

## Apfelsinen Kurs Persergolf: Kühltrampfahrt 1975

Hattendorf, Burghard

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hattendorf, B. (2001). Apfelsinen Kurs Persergolf: Kühltrampfahrt 1975. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 24, 141-156.  
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52529-5>

### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

# APFELSINEN KURS PERSERGOLF

Kühltrampfahrt 1975

VON BURGHARD HATTENDORFF

Am Silvestertag 1974 lag die POLAR PARAGUAY, ein Kühlschiff der Hamburg-Süd und das erste seines Namens, auf der Innenreede des nikaraguanischen Pazifikhafens Corinto vor Anker. Gewichen war die Anspannung der letzten Tage, in denen wir die in der Nähe der Galápagos-Inseln in Brand geratene COLUMBUS NEW ZEALAND nach Balboa geschleppt hatten (vgl. Deutsche Schifffahrt 1/96), und mit Muße und natürlich gehörig kommentierend konnten wir die Manöver der einlaufenden BLANKENSTEIN beobachten, eines klassischen Lloyd-Frachters mit – damals immer noch ein bißchen gewöhnungsbedürftig – den Hapag-Farben am Schornstein; das Schiff hatte offenbar Mühe, in der engen Bucht zwischen Bananenpier und Sumpf den rechten Ankerplatz zu finden, der uns und ihm selbst auch noch Raum zum Schwegen lassen würde.

Ich war Dritter Offizier und hatte im Hafen, auch jetzt auf Reede, durchgehend Nachtwache, aber freundliche Kollegen bis hin zum Kapitän fanden sich im Laufe des Abends bei mir auf der Brücke ein, um den Jahreswechsel zu feiern. Um Mitternacht wurde ein Schäkel an den Hebel des Typhons gehängt, was eigentlich nicht nett war, denn eine ganze Weile



*Die BLANKENSTEIN von Hapag-Lloyd auf der Suche nach einem Ankerplatz vor der POLAR PARAGUAY auf der Reede von Corinto. (Alle Fotos vom Verfasser)*



*Der Golf von Tehuantepec: stürmisch und fotogen; Chief (links) und Kapitän bei der Arbeit.*

überdöhnte nun unser Getute das kümmerliche Geknatter der Knallkörperchen, mit denen die Kinder im Ort ihren Spaß haben wollten.

Nach zwei Tagen ging es für weitere zwei Tage an die Pier, eine brückenähnliche Konstruktion mit Förderbändern, und mit einer vollen Ladung Bananen, gut 190 000 Kartons, machten wir uns auf die Reise nach Long Beach, oft dicht unter der mexikanischen Küste, um starken Gegenstrom zu vermeiden. Nachts galt es, auf unbeleuchtete Fischerboote zu achten, deren Segel plötzlich, von einer hastig entzündeten Funzel beschienen, vor unserem Bug auftauchen konnten. Ungemütlich war die Querung des zu dieser Jahreszeit meist recht stürmischen Golfes von Tehuantepec, wobei doch viele Bananenkartons trotz geschicktester Stauerei in die kleinen Freiräume fielen, die eigentlich für das Absenken der Elevatoren zum Zwecke eines zügigen Löschbeginns vorgesehen waren. Noch unangenehmer aber waren die unberechenbaren, vor Acapulco dümpelnden Lustyachten, die sozusagen mitten auf unserer Handelsstraße parkten und deren Insassen sich die Sonne auf die Skipperbäuche scheinen ließen.

Nach viereinhalb Tagen, früh am Morgen, erreichten wir Long Beach, und noch am selben Abend liefen wir wieder aus zu einer weiteren Bananenreise von Corinto. Es hatte Andeutungen gegeben, daß uns anschließend eine Reise mit Apfelsinen zum Persischen Golf ins Haus stehen könnte, aber bevor wir uns darüber schlüssig wurden, ob wir darauf denn so erpicht sein sollten, wurde diese Planung wieder gestrichen.

In Corinto nutzte ich die durch ausbleibenden Nachschub entstehenden Ladepausen während der Nachtwache, um mit den Vorarbeitern zu plaudern und meinem bescheidenen Schulspanisch etwas auf die Beine zu helfen, und einer meiner Nachhilfelehrer nahm mich gleich am Morgen in einem klapprigen Auto mit zum Besuch seiner Familie in Masaya, unweit der von einem Erdbeben noch sehr schwer gezeichneten Hauptstadt Managua – ein interessanter Ausflug, dem auf späteren Reisen noch viele andere in diesem freundlichen Land folgen sollten.



*Im Golf von Tehuantepec.*

Aus Respekt vor dem Golf von Tehuantepec wurden die Elevator-Freiräume diesmal durch Binslatten gesichert. Um Acapulco und seine dümpelnden Skipper machten wir einen großen Bogen, und noch vor Ankunft in Long Beach kam nun doch die neue Order: »Citrus for Khorramshahr«.

