

W. A. Kaiser

# Klor bi Anker!

*Oder*

**Geschichten vom ersten  
und wahrhaftigen Leben  
des Kaftains Blaubeer**

Band 1

Engelsdorfer Verlag  
Leipzig  
2018

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.

Copyright

ISBN 978-3-96145-391-7

Copyright (2018) Engelsdorfer Verlag Leipzig

Alle Rechte bei Wolf A. Kaiser, Umschlagsentwurf und Fotos:  
Wolf A. Kaiser

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)  
[www.engelsdorfer-verlag.de](http://www.engelsdorfer-verlag.de)

28,00 Euro (D)

## Zum besseren Verständnis

Diese aus der Not geborene Bände, sechs an der Zahl, entstanden auf Grund einer höchst unseriösen und desaströsen Zusammenarbeit mit einem anderen deutschen Verlag. Mit dem Verlag war es eigentlich geplant gewesen, insgesamt drei richtig ‚dicke‘ Bücher mit einem schicken Hardcover zu verlegen ... Das wurde schnell Makulatur ...

Das in diesem ersten Band befindliche Glossar ist als Bezug für alle sechs Bände gedacht. Wegen des recht großen Umfanges beschränke ich dessen Ausführung nur in diesem Band. Der geneigte Leser möge sich für die nächsten Bände bitte darauf beziehen.

Sämtliche erwähnten Personen sind oder waren real existierende Kollegen und Mitarbeiter, ihre Namen bis auf wenige Ausnahmen verändert. Schiffe und Reederei sind ebenfalls real, wenngleich auch ihre Namen verändert wurden.

Alle Begebenheiten, Situationen und Erlebnisse sind tatsächlich so geschehen und erlebt worden.

Copyright

Mit herzlichem Dank für die fachliche Beratung und freundliche Unterstützung durch Kapitän R. Arand und Leitenden Ingenieur J. Lemnitz sowie der versierten Korrekturlesung durch Frau E. Höft.

Für meine Frau, die an meiner Seite stand, mitfühlte, mitbangte, mithoffte und mitlitt, nie ihren Glauben an mich verlor und deren Liebe ich immer gewiss sein konnte. Für diese starke Partnerin an meiner Seite, ohne die nichts, aber auch wirklich gar nichts so gewesen wäre, wie es wurde und gewesen war.

## Inhalt

Anstelle eines wie auch immer gearteten Vorwortes.....	9
Hansa Victory (1997).....	13
PONL Arabica (1998).....	31
Maersk Gigolo (1998/99).....	81
Pacific Mermaid (1999).....	121
Direct Erina (2000).....	169
Direct Jasmin (2001).....	203
PONL Yankee (2001/02).....	227
Dagobert Maersk (2002/03).....	325
Dagobert Maersk (2003).....	345
Hansa Victory (2003).....	387
Anstelle eines wie auch immer gearteten Schlusswortes.....	421
Begriffserläuterungen für Landratten und Besserwisser.....	423

Copyright

## Anstelle eines wie auch immer gearteten Vorwortes

Wie alles begann ...

Das Flugzeug flog Richtung Westen. Ziel: Las Palmas. Das erste, eigene Kommando als Kapitän erwartete mich. Ein drückendes Gefühl im Magen setzte mir zu, ich fühlte mich schlapp und hilflos. Nein, Freude erfüllte mich nicht. Dem gingen mittlerweile schon ein paar Wochen mulmigen Bauchgefühls voraus, nachdem ich das Headquarter der Reederei „Lamberts & Büttner“ in Hamburg verlassen hatte. Nach meinem letzten Einsatz, nun schon Wochen her, war ich zum Chief-Inspektor einbestellt worden. Zeit wäre es ohnehin seit längerem gewesen, war ich nun doch schon über dreizehn Jahren als Offizier zur See gefahren, allein sieben Jahre hier bei dieser alteingesessenen Hamburger Firma. Gut, ich verstand das auch. Es war schon irgendwie nachzuvollziehen, dass sie mich zurückgesetzt hatten, nachdem mir als Chief Mate ein sehr grober Fehler unterlaufen war. Was konnten sie schon anderes machen? Eine Strafe *musste* folgen. Da biss die Maus nix von ab – das hatte ich verdient. Rund fünfzig Container hatte ich im wahnsinnigen ägyptischen Hafen Damietta zurückgelassen, um, sehr vereinfacht gesagt, den Fahrplan pünktlich einzuhalten. Meine Absicht war zwar nobel, nur war es eine unzulässige Entscheidung, die den Profit des Charterers, hier war es der französische Konzern CMA-CGM, deutlich beschnitt. Nicht etwa verdeckt und insgeheim, sondern bei vollem Bewusstsein und sehr offensichtlich!

