

# Das alte Seefahrtsbuch



## Die goldenen 60er der christlichen Seefahrt



## Originalaufzeichnungen eines Funkoffiziers

## Lustige Begebenheiten aus dieser Zeit

## Einleitung

Noch während meiner Seefahrtszeit habe ich begonnen eigene Erlebnisse und solche der Fahrenskollegen aufzuzeichnen. Damals war noch nicht abzusehen, wie sehr sich die Zeiten ändern würden. Es war kaum abzusehen, dass einmal die Berufsgruppe der Funkoffiziere total auslaufen würde. Natürlich war im Rahmen der technischen Entwicklungen erkenntlich, dass die Kommunikation einfacher werden würde. Man kalkulierte jedoch, dass der Beruf ins Technische verlagert würde, also Wartung von elektronischen Geräten und dass die Schiffssicherheit für die Gesetzgeber wichtig bleiben würde.

Anfang der 70er fing das große Ausfliegen der deutschen Reeder an, mehr und mehr wurde auf Container umgestellt und die Besatzungen wurden erheblich reduziert. Die Liegezeiten in Häfen wurden kürzer und kürzer. Es fing an keinen Spaß mehr zu machen. Das war dann der Zeitpunkt in dem ich mich daran erinnerte, dass man als Ing. der Nachrichtentechnik auch an Land arbeiten könnte.

Ich bin dann an Land geblieben, haben aber später in anderen Berufen gearbeitet und lediglich das Funken und technisches Experimentieren im Hobby weiter gepflegt. Das Reisen – allerdings nicht per Schiff – habe ich jedoch zumindest im Urlaub beibehalten.

Bei der Seefahrt wurde die Kommunikation via Satellit vereinfacht und man vertraute darauf, dass auch im Unglücksfall alles funktionieren würde. Anscheinend hat man recht behalten, zumindest bis heute.

Auch deutsche Schiffsoffiziere wurden weniger gebraucht. Nicht jeder hatte Lust unter ausländischer Flagge zu fahren. Jetzt, Anfang des 21. Jahrhunderts, werden deutsche Reeder mit Subventionen wieder dazu gebracht unter deutscher Flagge zu fahren. Nun fehlen ausgebildete deutsche Schiffsoffiziere und Besatzungen. Hektisch wird wieder geworben und ausgebildet. Schauen wir mal!

Was jedoch bleibt sind die schönen Erinnerungen.  
Und da möchte ich die Leser dran teilnehmen lassen.  
Viel Spass!

# Das alte Seefahrtsbuch

## Kapitel 1

### Die erste Reise / Einführung in die Seefahrt

3/

— 14 —

Inhaber ist angemustert als: *Funkoffizier*  
auf *D.* Schiff: *BRABANT*  
(Schiffsart) (Schiffsname)

**Aug. Bolten**  
Reeder: *Wm. Müller, Nachfolger*  
Unterscheidungs-Signal: *DABD* BRT *1714*  
Heimathafen: **Hamburg**  
Registerhafen: **Hamburg**  
Dienstantritt am: *29. 3. 1963*  
**Hamburg**, den **29. MRZ. 1963**

Das Seemannsamt  
*29. 3. 1963*  
*Aug. Bolten*  
"Raum für Ummusterungsvermerk"

— 15 —

Inhaber hat auf dem auf der Vorseite bezeichneten  
Schiff:  
Fahrtgebiet: *große Fahrt*  
in der Zeit vom *29. 3. 63*  
bis zum *20. 9. 63*  
Dienstzeit: *5* Monate *21* Tage  
als *Funkoffizier*  
Schiffsdienst geleistet.

Auf die Fahrtzeit sind *12* Tage für Urlaub nach  
der Abmusterung anzurechnen.  
*Lübeck*, den *20. Sept 63*  
*Mollathal*  
Unterschrift des Kapitäns oder eines bevollmächtigten Schiffsoffiziers  
Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die  
erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.  
*Mollathal*, den *20. 9. 63*  
Das Seemannsamt  
*20. 9. 63*  
*Aug. Bolten*

Mit dem Seefahrtsbuch und dem Annahmeschein in der Brusttasche, 2 Koffern und einer großen Tasche an den Händen komme ich bei der Hamburger Werft an und frage mich zu meinem ersten Dampfer „Brabant“ durch. Als ich dann nach einigem Herumirren einen rostigen, alten Dampfer vor mir sehe, senkt sich mein Stimmungsbarometer um einige Grade, zumal meine Arme vom Schleppen auch etwas länger geworden sind, und vorne am Bug gerade „Brabant“ drauf steht und nicht auf dem nächsten Schiff, was so schön weiß ist. Na, ich tröste mich damit, dass Weiß in den Augen blendet. Ach eigentlich mag ich Weiß auch gar nicht! Kein Mensch ist zu sehen an Bord. So kletterte ich die Gangway hinauf, balanciere über Schmutzhügel an Deck ge'n Mitships. Nach einigen „Hallo-Rufen“ kommt dann ein etwa dreißig-jähriger Mann, der sich mir als Ingenieur-Assistent zu erkennen gibt, mir die leichte Tasche abnimmt und mich 2 Decks höher, zum Brückendeck geleitet, wo sich meine zukünftige Kammer und Arbeitsstätte befindet. Die Kammer sieht trostlos aus. Zerrissenes Sofa, zusammengebrochener Tisch, auf dem Boden liegendes Waschbecken. Den Höhepunkt aber bilden auf mehreren Leinen aufgereichte Konservendosen unter der Decke. Auf meinen traurig nach oben gerichteten Blick hin erklärt mir der „Assi“, dass diese Kammer noch nicht renoviert worden wäre. Die Konservendosen hätten übrigens ehemals den Zweck gehabt, Regenwasser aufzufangen. Durch Verschieben der Dosen hätte mein Vorgänger das aufden-Boden-tropfen verhindert. Ich bekam den guten Rat, meine Koffer erst mal im Funkraum, der nebenan liegt, einzuschließen und die Reederei zu konsultieren. Das tue ich dann auch und bekomme die Anweisung, erst mal wieder nach Hause zu fahren bis die Kammer fertig ist. Man würde mir schon Bescheid geben. Na, dann fahren wir eben heute noch nicht los. Nach 4 Tagen ist es dann soweit!

Um 15.00 Uhr treffe ich an Bord ein und werde dort vom Chief, den ich schon bei der Reederei kennen gelernt habe, mit den Worten begrüßt, dass meine Kammer jetzt prima wäre, sogar fließend Wasser! Ich stelle mich erst Mal bei vielen Leuten, denen ich begegne, vor. Der Kapt. ist Mitte Vierzig, trägt einen Menjou und dafür wenig Haare auf dem Kopf. Na, so nach und nach erreiche ich dann meine Kammer, schließe auf: und tatsächlich ich habe fließend Wasser. Nur fließt das leider auf dem Fußboden und steht schon 5 cm hoch. Sonst ist aber alles ok 1 Ich schwimme also zum Waschbecken und drehe die Hähne ab. Auf mein Geschrei hin versammelt sich dann die halbe Maschinenbesatzung einschl. Kapitän und staunt. Das Staunen des Kapitäns hält am kürzesten an, weil ihm einfällt, daß seine Schlafkammer genau unter meiner Kammer liegt. Ein Trimmer eilt mit den nötigen Hilfsmitteln herbei um meine Kammer zu lenzen. Den Alten sieht man mittlerweile einige Kleidungsstücke auf die Leine spannen, die das durchsickernde Wasser schon erreicht hatte. Die Nichtbetroffenen lachen. Ich nicht ! - Nichts desto Trotz geht es dann um 19.00 Uhr los. Für mich ein denkwürdiger Tag, dieser 29. März 1963. Die Reise geht via Caen/Frankreich nach Montreal/Kanada. - Beruflich sieht diese erste Reise für mich nicht so glänzend aus, weil ja doch einige Unterschiede zwischen Theorie und Praxis bestehen. Der Dienst liegt folgendermaßen über den Tag verteilt: 08.00 — 10.00 Uhr, 12.00 — 14.00 Uhr, 16.00 — 18.00 Uhr und 20.00 - 22.00 Uhr MGZ. Außer den gen. Zeiten wird ein Automatisches Autoalarmsignal Empfangsgerät eingeschaltet, welches im Falle einer Seenot eines anderen Schiffen im Umkreis von ca. 200 Seemeilen, klingelt. Während der Dienstzeit befördere ich event. Telegramme oder Gespräche, nehme Wetterberichte auf und einmal am Tage die Funkpresse. Außerdem höre ich die Sicherheits- und Notfrequenz 500 kHz ab. Dort ist jedes Schiff ab einer bestimmten Größe auch während der Dienstzeiten zu erreichen.

Die ersten beiden Tage bis Caen haben wir ruhiges Wetter. Ich arbeite mich ein, stelle fest, wo die Offiziersmesse ist, wie jeder heißt und wohnt. Der Kapitän wohnt, wie schon erwähnt, ein Deck tiefer. Der 2. Offizier ebenfalls. Der Salonsteward und ein Assistent auf dem gleichen Deck, aber auf der anderen Seite. Ein weiteres Deck tiefer, auf dem Hauptdeck, liegen die Kammern des 1. Ingenieurs, 2. Ingenieurs, 3. Ingenieure, 1 Assistent und des Kochs verteilt. Gleichzeitig befindet sich dort die Offiziersmesse und Kombüse. Alle Anderen, wie da sind 3 Matrosen, 2 Leichtmatrosen, 2 Messerstewards, 1 Donkeyman, 2 Heizer und ein Trimmer wohnen auf und im Achterschiff. Zwischen den Mitschiffsaufbauten und den achteren Aufbauten befinden sich 2 Luken. Und Vorschiffs ebenfalls noch einmal 2 Luken. Die 2 Hafentage in Caen ist die erste Verschnaufpause vor der großen Reise. Der Wetterbericht redet von atlantischen Tiefdrucksystemen, ja sogar von einem Sturmtief! Na, das sieht ja heiter aus für mich. Nach 2 Tagen Fahrt, als wir das letzte europäische Land, Valencia, die Südspitze Irlands, hinter uns gelassen haben geht es dann los. Windstärke 9 bis 10 in Böen bis Orkanstärke 12. Im Schiff als Ladung Eisendraht und ein paar Autos im Zwischendeck. Es schaukelt nicht nur ganz schön, sondern noch schöner. Nachdem ich 2 mal des Nachts aus der Koje gefallen bin, nehme ich meine Matratzen und klemme sie auf dem Fußboden zwischen Spint und Tischbein ein, schlinge meine Arme um das Tischbein und versuche zu schlafen. Es blieb beim Versuch. Morgens torkele ich dann in den Funkraum um meinen Dienst aufzunehmen. Auf das Frühstück habe ich verzichtet, denn was soll das? Ich bin gegen jede Verunreinigung des Seewassers! Also muss ich selbst mit gutem Beispiel voran gehen. Meine Zeit, ist mir schlecht. Mein Abendbrot vom Vorabend habe ich schon mehrmals wieder hinunter geschluckt. — Die nächsten Tage sind grauenhaft. Ich will Ihnen die Beschreibung ersparen. — Das Wetter beruhigt sich wieder, sogar die Sonne lacht. Ein Wetter, richtig so, wie man sich die Seefahrt vorstellt. Im Laufe dieser Zeit lerne ich dann viele Seemannsbezeichnungen kennen. Auch die Funktionen der einzelnen Besatzungsmitglieder sind mir vorher nicht recht klar gewesen. Der Kapitän wird, wenn er nicht dabei ist, der „Alte“ genannt. Er trägt für das Schiff, die Ladung und eigentlich alles an Bord die Verantwortung und ist der Chef von allen. Der 1. Offizier ( 1. Steuermann ) ist für die Instandhaltung des Schiffes verantwortlich. Natürlich neben seinem täglichen achtstündigen Wachdienst. Während der Wachzeit auf der Brücke kontrolliert er das richtige Steuern von den Matrosen oder Leichtmatrosen, (Heute geschieht das Steuern meist automatisch) weicht event. Schiffen aus und kontrolliert die Positionen des Schiffes an Hand von Peilungen. Ihm zur Seite stehen die weiteren Deckoffiziere, 2. Offizier (2. Steuermann), 3. Offizier und event. 4. Offizier. Für die Maschine zeichnet der 1. oder auch Leitende Ingenieur die Verantwortung. Als Beistand hat er den 2. Ingenieur (2. Meister), 3. Ingenieur und event. 4. Ing. Der 2. Ingenieur ist der Arbeitsminister der Maschine. Er teilt die Arbeiten ein. Jeder Wachingenieur wird normalerweise von einem Ingenieurassistenten unterstützt (Assi). Die Heizer sorgen vor den Kesseln für Dampf.