Nun ja. Erpicht oder nicht, das war mal was ganz anderes. Vorerst aber gingen wir, nach dem schnellen Löschen, für fast eine Woche weit hinaus auf Reede. Das war eine gute Gelegenheit für die Decksbesatzung – der Bootsmann und ein, zwei Matrosen waren Deutsche, die anderen kamen aus Tarawa und von anderen südpazifischen Inseln –, mittels Arbeitsfloß und Stellagen außenbords zu entrostern und zu malen; ich selbst vertiefte mich in unsere Seekarten. Zwar lagerte in den großen Schubladen unter dem Kartentisch eine umfangreiche Kartensammlung von der ganzen Welt, aber von ausgefallenen Gegenden hatten wir natürlich nicht jede Detailkarte, und mit den Berichtigungen, die in den wöchentlich vom Deutschen Hydrographischen Institut herausgegebenen »Nachrichten für Seefahrer« erschienen, war ich nur so weit auf dem laufenden, wie es unsere wichtigsten Fahrtgebiete – Europa, Nord- und Mittelamerika und Ostasien – betraf. Ich machte mich also an die Arbeit, änderte Kennungen von Leuchtufern auf den Andamanen und Nikobaren, zeichnete Wracks in die seichten Gewässer der Malediven, verlegte Tonnen im Schatt-el-Arab, dem Mündungsfluß von Euphrat und Tigris, an dessen nördlichem Ufer unser Zielhafen lag, und kaufte in Los Angeles eine ganze Reihe ergänzender Karten. Außerdem mußten die Nationalflaggen einiger Länder, die in unserem Spind noch fehlten, in Hamburg bestellt werden, zwecks Lieferung nach Singapur, dem vorgesehenen Bunkerhafen.

Als Landverbindung zu verabredeten Zeiten diente eines unserer Rettungsboote, nicht nur für dienstliche Gänge. Der Seemannsklub organisierte Besuche in Disneyland und Knott's Berry Farm – da wollten alle mit. Für eine Tour nach Hollywood und auf dem Sunset Boulevard mietete ich mir ein Auto – da kam nur noch einer mit. Ins Theater ging ich schließlich allein, zu Shakespeares »Macbeth« mit Charlton Heston. Und in Long Beach

gab es ja auch die alte QUEEN MARY, fest, sehr fest vertäut und buchstäblich eingemauert. Aber immerhin hat man mal die QUEEN MARY gesehen.

Bei den Apfelsinen, die dann endlich geladen wurden, handelte es sich um den letzten Teil einer größeren Partie, die versuchsweise von Kalifornien in den Iran verschifft wurde. Das stellte gewisse Anforderungen an die Kühlanlagen, mußte doch über eine Reisedauer von etwa dreieinhalb Wochen und eine möglicherweise mehrwöchige Wartezeit vor dem oft überfüllten Golfhafen eine Laderaumtemperatur von 4,5° C aufrechterhalten werden, und dies unter ständiger Frischluftzufuhr. Zwei vorangegangene Reisen mit ganz neuen Schiffen der schwedischen SNOW-Klasse waren wohl durchaus zufriedenstellend verlaufen, und sollten sich diese Erfahrungen auch bei der dritten Reise, mit unserer POLAR PARAGUAY, bestätigen, dann könnten sich für die Apfelsinenbauer – so die Andeutungen der Agentur – interessante geschäftliche Zukunftsperspektiven ergeben.

Eine Freude war es, beim Laden dem zu jeder Gang gehörenden Zimmermann zuzusehen, der sich um all die toten Ecken zwischen Kartons und schrägen Raumwänden kümmerte und – bewaffnet mit Säge, Hammer und Nägeln – die Ladung mit Brettern und Balken regelrecht verbarriadierte, immer schnell, immer passend. An ihm jedenfalls lag es nicht, daß sich das Laden über vier Tage hinzog; und auch dann war das Schiff nicht einmal voll: vier von 15 Laderäumen, fast ein Drittel der Raumkapazität, blieben leer. Anfangs war noch eine Zuladung von Bananen von Manila zum Persischen Golf im Gespräch, doch daraus wurde nichts.

Es ist ja immer wieder erstaunlich, wie bald man nach Verlassen eines großen Hafens allein auf weiter Flur ist, und so sollte es auch auf der ganzen Reise bleiben. Mit Rücksicht auf die winterliche Wetterlage fuhren wir nicht auf dem kürzeren Großkreis, sondern folgten einer südlicheren Route, auf der wir nur in den ersten Tagen rauhe See gegenan hatten. Trotz der Stampferei und Schaukelei machte ich mich wieder an die Korrekturen der See-



Die POLAR PARAGUAY lädt Orangen in Long Beach.



*Die Wartezeit auf Reede vor Long Beach wird genutzt für Außenbords-Arbeiten.*

karten, denn nach der Aufarbeitung des nördlichen Indischen Ozeans wollte ich auch mit den laufenden Berichtigungen der anderen Karten nicht zu sehr ins Hintertreffen geraten – schnell konnte man doch wieder in Wismar oder Venedig landen. Aber wenn alle Augenblicke mal der Bleistift, mal die Zeichenfeder vom Kartentisch rollt, wenn man zwischendurch schnell in die Nock springen muß, um mit dem Sextanten die hinter aufreißenden Wolkenfetzen gerade kurz auftauchende Sonne zu schießen, weil man endlich wieder irgendeine Standlinie haben will, wenn man dann ohne verwertbares Ergebnis, aber mit blauen Flecken zurückkommt und inzwischen die in Arbeit befindliche Karte mitsamt allem Zeichengerät heruntergerutscht ist, und wenn einem die amerikanischen Seekarten mit ihrem dünnen Papier und dem etwas zu großen Format ohnehin auf die Nerven gehen, dann – Wismar hin oder her – gibt man irgendwann auf. Bald wurde es auch ruhiger, man konnte wieder gut schlafen, und mit den amerikanischen Seekarten klappte es nun auch besser.

