

W. A. Kaiser

Klor bi Anker!

Oder

Weitere Geschichten vom
ersten und wahrhaftigen Leben
des Kaftains Blaubeer

Band 2

Engelsdorfer Verlag

Leipzig

2019

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 978-3-96145-444-0

Copyright (2019) Engelsdorfer Verlag Leipzig

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

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)
www.engelsdorfer-verlag.de

26,00 Euro (D)

Inhalt

Wie Band 1 endete.....	7
Hansa Victory (2003)	9
Hansa Victory (2003/04).....	47
Hansa Victory (2004)	97
Hansa Victory (2004)	123
Hansa Lambda (2004/05)	213
Hansa Victory (2005)	255
Hansa Brutus (2006).....	291

Hansa Victory (2004)

Ladungsschäden #4
Landgang in Cristobal
Alleindeutscher unter Asiaten
Leute an Bord
Reedehafen Turbo
Erinnerungen
Drogen und kein Ende
Blinder Passagier – einmal hin und zurück!
Nochmals Drogen
Mit dem Schiff zum Zahnarzt
Beinahe-Havarie in Rio Haina
Landgang Santa Marta
Drogen gefällig? Fragen Sie die Polizei!

Wir verließen wieder einmal Ecuador in Richtung Port Hueneme, das Nest nördlich von Los Angeles. Dort lag diesmal ein nagelneuer Raketenzerstörer der US-Navy, den man mit viel Blau-Rot-Weiß-Gedöhns und Tamtam herausgeputzt hatte, um ihn der Navy feierlich zu übergeben. Von der Brücke aus hatte ich einen prima Überblick und konnte mit dem Fernglas das hektische Treiben der Leute da drüben beäugen. Marineleute in Uniform mussten sich – wie bei uns! – am Gangwayposten, der mit zwei Männern beziehungsweise Frauen besetzt war, an- und abmelden und die Wache mit Ehrenbezeigung grüßen. Und ein zweites Mal die Ehrenbezeigung, wenn sie die am achteren Flaggenstock gesetzte US-Flagge passierten. Jedes Mal! Also wenn da welche mit dem Abfalleimer von Bord gingen, um den an Land zu leeren, dann wurde der Eimer erst abgesetzt und die Flagge begrüßt und dann von Bord gegangen. Auf dem Weg zurück dito. Solche Allüren hatten nicht mal wir in der Armee! Und wir waren *gut* im Militärischen!

Aber der Stellenwert alles Militärischen war in den Staaten eh schon immer um ein Vielfaches höher als in Europa. Man hatte schon ein sehr ausgeprägtes und intensives Verhältnis zum Militär, was uns Europäern eigenartig vorkommen wird, ist doch eigentlich alles Militärische für uns generell eher negativ besetzt. Nun ja, die sahen das Thema dessen ungeachtet *sehr differenziert*, fast möchte man meinen; durchweg positiv. Natürlich, die Lobby war stark und mächtig, und sie saß am Drücker, im wahrsten doppelten Wortsinn.

Ein riesiges Stuhlkarré war vor dem Dampfer für die am nächsten Tag zu haltenden Reden aufgebaut und das Kriegsblech selbst in den Nationalfarben von oben bis unten und vorn nach achtern geschmückt worden. Ein Patrouillenboot fuhr ununterbrochen im Hafenbecken auf und ab und verscheuchte alle Seelöwen und Terroristen. Schade nur, dass wir noch vor der Übergabe ausliefen. Das hätte ich mir doch zu gern angeschaut, wie die das Schwimmkriegsblech da in Dienst stellten. Vielleicht sogar mit Böllerschüssen und so.

Die Wetterrouting, bei der ich mich gezwungenermaßen anmelden musste, schlug mir als Empfehlung wieder die südlichere Route nach Tokyo vor. Bei der derzeitigen Großwetterlage meiner Meinung nach nicht unbedingt notwendig, aber, so hegte ich den Verdacht, hatten die vielleicht etwas gutzumachen bei uns? Möglicherweise hatten sie uns ja das letzte Mal doch nicht so ganz richtig *doll gut* geroutet? So machten wir also, dass wir da rauskamen und segelten bei schönstem Wetter auf einem südlich der Aleuten vorbeiführenden Großkreis nach Tokyo. Dort oben auf unserem Kulminationspunkt angekommen, konnten wir rückblickend sagen, dass wir auch ganz oben, also nördlich der Aleuten, ein feines Wetter vorgefunden hätten. Nun, hinterher war man immer klüger als zuvor.

