

**M/V Stadt Bremen**, auf See, im Oktober 2008

Eigentlich hatte ich mir ja gedacht, einmal eine Zeit lang segeln zu gehen:



Doch das Boot war mir zu klein und das Segel nicht so effizient ;-). Also habe ich auf einem Containerschiff angemustert!



Am 24. August 2008 war es soweit und ich stand in Balboa / Panama mit meinen Koffern vor der Gangway eines Containerdampfers. Es war schon ein wenig befremdendes Gefühl, nach über 20 Jahren wieder an Bord zu klettern. Doch mein „erster“ Beruf hat mich nie losgelassen. In den 80ern bin ich mehrer Jahre zur See gefahren und habe das Grosse Kapitänspatent errungen. Früher galt das Patent auf

Lebenszeit, doch inzwischen ist alles internationalisiert und standardisiert worden, und so braucht man heute regelmäßige Seefahrtzeiten, um sein Patent gültig zu erhalten.

Nachdem ich die letzten 2 Jahre verschieden Refresher-Kurse absolviert habe konnte ich Dank vielem Resturlaub, abgeschlossener Projekte und unterstützender Kollegen mir eine 3-monatige Auszeit genehmigen, um an alten Zeiten anzuknüpfen.

Mit dem Tag an dem ich an Bord kam fing ein neuer Fahrplan für M/V „Stadt Bremen“ an: Wir sind an die APL (American President Lines (USA) verchartert und fahren im Feederdienst von Panama nach Kolumbien und Ecuador, die südamerikanische Pazifikküste rauf und runter.

M/V „Stadt Bremen“ wird von der Reederei Thien + Heyenga in Leer / Hamburg bereedert. Es fährt unter deutscher Flagge mit Heimathafen Hamburg, ist 146,5m lang und 22,7m breit, hat eine gross tonnage (Vermessung) von 9.420 to bei einem displacement (Gesamtgewicht) von 14.300 to. Das Schiff kann 20kn schnell fahren, wir fahren allerdings meist mit 80% Steigung des Verstellpropellers, damit liegt die Fahrt so bei 17,5kn (+/- 1kn). Vom Typ ist es ein sogenanntes CV1100 - Container Vessel mit 1.100 Stellplätzen für 20 Fuß Container. Diese Schiffe werden hauptsächlich in weltweiten Zubringerdiensten (Feeder) eingesetzt, weniger für die langen Strecken (long haul). Meine Schiffe in den 80ern waren alle um die 150m und 12.000 to, damals „normal große“ Seeschiffe im weltweiten Einsatz. Heute ist diese Größe eher die untere Mittelklasse!

Das Schiff hat 2 Bordkräne die jeder 40to heben können, war für uns früher schon richtig Schwergut, heute Standard! Der Antrieb ist eine mittelschnell laufende MAN Maschine mit ca 9730 kW, die auf einen Verstellpropeller wirkt.

Insgesamt gibt es 8 Decks (Main, Poop, 1. – 5., Bridge), die Augeshöhe auf der Brücke liegt bei 23m! Damit heißt es täglich mehrfach: Treppensteigen, es sind 92 Stufen vom Hauptdeck bis zur Brücke, das hält gesund ☺ Wie ihr auf dem Bild seht fahren wir die Container nur 3 hoch an Deck, da passen noch 2 Lagen drauf, dann ist die Höhe nötig, um noch nach vorne schauen zu können.



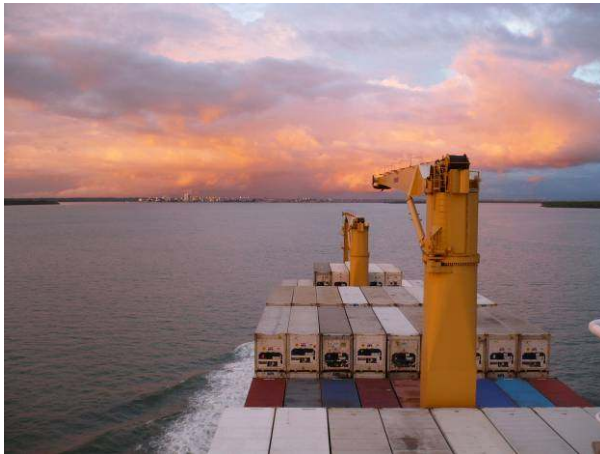
Nun zu unserer Route: Das Schiff wird von APL im Trade Balboa/Panama – Buenaventura/Kolumbien – Guayaquil/Equador eingesetzt. Sonntags liegen wir immer in Balboa, das ist der Hafen von Panama City und liegt direkt am Eingang des Panama Kanals, den wir die ersten Meilen immer hineinfahren. Hier laden die Großcontainerschiffe die aus Asien oder Nordamerika kommen, ihre Ladung für Südamerika aus. Und die bringen wir dann weiter bzw bringen Bananen, Mango, Shrimps, Kaffee und andere landwirtschaftliche Produkte wieder zurück, die wiederum auf die großen Schiffe umgeladen werden. In Balboa ist für uns immer viel zu tun, da das gesamte Schiff in 12 – 15 Stunden komplett ent- und beladen wird. Zwischendurch kommen viele andere Schiffe vorbeigefahren, die in den Kanal gehen, oder die neben uns fest machen. Es ist immer ein imposantes Bild, wenn ein 300m Schiff hier anlegt.



