

Pancho Sundfeld

# **WILD RUFT DAS MEER**

Alles für die See –  
und sei es mein Leben

Engelsdorfer Verlag  
Leipzig  
2014

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Bibliografische Information durch die Deutsche Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im  
Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-95744-165-2

Copyright (2014) Engelsdorfer Verlag Leipzig

Alle Rechte beim Autor

Fotos © Pancho Sundfeld

Logo: Der Wal, das Wappenzeichen  
der Marineoffizierscrew XII/42

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)

[www.engelsdorfer-verlag.de](http://www.engelsdorfer-verlag.de)

16,00 Euro (D)

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

Der Wal? – Ja, der bin ich, weißt du, warum?  
Aus kleinen Äuglein schaut er in der Welt herum.  
Auch ist er dick, gefräßig und laufend im Tran,  
Seine größte Kraft steckt im Fortbewegungsorgan.  
Zwar hat er kein Fell, ist so gebaut,  
Er hat dafür eine dicke, dicke Haut.  
Um seine Fahrt auf den Weltmeeren zu lenken,  
Verfügt er über einen großen Kopf zum Denken.  
Zum Blasen hat er darin ein Loch,  
Nur die Melodie fehlt ihm dazu noch.  
Unsere Crew überlässt das Denken den Walen,  
Nicht etwa den Pferden, wie unsere Bootsmaate empfahlen.  
Ansonsten ist er ein gutmütiges Tier,  
Zum Lächeln benutzt er sein Maulwerk dafür.  
Er ist von außen vergammelt, von innen auf Draht,  
Das macht ihn außergewöhnlich apart.  
Und alles, was er sonst hat an hohem Wert,  
Hat er der Walfischcrew vererbt.

Pancho Sundfeld

*Sinnspruch der Crew XII/42*

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

# INHALT

Vorwort.....	9
Deutschlandfahrt .....	11
Schulzeit in Guatemala.....	30
Unsere Kaffeefarm .....	38
Weitere Schulzeit und die ersten Kriegsjahre.....	65
Es wird ernst!.....	79
Gefangenschaft .....	88
Fahrt in die USA .....	93
Camp Blanding – Florida.....	98
Stringtown, Oklahoma .....	116
Schiffsreise von New York nach Göteborg, Schweden .....	128
In Deutschland.....	132
Hamburg .....	134
Schulzeit .....	139
<b>Kriegsmarine .....</b>	<b>150</b>
Grundausbildung .....	150
Kadettenausbildung auf dem schweren Kreuzer Prinz Eugen.....	175
Marineschule Mürwik bei Flensburg.....	208
Torpedoboot T1 (Toni Anton).....	235
ULD – Pillau.....	258
Torpedoschule.....	285
Flaklehrgang.....	290
Nachrichtenlehrgang .....	291
Zugführerlehrgang .....	294
Kleinkampfverband.....	298
Landeinsatz .....	311
Flucht.....	322
Nachspiel.....	348

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

## VORWORT

Meine Jugendjahre wurden von den schrecklichen Ereignissen des Zweiten Weltkrieges überschattet. Und mein Wunsch, Seeoffizier zu werden, dessen Verwirklichungsaussichten anfänglich nicht nur auf null, sondern sogar darunter standen und auf wunderbarer Weise nach und nach zur Tatsache wurden, führte mich genau in diese Wirren hinein. Um meine Laufbahn letztendlich beginnen zu können, musste ich mein Leben in die Waagschale werfen, nur auf diese Weise öffneten sich die Türen zu meinem so sehr begehrten Beruf. Die eingegangene Verpflichtung begleitete mich während meiner Berufsausübung, die ganze Zeit musste sie aufrechterhalten bleiben. Um am Ende ehrenhaft aus diesem Verhängnis herauszukommen, musste ich eine harte Prüfung bestehen, bei der ich alles aufs Spiel setzen musste. An und für sich ist das für meinen Tätigkeitsbereich nichts Besonderes, es kommt nur darauf an, ob es einen unverhofft trifft oder man mutwillig, wie in meinem Fall, das Geschick herausfordert.

Die Prüfung habe ich bestanden und mein Versprechen bis zum letzten Moment bewahrt, so schwer es mir auch fiel. Ich musste einen Weg gehen, der verzwickelt und gefährlich war. Doch das Glück stand mir zur Seite und mit Mut, Geschick und Unverzagtheit konnte ich mein Wort einlösen, um endlich ein neues, unkompliziertes Leben zu beginnen.

Meine jugendliche Zustimmung für eine politische Idee der damaligen Zeit fand eine sofortige Abkühlung und völlige Ablehnung, als ich mit den Tatsachen konfrontiert wurde. Diese Idee war aber nicht der Grundstein für meine Berufswahl. Den Kern dazu bildete das feuchte Element, die See, die so viele Jünglinge anlockte und ihnen zur zweiten Heimat wurde. Mein Vater versuchte, obwohl er auch gerne Seemann werden wollte, mich von dieser Wahl abzubringen. Einmal sollte ich Kaufmann, ein anderes Mal Mineningenieur werden. Ich fand großen Gefallen an einer Beamtenlaufbahn, bei der ich mich, ohne jegliche Geldsorgen, entwickeln konnte. Dass mein erwählter Beruf mir durchaus zusagte, haben mir die wenigen Jahre, in denen ich diesen ausüben durfte, völlig bewiesen.

