zur Stadtmitte mit. Aber zurück ist es schwieriger, wer weiß schon, wo all die Autos hinfahren. Da muss man die ganze Strecke gehen, ca. 3/4 Stunde oder mehr, und das bei dem unsicheren Wetter! Einmal nass werden langt! Um 17:00 Uhr war Auslaufen. Leider wieder heftiger dichter Regen, die Insel Moorea liegt an Bb. Sie wäre so schön anzuschauen, sie hat so bizarre spitze Gipfel, so grüne Abhänge und ist kaum besiedelt. Ich musste mit heftigen Gemütsregungen an James Cook denken, der mit seinem Schiffchen, das man auf unserem Schiff leicht quer an Deck stellen könnte, von England hierher segelte und eine wunderschöne Seekarte anfertigte. An der Küste von Moorea sind nur wenige Häuser zu erkennen, ab und zu steigt Rauch auf, man kann sich leicht 250 Jahre zurückversetzt fühlen. Tahiti dagegen ist dichter besiedelt, um die ganze Insel läuft eine Straße. Sie ist die Hauptstadt des kleinen Archipels und bietet alle Vor- und Nachteile einer Stadt. Die Insel ist beinahe zweigeteilt wie eine Acht: der Hauptteil mit der Stadt hat als höchste Erhebung den Mont Orohena mit 2241 m, der Mont Roonui auf dem kleineren Teil ist 1332 m hoch.



oben: Am Abend sind wir an der Nordküste von Moorea vorbei gefahren. Deutlich zu sehen über die Cook's Bay hinweg: der Sommet „Tohiewa“ mit 1207 m Höhe.  
unten: Ausschnitt aus der Seekarte mit unserer Kurslinie am oberen Rand.

Unser Kurs für die nächsten 4 Tage ist jetzt 270° oder West. Das Ziel ist Lautoka, Fiji.

## Mittwoch, 9. Februar 2011

Morgens 25° C, Windstärke 4–5, NO, 8/8 bedeckt, zeitweise heftigster Tropenregen.

## Donnerstag, 10. Februar 2011

Morgens 25° C, Windstärke 3–4, NNO, 8/8 bedeckt. Während der vergangenen Nacht prasselte ein derart heftiger Tropenregen hernieder, dass das Regenwasser über die Decksbegrenzung hinaus nach unten stürzte, weil die Speigatten die Wassermassen nicht mehr schlucken konnten.

## Freitag, 11. Februar 2011

### Entfällt wegen Überschreitung der Datumsgrenze

Die Datumsgrenze verläuft theoretisch auf dem 180. Längengrad. Sie wird allerdings im Pazifik an die geografischen Gegebenheiten angepasst (Insel und ähnliches, siehe Routenkarte). Auch sie besteht, wie der Äquator, aus einem breiten Messingband, das aber in der Mitte ein großes Maul hat. Mit diesem frisst es einen Tag auf, wenn man von Osten kommend hinüber will. Allerdings spuckt es auch einen Tag extra aus, wenn man von Westen her kommt.

Streng genommen läuft das Band um den ganzen Erdball, aber im Englischen Kanal ist es bereits dermaßen zerfleddert, dass nur noch ein kurzes Stück davon übrig ist. Dieses Stück Band kann man in Greenwich als Nullmeridian besichtigen. Viele Teile davon sind allerdings von Haus aus unsichtbar, unter der Antarktis z. B., oder am Nordpol, ebenso in Afrika.

Nun, unser Bug ist immer noch scharf geschliffen, da dürfte die Durchtrennung der Datumsgrenze keine Schwierigkeiten machen – wollen wir hoffen!

## Samstag, 12. Februar 2011

Morgens 27° C, Windstärke 2, NzO, 6/8 bedeckt, nachts heftigster Tropenregen.

Die Überschreitung der Datumsgrenze verlief, wie nicht anders zu erwarten, völlig problemlos. Leider war wegen des heftigen Regens nichts vom Messingband zu sehen.

Wir nähern uns allmählich den Fiji Islands oder Fidschi-Inseln. Die Ansteuerung von Lautoka geht mitten durch die der Hauptinsel vorgelagerten kleinen Inseln hindurch. Ich wünsche mir sehr, dass ich dort ein paar schöne Fotos machen kann. Leider sind meine Aufenthalte auf der Brücke nur noch von kurzer Dauer, weil die beiden Offiziere aus Myanmar ununterbrochen Musik hören. Der Dritte hat immer sehr laute und aggressive westliche Musik, der Zweite hört permanent „volkstümliche“ Musik aus seinem Heimatland. Diese ist zwar nicht laut, aber der Gesang dabei ist wie aus Gummi, immer müssen sich die Sänger zum nächst höheren Ton hinaufziehen. Dabei werden sie von einer einsamen Geige begleitet, die ebenfalls solche Schwierigkeiten hat, den nächst höheren Ton zu erreichen. Eine Viertel- oder Halbestunde kann man es schon aushalten – aber eine ganze Wache . . . ?

Endlich scheint sich das Wetter bessern zu wollen! Gestern Abend gab es bereits einen sehr schönen Sonnenuntergang,





*Hauptaufgabe des Matrosen Jimmi ist die laufende und regelmäßige Kontrolle der „Reefer“ oder Kühlcontainer. Egal, ob sie hoch oben an Deck (oben links) oder tief unten in den Katakomben (oben rechts und unten) gestaut sind: Jimmi findet sie alle!*

und heute Morgen schien wieder die Sonne. Leider sind noch immer viele Wolken am Himmel. Die nächtlichen Regengüsse wecken mich jedes Mal auf, so stark rauscht es an Deck. Das hat allerdings den großen Vorteil, dass das Schiff so sauber gewaschen ist, dass man barfuß laufen könnte.

### Sonntag, 13. Februar 2011

Morgens 25° C, Windstärke 2, NNO, 4/8 bedeckt. Am liebsten sitze ich vorne auf der Back. Wenn die Besatzung da nicht gerade arbeiten muss, ist es so ruhig dort. Man hört kein Motorengeräusch mehr, nur der Wind pfeift sein Liedchen, und die Wellen am Bug singen dazu. Manchmal grummelt das Schiff, wenn eine Welle langsam von achtern aufläuft, das Vorschiff hoch hebt und es dann tief ins Meer zurück sinken lässt. Zu sehen gibt es leider nicht viel, aber beständig ist das Auge bestrebt, etwas zu entdecken. Meist ist der Horizont eine gerade Linie, die Meeresoberfläche dem Wind entsprechend mit Wellen belebt. Oftmals zeigen sich fliegende Fische, selten zeigt sich ein Seevogel, viel seltener ein anderer Meeresbewohner. Einzig der Himmel ist jeden Tag anders. Und die ewige Sehnsucht (wonach?), die mich

nach vorne treibt, ist heute stark und morgen schwach. Die letzten Nächte waren alle von schlechtem Wetter mit starker Bewölkung geprägt, deshalb habe ich bis heute das Kreuz des Süden noch nicht entdeckt, obwohl ich wüsste, wie es am Firmament zu finden wäre. Mittags steht die Sonne senkrecht über uns und abends geht sie tief im Südwesten unter. Was wohl der Mond tut? Ich hab ihn lange schon nicht mehr gesehen.

Endlich ist der Horizont wieder von Inseln belebt! Gegen 13:30 Uhr zwischen den Inseln Navau Island (192 m hoch) im NW und Lakeba (218 m hoch) im SO jeweils im Abstand von ca. 7 sm hindurch in die Nähe der Hauptinsel Viti Levu der Fiji-Inseln gekommen. Viti Levu ist ca. 80 sm O-W und 60

sm N-S groß. Die höchste Erhebung ist der Natalaidovukula mit 1173 m. Lautoka liegt an der NW-Seite der Insel. Die Ansteuerung ist sehr anspruchsvoll, denn das Wasser ist seicht und voller Riffe. Für morgen früh um 04:00 Uhr ist der Lotse bestellt, um 08:00 Uhr sollen wir fest sein.

Mit dem Chief Engineer habe ich heute den CO<sub>2</sub>-Raum besichtigt. Dieser Raum ist ganz im Heck des Schiffes untergebracht. Er enthält 170 Flaschen zu je 80 l Volumen mit 53,6 kg CO<sub>2</sub>-Gas gefüllt, Gewicht je gefüllte Flasche 140 kg. Jede Flasche ist an ein ausgeklügeltes Alarmsystem angeschlossen, das über Rauchmelder sofort Alarm auslöst und den betroffenen Raum mit CO<sub>2</sub>-Gas füllt, um das dort aufkeimende Feuer zu ersticken.

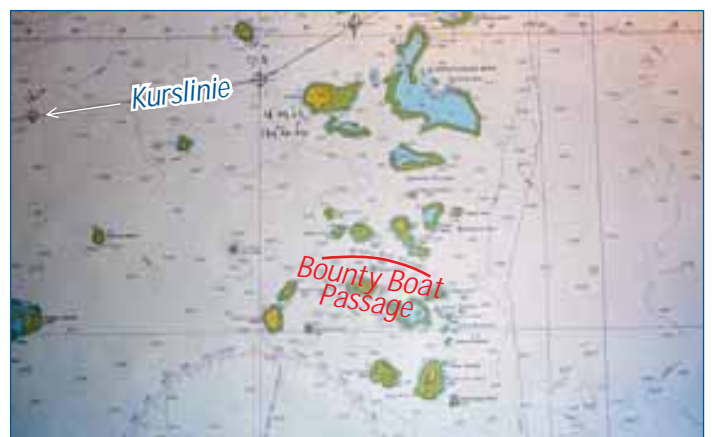
### Montag, 14. Februar 2011

Morgens 27° C, Windstärke 2, NO, 2/8 bedeckt, herrlicher Sonnenaufgang (siehe Umschlagbild).

Seit 08:00 Uhr ist das Schiff fest. Der Hafen ist so klein, dass die Anlegestelle für unser Schiff zu kurz ist! Es können nur zwei Schiffe gleichzeitig abgefertigt werden. Und sofort begannen die Ladungsarbeiten.

Morgen Nachmittag ist erst auslaufen! Vielleicht ergibt sich eine Gelegenheit zum Schwimmen . . .

Diese Gewässer hier um die Inseln sind voll von Erinnerungen an die Royal Navy des 18. Jh. Eine Durchfahrt zwischen kleinen Inseln heißt „Bounty Boat Passage“, sonst heisst alles hier einfach und allgemein „Bligh-Waters“ nach dem Kapitän William Bligh von der „Bounty“. Sehr geschichtsträchtige Gegend!





*Im Hafen von Lautoka, Fiji*

### Dienstag, 15. Februar 2011

Es ist schon ein Graus mit uns Menschen. Wie abhängig wir uns freiwillig machen von so vermeintlich schönen und nützlichen Dingen wie Internet, E-Mail, Kreditkarten etc. Wehe, eines dieser goldenen Kälber muht nicht richtig. Und wenn man obendrein aus Mangel an Verwendung auch noch seine Geheimzahl für die Scheckkarte vergisst, so wie ich, ist das Ende der Zivilisation sofort und unerbittlich erreicht.

Niemand gibt dir Geld, außer dem Geldautomaten. Der wiederum braucht die Geheimzahl, und wenn du die nicht hast, bekommst du kein Geld, und schon beginnt der Teufelskreis usw. usf.

Meist kann man ja in den Geschäften mit Kreditkarte bezahlen, leider nicht auf dem Postamt von Lautoka! Jetzt sitze ich wieder an Bord mit meinem Brief.

*Im CO<sub>2</sub>-Raum*



Nicht nur heute, sondern in jedem Hafen beobachte ich gerne den Containerumschlag. Wie reibungslos das alles funktioniert! Leider bin ich noch nicht hinter dessen Geheimnis gekommen. Das Zauberwort heisst vermutlich „Container-Logistik“. Man sieht nur die Lastwagen, die die Container bringen bzw. holen. Man sieht die riesigen Gabelstapler, die die Container von a nach b fahren, man sieht die großen Kräne und Verladebrücken, die die Container auf das Schiff heben bzw. von dort holen – aber wer sagt all den Menschen, die mit den Containern beschäftigt sind, wann was zu tun ist, damit das alles korrekt abläuft?

Zwar hat jeder Container seine individuelle Code-Nummer wie CMAR 938572 3 45G1, aber woher erfährt der Staplerfahrer in Lautoka, was er mit diesem Container zu tun hat? Fragen über Fragen – Antworten gibt's nur auf „pidgin English“.

Die Kehrseite der ganzen Containerisierung ist der ungeheuer Energie- und Landfraß, der damit unaufhaltsam einher geht. Wie viele Quadratkilometer Land wurden schon für Containerumschlagplätze weltweit geplant, betoniert und asphaltiert? Wie viele Kubikkilometer Meeres- oder Flussboden werden ausgebaggert für die immer größer werdenden Containerschiffe? Wie viele Kraftwerke wurden schon gebaut, um die Container-Terminals mit elektrischem Strom zu versorgen?

Wie viele Tausend Tonnen Dieseltreibstoff werden jede Stunde zu stinkendem Rauch verwandelt?

Wie viele Tausend Lastwagenreifen werden täglich weltweit auf den Straßen zu Staub zerrieben?

Wie viele Kilometer Autobahnen werden jeden Tag gebaut, um den Verkehr abwickeln zu können, und wie viele Kilometer Eisenbahnstrecken?

Wie viele Schiffe fahren ununterbrochen über die Weltmeere? Woher kommen die Schiffe, woher kommt der Stahl, aus dem sie gebaut sind?





*Unser Schiffsrumpf ist um gut 40 m länger als die Kaianlagen von Lautoka!*



*Eine kleine idyllische Urlaubsinsel liegt dem Hafen direkt gegenüber.*

Und der Effekt des ganzen? Dass wie hier in Fiji die Straßen in einem derart unbeschreiblich schlechten Zustand sind, kommt u. a. auch von den Containern, nicht nur von der Regenzeit. Das Geld, das mit dem Containerumschlag verdient wird, kommt offenbar nicht immer dort hin, wo es wirklich benötigt würde: zur Infrastruktur und zur Entstehung von Arbeitsplätzen; denn wie überall ist auch bei der Containerisierung der Mensch gleichzeitig der größte Feind jedes daran beteiligten Unternehmers: auf den Schiffen Mini-Mannschaften, in den Häfen nur wenige Staplerfahrer (in Zukunft wohl niemand mehr), in den Büros nur noch wenige Leute.

### **Dienstag, 15. Februar 2011**

Die Erde ist nun zur Hälfte umrundet – wenigstens den Längengraden nach; der zurück gelegten Strecke nach sind wir schon weiter, nämlich 12 926 sm oder 23 939 km.

Die Menschen in Lautoka sind so freundlich, immer sagen sie sofort zu einem „Bula, bula“, was so viel wie Hallo oder Servus oder Grüß Dich heißen soll. Die Stadt selbst macht einen sehr ärmlichen Eindruck, hat kein richtiges Zentrum und zieht sich die Hänge hinauf. Alle Religionsgemeinschaften haben ihren eigenen Feiertag, gestern war der der Moslems. Außer dem Containerumschlag arbeitet eine riesige Holzschnitzelanlage hier. Diese produziert aus Plantagenkiefernholz die Schnitzel für die japanische Papierindustrie.

Unsere Myanmari haben sich in dem kleinen Fischereihafen ein Bündel exotischer Fische gekauft. Der Cookie hat davon

eine Fischsuppe fabriziert, und diese durfte ich probieren: Verdammt scharf, aber gut! Beim ersten Löffel dachte ich, mir brennt's die Kehle weg, aber es ging dann schon.

Um 12:00 Uhr war Leinen los, und der Lotse, der uns herein gebracht hatte, brachte uns auch wieder aufs offene Meer zurück. Das war ein äußerst kultivierter, sympathischer schlanker Mann, vielleicht 5 Jahre jünger als ich, mit einem sehr gepflegten Englisch und mit dem man sich – wenn er gerade Zeit hatte – über Gott und die Welt unterhalten konnte.

