

Die Kurzwelle wurde zwar benutzt, war aber wirkungslos, denn die Senderöhren liegen im Schrank und die Innereien befinden sich verpackt in der äußeren Hülle des Gerätes. Hubsy bringt das Gerät in Ordnung und ich kann die Wirksamkeit bei mehreren Patienten überprüfen. Auch das Röntgengerät funktioniert nicht so, wie es notwendig ist. Es ist schön, wenn man Hilfe bekommt, die auch in fast aussichtslosen Fällen eine Lösung findet. Wenn Ersatzteile fehlen, die nicht medizinische Funktionen haben, sind alle, die ich bitte, bemüht etwas zu bauen oder zu entwerfen, was helfen könnte. Manchmal kann ich auch behilflich sein, wenn sie etwas brauchen, das nicht gesundheitlichen Aspekten dient (zum Präparieren von Fischen oder ähnlichen Tätigkeiten).

Der Chief, der uns diese Reise begleitet, ist etwas eigenartig, seine Kommentare, die er immer hat, werden von Grimassen begleitet. Ich habe ihn gebeten, das Sauerstoffbeatmungsgerät zu überprüfen, weil die Dichtungsprobe negativ ausfällt. Er gibt es mit folgenden Bemerkungen zurück. „Sauerstoff ist nicht entwichen, habe aber trotzdem den Dichtungsring ausgewechselt, das Manometer zeigt sicherlich wegen der häufigen Probierei falsche Werte an!“ So ein kleiner Hieb nebenbei macht sich gut. Will er mich für dumm verkaufen? Trotz dieses Kommentars das Gerät bringt nicht, was es soll. Also muss er noch mal ran. Hinterher meint er, damit hätte man zu Hause schon wieder fünf Mark verdient.

Wieder einmal habe ich Zeit, an der Reling zu stehen und dem Treiben im Wasser zuzusehen. Die Hammerhaie umschwimmen unser Schiff. Gegen 17:00 Uhr wird es plötzlich diesig und absolut windstill. Die Schwüle ist unerträglich und das Meer sieht aus wie ein leises vor sich hinbrodelndes Bleigemisch. Ich beobachte fliegende Fische, einen hellen Hai mit fast pergamentener Rückenflosse und Delfine, so ca. 20-30. Die Delfine bzw. Schweinswale, schwimmen mit dem Schiff um die Wette, springen, teilweise senkrecht in die Höhe, tauchen wieder unter und schießen wie Pfeile unter der Wasseroberfläche voran. Einer schwimmt backbordseitig in Bughöhe unserem Schiff voraus.

Ein Anlegemanöver an die „Lütten Klein“ im Licht von Scheinwerfern kann ich von der Brücke aus beobachten. Sie übernimmt von uns Frostware. An ihrer Steuerbordseite liegt ein Transporter aus Rotterdam, die „Emely“. Das erste Mal, dass ich einen direkten Kontakt unserer Schiffe zu einem Schiff aus dem nichtsozialistischen Ausland sehe. Scheinbar kennt

man sich, denn es wird hinüber und herüber geplaudert und gelacht oder man winkt sich einfach zu.

Mitten in der Nacht bin ich wieder mal gefragt. Eine Platzwunde ist zu versorgen. Ja, das ist ein Service, den Doktor gleich Tür an Tür zu haben. Der ist auch immer bereit, selbst wenn die Verletzung bis zum nächsten Morgen warten könnte.

Der Meister Alfred, aus der Produktion, verkündet eines Morgens: „Sie stehen in der Zeitung. Es ist ein Artikel über die Operation an Bord.“ Eine der Stewardessen bringt ihn mir, aber ich darf ihn nur lesen. Der nächste Kommentator ist Helmut mit der Feststellung, das kostet ein Rohr. Am Nachmittag gelange ich dann endlich in den Besitz der Wochenpost vom 8. August 1980. Ein Produktionsarbeiter, der auf dieser Reise nicht dabei ist, hat ihn mir auf dem Postweg zukommen lassen.