Meinen Eltern und Freunden habe ich meine Erlebnisse aus damaliger Zeit vorgetragen und immer wurde ich gebeten, sie niederzuschreiben. Auch meinen Crewkameraden bin ich es schuldig, ihnen das zu sagen, was ich ihnen damals verschweigen musste. Heute kann ich über meine Geschichte berichten.

**Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!**

In meiner Wiedergabe habe ich einige Namen, aus begrifflichen Gründen, ändern müssen. Der Ablauf der Begebenheiten ist wahrheitsgetreu dargestellt. Meine Schilderung soll als zeitgemäße Nacherzählung aus der Erinnerung verstanden werden.

In diesen Jahren, die vom Hass geprägt waren, wurden Menschen gezwungen oder taten es unbewusst, ihre wahre Natur zu verbergen und sich den damaligen Verhaltensregeln anzupassen.

Großes Mitgefühl gilt meinen Angehörigen, insbesondere meiner Mutter und auch allen anderen Müttern, die damals ihre Söhne weggaben, ohne die Gewissheit zu haben, sie jemals wiederzusehen.

Meinen Kameraden der damaligen Zeit gilt mein Dank für die schweren und dennoch schönen Stunden der Gemeinsamkeit und der herzlichen Freundschaft. Dank sage ich auch meiner Tochter Silke und meinem Enkel Dirk, die mit so viel Verständnis und Beihilfe an meiner Arbeit mitgewirkt haben. Der kleine Dirk ist heute vier Jahre alt und meinte eines Abends: „Der Opa sollte nicht so viel arbeiten, sondern sich zu uns setzen und meine Nachrichten“, so nennt er seine Kinderspielfilme, „mit anschauen oder mit mir Legosteine zusammensetzen.“

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!



## DEUTSCHLANDFAHRT

Den Anfang meiner abenteuerlichen Jugend machte Schokolade, das Ende bildete ein einzelner, dürrtiger Suppenwürfel in einem ganzen Kochgeschirr voll Wasser, der drei hungrigen, durchnässten und frierenden Personen als Tagesration zu reichen hatte. Schokolade, der Wunschtraum aller Kinder, war bei uns nicht im Überfluss vorhanden und stellte einen seltenen und begehrten Genuss dar. So war es nicht verwunderlich, dass ich schon früh den Vorsatz fasste, wenn ich einmal groß sei, werde ich mich ausschließlich von Schokolade ernähren, zumindest einmal daran satt essen. Der Traum sollte eher, als ich dachte, in Erfüllung gehen.

Es war das Jahr 1935. Im Juni sollte das große Welttreffen der deutschen Jugend stattfinden und 1.500 Jugendliche aus fast allen Erdteilen sollten bei Berlin in einem großen Zeltlager für einen Kultur- und Gedankenaustausch mit ebenso vielen Jungen aus allen Teilen Deutschlands zusammenkommen. Die Einladung erfolgte durch die deutsche Botschaft. Aus Guatemala sollten vier Jungen teilnehmen.

Eines Tages kam mein Vater mittags schmunzelnd zur Haustür herein und fragte mich: „Na, mein Sohn, willst du gerne nach Deutschland fahren?“

Auf meine Antwort brauchte er nicht zu warten: „Ja klar, Vater, wann soll's denn losgehen?“

„Du bist einer der vier vorgesehenen Kandidaten. Die anderen drei sind: Hans Rossbach, der Älteste von euch, dann Richard Dalchow und Hans-Heinz Hentschke. Hast du den Mut, vier Monate allein, natürlich mit den anderen Gefährten, nach Deutschland und wieder zurückzufahren? Und wird dir dabei nicht bange, so lange von zu Hause weg zu sein?“

„Nee, Vater, ich schaffe das schon“, brachte ich mit meinen gerade vollzähligen elf Jahren hervor.

Meine Jugend verbrachte ich in Guatemala, einem sehr schönen und farbenfrohen Ländchen Zentralamerikas. Dieses ist wegen seiner Kaffee- und Bananenexporte bekannt. Das Produkt unserer Kaffeefarm war, bedingt durch die Höhenlage und den Regenreichtum, besonders aromatisch und höchst begehrt. Guatemala, wo ich fast meine ganze Schulzeit verbrachte, war ein guter Handelspartner Deutschlands. Die beiden HAPAG-Schiffe Caribia und Cordillera liefen den atlantischen Hafen Puerto Barrios regelmäßig an. Unsere Überfahrt war auf der Cordillera gebucht.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Eines Tages kam mein Vater mit einer weiteren Neuigkeit zum Mittagessen: „Dein Vetter Joachim Windfuhr aus Hamburg macht auf der Cordillera seine erste Reise als Schiffsjunge, in der Bordsprache ‚Moses‘ genannt.“

Zwar kannte ich meinen Vetter noch nicht, er war etwa fünf Jahre älter als ich, es war aber immerhin erfreulich, einen jung erfahrenen Atlantikhasen als Verwandten an Bord zu haben. Meines Vaters Wunsch, zur See zu gehen, war von seiner Mutter nicht befürwortet worden, denn sie sagte: „Das Wasser hat keine Balken.“ Anstatt zur See zu gehen, war er dann mit 21 Jahren nach Mexiko ausgewandert.