Nein, da hatte ich keine gute Entscheidung getroffen, als ich wutentbrannt den letzten noch arbeitenden Gantrykran mit dem Drücken des Notstopknopfes sehr nachdrücklich an weiteren Aktionen behinderte. Niemand wollte mit mir sprechen, obwohl ich doch die Verantwortung für die Beladung hatte. Kein Agent, kein Vormann, kein Garnichts war zu sprechen! Die Zeit drückte fürchterlich! Schnell musste eine Entscheidung getroffen werden! Auch tiefgangsmässig wurde es knapp und ich musste dringendst wichtige Absprachen über die verbliebene Ladungsmenge führen – bloß mit

wem hier? Gottverdammte! Was nicht für'n Mist! Irgendwann war Schluss mit meiner Geduld und dem ägyptischen, weichgespülten Wischiwaschi! Schluss war, wenn ich Schluss sagte! Nun hatte ich Schluss gesagt und das Ende der Beladung gefordert, der maximale Tiefgang für den Suezkanal war erreicht worden, Schluss! Wie gesagt: Niemand war zu erreichen, der willens war, mich anzuhören! Also half ich mir selbst! Runter zur Gantry und den großen, roten Notaus-Knopf gedrückt, als der Gantrykran soeben gerade über Land war – und gut – und Stille war! Das war dann das *echte* Ladeende!

Plötzlich – keine zehn Minuten später, durfte ich sehr viel Besuch in meinem Office empfangen! Alle, alle waren sie da: Agenten, Reedereivertreter, Vorleute und auch die Polizei. Der Redeschwall war überwältigend und laut und viele wussten mit einem Mal alles viel, sehr viel besser und drängten mich zu einer Stellungnahme, die sie überzeugen sollte. Der Alte wurde geholt. Ich gab Erklärungen ab und verteidigte voller Leidenschaft mein Verhalten. Das war zu beweisen: Der maximale Tiefgang war erreicht worden, auch wenn nicht alle geplanten Container geladen worden waren. Und niemand konnte sagen, wie viel denn nun noch tatsächlich fehlte. Sei's drum! Wir mussten los und legten ab. Am nächsten Tag, der Suezkanal lag hinter uns und wir schwammen schon im Golf von Suez, erreichte uns ein Telex des Charterers: Es wären um die vierundfünfzig Container nicht geladen worden und wir sollten ihnen bitte mal die Tankbestände an Ballastwasser und Brennstoffen rüberschicken. Diese Anfrage betraf ausschließlich mein Ressort. Ich setzte mich also an den Rechner und begann mit der Recherche. Noch während des Bearbeitens dieses Beladungsfalles und Erstellens der dazugehörigen Listen hatte ich schon so ein komisches Heben im Bauch ... das Gefühl wurde stark und immer stärker, bis ich mich schließlich selbst meines Fehlers überführt hatte. Ich musste sehr zerstört zugeben: Kaiser, da hast du eine große, richtig ausgewachsene Scheiße fabriziert!