Auf Motorschiffen obliegt das Abschmieren etc. den Motorenwärtern (Schmierern) und Motoren Helfern (Reinigern). Der Bootsmann (Scheich) ist der Vorgesetzte der restlichen Decksbesatzung. Er teilt die Arbeit ein und kontrolliert deren Ausführung.

Der Koch (Chef) tut das Selbe, was sein Name ja schon sagt. Er wird oftmals von einem Kochsmaat (Bäcker) und/oder einem Küchenjungen unterstützt. Der Salonsteward bedient und versorgt die Salongäste, den Kapitän, I. Offizier, 1. Ingenieur u. event. Passagiere. Die Messerstewards haben die gleichen Aufgaben in den Offiziers- und Mannschaftsmesse. In der Offiziersmesse (O-Messe) essen der 2. Offizier, Funkoffizier, 2. Ingenieur, 3. Offizier, 3. Ingenieur und manchmal die Ingenieursassistenten.

Es gibt auch eine Uniformordnung. Uniform wird aber nur auf einigen Frachtschiffen getragen. Das liegt daran, ob der Reeder Uniformgeld bezahlt oder nicht. Die blaue Uniform dürfte ja jedem bekannt sein. Der Kapitän trägt 4 Streifen, der I. Offizier und 1. Ingenieur 3 Streifen, der Funkoffizier (mit dem Patent 1. Klasse) 3 Streifen (sonst s.u.), der 2. Offizier, Funkoffizier (Patent 2. Klasse) und 2. Ingenieur 2 Streifen, der 3. Offizier, 3. Ingenieur und event. Elektriker und Funker (Seefunksonderzeugnis) 1 Streifen. Der Rest ist wohl jedem bekannt. —Fast alle Besatzungsmitglieder sind in ein Drei-Wachen-System eingeteilt. Der I. Offizier und der 2. Ingenieur gehen beide die Wachen von 04—08 Uhr und von 16 — 20 Uhr für 2. Offizier und 3. Ingenieur die Wachen 00-04 Uhr und 12 - 16 Uhr, der 3. Offizier und I. Ingenieur die restlichen Wachen von 08 - 12 Uhr und 20 - 24 Uhr. Die Rudergänger und Maschinenwächler aus der Mannschaft werden entsprechend in diesen Wachen aufgeteilt. Mir fällt neben meiner Arbeit als Funkoffizier noch die Verwaltungsarbeit zu. Diese enthält die Heuerabrechnung, Auszahlung von Vorschuss in den Häfen usw. und nicht zu Letzt die behördliche Abfertigung im Hafen. —Das ist alles recht neu für mich aber recht interessant. Bevor ich die Seefahrt kannte, habe ich immer gedacht, der Steuermann steuert, und ich glaube, so geht es noch manchem Binnenländer. Im Laufe dieses Tages scheint aber nicht nur die Sonne. Eines Morgens wache ich auf und stelle fest, daß mein Bett an der Wandseite recht feucht ist. Da ich sicher bin, kein Bettnässer zu sein, gehe ich der Sache mal auf den Grund. Dabei fallen mir dann die Blechdosen wieder ein, die mal die Decke zierten. Die Wasserbäche stürzten die Wand hinunter, hinein in meine Koje. Tja, was machen? Ich unterrichte den Kapitän. Der verweist mich an den 1. Offizier. Der wiederum zuckt die Achseln und meint, in der nächsten Wertzeit (ca. 1 Jahr) würde dann das darüber befindliche Peildeck neu kalfatert werden müssen. In der Zwischenzeit sollte ich mir irgendetwas einfallen lassen. Mein Vorschlag, ein Stück Persenning aufzunageln und anzustreichen wird nicht akzeptiert, da keine vorhanden wäre. Am Abend des gleichen Tages gehe ich dann auf Erkundigung, und siehe da, ich finde in der Vorpik ein entsprechendes Stück Segeltuch. Am nächsten Morgen gehe ich dann bei, lege es schön auf mein Kammerdach, Leisten an die Aussenkanten und fange an diese fest—zunageln. Der Erste staunt und bietet mir an, weiter zu machen. Ich gehe in dieser Zeit frühstücken. Als ich wiederkomme und einen Blick in meine Kammer werfe, sehe ich schon 3 Nagelspitzen etwa 4 cm durch die Decke gucken. Ich rufe den Ersten und frage, warum er denn solche langen Nägel genommen hätte, und was ich denn mit Spießeln in meiner Kammer Solle? Darauf meint er, wenn man sie schön umbiegen würde, hätte ich gleich Kleiderhaken,. Mir erscheint der Platz etwas ungewöhnlich, über der Tür, und so vollende ich mein Werk selber. Nachdem dann auch die Persenning gestrichen ist, kann es von mir aus weiter regnen. Bei mir wird's in Zukunft trocken bleiben! Der Erste trägt den Spitznamen "Kongo". Seine Matrosen haben den herausgebracht. Er hat recht lange Westafrika gefahren und die Matrosen waren sich nicht recht einig, ob nun die, heiße Sonne einige Gehirnzellen vernichtet hätte, oder ob ihm mal beim Holz laden ein Baumstamm auf den Kopf gefallen wäre. Ich weis es nicht, mag ihn auch nicht fragen. Vor allen Dingen ist er einen Kopf größer als ich und zu jeder Seite hin auch ca. 10 cm breiter Ich finde, er ist ein Gemütsmensch und sehr gefällig —Der 2. Offizier scheint mal Boxer gewesen zu sein, zumindest, was seine Nase betrifft. Aus späteren Erzählungen entnehme ich, dass ihm die mal bei einer erregten Diskussion mit der Polizei versetzt worden wäre. Er hat die Eigenschaft Schiffe zu basteln, das sollte mir später noch sehr deutlich auffallen.

Der „Chief“ ist ein alter Herr von Anfang 60. Er ist ca. 165 cm groß aber wiegt dafür ungefähr 180 Pfd.. Ich merke, dass Cäsar schon recht hatte, als er sagte „lass dicke Männer um mich sein“. Er ist die Verkörperung alles Gemütlichen. Und er scheint mich als „Küken“, der jüngste Mann an Bord, ins Herz geschlossen zu haben. Ich bekomme viele Ratschläge von ihm, und höre auch sehr viele Geschichten von seiner langen Fahrzeit. Er hat den Spitznamen „Burma-Ede“, weil Burma sein liebstes Fahrtziel war und dementsprechend oft in seinen Erzählungen vorkommt. Bei ihm lerne ich zum ersten Male die große Gastfreundschaft kennen, die den meisten Seeleuten anheim ist. Es kommt ihm nicht darauf an, dass 3 oder 4 Gäste bei ihm sitzen und täglich eine Kiste Bier auf seine Kosten leer machen.

Mich befremdet das etwas und ich spreche ihn daraufhin an. „Weist Du, wenn jemand nur abstaubt und nie mal selbst darauf kommt, dass er mal einen ausgibt, für den habe ich nur Verachtung übrig, und der merkt das doch früher oder später. Dann läuft der herum und schämt sich und nicht ich. Ich bin ein alter Mann und brauche nicht mehr soviel zum Leben, darum tut mir das auch nicht ist seine Erwiderung. Seine beiden Kollegen, den 2. und 3. Ingenieur mag ich nicht besonders. Sie kommen beide von der Fischerei und haben sich dort wohl auch sehr raue und ungehobelte Manieren angeeignet. Sie übertreffen sich bei den Mahlzeiten in unappetitlichen und schmutzigen Redensarten um mich Neuling zu schockieren. So kleine Scherze, wie Pfeffer in meinem Kaffee, oder eine Tasse Masutöl bei Seegang auf meinem Platz sind ihre harmlosesten Streiche. Als ich dann eines Tages in einem Wutanfall dem einen eine Schüssel mit Spinat an den Kopf geworfen habe, werde ich in Zukunft zufrieden gelassen. — Während dieser Tage bekomme ich viel Neues zu hören., Z.B. gehören zu jeder Luke 2 Ladebäume und zu jedem Ladebaum eine Winde. Dieses hier ist noch ein Dampfschiff, aber schon mit Ölfeuerung und nicht mehr mit Kohle wie früher. Der Dampf läuft in so genannten Steamrohren über Deck zu den Winden und treibt diese. Anhand von Drahttauen, kann der Baum bewegt werden oder Lasten daran hochgehoben werden. Dabei höre ich, daß hieven hebe heißt und fieren , senken. Auch die Heizung wird mit Dampf geheizt. Über eine kalte Koje kann ich mich nicht beklagen, denn die Steamrohre für die Heizung gehen bei mir unter, der Koje hindurch. Mittlerweile haben wir 46 Grad Nord und 50 Grad West erreicht, das ist östlich von Süd-Neufundland/Kanada. Wir stecken jetzt mitten im Eisgebiet drinnen. Für mich sind die gigantischen Eisberge etwas noch nie erlebtes. Der Kapitän schimpft über sie, weil dadurch die Navigation erschwert sind. Aber Dank der über Funk ausgestrahlten Eisberichte sind die jeweiligen Positionen der Eisberge bekannt, und eine Kollision kann so leichter vermieden werden. Wenn man bedenkt, dass nur 1/7 davon über Wasser ist und das schon teilweise die Größe und Höhe einer ausgewachsenen Kirche hat, kann man sich ja die Ausmaße vorstellen. Nach einem weiteren Tag bekommen wir zum ersten Male wieder Land in Sicht und zwar Cape Race. Ich habe endlich wieder das Gefühl „Jetzt kann ja nichts mehr schief gehen“. Die Weite des Meeres ist doch etwas unheimlich gewesen. In der Flussmündung des St. Lawrence Stromes, in Mont Joli, nehmen wir dann 2 Lotsen an Bord, die uns bis Montreal beraten sollen. Am 28. April haben wir es geschafft und Montreal erreicht. Fast einen Monat auf See. Beim Auszahlen des Vorschusses sehe ich erwartungsfreudige Gesichter: Endlich mal wieder an Land. In Ruhe ein Glas Bier trinken, mit weiblichen Wesen unterhalten usw. Ich betrachte mich jetzt selbst auch nicht mehr als Neuling, und werde als alter Seemann an Land ziehen.

## „S/S Brabant „



Das Schiff lief am 26.4.39 von Stapel mit dem Namen: OSCAR GORTHON

Data:

Type: Cargo ship Date of completion: 5.39

Flag: SWE

Tons: 1814

DWT: 3415 Yard No: 298

Length overall: 91.4 Ship Design: LPP: 88.1

Beam: 13.4 Builder: Fredriksstad MV

Material of build: Location of yard: Fredrikstad

Number of screws/Mchy/ Speed(kn): 1C-12

Owner as Completed: Rederi A/B Gylfe (Gorthon), Helsingborg

Subsequent History:

58 ANITA BOLTEN - 60 BRABANT - 63 EICHBERG

After ground collision near Vyborg, Russia repair in Luebeck, than:

63 GINA N. - 65 ELENI - 70 NORMA

Disposal Data: BU Perama 20.5.71

Photo aus dem Archiv von: Herrn Arne Jürgens aus Rendsburg

# Das alte Seefahrtbuch

## 2. Kapitel

### Seemannsgarn / Damenwelt

Heute, 7 Jahre nach meiner ersten Reise, ist mir alles schon zur Gewohnheit geworden. Mein Dienst bringt mir nichts Neues mehr. Es ist das Gleiche, wie 8 Stunden Büro-Arbeit an Land. An Ländern und Häfen bietet sich auch kaum etwas Neues. Aber immer hat dieser Beruf für mich noch nicht seinen Reiz verloren. Ich habe im Laufe der Jahre mit vielen Menschen gesprochen, mit Weißen, Roten, Braunen, Schwarzen und Gelben, mit Kommunisten und Kapitalisten, Demokraten und Monarchisten, Christen, Mohammedanern, Juden usw., usw. Diesen Überblick und diese Erkenntnisse hätte ich mir in einem Landberuf nicht erwerben können. Meine Landgänge sahen so aus, dass ich Tagsüber mir die Gegend ansah und fotografierte und für Abends meist Einladungen in irgendwelche Klubs oder Privathäuser hatte. Ich kenne aber auch die gängigsten Kneipen und Bordelle der bekanntesten Hafencities, auch dieses möchte ich nicht missen. -