Der Tag der Abreise kam heran und vier Familien brachten ihre Zöglinge zum Hafen, Puerto Barrios, aufs Schiff. Abschiedsgeschenke häuften sich, hauptsächlich Schokolade, sei es als Tafeln oder Pralinen, und alles verstaute ich in meiner Koje. Die Eltern und Geschwister durften an Bord übernachten und sogar einen kurzen Törn nach Puerto Cortes in Honduras, wo Ladung gelöscht wurde, mitmachen. Das Meer war so still und ruhig, das Schiff lief wie auf Schienen, nur ein leises Vibrieren der Motoren zeugte davon, dass wir fuhren. Das gab mir Vertrauen. So konnte ich getrost über alle Weltmeere gleiten. Wer hat denn da schon etwas von gräulicher Seekrankheit behauptet?

Wieder fest in Puerto Barrios dauerte es reichlich lange, bis auch hier die restlichen Güter übernommen waren und die Cordillera seeklar war.

Abschiednehmen ist ekelhaft, besonders, wenn es sich sehr in die Länge zieht. Alles ist schon wiederholt gesagt worden, die Grüße, aber auch die Ermahnungen. Man müsste eigentlich fünf Pobacken haben, um sich nicht nur auf den beiden vorhandenen hin und her zu verlagern. Das alles war für mich nicht so wichtig, ich dachte doch nur an Schokolade. Meine Eltern gaben auch Joachim ein Patengeschenk und Vater war ganz stolz auf seinen kleinen Windfuhr, der ein bisschen seiner Freizeit bei uns verbrachte. Mit Joachim habe ich gleich gute Freundschaft geschlossen.

Endlich ging das Signal durchs Schiff: „Alles seeklar, Besucher vom Schiff, in fünfzehn Minuten ist Auslaufen, nächstes Anlaufziel Puerto Limon in Costa Rica.“

Noch mal und diesmal letzter Abschied, dann standen die Eltern auf der Pier und winkten und wir winkten zurück. Das Schiff entfernte sich weiter und weiter, das Winken wurde fortgesetzt und ich dachte immer nur an Schokolade. Nun waren die Eltern schon ganz klein und winkten. Ich nahm an, dass sie mich nicht mehr ausmachen konnten und sahen, ob ich noch winkte. So schnell es ging, jagte ich die Niedergänge herunter in die Kabine und nun gab es kein Halten mehr. Die Schokolade hatte das Nachsehen und wurde zusehends weniger. Aber ganz habe

ich es nicht geschafft, sie hineinzustopfen. Nun kamen auch meine anderen Reisegefährten. Hans-Heinz liefen noch die Tränen herab, er war ja unser Küken. Zum Trost des Abschiedes aßen wir alle noch ein Stückchen Schokolade.

Ei, aber was war das? Langsam kam Bewegung ins Schiff – mal nach der einen, dann wieder nach der anderen Seite ging ja noch, aber dann auch noch sanft rauf und runter – das war gemein! Das stand doch gar nicht auf dem Programm und allmählich begann mein Magen zu rebellieren. Und was war überhaupt mit den Schienen, sollten diese so schnell zu Ende sein? Das hätte ich nicht gedacht! War es das Stampfen und Schlingern oder die Enge der Kabine? Etwas vertrug die viele Schokolade nicht, sie wollte unbedingt wieder raus. Ich wusste, es würde bald etwas Ernstes passieren, aber möglichst nicht hier in der Kabine. Ich musste raus, schnellstens an Oberdeck, an der frischen Luft würde es bald besser werden.

Ich hetzte die Niedergänge hoch, nahm zwei Stufen auf einmal und stieß das Schott zum Oberdeck auf. Der Drang wurde stärker, ich wusste, die Schokolade mochte mich nicht! Noch einige Schritte bis zur Reling, ich schaffte es nicht ganz, und aus meinem Mund kam mit nie gesehener Gewalt ein brauner Strahl herausgeschossen, genau auf die makellose, weiße Reling zu. Und dieses Stück der Reling wurde von meiner Schokolade braun gepönt (gemalt).

Die Briese und der Druckausgleich im Magen brachten mir bald Besserung. So konnte ich nach einer Weile wieder den Rückweg antreten. Vorher jedoch überzeugte ich mich, ob irgendjemand meine soeben bewerkstelligte Malerarbeit bewundert hatte. Glücklicherweise gab es keine Zeugen, daher brauchte ich mich nur vor mir selbst zu schämen. Mein Gewissen vermerkte den ersten Verweis wegen Nichteinhaltung der elterlichen Ermahnungen.

Die braune Reling lachte mich die ganze Überfahrt an. Erst kurz vor Hamburg wurde sie neu geweiß. Schokolade ist auf weißem Untergrund eine tadellose Farbe, die auch dem schweren Unwetter einer Biskaya standgehalten hat; jedenfalls kann ich das allen Schiffsredereien bezeugen.

War der Auftakt zu Beginn des Unternehmens unerquicklich, so war immerhin der weitere Verlauf erfreulich. Ich verbrachte die meiste Zeit bei Joachim und half ihm, warum auch nicht, sehr gerne bei seinen täglichen Pflichten: Tische und Bänke aufstellen, Essen holen und auftragen – Backen und Banken –, Geschirr abwaschen und -trocknen, Logis fegen und feudeln (wischen), Niedergänge (Treppen) schrubben, Reinschiff auf der Back (Vorschiff), Türklinken putzen und so weiter. Das hörte ja nie auf.