Die Beichte beim Kapitän, den ich natürlich mit reingeritten hatte, war mein Gang nach Canossa. Ich mochte ihn und es tat mir sehr leid, dass er durch mich ein Mitbeteiligter wurde, den ich nun gezwungen hatte, meine Suppe mit auszulöffeln. Der Alte hing immer irgendwie mit drin, egal was und wie wer an Bord verbrochen hatte! Er hing mit drin, hatte er doch per se die Verantwortung. Ausreden halfen nun nicht mehr. Meine Ehrlichkeit bei der Klärung des Falles schwamm als einziges, kleines Plus in diesem „Minusmeer“. Zumindest meine wahren Absichten konnte ich verständlich erklären, jedoch war damit der Fall nicht aus der Welt zu schaffen.

Die Reederei bekam zwangsläufig und vollautomatisch Wind von der Sache und hieß uns, entsprechende Erklärungen abzugeben. Der finanzielle Verlust war nicht unerheblich. Die Versicherung, die in solchen Fällen griff, hatte sich das sicherlich in Form höherer Policen auch wieder zurückgeholt. Zusätzlich bekamen wir kräftig „einen mit“, sozusagen innerbetrieblich: Unsere Prämien wurden gestrichen beziehungsweise gekürzt. Ich durfte mich noch ein weiteres Mal für einige Monate mehr als Chief Mate bewähren, in die die vom Chef geführte, höchst persönliche und sehr essentielle Aussprache in Hamburg schlussendlich resultierte.

Das war damals genauso ein schrecklich flaes Gefühl ... fast so wie jetzt. Wenn das man alles gut bloß werden würde!

Copyright

## Hansa Victory (1997)

Das erste Mal als Herrscher aller Reußen  
Ankergeschichte Las Palmas  
Die Rechnung mit dem Schiffsgeld  
Ohne Strom in den Dardanellen  
Ein Weihnachtsbaum für viel Knete

Nun hatte ich schon seit Tagen, nein, seit Wochen wieder so ein Gefühl! Schlaflose Nächte, ruhelose Zeiten, unruhige und unkontrollierte nervöse Reaktionen gegenüber anderen. Ein ungenießbarer Typ, der Kerl, der ich war! Und nur deshalb, weil ich nun Kapitän war. Berufen von dem Inspektor, der noch ein gutes Jahr zuvor mir bald meinen Kopf abgerissen hatte. Der Reeder selbst ließ sich nicht herab, mich zu beglückwünschen. Ein Handschlag vom Inspektor musste schon ausreichend sein und ab dafür! Das war bedauerlich genug. Keine symbolische Übergabe der Kapitäns-Epauletten, folgerichtig hatte sich nur die Heuer erhöht, an der die ebenso gestiegene Verantwortung geknüpft war. Konnte ich das aber auch sicher schultern? Konnte ich diese gewaltige Verantwortung guten Gewissens übernehmen? Nein, mein Gewissen beruhigte mich überhaupt nicht. Und umgekehrt.

In diesem Zustand flogen wir also nach Las Palmas, mein unruhiges Gewissen und ich. Meiner nächsten beruflichen Herausforderung entgegen. Zwei bescheidene Bonusse sah ich in meiner unmittelbaren nahen Zukunft, denn ich kannte den Schiffstyp recht gut und der Kapitän, den ich abzulösen hatte, war mir sehr gut bekannt, eine freundschaftliche Verbindung unserer beiden Familien bestand schon seit Langem. Das waren demzufolge die bekannten Variablen, mit denen ich in meiner Formel: Kaiser + Schiff + Übergabe + Besatzung = Transportaufgabe gut zurechtkam. Nur einen speziellen Umstand wertete ich als drohendes Omen, das mir sehr zu schaffen machte: mein Chief Mate! Auch ihn kannte ich aus früheren Zeiten, eigentlich ein angenehmer, ruhiger Pfeifenraucher aus Berlin. Aber

der Umstand, dass *ich* einst mal sein *Wachmatrose* und nun heute sein *Vorgesetzter* war, konnte ich nur schwer verdauen. Wenn das man gut ging!