Vielfach hört man von „Seemanns-Garn“, aufgefasst wie das Jäger-Latein. Ich habe die Ehrfahrung gemacht, daß sehr wenig übertrieben wird, sondern oftmals untertrieben wird. So spricht ein Seemann z.B. vor aufkommendem Orkan: „Ich glaube wir werden etwas Wind bekommen“, . Übertreibt jemand, wenn auch im Scherz, so werden seine Seemannszuhörer meist ärgerlich werden. -

Während eines gemütlichen Beisammensitzens im Hafen erzählte der Chief, daß er mit einem anderen Schiff, einem Bulk Carrier von der Größe 10 000 BRT, in einem Städtchen in Brasilien Erdnüsse geladen hätte. Männer, Frauen und Kinder hätten die Ladung in kleinen Bastkörben an Bord gebracht, und nach 3 monatiger Ladezeit wären sie dann wieder ausgelaufen. Das mutete uns doch etwas nach Übertreibung an, und nach einer kurzen betretenen Schweigezeit erklärte dann der 2. Offizier: „Das ist noch gar nichts! Ich war ja, wie Sie wissen, lange auf einem Tanker. Da lagen wir einmal in Thule/Grönland und sollten lose Milch übernehmen. Die Bauern trieben ihre Kühe einzeln an Bord, banden sie über die Einfüllstutzen fest und molken gleich in die Tanks!“ - Unter brüllendem Gelächter verließ der Chief uns und überdachte in Zukunft seine Geschichten genauer. -

Vielleicht gab es das mal ganz früher, dieses Seemannsgarn. Heute versteht man darunter etwas Anderes. Während vieler Abende, die man zusammensitzt, ohne Abwechslung, erzählt man sich Geschichten von vorhergehenden Schiffen. Irgendwelche Besonderheiten, oder ulkige Vorkommnisse. Solche langen Seetrips zu überbrücken sind auch nicht ganz einfach. Stellen Sie sich vor, sie müssten z.B. mit Ihren Kollegen im Büro einen Monat lang dort verbringen. Sie bekommen nur noch ein Bett dazugestellt. Im Büro kennen Sie nur das Acht-Stunden-Gesicht Ihres Kollegen. Wie sieht das nach einigen Tagen aus, wenn ihm die Ehefrau, das Fernsehen, die Stammkneipe, sein Bastelkeller und sein freies Wochenende fehlt? Wie würden Sie die Zeit überbrücken? Hochgeistige Diskussionen sind nicht mit allen Kollegen angebracht, Viele nehmen sich die Diskussion bei Fehlen all seiner Gewohnheiten zu sehr zu Herzen oder oftmals auch auf Grund der Gereiztheit zu den Muskeln. Also sind unsere Geschichten „das Seemannsgarn“ recht ungefährlich und zeitüberbrückend. Vieles davon klingt recht unwahrscheinlich, aber ich weiß aus eigenen Erfahrungen und Erlebnissen, daß vieles bei der Seefahrt geschieht, was für einen Laien unglaublich klingt. Manche Geschichten werden allerdings ausgemahlt. Wobei z.B. der Wunsch der Vater des Gedankens ist. So erlebe ich es oft beim Vorschuss Auszahlen am 2. oder 3. Hafentag.

Wir lagen in Lissabon und ich eilte selbst auch am 1. Abend an Land. Beim Landgang stellt man fest, dass die „Damen“ der horizontalen Berufsgruppe preisgebunden waren. Am nächsten Morgen erscheint ein Matrose, der am 1. Tag schon 1000 Escudos (ca. 1240 DM) aufgenommen hatte und sich damit ins Vergnügen gestürzt hatte: „Haben Sie nicht noch mal 1000 Eier (=Ausdruck für sämtliche Währungen der Welt) für mich?“ Danach erzählt er mir von seiner „Dame“, die gar kein Geld von ihm genommen habe. Nein, ganz im Gegenteil, seine Getränke hätte sie ihm auch noch ausgegeben und sogar das Taxi für die Fahrt an Bord des Morgens wäre von ihr bestritten worden. Ich hatte noch 1000 „Eier“ für ihn und gab ihm den Rat das Geld auch wieder seiner Großmutter zu geben. Der könne er auch gleich die Geschichte noch einmal erzählen. Er grinste und ging wieder an Land.

So ähnlich liegt das auch schon mal bei amourösen Geschichten, dass der Erzähler die Tanzpartnerin nach Hause gebracht hat und tatsächlich noch einen Kuss bekam. Der weitere Fortlauf der Geschichte mit dem „Happy-End“ im Jungmädchenbett entspricht oftmals dem Wunsche und den Vorstellungen auf dem Nachhauseweg, schon mal zu Fuß, weil das Geld vorher beim „Plavboy“-spielen alles draufgegangen ist. Sind Sie schon mal auf diese Art 20 km Nachts spazieren gegangen? Ich ja! Als ich um 0800 Uhr zum Frühstück an Bord ankam, brauchte ich noch nicht einmal die Unwahrheit zu erzählen. Ich sagte nur: „Und dann habe ich die Puppe, Ihr habt sie ja gesehen, nach Hause gebracht, und nun bin ich hier!“ Alles malt sich nun eine Geschichte aus mit Oswald Kolle und Beate Ulse im Hintergrund. Mein Schweigen, mit Grinsen gemischt, lässt viele neidische Blicke aufkommen. Glauben Sie mir, die neidischen Gesichter, entlohnten etwas meine wunden Füße. Ein Glück, dass wir am gleichen Tag noch ausliefen, sonst hätte mein Nimbus gelitten, wenn ich nicht wieder an Land gegangen wäre. Damit will ich nicht sagen, dass es auf unseren Reisen keine wirklichen amourösen Abenteuer gibt. Ganz davon abgesehen, dass es für Geld alles überall, ob Ost oder West, gibt.

Ich denke z.B. an unsere vielen Dublin (Irland) - Reisen, wo es viele seemannsfreundlich gesinnte Mädchen gibt, besonders , wenn man in frequenten Abständen immer wieder dort hin kommt. Beim Einlaufen wurde das Schiff schon von mehreren Mädchen durch Winken begrüßt. Sobald die Abfertigungsbeamten von Bord waren kamen sie an Bord und verteilten sich auf die Kammern. Während der Hafentage bestand dann ein Verhältnis Seemann / Mädchen Schlicht um Schlicht. Der Seemann gab ihr Essen, Trinken und ein Bett, und das Mädchen wusch die Wäsche, hielt die Kammer sauber und gub nicht zuletzt „Liebe“. So fand an Bord, natürlich inoffiziell, fast in allen Kammern das perfekte Eheleben statt. Bei Auslaufen standen die Mädchen an der Pier und winkten bis dass das Schiff außer Sicht war und gingen dann auf das nächste Schiff. Übrigens, wussten Sie schon, dass in Irland 80% weiblichen Geschlechts sind ? „Deutschlands Frauen, hütet Euch, sonst holen wir Männer uns unsere Frauen alle aus Irland! -

Da ich schon bei dem Thema bin, das interessanteste Bordell, welches ich je sah, befindet sich auf der asiatischen Seite von Istanbul. Es handelt sich dabei um eine etwas abfallende Gasse von mehreren hundert Metern. Gegen die Fenster an den Häuserfronten dort, sind die der Herbertstrasse in Hamburg richtig kleine Toilettenfenster. Wenn man von oben kommt, fallen die Preise für die Menschliche „Kurzzeit-Ware“ nicht. Nein, ganz im Gegenteil. Die Frauen werden zum unteren Straßenende hin immer korpulenter und teurer. Die Teuerste, die ich sah, kostete 60 Türk, Pfund (27,- DM) und wog ca. 2 Zentner. Die Billigste und Hübscheste nach meinen Begriffen, (ca. 50 kg Gew.) kostete dagegen nur 10 Türk. Pfund (4,50 DM). Na, die Geschmäcker sind eben verschieden.

In Algier gab es ein ähnliches Haus. Dort erlebte ich mal eine nette Geschichte. Bei einem Stadtrundgang entdeckte ich das Gebäude und betrat es, natürlich studienhalber. Beim Eintritt bekam ich eine Metallplakette mit einer Nummer. Ich holte mir eine Flasche Bier und setzte mich an einen Tisch. Mein Tischnachbar stand von Zeit zu Zeit auf, ging ans Ende der wartenden Schlange an der Bar und tauschte mit einem etwas aus und kam mit einer Flasche Bier zurück. Ich stellte fest, dass es ein Fremdenlegionär war und fragte ihn danach, was er gemacht hätte. Darauf erklärte er mir sein System, was er schon seit Wochen mit Erfolg ausführte. Wenn er merkte, dass er bald drankam, so ging er ans Ende der Schlange und bot jemanden seine Plakette an, natürlich gegen ein Entgelt von einer Flasche Bier. Und so machte er das jeden Abend, bis sein Durst gestillt war.

Ich habe das auch 2 Abende gemacht und es klappte vorzüglich.

Der Alkoholgenuss ist auch eine Sache, die den Seemann in Verruf gebracht hat. Ich glaube er hält sich im Rahmen , genau, wie in anderen Berufsgruppen. Extrem- oder Ausnahmefälle gibt es überall. Auf See fehlt es meistens an Gelegenheit zum trinken. Ob Werk- oder Sonntag sind mehr oder weniger alle Seeleute im Wachdienst, sodass keiner mehr als 8 Stunden ununterbrochene Freiwache hat. Trunkenheit während der Wache zieht in den meisten Fällen eine fristlose Kündigung nach sich. Also bleiben nur die Hafentage übrig. Während dieser Zeit wird aber auch nur von einigen wenigen etwas nachgeholt. Es sei denn, es wäre ein Anlass gegeben: Geburtstag oder ähnliches. Zu feiern wird, glaube ich, wird selten so gut verstanden, wie bei Seeleuten. Dann werden Musikinstrumente hervorgeholt und auch viele Shanties gesungen. Einen Anlass zum Feiern fanden wir mal auf einem Kühlschiff. Unser 3. Ingenieur war stolzer Vater einer Tochter Susanne geworden. Das seine Frau Japanerin war, machte die Sache noch interessanter, denn Japan rief bei Vielen von uns nette Erinnerungen wach, die dann auch zur Unterhaltung beigesteuert wurden. Als Getränk war für den Abend vom Gastgeber Cuba - Libre (Coca Cola – Bacardi - Rum) angesetzt und kalt gestellt. Das Getränk floss in Strömen, der Gesang war laut und manchmal un schön, Geschichten aus früheren Tagen wurden erzählt. Es war einfach Stimmung da. Aber gegen Morgen wurden auch die letzten Gäste müde und gingen in ihre Kabinen. Unser 3. Ingenieur wollte die Kammer noch ein wenig aufklaren, zumindest die Leeren Flaschen noch durch das Bulleye ins Wasser werfen. Die Sache hatte nur einen Haken: die Fenster waren geschlossen! Die Kammer sah am nächsten Tag, in nüchternem Zustand betrachtet, wie ein Schlachtfeld aus. Ein Fakir hätte seine Freude daran gehabt, mit bloßen Füßen dort in den Scherben zu wandeln. Übrigens, ein Hoch auf die Firma Sekurit, die Fensterscheiben waren noch ganz. Der Firma Villeroy & Boch kann ich das Kompliment leider nicht machen, denn das Waschbecken war beim Eis zerkleinern heruntergefallen und zerbrochen. Eigentlich trifft aber auch die Werft die Schuld, dass die 6 mm Konsolen nicht genug Belastung abkonnten. Es ist aber nicht zu einer Schuldfeststellung durch die beiden Firmen gekommen, denn der Gastgeber kam für ein neues Waschbecken auf und montierte es auch gleich ordentlich an. Nach längeren Seereisen ist die Stimmung an Bord meist nicht besonders rosig. Man lebt sehr zusammengedrängt und bekommt die Schwächen und Launen der Anderen direkt zu spüren. Eine kleine Feier wirkt in den Fällen meist aufklarend wie ein Gewitter. Die nächsten Tage bieten sodann wieder genug Gesprächsstoff über das gelungene Fest. Einmal trug ein unverschuldetes Missgeschick, das mir zustieß, zur allgemeinen Erheiterung bei. Wir lagen in Rotterdam im Wahlhafen an den Pfählen, das heißt wir mussten, um an Land zu kommen, unser Boot benutzen. Ich war Vormittags auf der Agentur gewesen um Schiffspost dort abzugeben und 2000 Gulden für Vorschusszahlungen abzuholen. Wieder im Hafen angekommen machte ich mich durch Pfeifen bemerkbar, und der Wachsmatrose kam mit dem Arbeitsboot zur Pier um mich abzuholen. Durch mein Pfeifen wurden der Koch und Steward angelockt, die in der Nähe ihren Frühschoppen an Land eingenommen hatten. Ich nahm vorne im Boot Platz, die beiden setzten sich nebeneinander auf den mittleren Sitz und der Matrose stand achtern und wriggte los Richtung Schiff. Der Koch und Steward waren in fröhlicher Stimmung, sangen ein rheinisches Schunkellied und schunkelten auch dabei. Das Schicksal wollte es, dass wir kenterten und alle ins Wasser fielen. Die letzten Meter legten wir schwimmend zurück und kamen plitsche nass an Bord an. Ich habe mich samt Anzug unter die Dusche gestellt um den Hafenschmutz abspülen zu lassen. Nachdem ich mich umgezogen hatte, trat ein schwieriges Problem auf mich zu. Ich hatte 2000 Gulden, fast ausschließlich in 10 Gulden Scheinen wieder zu trocknen. So spannte ich eine Leine in meiner Kammer und hängte das Geld zum Trocknen darauf. Die ganze Besatzung schaute sich das Bild an, und einer erbot sich sogar mir ein Bügeleisen zu leihen.