Balboa – Panama Canal Entrance



Dann geht es die Küste nach Süden hinunter, Buenaventura liegt so auf 3°50'N und Guayaquil auf 2°45'S, damit passieren wir jede Woche den Äquator. Während es in BUN tropisch ist wird es nach Süden hin kühler, ab und zu ist nachts „Lange Hosen“ Zeit. In der Höhe von Ecuador kommt die äquatoriale Gegenströmung aus Westen und prallt auf Südamerika. Also viel warmes Wasser (30°) und durch die intertropische Konvergenzzone (also da wo die Luft aus Nord und Süd aufeinandertrifft) gibt es häufig heftigste Regenschauer. Nach Süden hin wird dann der Einfluss des Perustroms wirksam. Aus dem Süd-Frühjahr kommt ein „kühler“ SSW Wind hinzu, damit ergeben sich angenehme 22°– 25°, das Wasser hat ja auch immer noch 26°!



Buenaventura Ansteuerung



Durch die Mangroven mit den Anden im Hintergrund (fast wie OBB!)

Toll ist wie hier das Meer „lebt“. Die ersten Wochen sind die Wale nach Süden gezogen, immer wieder hat man sie aus dem Wasser springen oder blasen sehen. Viele Delfinschulen spielen um das Schiff, oder wir können sie auf der Jagd sehen, wie sie Fischschwärme umkreisen und in die Schwärme hineinspringen. Entsprechend gibt es vor der Küste auch viele Fischer, die in sehr kleinen Booten mit Langleinen oder Harpunen (!) fischen. Die sind leider oft schlecht zu sehen und zwingen manchmal zu regelrechtem Slalomkurs. Diese Wachen genieße ich immer sehr und lasse den Papierkram dann lieber liegen ☺

Ich selber bin als nautischer Wachoffizier gemustert. Da mein Patent zurückgestuft wurde muss ich für 3 Monate wieder unten anfangen. Meine Aufgaben umfassen die Sicherheit an Bord, also Rettungsmittel, Brandschutz und Security im Hafen. Ein bis zwei mal im Monat gibt es dazu einen Drill, ansonsten ist die ganze Ausrüstung in Ordnung zu halten. Weiterhin darf ich das Schiff mit dem Kapitän zusammen einklarieren, bereite alle Dokumente für die Behörden vor und führe die Crewpapiere. Als Wachoffizier habe ich auf See die 08-12 / 20-24 Wache, im Hafen dann von 06-12 / 18-24 Uhr. Auf See ist das Schiff zu fahren, und ich habe hier genügend Muße, mich wieder in alle Navigationsmittel einzuarbeiten. Es ist schon moderner geworden, aber das Meiste ist mir von meinen Fahrten auf Grossseglern bekannt, und das restliche Neue habe ich nun dazulernen können. Die Ausweichregeln sind ja gleich geblieben ☺ somit ist das Fahren nicht komplizierter geworden!. Wenn sich ruhige Wachen ergeben studiere ich die Handbücher, somit bin ich wieder weitgehend up to date.



Wir sind an Bord 19 Mann:

Neben mir sind nur der Kapitän (aus FFB!) und zwei 16jährige Auszubildende aus Deutschland. Die weitere Crew sind noch 2 Polen, 3 Ukrainer und 10 Filipinos. Bordsprache ist Englisch, was eher als broken english zu bezeichnen ist. Nach Besatzungsordnung sind nur 14 Leute notwendig. Wenn man die Trainees nicht mitzählt sind wir effektiv 17 (Kapitän, 3 Nautiker, 3 Maschinisten, 1 Elektriker, 1 Bootsmann und 3 Matrosen, 3 Motorenleute, 1 Koch und 1 Steward). Da ist ein 12 Stunden Tag normal und es wird keinem langweilig ☺

Zusammenfassend war es eine gute Entscheidung, wieder mal zur See zu fahren. Bis Ende November bin ich wieder daheim, und bekomme dann das 1. Offizier Zertifikat zurück. Die Auszeit, die ich mir gewünscht habe, habe ich hier gefunden. Nun freue ich mich auf die letzten Wochen und werde diese weiter genießen. Schließlich freue ich mich wieder auf daheim und ruhigen Winterstunden mit meiner Frau vorm Kamin! Und dann geht es wieder in mein „normales“ Berufsleben zurück. Aber ich bin mir sicher, es wird nicht meine letzte Seereise geblieben sein! Noch 12 Monate Fahrtzeit, dann habe ich das Kapitänspatent wieder zurück ☺

Lieber Gruss an den Ammersee!

Thomas Jung