Ich hatte ihn zwar in keiner extrem schlechten Erinnerung, aber damals war ich auch *nur* Matrose! Er aber hatte schon so eine gewisse arrogante Art und eine alles wissende, wenn auch sicherlich gut fundierte Meinung, was ihm keine Sympathiepunkte beim „Volk“ bescherte. Das hatte ich immer noch im Hinterkopf. Die Anwesenheit ausgerechnet *dieses* Stellvertreters könnte mit Schwierigkeiten verbunden sein! Meine Bitte im Hamburger Office wurde mit einer abwertenden Handbewegung abgelehnt: Auch das sei eine Prüfung für einen neugebackenen Kapitän. Ohren steifhalten und ab dafür!

Dass die Übernahme aber in der Werft stattfand, wo das Schiff nun gerade war, wertete ich als wirklich angenehmen Umstand! Das böte Zeit genug für eine gewissenhafte, intensive Übergabe und dem Vertrautmachen mit den Belangen, die mich von nun an Tag für Tag begleiten würden. So sahen meine virtuellen Beruhigungspillen aus. Tatsächlich wurde ich ruhiger, je näher ich mich dem Ziel dieses Fluges näherte und je mehr ich mich in Gedanken mit meinen zukünftigen Aufgaben beschäftigte. Ratio übernahm die Kontrolle über den Wanst.

Am Nachmittag wurde ich vom Agenten in Empfang genommen und zur Werft gebracht, wo ich schon erwartet wurde.

Mein Freund, den ich, wie schon gesagt, seit 1977 kannte, damals war ich *sein* Wachmatrose, erwartet mich und hatte alles für meine erste Übernahme vorbereitet. Gut vorbereitet. Heute musste ich zugeben, ich hätte es nicht besser treffen können für mein erstes Kommando.

Eine Last fiel von meinen Schultern, als ich nach scheinbar endlosen Stunden nach bestem Gewissen und Wissen das Schiff, einen 10.000-Tonner aus der Bremer Vulcan-Schmiede übernehmen konnte! Das Erste einer für die Reederei „Lamberts & Büttner“ gebaute Viererreihe, ein containertragendes Kühlschiff aus dem Baujahr

1987, also mit geringen Abstrichen noch eine jugendliche Schönheit, nicht mehr ganz neu, gut, aber genau richtig für die ersten Schritte eines Greenhorns.

Endlich! Die letzte Stufe war erklommen. Höher ging's nicht mehr. Ich hatte sozusagen alles, was mir möglich war, erreicht. Wie mein Opa väterlicherseits, der es auch zum Kapitän, nein, korrekterweise musste es besser Schiffsführer heißen, gebracht hatte. Und heute, so er denn noch leben würde, wäre er sicher auf seinen Enkel stolz. Ich war „in Charge“. Noch mit vielen unbeantworteten Fragen und Problemen beladen, aber doch, das wagte ich schon jetzt zu sagen, nicht unbedingt mit unlösbaren! Ich war willens, mein Bestes zu geben, um allen Schwierigkeiten die Stirn zu bieten, ein guter Anfang, wie ich fand.

Nach zwei Tagen war es dann soweit. Mein Freund, nunmehr gleichwertiger Kollege, hatte das Schiff verlassen, ich war allein. Allein mit allem Neuen, den Unabwägbarkeiten und Unsicherheiten. Und auch stolz, das immerhin schon.

Das Schiff war „ready for departure“, alle Arbeiten der Werft waren abgeschlossen, unser Technischer Inspektor hatte mit mir die letzten Arbeiten abgenommen, die letzten Unterschriften geleistet und das Schiff war fertig zum Auslaufen. Am Vorabend des Auslaufens ließen wir es uns gut gehen in einem Restaurant, wo wir fein aßen und schwelgten. Ein letztes Mal. Ich hielt mich zurück, denn ich brauchte einen mehr als klaren Kopf für den nächsten Tag. Unser Auslaufen war vormittags angesetzt.

Auslaufen? Nein, noch nicht ganz, denn noch fehlten die Treibstoffe und Öle. Also stand nach dem Verlassen des Werftkais das Bunkern dieser „Verbrauchsmaterialien“ an. Es war geplant, mit Schlepperhilfe die Werft zu verlassen, denn selbst konnten wir ja noch nicht motoren.