Dass hier auch die Nächte zu ausführlichen Gesprächen genutzt werden, manchmal auch erst, nachdem die Hemmungen durch Alkohol gelockert sind, habe ich schon mehrfach geschildert. Es ist ruhiger und man ist sicherer vor Störungen. Ein solches Gespräch ergibt sich eines Abends mit Berthold. Er spricht über seine Probleme, die er hier an Bord hat. Immer dort, wo unterschiedliche Auffassungen aufeinandertreffen, die zu etwas Gemeinsamen führen sollen, muss man überzeugend argumentieren können. Berthold überzeugt weniger mit dahergeredeten Worten als mit kräftigem Zupacken. Unter seiner Leitung spielt die Partei hier eine Rolle, aber sie beherrscht nicht das Geschehen an Bord. Er hat sicher eine Menge zu tun, aber offensichtlich mehr im Stillen als in der Öffentlichkeit. Wichtig ist doch, dass Berthold einer ist, der überall mit Hand anlegt, wenn Leute gebraucht werden und sich nicht hinter seinem Schreibtisch versteckt. Bei ihm habe ich nie das Gefühl, eine ihm genehme Meinung von mir geben zu müssen. Er spricht mit großer Hochachtung von seiner Frau, die zu Hause alle Probleme allein lösen muss und seiner Schwierigkeit in der Freizeit diese Alleinbewältigungshaltung seiner Frau richtig einzuordnen.

Obwohl Unruhe und Ungewissheit über den weiteren Einsatz meist erst ab Mitte der Reise eine Rolle spielen, erfahre ich jetzt schon von Gerald, einem PA, dass in der Produktion Unterschriften gesammelt werden für meinen weiteren Verbleib bei der ATB. Die Ursache für solche Aktionen liegt in den Entscheidungen, die von den verantwortlichen Leitern getroffen werden und für uns seefahrendes Volk, nicht verständlich sind. Wer wo

demnächst eingesetzt wird, erfährt derjenige meist recht kurzfristig. Und so möchte man mit dem nötigen Druck kollektive Meinungen gegen Einzelentscheidungen durchsetzen. Da ich selbst keine Lust verspüre, wo anders tätig zu sein bin, ich für solche Bekundungen dankbar. Sie motivieren mein Engagement für eine gute Zusammenarbeit.

Ein neues Thema beschäftigt die Schiffsleitung. Der Funker und eine Stewardess haben sich verlobt und wollen zusammenziehen. Da Klaus, unser Kapitän, diesmal voll dafür ist, wird ihrem Wunsch stattgegeben.

Nicht neu, aber wieder neu, ist die Diskussion über weibliche Produktionsarbeiter. Scheinbar finden sich nicht genügend männliche Bewerber für diesen harten Job. Sie wären nicht unwillkommen an Bord. Die Erfahrungen vergangener Jahre sind aber nicht befürwortend. An erster Stelle stehen die viel zu schwere körperliche Arbeit, dann das Schichtsystem und die besonderen hygienischen Bedingungen für die Frauen. Ein anderer Aspekt ist das nicht problemlose Zusammenleben von Männern und Frauen, das zu häufigen konfliktgeladenen Situationen führt.

Die Fischerei ist augenblicklich auch nicht wunschgemäß, statt Sardine sollen wir Makrele fangen und die „Ehm Welk“ hat zum zweiten Mal ein volles Fanggeschirr verloren.

Da wir dringend DK brauchen, kein Tanker in Sichtweite ist und von der „Jungen Garde“, die uns zur Überbrückung helfen will, offiziell keinen übernehmen dürfen, verlegen wir diese Aktion in die Dunkelheit, da sind alle Katzen grau.

Beim Abendessen in der Messe überrascht uns der Kapitän mit der Mitteilung: „Heute Morgen ist hier in der Nähe ein spanisches Fischereifahrzeug gesunken. Bisher wurde noch keiner der Seeleute gefunden.“ Solche Worte wirken wie eine kalte Dusche.

Das Aufregenste, was uns zurzeit, Ende August, beschäftigt, ist, dass unsere Fanglizenzen abgelaufen sind und eine Verlängerung durch die mauritanischen Behörden nicht vorliegt. In der Zusammenkunft der Besatzung in der M-Messe verkündet der Kapitän, morgen verlassen wir die 200-Meilen-Zone vor der Küste Mauretaniens und treiben im Atlantischen Ozean, bis die Fanglizenz eintrifft und wir wieder zum Fangplatz zurückdampfen können oder wir schippern in den Südatlantik und werden über Luanda ausgetauscht. Die Situation nutzend, beschließe ich mit Berthold und Klaus, einen Freundschaftsabend zu veranstalten. Es wird eine Kombina-

tion mit einem Sportnachmittag auf dem Arbeitsdeck vorgeschlagen. Da wir genügend Zeit haben können die Vorbereitungen ausgedehnt werden. Die gesamte Supertrawlerflotte ist aus dem Schelfgebiet vor Mauretanien in Richtung Westen gedampft. Nur die „Junge Garde und die Spezies dürfen weiter fischen.