Es hieß während des ganzen Nachmittags immer „Geld gibt es noch nicht. Die Scheine sind noch feucht!“ Nach dem Abendessen war das Geld soweit getrocknet, dass ich es auszahlen konnte. Gebügelt hatte ich es aber nicht! Das sind alles harmlose Ergebnisse, durch den Alkohol ausgelöst, aber es kann auch manchmal einen schlimmeren Ausgang haben. So sprang z.B. in der Cadiz-Bucht bei einem Seegang von ca. 3 ein betrunkenere Matrose von einem finnischen Schiff außenbords. Er wurde auch noch dabei gesehen, aber bis das Schiff stoppen konnte und wenden, war er doch nicht mehr zu finden. Das finnische Schiff gab eine Dringlichkeitsmeldung an alle Schiffe in der Nähe ab, und auch wir beteiligten uns von Nachmittags um 15.00 Uhr bis ca. 20.00 Uhr an der Suche. Insgesamt brachen 8 Schiffe ihre Reise ab, und suchten. Durch die leichte Wellenbildung wurde die Suche erheblich erschwert. Gegen 20.00 Uhr teilte uns Cadiz-Radio dann mit, dass der Seemann von einem kleinen Fischkutter aufgenommen worden war und nach Cadiz in ein Hospital überführt werde, wegen Unterkühlung. Alle an der Suche beteiligten Schiffe konnten nun nach 5 Stunden ihre Weiterreise wieder aufnehmen. Berücksichtigt man nun, dass ein Schiff von 2000 BRT ca. 3000 DM Brutto einbringt, kann man sich leicht den Kapitalverlust der an der Suche beteiligten Schiffe ausrechnen, und das alles nur, weil einer in betrunkenem Zustand seinen Moralischen bekommt, und außenbords springt. Leider muss ich zugeben, dass in der letzten Zeit Trunkenheit an Bord immer öfter vorkommt. Die Ursache ist darin zu finden, dass in vorherigem dauernden Mangel an Fachpersonal auch Leute zur Seefahrt können, die das Seemannsleben eigentlich nicht kennen. Ich denke da beispielsweise an die Decksarbeiter. Jeder Mann über 18 Jahren, der keine zu großen gesundheitlichen Schäden aufweist, kann sich ein Seefahrtsbuch holen und als Decksmann zur See fahren. Er verdient dabei monatlich ca. 700 DM Brutto und muss nicht als Decksjunge (Moses) anzufangen mit 150 DM, nach 1 Jahr als Jungmann (ca. 250 DM), nach einem weiteren Jahr als Leichtmatrose (ca. 400,- DM) um dann endlich nach Ablegung einer Matrosenprüfung als Matrose ca. 850 DM zu verdienen. Der Decksmann kann nicht weiterkommen, wogegen der Matrose nach 3 Jahren Fahrzeit zur Steuermannsschule gehen kann. Aber durch die Schaffung dieses Dienstgrades fangen wir bei der Seefahrt viele Rüpel ein: Leute, die für kurze Zeit mal was „erleben“ wollen, Zuhälter, die zwischendurch mal wieder arbeiten müssen, um der Polizei nicht aufzufallen. Ich will hiermit nicht alle Decksarbeiter über einen Kamm scheren, sondern ich spreche ca. 50 % derer, mit denen ich bisher zusammen fuhr. Die Ursache, für das zu wenige Personal ist in den vielen tariflichen Mängeln der Deutschen Seeschiffahrt zu suchen. Wussten Sie schon, dass ein Seemann mit 8 Jahren Fahrzeit für 12 monatiges Fahren genau 19 Tage Jahresurlaub bekam? Oder das ein Kapitän, der die Verantwortung für ein Millionenobjekt (das Schiff) und durchschnittlich 30 Mann Besatzung trägt, monatlich 2300,- DM Brutto verdient? Sie werden selbst wissen, was ein Direktor oder Manager eines solchen Unternehmens an Land verdient! Die Besetzung der Schiffe ist heute zu einem Problem ausgewachsen. Man bedenke, dass folgende Schiffe besetzt werden müssen: 2400 Frachtschiffe (davon 750 über 1600 BRT 110 Tankschiffe und 160 Passagierschiffe nur die Schiffe der Bundesrepublik. Übrigens gibt es nur noch 65 Dampfschiffe mit Ölfeuerung und 3 mit Kohlefeuerung in Deutschland. Einige, wenige Reedereien versuchen mit Mitteln für die Freizeitgestaltung das Bordklima gut zu erhalten. So gibt es z.B. größere Gemeinschaftsräume mit Fernsehapparat, Filmvorführgeräten, Spielen. Mittel für Fußballausrüstungen werden bereitgestellt. Aber, wie gesagt, nur einige wenige Reeder sind dazu bereit. Also bleiben die ohne diese Mittel beim Seemannsgarn spinnen. -

# Das alte Seefahrtsbuch

## Kapitel 3

### Tiere und Sonstiges an und von Bord

Ein gemeinsames Hobby, das von vielen Schiffsbesatzungen gepflegt wird, ist das Halten eines Tieres. Dabei handelt es sich vom Kanarienvogel angefangen bis zum Schwein um fast alle Exemplare.

Man wundert sich oft, wie verschiedenartige Tiere zusammenleben können, beliebt sind bei der Namensgebung dieser Tiere die ausgefallensten Namen. Ein Matrose bekam an Land in irgendeiner Hafenkneipe ein kleines graues Kätzchen geschenkt. An Bord bekam es den besten Platz auf dem Sofa. Die Gäste hatten in Zukunft stehen zu bleiben. Es wurde Milli getauft und von allen verwöhnt, bekam ein, mit Silber ziseliertes, Halsband, wurde zu Landausflügen mitgenommen, Nach einem viertel Jahr kam denn ein findiger und kundiger Kopf darauf, dass Milli in Wirklichkeit ein Kater war. Der einfache Name gestattete ohne Schwierigkeiten die geschlechtliche Umwandlung. So wurde Milli zum Willi umbenannt. Der Kater hatte volles Verständnis für den Namenswechsel und reagierte auch auf Willi

Zur Sauberkeit war Willi gut erzogen worden, doch seine Feinde wusste er speziell auf diesem Sektor zu schikanieren. Der Chief war kein Katzenliebhaber und jagte ihn darum immer aus seiner Kammer.

Unser Willi passte darum jeden Moment ab, in welchen der Chief seine Kammer verließ. Manchmal räumte er nur den Schreibtisch ab, dann den Tisch usw. usw. Als er wohl einmal einen zu festen Klabs abbekommen hatte rächte er sich eine Stunde später damit, dass er dem geplagten Chief einen Haufen vor das Waschbecken legte und hinterher sogar den Teppich darüber zerrte, sodass der Gestank zwar deutlich wahrnehmbar war, aber die Lokalisation einige Zeit in Anspruch nahm. Der größte Feind Willi's war der Kanarienvogel Hansi! Oft hockte er vor dem Käfig und überlegte, wie er Hansi am besten erwischen könne. Wenn er dann einen Moment für günstig erachtete, schnellte seine Pfote an das Gitter. Hansi war aber immer schneller und war sogar so gemein, ihn dann in nie Pfote zu hacken.

Während der Hafentiegezeiten hielt sich Willi, genau wie sein Herrchen, an die Weiblichkeiten in den Hafengehenden. Ich nehme an, dass Willi seine Hafenkatzendamen mit Esswaren von Born bezahlte, oder was immer die Währung der Katzen sein mag. Vorschuss hat er nie bei mir geholt

Lustig war auch das Zusammenleben von dem Bordhund "Oskar" und dem Taschenäffchen Lena. Zeitweilig tollten sie gemeinsam herum, aber oftmals stritten sie sich auch. Der Affe war insoweit im Vorteil als er schneller war. Wenn Lena ihren Spielgefährten ärgern wollte, so stellte sie sich vor ihn hin und versuchte das Bellen nachzuahmen und wedelte sogar manchmal mit dem Schwanz. Das ärgerte Oskar immer, und er versuchte sie zu beißen, Meistens endete es aber so, dass Oskar in den Schwanz gebissen wurde und jaulend davon lief.

Das ausgefallenste Tier, dass ich je auf einem Schiff sah, war ein kleines Schwein. Beim Löschen der Schweine auf einem Viehschiff, war "Egbert", so wurde er genannt, übersehen worden. Er war auf See zur Welt gekommen und als einziges Junges leben geblieben. Im nächsten Hafen konnte er nicht an Land gegeben werden. Das hätte Komplikationen mit dem Zoll gegeben. Und so war das ca. 8 Monate gegangen. Egbert bewegte sich frei an Deck und in den Kammern, wie ein Hund. Nur im Hafen musste er in der Vermessungsluke ausharren, bis die Behördenvertreter von Bord gingen. Nach 8 Monaten fiel er in die Luke und brach sich die Vorderbeine. So musste er notgeschlachtet werden. Wir lagen mit unserem Schiff hinter diesem Viehdampfer und bekamen das Schwein geschenkt, weil keiner von der anderen Besatzung etwas von Egbert essen wollte. Da sage einer die Seeleute wären rau!

Jede Taube, die uns auf See zufliegt bekommt ihren Teller Wasser und einige Körner, Manchmal fährt eine solche Taube sogar eine ganze Reise mit, bis sie wieder fort fliegt. - Dass ein Tier gequält oder schlecht behandelt wurde, habe ich noch nie erlebt!

Die Seemannssprache ist ebenfalls eine besondere Angelegenheit. Für einen Außenstehenden sind manche Begriffe recht unverständlich. So heißt z.B. ein Küstenmotorschiff (Kümo) auch Klütenever. Die Fachbezeichnungen rühren meist vom Englischen her. Die Umgangssprache ist eigentlich der Hamburger Dialekt. Er ist nur etwas hochdeutscher geworden seitdem viele aus dem Süden hinzugekommen sind. Bei einem Boot der Bundesmarine hörte ich einmal, wie ein Leutnant auf der Back zu seinen Mannen rief: „Gäbt's Springli ao Land". (Gebt die Spring an Land). Soweit ist es allerdings bei uns noch nicht gekommen. Ein netter Zeitvertreib, der aber zu einer Angewohnheit werden kann, ist das Mixen mit der Englischen Sprache. Morgens heißt es dann zum Beispiel 1 begrüß you“. Wörtlich übersetzt heißt beispielsweise Genuss „gonut“ ( go = geh nut = Nuss ). Auf einem Schiff tauschten wir mal Erfahrungen über Chinesische Wäscher auf verschiedenen Schiffen aus und stellten übereinstimmend fest, dass keiner dieser Chinamänner das „R“ aussprechen konnte, sondern das „L“ dafür einsetzte. Den Abend und die nächsten Tage übten wir das nun ständig. Bei einer Flasche Bier „walen wil dann flöhlich und glölten flohe Liedel“. Das war in wochenlanger Übung mittlerweile so gut wie nicht mehr herauszubringen. Ich hatte Mühe, mir ich mit einem Herrn der Reederei-Inspektion mehrere Stunden per Auto unterwegs war, das L wieder in ein R umzuwandeln. Manche, von ihm mitleidig abgesandte, Seitenblicke veranlassten mich an ihm mitzuteilen, dass ich nicht mit einem Sprachfehler behaftet war, sondern die spaßig erlernte Kunst wieder los zu werden versuchte.