Nur ein einziges, kleines Ereignis in der Maschine unterbrach die Ruhe und Normalität dieser Überfahrt, als ein Kurzschluss in einem Kasten zu einem Schwelbrand führte. Der dichtbei stehende Motormann riss geistesgegenwärtig den nächsten Löscher aus dem

Halter und füllte die Box mit CO₂-Schaum, so dass der Brand eigentlich sofort im Keim erstickt wurde. Genaugenommen war das noch gar kein richtiger Brand, aber es hätte mit Sicherheit einer werden können! Noch am selben Tag lobte ich ihn vor versammelter Mannschaft und überreichte in einem Umschlag fünfzig Dollar als „Sofortprämie“. Auch als Motivation für andere, falls sie mal in eine solche Situation kämen und nicht viel Zeit zum Überlegen blieb, sondern nur rasches und richtiges Handeln gefragt sein würde.

Das war und blieb für Filipinos eine ganz schwierige Frage: Verantwortung für eine eigene Entscheidung zu übernehmen. Ein ganz heißes Thema! Typischerweise wurde beim Auftauchen von Problemen erstmal ein *Brainstorming* gemacht, man rottete sich zusammen und palaverte und diskutierte das Wie und Was, ehe ein Mutiger vielleicht eine Strategie vorschlug. Dem stimmten natürlich meist schnell alle zu: Endlich einer, der ihnen die Richtung vorgab. Sie waren dankbar dafür; mussten sie doch dann nicht selbst Verantwortung tragen! Falls es schiefginge, dann traf es einen nicht selbst, dann war es doch der andere, der sein Gesicht verlore oder den Anschiss kassierte! Mein Gott, wie konnte man nur *derart* durch das Leben gehen?

Es war zwischen Reeder und dem Charterer ausgemacht, dass die Reparaturen der Schäden am Schiff, die immer noch vom letzten schweren Sturm herrührten, jetzt in Japan von einer Fremdfirma ausgeführt werden sollten. Mit eigenem Personal und dem Mangel an Erfahrungen in der Holzbe- und Verarbeitung war es uns schlicht unmöglich, solche umfänglichen Arbeiten selbst auszuführen. Klar, kleinere Schäden waren nicht das Ding, aber alles, was wirklich etwas größer war, da wurde schon sehr schnell mit „Pattex“ geliebäugelt, dass einem die Galle hochkam, wenn man das nur mit ansehen musste! Zu solchen Arbeiten war es natürlich unumgänglich, dass die Räume frei, also ohne Ladung waren. Als die Stauer dann aber mit dem Löschen begannen und der Agent uns die Planung überreichte, war nur ein Blick notwendig, um festzustellen, dass Luke

Eins, die am schwersten betroffene, hier in Tokyo gar nicht komplett gelöscht werden würde! Nur anderthalb der vier Decks wurden gelöscht. Die sechs japanischen Arbeiter, die bis zum letzten Hafen Osaka mitfahren sollten, mussten viel Zeit untätig vertun, um wenigsten zwischendurch einen kleinen Teil der Reparaturen zu beenden. So mussten wir sie von einer Luke zur nächsten schicken, immer nur so kleine Wischiwaschi-Jobs. Nichts Fertiges und Endgültiges. Das war nicht in unserem Sinne. Und auch nicht im Sinn der Reederei, denn japanische Arbeiter waren nicht gerade billig einzukaufen.

Ich beschwerte mich darüber massiv und versuchte etwas zu bewegen, aber dazu war Blaubeers Arm viel zu kurz geraten. So wurden von den sechzehn zu reparierenden Decks nur etwa vier *halbwegs* repariert. Und dort eben auch nur die schlimmsten und schwierigsten Stellen. Davon aber hatten wir etliche mehr. Schade. Immerhin war die Ausführung ihre Arbeit allererste Güte, halt Professionals, das spürte und sah man auf Anhieb.

Das Laden und Löschen in den drei üblichen Häfen wie schon Reisen zuvor war nicht der Rede wert. Alles schnell und ohne Probleme. Es waren wohl keine hundert Schachteln, die wir als normalen Verderb der Früchte oder geknickter Schachteln über die Kante wuppen mussten. Ein Ding von einer halben Stunde und das Deck war wieder frei. Nach dem Löschen der letzten Banane verholten wir noch einmal nach Sakai zurück und luden wieder gebrauchte Personenkraftwagen und ein Fischerboot. Ein niedliches, kleines Ding, ziemlich knuffig und stämmig, es machte einen richtig ernsthaften Eindruck! Also nix mit Pleasureyacht mit Partydeck, Schirmchendrinks und Salons.