Dieses Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Eines Tages wurde der Bootsmann – die wichtigste Person an Bord, die für die seemännische Instandhaltung verantwortlich ist – auf mich aufmerksam und fragte mich: „Na, Jung, dir macht die Seefahrt wohl Spaß? Willst du mal die Schiffsglocke putzen?“

„Jawohl, Herr Bootsmann!“ kam es sofort heraus.

„Dann lass dir von Willi in der Farblast das Sidol und Putzwolle geben. Komm, ich zeige dir die Glocke. Erst trägst du ordentlich Sidol auf, dann wird mit Putzwolle nachgerieben, dann wieder Sidol, dann blank reiben, bis sie richtig schön glänzt. Das Seewasser kann sie nicht vertragen, daher wird sie ganz grün. Und nun man los, min Jung!“

Ich war plötzlich ein anderer Mensch, hatte ich doch eine schöne und so leichte Aufgabe erhalten. Ich überschlug mich fast, holte Sidol und Putzwolle und dann ging es los: Dick Sidol, dann warten, bis es trocken ist, und dann aber losgerieben. Bei der ersten Prozedur war noch etwas Grünspan zu sehen, also weiter Sidol auftragen, warten, bis es trocken ist, dann feste reiben. Und bei dem sonnigen Wetter und der leichten Brise war die Seefahrt besonders schön. Längst hatte ich mich an das Auf und Ab des Schiffes gewöhnt – nun, ich hatte ja auch keine Schokolade mehr geschlemmt, die das Wiegen nicht vertragen konnte. Ich fühlte mich seefest und empfand die Bewegung als durchaus angenehm. Wieder Sidol auf die Glocke – die wird wohl nur noch diese Lage brauchen – und dann feste geputzt. Jetzt glänzte die Glocke, dass man sie in der Sonne kaum ansehen konnte. Trotzdem putzte ich noch, als der Bootsmann erschien.

„Herr Bootsmann, Herr Bootsmann, die Glocke ist fertig!“

„Was ist mit der Glocke? Lass mal sehen. Die glänzt ja noch gar nicht! Da musst du noch heftig weiterputzen.“

Fast hätte mich der gute Bootsmann enttäuscht. Konnte er denn nicht sehen, wie die Glocke glänzte? Mehr als glänzen konnte sie doch nicht! Oder wollte er mich auf die Probe stellen? Er will sehen, ob ich aufgabe oder weitermache. Also machte ich weiter: Sidol aufgetragen, trocken lassen, putzen.

So verging der Vormittag. Der Bootsmann ließ sich nicht sehen, also Sidol drauf, warten, dass es trocknet, und dann reiben, so fest es geht. Bis Hamburg würde die Glocke schließlich ganz dünn sein, wenn das so weiterging.

In der Mittagspause wurde weitergeputzt. Ich konnte die Glocke schon gar nicht mehr direkt ansehen, es tat in den Augen weh, so strahlte sie. Neue Schicht Sidol, putzen, Sidol, putzen, ich wartete nicht, dass das Zeug trocken wurde, reine

Zeitverschwendung. Ob der Joachim mir wohl einen Teller mit Essen zurückgestellt hat? Ach was, ob Essen oder nicht, die Glocke muss heute fertig werden. Mir soll der Bootsmann nicht nachsagen, dass ich seinen Befehl nicht ausgeführt habe. Mir taten aber allmählich die Arme weh.

Und plötzlich stand der Bootsmann neben mir: „Na, Jung, was ist mit der Glocke?“

„Ja, ach, Herr Bootsmann, ich glaube, die glänzt noch nicht richtig, ich muss wohl bis Hamburg weiterputzen.“

„Na, Jung, nun lass es mal gut sein! Geh mal zu Joachim und hol das Mittagessen nach, ist ja gerade sechs Glasen (3:00 Uhr). Hast du fein gemacht. Willst du bei mir als Hilfsmoses anfangen?“

„Ja, Herr Bootsmann!“

Damit war ich bei Joachim kein Besuch mehr, sondern sein Gehilfe, und das war doch gut so. Im Mannschaftslogis empfangen mich alle mit einem breiten Grinsen. Nun konnte ich mich offiziell an allen seemännischen Arbeiten beteiligen und fand Gefallen daran. Besonders mochte ich das Blankschrubben der Holzstufen der Niedergänge, die mit rutschsicheren Stahlleisten abgesetzt waren. Auch Pönen war meine Stärke, leider bekam ich nie weiße Farbe für meine braune Reling. Weniger sympathisch, fand ich, war Rostklopfen mit dem spitzen Hammer. Mittags und abends holten Joachim und ich aus der Kombüse, die mittschiffs lag, Essen und Kaffe für die Mannschaft. Da mussten wir einige Niedergänge und lange Gänge bewältigen. Dabei hatten wir beide Hände voll mit Pöten und Kannen und konnten uns nicht an den Handstützen festhalten. Einmal holte das Schiff unverhofft stark über und ich kam aus der Balance, und da ich hinter Joachim lief, kippte aus meiner großen Kaffeekanne etwas von dem heißen Gebräu genau in seinen rechten Schuh. „Mann, kannst du denn nicht aufpassen?!“, war seine sofortige Reaktion. Er behielt aber die Kontrolle über die beiden heißen, schweren Töpfe, sonst hätte es eine Katastrophe gegeben. Anschließend musste Joachim ins Revier und wurde für drei Tage vom Dienst befreit. In der Zeit übernahm ich zum Teil seine Pflichten. Nach dem ungewohnten Tagesablauf war ich abends reichlich müde.