Automatisch wurden stündlich auf der Brücke Hunderte von Zu- und Ablufttemperaturen ausgedruckt, aber zur Kontrolle der empfindlichen Ladung gehörte natürlich auch der regelmäßige Verzehr einer Warenprobe. Und was waren das für schöne Apfelsinen! Ganz gewiß mit Liebe gepflanzt und behutsam gepflückt. Welche Zartheit, Süße und Geschmacksfülle! Solche festliche Qualität lag wohl in der Natur dieser als Kostprobe zur Eroberung eines neuen Marktes bestimmten Apfelsinen. Die Fruchtkontrollen führten wir jedenfalls überaus gewissenhaft durch.

Irgendwann passierten wir die Marianen-Insel Agrihan, und nach knapp zwei Wochen liefen wir durch den Golf von Leyte mitten hinein in die philippinische Inselwelt. Die geschichtsträchtigen, nun friedlich daliegenden Gestade übten eine eigenartige Anziehungskraft auf mich aus; gern hätte ich hier eine Weile Station gemacht, ungeachtet einzelner Piratenüberfälle auf Handelsschiffe, die sich in der jüngeren Vergangenheit hier und in der vor uns liegenden Sulu-See ereignet haben sollen, vor denen wir auch ganz offiziell gewarnt worden waren. Musketen und Sechspfünder hatten wir nicht, also blieben uns nur erhöhte Wachsamkeit und ein zusätzlicher Ausguck. Wie ernst die Lage in späteren Jahren werden würde, ahnten wir damals noch nicht.

Gut 16 Tage waren wir, unter Berücksichtigung der Zeitverschiebung, unterwegs gewesen, als auf der weitläufigen Reede von Singapur der Anker fiel. Mit der Durchschnittsgeschwindigkeit von genau 21,0 Knoten waren wir sehr zufrieden, bedenkt man die anfänglichen Schlechtwettertage und die kurzen Maschinenstopper, die von Zeit zu Zeit unvermeidlich waren. Zwar wurden die »Polar-Länder-Schiffe« in Büchern und Plänen meistens mit 22,8 Knoten geführt, und auf kurzen Reisen über drei, vier Tage – dabei beziehe ich mich auch auf Erfahrungen mit der POLAR COLOMBIA und der POLAR ARGENTINA – schafften wir unter guten Wetterbedingungen auch immer wieder mal die dem Chartervertrag zugrunde liegenden 22 Knoten, aber auf längeren Strecken kamen wir über einen Gesamtreeschnitt von 20,5 oder 20,7 Knoten selten hinaus. Waren die Anderen denn immer so schnell, wie es geschrieben stand?

Ein Boot nach dem anderen lief nun auf unsere kaum schnell genug gefierte Gangway zu. Händler bauten ihre Kartons mit Uhren, Kameras und Tonkassetten bei uns an Deck auf, und liebebreizende Schönheiten winkten uns schon von weitem zu und stürmten lachend das Schiff, erwiesen sich aber, aus der Nähe besehen, als verblüht und verschminkt, als gräßliche Karikaturen ihrer selbst und tuckerten bald, ziemlich unverrichteter Dinge, schmolldend davon. Die Agentur brachte die fehlenden Flaggen, und schließlich kam auch das Bunkerboot.

Wieder auf See, erhielten wir die telegrafische Order für einen neuen Zielhafen: wegen Überfüllung von Khorramshahr war nun Bandar Abbas vorgesehen, Kriegs- und Kohleha-



*Löschten in Bandar Abbas.*

fen an der Straße von Hormus, dem Eingang zum Persischen Golf – umsonst also war mein Kartenwerk vom Schatt-el-Arab. Allmählich erwarteten wir auch Bescheid über die weiteren Planungen. Salén Reefer Services, unser schwedischer Charterer, der damals die wohl weltweit größte Kühlschiffsflotte betrieb, hatte ja eine Unzahl von Reisen im Angebot, und ich wollte am liebsten mit Weintrauben von Südafrika, Muscheln und Fisch von Mauritius und Chittagong wieder zurück nach Südostasien – gehässige Kollegen meinten jedoch, daß wir sicherlich für ein halbes Jahr als schwimmendes Kühlhaus in Dubai oder Oman stationiert werden würden. Aber bevor die Spekulationen noch weiter ins Kraut schossen, kam die neue Order: nach den zu erwartenden etwa drei Wochen Liegezeit im Iran sollten wir in Südafrika, voraussichtlich Port Elizabeth, Äpfel für Philadelphia oder Nordeuropa laden.