Unser knapper DK-Vorrat erhält endlich Nachschub. Der sowjetische Tanker „Balton“, er kommt aus Riga, beginnt um 5:30 Uhr in der Frühe mit der Übergabe, wovon uns Rüdiger, auf dieser Reise II. NO, mit einer durch die Bordlautsprecher gebrüllten Aufforderung sofort das Rauchen einzustellen aus den Kojen treibt bzw. des weiteren Schlafs beraubt. Muss sein. Aber so laut? Klaus meint ich solle übersetzen. Mir schwahnt jedoch, dass sie eher englisch als russisch kontaktieren. Ich habe mich nicht geirrt. Auch die Bitte um ein wenig Fisch, wo ich ihnen die Modalitäten der Übergabe erläutern soll, werden in Englisch beantwortet.

Holger und Orje machen das Schlauchboot klar und wollen Fahrt aufnehmen, da setzt der Motor aus. Sofort wird das Boot ein Spielball der Strömung und treibt ab. Ich stehe mit den anderen auf der Brücke und plötzlich wissen alle, was die beiden, da tief unter uns, zu machen haben. Der Chief beklagt das Fehlen eines mitzunehmenden zweiten Motors, weiß aber nicht, dass der auch nicht funktioniert. Der zugeworfene Festmacher ist zu kurz. Klaus beruhigt mit der Bemerkung, sie treiben genau so wie wir und der Tanker. Wenn wir sie nicht erreichen, dann tut es eines von den anderen Schiffen hier in der Nähe. Was er wohl unter Nähe versteht? Ich sehe keines am Horizont. Orje bekommt nach längerem Treiben den Motor wieder in Gang und übergibt den Fisch dem Tanker. An Bord zurück, heimlich sind alle froh, dass es so gut gelaufen ist, werden die beiden, nein nicht gelobt, sondern ausgeschimpft. Der Erfolg dieser Kanonade bleibt aus, die Gesichter der Gescholtenen zeigen Gelassenheit.

Zu den nicht vorhandenen Fanglizenzen erfahren wir, dass auch die Übergabelizenzen abgelaufen sind und die „Lichtenhagen“ nur von der „Jungen Garde“ Ware übernehmen kann. Wir verbleiben, wo wir sind.

Eines Abends will ich bei H. irgendetwas holen. Als ich die Kammer betrete, schlägt mir eine Woge männlicher zielgerichteter Eitelkeit entgegen – Irish Moos. Eine Stunde später kommt Berthold aufgeregt und meint: „Ich besorge mir eine Flasche und dann müssen wir zu H. Da gilt es etwas zu verhindern, eine Stewardess ist sein Gast. Ich komme mir vor wie ein

Eindringling mit Auftrag im Sinne der Moral. Es ist aber wirklich ein Balzgelage an dem Berthold und ich lustig forsch mitwirken. Berthold schleppt sogar sein riesiges Tonbandgerät herbei. Was wir verhindern wollen und vor allen Dingen wie, es bliebe ja nur als Bettvorlegerwache denkbar, ist mir schleierhaft. Ob wir das sollen, weiß ich auch nicht. Um 23:45 Uhr ist Zapfenstreich. Unter dem Eindruck moralisch voll unseren Mann, warum nicht Frau?, gestanden zu haben, verlassen wir nach der Stewardess das Operationsgebiet. Mir wird Schaden insofern zugefügt, als er die mir versprochen Büchse Ananas, die er dem Koch extra für mich abgeschwatzt hat nun mit einer anderen leerte. Dafür überwindet sie ihre Hemmungen und nennt ihn, wenn auch anfänglich leicht kichernd beim Vornamen. Sein Auftreten, seine äußere Gepflegtheit, sein Verhalten in der Messe, seine freundlich kombüsenorientierte Ausdrucksweise, das Essen sei diese Reise besser, obwohl alle anderen keinen Unterschied feststellen und wie immer meckern, diese seine Sprache und seine wohlwollenden Blicke sind ein einziges Werben um freundliche Gesinnung, wenn nicht um mehr. Es geht eigentlich nicht um H. bei unserem Verhindern. Er wollte sich beliebt machen und hat wenig über etwaige Konflikte, die sich auf so engem Raum, wie es nun einmal ein Schiff ist, nachgedacht. Sie ist geschmeichelt, so umworben zu werden, von einem lebenserfahrenen Mann. Wir fürchten, Berthold, der aus der Vergangenheit weiß, wie solche Situationen sich zuspitzen können, für den Frieden an Bord, denn es gibt hier einen Verlobten.