Es gab noch mit den Stauern ziemlich viel Hickhack wegen der Laschings. Die wollten diese Decksladung auf ihre Weise stauen und verzurren, mit der ich aber nicht einverstanden war. Also hatten wir Dispute über Dispute. Telefonate mit dem Charterer und letztendlich wurde es doch so gelascht, wie ich es haben wollte. Sie guckten

ziemlich blöd, als ich ihnen das Instruktionsbuch des Charterers zeigte, wo genau bebildert und beschrieben worden war, wie und auf welche Art solche Decksgüter zu behandeln und zu laschen seien. Erst wollten sie das nicht einsehen und maulten, dass das letzte Schiff auch deren Laschings so akzeptiert hätten, wie sie's auch hier bei mir versuchen wollten. Ich antwortete ihnen, dass sie dann doch besser dieses Boot mit dem anderen Schiff wieder verschiffen sollten, wohl wissend, dass dieses Angebot rein hypothetisch sein konnte, aber ich hatte nun mal die Verantwortung und wenn ihnen meine Forderungen nicht passten, sollten sie besser das Boot wieder von Deck nehmen oder sich einen neuen Kapitän bestellen.

Die Ironie hatten sie wohl verstanden. Der Chief Mate, meine rechte Hand, stand wie ein Blöder daneben und wusste gar nichts zu sagen. Der kannte nicht mal die Instruktion des Charterers, die auf der Brücke in zwei Bänden für jedermann auslag! Aber er war ja halt nur meine rechte Hand. Nach einigem Hin und Her wurden dann die richtigen Laschings angeschleppt und das Ding ward so gut gezurrt, dass es einem Orkan getrotzt hätte. Das Gewicht war mit achtzehn Tonnen angegeben und der Ständer, in dem das Ding ruhte, war so solide geschweißt, dass es bestimmt auch noch drei Tonnen gewogen haben mag. Und das sollte ja stehenbleiben, wenn sich unser sonst leeres Schiff mal auf die Seite legen sollte.

Ab dafür! So segelten wir los. Nach Neuseeland. Mit zwei angekündigten Ladehäfen: Tauranga und Nelson. Und acht Tage Zeit für die Versegelung. Sie galt es zum Herrichten der Luken mit *all hands* wieder bestens auszunutzen. *All Hands* meinte dieses Mal auch die zusätzlichen Hände des Stewards und der Nautische Offiziere sowie zweier Motormänner, die diesmal in der Luke ihr Tagewerk tun sollten, unsere Deckshansels brauchte notwendigerweise kräftige Unterstützung. Das hieß weiter, dass für alle Überstunden bis täglich 2100 Uhr angewiesen wurden. Das bedeutete für die anderen auch *keinen* Messen-Service, weil der Koch die Stewardarbeit nebenher mitmachte und die Offizierskammern diese Tage nicht vom Steward

gereinigt würden. Hieß für mich: Auf der Brücke von 0800 bis 1600 Uhr reguläre Wache zu gehen. Mittag ließ ich ausfallen. Manchmal ging ich sogar noch zusätzlich abends von 1800-2000 Uhr für den Chief Mate die Wache, damit er in seinem Bereich sein sorgendes Auge schweifen lassen konnte.

Und alles nur, um die überaus verdreckten Luken zu waschen und zu reparieren. Wie wir uns erinnerten, war die Vorbesichtigung der Luken in Neuseeland besonders streng und gewissenhaft. Die wollten eben ihre Kiwis in allerbesten Qualität in Europa anliefern. Das kostete auch unseren Schweiß. Obwohl ich mir aus diesen chinesischen Stachelbeeren eigentlich überhaupt nichts machte.

Ich versprach der Besatzung eine große Party, wenn alles vorüber sei. Außerdem ließ ich jeden Tag auf Reedereikosten Softgetränke an die Leute in den Luken verteilen, da das Klima in den nicht belüfteten Luken außergewöhnlichen Durst machte, wie ich noch aus eigener Erfahrung gut wusste – auch das lag nun schon wieder nahezu dreißig Jahre zurück. Mehr Motivation konnte ich nicht versprühen.

Das Wetter spielte gut mit und wir konnten die Vorkühlung und unsere eigene Kontrolle der Räume einen Tag vor Tauranga abschließen. Alles war fast gut – befanden wir für uns. Sicherlich würde man uns noch das eine oder andere unter die Nase reiben, aber das war auch okay, denn so eine kleine Opferanode, die der Besichtigter finden *sollte*, war auch immer etwas klimafördernd, weil der sich dann bestätigt fühlte und bessere Laune hatte, weil seine Arbeit dann nämlich erfolgreich gewesen war. Insgesamt hatte die Crew eine außergewöhnliche und bemerkenswerte Leistung vollbracht. Eine honorige, üppige Schweineparty fand dafür dann auch wie versprochen nach Neuseeland statt.