Knapp eine Woche nach Verlassen Singapurs erreichten wir die Reede von Bandar Abbas. Es war Ende Februar und noch früh am Morgen, also angenehm frisch. Der Handelshafen mit seinen sechs, sieben Liegeplätzen schien zwar vollbesetzt zu sein, doch mit uns auf Reede lag kaum mehr als ein Dutzend Schiffe – es war also alles nicht so schlimm. Bald wurden wir auch, in holprigem Englisch, über Sprechfunk angerufen: *The ship with the fresh oranges* – der Schiffsname war wohl etwas zu kompliziert (aber da gab es doch ganz andere Namen: Wie etwa wären die wohl mit »43. Jahrestag der siegreichen Oktoberrevolution« zurechtgekommen?). Jedenfalls gingen wir schon am nächsten Vormittag an die Pier, sogar den Ehrenplatz gleich vorn am Hafentor hatte man uns zugedacht, die Schauerleute kamen an Bord – vier Gangs, vier Luken –, wir stellten die Kühlung ab und fuhren die Lukendeckel auf, die ersten Hieven wurden an Land gesetzt, und die Lastwagen würden, so versicherte man uns, auch gleich kommen, *no problem*. Das mußte zwar nicht unsere Sorge sein, aber lange konnten wir natürlich nicht mit ansehen, wie unsere schönen, kühlen Apfelsinen in der Mittagssonne herumstanden – also alles zurück, Luken zu, Kühlung an. Die Hafenarbeiter richteten sich an Deck gemütlich ein, und ohne weitere Aufregung ging der vielversprechende Tag zu Ende.



Doch in den ersten Strahlen der aufgehenden Sonne blinkte und funkelte es von den fernen Hügeln. Die glitzernden Punkte schienen näherzukommen, und bald schon standen die ersten einer endlos scheinenden Schlange von blitzblank gewaschenen Mercedes-Lastwagen neben dem Schiff. Fleißig und fröhlich wurde nun entladen, und auch der am Schuppen lehrende Wachpolizist hatte zu tun, wie die am Boden um ihn herum sich ansammelnden Apfelsinenschalen verrieten.

Nach einem Monat auf schwankendem Grund tat auch ein längerer Landausflug ganz gut, aber in diesem sehr fremdartigen Kulturkreis fühlte ich mich geradezu als Eindringling. Sehr gern hatte ich, wo immer ich hinkam, Menschen und besonders Kinder fotografiert. Das wollte ich auch hier tun, höchst behutsam und mit dem selbstverständlichen Respekt gegenüber einer auch religiös bedingten Scheu vor einer Ablichtung, und im Laufe des Tages bekam ich Übung darin, auf den faszinierenden Straßenmärkten Belichtung und Entfernung an den Säckchen mit Früchten und bunten Gewürzen einzustellen und mit fast unmerklichem Kameranahen dann doch manches interessante Porträt zu erwischen. Als eine am Strand liegende Leiche, offenbar vom zurückgehenden Wasser freigegeben, die bedrückte Aufmerksamkeit einer großen Menschenmenge auf sich zog, konnte ich ganz ungestört, wenn auch mit etwas schlechtem Gewissen, meinem diebischen Hobby nachgehen. Etwas besser fühlte ich mich, als ein freundlich strahlender Barbier mich ausdrücklich darum bat, ein Bild von ihm zu machen, unter dem Messer einen nicht ganz so begeisterten, aber zum Stillhalten verurteilten Kunden.

Nach insgesamt nur fünfeinhalb Tagen verließen wir Bandar Abbas, innerlich ein bißchen aufgeplustert vom Lob für den exzellenten, fast ausschlußfreien Zustand der abgelieferten Ladung, und nahmen Kurs auf – ja, wohin eigentlich? Der Plan einer Apfelreise von Port Elizabeth nach Europa war vor einigen Tagen bekräftigt worden, aber bis zum anvisierten Ladetermin waren es nun noch fast drei Wochen. Niemand, am wenigsten wohl Salén, hatte mit einer so kurzen Liegezeit im Iran gerechnet. So ganz trauten wir dem Reiseziel also noch nicht und liefen vorläufig mit »economical speed«, d. h. halber Maschinenleistung und gut 14 Knoten, einen südöstlichen Kurs, bis bei Ras el-Had, der Ostecke der arabischen Halbinsel, die Kursänderung Richtung Südafrika anstand. Ich hatte gerade Wache, als die Zeit gekommen war, da ich wohl Abschied von meinen südostasiatischen Träumen nehmen mußte, und widerstrebend, sehr langsam, leitete ich die Drehung ein. Einen Moment der Wehmut wollte ich mir noch gönnen und blickte andächtig zurück auf die dezente Kurve unseres Kielwassers, da fing die Schreibmaschine in der Funkerbude an zu klappern: Davao hieß die neue Order, zurück zu den Philippinen! Mit Freuden, also mit etwas größerer Ruderlage als beim vorherigen Manöver und noch ohne die eigentlich abzuwartende offizielle Anweisung des Kapitäns, brachte ich das Schiff zurück auf den alten Kurs, dem ersten Kielwasserbogen einen zweiten, entgegengesetzten, hinzufügend.