Das Schiff lief eine Reihe von südamerikanischen Häfen in der Karibik an und die Ladeluken wurden bei den kurzen Fahrten und dem schönen Wetter nicht seefest verschlossen. Die Deckel lagen auf, aber die Persenning lag zusammengeknäult auf den Lukendeckeln. Es war mir immer ein besonderes Vergnügen,

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

mich bei dunkler Nacht in so einen Persenninglappen einzukuscheln und den am bestirnten Himmel hin und her wiegenden Mast zu beobachten. Die Sonnenwärme in der Leinwand und die leisen Schiffsbewegungen wirkten entspannend und da musste ich einmal eingeschlafen sein.

Rauhe Fäuste beutelten mich, aufgeregte Gesichter starrten mich an, dazu einige Schreie: „Hier ist er!“ Ich konnte gar nicht so schnell begreifen, worum es eigentlich ging. Was sollte ich denn verbrochen haben? Hans und Richard, meine Kameraden, waren dabei und fauchten: „Mensch, hier bist du! Wir haben dich auf dem ganzen Schiff gesucht und dachten schon, du seiest über Bord gegangen. Weil wir dich nicht fanden, haben wir dem Wachoffizier auf der Brücke Meldung gemacht. Du musst sofort mitkommen, wir bringen dich zu ihm.“

So wurde ich unsanft aus dem tiefsten Schlaf gerüttelt und mir war immer noch nicht klar, warum ich überhaupt außenbords spazieren gehen sollte. Einige zerrten mich durch die Niedergänge hoch auf die Brücke, wo sich niemand außer dem wachhabenden Personal aufhalten durfte. Hier wurde ich vor dem Wachoffizier aufgebaut, meine Beine waren noch nicht ganz da und gaben nach.

Der hohe Herr musterte mich ernst, eine gewisse Erleichterung konnte er nicht ganz verbergen, als er mich in leiblicher Person vor sich sah. „Junge, wo hast du dich denn hinverkrochen? Wir wollten gerade wenden und für eine Stunde auf Gegenkurs gehen, um dich im Wasser zu suchen!“

„Ich hab doch nur da unten auf der Luke in der Persenning gelegen und bin eingeschlafen!“

„Damit du uns nicht ein zweites Mal verloren gehst, wirst du dich morgen Früh ab 8:00 Uhr alle zwei Stunden hier auf der Brücke beim Wachhabenden melden, verstanden!“

„Jawohl, Herr Oberleutnant, alle zwei Stunden hier melden.“

Damit war die Sache abgeschlossen. Aber wenn die glaubten, das sei für mich eine Strafe, weit gefehlt! Warum durfte ich nicht jede Stunde auf die Brücke oder für den ganzen Tag dableiben? Es war für mich eine Auszeichnung, so oft am Tag auf der Brücke zu erscheinen, wo so viel zu bewundern war: der große Kompass, die Ruderanlage, die Karten und Koppelgeräte, der Maschinentelegraf und andere interessante Dinge! Da würde ich in meinem Leben gerne einmal selbst stehen und das Schiff fahren, vielleicht sogar als Wachoffizier!

Als ich mich am nächsten Morgen dreimal auf der Brücke gemeldet hatte, wurde mir die weitere Strafe sehr zu meinem Leidwesen erlassen. Ich hätte noch lange

neben Rudi, dem Vollmatrosen, der gerade Rudergänger war, stehen können, um zu sehen, wie das große Schiff gesteuert wird.

Bald hatten wir die karibischen Häfen hinter uns, der Letzte war Barbados. Der eindrucksvollste war Curaçao mit seinen holländischen Puppenhäuschen an den Hängen. Nun wurde alles seefest gemacht und gezurrt, es kam die etwa zehntägige Fahrt über den Atlantik – Kurs auf die Azoren und Spaniens Nordküste.

Die Reise war idyllisch: blauer Himmel, kaum Wind, eine ruhige See und die Tage gingen dahin. Mein freiwilliges Arbeitspensum erledigte ich am Vormittag. Auch meine Reisegefährten beteiligten sich gelegentlich am Dienst, jedoch meist mit der Absicht, sich diesen mit Dosen süßer Kondensmilch, die insbesondere Richard sehr schmeckte, entgelten zu lassen. Auch Hans verachtete diese nicht. Ich nahm keine Vergütung für meine seemännischen Verrichtungen, ich sah darin eine Herausforderung und gewissermaßen eine Selbstprüfung, ob mir die Seefahrt gefiel und ich Freude daran haben könnte. So empfand ich diese Fahrt als einen Lehrgang, der mir geboten wurde. Dabei stand auch die Beantwortung der Frage offen, ob meines Vaters Wunsch, zur See zu fahren, berechtigt war und wie viel ihm seine Mutter und das Leben versagt hatten, da er es nicht durfte.