Interessant ist oftmals, wenn Sie irgendwo bei einer finsternen Kneipe nahe des westafrikanischen Busches von einer Wirtin ( kohlrabenschwarz ) in bestem Deutsch angeredet werden „Komm rein Du A...“ Ob dieser ungewöhnlichen Anrede kehrte ich tatsächlich ein und erfuhr dann durch Erfragen, dass das der einzige „Wortschatz“ der

deutschen Sprache war, den sie beherrschte. Deutsche Seeleute hatten ihr diesen Lockruf beigebracht. Ich habe die Urwaldschöne nicht aufgeklärt um weiteren Deutschen Besuchern den Spaß nicht zu verderben. In Famagusta konnten wir sogar etwas für den Israelisch-Arabisch-Deutschen Frieden tun. Bei einer Varietevorstellung in einem Nachtclub ( Spitfire ) traten mehrere Ägyptische Tänzerinnen auf. Derweil wir in Hochstimmung waren, begrüßten wir sie mit einem herzlichen "Shalom" ( wörtl. Friede ) , welches der Gruß in Israel ist. Einer gerade tanzenden ägyptischen Schönheit fiel vor Schreck der Schleier beim Schleiertanz herunter. Eine Andere, die einen Bauchtanz vorführte machte mit ihren ,zarten Fingerchen sogar Andeutungen des Halsabschneidens in unsere Richtung. Im Laufe des Abends konnten wir die hellbraunen Schönheiten aber bewegen mit uns einen Drink zu nehmen, wobei ihnen dann auffiel dass wir Deutsche waren. Ihre Mordlust schwand dahin, zumal ihnen jeder animierte Drink 0,50 DM einbrachte. Sie glauben gar nicht wie viel Tee mit Whisky-Geschmack die Damen im Laufe des Abends in sich hineinschütteten. Die folgenden Abende wurden sogar wir von ihnen mit Shalom begrüßt, und wenn sie ihren Beifall geerntet hatten, bedankten sie sich in unsere Richtung mit einem freundlichen „Toda-Raba“ ( israel. Danke ). Es hieß die nächsten Abende wenn wir kamen : „die Shalom's kommen“. Weil ich, in Anbetracht dessen, dass meine Vorväter daher kamen, der hebräischen Sprache am mächtigsten war ( ca. 20 Worte ) , wurde ich der Chief-Shalom, genannt. Die UNO sollte Seeleute als Friedens-Unterhändler entsenden, wir würden das schon muddeln. Die Damen bezeugten uns später sogar, daß Nasser nicht "toff" ( jiddisch = gut ) ist und Mosche Dajan „toff“ ist. Sie hat das bisher noch nicht geschafft. Das ist auch kein Wunder, denn finden Sie mal am Strand einen freien Platz, sei es in Alexandria oder z.B. Famagusta. Allerdings, Abends sind die Herren UNO-Soldaten von der Sonne müde geworden. Bei denen können sie am Bräunegrad die Aufenthaltsdauer jedes einzelnen feststellen, genau wie bei einem Baum an den Jahresringen. Als einfacher Bundesbürger habe ich mich oft nach dem Sinn der UNO -Truppen gefragt, zumal doch von der Bundesregierung pro UNO-Soldaten ca. 50,- DM aufgebraucht werden. Während der bewaffneten Auseinandersetzungen auf Cypern zwischen Griechen und Türken erlebte ich es, als sich türkische und griechische Cyprioten über die Hafenanlage hinweg ein kurzes Feuergefecht lieferten, dass die UNO-Wache, die mitten auf der Mauer ihre prächtige Stellung hatte, voll in Deckung ging und erst eine halbe Stunde nach Beendigung des Stahlaustausches wieder aus der Deckung hervorkam. Das Gleiche habe ich auch gekonnt, ohne der UNO anzugehören. Aber vermutlich erwachsen Kriege aus sozialen Missständen und Armut. seit die UNO in Famagusta ist, sind Restaurants, Cafes und Bars nur so aus dem Boden geschossen. Wenn die Bevölkerung durch die UNO-Soldaten zu angemessenem Wohlstand gekommen ist, wird der Krieg wohl beendet sein. Vielleicht ist das ja die Arbeitsweise und der Sinn der UNO - -

Der Landgang ist allgemein bei uns Seeleuten eine nette Abwechslung. Nach Feierabend und Abendbrot ziehen dann Cliques zu 2 oder 3 Mann gemeinsam an Land, aber früher oder später am Abend trifft man sich doch in irgend einem Lokal. Die Stadt kann noch so fremd sein. An Land fallen dann die dienstlichen Schranken, so dass der Erste mit den Matrosen, Assistenten usw. zusammen sitzt. In Valencia, Spanien, wollte es der Zufall, dass wir uns in einem 2. klassigen Tanzschuppen zu mehreren trafen. Wir waren, abgesehen von einem Mädchen und 3 anderen griechischen Seeleuten die einzigen Gäste. Bei mehreren Flaschen Wein lauschten wir einer mittelmäßigen 5 Mann Kapelle. Einer aus unserer Gesellschaft fasste sich ein Herz und forderte das Mädchen zum Tanze auf und bekam einen Korb. Diesen sah er sich bemüßigt mit einer Pesete (0,60 Pfg.) zu bezahlen. Wir anderen forderten sie nach und nach auch alle auf, bekamen Körbe, und beglichen diese ebenfalls je mit einem Pesetenstück. Nach einiger Zeit erhob sieh das Mädchen, holte ihre Garderobe, kaufte aber vor ihrem Abgang für die erworbenen Pesetenstücke Erdnüsse und brachte sie uns. Sie bedankte sich dabei herzlich für die von uns erbrachte Aufmerksamkeit und entschwand. Damit brachte sie uns eine Niederlage bei. - Nach einigen Flaschen Wein, das Lokal hatte sich auch mehr gefüllt, unterstützten wir die Kapelle, indem wir mitsangen. Speziell das. Lied „Pigalle“ hatte es uns angetan, so dass wir die Kapelle durch lautes Weitersingen zwangen, den Refrain 9 Mal zu wiederholen. Danach brachte uns der Ober die Rechnung. Drei andere stark gebaute Herren hatten unsere Garderobe schon auf dem Arm. Wir verabschiedeten uns herzlich um die deutsch-spanische Freundschaft nicht zu trüben. Unsere musische Begabung war wohl nicht richtig bewertet worden. Oder vielleicht hatte sich auch der deutschsprachige Besitzer an der Textabwandlung „, Pigalle, Pigalle, der Puff ist keine Mausefalle mitten in Paris“ gestört? Que save ? —Man sollte niemals denken, daß man im Ausland nie verstanden wird, wenn man Deutsch spricht. In Veracruz / Mexico waren der Kapitän und ich Agentur Unterwegs überholte uns eine bildhübsche Mexikanerin mit richtig sehenswertem Fahrgestell. Der Kapitän äußerte zu mir gewandt: „Die würde ich auch nicht von der Bettkante schubsen, höchstens nach innen.“ Worauf das Mädchen sich umdrehte und in gutem Deutsch antwortete: „, Ich würde mich erst gar nicht auf Ihre Bettkante setzen, mein Herr ! „, Für die ersten Sekunden waren wir so perplex, dass Weitergehen vergaßen. Oder wenn Sie mal nach Duala / Westafrika kommen sollten, wird Sie ein alter Neger in bestem Hochdeutsch anreden. Der alte Herr war Postmeister in Deutsch-Westafrika und ist heute allen deutschen Seeleuten, die dort waren, ein Begriff.

# Das alte Seefahrtsbuch

## Kapitel 4

### Deutsche im Ausland

Ein gutes, altes Seemannssprichwort lautet: „Gott schütze uns vor Sturm und Wind und Deutsche, die im Ausland sind“. Ich kann mich diesem Wunsche nur anschließen. Meine Erfahrungen mit diesen Volksgenossen sind absolut negativ. Wir lagen in Montreal und ein junger Mann kam an Bord und fragte mich in gebrochenem Deutsch: haben Sie vielleicht German Schwarzbrot on board ? Oh und I see Sie trinken nice german beer! „Wir hatten Schwarzbrot und auch nice german beer für ihn. Ich kam mit ihm in's Gespräch und fragte ihn, wo er Deutsch gelernt hätte. Worauf er mir erwiderte er wäre in Deutschland geboren. Natürlich führten wir die Unterhalten in Englisch, ich in guten, er in gebrochenen mit Deutsch vermischten Englisch. Im Laufe der Erzählung erfuhr ich dann, dass er ganze 14 Monate in Kanada war. Ich bin kein Nationalist. Aber da riss mir doch der Geduldsfaden, und ich habe dem Herrn bedeutet schnell zu verschwinden, bevor ich mich vergesse. In 14 Monaten verlernt man kein Deutsches Wort! Meine ganze Verwandtschaft ist über aller Herren Länder verteilt und ich hatte Gelegenheit alle zu besuchen. Auch einen Onkel, der 30 Jahre von Deutschland fort war und in den USA lebt. Er war ohne ein englisches Wort in er Lage nach dieser Zeit noch perfekt den Düsseldorfer Dialekt zu sprechen. Es sind Gott-sei-Dank nicht alle Deutschen im Ausland so sprachvergesslich, aber das abstauben können fast alle gleich gut. Auf einer der ersten Reisen nach Montreal besuchte ich das Lokal „Heidelberg“. Im Nu saßen 3 ex-Deutsche an meinem Tisch und tranken von mir finanziertes Bier. Im Laufe des Abends ludt mich der eine zu sich nach Hause ein. Wir machten uns auf den Weg. Seine Frau, eine auch ex-Deutsche, empfing uns recht freundlich. Der Gastgeber sagte, dass er Bier und Whisky im Hause hätte und fragte nach unseren Wünschen. Ich trank Whisky, die Anderen Bier. In der Flasche war nur noch ein kleiner Schluck Whisky . Nachdem ich die Gesellschaft für einen kurzen Moment verlassen hatte um die Toilette zu benutzen, wurde ich beim Wiedererscheinen aufgeklärt, dass die Allgemeinheit beschlossen habe, mich jetzt mal an Bord zu besuchen. Als höflicher Mensch und Demokrat schloss ich mich dem Mehrheitsbeschluss an, und so ging`s zu mir an Bord. Bis zum frühen Morgen hatten meine „ Gäste „meinen Alkoholvorrat“ bis auf den Rest dezimiert, 2 Schwarzbrote mitgenommen, weil es die dort nicht gäbe, 2 Sortimente Krokierstifte einkassiert, die gab es in Kanada natürlich auch nicht und einiges mehr. Für den nächsten Abend hatten sich natürlich alle wieder, ohne meine Einwilligung überhaupt abzuwarten, bei mir an Bord verabredet. Ein gütiges Schicksal wollte es aber, dass wir Nachmittags wieder ausliefen. Das Abstauben scheint übrigens eine amerikanische Volkskrankheit zu sein. Man kann es auch bei waschechten Amerikanern finden. Ich will damit nicht alle über einen Kamm scheren, denn ich habe auch schon so manche uneigennützige Einladung von Amerikanern in deren Heim bekommen. Im Ausland sind es ja die Amerikaner, die, weil sie fürchterlich gerne dort prahlen, abgestaubt werden. Es ist ja bekannt, dass der Ami die höchsten Wolkenkratzer, die dicksten Kartoffeln, die längsten Brücken, die größten Autos, die teuersten horizontalgewerblichen Damen und nicht zuletzt die tapfersten Soldaten hat. Eine nette Begebenheit scheint mir noch erwähnenswert, worin ich leider wieder einmal keine vorteilhafte Rolle spielen musste.