Auf Singapur-Reede, wo wieder gebunkert wurde, lag diesmal in unserer Nachbarschaft die ORIENTAL RULER, die ehemalige SCHWABENSTEIN des Norddeutschen Lloyd aus den fünfziger Jahren. Viele solcher damals noch sehr verbreiteten kombinierten Fracht- und Fahrgastschiffe fanden sich im Laufe der Jahre unter den Farben der Orient Overseas Lines des Hongkonger Tung-Imperiums wieder, so auch unser etwas angerosteter Anker-Nachbar und seine fünf Schwesterschiffe.

Ein paar Tage später erreichten wir den Golf von Davao, im Süden Mindanaos, wo der Piratenaussguck nun vor allem auf schwer auszumachende, unbemannte Fischerflöße zu achten hatte, die uns zu langsamer Slalomfahrt zwangen. Trotz der Seekarte, die hauptsächlich auf Vermessungen eines Kriegsschiffes Ihrer Britischen Majestät in den 1880er Jahren beruhte und seitdem offenbar nur wenig verbessert worden war, fanden wir einen Weg zum



*Singapur-Reede: ORIENTAL RULER ex SCHWABENSTEIN des Norddeutschen Lloyd.*

Ankerplatz vor der Stadt, wo schon einige ältere Bananenschiffe lagen, eines davon die jetzt unter nationalchinesischer Flagge ankernde ehemalige HORNDEICH. *Sieht ja aus wie Santos*, lautete eine erste Bestandsaufnahme gestandener Fahrensleute, was nur so viel heißen konnte *wie hier war ich auch noch nie*. Von kleinen Mädchen, die mit viel Geschick ihre mit schöner kunsthandwerklicher Ware vollgepackten, sperrigen Auslegerboote an unsere Gangway heranpaddelten, erstand ich für wenige Groschen ein paar Muschelkettchen und Holzschächtelchen. Während der ruhigen Nachtwache versuchte ich, aus einer Vielzahl von Beobachtungen, Messungen, Peilungen und Lotungen im Golf von Davao eine ergänzende Seekarte zu zeichnen mit Hügelspitzen, einzelnen hohen Bäumen, markanten Hütten, Mündungen kleiner Flüsse und Landungsstegen – und gleich am Morgen machte ich mich auf nach Davao.

Ein mit dem Typhon herangerufenes Wassertaxi, auch ein Auslegerboot, aber mit Motor, brachte mich in die Stadt. Die anfängliche Scheu im ganz und gar fremden Land war noch nicht gänzlich verfliegen, als ich auf eine Gruppe von Jugendlichen traf, wohl über einhundert Jungen und Mädchen in hübschen Uniformen, die mich an Pfadfinder denken ließen. Einige winkten mir zu, und schon wurde ich an die Hand genommen und zum Schuldirektor geführt, der mich einlud, auf einer gerade fertig gezimmerten kleinen Holztribüne Platz zu nehmen, an der Seite seines kleinen Töchterleins, das mich mit großen Augen ansah. Dann begann die Zeremonie, die Abschlußfeier einer Art vormilitärischer Grundausbildung für Jugendliche, die fast noch Kinder waren: Die Ehrengäste wurden begrüßt, darunter der Bürgermeister und ein richtiger General – *and our guest from Germany* –, eine Band spielte Musik, wohl die Nationalhymne, denn wir auf der Tribüne mußten uns erheben, die Lehrgangsbesten wurden ausgezeichnet, und zu den Klängen des mehrfach wiederholten River-Kwai-Marsches paradierten meine kleinen Pfadfinderinnen und Pfadfinder an uns vorbei und nahmen ihre Urkunden entgegen. Ein kleiner Plausch am Schluß mit Bürgermeister, General, Schulleiter und Töchterlein brachte mir die herzlich gut gemeinte Ernen-

nung zum Ehrenleutnant der Philippinischen Armee und die Einladung zum zwanglosen, gemütlichen Teil am Abend.

Den ganzen Nachmittag lang streifte ich durch dorfähnliche Ansiedlungen unter Kokospalmen und Bananenbäumen am Stadtrand, umgeben von einer großen Kinderschar wie der Rattenfänger von Hameln, wurde den Eltern oder den – mehr spanisch als englisch sprechenden – Großeltern präsentiert und hier und da zu einer Coca-Cola in die einfachen Holzhäuser eingeladen; und schwer war der Abschied, als es Zeit wurde. Die Kinder führten mich nach einigen neckischen Sackgassen schließlich auf den rechten Weg; bei meinen Pfadfindern mußte ich dann von Deutschland, meinen Geschwistern und von großen Schiffen erzählen und auch noch »Sah ein Knab ein Röslein stehn« singen. Schließlich, nach einem schnellen Bier unterwegs zur Ernüchterung, brachte mich das Taxiboot zurück zum Schiff, wo ich fast noch ins Wasser gefallen wäre, als ich bei inzwischen recht kabbeliger See über die Ausleger zur Gangway kletterte. Von Mitternacht bis acht Uhr morgens hatte ich wieder Nachtwache.