Es kam nun die Stunde, für die ich mich das erste Mal in meinem Leben in eine Kapitänsuniform steckte und auf der Brücke nicht als Offizier, sondern als „the big boss“ agierte! Wow! Die anderen

beiden Nautischen Offiziere, auch Deutsche, waren von mir extra eingewiesen worden. Alles war nach bestem Wissen vorbereitet und geplant.

Eine Hürde stellte sich mir in Form einer sozusagen fachlichen Frage, die mich schon mal heftig grübeln ließ: Wie sollte ich den Ankerplatz verlassen? Schlepper waren dafür nicht vorgesehen und bestellt worden, ein Bugstrahlruder besaß dieses Schiff nicht und auf der Brücke stand ein junger Alter, der solche Situation noch nie zuvor zu meistern hatte! Sowas hatten wir nie auf der Schule abgehandelt oder auch nur angeschnitten. Da ging mir das erste Mal schon einiges durch den Kopf! Und die Zeit rastet! Und – Schwupps! – war das Bunkern abgeschlossen, die Bunkerbarge abgelegt und der Lotse an Bord.

Das Schiff war nun *richtig* klar zum Auslaufen! Mit zwanzig Mann Besatzung, keiner Ladung, mit Ziel Ecuador, um dort eine volle Schiffsladung Bananen für Europa zu laden.

Das erste Mal in meiner Karriere!

Ja, zugegeben, ich war schon aufgeregt in dieser Situation. Man verdrängte, was unwichtig für den Moment erschien, und arbeitete nach Schema, nach dem Schema, das man sich vorher in langen Gedankengängen bereitgelegt hatte. Und alle Hürden und Problemchen schienen im gleichen Moment so klein und nichtig, weil man deren „Behandlung“ x-mal durchdacht, bis zur Perfektion durchgespielt und ausgeführt hatte – theoretisch jedenfalls. Keine Furcht, keine Bange! Alles war gut, alles würde gut werden! Nicht zu vergessen, sich selbst einzureden: Ich bin gut! Durchdacht hatte ich mir das Manöver wie folgt: Nach dem Ankeraufgehen mit kurzen und abwechselnden Maschinenmanövern das Schiff mit begleitenden Hartruderlagen auf der Stelle drehen, denn Platz war in dem engen Hafenbecken kaum, keine Schiffslänge voraus und achteraus dasselbe Dilemma. Eine andere Möglichkeit gab's gar nicht. Es sei denn, man hätte einen Schlepper gehabt. Aber den gab es nicht. Sicherlich aus Sparsamkeitsgründen meiner Reederei, oder weil erfahrene

Kapitäne das immer so machten. Nur war ich jetzt der junge Spund auf seiner ersten Reise. Der zweite Offizier hatte auf der Back das Kommando. Mit ihm standen vorne der Bootsmann und ein Matrose.

Ich gab meinen ersten Befehl: „Hiev Steuerbord-Anker!“ Die Aktion wurde ausgeführt, wie ich bestätigend über UKW erfuhr. Länge um Länge wurde mir als an Bord gehievt gemeldet und traditionsmäßig auch mit der Glocke ausgesungen. So liebte ich das! Flaggen- und Schallsignale, die heutzutage leider immer weniger Bedeutung haben, fristen nur noch ein zu belächelndes, kleines, ermattetes Schattendasein. Da ging sie hin, die gute alte Zeit, mehr und mehr und nachhaltig. Keine neuen Traditionen ersetzen die alten, wollte man die neuen denn als solche überhaupt wahrnehmen. Vieles Schöne ging so verlustig. Ich würde an einigen alten, schönen Zöpfen versuchen festzuhalten.

Die letzte Länge war eingehievt. Die Maschine auf „Voraus und Zurück“ getestet worden. Alles klar! Gleich ging es los!

Was war das eben am UKW?

Was wurde da von vorn gemeldet?

Der Backbordanker war *verloren gegangen*?