Um diese Problematik nicht auszudehnen, eine zusammenfassende Schilderung. H. gute Stimmung am Morgen danach hält nicht lange an. Klaus macht ihm klar, dass sein Verhalten konfliktbeladen ist und um dem aus dem Weg zu gehen, wird die Stewardess zukünftig nicht seine, sondern meine Kammer säubern. Daraufhin macht er selbst sauber, ist bockig, trotzig und ungehalten. Berthold und mich meidet er wie die Pest. Da Klaus auch zu heftigen Reaktionen neigt, empfehle ich ihm etwas zurückhaltender zu sein. Hat auch nicht den gewünschten Erfolg. Die Einsicht bleibt auf der Strecke und führt nach weiteren unüberlegten Handlungen zum Alkoholverbot für beide.

Unser Sportfest. beginnt mit einem Volleyballspiel zwischen Mannschaft und Schiffsleitung. Letztere gewinnt dank Tonys Einsatz, der mit voller Hingabe spielt. Am Abend folgt dann das Wissenstoto der DSF und der

Lichtbildervortrag aus eigener Produktion, d. h., unser Fotograf zeigt Bilder von Brigadeereignissen. Peter Sercander, langjähriger PA eröffnet als Entertainer die bunte Show, gekonnt, niveauvoll und lustig. Hätte ich ihm nie zugetraut.

Endlich erfahren wir, eine Lizenzverlängerung bis zum 15. September ist zu erwarten. ROS 415 „Heinz Priess“ liegt in Nouadhibou, Hafenstadt in Mauretanien und soll sie gegen 18:00 Uhr in Empfang nehmen.

Wir dampfen zum Fangplatz und werden unterwegs als freifahrendes Schiff unsere Ladung auf die „Lichtenhagen“ löschen. Es gibt neue Forderungen, d. h., wir müssen acht Mauretaniern an Bord nehmen, müssen 800 kg Fisch je BRT Schiff, bzw. 600 000 pro Schiff an Mauretanien abliefern. Dieser Vertrag wird vorerst nicht abgeschlossen. Die „Junge Garde“ darf nicht löschen. Sie soll mit 30 Prozent Mauretaniern an Bord arbeiten. Käme der Vertrag zustande, würde er bis zum 30. Juni 1981 gültig sein.

Um 21:00 Uhr werden die Maschinen gestoppt und die Übergabe an die „Lichtenhagen“ wird vorbereitet. Wir sind bereits 60 Meilen in der ökonomischen Zone. Das Fanggeschirr ist nach Vorschrift abgebaut. Ein koreanisches Fischereifahrzeug, das sich nicht an die Anweisungen gehalten hat, wurde von mauretanischen Militärs bereits aufgebracht.

Unbeeindruckt, von all den von Menschen gemachten Problemen, erlebe ich einen herrlichen Sonnenuntergang am fernen Horizont. Wenn man diese Empfindung nur richtig beschreiben könnte. Der Himmel über uns strahlt noch in einem zarten Blau mit wenigen weißen Wolken umgeben von einem dunklen Saum, der bis an den Horizont reicht. In den weißen, mehr hellgrauen Wolken blinken schwach einzelne Goldpunkte. Hinter dem Heck ziehen sich scharfe Streifen von schwarzen bizarren Wolkenbänken hin und darunter ein leuchtend roter Streifen über dem dunklen Wasser. Alles ist klar und scharf konturiert, atemberaubend und eindrucksvoll.

Am nächsten Tag ist schon um 8:00 Uhr, üblicherweise um 10:00 Uhr, Schiffsleitungssitzung. Es gibt noch keine Lizenzen. Gegen Mittag haben wir sie. Sie gelten nur bis zum 18. des Monats. Wir dampfen zum Fangplatz und bereiten den BA auf die „Ehm Welk“ vor.