Um 14:00 Uhr ging er wieder von Bord, die Reise nach Noumea begann. Die Vorbeifahrt an Fiji war wunderschön (siehe nächste Seite), ich hab mehrere schöne Fotos gemacht und auch einen Film gedreht, leider etwas wackelig wegen des Windes und den Schiffsbewegungen.

Heute Nacht wurde die Uhr um 2 Stunden zurück gestellt!

### **Mittwoch, 16. Februar 2011**

Schönes Wetter, um 08:00 Uhr 29° C, Windstärke 3–4, schwül. Ein wunderschöner Sonnenaufgang heute, trotz Regenschauer! Der hat uns dafür einen Regenbogen beschert. Mittags an der Insel Aneityum oder Anatom, 852 m hoch, zu Vanuatu gehörend, in 16 sm Abstand an Stb. vorbeigefahren, keine Sicht. Es ist so warm, dass jeder Regenschauer willkommen ist. Er kühlt das Deck ab, so dass man darauf barfuß im Regen tanzen kann wie das Rumpelstilzchen oder besser der Klabautermann. Jetzt sind schon derart viele Tage mit tropischem Wetter vergangen, dass ich mir nicht mehr vorstellen kann, wie es wohl

*Landgang in Lautoka vor dem Regenguss . . .*



*. . . und danach!*





# Noumea



*Blick über Noumea, Neu-Kaledonien*



*Blick zurück zu unserem Schiff – wer sieht's?*



*Ein hübscher Pavillon und ein noch hübscheres Marmormädchen auf der „Place des Cocotiers“ in Noumea*



*Es gibt schon hübsche echte Mädchen in der Südsee . . . die beiden arbeiten im Container-Terminal von Noumea (Mütze!).*

## Donnerstag, 17. Februar 2011

Bereits morgens um 06:00 Uhr war das Schiff fest in Noumea. Um halb 9 bin ich schon an Land. Am Terminal lag ein großer Passagierdampfer aus London, der gerade seine 2700 Passagiere ausspuckte. Wieder viele fette Menschen. Großes Getöse mit Trommeln und Gesang sowie Tänzer und Tänzerinnen in Baströckchen für die Touris.

Im dortigen Café Geld getauscht, Briefmarken gekauft und Internet bzw. Mail probiert. Internet geht, Mail nicht. Dann ab in die Stadt und Postkarten gekauft und Farben für das Schiffsmodell.

Die Stadt ist weitläufiger als Papeete und mit Lautoka nicht zu vergleichen: Noumea hat französischen Charme! Die Leute sind ähnlich freundlich. Die Straßen sind rechtwinkelig angelegt, sauber, und es gibt schöne Grünanlagen. Etwas höher den Berg hinauf steht die „Cathedrale du St. Joseph“; ich war leider nicht drin, weil mir der Anstieg in der Tropenschwüle zu anstrengend gewesen wäre. Mittags war ich wieder zurück. Der Alte wollte mit mir einen Stadtbummel machen – mittags! Er hatte mit dem Agenten ausgemacht, dass uns dieser in die Stadtmitte bringt. Der hat uns aber vergessen. Nach langem Umhertelefonieren hatten wir uns selbst ein Auto organisiert. In der Zeit wären wir leicht zweimal zu Fuß hin gegangen. Nun, er wollte Schuhe für sich kaufen. Es gibt auch hier jede Menge Schuhläden, und er musste in jeden hinein, probierte wer weiß wie viele Schuhe und kaufte doch keine. Meist saß

sein wird, wenn wir wieder in nordeuropäische Gewässer kommen werden.

Mittlerweile habe ich auch das „Kreuz des Südens“ am Firmament gesehen, ich gehe auch wieder – allerdings nicht regelmäßig – nachts auf Wache.

Der Mond ist zu  $\frac{3}{4}$  voll, aber bei der klaren Luft (wenn nicht gerade wieder ein Regenschauer niedergeht) stört das Mondlicht kaum die Sternenbeobachtung.



ich im nahe gelegenen Park auf einer Bank, wartete auf ihn und schlabberte ein Eis. Gegen 03:00 Uhr war dann das Thema durch und wir schlurften wieder an Bord, fix und fertig! Am frühen Abend war ich nochmals beim Passagier-Terminal. Da ging dann auf einmal das Mailen! Der Passagierdampfer sammelte die Touris mit ähnlichem Getöse wie heute Morgen wieder ein und lief aus. Später wollte ich nochmals an Land, aber leider ging wieder ein heftiger Regen nieder, also blieb ich an Bord.

### Freitag, 18. Februar 2011

Um viertel vor 6 bin ich heute schon aufgestanden und gleich darauf losmarschiert, um den Markt zu besuchen. Gott sei Dank war ich schon so früh dran, denn der Tag heute wurde mit 29° C und extrem hoher Luftfeuchtigkeit der schlimmste bisher. Leider war der Besuch des Markts etwas enttäuschend: kaum Fisch, wenig Fleisch, wenige Blumen, aber viel und exotisches Gemüse. Es waren auch nur wenige Leute beim Einkaufen. Entweder war ich zu früh oder zu spät dran. Leider gibt es keine zweite Chance, am Abend laufen wir aus nach Sydney. Um 19:00 Uhr waren die Leinen los und es ging mit Lotsenunterstützung wieder aufs Meer. Nach gut einer Stunde war die Durchfahrt „Passe de Dumbea“ erreicht. Dies ist eine schmale Öffnung (ca. zwei Schiffslängen breit) in dem die ganze Insel umgebenden Korallenriff. Da Vollmond war, konnte die Riffbrandung gut ausgemacht werden. Natürlich ist alles bestens betonnt, und das Radargerät sowie die elektronische Seekarte zeigen den Weg auch in finsterster Nacht! Unmittelbar nach der Durchfahrt fällt der Meeresboden auf einer Distanz von 3 sm von ca. 20 m (innerhalb des Riffs) auf weit mehr als 3000 m Tiefe ab – die offene See ist erreicht, der Lotse geht von Bord, die Seereise beginnt.

*Dieser Lkw darf von Papeete bis nach Rotterdam mitfahren und wird unterwegs in fast jedem Hafen umgestaut (siehe auch Seite 42).*



## Noumea – Sydney

### Samstag, 19. Februar 2011,

Schönes Wetter, Um 08:00 Uhr 29° C, Windstärke 4, weniger schwül.

Gestern Abend sehr schöner Vollmondaufgang!

### Sonntag, 20. Februar 2011

Schönes Wetter, Um 08:00 Uhr 24° C, Windstärke 2.

Beim morgendlichen Besuch auf der Back sah ich voraus etwas weitflächig gelbbraunes im Wasser treiben. Diesmal war der Fotoapparat mit dabei! Ich meine, dass es eine kleinere Wolke Krill gewesen sein muss. Allerdings ist so etwas schlecht zu fotografieren, weil das Schiff fast mit Maximalgeschwindigkeit läuft (derzeit 21 kn), um die in Noumea versandelte Zeit wieder einzuholen.

Ich muss etwas zu den Seeleuten sagen: Sogar am Sonntag arbeiten sie! Allerdings beginnen sie da erst nach dem Frühstück um 08:00 Uhr, sonst schon um 06:00 Uhr. Wochentags auf See ist um 17:00 Uhr Feierabend. Im Hafen geht es meistens die ganze Nacht hindurch, manchmal nur bis Mitternacht, selten nur bis 22:00 Uhr. Einer steht die ganze Zeit an der Gangway, kontrolliert die an Bord Gehenden, meldet diese beim Wachhabenden Offizier, Ingenieur oder Kapitän, notiert die Zeit des Landgängers (das bin nur ich) und die Zeit der Rückkunft. Die anderen Matrosen flitzen derweil an Deck umher, haben die Ladelisten in der Hand und kontrollieren die korrekte Aufstellung der Container. Gleichzeitig wird meist gebunkert und Wasser und sonstige Ausrüstung übernommen, was die „Kellerkinder“ in erster Linie betrifft. Gegessen wird in Schichten, damit der Ladebetrieb nicht aufgehalten wird, es sei denn, die Dockers machen Mittagspause wie in Noumea. Die Matrosen sind beim Auslaufen vorn und achtern, um das Festmachen bzw. Loswerfen des Schiffes zu übernehmen. Wenn nach dem Auslaufen eine lange Revierfahrt ansteht, müssen sie u. U. noch zwei bis drei Stunden warten, bis der Lotse von Bord geht, die Lotsentreppe muss ja an Bord gebracht werden! Dann endlich ist Feierabend. Selbst für die Myanmaris ist die schwüle Tropenhitze äußerst anstrengend.

*Unser Rudergänger Aung Min Han am Ruder. Er steuert fast immer das Schiff beim Ein- und Auslaufen.*



Auf der Brücke steht der Matrose Aung Min Han am Ruder, und der Dienst am Ruder kann je nach Revier auch 'mal drei bis vier Stunden am Stück sein.

Auf See läuft der Dienstbetrieb regelmäßig ab, und darüber sind die Leute sehr froh. Da wird das Schiff gepflegt: Rostklopfen und Malen, daneben Pflege aller beweglichen Teile, Drähte, Spanschrauben und Laschings für die Container usw. Immer sind sie mit Overall bekleidet, haben Sicherheitsschuhe an den Füßen und einen Helm auf dem Kopf (fast alle). Sonntag vormittags wird der „Wohnturm“ außen gewaschen. Mittags ist dann Feierabend, es gibt sonntags auch kein Coffee, und Abendessen ist nur kalt, so haben Koch und Steward auch etwas vom Sonntag.



### Montag, 21. Februar 2011

Schlechtes Wetter, um 08:00 Uhr 21° C, trüb, regnerisch, ab Mittag besser.



*Stundenlanges Driften vor der Einfahrt zum Container-Terminal „Botany Bay“. Sydney ist nur von weitem zu sehen.*

Einlaufen Sydney ist auf 14:00 Uhr verschoben! Wir wissen nicht, warum. Das hatte aber zum Vorteil, dass die Silhouette der Stadt immer zu sehen war – auch mit der Sydney Harbour Bridge! Das ist der Wermutstropfen dieser Reise, dass ich da nicht mehr hin gekommen bin – schade. Man kann halt nicht alles haben.

Wir dümpeln jetzt schon seit vier Stunden ca. 10 sm vor der Küste herum und warten auf den Lotsen. Anderen Schiffen scheint es genau so zu ergehen wie uns. Die schnelle Fahrt während der letzten beiden Tage hat also niemandem genützt außer den Treibstoffverkäufern. Für uns bedeutet das: Festmachen zwischen 16:00 und 18:00 Uhr, ca. 350 Container laden bzw. löschen mit zwei Ladebrücken, Leistungsfähigkeit je Brücke 25 Container die Stunde, also in ca. 8 Stunden fertig zum Auslaufen: ergo kein Landgang. Sailor's life! Wir gehen auch nicht in den Hafen der Stadt Sydney, sondern in den Container-Terminal „Botany Bay“. Es soll aber die Seemannsmission an Bord kommen und Landgänger in die Stadt fahren. Wie man zurück kommt, ist mit zumindest jetzt noch unklar. Na, hoffentlich geht Mail und Internet dort im Seemannsheim.



*von oben nach unten: Der Lotse kommt angebraust. Blick über den Container-Terminal auf die Skyline von Sydney. Die Startbahn des „International Kingsford Smith Airport“ läuft sehr nahe am Container-Terminal vorbei. Blick zurück zur Einfahrt nach Botany Bay.*

### Dienstag, 22. Februar 2011

Schlechtes Wetter, Um 08:00 Uhr 20° C, trüb.

Gestern war ich doch noch kurz in der Stadt Sydney. Die Fahrt von Botany Bay ins Zentrum dauert ziemlich genau eine Stunde





An dieser Stelle betrat James Cook zum ersten Mal australischen Boden

(zurück ebenso). Sie war kostenlos! Die hiesige Seemannsmission unterhält einen für Seeleute kostenlosen Shuttle-Dienst von den Schiffen zum örtlichen Seemannsheim und von dort in das Seemannsheim mitten im Stadtzentrum. Das hiesige Seemannsheim ist im 2. Stock eines nagelneuen Verwaltungsgebäudes untergebracht und äußerst geschmackvoll und modern eingerichtet. Man kann dort kostenlos ins Netz und Mailen, sich mit Kleinigkeiten des täglichen Bedarfs und Souvenirs eindecken, Telefonkarten kaufen und Geldwechseln ohne Aufschlag. Und die Seemannsmission wird von Spenden finanziert!

So eine Einrichtung sollte es in jedem Hafen der Welt geben, eine größere und billigere Freude kann den Seeleuten niemand machen!

In der Mission in der Stadtmitte waren zwei Leute zu beobachten: ein Mann mittleren Alters und eine uralte Dame.

Die war bestimmt schon dort, als ich vor 49 Jahren mit der *Regenstein* in Sydney war. Ich sprach sie an, und sie fragte mich, wann ich denn schon einmal da gewesen sei. Als ich es ihr sagte und den Norddeutschen Lloyd erwähnte, glaube ich, dass es ihr warm ums Herz wurde, sie bekam so eine verklärten Blick in den Augen.

Als ich einen kleinen Erkundungsgang rund um den Block der Seemannsmission machte, war gerade Feierabendstimmung. Viele Leute auf den Straßen, die Cafés und Kneipen voll, die Geschäfte geöffnet. Viele Bäume entlang den Straßen. Das Seemannsheim dort ist gleich bei der St. Andrew's Cathedral, der Town Hall und dem Queen Victoria Building, also mitten im „alten“ Zentrum der Stadt. Neben diesen klassischen Gebäuden sieht man noch sehr viele im selben Stil, teilweise werden sie auch restauriert, und natürlich viele, viele Hochhäuser. Der Verkehr ist großstadtmäßig riesig. Die Leute sind – besonders die Damen – sehr offenherzig (gerade was die Kleidung betrifft) so richtig etwas für Sehleute wie mich!

Alles in allem und in aller Kürze: Sydney ist halt die wichtigste und größte Stadt eines ganzen Kontinents, das spürt man an

der Atmosphäre, das sieht man an den Gebäuden, das merkt man an den Leuten.

Heute sind zwei Cunarder in Sydney: *Queen Mary* und *Queen Elizabeth*. Bereits gestern waren Warnmeldungen für den Straßenverkehr zu lesen. Deshalb heute kein Landgang. Und außerdem laufen wir gegen 14:00 Uhr aus nach Melbourne. Wenn ich von der Stb.-Brückennock nach achtern schaue, sehe ich genau auf das kleine Denkmal, das den Ort markiert, an dem James Cook das erste Mal australischen Boden betreten hat.

Abends noch mit Berta und Philipp telefoniert, und von ihm als Erster die schönste Neuigkeit der Welt erfahren: Ich werde Opa! Ich wünsche Philipp und Britta alles Gute, vor allem Gottes Segen, und eine glückliche Niederkunft. Ich weiß noch nicht einmal, wann es denn so weit sein wird.

Gleich neben dem Container-Terminal, das auch erweitert wird, ist der International Kingsford Smith Airport von Sydney. Von dort starten die dicken A 380!

Um 16:30 Uhr war Auslaufen, es gab noch ein paar schöne Ausblicke auf die Skyline von Sydney. Dann kam der unvermeidliche, heftige Regenschauer, ein kurzer Blick auf das James-Cook-Denkmal, und schon ging der Lotse wieder von Bord und wir befanden uns auf dem letzten Schlag der Ausreise.

Auf See konnte man noch lange die Wolkenkratzer der Stadt sehen und wie sie allmählich hinter dem Horizont verschwanden.

Von Sydney bekam ich auch in dieser Kürze einen tollen Eindruck! Und: man könnte über die Harbour Bridge klettern! Das wär' was für mich . . .

### Mittwoch, 23. Februar 2011

Um 08:00 Uhr 18° C, Windstärke 4–5 gegenan, erst abflauend, dann wieder zunehmend.