Leichter Seegang, eine sanfte Brise und die Cordillera, unser schmuckes Schiff, wiegte sich genussvoll in den dunkelblauen Wassern des Atlantiks. Oft stand ich ganz vorne am Bug und sah den Thunfischen zu, wie sie in Rudeln aus den Wellen auftauchten, um in der nächsten wieder zu verschwinden, nur, um spielerisch und trotzdem ganz mühelos mit der Geschwindigkeit des Schiffes Schritt zu halten. Dann platzte gelegentlich ein Schwarm von Fliegenden Fischen aus einer Woge und stieb auseinander, segelte über einige Wellenkämme hinweg und tauchte dann wieder ins nasse Element. Der Horizont blieb immer gleich weit entfernt, obwohl der messerscharfe Steven das Wasser scharf durchschnitt und das Wasser beiderseits des Rumpfes in hohen Gischtbögen zurückwarf. Die warme Tropenluft tat gut und ein wallendes Wohlgefühl kam in mir auf. Ja, bei so idealen Wetterbedingungen war die Seefahrt natürlich ein Genuss. Wie aber würde es bei schlechten Wetterverhältnissen und schwerem Seegang aussehen? Eine Antwort musste zurückgestellt werden, danach sah es bei dieser Fahrt nicht aus!

Meistens war ich der Erste beim Frühstück in der Touristenmesse (Essraum), um Joachim zeitig im Mannschaftsdeck beizustehen: Die erste Wache der Matrosen beendete schon ihr Mahl, die zweite musste nach dem Wachwechsel bedient werden. Sie bekamen Kaffee und Dosenmilch. Eier nach Geschmack und frische

Brötchen mit Marmelade und Aufschnitt. Joachim als Moses und ich backschafterten (bedienten). Danach war Reinschiff in den Schlafkabinen und den Gängen zu den Lasten sowie im Gemeinschaftsraum. Dann erschien der Bootsmann und kontrollierte und gab uns noch weitere Arbeitsanweisungen. Diese bestanden entweder in Küchendienst oder es wurden Niedergänge blank geschrubbt und Decks mit viel Seewasser und dem Piassavabesen gescheuert, bis sie weißlich glänzten. Gelegentlich musste ich wieder an die Schiffsglocke, die von der Seebrie-se schnell grünen Ausschlag bekam, ein Krankheitsbild, das bei deutschen Schiffen einfach nicht geduldet wurde. Jedes Schiff ist nun mal das Aushängeschild seiner Besatzung und nicht zuletzt auch seiner Reederei.

Heute sollten sich mitten auf dem Atlantik die beiden Schwesterschiffe, unsere Cordillera und die Caribia, die uns auf dem Gegenkurs entgegenkam, begegnen. Wir fuhren zurück nach Hamburg und die Caribia kam von dort und hatte die große Amerikafahrt noch vor sich. Bald war am Horizont ein Schiffelein zu sehen, das immer größer werdend genau auf uns zusteuerte. Es dauerte nicht lange, da fuhren beide Schiffe mit Musik und „Gute Fahrt“-Rufen im Abstand von etwa hundert Metern aneinander vorbei. Welch grandioses Erlebnis! Was mich noch lange beschäftigte, war die Exaktheit der Navigation, es hätte ja sein können, dass die beiden Schiffe tagelang in der Weite des Atlantiks herumgondelten, bis sie sich nach geraumer Zeit zufällig einmal fanden. Die modernen Hilfsmittel und genauen Berechnungen erlaubten eine sehr präzise Schiffsortung, die innerhalb einer, aber meist weit weniger als einer Seemeile lag. Das war genug, um sich bei gutem Wetter nicht zu verfehlen. Bald lag die Caribia weit achteraus und war am Horizont verschwunden und wir waren wieder allein auf weiter Flur.

Das Wetter war uns gut gesinnt, strahlendblauer Himmel, Schäfchenwolken und rundum eine leicht gekräuselte See waren unsere täglichen Begleiter. Unser Schiff wiegte sich leicht in der See, als freue es sich, bald in den heimatlichen Hafen einlaufen zu können. Längst hatte ich mich an die sanfte Schwingung gewöhnt und empfand diese als wohltuend, vor allem nachts in der Koje (Bett).

Eines morgens, wir waren gerade in der Kombüse (Küche) mit Kartoffelschälen fertig, da sahen wir die vulkanischen Inseln der Azoren, unser Kurs führte mitten durch die Inseln. Wir konnten uns an den steil aus dem Wasser aufregenden Bergen nicht sattsehen, hatten wir nun auch schon einige Tage kein Land gesehen! Dann gesellte sich der Bootsmann zu uns und fragte, ob wir denn schon unsere Kartoffeln geschält hätten, da seien ja immer noch einige im Korb. Joachim



meinte: „Ja“, woraufhin der sonst so strenge Vormann meinte, er könne heute sehr schlecht sehen, aber wir sollten zum Mittagessen der Mannschaft alles fertig haben. Wenn es ums Essen ginge, verstünden die keinen Spaß. So standen wir also noch eine gute Weile und beschauten die grünen Inseln und Joachim sagte: „Da möchte ich gerne mein Rentnerleben verbringen.“ So weit voraus brauchte ich mit meinen elf Jährchen noch nicht zu denken und in der Zwischenzeit sollte ja noch einiges passieren. Die Pflicht rief und wir eilten ins Vordeck, die Brückenglocke schlug gerade sieben Glasen an und die Wachablösung sollte ihr Mittagessen vor dem Wachwechsel haben.