Wir waren des Nachmittags in Jacksonville / USA eingelaufen. Nach der Behördenabfertigung und dem Vorschussauszahlen machte ich mich denn so gegen 2000 Uhr auf an Land. Unser Liegeplatz lag ca. 4 km vom Stadtzentrum entfernt. Ich vermied das Nehmen eines Taxis um Geld zu sparen - und lief, in der Hoffnung auf das Mitleid eines US-Bürgers mit einem armen Fußgänger. Die Hoffnung war berechtigt, denn nach wenigen hundert Metern hielt ein Auto und ein hübsches Frauchen im Alter von ca. 26 Jahren bot mir an mich mitzunehmen. Während der Fahrt erkundigte sie sich nach meiner Nationalität und war geradewegs begeistert, zu hören, daß ich aus OLD GERMANY käme. Sie schwärmte von Deutschland, wo man so wonderful beer hätte, daß einfach marvelous schmeckte und hier leider so expensive sei. Mein männlicher Instinkt erwachte in mir und ich bot ihr an, doch mit an Bord zu kommen. Ich hätte eine nice, seperate cabin und ein volles Kistchen Bier. Die Dame wartete noch mit einem besserem Vorschlag auf: Ich solle ein paar Flaschen Bier von Bord holen und zu ihr in ein nettes kleines Häuschen fahren. Dort wären wir dann more allone. So ging`s dann zurück an Bord. Ich nahm gleich eine ganze Kiste Bier mit, um für den nächsten Morgen noch einen Klapperschluck zu haben. Auf ging die Fahrt quer durch die Stadt, ca. noch weitere 6 km vom Zentrum entfernt. Ihr Häuschen war auch recht nett eingerichtet. Ihr Angebot „feel you like home“ habe ich auch gleich beherzigt: Jacket aus, Krawatte aus und Schuhe aus. ( Damals hatte ich noch keine Schweißfüsse! ) Sie nahm neben mir auf dem Sofa Platz nachdem sie uns mit Gläsern versorgt hatte. Bei einigen Flaschen Bier unterhielten wir uns, um uns näher zu kommen ( dachte ich ).

Als ich endlich den Zeitpunkt für gekommen sah meinem Gespräch mit den Händen etwas mehr Ausdruck zu verleihen, raschelte ein Schlüsselbund und die Tür ging auf. Hereinspaziert kam ein büstenhaariger Ami. Er wurde mir von dem netten Mädchen als ihr Ehemann vorgestellt. Nach einem "Hau Du Judo" nahm der Störenfried auch noch Platz, äußerte sich Beifällig über das schöne Bier und rief mir ein frohes „PRLOST“ zu. Da dieser Störenfried sich auch like home zu fühlen anfang, sah ich bei mir die Hoffnung auf einen Chromosomenaustausch mit der Amerikanerin schwinden. Also sagte ich auch „Prlost“. Die Dame des Hauses zog sich nach einiger Zeit zurück und so feierten wir beide „Deutsche Gemütlichkeit“ bis das Kistchen Bier leer war. Der Hausherr gähnte Herzhaft. Als höflicher Mensch aus der alten Welt wusste ich, dass ich mich zurückziehen müsse. Also sammelte meine Garderobe zusammen und bedeutete ihm, dass ich an Bord wolle. Leider war der Herr zu voll, wie er sagte, um mich per Auto an Bord zu bringen. Telefon war leider defekt. Wir drückten uns herzlich die Hand und versicherten uns gegenseitige Sympathie. Sie glauben gar nicht, wie schwer mir das Heucheln fiel! Nach etwa 4 km Weg fand ich endlich einen noch geöffneten Schellimbiss, von wo aus ich mir ein Taxi bestellen konnte. Unterwegs bis dort hin war ich zwar an unzähligen Telefonzellen vorbeigekommen, aber haben Sie schon mal versucht einen 5 Dollar Schein in den Geldschlitz zu bekommen? Und vor allen Dingen reagierte das Ding da überhaupt drauf ? Bei mir tat es das nicht. Auf jeden Fall kam ich gegen 0400 Uhr sehr reich an Erfahrung an Bord zurück. Vor Wut konnte ich lange nicht in den Schlaf finden. Bei Eva habe ich angefangen auf alle Weiber zu schimpfen. Ich habe dann, als ich endlich eingeschlafen war geträumt, dass ich ein Bruder von Wilhelm Tell sei, mit Namen „Trot tell“.

Heute sehe ich wie wahr Träume doch sein können

+++

### **Russische Feier**

Die russische Gastfreundschaft ist sprichwörtlich. Seit einiger Zeit lag ich in Archangelsk. Landgang ist für uns Seeleute bis 24.00 Uhr gestattet. Gegen Abend ging ich in die Stadt, in das Dwina-Restaurant. Am Nebentisch saß ein Russe ebenfalls alleine. Nachdem wir uns einige Male mit Bier zugeprostet hatten, kam dieser an meinen Tisch und setzte sich zu mir. Die Unterhaltung wollte nur nicht so recht laufen. Er sprach bis ca. 15 Worte Englisch und 5 Deutsch und ich leider nur 20 Worte Russisch. Durch Gesten lud er mich zum Wodka ein. Bestellt wird eine Karaffe ( 1/2 Liter; und 2 Gläser mit je einem Fassungsvermögen von 100 Gramm. Man macht einen Schwanenhals und schüttet diese 100 Gramm Wodka direkt bis in den Magen. Nach jeder Karaffe wird ein komplettes Mittagessen bestellt und gegessen. Wir sagten einige Male „Prost“ „vastrowje“ und aßen 4 mal richtig zu „Mittag“. Bei der 5. Karaffe Wodka hatten wir auch keine Verständigungsschwierigkeiten mehr. Ich habe, glaube ich, spanisch mit einigen französischen, schwedischen, dänischen, deutschen und englischen Worten untermalt gesprochen und mein russischer Freund irgend einen sibirischen Dialekt gemischt mit der Hundesprache. Ich habe mich selten so gut amüsiert. Den Witz von PitterPim hatte er wohl verstanden, zumindest aus seinem Gelächter an den richtigen Stellen entnahm ich das:

„Pjotr-Pimowitz“ wanted to become a Holz hacker ( Baum— bumm—bumm, fällt um). Le chef de lumberjacks dit: vous êtes so klein, show me, how you mach das! Pjotr-Pimowitz rabotti, rabotti. Tree says bum and lies nach dwa minutes auf der Erde. Vormann staunt, says ole! Gdje du rabotti vorher? Tawarisch Pjotr-Pimowitz sagt: In Sahara! Vormann-Pan sagt : Du lügen. Dort keine grossen Bäume .Pjotr Pimowitz repondre: Jetzt nicht mehr (!) -

Der Nachhauseweg war schwierig Die Straßenbahn wollte nicht bis vor das Schiff fahren. Die Genossen erklärten sich auch nicht bereit die Schienen bis dorthin zu verlegen. Ich habe dann zwei Kollegen, die ich traf, in die Mitte genommen und diese an Bord gebracht. Am nächsten Vormittag habe ich als Nahrung 5 Karaffen Wasser zu mir genommen.

Nastarowje !

Meinen russischen Freund traf ich am nächsten Tag wieder.

Einen leisen Trost hatte ich. Er hatte ebenfalls Schwierigkeiten mit dem Nachhauseweg gehabt. Dem äußeren Anschein nach hatte er seine Nase mit irgendeinem seiner Füße verwechselt. Die leichte Verwechslung dürfte ihm morgens beim Rasieren aufgefallen sein, denn die Gesichtshaut hatte die rauen Straßen-Holzplanken nicht ohne Beschädigung bewältigen können. Zu erwähnen wäre noch, dass ich die Rechnung auf keinen Fall begleichen durfte. Mein russischer Freund wollte sich von mir einladen lassen, wenn die Grenzen einmal ganz geöffnet würden.

Die echte Gastfreundschaft in Russland durfte ich noch öfter genießen. Zu einer Feier, wie im Zarenreich, waren wir, d.h. der Kapitän und ich, einmal in Vyborg (ehemals finnische Kleinstadt) beim Hafenkapitän eingeladen. Zugegen waren die Honoratioren der Stadt und einige andere ausgesuchte Seeleute von anderen Schiffen. Das Essen glich einem Banquett. Für Unterhaltung durch Musik war ebenfalls gesorgt. Es sang ein Sänger der Moskauer Oper, begleitet wurde er von einem namhaften

sowjetischen Klavierspieler. Gegen Mitternacht wurde die Feier aufgrund des Alkohols gelöst. Man stand in einer Reihe, prostete sich mit 100 Gramm Wodka zu und warf die leeren Gläser rückwärts gegen die Wand. Wir sagten noch sehr oft „Nastarowje“. Wir bekamen von den noch anwesenden Russen Volksweisen zu hören. Ich glaube, dass 7/8 aller Russen herrliche Stimmen haben. Bei uns in Deutschland hört man nur noch wenig privaten Gesang. Das liegt wohl an den Stereo-Anlagen. Wer kann denn auch stereo singen? Der Kapitän hatte es sich zur Regel gemacht auf See nie zu trinken, noch nicht einmal Bier. Im Hafen holte er dieses aber nach. Diesen Abend auch. Bislang hatte ich nicht gewusst, dass der „Alte“ Klavier spielen konnte. Der größte Schrecken befahl mich, als er plötzlich ans Klavier setzte. Doch nach den ersten drei Akkorden herrschte plötzlich eiserne Ruhe im ganzen Saal. Mein „Alter“ legte einen klassischen Jazz auf die Tasten. Einfall toll. Der Beifall wollte nicht enden. Er musste noch einige Sachen spielen. Später habe ich ihn noch öfter spielen hören, doch nie in nüchterner Verfassung.

Auch diese Feier musste einmal enden. Gegen Morgen verabschiedeten wir uns und machten uns auf den Weg an Bord. Leider fing es leicht an zu nieseln. Damit unsere schwarzen Anzüge nicht zu nass werden sollten, suchten wir uns große Papiertüten, knickten eine Ecke ein und hängten diese uns über als vergrößerte Kapuzen. (Taxen haben ab 00 Uhr Feierabend) Kurz vor dem Schiff warfen wir die Tüten fort, wegen des würdigen Aussehens! Trotzdem erheiterte die russischen Wachposten nun unseren Nacht-Wachmatrosen unser Aussehen. An Bord, bei hellerem Licht betrachtet, stellten wir auch die Ursache fest: Wir hatten leere Zementtüten erwischt. Der russische Zement ist übrigens auch grau und wird, nachdem er nass wurde, auch hart für Unterhaltung sorgen im ganzen Ostblock die Interklubs. Es handelt sich dabei um Klubräume, die nur für ausländische Seeleute eingerichtet wurden. Leseräume, Tischtennisräume, Tanzsäle und Kantine gehören zur Einrichtung. Als gastgebende Unterhalter sind ausgesuchte Studentinnen, Lehrerinnen u.a. anwesend. Unterhaltungen und Diskussionen werden von den Damen speziell mit „kapitalistischen“ Seeleuten gesucht. Viele Diskussionen, deren Zuhörer ich wurde, zeigten mir immer wieder, wie traurig es bei uns mit der politischen Bildung auf den Grundschulen aussieht. Vielen deutschen Seeleuten waren die Regierungsinstitutionen bei uns nicht bekannt. Selbst die Rangfolge Bundespräsident, Bundestagspräsident, Bundeskanzler war vielen unbekannt. Die Gesprächspartner aus den kommunistischen Ländern mussten unseren Leuten dann kostenlosen politischen Unterricht zu geben. Die stereotype Redewendung unserer Leute „Der Kommunismus ist Mist“, klang dort sehr dumm. Von diesen Klubs werden Fußballspiele, Stadtrundfahrten, Theaterbesuche und vieles mehr arrangiert. Ähnliche Einrichtungen habe ich im westlichen In- und Ausland kaum erlebt. Der kulturelle Aufwand, der beispielsweise von der Bundesrepublik betrieben wird, beschränkt sich beispielsweise darauf, dass jedem deutschen Seemann 1 DM pro Monat (Sozialmark) abgezogen wird (Der Reeder entrichtet pro Mann die gleiche Summe), damit er dafür eventuell mal ein Buch zum Lesen erhält. Filme, deren Apparaturen, Fernsehgeräte u.A. werden vom Reeder privat finanziert. Auf ausländischen Schiffen, die sich hier aufhalten erscheinen dafür Versicherungsvertreter und maximal der Pastor, der zum Gottesdienst (in deutscher Sprache) einlädt.

+++

### **Finnische Geburtstagsfeier**

Einladungen an Land sind für uns immer eine willkommene Abwechslung.

Wir machten eines Tages im Sommer für mehrere Tage in Hanko, Finnland fest. Am Tage der Einklärung ludt uns der Agent zur Geburtstagsfeier seiner Großmutter ein. Auf die Frage, was wir der alten Dame mitbringen könnten, sagte uns der Agent, dass eine Flasche Schnaps immer angebracht wäre. Also zogen am Abend der 1. Offz., Kapt. u. ich je mit einer Flasche und einem gemeinsamen Blumenstrauß los.