Der neue Tag, ein Sonntag, sollte genutzt werden für den Dauertest des Motors eines unserer Rettungsboote sowie für die Erprobung des Notsenders über eine größere Entfernung. Mit etwa 15 Mann der Besatzung machten wir uns also auf zur zwei Rettungsbootstunden entfernten Samel-Insel, auch Pearl Island genannt, besichtigten die Perlenfarm, aßen zu Mittag in einem herrlich gelegenen Restaurant, das sich rühmte, schon häufiger den Präsidenten Marcos bewirtet zu haben, und machten noch einen kleinen Abstecher zum verträumten Picnic Island, wo dem Kapitän zum Glück noch der Notsender einfiel, den wir gleich in Gang setzten, um uns von der POLAR PARAGUAY den neuesten, etwas bedenklich klingenden Wetterbericht geben zu lassen. Die Rückfahrt schien dann länger und länger zu werden, Wind und Wellen nahmen zu, Spritzwasser kam über Bord, bald waren wir klitschnaß und froren erbärmlich. Gerade waren wir zu Hause angekommen, als das Unwetter losbrach, in strömendem Regen hievten wir das Boot auf und setzten es in den Davits fest.



*Ebbe vor Davao; im Hintergrund die POLAR PARAGUAY.*

Die Eintragung im Schiffstagebuch lautete: *Bb.-Rettungsboot, Motor und Rettungsboots-Notsender gründlich überprüft und i. O. befunden.*

Am Morgen nach der Wache fuhr ich gleich wieder mit dem Auslegertaxi in die Stadt. Abends verließen wir die Reede vor Davao und suchten uns etwa 20 Seemeilen weiter nördlich bei Hijo einen neuen, nach Handlotungen mit Bodenproben rund ums Schiff für tauglich erachteten Ankerplatz, und im Morgengrauen, als noch dichte Nebelschwaden schwer über den uns umgebenden Wäldern lagen, gingen wir an die nun freigewordene kleine Pier, um Bananen zu laden.

Der Weg in die Stadt war von hier viel länger und umständlicher. Ich spazierte einfach drauf los, ließ mich dann ein ganzes Stück von einem der buntdekorierten Lastwagen mitnehmen, der auf dem Rückweg zur Plantage war, und erwischte schließlich einen Bus nach Davao. Schwieriger war die Heimfahrt; wegen der Unruhen im Zusammenhang mit den moslemischen Minderheiten auf Mindanao hatten die Taxifahrer Bedenken gegen eine nächtliche Tour durch einsame Wälder nach Hijo, aber es fand sich dann doch jemand. Daß auch ich Bedenken haben sollte, kam mir nicht in den Sinn, und so unternahm ich die gleiche Exkursion am nächsten Tag erneut, erst zu Fuß, dann mit Bananenlaster und Bus. Mein neuer Freund, der Taxifahrer, den ich abends an gewohnter Stelle aufsuchte, seufzte nur: *okay, okay*, und lächelte.

In den vergangenen Tagen hatte ich kaum geschlafen, darum war ich froh, daß mir der Ladebetrieb während der letzten Nachtwachen etwas Arbeit und Ablenkung brachte. Dann mußte ich nur noch die erste Seewache mit den Fischerflößen im Davao-Golf überstehen, bevor ich endlich, endlich schlafen konnte.

Von Anfang an stand fest, daß die Bananen für Japan bestimmt waren, erst am letzten Ladetag aber wurden die genauen Löschhäfen benannt: Moji und Osaka. Die weitere Planung hatte ursprünglich eine Decksladung Austernsaat von Japan nach Vancouver, zusammen mit Autos zur US-Westküste, vorgesehen, war jedoch bald abgeändert worden in eine



*Die POLAR PARAGUAY vor Davao.*

reine Autoreise nach Mittelamerika. In Nagoya und Yokohama sollte geladen werden, und zwar für Acajutla in El Salvador und Pto. Somoza in Nikaragua, eine Order, die mit Ladebeginn noch etwas korrigiert wurde – Puntarenas in Costa Rica trat nun an die Stelle von Pto. Somoza (ein Name übrigens, der später mit dem Lauf der Weltgeschichte natürlich in Pto. Sandino geändert wurde).

Vier Tage dauerte die Reise nach Japan, wo dann, jedenfalls für Bananendampfer-Verhältnisse, alles ziemlich zügig ging: etwa einen Tag, manchmal noch weniger, blieben wir in jedem Hafen. Immerhin hatte ich die Gelegenheit – ich mußte ja mal wieder an Land –, von Osaka aus die alte Hauptstadt Nara zu besuchen, und in Yokohama wurde ich unter den staunend-neidischen Augen der Kollegen von einer niedlichen Japanerin zu einem Ausflug nach Kamakura an Bord abgeholt, einer Bekanntschaft aus alten Hamburger Zeiten, Tochter aus hohem Mitsubishi-Hause und Plattdeutsch-Studentin in Tokio.