An Bord deutscher Schiffe ist die Mannschaft in zwei Wachen von je vier Stunden eingeteilt, so wechseln die beiden Wachen alle vier Stunden, also um 4, 8, 12, 16, 20 und 24 Uhr. Damit die Wachen wissen, wie viel Zeit seit dem Wechsel vergangen ist, wird mit der Brückenglocke jede halbe Stunde ein Glockenton mehr gegeben. Nehmen wir an, der Wachantritt erfolgte 8:00 Uhr, dann ist ein Glasen 8:30 Uhr, zwei Glasen 9:00 Uhr und so weiter bis 12:00 Uhr. Wenn die Wache ablöst, dann ist es acht Glasen. Dann fängt es um 12:30 Uhr wieder mit ein Glasen an. Um die vollen Stunden besser von den halben zu unterscheiden, werden die halben mit einem kurzen Schlag angezeigt und die vollen Stunden mit einem Doppelschlag. Ein Beispiel: 2:30 Uhr heißt also: tin-tin tin-tin tin.

Unser erster Hafen jenseits des Atlantiks sollte Santander an der Nordküste Spaniens sein. Das Gewässer nördlich von Spanien ist die Biskayasee. Diese hat ihre Launen. Meist ist sie in guter Stimmung, doch dann vergeht ihr diese plötzlich und sie zeigt ihr anders Gesicht. Mit Sturm und hohem Wellengang macht sie ihrem Unwillen Luft. Aber ungeachtet dieser Flausen halten die Schiffe an ihrem Kurs fest. Alle Passagiere unterhielten sich etwas besorgt über dieses Thema und äußerten gelegentlich ihre Besorgnis. Deshalb fragte ich Joachim, wie es auf der Herfahrt in der Biskaya gewesen sei, und er meinte: „Wir hatten etwas Seegang, aber nicht schlimm.“

„Warst du seekrank?“

„Ja, etwas, aber das war bald vorbei, weil mich die Matrosen ausgelacht haben! Fast jeder muss das einmal durchmachen, doch dann gewöhnt sich der Körper an die Schaukelei und den meisten wachsen dann die festen Seebeine.“

„Na, hoffentlich bekomme ich auch bald Seebeine“, meinte ich.

Und das sollte nicht lange auf sich warten lassen, denn eines Nachts fing die Kojе an, selbstständig zu werden, und hob und senkte sich, als stünde ich einmal auf

~~Dieses Leseprobe ist ohne rechtliche Gewähr!~~

dem Kopf, dann wieder auf den Füßen, dazu aber rollte sie gleichzeitig nach Back- und dann wieder nach Steuerbord. Die Augen wollte ich nicht aufmachen, denn sehen wollte ich das lieber nicht. Dann aber kam Richard aus seiner Koje und gab das Abendessen in das Waschbecken und gleich hinterher auch Hans mit der gleichen Absicht. Kaum war Hans weg, da beugte ich mich über das Becken. Meine Gefühle waren verletzt, wollte ich doch Seemann werden, und nun diese Blamage vor den anderen und auch vor mir selbst! Hans-Heinz blieb tapfer in seiner Koje liegen, diese roch jedoch stark nach halb verdautem Mageninhalt. Er hatte es also nicht bis zum Waschbecken geschafft, dabei nahm das Würgen bei ihm kein Ende. Aber nicht genug damit, dass nun der Druck vom vollen Magen weg war, das ganze Körpersystem spielte verrückt und gab einfach keine Ruhe.

Nun kam aber noch etwas dazu: Bei jeder Fahrt ins Wellental und dem drehenden Anstieg auf die nächste Woge gab es einen harten Schlag, der durch das ganze Schiff ging. Ich überlegte, was diese stählernen Stöße auslöste, und glaubte, dass sich die im Laderaum gestauten Autos aus ihrer Zurrung losgerissen hatten und nun da unten ein Abschlagspiel trieben, und ich malte mir aus, wie zerkratzt und verbeult sie wohl aussehen mochten.

Unsere Mägen rebellierten weiterhin. Ich bemerkte bald, dass der Kopf dieses Gefühl auslöste, und versuchte, mich unter Kontrolle zu bekommen. Nun war doch nichts mehr da, was herausgewürgt werden musste, dennoch ging es reihum an das Waschbecken.

Nach durchwachter Nacht und dem körperlichen Unwohlsein wollte ich tapfer sein und begab mich in den Essraum, um dort mein Frühstück einzunehmen. Alle Backen (Tische) hatten Schlingerleisten, damit die Teller und Tassen nicht herunterrutschen konnten. Ich sah mich im ganzen Raum um und stellte fest, dass nur ein weiterer Tisch besetzt war, alle Gäste lagen in den Kojen und kämpften mit den Beschwerden. Ich wollte mich nicht unterkriegen lassen, kaum aber hatte ich den ersten Bissen im Mund, kam die Übelkeit wieder auf, das ganze Schiff drehte sich wie ein Ball und ich musste schleunigst wieder irgendwo meinen Magen ausleeren.

Der Tag und die Nacht waren grausam, konnte denn niemand diese Schaukelei abstellen? Etwas war inzwischen dennoch anders geworden. Die Stöße, die bei jedem Wellental durchs ganze Schiff gingen, hatten aufgehört. Die zerbeulten Autos im Ladedeck waren sicherlich wieder festgezurt worden. Wie mochten die aussehen? Reif für den Schrotthaufen!

Dieses Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Meine Übermüdung war so groß, dass ich, ungeachtet der Kojenexperimente, plötzlich weg war und erst nach Stunden des erholsamen Schlafes wieder aufwachte. Mein erster Gedanke war: Wo bin ich? Immer noch an Bord in meiner Koje. Weiter stellte ich fest: Die bewegt sich ja kaum noch! Dann haben wir das schlechte Wetter wohl hinter uns gelassen. Dann aber nichts wie raus!