Ich traute meinen Ohren nicht! Wie war das? *Anker verloren*? Hallo? Ich fragte nochmal allen Ernstes nach, was denn nun da vorn los wäre und was wie passiert war und welchen Anker hatten wir gerade verloren? Und dass der Mate da vorn besser die Späße sein lassen sollte, auch wenn ich meine erste Aktion hier führte! Das, bitte sehr, mochte ich mir doch sofort verbeten haben! Also: Welcher Anker war verloren? – Der Backbordanker! Was zum Teufel sollte ich denn davon halten? Und mit welchem hatten wir geankert? – Na, mit dem Steuerbordanker!, meldete mir der Offizier. Nun wurde es aber wirklich verzwickelt, was sollte das denn bloß? Warum verloren wir den Backbordhaken, obwohl wir mit dem Steuerbordanker arbeiteten? Ich verstand das nicht. Völlig konfuse Geschichte. Ich schickte

den Chief Mate, der ebenso ratlos zurückguckte, nach vorn, um die Situation zu klären.

Minuten vergingen. Alle Aktionen da vorn waren gestoppt worden. Unsere Position notiert und so warteten wir auf die Ergebnisse von der Back. Der Chief Mate berichtete über Funk vom Ort des Geschehens. Die Sachlage klärte sich. Der Steuerbordanker wurde zum Ankern benutzt und befand sich wie gemeldet beim Hieven ohne Probleme. Zeitgleich oder wenigstens zum Ende hin wurde auch der Backbordanker, der zuvor zum möglichen Fallen aus der Klüse vorbereitend *herausgefördert* worden war, eingehievt. Dabei wurde der Anker dann bis zum Anschlag eingehievt, um ihn komplett „zu Hause“ zu haben, damit er danach seefest gezurrt werden konnte. Bei diesem Manöver brach ein Schäkkel und der Anker fiel zusammen mit ein paar Kettengliedern ins Wasser zurück. An Bord blieben die Reste des defekten Schäkels und da dran die ledige Backbordkette. Und natürlich der Steuerbordanker, der allerdings noch „vollzählig versammelt“ und völlig intakt wieder auf Tiefe geschickt worden war. Was nicht für ein Schreck! Ich! Das erste Mal! Der Anker war weg! Um es vorneweg zu nehmen, Aktionen mit Ankern zogen sich wie ein roter Faden durch meine gesamte Karriere als Kapitän. Es gab nicht ein Schiff, wo nicht irgendwas mal war mit einem der Anker! Hinter vorgehaltener Hand – und auch ohne – wurde ich schon mal gerne neckend als „Anker-Kaiser“ angesprochen. Na ja, damit konnte ich mit um, da gab es doch weit Schlimmeres. Und diese Sache war kein Grund zum Schämen, sowas konnten schon mal passieren.

Was war hier bloß geschehen? Es stellte sich heraus, dass beide Kettenlängen in dieser Werft in kompletter Länge in das Dock gefiert worden waren, die sehr viel weniger abgenutzten Enden der Ketten, die im Schiff befestigt waren, wurden nun am Anker angeschäkelt. Der Grund war die gleichmäßigere Abnutzung einer Ankerkette, eine stinknormale Werftarbeit, die unter Standards abgehakt wurde.



Eine Ankerkette bestand gewöhnlich aus zwölf oder dreizehn sogenannten „Längen“, die miteinander mit einem speziellen Schäkel, dem Keterschäkel, verbunden waren. Dieser Schäkel musste erwärmt werden, wollte man den mit Blei vergossenen Sicherungs- und Verschlussmechanismus auseinanderbekommen. Hier nun hatte man möglicherweise zu viel Wärme benutzt und den ersten Keterschäkel thermisch so stark geschädigt, dass er sich bei harter Belastung zerlegte. Glück gehabt! Nee, nicht der Anker, aber ich! Denn wenn sowas passierte, dann brauchte man im Regelfall eigentlich auch immer einen Anker dringlichst, hatte man wenig Zeit oder der Anker war die wirklich letzte Chance! Wie schön, wenn man sich dann auf dieses Eisenteil auch voll verlassen könnte.