Da unser Schiff sehr eigenartig im Wasser liegt – vorne 2,10 m weniger Tiefgang als achtern – torkelt es wie wild auf dem





*Der Leuchtturm „South East Point“ markiert die südlichste Spitze Australiens, die aber in Wirklichkeit am „South Point“ etwas weiter westlich ist (siehe Seekarte).*



*Ausschnitt aus der Seekarte mit dem südlichsten Ende von Australien*



*Endlich darf ich auch einmal ans Ruder!*



Wasser umher. Die vergangene Nacht war deshalb zum Davonlaufen, ich konnte kaum schlafen. Aber der seltsame Trimm beruht keinesfalls auf Jux und Dollerei, sondern auf den in den zwei verschiedenen Bundesstaaten von Australien geltenden Gesetzen in Bezug auf Ballastwasser: in New South Wales gehen die Uhren eben anders als in Victoria. Was in dem einen Bundesstaat als Ballast eingenommen wird, darf im anderen Bundesstaat nicht außenbords gegeben werden! Jedenfalls steigt das Barometer wieder kräftig, da werden Wind und Seegang schon auch wieder einmal abnehmen. Bisher war an Stb. die Küste von Australien in Sicht, bald kommen an Bb. die nördlichen Insel in Sicht, die zu Tasmanien gehören. Wir sind jetzt vor der Einfahrt in die Bass-Straße. Diese trennt Tasmanien von Australien, in ihr herrschen starke Strömungen von West nach Ost, was früher eine Durchfahrt für Segelschiffe von Ost nach West kaum zuließ. Die heutigen Seekarten zeigen mit höchster Genauigkeit jede Untiefe, die modernen Schiffe mit ihren starken Maschinen meistern jede noch so starke Strömung, die elektronische Navigation macht aus der Standortbestimmung auf See ein Kinderspiel von höchster Präzision. Soeben – 10:30 Uhr – den ersten Albatros gesehen!



# Tropical Cyclone Tracking Chart



Global Storm Center

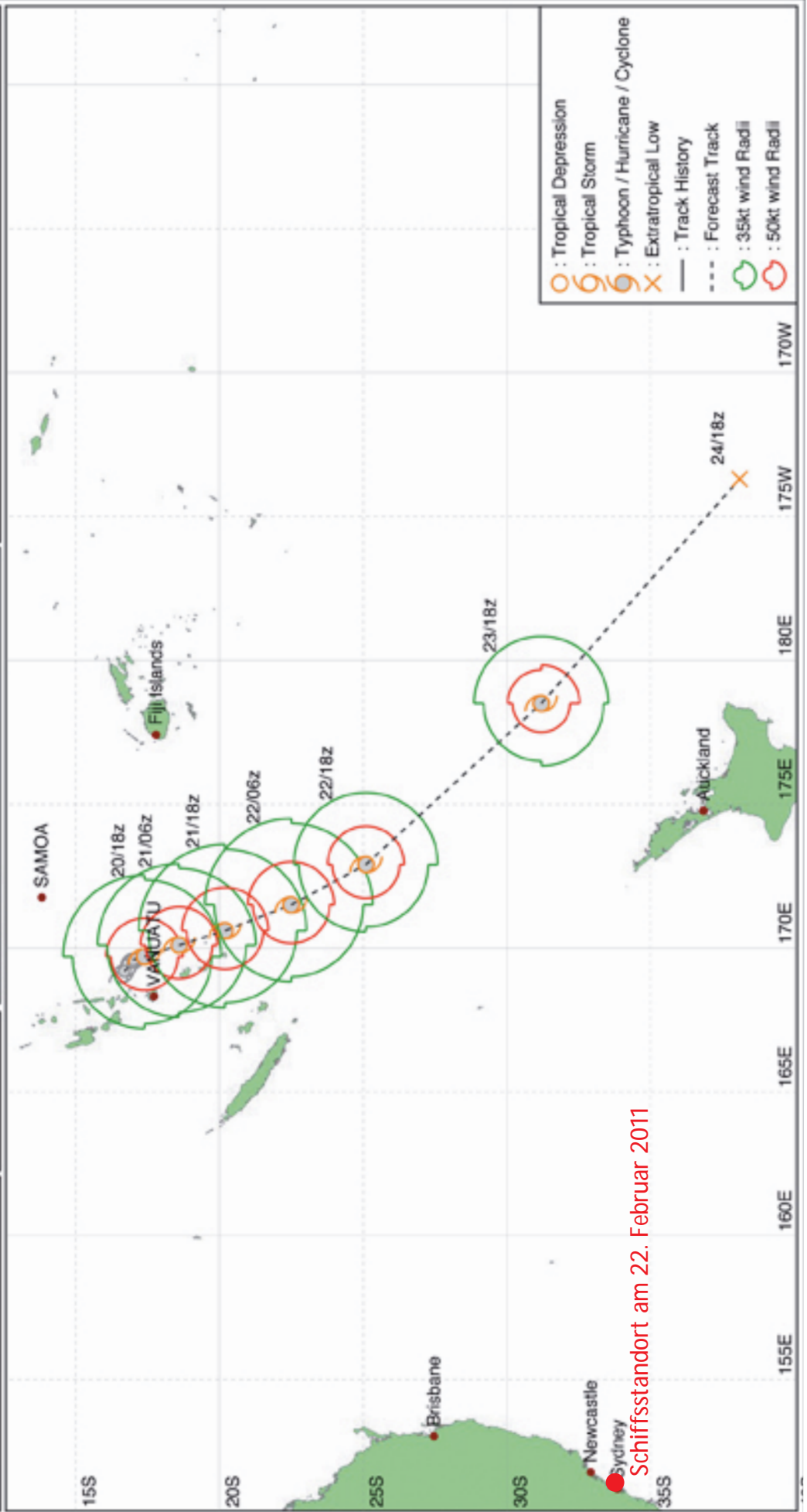
TROPICAL CYCLONE  
ATU

W.No. 12

Issued: 20/21z Feb 2011



Valid (UTC)	Position	Max/Gust (kt)	Pres (hPa)	35/50kt Dir Spd (nm)	Dir Spd (deg)
<b>ANALYSIS</b>					
20/18	17.4S/169.7E	100/140	940	170/ 80	167 4
<b>FORECAST</b>					
20/21	17.7S/169.8E	100/140	940	170/ 80	162 6
21/06	18.6S/170.1E	100/140	940	170/ 80	162 6
21/18	20.2S/170.6E	105/150	935	180/ 90	164 8
22/06	22.5S/171.5E	105/150	935	180/ 90	160 12
22/18	25.1S/172.9E	95/135	945	150/ 80	154 14
23/18	31.2S/178.5E	70/100	968	140/ 80	140 20
24/18	38.1S/173.7W	55/ 80	982	---/---	136 24



Schiffsstandort am 22. Februar 2011



## Melbourne – Neuseeland

Donnerstag, 24. Februar 2011

Um 08:00 Uhr nur 15° C, saukalt!

Die Ansteuerung von Melbourne ist eine langwierige Sache, um 02:00 Uhr war bereits der Lotse an Bord. Um 07:30 Uhr war das Schiff erst fest. Der Agent kam gegen 09:30 Uhr, und nachdem er seine Geschäfte an Bord getätigt hatte, nahm er mich mit in die Stadt. Das kam mir gerade recht! Er setzte mich beim Seemannsheim ab, das unmittelbar am alten Teil von Melbourne liegt. Dort konnte ich meine Mails empfangen und versenden. Danach konnte ich sogar mein Macbook dort deponieren, sodass ich frank und frei durch die Stadt schlendern konnte. Ich kam allerdings zunächst nicht weit: Nach ein paar Schritten schon tauchten die Masten eines Segelschiffes vor mir auf! Da musste ich natürlich hin.



Es war die Bark *Polly Woodside*, in Belfast 1885 aus Eisen gebaut, Besatzung 17 Mann. Das Schiff ist – wie fast überall in angelsächsischen Ländern – hervorragend restauriert und ausgestattet. Eine landseitige Ausstellung ergänzt das Schiff aufs beste. Der Eintritt ist hoch: 15,-,- AUS \$, ist es aber wert ([www.pollywoodside.com.au](http://www.pollywoodside.com.au)).



Anschließend ging ich wirklich in die Stadt. Der Grundriss des alten Teils ist rechteckig mit rechtwinklig verlaufenden Straßen. Auch hier, wie schon in Sydney bemerkt, ein völlig unverkrampftes Verhältnis zwischen alter Bausubstanz und



hervorragender neuer Architektur. Gerade die neuen Gebäude sind so toll, dass einem schier die Luft weg bleibt! Was ist München doch für ein Dorf dagegen (hatte halt auch noch keine Weltausstellung). Und obendrein gibt es noch eine alte Straßenbahn, die kostenlos im und gegen den Uhrzeigersinn um die Altstadt herumfährt. Das verschafft einem einen ersten Überblick, man kann ja ein- und aussteigen, wo gerade eine Haltestelle ist. Dieses Angebot habe ich gut ausgenutzt! Als die Bahn einmal an einem alten Hotel vorbeifuhr, musste ich sofort aussteigen und mir an der Bar ein schönes, kühles australisches Bier genehmigen. So ein Pint fährt einem ganz



schön in die Knie, deshalb machte ich mich sehr beschwingt auf den Weg zurück zum Seemannsheim. Von dort wurde ich von einem Mitarbeiter des Seemannsheims zum Schiff zurück gebracht – wieder kostenlos. Diese Seemannsheime sind wirklich ein Segen für die Seeleute; ich muss sie unterstützen. Der eine alte Mann (älter als ich), der das Seemannsheim offensichtlich leitet, muss als Kind einmal die Mumps gehabt haben: er hat so eine tiefe Stimme, so ein riesiges Untergesicht (Mund und Kinn, herab hängende Backen), dass man sich leicht vor ihm fürchten könnte. Dabei ist er die Hilfsbereitschaft in Person! Der andere Mann (etwas jünger als ich) sprach mich mit „Captain“ an. Ich hab ihm gleich erklärt wer ich bin, er blieb aber trotzdem dabei. Und ein junger Inder, der sogar ein paar Worte deutsch konnte, ist noch dort beschäftigt –



wahrscheinlich alle drei für Gottes Lohn!

Heute Abend gegen 22:30 Uhr beginnt – zumindest für mich, offiziell aber bereits seit Papeete – die Heimreise. Bisher zurück gelegte Strecke: 15 463 sm oder 28 637 km.

### Freitag, 25. Februar 2011

Um 08:00 Uhr wieder nur 15° C, saukalt! Ab Mittag wärmer bis 18° C.

Melbourne war unser westlichster Punkt der Reise (in Fahrtrichtung gesehen): 147° 20' Ost.



Nun sind wir wieder aus der Bass-Straße heraus und im Pazifik, Kurs 93° oder Ost, auf dem Weg nach Neuseeland. Wir werden zwischen den beiden Inseln hindurch die Cook-Straße befahren, darauf freue ich mich besonders. In der Bass-Straße zwischen Tasmanien und Australien liegen viele Insel und Inselchen, alle sehr felsig und unbewohnt. Das kleinste Inselchen davon ist „Crocodile Rock“ mit gerade einmal 1 m über Meereshöhe (die Höhenangabe bezieht sich auf ein mittleres Hochwasser)! Ich konnte den Felsen selbst zwar nicht sehen, aber ein kleiner Kranz weisser Wellen um ihn herum war deutlich zu erkennen, auch ohne Fernglas.

Der Wind ist eingeschlafen, die See ist ruhig, unser Schiff läuft mit 20 bis 21, manchmal sogar 22 kn seinem nächsten Hafen Napier entgegen.

### Samstag, 26. Februar 2011

Um 08:00 Uhr wieder 18° C, ab Mittag wärmer bis 20° C, 2/8 bedeckt.

Windstärke 3 gegenan, an sich nichts besonderes, aber bei 20 kn Fahrt addiert sich die Windstärke auf 7! Dünung von Stb. achtern. Viel Sonne. Nachmittags von der Brücke aus im Süden, also an Stb., eine Schule von Delfinen entdeckt (in der weissen Ellipse). Die Tiere waren aber sehr weit entfernt und konnten nur mit dem Fernglas beobachtet werden. Sie kamen nicht näher, denn unser Schiff ist ihnen wahrscheinlich einfach zu schnell. Später nachmittags einige Grindwale an Bb. mit dem Fernglas gesehen. Ein einsamer Albatros umkreist das Schiff.

*Weit entfernt eine Schule Grindwale*

### Sonntag, 27. Februar 2011

Um 08:00 Uhr 18° C, auch mittags kaum wärmer, 1/8 bedeckt, kaum Wind.

Gestern war wieder Grill-Abend auf dem Achterdeck. Herrliche Shrimps-Spieße gegessen! Guten chilenischen Rotwein getrunken! Tolle Stimmung gewesen! Heute Morgen verschlafen, erst um halb 9 aufgewacht.



Heute endlich zwei Wale gesehen! Aber sie waren weit weg. Also stimmt der Eintrag in meinem schönen, kleinen, alten Seeatlas aus dem Jahre 1899, den mir mein lieber, aber bereits verstorbener Schwager Ossi vor vielen Jahren geschenkt hat! Schöner Sonnenuntergang.

Abends gegen 23:00 Uhr in die Cook-Straße eingelaufen.

### Montag, 28. Februar 2011

Um 06:00 Uhr 17° C, auch mittags kaum wärmer, 3/8 bedeckt, Wind 6 von Bb. achtern. Sehr schöner Sonnenaufgang. Bb. querab war Wellington in Sicht, die Cook-Straße ist durchfahren. Wir haben auf 41° 50' Süd den südlichsten Punkt



unserer Reise erreicht und befinden uns in den „Roaring Forties“, den „Brüllenden Vierzigern“. Das ist das Gebiet zwischen dem 40. und 50. Breitengrad Süd mit seinen rund um den südlichen Globus laufenden Winden, die von den Segelschiffleuten erwünscht und auch gehasst wurden. Erwünscht, weil sie gute bis hervorragende Etmale, oft über 300 sm, ermöglichen, und gehasst, weil sie oft Unheil anrichteten, wenn sie zu stark wurden. Unsere bisherige Windstärke 6 ist als sanft zu bezeichnen, wir sind ja auch bloß am nördlichen Rand der „Vierziger“.

Ganztags an der Ostküste der Nordinsel entlang gefahren – sehr einsame Gegend, nur ein Fischerboot gesehen und ab und zu einen einsamen Albatros weit weg vom Schiff. Temperatur ist gestiegen auf 22° C, Wind etwas weniger.

### Dienstag, 1. März 2011

Gestern Abend in Napier eingelaufen. Der Hafen ist so klein, es hat nur unser Schiff darin Platz. Aber es werden sehr viele Container umgeschlagen. Daneben ist Napier ein Exporthafen für Holz in Stämmen, Balken und Schnitzeln für die nimmer-satte Papierindustrie Ostasiens. Das Holz stammt von Plantagen, in denen eine bestimmte Art amerikanischer Kiefer angepflanzt wird, die bereits nach 20 bis 25 Jahren schlagreif ist. Und nach dem Holz riecht der ganze Hafen! So ein Holzgeruch ist mir in Lautoka auch schon aufgefallen.

Abends gleich noch ins Seemannsheim. Es wird von 2 alten Leuten, einer Frau und einem Mann, geführt. Sie hat Freunde und Bekannte in der ganzen Welt, so auch in Deutschland. Eine Freundin in Frankfurt hat ihr Eintrittskarten für die Oberammergauer Passionsspiele vor 10 Jahren besorgt! Sie hat mich sofort unter ihre Fittiche genommen, als sie hörte, dass ich aus München bin, hat mich in ihr Auto gepackt und eine Rundfahrt durch das Stadtzentrum mit mir gemacht. Der alte Herr des Seemannsheims – nicht ihr Ehemann, hat

der Pastor betont – hat von der *Pamir* zu erzählen begonnen und von Graf Luckner, und schon waren wir beim alles beherrschenden Thema Segelschiffe. Wie gut, dass ich mein Macbook dabei hatte! Sofort wurde meine Homepage aufgemacht und die Schiffe durchgeschaut. Der Alte hat sofort einen Freund, den Pastor, angerufen, er möchte doch vorbeikommen, da wäre etwas so tolles zu sehen. Er kam auch prompt vorbei mit einem sehr schönen Buch über James Cook's *Endavour*, die er bauen möchte bzw. gerade baut. Und bis wir uns versahen, war es 22:00 Uhr, und die Alten mussten ihr Seemannsheim wieder schließen.