*Autover-  
ladung in  
Yokohama.*



*Die POLAR PARAGUAY in Puntarenas.*

Mit fast 500 Autos, einem rechten Kleinstadt-Mix von zahlreichen kleinen Personenwagen, einigen LKW, Lieferwagen, Kleinbussen, Krankenwagen und einem Feuerwehrauto, verließen wir die Bucht von Tokio, an die ich immer mit einem gewissen Unbehagen denke. Das Nebeneinander von nationalen und internationalen Regelungen, das ameisengleiche Gewimmel auf unterschiedlichsten Kursen von großen und kleinen Schiffen, von denen einige sich an überhaupt keine Regelungen zu halten schienen, und manche Lotsen, die, gelinde gesagt, den Eindruck erweckten, als würden sie etwas zu sehr über den Dingen stehen, das alles erforderte viel Konzentration. Auf einer früheren Reise mit der POLAR COLOMBIA, ich war Nautischer Assistent und auf Revierfahrten Rudergänger, machte mich ein kleiner Querläufer von Steuerbord etwas unruhig, der Lotse aber, mehrfache, sehr höfliche Hinweise des Kapitäns offenbar nicht zur Kenntnis nehmend, meinte schließlich nur: *Das small ship, das is never mind*, und erst im allerletzten Augenblick drehte der Querläufer ab. Diesmal, in dunkler Nacht, war es ein uns entgegenkommender, völlig unbeleuchteter großer Bulk-Carrier, der für einige Aufregung sorgte.

Aber bald waren wir wieder ziemlich allein. Anfangs hatten wir noch einen einsamen Mitläufer, einen Lash-Carrier der Pacific Far East Lines, doch den ließen wir allmählich achteraus, auch wenn wir, endlich mal wieder, mit schwerer See zu kämpfen hatten. Dann und wann gab es die üblichen Maschinenstopper, *nur mal 'ne halbe Stunde*, aber da die POLAR PARAGUAY nun schon lange nicht mehr in der Werft gewesen war und Ersatzteile etwas knapper wurden, mußte eine Maschinenstunde inzwischen eher mit 90 oder 120 Minuten gehandelt werden. Das war die Chance für unseren Reisegefährten, den Lash-Carrier, an uns vorbeizuziehen, aber bald hatten wir ihn wieder eingeholt. Dieses Spiel wiederholte sich mehrere Male, bis sich unsere Wege trennten. Nach 15 Tagen auf See freute man sich wieder auf Land, aber in Acajutla blieben wir nur wenige Stunden, um ein paar Autos abzusetzen; der größte Teil der Ladung ging nach Puntarenas.

Noch in Japan hatte es geheißt, daß wir nach dieser Autoreise ein Schwesterschiff, die

POLAR ECUADOR, in einer Standard-Fruit-Subcharter ablösen sollten und damit wohl für längere Zeit in der Fahrt zwischen Ekuador und Mittelamerika und der US-Ost- und Golfküste bleiben würden; unterwegs war dann aber die Order für eine Bananenreise von Guayaquil nach Long Beach gekommen. In diesen Häfen, wo ich mich fast wie zu Hause fühlte, nutzte ich die freie Zeit zwischen den Nachtwachen wieder für ausgiebige Landexkursionen, zumal in Guayaquil auch schon bekannt wurde, daß es von Long Beach mit Apfelsinen nach Europa gehen sollte. Das würde sicherlich die Urlaubsablösung bedeuten, und ich wußte natürlich nicht, auf welchem Schiff, in welchem Fahrtgebiet ich danach landen würde.

Nach fünf Tagen in Long Beach, mit vom Zimmermann wieder gut verbarrikadierter Ladung, machten wir uns auf den Heimweg. Im Vergleich zu den festlichen Früchten der persischen Probesendung kamen uns die nun für Rotterdam und Le Havre bestimmten Apfelsinen fast struppig vor, aber vielleicht hatte es auch damit zu tun, daß mit Europa-Kurs, nach den vergangenen, erlebnisreichen Monaten, die Spannkraft der eigenen Seele allmählich etwas nachließ. Für willkommene Abwechslung sorgte, kurz vor Panama, ein Wettrennen mit einem Containerschiff der Johnson Line – unser Kapitän betütelte natürlich unablässig den Chief, ein paar Briketts mehr aufzulegen, aber die schwedischen Kollegen werden auch nicht gerade auf die Bremse getreten haben. Über mehrere Stunden blieb das Rennen unentschieden, als wir schließlich eine Abkürzung in Küstennähe wählten. Auf Balboa-Reede trafen wir uns wieder und warteten gemeinsam über einen halben Tag lang bis zur nächtlichen Kanalpassage.

Noch einmal gab es ein bißchen Unterhaltung, als britische Fregatten im Ärmelkanal, offenbar in Spiellaune, ihre Bordhubschrauber starten und landen ließen und dabei in weit ausholendem Zickzack-Kurs vor unserem Steven hin- und herliefen. Das brachte uns



*Vorfahrt für die Royal Navy.*

eigentlich in eine ausweichpflichtige Position, wenn sie ihren Backbord-Haken schlugen und nun wieder von Steuerbord kamen, um unsere Kurslinie zu kreuzen. Aber ich hatte das Gefühl, daß jegliche Reaktion unsererseits die nur ärgern würde, und auch der Alte meinte: Nerven und Kurs behalten. Jedenfalls kamen wir heil in Rotterdam an, und ich verließ die POLAR PARAGUAY.

Bald darauf wurde Mindanao von einem Erdbeben heimgesucht, politische Umwälzungen, Krieg und Bürgerkrieg und immer wieder gewaltige Naturkatastrophen erschütterten in den folgenden Jahren Nikaragua, den Iran und die Philippinen. Mit meinen Verbindungen ging es zu Ende. Manchmal habe ich mich dann gefragt, ob es nicht besser gewesen wäre, hinter dem Ofen sitzen zu bleiben.