Da in der O-Messe ein Skatturnier mit lautstarken Begeisterungsausbrüchen stattfindet, verfrachte ich meinen Körper zum Nachtschlaf in die Schlingerkoje. Morgens gegen 6:00 Uhr werde ich durch ein unge-

wohntes Geräusch geweckt. Erst ein heftiges Krachen und dann ein Stuckern, so als wollten wir gleich loshüpfen. Flugs springe ich aus der Kojen. Durch mein Fenster schauend sehe ich den Bug eines großen Schiffes in geringer Entfernung vor mir. Unfähig irgendeinen klaren Gedanken zu fassen, bleibe ich im Nachthemd stehen und warte auf irgendwas. Es hat ja schon gewaltig gekracht. Diese Erkenntnis lässt mich handeln. Ohne zu waschen, schnell in die Sachen und raus auf die Back. Der drohende Bug, er gehört zur „Lichtenhagen“ hat sich schon abgewendet und die Beschä-

digungen sind durch ein zu heftiges Anlegemanöver entstanden. Die Backbordnock klebt an der Brücke. Die das Anlegen dirigierenden Steuerleute müssen sich mit kühnen Sprüngen rechtzeitig auf die Brücke gerettet haben. Die Reling am Vorschiff ist bis zu den Rettungsbooten total verbogen und hat zwei Rettungssinseln vollständig aufgeschlitzt, damit ge-

brauchsunfähig gemacht. Außerdem ist der Ausleger vom Rettungsboot beschädigt. Ich gewinne den Eindruck einer verheerenden Havarie. Angst, auch danach, verspüre ich keine. Niemand von der Besatzung

Dem 100. PATIENTEN dieser Reise
und dem 1. auf See gezogenen ZAHN.

Das Zahnweh, subjektiv genommen, ist ohne Zweifel unwillkommen. Doch hat es die gute Eigenschaft, daß sich dabei die Lebenskraft, die man nach außen oft verschwendet, auf einen Punkt nach innen wendet und hier energisch konzentriert. Kaum wird der erste Stich verspürt, kaum fühlt man das bekannte Bohren, das Rucken, Zucken und Rmören - und aus ist es mit der Weltgeschichte, vergessen sind die Kursberichte, die Steuern und das Einmaleins - kurz, jede Form gewohnten Seins, die sonst real erscheint und wichtig, wird plötzlich weesenlos und nichtig. Denn einsig in der engen Höhle des Backenzahnes weilt die Seele. Die Backe schwillt, die Träne quillt, ein Tuch umrahmt das Jammerbild, und unter Toben und Gesaus reißt der Entschlußer raus heraus!

- - - - -

Wie verhalte ich mich am zerschmettertesten beim Zahnarzt: Mund auf und Zähne fest zusammenbeißen!

E: 18.9.80 17.40 / 8.

zetefen 9840/mdv 18.9.80 1100 sa=

kapitän
• welk/dexs
ruegenradie

dr. anders
einsatz auf res 332 mitte dezember geplant
guss mr dr wurbs
• ehrhardt

ist zu Schaden gekommen. Niedergänge und Flure werden zwecks Besichtigung der Havarieschäden reichlich begangen. Die Kommentare sind auch nicht ohne. Den ganzen Tag wird gelöscht und die Schäden repariert. Das geht Hand in Hand und jeder hilft mit, wie eben gegenseitiges Helfen in Notsituationen auch unter den Schiffen gut funktioniert.

Ich bevorzuge wieder die Schlingerkoje, weil auf der Steuerbordseite vor meiner Kammer Proviant verladen wird. Das ist der Vorzug, wenn man mehrere Schlafstätten hat, wobei das Hospital manchmal auch, wenn unbelegt, als Gästezimmer genutzt wird. Um 3:00 Uhr in der Nacht steht plötzlich der Meister Alfred an meiner Kojе. Er war durch das Schott, das man nicht abschließen kann, von der Back aus eingestiegen. Ein PA hat sich einen Splitter eingezogen. Damit ist die Nachtruhe vorbei, denn um 5:00 Uhr geht die Reparatur des ramponierten Schiffes weiter. Gegen 20:00 Uhr legen wir mit einer Fastkarambolage von der „Lichtenhagen“ ab.

Wolfgang, der zweite I. NO, ich habe ihm wegen einer akuten Erkältung Bettruhe verordnet, ist bei diesem Anlegemanöver gewaltig erschrocken, denn seine Kammer liegt genau über dem Schlingerkojenraum. „Willst Du mich loswerden?“, seine Frage an mich. Nur die Tatsache, dass ich in ähnlicher Gefahr schwebte, besänftigt ihn.