Die Stadt Napier (ca. 50 000 Einwohner) ist „die“ Art-Deco-Stadt schlechthin! 1931 bei einem Erdbeben total zerstört, wurde sie fast vollständig im Stil der 30er Jahre wieder aufgebaut und restauriert (erst kürzlich hat sich in Christchurch auf der Südinsel ein heftiges Erdbeben ereignet mit vielen Toten und starken Zerstörungen).

Es gibt so viele schöne Häuser, die man dauernd fotografieren könnte. Einige davon sind auf der folgenden Seite.

Der Stadt vorgelagert ist der Bluff Hill, von dem aus man schön auf den Hafen und das Schiff hinunter schauen kann. Es war ein langer und steiler Weg dort hinauf, aber der Ausblick hat sich gelohnt. Beim Zurückgehen vom Bluff Hill wollte ich ein paar schöne lilienartige Blumen fotografieren. Ich wollte mich gerade zu den Blumen setzen und den Selbstausschneider betätigen, als mich ein junger Mann ansprach, ob er mich fotografieren sollte. Na klar, sagte ich auf Englisch zu ihm, und dass die Blumen meiner Ansicht nach in Deutschland unbekannt seien. Und schon sprachen wir Deutsch miteinander! Leider nur kurz, denn er musste in seinem Zeitplan weiter joggen und ich den Berg hinab und zurück zum Schiff.

Über Nacht sind wir nach Tauranga gefahren und dort am Vormittag angekommen, mussten aber das Hochwasser noch abwarten.

*Blick vom Bluff Hill hinunter auf Hafen und Schiff*



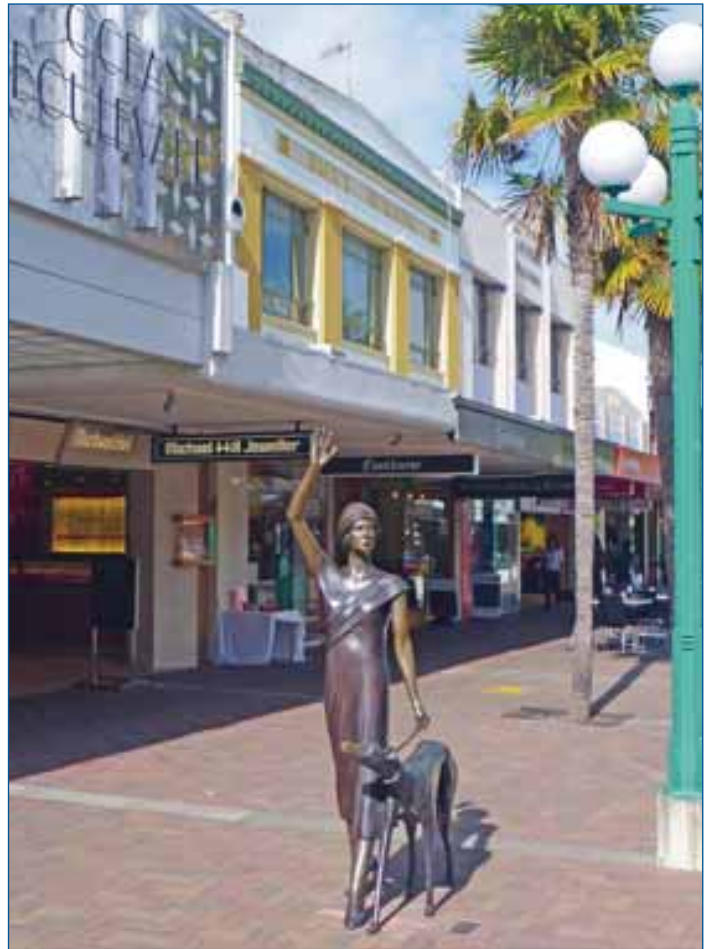




Blick von See aus zum Hafen von Napier  
Ein paar Bilder von den vielen schönen Gebäuden in Napier



Der Lkw wird wieder einmal umgestaut



Am feinen Kiesstrand von Napier



## Neuseeland – Panama

### Mittwoch, 2. März 2011

Um 08:00 Uhr endlich wieder einmal 22° C, N 3, 5/8 bedeckt. Die Ansteuerung von Tauranga muss genau mit dem Hochwasser zusammenfallen, sonst können wir nicht in den Hafen einlaufen. Unser Schiff hat derzeit einen Tiefgang von 10,35 m, und die Tiefe des Hafenwassers beträgt 12,90 m!

Vorher war eine kleine aktive Vulkaninsel an Bb. zu sehen. Sie hat den schönen Namen „Whakaari“ oder „White Island“, ist in der Seekarte eingetragen als „active volcano, continually ejecting steam“, Position 37° 30' Süd – 177° 10' Ost in der „Bay of Plenty“.



*von oben: Die kleine Vulkaninsel Whakaari. Ansteuerung von Tauranga und Blick zurück auf's Kielwasser.*

Der Tag hätte sich toll entwickeln können, denn er begann recht vorteilhaft für mich: Gleich nach dem Festmachen um 13:00 Uhr nahm mich der Agent mit in die Stadt und setzte mich bei einem Internet-Café ab. Er hatte noch in der Stadt zu tun und wollte mich in einer Stunde wieder abholen. Aber leider kam er nach 1 1/2 Stunden nicht und auch nicht nach 1 3/4 Stunden. Zu allem Überfluss bedeckte sich der Himmel stark und es kühlte ab. Also machte ich mich zu Fuß auf den Weg zurück zum Schiff. Auf halbem Weg hat mich der Agent gefunden und mit dem Auto zurück gefahren. Na, wenigstens

das! Jedenfalls wurde es später am Nachmittag richtig dunkel und es ergoss sich ein schwerer Regen über Schiff, Hafen und Stadt. Dadurch wäre mein geplanter Aufenthalt am Strand von Tauranga nebst einem Mal Schwimmen im Pazifik eh „ins Wasser gefallen“.

Mittlerweile ist es Abend geworden, und die delikaten Ladungsteile sind sicher an Bord verstaut: ein nagelneues Segelboot mit Mast und Baum und ein Paket aus 2 Masten mit Bäumen für ein anderes Segelboot sind an Bord. Um 23:00 Uhr ist wieder Hochwasser, dann geht's auf den langen Seetörn nach Panama!

### Donnerstag, 3. März 2011

Um 08:00 Uhr 22° C, N 2–3, 8/8 bedeckt, beim Auslaufen und bis morgens Regen.

Das Schiff läuft mit 92 U/min oder 20 kn in den Pazifik hinaus. Tiefgang 11,50 m (max. = 11,52 m!).

Ein bisschen Nachdenken über sich selbst schadet ja nie. Darum habe ich mir einmal meine Ernährung vorgenommen aus Anlass des baldigen Kochwechsels in Panama.

Über die drei täglichen Mahlzeiten habe ich ja schon früher einmal berichtet. Die sind o. k. Was mir aber auffällt, ist meine Abstinenz von Süßigkeiten aller Art, seien es Bonbons, Schokolade oder Kuchen. Niemals gibt es ein Glas Tee oder einen Espresso, nur sonntags zwei Kugeln Eis mit Schokosauce, die gerade 'mal 8 % Kakao enthält. Ich trinke kaum Bier, nur bei Grillabenden, oder sonntags zum Mittagessen ein Glas chilenischen Rotwein. Das einzig Süße ist ab und zu ein Marmeladenbrot zum Frühstück und der Löffel Honig, den ich mir in den Kaffee gebe. Ich hätte nie gedacht, dass Honig im Kaffee so gut schmecken würde! Summa summarum also ein recht asketisches Dasein, denn sogar beim Landgang kaufe ich mir allerlei Dinge nicht. Ich habe da einfach keine Muße für so etwas, da muss ich schauen und sehen. Und wie fühle ich mich dabei? Hervorragend! Es mangelt mir an nichts! Ich habe auch keinerlei Sehnsucht nach derartigen Dingen, nein, ich stelle nur fest und freue mich über diese Feststellung. Die Frage ist lediglich, wie lange hält dieser Zustand an, wenn ich wieder zu Hause bin? Wir werden ja sehen!

Das Wetter hat sich deutlich gebessert: Um die 25° C, 3/8 bedeckt, Wind ONO 1–2.

Seit heute 12:40 Uhr befinden wir uns wieder auf der westlichen Hemisphäre!

### Freitag, 4. März 2011

Um 08:00 Uhr 24° C, O 3–4, 6/8 bedeckt.

Ob ich heute auf die Back gehen werde, ist fraglich. Der Wind ist stramm gegenan, der Fahrtwind verdoppelt sich dadurch, es dürfte also hübsch pfeifen dort vorne. Mittags Windstärke 5 bis 6!

Auf der Brücke wird derzeit kräftig an einem neuen „maintenance program“ gearbeitet, das alle Wartungsarbeiten miteinander vergleicht, kontrolliert und protokolliert. Dazu müssen alle Parameter richtig eingegeben werden, damit am Ende das Programm die Wartungsintervalle berechnen und ausgeben kann. Und Parameter dafür gibt es anscheinend sehr viele, alle sollen sie korrekt ermittelt und in das Programm



von links: Kapitän Mina, 3<sup>rd</sup> Mate Han und Chief Mate Orekhov



Blick von oben auf die Backbord-Brückennock mit dem Außen-Fahrstand. (von unten: Chief Mate, Kapitän, Lotse). Fahrtrichtung von links nach rechts.



eingepflegt werden. Wenn das alles einmal geschehen sein wird, dürfte sehr vieles von der Elektronik alleine getan werden und somit den Dienst der Besatzung wesentlich erleichtern. Manchmal hören sich die diesbezüglichen Gespräche auf der Brücke recht lustig an, wenn z. B. der rumänische Kapitän mit seinem „th“-losen Englisch (*sis is sis and sis is sät!*) irgendwelche Sachzusammenhänge dem 3<sup>rd</sup> Mate aus Myanmar erklärt und dieser in seinem fürchterlichen englisch-ähnlichen Gewürge antwortet oder gar fragt! Nicht viel besser geht es mit dem Chief Mate aus St. Petersburg.

Es sollte eigentlich ein native speaking English teacher an Bord sein und den Leuten ordentliche Aussprache beibringen – dass die Leute das nicht von selbst hören, welch fürchterlich unverständliches Zeug sie von sich geben . . .

Abends 18:00 Uhr Windstärke 7 bis 8 aus OzS bei 1030 mm und 24° C, Kurs geändert auf 65°, damit kommen Wind und Wellen von 4 Strich Stb. ein. Mit Schlafen wird's heute nix.

### 1. Samstag, 5. März 2011

Um 08:00 Uhr 24° C, OzS 7–8, 6/8 bedeckt.

Es weht weiterhin mit unverminderter Windstärke. Es war eine schreckliche Nacht. Kaum war man einmal eingeschlafen, tauchte der Bug mit voller Wucht in einen anstürmenden Wellenberg, dass das ganze Schiff erzitterte. Und so hoch oben im Wohnturm ist das noch stärker zu spüren als unten auf dem Hauptdeck. Das Schiff ist vorne mit einem unheimlich weit ausladenden Überhang gebaut, damit auch weit da vorne noch möglichst viele Container aufgestellt werden können. Die Spanten bei Luke 1 sehen so aus wie auf der nächsten Seite in der Grafik dargestellt.

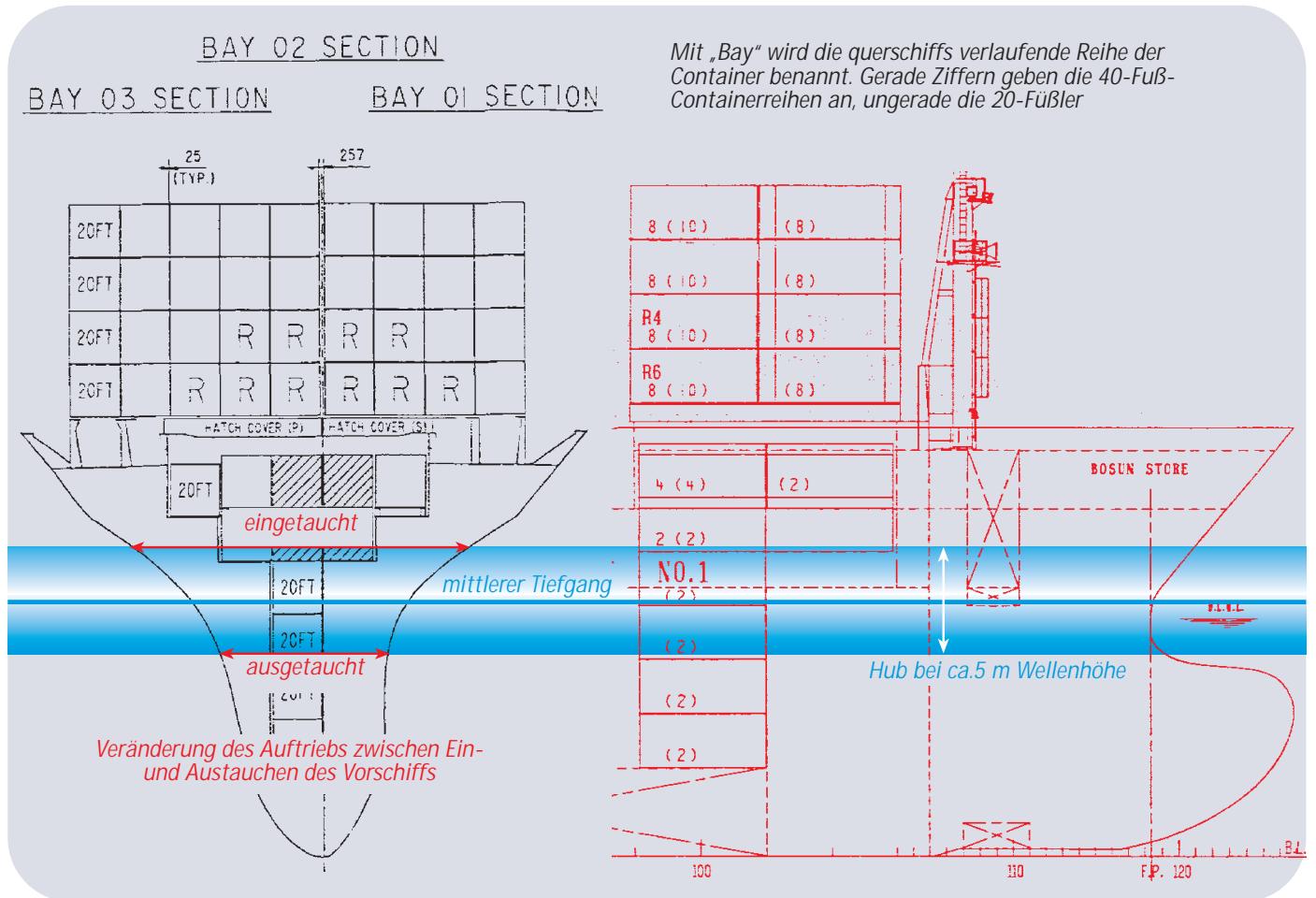
von oben nach unten: Mast und Baum der Yacht Ptarmigan (Schneehuhn) werden an Bord gebracht und im Heck verstaut. Das Boot (darunter) geht auf die Luke 3. Unten sieht man die mit Brettern verschlagenen Rückseiten der Container, die mit Zwiebeln beladen sind.