Es handelte sich um ein recht geräumiges Haus. Die Wohndiele war ca. 100 qm groß. An den Seiten des Raumes waren auf Tischen Aufschnittplatten, Salate, Kuchen usw., usw. aufgebaut. Weißbefrackte Dienstboten fuhren mit fahrbaren Getränkewagen herum und erkundigten sich immer wieder nach den Wünschen der Gäste. Großmutter saß am Kopfende des Saales in einem Schaukelstuhl, schaukelte vor sich hin, kicherte und sprach dem Alkohol zu. Wir wurden zu ihr geführt, überreichten unsere Geschenke und wurden von ihr willkommen geheißen. Nach einigen Vorstellungen seitens unseren Agenten mischten wir uns unter das „Volk“ und sprachen den kalten Platten und Getränken zu. .. Wir mussten die Feststellung machen, dass ausschließlich wir etwas Essbares zu uns nahmen. Viele Gäste waren anwesend, schätzungsweise 60 Leute. Je später der Abend wurde, umso mehr Stimmung kam auf. Es wurde getanzt. Im Vorgarten schliefen auch schon einige auf dem Rasen. Eine Gruppe sang Volkslieder, mehr laut als schön. Der Höhepunkt war wohl, als einige ältere Herren sich gegenseitig mit Tortenstücken bewarfen. Und dazwischen saß Oma und kreischte vor Vergnügen. Gegen Mitternacht, als schon viele Gäste im und ums Haus herum schliefen, verabschiedeten wir uns von

„Großmutter“. Wir bedankten uns, sie bedankte sich und sagte uns, dass dies ihr schönster Geburtstag gewesen wäre. Sie war 93 Jahre alt geworden. Wir verließen das Schlachtfeld, denn so sah der Raum aus, und gingen wieder an Bord. Von der Steifheit unserer Geburtstagsfeiern war bei dieser nichts zu merken. Na ja, die Art dieses Feierns ist auch nicht jedermanns Sache.

# Das alte Seefahrtsbuch

## Kapitel 5

### Atlantik-Überquerung

Atlantik-Überquerungen können angenehm, wie auch unangenehm sein. Es ist eine Frage der Jahreszeit und der Route. Im Winterhalbjahr ist der Nordatlantik in der Regel stürmischer als im Sommerhalbjahr. Der Nordroute ist logischermaßen die kürzere Route. Aber bei Wind gegen an kann sie länger dauern. Abgesehen mal von dem Seegang, der nicht angenehm ist. Seekrankheit ist bei mir nie ein Thema gewesen, aber wenn man im Schlaf hin und her geschüttelt wird, so stört einen das doch. Einen krassen Unterschied erlebte ich im gleichen Winterhalbjahr auf dem gleichen Schiff. Unsere regelmäßige Route war Irland – New York – Labrador – Dänemark – Deutschland – Irland. Der Kapitän, ein Mann alter Schule, wählte von Irland aus die Nordroute. Wir hatten schwere See und kamen 2 Tage nach dem Zeitplan in New York an. Unterwegs hatte es den „Alten“ bei Seegang vor meinen Augen gegen seine Glasvitrine geworfen. Die Scheiben zerbarsten und er verletzte sich ordentlich an seinen Händen. Mein Mitgefühl hielt sich in Grenzen, da die langfristige Wetterprognose ganz klar aussagte, dass eine etwas südlichere Route uns eine angenehmere Reise beschert hätte. Aber „man“ war ja Kapitän der „alten Schule“ und hart ...

Auch dieser Kapitän durfte mal Urlaub machen, oder wir von ihm. Seine Ablösung war recht gesellig und stammte aus dem Lande der Ostfriesen. Wir hatten das Glück am höchsten Feiertag der Iren, dem St. Patrick's Day in Dublin zu sein. Ganz Irland und 7/8. unserer Besatzung waren voll des guten Guinness. – 2 Tage später liefen wir turnusmäßig aus. Das war das letzte Mal innerhalb der nächsten 7 Tage an dem ich den Kapitän sah. Er feierte den St. Patricks Day in seiner Kabine – anscheinend vor dem Spiegel – mit sich weiter. So freie Hand zu haben entschied der 1. Offizier nach Studium der Großwetterlage die Süd-Route zu wählen. Sie war nicht nur angenehmer sondern gab der Besatzung auch Gelegenheit Wartungsarbeiten an Bord in Ruhe ausführen zu können. Der 1. und ich haben dann unsere täglichen Positionsmeldungen an die Reederei etwas nördlich geschönt. Aber es lohnte sich. Wir erreichten unser Ziel New York einen halben Tag vor unserer Schedule. Nach der Behördenabfertigung, Einklarierung genannt, nahm ich von dem Schiffsagenten entsprechend Bargeld auf, um der Besatzung Vorschuss auszahlen zu können. Nachdem besuchte ich den Kapitän, der vor seinem Drink in seiner Kammer saß, und unterrichtete ihn davon, dass ich 2000 \$ Valuta aufgenommen habe. Er schaute mich Mitleidig an und bemerkte „Du willst mich wohl hochnehmen? Seit wann brauchen wir in Irland Dollar?“. Also war es auch für ihn eine angenehme kurze Überfahrt. Alle waren also zufrieden ...

\*\*\*

### Schmuggelei

Das Schmuggeln von Alkohol und Zigaretten war ein beliebtes Hobby bei den Seeleuten. Teilweise war es schon Sport die „schwarze Gang“ (Zoll Fahndung) zu überlisten. Großschmuggel habe ich nie erlebt. Es handelte sich in der Regel um ein paar Flaschen Schnaps und ein paar Stangen Zigaretten zwecks Aufbesserung des Taschengeldes für den Hafen. Es blieb also so oder so, in welcher Form auch immer im Lande. Da ich als Nebenbei Zahlmeister auch zuständig für den Einkauf und die Kantine war, wusste ich eigentlich immer, wie viel denn so geschmuggelt werden würde. Für die schwarze Gang, die manchmal im Hafen kam, war es ein Sport Schmuggelverstecke zu finden. In der Regel waren sie immer erfolgreicher als die Schmuggler. Ihre Erfahrung war halt größer. Es gab dann bei Erwischen eine saftige Geldstrafe und das war es dann. Manchmal waren jedoch die dümmsten Verstecke die Besten. Dazu zählte z.B. einen Tesaband – Streifen hinter die Tür zu befestigen und daran ein paar Stangen Zigaretten untereinander zu kleben. Danach wurde die Tür dann auf

Haken gestellt, sodass sie offen war, wie eigentlich die meisten Kabinentüren, wenn man an Bord war und nicht schlief. Ein Koch versenkte einmal eine Flasche Cognac vor dem Anmarschieren der Kontrolleure im Kochtopf zwischen den Weiskohl. Irgendwie schienen die das jedoch mitbekommen zu haben. Einer posierte sich in der Kombüse und wartete, bis dass es „Rumms“ sagte und die Flasche der Hitze nicht mehr Stand gehalten hatte. Der Zollfahnder zog dann grinsend ab. –

Unsere Charter mit regelmäßigen Fahrten nach London sollte zu Ende gehen. Vor Auslaufen kam der Leiter der Zollfahndung zu mir und meinte „wir wissen, dass sie jede Reise mehrere Kisten Gin geschmuggelt haben. Es ist uns nicht gelungen dieses Versteck zu finden. Wir werden keine Anzeige erheben, wenn Sie mir verraten, wie Sie das gemacht haben. Wir wollen daraus lernen“. Ich habe mit den Beteiligten gesprochen und die sagten ok. So verriet ich ihm also den Trick. Bei Einlaufen montierten die Beteiligten einen Tisch aus der Wohnkammer aus, stellten dafür fein säuberlich mehrere Kisten Gin hin und legten ordentlich eine große Tischdecke darüber. Bei Einmarsch der Kontrolle saßen die „Schmuggler“ nun um diesen Tisch und spielten Skat. Sie wurden dabei auch nie von den Zöllnern gestört! – Der Leiter der Zollfahndung freute sich und lachte fürchterlich. Jedoch wie der Teufel es wollte: unsere Charter wurde um eine Reise verlängert. Die Schmuggler waren jedoch dieses Mal koscher und schmuggelten nicht. Die „schwarze Gang“ kam an Bord, aber sie waren so fair diese Kammer mit den 3 Skatspielern nicht zu kontrollieren. Sie waren sogar so fair alle Erwischten lediglich mündlich zu verwarnen ohne Geldbussen zu verhängen.

Nun sage einer, Schmuggeln sei kein Sport!

\*\*\*

## Passagiere

Auch Frachtschiffe nehmen ab und an mal Passagiere mit. Bei uns dienten die Eignerkammer und das Hospital manchmal als Herberge für Passagiere. Eine nette Reise mit 3 Passagieren werde ich immer in Erinnerung behalten. In Hamburg kamen 2 ältere Krankenschwestern mit ihrer hübschen 18 jährigen Nichte an Bord. Ich war dabei Waren für die Bordkantine vom Schiffshändler in Empfang zu nehmen und damit ziemlich abgelenkt. Sie kamen also an Bord und da ich der einzige Mensch mit Uniformjacke an Deck war, kam eine der Damen zu mir und stellte sich vor „ich bin die Schwester Hilde“. So ziemlich in Gedanken erwiderte ich „Angenehm, ich bin der Bruder Hans“. Schwupps hatte ich für die Reise ausgeschissen bis in die Steinzeit... Ich habe versucht das abzuschwächen mit „ganz in Gedanken“ und so, aber es hat nichts genützt. Die Reise ging von Hamburg Richtung Norwegen und weiter um das Nordkap bis nach Kirkenes. Also eine lukrative Seereise für Passagiere durch die norwegischen Schären. Kurz vor Eintritt in den Polarkreis unterhielt ich mich mit dem 2. Offizier auf der Brücke wohl wissend, dass Schwester Hilde nebst Kollegin mithören konnte. Wir bestätigten uns Gegenseitig, dass am kommenden frühen Morgen um Punkt 4 das Nordlicht zu erscheinen würde. Am nächsten Morgen nach dem Frühstück sprach mich der 1. Offizier an, der die Wache 04 bis 08 Uhr hatte, ob ich der Tante das mit dem Nordlicht erzählt hatte, weil die um Punkt 4 erschienen war. Wir haben herzlich gelacht und der arme Kapitän musste das richtig stellen gegenüber Schwester Hilde. Mein Beliebtheitsgrad steigerte sich nicht bei ihr. – Mit auf der Reise war meine Ablösung, ein junger Absolvent der Seefahrtsschule, der seine 1. Reise machen sollte. Er war bereits beim geringsten Schaukeln Seekrank geworden und unsere Passagiere kannten ihn daher nicht. Während der üblichen Siesta der Freiwache an Bord, 13 bis 15 Uhr war es mal ruhig und mein Nachfolger zeigte sich. Unsere Passagiere hielten auch Siesta. Sie wohnten ein Deck unterhalb der Nock (Brückendeck). Um ein wenig Freude zu machen haben wir meine Kollegen überredet sich kopfüber abseilen zu lassen um sein Gesicht am Bull Eye der Eignerkammer sehen zu lassen. War das ein Spaß! Ein Aufschrei war von unten zu hören. Meinen Kollegen haben wir schnell eingeholt und nach unten geschickt. Dann lauschten wir dem was sich denn so ein Deck tiefer tat. Schwester Hilde pochte laut an die Kabinentür des Kapitäns. Als dieser verschlafen öffnete berichtete sie aufgeregt, dass bei ihr ein fremder Mann ins Fenster geschaut hätte. Der Kapitän beruhigte sie und folgte ihr in die Eignerkammer um ihr zu erklären, dass sie sich getäuscht haben müsse,

da das Bull Eye ja 10 m über dem Deck wäre und es keine Veranda gebe. Ich denke mal dass Schwester Hilde danach gebetet hat um den Erhalt ihres Verstandes. Allerdings nahm mich der Kapitän schmunzeln ins Gebet, weil er sich die Ursache erklären konnte und nur eigentlich ich für solch einen „Unfug“ in Betracht käme... Ob Schwester Hilde jemals dahinter gekommen ist entzieht sich meinen Kenntnissen. Es könnte jedoch sein, dass ihr irgendwann einmal die Nichte reinen Wein eingeschenkt hat, denn die hatte ich in das Vorhaben eingeweiht. Ich bin sicher, dass diese Passagiere diese Reise nicht vergessen haben, denn ich habe mir noch weitere Kleinigkeiten unterwegs einfallen lassen. Eine davon war die Bordzeitung. Täglich strahlte Norddeich Radio eine Zusammenfassung des Hamburger Abendblattes ( ca. 2 DIN A 4 Seiten ) in Morsetelegraphie aus. Diese nahm ich auf und tippte das Empfangene gleich auf eine Matrize um dann genügend Abzüge machen zu können. Unterbrochen wurden diese Aussendungen jeweils 2 mal a 3 Minuten Seenotpause. In diesen 3 Minuten habe ich dann meistens einen eigenen Text mit Schlagzeilen in die Zeitung gedichtet. Logisch dass Schwester Hilde auch erwähnt wurde... Mit Erstaunen erwähnte sie dann bei Tisch den Artikel und gab ihrem Erstaunen Ausdruck „woher weis denn das Hamburger Abendblatt etwas davon?“. Sie war der Überzeugung, dass ihre Mitschwester in Hamburg nun das auch lesen würden. Auf jeden Fall hat das keiner von uns richtig gestellt. Sollte Schwester Hilde noch unter den Lebenden weilen und diese Geschichte lesen, so hoffe ich, dass sie mir vergibt und schmunzelt. -