Fazit: Die Position unseres Ankers, nun am Grunde des Hafenbeckens Santa Cruz de Las Palmas, wurde dem Hafen und der Reederei gemeldet, um ihn später heben zu lassen. Und wir wurden nach Panama beordert. Auf ging's! Mit einem Anker weniger – in der Klüse.

Tage später wurden wir aus Hamburg angewiesen, unseren Reserveanker soweit vorzubereiten, dass wir ihn noch vor Erreichen des Panamakanals anstatt des verlorenen vorn an der Backbordkette führen. Keine so leichte Sache, wie man meinen konnte. Der stand auf Hauptdeck vorn neben der Bootsmannslast sicherlich schon seit Indienstellung des Schiffes unberührt und verrostet. Den da wegzukriegen, würde eine heiße Nummer werden. Im wahrsten Sinne des Wortes. Denn nur die Laschings abzunehmen, das wäre ein Klacks, im schlimmsten Falle würden sie abgebrannt werden müssen. Aber der Ankerschäkel, wiederum ein besonderes Kettenstück, der im Prinzip aus einem im Durchmesser zehn Zentimeter starken u-förmig gebogenem Rundstahl bestand, hing nicht lotrecht, sondern war vornübergekippt und in dieser Position gut mit viel Rost und noch mehr Farbe seit Jahren „gehalten“ worden. Fest. Dieses kleine Wort beschreibt am besten den Zustand des Schäkels. Besser noch, fest verwachsen.

Da war nun Rat teuer. Wenn man dort die Kette anschälte, dann sollte dieser Schäkel in Linie mit dem Schaft des Ankers nach oben zeigen. Kraftschlussmässig also die sinnfälligste Position, weil es die einzige normale Position war und nicht diese Halb-Acht-Stellung! Der Chief Ingenieur, ein Russe mit gewaltigem Oberkörper, wir nannten ihn „Sibirijak“, rückte sofort mit unseren technischen Möglichkeiten an, als ich ihn um seine Vorschläge bat. Einzig mit seiner Hilfe überhaupt konnten wir das Problem schließlich auch lösen. Nur eine Chance hatten wir: Feuer und Wasser, sprich Eis. Also wurde die Eiswürfelmaschine auf Hochtouren angefahren und die nötigen Werkzeuge nach vorn geschafft. Dann ging es unseren Sauerstoff- und Acetylenflaschen an den Kragen. Flasche um Flasche wurde für das Erwärmen des Schäkels geleert. Nach ausgiebigem Aufheizen wurde der Schaftkopf mit dem verdammten Schäkel mit einer geeisten Lumpen- und Holzmanschette umgeben und versucht, alles schnellstens „schock“ zu kühlen. Wieder und wieder, bis nur noch eine letzte Gasreserve übriggeblieben war. Die musste wegen *wirklicher* Notfälle unangetastet bleiben!

Nichts half. Auch Hydro-Jacks, das waren so kleine Hydraulikstempel, die locker zwanzig und mehr Tonnen bewegten, brachten keine Hilfe, der 7-Tonnen-Anker wurde damit nur in Gänze angehoben. Am unverrückbaren Schäkel hängend. Hut ab und Respekt! Wenn das bloß gut ging!

Aber unser Ehrgeiz war ungebrochen. Stundenlang debattierten und diskutierten wir um dieses Problem. Und irgendwann war es dann soweit: Bestes Wetter, Windstille und die Karibik als letzte Hürde vor dem Panamakanal vor uns. Ein Aufschieben kam nicht mehr infrage. Wir mussten unseren Fahrplan einhalten, unser ETA stand und war bindend. Und nach Möglichkeit doch ganz gern auch mit zwei funktionierenden Ankern am Bug. Hinter Guadeloupe, einer winzig kleinen, malerischen Insel der Kleinen Antillen, ließen wir uns in sicherem Abstand treiben und konzentrierten all unsere Anstrengungen vorn auf den Anker. Einer der beiden Geminikrane