Beobachtet man bei dem derzeitigen Seegang das Vorschiff genau, kann man erkennen, wie die Zwischenräume zwischen den einzelnen Containern schmaler und wieder breiter werden. Peilt man an den Containerlängskanten nach vorne, erkennt man deutlich, wie sich der Schiffskörper verwindet und durchbiegt. Daran merkt man, welche ungeheueren Kräfte auf unser 35.000 t schweres Schiff einwirken – und das pausenlos!

(437 m hoch) vorbei. Gegen Abend war sie an Stb. quer ab in Sicht, kurz darauf überquerten wir den Südlichen Wendekreis (Wendekreis des Steinbocks, Tropic of Capricorn) in nördlicher Richtung. Wir sind wieder in den Tropen.

### Montag, 7. März 2011

Um 12:00 Uhr 28° C, SO 2, 3/8 bedeckt, Passatwetter.



### 2. Samstag, 5. März 2011

Um 12:00 Uhr 25° C, SOzO 5, 7/8 bedeckt.

Das Wetter wird, so scheint's wenigstens, allmählich wieder etwas besser. Ein Aufenthalt auf der Back ist leider noch nicht möglich, es kommt immer noch etwas salziger Sprühregen über die Verschanzung. Das Deck und alles Übrige ist von Salz überzogen, das auch noch sehr feucht/nass und daher sehr schlüpfrig ist. Auf der Back ist auch ein Speigatt verstopft, so dass das überkommene Wasser nicht abfließen kann. Warten wir halt auf morgen.

### Sonntag, 6. März 2011

Um 12:00 Uhr 27° C, Nzo 3–4, 7/8 bedeckt.

Das Wetter ist wieder ruhig geworden. Von Süden auflaufende Dünung und von Norden kommender Wind ergebend ein seltsames Wellenbild. Die Wolkendecke ist dünn, aber die Sonne kommt öfter einmal durch. Unser Schiff zieht mit gut 19 kn bei 85 U/min seine Bahn. Wir stehen jetzt genau südlich von Tahiti (allerdings in großer Entfernung) und durchfahren die „Iles Australes“. Wir gehen nördlich der Hauptinsel Raivavea

Heute war kurz nach 10 Uhr die Besichtigung des Ballastwassertanks „Bb. 3“ angesagt. Nachdem ein Einstiegs-Protokoll mit den Namen der Teilnehmer sowie Datum und Uhrzeit ausgefüllt war, begann der Aufmarsch. Im Kesselpäckchen steckend und ausgestattet mit Lampen und Walkytalky, Gummistiefel an den Füßen sowie Helm auf dem Kopf ging es hinab in die Katakomben. Der Einstieg war bei Kran 2. Viele Leitern ging es hinab, bis wir auf dem Doppelboden ankamen. Es war stockfinster dort unten und roch nicht gut. Es war auch sehr warm. Die Mannlöcher waren ziemlich eng – mich wundert, dass ich keine Beklemmung bekommen habe! Der Chief Mate ging voraus und zeigte mir, wie man am bequemsten durch die Löcher kommt, dadurch wurde der Durchstieg für mich wesentlich erleichtert. Man kann dort unten im Schiffsrumpf, im „void space“ (leerer Raum), weit nach vorne gehen, wo bereits wieder die Verjüngung für das Vorschiff beginnt. Alles ist grau angemalt dort unten und relativ sauber. Leider konnten wir nicht einsteigen, weil der Tank nicht leer war. Die Aktion wird morgen durchgeführt, Fotos auf der nächsten Seite.





*Der Chief Mate (weiß) und der Bootsmann (blau) steigen als erste ein, dann folge ich (rot) nach*



### **Dienstag, 8. März 2011**

Um 08:00 Uhr 27° C, Ostwind 2–3, 3/8 bedeckt. Reao-Atoll (Teil des Tuamotu-Archipels) an Bb., letztes Stückchen Land bis Panama. Heute wurde die Inspektion des Ballastwassertanks durchgeführt. Der Bootsmann war mit unten. Sinn der Unternehmung ist die Kenntnis des Zustands dieses Schiffsteils. Alle 4 Jahre inspiziert der Germanische Lloyd das Schiff, und diese Inspektion geht natürlich schneller vonstatten, wenn die Tanks von der Crew schon vorab inspiziert und fotografiert wurden (spart Geld). Jeder Tank kommt turnusmäßig an die Reihe, so dass bis zur nächsten Inspektion alle einmal durchgesehen wurden.

### **Mittwoch, 9. März 2011**

Mittags 26° C, SO 3–4, 2/8 bedeckt. Wunderbares Wetter! Eine einsame Seeschwalbe gesehen. Eine Schule Großer Tümmler, ca. 30 Tiere, kam nachmittags vorbei. Sie haben aber nicht am Bug gespielt, weil ihnen das Tempo des Schiffes einfach zu hoch sein dürfte: fast 20 kn.

### **Donnerstag, 10. März 2011**

Mittags 26° C, SOzO 2–3, 2/8 bedeckt. Wunderbares Wetter! Seit vielen Tagen jetzt schon dieses herrliche Passat-Wetter! Unser Schiff wiegt sich in den Wogen, fast könnte man sagen: voller Lust! dabei sind es gerade 'mal 5–8° auf jede Seite, Dauer 10 sec. hin und 10 sec. her.

### **Freitag, 11. März 2011**

Mittags 26° C, SOzO 2–3, 3/8 bedeckt.



Heute ist der Tag ohne Schatten – die Sonne steht mittags genau im Zenit! Ab morgen ist sie wieder dort, wo sie hin gehört: im Süden!



*So sieht Passat-Wetter aus . . .*

### **Samstag, 12. März 2011**

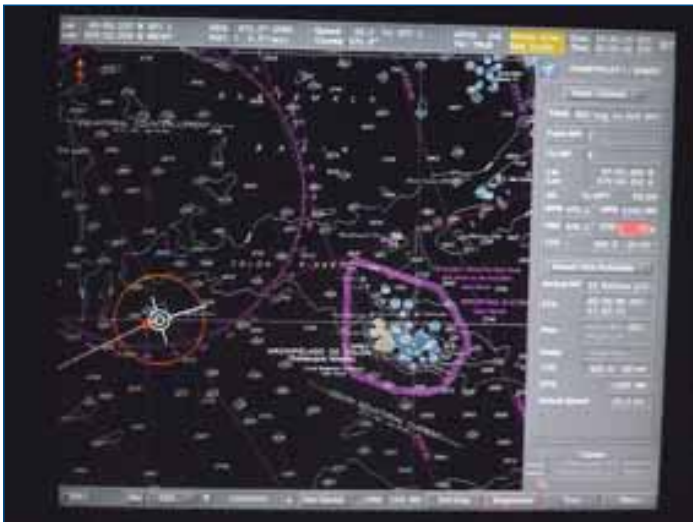
Mittags 27° C, SSO 2, 2/8 bedeckt. Wunderbares Wetter! Heute ist wieder Grillabend. Bestes Essen (vor allem die Shrimps!) und viel Wein . . .

### **Sonntag, 13. März 2011**

Mittags 26° C, S 1–2, 1/8 bedeckt. Wunderbares Wetter! Schöne lange Dünung. Um 20:30 Uhr Schiffszeit kehrten wieder auf die Nordhalbkugel zurück. Trotz guter Vorbereitung ging es auf einmal so schnell über die Linie, dass ich es beinahe verpasst hätte! Schade, ich hätte gerne wenigstens auf einem Instrument noch die Süd-Position gehabt. Schöne Halbmondnacht, noch einmal gute Sicht auf das Kreuz des Südens. Mittlerweile sind wir im Kalmengürtel angekommen, das bedeutet meistens Windstille .

### **Montag, 14. März 2011**

Mittags 27° C, S 1–2, 7/8 bedeckt, schönes Wetter! Abends während meines Rundgangs hatte sich ein Regenschauer mit einem Regenbogen angekündigt. Just als ich auf



*Oben sieht man den Bildschirm mit der Nachtversion der elektronischen Seekarte (Schiffsposition = Kreis), und unten die Positionsangabe auf dem GPS-Recorder.*

### Mittwoch, 16. März 2011

Mittags 29° C, morgens Windstille, bis Mittag auf NO 2–3 auffrischend und wieder auf NO 1 abflauend, wolkenlos, keine Dünung. Herrliches Wetter!

Gleich nach dem Aufstehen eine Schule Grindwale gesehen, aber bis die Kamera schussbereit war, waren sie wieder abgetaucht. Einige Töpel fliegen wieder um den Bug und fangen fliegende Fische in der Luft.

Die Wasserfarbe wurde heute etwas grünlicher. Das liegt am Coiba-Rücken, der vom südamerikanischen Festland kommend unter uns ist. Dieser Rücken steigt plötzlich von mehr als 2000 m Meerestiefe auf weniger als 500 m, stellenweise sogar nur 65 m, an.

Auf dem Wasser schwimmt allerhand Abfall, meistens natürlichen Ursprungs vom kleinen Stengel bis zum großen Baum. Auf so einen setzen sich die Seevögel gerne zum Rasten nieder, deshalb sind die Bäume auch schon von weitem zu erkennen. Aber auch Plastikzeug treibt im Wasser.

Anscheinend stört dies aber weder Vogel noch Fisch, denn mittlerweile tummeln sich mindestens ein Dutzend Töpel um das Vorschiff!

Es waren auch wieder Delfine zu sehen, allerdings weit weg. Dabei wäre heute so ein ausgesprochen gutes Wetter zum Wale- oder Delfinebeobachten, weil man sie schon von weitem erkennen könnte! Keine Schaumkrone täuscht einen springenden Delfin vor . . .

Gegen Mitternacht erreichen wir die Lotsenstation auf der Pazifikseite des Panama-Kanal. Wir laufen sofort in den Kanal ein und werden ihn gegen Mittag im Atlantik wieder verlassen.

der Back ankam, ging der Regen nieder. Es war ja noch sehr warm, deshalb konnte ich den Regen so richtig genießen! Im Nu waren meine Laufschuhe voller Wasser, also kamen sie von den Füßen. Barfuß auf dem jetzt salzfreien, warmen Deck herumzuhüpfen, wenn der Regen auf einen niederprasselt, ist schon ein tropisches, klabauteermännisches Vergnügen.

### Dienstag, 15. März 2011

Mittags 29° C, SOzS 2–3, 6/8 bedeckt, wechselhaft mit Regen.

Um Mitternacht waren die Galapagos-Inseln genau südlich von uns. Ich hatte während der letzten Tage jede Menge Seevögel erwartet – vergeblich – die sind wohl jetzt mit dem Nachwuchs vollauf beschäftigt. Erst heute Morgen konnte ich drei Töpel fliegen sehen. Sonst kam nur hin und wieder einmal eine kleine Seeschwalbe in die Nähe des Schiffes.

Nachmittags war ich kurz auf der Brücke, um die Tageswerte (Position und Wetter) aufzunehmen, das sah ich am Horizont einen starken Regen daher kommen. Darauf habe ich nur gewartet! Flugs in die Kammer und umgezogen, dann nix wie auf die Back! Kaum war ich dort, fing der Regen auch schon an. Runter mit den paar Klamotten, die Kamera aufgestellt und ein paar Fotos mit dem Selbstauslöser gemacht.

*. . . und so der Klabauteermann im Regen*





## Panama-Kanal von West nach Ost

Donnerstag, 17. März 2011

Heute war ein sehr langer Tag. Er begann um Mitternacht mit der Ankunft in Balboa, der Stadt direkt am Panama-Kanal (Pazifik-Seite). Panama-City liegt ja einige Meilen nordöstlich der Mündung des Kanals. Die Warterei auf den Lotsen zog sich bis 03:00 Uhr hin. Und als er endlich kam, war das ein Mann mit einer unglaublich abweisenden Ausstrahlung. Meist sind die Lotsen ja recht umgängliche Leute, von denen man etwas über ihr Land oder ihre Stadt erfahren kann. Aber den wollte ich schon gar nicht erst nach dem Kurs fragen.

Jedenfalls mussten wir bis 07:00 Uhr driften, d. h. ohne Maschine sich treiben lassen, erst dann begann die Durchfahrt durch den Kanal. Die geplanten Nachtansichten von Panama wurden daher nichts, schade. Wir waren nachts zu weit weg, und beim Näherkommen wurde es schon wieder hell.

Die Schleusen wurden recht zügig durchfahren, und bald waren wir auch schon im Gatun-See, Maximalgeschwindigkeit im Kanal = 9 kn. Dort gab es auch Gegenverkehr und sogar eine Überholung durch uns! Aber dann war wieder Warten angesagt. Erst mittags ging es durch die Gatun-Schleusen hinab zum Atlantik.

An den Gatun-Schleusen gibt es einen Besucher-Pavillon, der von Touristen bis zum Platzen gefüllt war (lag auch an den fetten Leuten). Die Leute können dort beim Schleusen zusehen, sich über den Bau des Kanal in einem kleinen Museum informieren und die unvermeidlichen Souvenirs erwerben. Das ist alles vom Schiff aus zu beobachten. Erst später, als wir an Cristobal entlang fuhren, sahen wir, woher die Leute kamen: vom Kreuzfahrtschiff *Carnival Freedom*. Das ist ein schönes Schiff mit einem Schornstein wie die elegante alte *France* ihrer zwei hatte. Abends lief das Schiff in Richtung Florida aus.

Um 13:00 Uhr waren wir dann endlich im Atlantik auf Reede und warteten auf den nächsten Lotsen, diesmal den für Manzanillo. Es sind lange Stunden bis 18:00! Da kam er endlich an Bord: ein kleines Männlein von vielleicht 1,50 Metern Höhe und aufgedreht und quick fidel wie ein Rumpelstilzchen! Ich ging mit dem 2<sup>nd</sup> Mate nach vorne auf die Back zum Festmachen, um 19:15 Uhr war das Schiff fest. Der Alte war ganz nervös wegen des langen Herumtrödelns, aber bei genauerer Betrachtung des Fahrplans waren wir fast auf die Minute pünktlich: Ankunft Manzanillo 19:00 Uhr!

Die Immigration kam an Bord. Die kommt ja in jedem Hafen. Und jedes Mal, wenn ich die Leute sah, dachte ich, wozu brauchen die so große Taschen für ihr bisschen Papierkram! Jetzt



*Einfahrt in die Pedro-Miguel-Schleuse*



*Die schöne „Puente Centenario“-Brücke im Morgenlicht*

*Uferlandschaft im Gatun-See*



*Uferlandschaft im Gatun-See*







*Der Schwergut-Schwimmkran Titan*



*Die Gatun-Schleusen mit Blick zum Atlantik*

weiß ich es: Die Gebühr in Form von hochprozentig Flüssigem! Jedenfalls waren zwei Frauen darunter, wovon die eine auch die Chefin der 6-köpfigen Truppe war. Sie sah sympathisch und hübsch aus! Ich sprach sie an und fragte, wo ich wohl Zugang zum Internet finden könnte. Sie sagte, in der Stadt sei es alleine nicht sicher, es sollten wenigsten drei Mannschaftsmitglieder beieinander sein. Sie nahm mich nach Beendigung ihrer Amtshandlung im Shuttlebus mit zum Tor und führte mich sogar dorthin, wo ein freies Netz zu finden wäre. Das stimmte auch, nur war das Netz so windig und schwach, dass weder eine Website aufging noch ein E-Mail empfangen oder gar versendet werden konnte. Also wurde die E-Mailerei auf Kingston vertagt. Sind ja eh bloß drei Tage bis dahin.



*Die Carnival Freedom läuft in die Karibik hinaus*



*Blick über Colon vom Kanal her*

## Manzanillo – Kingston

### Freitag, 18. März 2011

Um 09:00 Uhr 29° C, NOzN 5–6, 8/8, trüb, raue See.

Mittags 13:00 Uhr 30° C, NO 6, 6/8, raue See.

Abends 19:00 Uhr 29° C, NO 4–5, raue See.