\*\*\*

### **Kiste voller Geld**

Eine Zeitlang fuhr ich mit einem Frachter in der Stückgutfahrt zwischen England und dem östlichen Mittelmeer. Auf der Hinreise hatten wir Paletten mit Schuhen, sonstigen Kleidungsstücken, Matchbox-Autos und manchmal Münzgeld für Israel an Bord. Das Münzgeld wurde bewacht an Bord gebracht, kam in einen abgeschlossenen Logger (Verschlag) unter Deck. Beim ebenfalls überwachten Löschen (Ausladen) des Geldes fehlte plötzlich eine komplette Kiste. Oh war das eine Aufregung mit Polizei und Verhören an Bord. Aber die Kiste war weg! Mit ziemlicher Verzögerung durften wir dann endlich wieder auslaufen. Die Reise ging nach Sardinien, wo wir loses Salz laden sollten. Dafür musste das ganze Ladedeck frisch gekalkt werden. Der Logger wurde ebenfalls demontiert. Beim Aufnehmen der Bodenplatten entdeckten wir im so genannten Unterboden die unversehrte Kiste mit israelischen Münzgeld. Ein Aufatmen ging durch unsere Reihen, da wir alle verunsichert gewesen waren. Also, Meldung an den Charterer, die Kiste mit Geld wurde gefunden. Die Anweisung lautete die Kiste dem Agenten in Cagliari, Sardinien auszuhändigen. Ein solches versuchten wir auch und da ging es los. Der so genannte Diebstahl war in internationaler Fahndung ausgeschrieben und auch den Behörden von Sardinien in die Hände gefallen. Also wieder Polizei an Bord, hufenweise Verhöre und Reden wie gegen eine Wand. Der Kapitän wurde verhaftet bzw. ihm wurde „Hausarrest“ an Bord auferlegt. Es dauerte Tage, bis die Sache so einigermaßen geregelt werden konnte. Aber das Geld durfte nicht an Land und wir mussten es mit nach England nehmen. Erstaunlicherweise wurden wir dort nicht auch noch einmal der gleichen Verhöre und Befragungen unterzogen. Gerechnet hatten wir damit. Was lernt man daraus? Wir hätten das Geld aufteilen sollen an Bord und die Kiste außen Bords schieben sollen. Das gab selbst der Charterer zu, denn die Verzögerungen haben ihn mehr gekostet als er an der Fracht verdient hatte.

\*\*\*

## Knast

Ab und an kam es vor, dass Seeleute im Hafen im Knast landeten. In der Regel ging es um Trunkenheit, irgendeine kleine Prügelei in einer Hafenkneipe oder groben Unfugs. Etwas häufiger passierte das in der Karibik. Es war dann meine Aufgabe die Leutchen am nächsten Tag möglichst aus dem Knast auszulösen. In der Regel ging das mit einer saftigen Geldstrafe vor dem Schnellrichter aus, die der Seemann dann bezahlen durfte. Die Zellen waren im Allgemeinen nicht sonderlich komfortabel. 2 x 3 m große Boxen mit Toilettenbecken und manchmal einem Waschbecken. Die Reinigung erfolgte mittels Feuerwehrspritze, auch wenn das jemand drinnen war. Also nicht sonderlich gemütlich das Ganze!

Mir drohte einmal das Gefängnis ohne Trunkenheit oder Randalen. Unsere Reise ging durch die Dardanellen (Durchfahrt Mittelmeer – Schwarzes Meer) nach Odessa. Im Nebel fiel das Radargerät bereits bei der Einfahrt in die Dardanellen aus. Nach einigen technischen Prüfungen stellte ich fest, dass das Klystron defekt war. Per Funk orderte ich von Deutschland per Luftfracht Ersatz nach Istanbul. 2 Tage später, bei der Durchreise, kam das ersehnte Teil Abends an Bord. Bei Einlaufen in Odessa hatte ich dann im Hafen genügend Muße das Klystron einzubauen und testete dann die Funktion des Radars. Es funktionierte! Was wir übersehen hatten war, dass Odessa ein Militärhafen war und das Betreiben von Radargeräten strengstens untersagt war. Die Radarantenne hatte kaum ausgedreht, da war schon Militärpolizei an Bord. Ich wurde unter Spionageverdacht verhaftet und musste mit an Land zum Verhör. Das dauerte den ganzen Tag. Meine wahre Geschichte – mittlerweile auch belegt durch den Lieferschein des Klystrons nach Istanbul wollte nicht helfen. Ich sah mich schon bestenfalls im Knast und schlimmsten Falls auf dem Wege in ein Straflager nach Sibirien. Als die Verhör-Beamten in einmal Abends mich mit dem Dolmetscher alleine ließen sagte der mir, dass er sich bastelnd auch mit Nachrichtentechnik beschäftige und Funkamateur sei. Ich nannte ihm freudig mein Amateurfunkrufzeichen und er versprach sofort einmal mit dem Chef zu reden. Nach einer halben Stunde kam er mit diesem wieder und bedeutete mir, dass ich sofort frei gelassen würde, wenn die Rederei eine Geldstrafe in Höhe von 1000 US \$ zahlen würde. Nachdem ich telefonisch veranlassen konnte, dass diese Summe bereitgestellt wurde, durfte ich gehen. Meine Erleichterung kann sich sicher jeder vorstellen. Mein Hobby und die Hilfe eines russischen Funkamateurs hatte mich also vor Schlimmen bewahrt.

# Das alte Seefahrtsbuch

## Kapitel 6

### Multi – Mahlzeit

Von meiner Zeit auf Passagierschiffen ist nicht viel Lustiges zu berichten. Es war stressig, da ich nebenbei oder hauptsächlich noch Zahlmeister war. Lediglich eine Geschichte erscheint mir erwähnenswert. Das Schiff war insbesondere wegen eines bestimmten Gerichtes bekannt, das war die Nordland-Platte. Das Grundgericht waren frische gekochte zarte, runde Kartoffeln, frischer Spargel, Sauce Hollandaise, schöne dicke Landrauch Schinkenscheiben und ein paar Salt-Garnituren. Teuer war das Gericht auch. Wie ich dann irgendwann - auf Grund eines Tipps – beobachten konnte, waren ein paar Stewards erfinderisch und besserten ihr Gehalt auf. Nicht jeder Gast aß seinen Teller komplett leer. Die findigen Stewards bastelten aus mehreren zurückgenommen, nicht ganz leer gegessenen Tellern jeweils neue Teller und verkauften die auf eigene Rechnung. Angeschchnittene Schinkenscheiben wurden schön rund geschnitten, in Sauce gewälzte Kartoffeln wurden sauber gewischt usw. und zum Schlusse ein frischer Löffel Sauce Hollandaise dazu. Schon sah das Gericht wie „neu“ aus. Als ich dahinter stieg, vermutlich erst nach mehreren Wochen, gab es zwar ein paar fristlose Entlassungen, aber viele Passagiere aus dieser Zeit müssen sich fragen, ob sie nicht das gegessen haben, was die Vorgänger nicht mehr mochten ...

\*\*\*

### Cote d'Azure

Ein Zeit lang fuhr dieses Schiff in der Saison Tagestouren von Travemünde in die Lübecker Bucht und zurück. In den Sommermonaten kamen wir oft mit der Anzahl an die Obergrenze der zugelassenen Passagiere. Die meisten davon hatten von Seefahrt keine Ahnung und nutzen die Gelegenheit „die See zu erleben“. Von der Eisenbahn her gewohnt meinte man, dass man die Toiletten nicht während des Aufenthaltes im Hafen benutzen dürfe, was ja nicht der Fall ist, da alles in Tanks (grease tanks) geht. Wenn man nun - aus welchen Gründen auch immer - sich in Uniform beim Auslaufen an Deck aufhielt lautete die stereotype Frage „Entschuldigung, wo sind die Toiletten“. Dort waren riesige Schlangen von klein wie groß Müssenden. Wenn die Ladekapazitätsgrenze am Limit war, so kam es vor, dass man dann in der Bucht bereits die Schmutztanks abpumpte. In Kenntnis dieser Tatsache habe ich mich jahrelang schwer getan auf dem Priwall baden zu gehen. Ich kann jedoch heute die Urlauber beruhigen. Es kommt nicht mehr vor. Die Tagesdampfer müssen ihre Tanks an Land entleeren lassen.

\*\*\*

### MS Nordland



## Ausklang

Nach 10 Jahren Seefahrt, wovon ich 2 Jahre auf Passagierschiffen gefahren bin, blieb ich an Land. Ein wesentlicher Grund war der, die Familie um mich zu haben. Im Hinterkopf behielt ich jedoch den Gedanken später einmal wieder zur See zu fahren. Das rückte jedoch immer weiter in den Hintergrund und hatte sich irgendwann erledigt, da die Berufsgruppe Funkoffizier abgeschafft wurde. Nur als Zahlmeister zu fahren erschien mir nicht als „mein Ding“.

In Kenntnis, wie es heute in der Seefahrt aussieht - nach mehr als 30 Jahren und im Ruhestand - erscheinen mir die Aufzeichnungen von damals als Glücksfall, dass ich noch die „guten Zeiten der Seefahrt“ erleben durfte. Liegezeiten und Landgang sind heute für fast alle Seeleute Fremdworte. Die Strukturen an Bord haben sich gewaltig verändert.

Ich durfte lange Liegezeiten überall auf der Welt erleben und konnte die Zeit nutzen Land und Leute kennen zu lernen. Ich bin fast ausschließlich netten, freundlichen Menschen kennen gelernt. Seit der Zeit ist für mich ein Krieg zwischen Völkern nicht so recht verständlich. Bestimmte Angewohnheiten von der Seefahrtszeit habe ich nie ablegen können. Dazu gehört das Abstellen von Gegenständen nie an Tisch- oder Ablagekanten. Bei Seegang wären diese ja herunter gefallen! Weiterhin wurde es zur Gewohnheit persönliche Sachen und Kleidung mit System einzuräumen und aufzubewahren. Das Gleiche gilt auch für das Packen von Koffern. Es basiert darauf auch im Dunkeln oder Halbschlaf alles finden so können. Diese Angewohnheit bedeutet Platz rationell auszunutzen und kein Suchen. Weder in der Wohnung noch auf Reisen im Hotelzimmer. Einen Reisekoffer für 4 Wochen packe ich heute noch innerhalb von 10 Minuten mit System ohne etwas Wesentliches zu vergessen. Bei Stromausfall und Packen im Dunkeln im Hotel – was mir mehrfach in Indien beschert war – fand ich alles und habe nichts vergessen. Meine Besucher hier bestaunen, dass nichts Unnützes herum liegt. Also: Macht der Gewohnheit...

Die Funkerei und Technik hat mich auch weiterhin in meinem Leben begleitet. Ich bin lizenzierter Funkamateurl, bastele an Antennen und Geräten, habe regelmäßige Kontakte mit Freunden im In- und Ausland und beschäftige mich intensiv mit dem Computer und allen damit möglichen Anwendungen. Ca. 25 Jahre war ich als „Auslandsreferent“ des deutschen Amateurfunk Verbandes, DARC e.V. tätig und vertrat den Verband insbesondere weltweit im Ausland. Meine Kenntnisse der Länder, der unterschiedlichen Mentalitäten und einigen Sprachen waren sehr hilfreich dabei.

Ich bin dankbar für die zurückblickende schöne Zeit auf See mit vielen netten Kollegen und vor allen Dingen den Erfahrungen und Erlebnissen, die ich speichern konnte und die mir eine Anschauung gegeben haben mich als Weltbürger zu fühlen.

2005

## Bilder aus der Seefahrtszeit