## Oranges to the Persian Gulf: A refrigerated carrier on a tramp trade voyage, 1975

### Summary

This contribution provides an account of several months aboard the POLAR PARAGUAY, a refrigerated vessel of the Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, told from the perspective of the Third Navigating Officer. The year is 1975. Under charter by the Salén Reefer Services of Sweden, the ship has just completed two banana transports from Nicaragua to Long Beach. Now she receives the somewhat unusual order to take a cargo of oranges to the Persian Gulf.

Three trial deliveries, carried out by the POLAR PARAGUAY and two new ships of Salén's SNOW class, are intended to prove the feasibility of this technically challenging transport: The trip will take six to seven weeks, including what is normally a long wait for permission to dock at the Iranian port of delivery. Throughout this entire period, a temperature of 4.5 °C has to be guaranteed, despite a constant supply of fresh air. A large number of long-unused sea charts must be updated by hand. As it turns out, many of the charts into which a lot of work has been invested are never needed after all: Due to overcrowding at the originally planned port of discharge Khorramshahr on the Shatt al Arab, Bandar Abbas – located at the entrance to the Persian Gulf – is declared the new port of destination. There “the ship with fresh oranges” is cleared unexpectedly quickly. Only six days after her arrival, the POLAR PARAGUAY is back at sea.

The original plans, based on the assumption of a much longer idle period in Iran, had provided for a subsequent transport of apples from South Africa to Europe. This journey is now replaced by the order to take on bananas in the southern Philippines. For the Gulf of Davao a chart has to be specially drawn – on the basis of the officers' own measurements and observations – to supplement the existing chart of the 1880s. Now, in 1975, not only are there official warnings of pirate raids, but due to political unrest on the island of Mindanao, taxi drivers can hardly be persuaded to take on fares after nightfall. All these inconveniences are quickly forgotten, however, thanks to the extremely cordial welcome extended to the crew by the people of Davao.



From Japan, where the bananas are discharged, the ship transports a cargo of automobiles to El Salvador and Costa Rica, then taking on bananas in Guayaquil for delivery to Long Beach, where oranges are once again loaded. This time, however, the oranges are destined for Europe and thus apparently of a much more average quality than the wonderful fruits shipped to Iran with the hope of conquering a new market.

## Oranges faisant route vers le golfe Persique. Parcours d'errance d'un cargo frigorifique en 1975

### Résumé

Quelques mois de parcours d'errance en 1975, à bord d'un cargo frigorifique de la compagnie Hamburg-Süd, le POLAR PARAGUAY, racontés par le troisième officier nautique.

Après deux voyages avec un chargement de bananes depuis le Nicaragua jusqu'à Long Beach, le navire en service en tant que charter pour la Salén Reefer Services de Suède, reçut l'ordre inhabituel de faire route vers le golfe Persique avec des oranges.

Trois livraisons d'essai avec des navires alors tout neufs de la catégorie du SNOW de la Salén et du POLAR PARAGUAY devaient montrer que la faisabilité d'un tel voyage, très exigeant sur le plan de la réfrigération, était possible: une température constante de la cargaison de 4,5 °C, en dépit d'une permanente arrivée d'air frais, devait être assurée sur une durée de six à sept semaines y compris une période d'attente normale devant le port d'arrivée iranien. De nombreuses cartes marines jamais utilisées auparavant furent remises à jour à la main; cependant quelques-unes d'entre elles, qui avaient demandé beaucoup de travail, ne furent finalement pas employées lorsque le port de débarquement prévu, Khorramshahr sur le Schatt-el-Arab, se révéla être plein à craquer et qu'il dut être remplacé par Bandar Abbas, à l'entrée du golfe Persique. Là, «the ship with fresh oranges» fut étonnement rapidement traité puisque seulement six jours après, le POLAR PARAGUAY se trouvait à nouveau en mer.

Le premier projet qui prévoyait un voyage avec des pommes depuis l'Afrique du Sud jusqu'en Europe, était basé sur une plus longue escale en Iran, et il fut donc remplacé par l'ordre de charger des bananes dans le sud des Philippines. En complément de la carte disponible datant des années 1880, il fallut en dessiner une nouvelle pour le golfe de Davao, d'après les mesures et les observations personnelles réalisées; déjà à l'époque circulaient des avis officiels concernant des attaques de pirates; de surcroît, en raison des troubles politiques à Mindanao, il était difficile de trouver un chauffeur de taxi disposé à effectuer des courses de nuit. Toutefois, tous ces inconvénients furent bientôt totalement oubliés en raison de l'accueil plus que chaleureux des gens de Davao et des alentours.

Depuis le Japon, où les bananes furent débarquées, le voyage continua avec une cargaison de voitures vers El Salvador et Costa Rica, ensuite avec des bananes de Guayaquil de retour vers Long Beach afin d'y reprendre des oranges. Mais cette cargaison destinée à l'Europe semblait être d'une qualité bien plus ordinaire que la précédente pour l'Iran, puisqu'il s'agissait alors de conquérir un nouveau marché grâce à des fruits incomparables.