In Manzanillo wurden vier Mann der Besatzung abgelöst: der 3<sup>rd</sup> Mate, der Koch, ein Matrose (der „Tiger“) und ein Fitter (Maschine). Der neue Koch ist vielleicht ein schwächliches Kerlchen, macht aber einen prima Eindruck; mal schauen, was es ab jetzt zu essen gibt.

Heute war wieder eine Vollmondnacht in der Karibik – beinahe so romantisch wie im Reiseprospekt.

### Samstag, 19. März 2011

Um 08:00 Uhr 26° C, NO 6, 2/8, raue See.

Mittags ist Einlaufen in Kingston, dann hört die heftige Schaukelei für eine Zeitlang auf – auch kein Schaden. In Kingston werden 157 Container entladen, keine werden geladen. Der Aufenthalt dort wird also nur kurz sein.

Jetzt um 10:15 Uhr ist Jamaika bereits gut in Sicht!

Nach dem Festmachen kam jemand mit einem Modem, das aber auch keinen Internet-Zugang ermöglichte. Es ist schon eine Schande, dass der Crew der Internet-Zugang nicht möglich ist. Für mich ist das so, als hätte man uns vor 40/50 Jahren Briefpapier und Füller vorenthalten.

Abends ging der Mond so schön romantisch zwischen den Beinen der Container-Verladebrücken Hafens auf.



*Vollmond-Aufgang über Kingston*

## Kingston – Savannah

### Sonntag, 20. März 2011

Um 08:00 Uhr 28° C, NO 4–5, 8/8, Regenschauer, gegen Mittag aufklarend, nachmittags 28° C, NO 4–5, 1/8, sonnig, klar.

Um Mitternacht sind wir nach Savannah ausgelaufen. Kurz vorher wurden die Unterkünfte im Schiff von zwei jamaikanischen Beamten mit Spürhunden durchsucht. Dies ist Pflicht für den letzten Hafen vor den USA zur Verhinderung des Drogenschuggels.

Es war eine wunderschöne klare Mondnacht, völlig wolkenlos, vor uns tief am Horizont wohl zum letzten Mal das Kreuz des Südens und achteraus die Millionen Lichter von Kingston.

Am Vormittag war ich auf der Back, dort war es sehr windig. Deshalb bin auch gleich wieder zurück. Da sah ich, wie der Bootsmann ganz allein am Sonntag die vielen Container-Lasch-Stangen seefest verräumte. Da musste ich ihm natürlich helfen. So eine Arbeit mit vielen Dutzenden dieser Stangen geht ganz schön in die Muskeln! Er sagte, er hätte einen Mann zu wenig in seiner Decksmannschaft; er hat nur fünf Mann, sollte aber sechs haben. Das merkt er halt immer und überall. Drei waren innen mit Reinigungsarbeiten beschäftigt, einer bei den Reefern und einer half dem Elektriker beim Kabelverräumen. blieb nur er – und ich.

Mittags durch die Windwärts-Passage gefahren. Das ist die Meeresstraße zwischen den Inseln Kuba und Hispaniola (wer es noch nicht oder nicht mehr weiß: Hispaniola ist der Name der Insel, die in die Staaten Haiti im Westen und Dominikanische Republik im Osten aufgeteilt ist). Die Windwärts-Passage wird ihrem Namen bestens gerecht, es pfeift aus Nordost!



*In der Windwärts-Passage.  
Im Hintergrund die kubanische Ostküste*

Heute gegen Mitternacht werden wir schon wieder die vorletzte geografische „Hürde“ nehmen, den nördlichen Wendekreis oder Wendekreis des Krebses oder Topic of Cancer. Dann sind die Tropen hinter uns, die warmen Temperaturen sind es bereits. Um 19:00 Uhr waren es nur noch 23° C.

### Montag, 21. März 2011

Um 08:00 Uhr 21° C, O 4–5, nachmittags 14:00 Uhr 21° C, O 4, 4/8 bedeckt.

Heute Nachmittag war wohl das letzte Sonnenbad auf der Back, meinem Luftkurort. Die Stunden dort vorne werde ich schon sehr vermissen, die Stille, den weiten Horizont, hin und wieder einmal ein Schiff, selten Land in Sicht, wenige Seevögel, noch viel weniger große Meeressäuger, aber täglich wechselnd Wellen und Wetter.

Das Seewasser hat derzeit eine Temperatur von 24° C, d. h. wir sind mitten im Golfstrom. Er schenkt uns derzeit 1,5 kn an Geschwindigkeit, bringt uns aber auch gleichzeitig schneller nach Norden, und das bedeutet wiederum Abnahme der Lufttemperatur – schade, ich habe mich so an die Wärme gewöhnt!

### Dienstag, 22. März 2011

Um 08:00 Uhr 21° C, O 4–5, 3/8 bedeckt.

Der Kapitän hat Geburtstag, aber gestern bereits gab es zum Mittagessen Rotwein, Bier und Cola, weil heute ein Hafentag ist. Um 09:00 Uhr waren wir an der Lotsenstation; der Lotse kam auch pünktlich an Bord und brachte uns in knapp vier Stunden nach Savannah hinauf.

Kurt wäre heute 80 Jahre alt geworden.



oben: Der schöne Neu-England-Schooner Lynx  
darunter: Wir nähern uns dem Container-Terminal



Vorbeifahrt an der „Savannah Water Front“



## Savannah – Philadelphia

Dienstag, 22. März 2011

Um 07:30 Uhr 19° C, W 3, 0/8, nachmittags 29° C, W 3, 0/8, abends 21:00 Uhr noch 26° C und Wind SW 4-5!

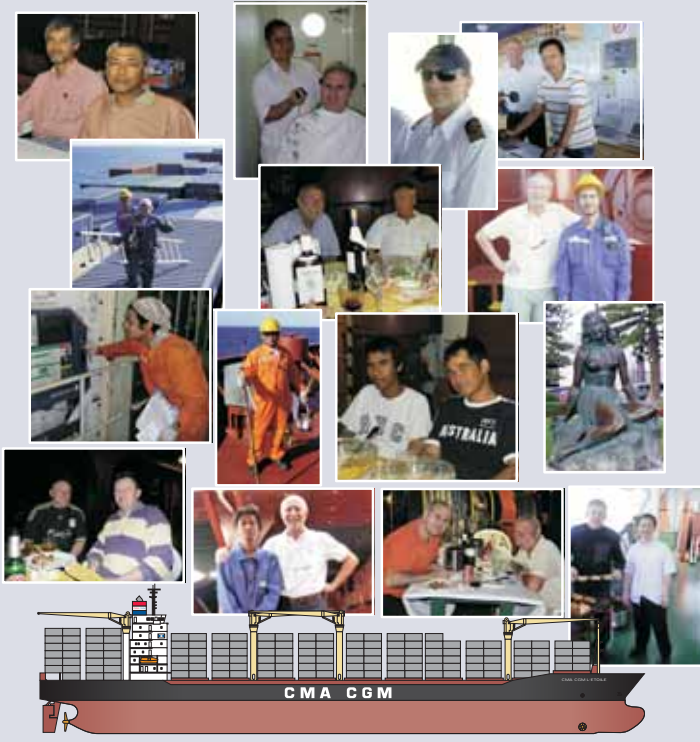


*Der neue Koch hat diese schöne und gute Geburtstagstorte für unseren Kapitän gebacken.*

*Die Glückwunschkarte stammt von mir.*

*Happy Birthday  
to you,*

dear Captain Mina,  
and best wishes from crew +passenger of CMA CGM L'ETOILE



Savannah, March 22, 2011

Heute in Savannah wurde ich wieder einmal von der „immigration“ in die Mangel genommen:

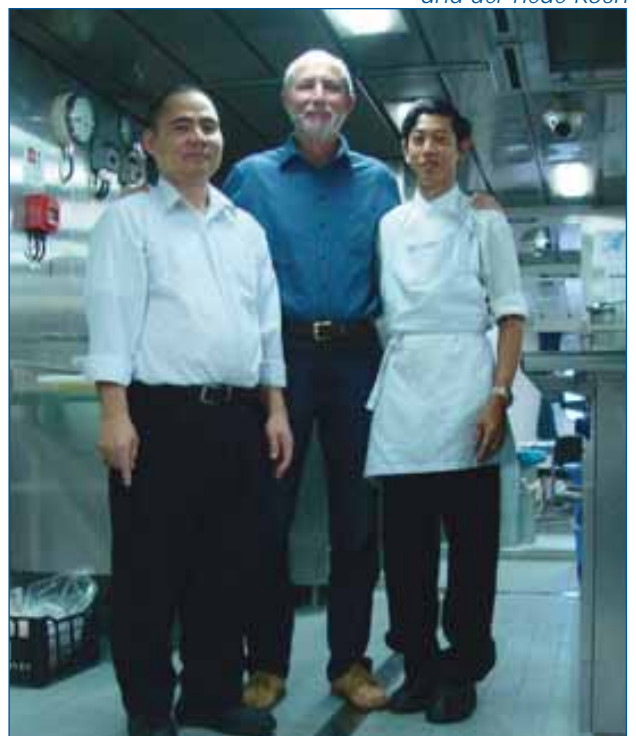
Am 19. Januar war in New York meine erste Einreise in die USA. Damals wurde bereits bemängelt, dass ich kein richtiges Visum besitze. Das „ESTA“-Visum, das ich vorlegen konnte, ist nur für Flugreisende gültig oder für Reisende des Passagierschiffs der CMA CGM (ich wusste gar nicht, dass die so eines besitzen). In New York wurde mir aber eine Einreiseerlaubnis in den Pass gestempelt, die normalerweise 90 Tage gilt, also bis 18. April. Im Pass ist aber der April durchgestrichen und statt dessen MARCH 18, also 18. März (nur 60 Tage), eingetragen. Heute ist aber bereits der 22. März, also Einreiseerlaubnis bereits abgelaufen.

Heute Morgen kam die „immigration“ an Bord und kontrollierte alle Pässe der Besatzung, zuletzt auch meinen. Dabei kam das mit dem o. g. Datum (18. März statt 18. April und heute 22. März) wieder aufs Tapet. Die Offizierin von der „immigration“ telefonierte weiß der Teufel wohin, um das Problem in den Griff zu bekommen. Nach ca. 45 Minuten bekam sie von wem auch immer die Erlaubnis, die zwar nicht korrekte, aber bereits einmal erteilte Einreise-Erlaubnis bis 21. Juni 2011 zu verlängern (90 Tage).

Bleibt aber immer noch das Problem mit dem falschen Visum. Deshalb kamen heute Abend zwei Offiziere der „immigration“ an Bord und befragten mich, wer mein Visum ausgestellt habe und warum die Leute, die es getan haben (gemeint ist die Reederei Vinnen und Arabella-Reisen München), nicht wüssten, das ich für diese Art zu reisen ein „WAVER“-Visum benötige. Woher soll ich so etwas wissen? Woher sollen die Reederei oder das Reisebüro diesen Sachverhalt kennen?

Nach wiederum 45 Minuten fiel eine Entscheidung der unbürokratischen Art: In Philadelphia muss ich dem Schiff-

*von links: der Steward „Ali Baba“, ich und der neue Koch*

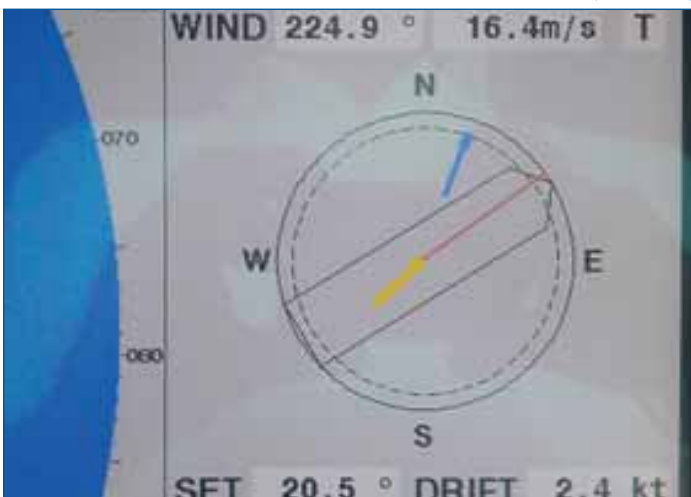


sagenten meine Landgangsgenehmigung übergeben, damit er sie an die entsprechende Stelle der „immigration“ weiter gibt. Dadurch erlischt die fälschlicherweise einmal erteilte Verlängerung der Landgangsgenehmigung mit Ankunft in Philadelphia und der diplomatische Knoten war gelöst.

Für eine zukünftige Reise als Passagier auf einem Containerschiff sollte man sich auf jeden Fall ein „BI-B-2“-Visum von der amerikanischen Botschaft in den Pass eintragen lassen. Nur gut, dass die bisher verlaufene Reise so schön war! Das lässt mich über die „Amis“ nur schmunzeln.

Unser Kapitän wurde heute 53 Jahre alt. Der Koch hat ihm eine schöne Geburtstagstorte gebacken und ich hab ihm die Geburtstagskarte gemacht mit den Unterschriften der gesamten Besatzung. Leider lief heute alles durcheinander wegen des Hafentages, abends wird es auch nix gscheit's mit der Übergabe wegen Auslaufen um 01:00 Uhr, aber morgen auf See haut's dann schon hin. Hoffentlich freut er sich ein bisschen über beides.

*Wind- und Stromanzeige auf der rechten Seite der elektronischen Seekarte: gelber Pfeil = Windrichtung (224.9° = SW) und -geschwindigkeit in m/sec (Stärke 4 Beaufort), blauer Pfeil = Stromrichtung (20,5°) und -geschwindigkeit (2,4 kn); rote Linie = Kurs des Schiffes sowie schematische Schiffsdraufsicht (schwarz)*



*Die Brücke über den Georgia River in Savannah um 02:00 Uhr nachts während des Auslaufens*



### Mittwoch, 23. März 2011

Um 08:30 Uhr 21° C, WzS 3, 2/8, mittags 26° C, WSW 3–4, 1/8, abends 21:00 Uhr 26° C, SW 4–5, 2/8.

Heute hat der Kapitän die Glückwunschkarte erhalten – er hat sich sehr gefreut!

Noch befinden wir uns über dem Festlandssockel von Nordamerika, aber heute Abend gegen 18:00 Uhr geht's hinaus ins tiefe, tiefe Meer und wir lassen uns vom Golfstrom „buckelkraxn“ tragen! Mittags laufen wir knapp 22 kn, mit dem Golfstrom können es leicht 25 kn über Grund werden. Jetzt um 20:00 Uhr befinden wir uns genau südlich Cape Hatteras und Cape Lookout.

### Donnerstag, 24. März 2011, Ankunft Philadelphia

Um 07:30 Uhr 5° C, NO 4, 8/8, mittags 5° C, N 3, 8/8, Regen.

Vor der Einfahrt in das Mündungsgebiet des Delaware River hat sich das Wetter gewaltig geändert: nur noch 5° C! Gestern Mittag hatte ich noch ein ausgiebiges Sonnenbad genossen.

*Hauptinstrumententafel oberhalb der Brückenfrontfenster, von links: Ruderlage (Bb. 3°), Maschinendrehzahl (95 U/min), Tiefe unter Kiel (im Moment keine Anzeige), Schiffsgeschwindigkeit über Grund (25,2 kn), Ruderhäufigkeit, relativer Wind, Bordzeit*



*Werftfoto von unserem Schiffspropeller*





Um 13:00 Uhr etwa wird der Lotse an Bord kommen, dann dauert es noch ca. sieben Stunden, bis wir den Delaware hinauf nach Philadelphia gefahren sind. Die Revierfahrt den Fluss hinauf ist öde und langweilig: nur flaches Land in winterlichen Farben, von Frühling wie in Savannah keine Spur.



## Philadelphia – Rotterdam

### Freitag, 25. März 2011

Um 07:30 Uhr 2° C, N 4, 0/8. Mittags 9° C, N 4, 2/8.