Während des Ablegmanövers plötzlich ein warmer Regenguss mit Wetterleuchten am Himmel. Im Licht des Steuerborddeckscheinwerfers tummelt sich ein großer Hammerhai.

Die Situation, mit den nur kurzfristig wirksamen Fanglizenzen und den unklaren weiteren Aussichten, veranlasst den VEB-Fischfang, die Supertrawlerflotte eventuell nach Peru auf Seehecht zu schicken, wenn es denn wieder Schwierigkeiten geben sollte. Ich hätte keine Einwände.

Wir sind wieder am Fangplatz. Hier ist es weniger warm, es weht ein aufländiger Wind. Heute am Nachmittag erhalte ich auf eigenen Wunsch eine Unterweisung in Nautik auf der Brücke. Am HV- und Echolot zeigt Wolfgang mir die Einläufe, die beim Schleppen zu beobachten sind und dann mit den Erfolgen beim Hieven verglichen werden. Wolfgang meint, das wird ein guter Hol und beim Hieven sind es 1 000 Korb. Er bekennt allerdings neidlos an, dass Tony morgens 1 400 Korb an Deck gehievt hat.

Das Echolot ist ein Gerät, mit dem die Wassertiefe, auf indirektem Weg, gemessen wird. Ultraschall-Impulse werden vom Schiffsboden abgestrahlt, am Meeresboden reflektiert und am Schiffsboden wieder empfangen. Da-

durch ist es möglich, das Bodenrelief zu erkennen. Weiterhin wird es zur Anzeige von Fischschwärmen genutzt. Mithilfe des Horizontallotes wird die Heranführung des Netzes an den Fischschwarm beobachtet und zur gleichen Zeit mit dem Vertikallot die Wassertiefe des Fischschwarms bestimmt. Ich lasse mir auch erklären, wie das Zusammenspiel von Deck und Produktion funktioniert. Bei so großen Hols ist es wichtig, dass der Fisch schnell in die Bunker kommt und nicht zu lange an Deck liegen bleibt, weil der Druck auf den Fischkörper seine Verarbeitungsqualität erheblich mindert und außerdem sind die Bunker gekühlt. Das Aussetzen, Schleppen und Hieven richtet sich auch nach der Anzahl der leeren Bunker in der Verarbeitung.

An manchen Tagen reißt der Strom an Patienten nicht ab und Sprechzeiten spielen dann keine Rolle. Das sind die Tage, an denen ich das Gefühl des Gebrauchtwerdens richtig auskostete.

Wieder muss ich meine Sachen packen und alles sauber machen. Wir steigen auf die „Ehm Welk“ und nach drei Wochen auf unser letztes Schiff. Noch nicht richtig Fuß gefasst, ruft Tony an und etwas später Hubsy. Sie erwarten mich mit einer Säge, um das Zerlegte gemeinsam zu verspeisen. Das sind Angebote. Wo habe ich eine Säge? Natürlich eine Amputationssäge. Kann ich ein medizinisches Instrument zu irgendwelchen unbekanntem Zwecken nutzen? Nach längerem Zögern und genauer Betrachtung der Säge folge ich ihrem Anruf. Schließlich kann ich sie wieder sterilisieren. Es ist eine Kokosnuss. Beide freuen sich diebisch über meinen Gesichtsausdruck. Der Erfolg ist gut schmeckendes Kokosnussfleisch. Teile davon werden in Wodka eingelegt und für einen späteren Gebrauch im Kühlschrank deponiert. Ein paar Tage später erhalte ich wieder einen Anruf und diesmal wird keine Säge gebraucht, sondern der Genosse Walker erwarte mich in seiner Kammer. Ich kenne keinen Walker. Nach der Sprechstunde gehe ich nach oben. Hubsy und Tony sitzen an der Back und kein Genosse Walker zu sehen. Auf meine Frage was der Unsinn soll, hebt Tony die Flasche Whisky – er ist doch da. Johnny schmeckt mir nicht. Ich halte mich lieber an die noch vorhandene Kokosnuss.

Es ist der 15. September und es gibt keine Lizenzverlängerung. Vorgeesehen ist die Übergabe von 400 t Exportware an ROS 321 „Lichtenhagen“ am 19. September. Informationen besagen, dass ROS 317 „Junge Garde“ die Fischmehlproduktion einstellen muss, weil es an Lagerkapazität fehlt.