An Oberdeck triefte alles und roch nach Salzwasser. Bei Joachim vorne im Deck schwamm alles.

„Na, Junge, bist du wieder auf den Beinen? Ein bisschen grün siehst du ja noch aus!“

Ich drehte mich um. „Ah, guten Morgen, Herr Bootsmann!“

„Na, willst du wieder helfen?“

„Selbstverständlich, Herr Bootsmann!“

„Kannst gleich bei Joachim mitmachen, das Wasser aufzunehmen.“

Und schon hatte ich einen Feudel und eine Pütz (Eimer) in den Händen und half der Freiwache beim Aufklaren (Saubermachen). Dann fragte ich: „Wo kommt denn das viele Wasser her?“

Joachim klärte mich auf: „Beim Seegang hat sich der Steuerbordanker aus seiner Winde gelockert und bei jeder Talfahrt gegen den Bug geschlagen, bis da ein großes Loch entstanden ist und wir ganz viel Wasser ins Schiff bekamen. Das Leck ist inzwischen abgedichtet und nun haben wir auch das eingedrungene Wasser bald außenbords.“

„Und ich dachte, die Autos im Ladedeck hätten sich losgezurr und führten einen Sambatanz auf.“

Heiteres Gelächter war die Antwort.

„Heute Abend machen wir in Santander fest und da wird das Loch wieder verschweißt.“

Daraufhin sah ich mir das Loch an. Inzwischen hatte der Bootsmann es mit einer Matratze und einigen Holzspaken (Stützen) abgedichtet. Da der starke Seegang nachgelassen hatte und der Bug nicht mehr so tief ins Wasser tauchte, blieb das Mannschaftsdeck nun trocken.

Heute bekamen die Matrosen einen Extraschlag und Joachim und ich gingen ins Achterdeck, in die Kombüse der ersten Klasse, wo wir die Eiscreme abholen sollten. Wir kamen an der Wäscherei vorbei, die nun, nach diesen Tagen, viel zu tun hatte. Das Arbeitspersonal bestand aus Chinesen, die beim Bügeln den Mund voll Wasser nahmen und dieses auf die weißen Laken spritzten, um sie zu plätten. Dort stand auf dem Aufgang ein Käfig mit einem eingebauten Ast. An diesem hing mit

Diese Kopie ist urheberrechtlich geschützt.

seinen langen Krallen ein Faultier, das sich von unserer Anwesenheit nicht stören ließ und nur ganz langsam den Kopf zu uns verdrehte, um von uns Notiz zu nehmen. Auf dem Boden des Verschlags lagen einige angebissene Bananen herum. Joachim meinte: „So faul wie das Tierchen möchte ich auch einmal sein!“

„Wie kommt das denn überhaupt hierher?“, wollte ich wissen.

„Nun, das hat sich der Steward Gustav in Barbados gekauft und in Hamburg will er es an den Tierpark Hagenbeck verkaufen.“

„Nimmt denn Hagenbeck so fremde Tiere an?“

„Ja, mit großer Freude, besonders, wenn sie aus den Tropen kommen.“

Endlich meldeten wir uns beim Oberkoch, den man sofort an seiner hohen Kopfbedeckung erkannte. Aber auch sein Bauchumfang zeichnete ihn aus, um den er kaum die Fingerspitzen zusammenbekam. Wir erhielten unsere Sonderzuweisungen und gingen zurück ins Vordeck.

Am Abend machten wir im Hafen Santander an der Nordküste Spaniens fest. Das war der erste Hafen nach der großen Atlantiküberquerung.

Am folgenden Morgen gingen wir vier Deutschlandfahrer an Land und wollten die Stadt besichtigen. Ja, aber was war denn das? Der Boden bewegte sich und wankte hier- und dorthin und wir bewegten uns breitbeinig fort, um den Seegang auszugleichen. Dann trafen wir auf eine Gruppe von Schulmädchen, die wir nach dem Weg in die Stadt fragten, und kamen mit ihnen ins Gespräch. Endlich meinte eine: „Qué bién hablan español!“ (Wie gut ihr Spanisch redet.)

„Wir kommen doch aus Lateinamerika und da spricht man überall Spanisch!“

Richard meinte: „Die wissen wohl noch nicht, dass Kolumbus Amerika entdeckt hat!“

Santander gefiel uns recht gut und auf dem Rückweg zum Schiff wankte das Land bereits weniger.

Weiter ging die Fahrt nach Norden. Im Ärmelkanal liefen wir einige Häfen in Frankreich und Südengland an. Nun wurde das Schiff ganz eifrig neu gepönt (angemalt) damit es in neuem Glanz in den Heimathafen einlaufen konnte. Damit verschwand endlich mein Schokoladenanstrich an der Reling.

Der letzte Hafen war Antwerpen und überall war ein nervöses Freudengefühl in der Luft, denn nun lag bald die Elbe-Einfahrt vor uns. Einen ganzen Monat waren wir unterwegs gewesen und das Ende einer schönen Atlantikreise stand kurz bevor.

Dann kamen die drei Feuerschiffe in Sicht und schon liefen wir die Elbe hinauf. Die Mannschaft wusch und putzte das Schiff von oben bis unten und ich stand noch einmal an meiner Schiffsglocke, die sich in der Biskaya etwas grün geärgert