Gestern sind wir nach der langen Revierfahrt den Delaware River hinauf im Hafen von Philadelphia angekommen. Die langweilige Fahrt hat nur die Vorbeifahrt am stark frequentierten Flughafen etwas unterhaltsamer gemacht. Anscheinend wird hier viel Flugfracht umgeschlagen, denn es starteten und landeten viele UPS- und Fedex-Flieger (Foto oben).

Die Hafenslotsen – ein alter Mann und ein überaus „schöner“, glatzköpfiger, schwarzbärtiger Bodybuilder, anscheinend der „Lotsenlehrbub“ – sollten das Schiff an den Kai bringen. So ein Unterfangen ist für einen Neuling sicherlich eine große Herausforderung. Aber dass das Manöver fast zwei ganze Stunden dauern sollte, hätte wohl niemand erwartet, am wenigsten unser Kapitän, der wieder ganz nervös wurde und einen roten Kopf bekam! Endlich war es geschafft!

Ein kleines Stück den Fluss aufwärts liegt sie gute alte *United States*, das Schiff mit dem Blauen Band für die schnellste Atlantik-Überquerung, die es jemals gab, und wartet auf bessere Zeiten. Ein Verein sammelt Geld für das Schiff, um es erhalten zu können.

Kurz vor unserem Liegeplatz fährt man an zwei alten Flugzeugträgern vorbei, einer davon heißt *John F. Kennedy* (Foto unten, darüber Skyline von Philadelphia mit der Konkurrenz im Vordergrund).

Nach acht Stunden Liegezeit mit Ladungsumschlag sind wir heute um 03:00 Uhr ausgelaufen. Nun geht es den Delaware River wieder hinunter und dann in den Nordatlantik hinaus in Richtung Europa.

Die Wetterkarten mit den Vorhersagen für das Atlantikwetter der nächsten Tagen verlieren an Dramatik, von Windstärke 10 ist nicht mehr die Rede, wohl aber von sieben Meter hoher Dünung und Windstärke 6 von acht. Der Kapitän will eine etwas weiter südlich verlaufende Route wählen, um Schiff, Ladung und Besatzung nicht zu sehr dem heftigen Wetter auszusetzen.

Um 10:30 Uhr ging der Lotse von Bord. Wir haben die offene See erreicht. Noch müssen wir allerdings mit 10 kn durch die Walschutzzone fahren. Derartige Schutzzonen für die großen Meeressäuger sind an vielen Küstenabschnitten der USA eingerichtet; bei der Ankunft konnte ich auch einige Delfine beobachten, aber leider keine großen Wale. Am Nachmittag auf 4–8-Wache habe ich viele Wale gesehen, allerdings nicht nahe, sondern meist nur in der Ferne deren Blasfontänen. Einige Delfinartige kamen auch ziemlich nahe ans Schiff, es gab aber keine Möglichkeit, sie zu fotografieren, weil sie nur kurz zum Luftholen an die Oberfläche kamen. Und außerdem brausen wir wieder mit 20–21 kn durch die Wogen.

### Samstag, 26. März 2011

Um 07:30 Uhr 14° C, NW 5, 8/8. Mittags 17° C, WzN 4, 7/8.

Keine besonderen Vorkommnisse außer einem Fehlalarm.



## Sonntag, 27. März 2011

Mittags 17° C, WzN 4–5, 8/8, Nieselregen, Sicht < 1 sm.  
Das Schiff wiegt sich in den Wellen bis maximal 16° auf jede Seite (selbst beobachtet). Auf der Brücke ist zwar ein Klino-  
meter (Krängungsmesser), aber der zeigt kein Maximum an  
– warum so ein dummes Instrument? Auf dem Foto sind es 13°  
nach Stb.

Die Wetterkarte zeigt den Zustand des Atlantiks von heute mit  
den möglichen drei Routen für unser Schiff. Der Kapitän hat  
sich für die südlichste (erst blau, dann gelb) der drei entschie-



den. Anscheinend hatte er recht damit, denn bisher ist das  
Wetter zwar nicht schön, aber für den Fortgang des Schiffes  
optimal: Wind 4–5, Seegang von achtern und eine Maschinen-  
drehzahl von 92 U/min ergeben eine mittlere Schiffsgeschwin-  
digkeit von 21 kn!

Zeichenerklärung für die Wetterkarte unten:  
dunkelblau nach gelb changierende Flächen = Dünung (swell)  
dicke grüne Linien = durchschnittliche Wellenhöhe  
blaue Isobaren = hoher Luftdruck  
violette Isobaren = niedriger Luftdruck  
Zackenband = Verlauf der Störung, die uns den Regen brachte  
dicker gelber Pfeil = Zugrichtung des Hoch-/Tiefdruckgebiets  
Windfahnen = Windstärke und -richtung  
kleine Pfeile mit weißen Spitzen = Meeresströmung  
roten Dreiecke = Standort des Schiffes auf den drei Routen.

## Montag, 28. März 2011

Mittags 12:00 Uhr 19° C, SW 5–6, 7/8.

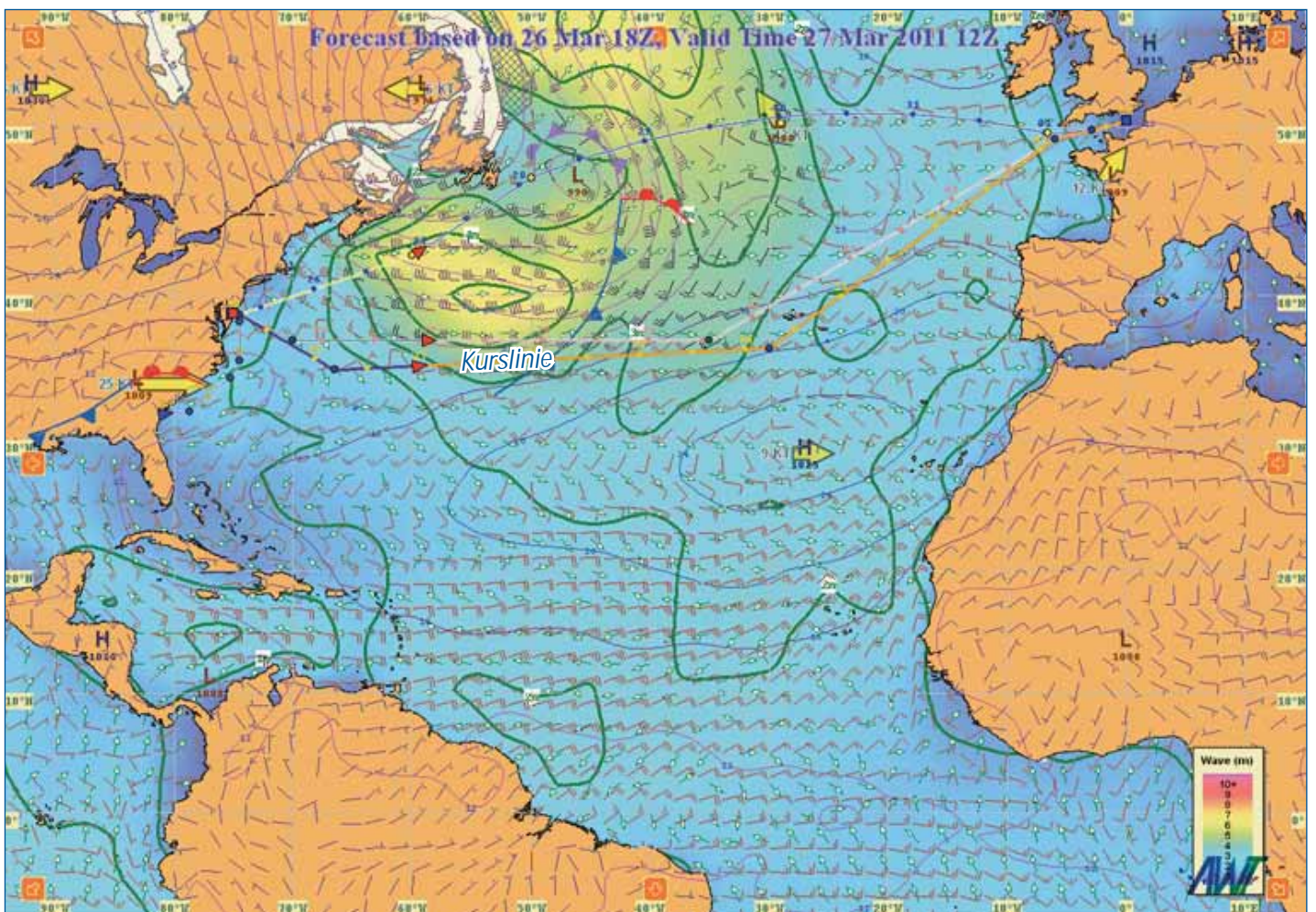
Das Schiff läuft mit 20 kn bei 82 U/min seinem Ziel Rotterdam  
entgegen.

Seit heute steht der Fahrplan: Ankunft in Rotterdam am Sonn-  
tag, 3. April 2011, 04:00 Uhr Lotse, 07:00 Uhr fest.

## Dienstag, 29. März 2011

Mittags 12:00 Uhr 19° C, SW 5–6, 5/8, aufklarend.

Das Schiff läuft nur 18 kn bei 82 U/min, weil uns derzeit kein  
Strom unterstützt.



Am Vormittag sind wir wieder über den wahrscheinlichen Untergangsort der *Pamir* gefahren. Die armen Seeleute, die hier am 21. September 1957 ihr nasses Grab gefunden haben. Ich muss die ganz Zeit daran denken. Ich hab mir auch den Spielfilm dazu angeschaut. Der ist zwar sehr um Wahrheitstreue bemüht, ist aber doch eher ein Unterhaltungs- als ein Dokumentarfilm. Jedenfalls sind schöne Aufnahmen von der *Sedov* ex *Magdalene Vinnen* drin, die extra wegen des Films schwarz angemalt wurde.



Das Wetter ist nach wie vor günstig, aber man kann sich nicht im Freien aufhalten, dazu ist es doch zu kühl. Ich bin schon so ein verwöhnter Pinkel . . .

Langsam mache ich mir die ersten Gedanken über das Packen, das Abschied nehmen. Jeder bekommt von mir ein kleines Briefchen und die vollständige Seekarte als Abschiedsgeschenk, vielleicht freut sich ja der eine oder andere darüber. Bin schon gespannt, wie Zuhause alles aussieht.

### Mittwoch, 30. März 2011

Mittags 12:00 Uhr 18° C, SSW 4–5, 8/8, manchmal kommt die Sonne für kurze Augenblicke heraus.

Heute Morgen um 07:00 Uhr wurde der Kurs (54°) endgültig auf den Englischen Kanal ausgerichtet. Nun steuern wir mit 86 U/min und 19 kn auf die Azoren-Inseln zu und werden gegen 19:00 an der Insel Terceira in ca. 30 sm Abstand nach Bb. vorbeisegeln. Leider kam die Insel nicht in Sicht, obwohl sie 1060 m hoch ist. Macht nichts, hier ist die Gegend des versunkenen Atlantis. Jeder sollte das Buch von Otto Muck „Alles über Atlantis“ einmal lesen!



### Donnerstag, 31. März 2011

Mittags 12:00 Uhr 15° C, SSW 6, 8/8, trübes Novemberwetter. Bevor die Reise ganz zu Ende geht noch ein paar Worte zu der überaus willigen und freundlichen Besatzung aus Myanmar. Niemals habe ich von diesen Leuten auch nur einen grimmigen Gesichtsausdruck gesehen oder ein Jammern gehört, auch nicht, wenn sich – wie in Philadelphia – das Anlegemanöver schier unendlich lang hinzog und die Leute ordentlich ins Frieren kamen! Stets waren sie für einen Spaß zu haben, natürlich jeder nach seinem Charakter, aber grundsätzlich waren sich alle gleich in ihrem willigen Wesen. Davon könnten sich sehr viele – gerade Deutsche – eine sehr dicke Scheibe abschneiden!

*Düstere Stimmung auf dem Atlantik am Montag, 28. März 2011, abends 19:00 Uhr, in der Gegend, in der die Pamir unterging. Oben zwei Szenenfotos aus dem erwähnten Film*





Warum sind diese Leute so zufrieden und im Einklang mit sich selbst und ihrer Umgebung? Und das bei einer Sieben-Tage-Woche und obwohl sie so weit und so lange weg von Zuhause sind? Liegt es am Buddhismus, oder an der ihnen eigenen Bescheidenheit?

Ich kann es nicht ergründen, denn die Verständigung mit ihnen ist sehr schlecht wegen ihres mangelhaften Englisch. Jedenfalls bin ich sehr froh darüber, dass die Myanmari an Bord sind.

### Freitag, 1. April 2011

Mittags 12:00 Uhr 15° C, SSW 6, 8/8, trübes Novemberwetter. Jetzt lösen sich Sehnsucht und Wehmut einander ab und streiten sich um das noch nicht ganz Vergangene, wie in dem Schlagger von Lolita aus den 60ern: Seemann, lass das Träumen . . . Das traurige Wetter tut sein bestes, um keine Heiterkeit aufkommen zu lassen.

Seit heute sind wir wieder auf Mitteleuropäischer Sommerzeit. Wir überqueren die Biscaya und sind morgen schon im Kanal. Während der beiden letzten Tage haben die Matrosen den Fußboden der Brücke derart auf Hochglanz gebracht, dass ich scherzhalber gesagt habe, ich käme morgen mit meinem

Rasierzeug und nehme den Boden als Spiegel, so hat er ge- glänzt! Wer weiß, vielleicht kommt wichtiger Besuch an Bord . . . ?

### Samstag, 2. April 2011

Mittags 12:00 Uhr 14° C, W 3, 8/8, trübes Novemberwetter. Heute letzter Tag! Ich bin jetzt genau 12 Wochen an Bord, der morgige Tag ist der 85.

Mit dem Koch habe ich noch ein „Schwätzchen“ gehalten. Er hat bei der Shangrila-Hotelkette in Myanmar die Kochlehre gemacht (international cooking, 1992) und danach noch zwei Jahre dort gearbeitet. Dann ging er zur See und blieb auch da- bei. Ich finde, er kocht besser und richtet die Speisen viel ge- fälliger auf dem Teller zurecht als der vorherige. Na, egal, jeder war für sich alleine der beste!

Im Kanal ist viel Schiffsverkehr, ich bin fast immer auf der Brücke. Die Überquerung des Nullmeridians konnte ich diesmal gut fotografieren (siehe nächst Seite).

Abends wird gepackt und dann Lebewohl gesagt – eine sehr schöne Zeit geht zu Ende.

#### IMO CREWLIST

		<input checked="" type="checkbox"/> Arrival		<input type="checkbox"/> Departure		Page no: 1
1. Name of ship <b>m.v. CMA CGM L'ETOILE</b>		2. Port of arrival / Departure <b>Kingston</b>		3. Date of arrival / departure <b>19.03.2011</b>		
4. Nationality of ship <b>Liberian</b>		5. Port arrived from <b>Manzanillo</b>				
7. No	8. Family names, given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and Place of birth	6. Nature and No of identity document (seaman's passport)	
1	Mina Laurentiu	Master	Romanian	22.03.1958 / Bucharest	13423859	
2	Orekhov Pavel	Ch. Officer	Russian	03.12.1974 / Tosno Leningard	710681101	
3	Aung Moe Oo	2nd. Officer	Myanmar	21.12.1969 / Myaungmya	482964	
4	Nyi Nyi Thet Naing	3rd. Officer	Myanmar	03.01.1978 / Yangon	M192017	
5	Hartwig Fred August Hermann	Ch. Engineer	German	19.04.1951 / Lutten-Klein	0359144909	
6	Averyanov Sergey	2nd. Engineer	Russia	25.05.1965 / Russia	705236273	
7	San Hla	3rd. Engineer	Myanmar	08.05.1956 / Kyauktan	557583	
8	Nosach Oleg	Electrician	Ukrainian	15.01.1968 / Ukraine	EE 265811	
9	Tout Tun Oo	Bosun	Myanmar	08.10.1960 / Maubin	418637	
10	Aung Min Nan	Able Seaman	Myanmar	25.04.1953 / Pyinmana	442860	
11	Myint Wai	Able Seaman	Myanmar	11.01.1958 / Shwebo	655964	
12	Aung Zaw Min	Ordinary Seaman	Myanmar	06.02.1977 / Kyaiklat	A076481	
13	Pyae Phyo Kyaw	Ordinary Seaman	Myanmar	21.04.1978 / Yangon	M242347	
14	Thu Yein Soe	Ordinary Seaman	Myanmar	06.11.1981 / Yangon	664664	
15	Han Win	Fitter	Myanmar	24.04.1970 / Yangon	M204915	
16	Aung Myo	Oiler	Myanmar	30.04.1972 / Yangon	A134926	
17	Tin Htut	Oiler	Myanmar	29.11.1969 / Yangon	431250	
18	Philip Thein	Wiper	Myanmar	25.08.1988 / Yangon	A 350351	
19	Ye Tun	Cook	Myanmar	24.08.1970 / Yangon	599022	
20	Aung Pyi Soe	MessMan	Myanmar	12.02.1967 / Hkanti	378696	
21	Montano Robin J.C	Eng Cadet	Filipino	03.02.1992 / Alimodian	EA0041773	





Überquerung des Nullmeridians im Englischen Kanal:  
Geografische Koordinaten, COG = Kurs,  
SOG = Schiffsgeschwindigkeit, Datum und Uhrzeit

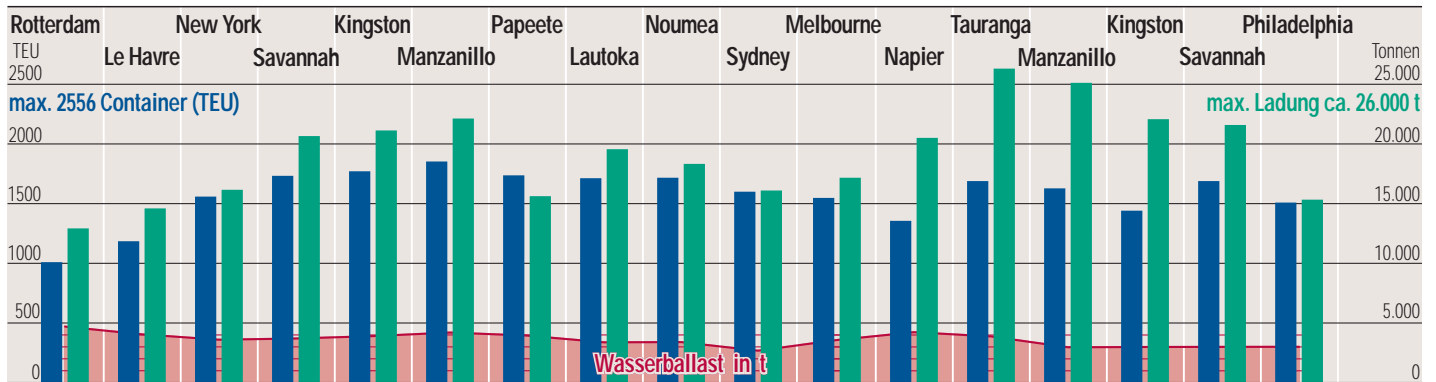
### Sonntag, 3. April 2011

Um 05:30 Uhr war das Schiff fest in Rotterdam. Damit ging nach 30540 sm oder 56560 km meine längste Reise zu Ende. Die Überquerung des Atlantiks von West nach Ost ist einfacher, weil die Hauptzugrichtung der Tiefdruckgebiete in die gleiche Richtung geht. Dank der mittlerweile sehr präzisen Wettervorhersagen konnte unser Kapitän eine für uns günstige Reiseroute auswählen, der wir auch gefolgt sind. Wir hatten permanent im landläufigen Sinne zwar schlechtes Wetter, für den Seefahrer aber hätte es kaum besser sein können: Wind und Seegang von Bb. achtern! Unser Schiff hat sich immer im Takt der Dünung gewiegt wie in einem verträumten Tanz.

Leider konnte ich mich nicht bei allen Besatzungsmitgliedern persönlich verabschieden, weil sie ja alle im Dienst waren. Da waren die Briefchen bestimmt ein guter Ersatz; den Wenigen, denen ich noch per Handschlag „farewell“ sagen konnte, bedankten sich jedenfalls sehr dafür.

Nach dem Frühstück kurz nach neun war gleich Abfahrt zum Flughafen Amsterdam und von dort der Flug nach Hause. Ankunft in Hörlikofen um 16:00 Uhr.

### Anzahl der Container (TEU), Ladungsgewicht und Menge des Wasserballasts während der gesamten Reiseeise



Zum Ende der Reise darf natürlich eine Ladungsgrafik nicht fehlen. Sie zeigt die Veränderung der Ladungsmenge in jedem Hafen sowohl in TEU-Einheiten (20-Fuß-Container, blau) als auch in Tonnen (grün) sowie den jeweiligen Ballastwasseranteil in Tonnen (braun).

Das fertige Modell des Fischdampfers Nürnberg. Noch fehlen einige Teile, die im Modellbaubogen nicht enthalten waren, wie die geätzte Reling. Die Takelage konnte ich an Bord ebenfalls nicht anbringen, weil ich die feinen Fäden, die man dafür benötigt, nicht dabei hatte.





Letzte Fotos von der Durchquerung der Biscaya. Der Nordatlantik zeigt seine typisch grünlich graue Wasserfarbe. Es weht mit Stärke 5-6 aus SzW bei 13° C, das Schiff legt sich manchmal bis zu 15° über, auf den Fotos dürften es max. 8-10° sein (siehe Klinometer). Immer wieder verblüffend sind die Containerberge. Sie werden in jedem Hafen anders aufgetürmt.

Die kleinen „Kümos“ kämpfen schwer gegen Wind und Wellen. Kümos (Küstenmotorschiffe) im alten Sinne gibt es nicht mehr, sie sind heutzutage „Feeder“, die die großen Containerschiffe „füttern“, d. h. sie leisten Zulieferdienste für die Häfen, die die großen Schiffe nicht anlaufen können.





Der schönste Sonnenuntergang der ganzen Reise war im Pazifik am Abend des 12. März auf ca. 8° Süd und 115° West.

### Wind- und Seegangsskala nach Beaufort

Windstärke	kn	m/sec		Seegang	Wellenhöhe in m
<b>0</b>	<1	>0,2	Calm	<b>0</b>	Glassy calm 0
<b>1</b>	1-3	0,3-1,5	Light Air	<b>1</b>	Calm (ripples) 0,1
<b>2</b>	4-6	1,6-3,3	Light Breeze	} <b>2</b>	Smooth 0,2-0,3
<b>3</b>	7-10	3,4-5,4	Gentle Breeze		
<b>4</b>	11-16	5,5-7,9	Moderate Breeze	<b>3</b>	Slight 1,0-1,5
<b>5</b>	17-21	8,0-10,7	Fresh Breeze	<b>4</b>	Moderate 2,0-2,5
<b>6</b>	22-27	10,8-13,8	Strong Breeze	<b>5</b>	Rough 3,0-4,0
<b>7</b>	28-33	13,9-17,1	Strong Wind	<b>6</b>	Very Rough 4,0-5,5
<b>8</b>	34-40	17,2-20,7	Near Gale	} <b>7</b>	High 5,5-7,5
<b>9</b>	41-47	20,8-24,4	Strong Gale		
<b>10</b>	48-55	24,5-28,4	Storm	<b>8</b>	Very High 9,0-12,5
<b>11</b>	56-63	28,5-32,6	Violent Storm	} <b>9</b>	Phenomenal 11,5-16,0
<b>12</b>	64>	32,7>	Hurricane		



## Kleines Glossar

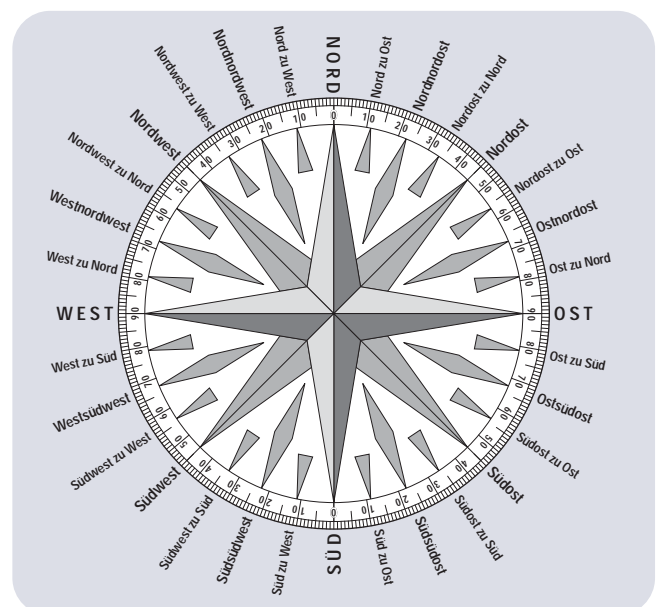
achteraus = hinter dem Schiff, in Verlängerung seiner Längsachse oder nur wenig davon abweichend  
 auf Reede gehen = in einem geschützten Teil des vor einem Hafen gelegenen Meeres vor Anker gehen oder driften  
 Augspleiss = Ende eines Taus mit Schlinge  
 Bb. = Backbord, in Fahrtrichtung links  
 betonnt = mit Seezeichen (Tonnen, Bojen) markiertes Fahrwasser  
 Brückennock = Ausleger der Kommando-Brücke nach Stb. und Bb., meist ohne Dach oder Wetterschutz  
 Bunkerboot = schwimmende Tankstelle  
 Drahtstropfen = Drahtseile zum Heben von Lasten  
 driften = ohne Antrieb auf dem Meer treiben  
 Etmal = Distanz von einem Mittagort zum nächsten; nicht immer 24 Stunden (Zeitverschiebung!)  
 Faden = Längenmaß: 1,822 m oder 6 Fuß oder 2 yard  
 Fallreep = an beiden Seiten eines Schiffes fest angebrachter Zugang zum Schiff. Es passt sich selbsttätig an den Höhenunterschied zwischen Befestigungspunkt an Bord und dem Kai an und stellt dabei seine Stufen immer waagrecht gegenan = entgegen kommend  
 Halo = Sammelbegriff für atmosphärische Lichteffekte durch Brechung von Licht an Eiskristallen (hier: kreisförmig)  
 Hiev = die an einem Ladehaken befindliche Last  
 Innenreede = geschützter Bereich innerhalb der Wellenbrecher  
 Kausch = Metallschutz in den Augen des Tauwerks  
 Kellerkinder = umgangssprachlich für Maschinenpersonal  
 Kesselpäckchen = Overall  
 kn = Geschwindigkeitsangabe für Schiffe.  
 1 kn entspricht 1 Seemeile je Stunde  
 Laschings = Ladungssicherung für Stückgut bzw. Container.  
 Besteht heutzutage aus einer mit einer Spanschraube

versehenen Stange, die dem jeweils zu sichernden Gut angepasst werden kann  
 Mate = englische Bezeichnung für: Nautischer Schiffsoffizier  
 Passat-Drift = durch den Passat hervorgerufene Strömung des Oberflächenwassers  
 querab = im rechten Winkel rechts oder links des Schiffes  
 Rudergänger = der das Schiff steuernde Seemann  
 Speigatten = Öffnung an den Seiten eines Schiffes auf dem Oberdeck zum Ablaufen des Wassers  
 sm = Seemeile (1853 m)  
 Stb. = Steuerbord, in Fahrtrichtung rechts  
 Steuerbord zu Anker gehen = Ankern des Schiff mit dem Steuerbord-Anker  
 Tampen = Ende einer Leine, auch Tauwerk im allgemeinen  
 Trimm = Lage des Schiffes im Wasser (bug- oder hecklastig, Schlagseite nach Stb. oder Bb.)  
 Reefer = Kühlcontainer, Gefriercontainer  
 Revierfahrt = Fahrt des Schiffes auf einem Fluss zu einem Hafen, z. B. die Weser hinauf nach Bremen  
 0–4-Wache = die Wache von 00:00 Uhr bis 04:00 Uhr bzw. von 12:00 Uhr bis 16:00 Uhr (Hundewache) übernimmt der 2. Offizier oder der 2<sup>nd</sup> Mate  
 4–8-Wache = die Wache von 04:00 Uhr bis 08:00 Uhr bzw. von 16:00 Uhr bis 20:00 Uhr übernimmt der 1. Offizier oder der 1<sup>st</sup> Mate  
 8–12-Wache = die Wache von 08:00 Uhr bis 12:00 Uhr bzw. von 20:00 Uhr bis 24:00 Uhr übernimmt der 3. Offizier oder der 3<sup>rd</sup> Mate, meist zusammen mit dem Kapitän  
 6/8 bedeckt = Bedeckung des Himmels mit Wolken in Achteln (von 0/8 = wolkenlos bis 8/8 = vollständige Bedeckung)

## Himmelsrichtungen

N	= Nord	S	= Süd
NzO	= Nord zu Ost	SzW	= Süd zu West
NNO	= Nordnordost	SSW	= Südsüdwest
NOzN	= Nordost zu Nord	SWzS	= Südwest zu Süd
NO	= Nordost	SW	= Südwest
NOzO	= Nordost zu Ost	SWzW	= Südwest zu West
ONO	= Ostnordost	WSW	= Westsüdwest
OzN	= Ost zu Nord	WzS	= West zu Süd
O	= Ost	W	= West
OzS	= Ost zu Süd	WzN	= West zu Nord
OSO	= Ostsüdost	WNW	= Westnordwest
SOzO	= Südost zu Ost	NWzW	= Nordwest zu West
SO	= Südost	NW	= Nordwest
SOzS	= Südost zu Süd	NWzN	= Nordwest zu Nord
SSO	= Südsüdost	NNW	= Nordnordwest
SzO	= Süd zu Ost	NzW	= Nord zu West
		N	= Nord

## Schiffskompass oder Strichrose



## Bildnachweis

Seite 13 r., Seite 14 l. o., l. + r. u.: Oleg Nosach

Seite 15 o. und Seite 48 r. o.: Pavel Orekhov

Seite 56 r. u.: Fred Hartwig, Rostock

Alle anderen Fotos sowie alle Zeichnungen sind von mir.

Das Titelfoto entstand beim Einlaufen in Lautoka, Fidschi-Inseln, am 14. Februar 2011

## Quellen

Lexikon der Seefahrt, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1976

The Oxford Companion to Ships and the Sea, Oxford University Press and P. K. Kemp, London 1976



## Was wir jetzt brauchen...

1. Ein gutes Schiff (haben wir)
2. Eine Portion Mut (haben wir)
3. Ihre Spende (...)

Wir danken für die  
gespendete Anzeige



DGzRS  
Postfach 10 63 40  
28063 Bremen  
Telefon: (0421) 53 707-0  
Internet: [www.dgzrs.de](http://www.dgzrs.de)  
E-mail: [info@dgzrs.de](mailto:info@dgzrs.de)

Spendenkonto  
Postbank NI. Hamburg:  
(BLZ 200 100 20) 70 46-200

**Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger**

## Impressum

Das vorliegende Compendium ist urheberrechtlich geschützt.

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung meiner Texte, Fotos und Zeichnungen, auch auszugsweise, ist ohne meine schriftliche Zustimmung urheberrechtswidrig und daher strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.

Gewerbliche Nutzung bedarf der gesonderten Genehmigung durch den Urheber:

**Bernd Jocham, Dipl.-Ing. (FH) Kartograph, Lindenstraße 3, 85457 Hörlkofen**

[www.jocham-schiffe.de](http://www.jocham-schiffe.de)