In Tauranga wurde das Schiff, besser: die Luken und Kühlmachines wieder – wie erwartet – vom Ablader besichtigt und für gut befunden. Ohne Anmerkung oder Verspätung begann zügig das Beladen mit den palettisierten Kiwis. Mir blieb nur für drei Stunden

Zeit, mal eben noch schnell an Land zu gehen. Was gewöhnlich völlig ausreichend war, wenn man genau wusste, wo es was gab und wo es sich lohnen könnte, vorbeizuschauen. Das war kurz und vom obligatorischen Essen im „Harbour-Restaurant“ war natürlich nicht die Rede. Früh morgens liefen wir wieder um den Wächter Mount Maunganui am Eingang rum nach See. Bye-bye, Tauranga! Viel zu kurz waren solche Calls, die immer Höhepunkt und Freude waren.

Nelson, unser zweiter Ladehafen, lag am westlichen Eingang der Cook-Strasse. Also dem Stück Wasser, was die Nord- von der Südinsel trennt. Hier war vor etlichen Jahren mal ein russischer Passagierdampfer ‚am Grunde festgekommen‘, wie das offiziell immer hieß, wenn man strandete. Leider passierten wir diese Meerenge in den allerersten Morgenstunden. So war von der eigentlichen Enge nur ein Radarbild für uns sichtbar. Schade. Dafür ging aber sehr romantisch die Sonne auf, als wir uns Nelson näherten. Ein klitzekleiner Hafen, etwa vergleichbar mit Tauranga, aber ohne Vulkankegel. Doch auch hier: Nach Passage der Einfahrt war ein anspruchsvolles Neunzig-Grad-Manöver notwendig. Mithilfe der starken Schlepper keine Kunst für den Lotsen. Die Landschaft einladend schön und wie ich vom Lotsen und später von der Agentin erfuhr, ist Nelson das Urlauberzentrum der Südinselnbewohner im Sommer. Viele Deutsche hatten sich hier niedergelassen, die ausgewandert waren oder die hier nur ihren Winterurlaub verbrachten, denn wenn in Deutschland der Schnee fiel, war es hier behaglich fröhlich warm und allein der Anblick des überaus üppigen Grüns dieser Gegend versprach schon pure Erholung.

Ich stahl mich fix von Bord, nachdem unsere Decksladung, das Fischerboot, gewässert und mit eigener Kraft zu seinem neuen Stall geschwommen war. Die Gegend erinnerte mich stark an Schweden oder Norwegen. So kleine Häuschen, die wie hingestreut an den sanften Hügeln klebten. Eine kleine Stadt mit zwei-drei Geschäftsstraßen, einigen Einkaufszentren und auffällig vielen Outdoor- oder Backpacker-Stores. Camping und ähnliche Aktivitäten starteten also

hier. Das Hinterland musste wohl traumhaft sein. Ich kaufte mir das Location-Buch für den Film „Der Herr der Ringe“, mit dem man alle Drehorte und Landschaften finden und anfahren konnte. Das wäre noch so ein Traum von mir: Neuseelandurlaub, so sechs Wochen am Stück. Damit sich's auch richtig lohnt. Schöne kleine, heile Welt hier unten. Sicherlich sehr nett, hier seinen Lebensabend verbringen zu können. Wie ich mich aber ganz gut kannte, würde ich diesen Abend irgendwo in Rostock verbringen dürfen. Der Traum von einem Urlaub hier unten blieb also erstmal nur ein akuter Traum, ein schöner, mehr aber nicht.

Schon am nächsten Tag liefen wir wieder aus. Wie schade! Das Schiff vollgepackt mit Kiwis: goldene und grüne. Auch in den zehn Containern, die an Deck standen, waren diese Früchte eingesperrt. Und gefahren wurden sie bei plus 0,8 Grad mit einer Toleranz von nur 0,2 Grad! Jeden Tag musste ich die Durchschnittswerte an den Ablader senden. Und auf ging's wieder zurück nach Europa! Die Route führte uns wieder an Pitcairn vorbei und ich rechnete ein ums andere Mal, aber wir würden höchstwahrscheinlich sehr früh morgens dort wieder vorbeisegeln! Vielleicht die aufgehende Sonne im Hintergrund! Das wäre die Krönung! Dafür könnte man ja dann schon mal ein wenig am Steuer drehen, oder?

Aber es kam doch alles anders als gedacht, als eine mächtige Dünung aus Süden begann, uns das Leben schwer zu machen. Das Schiff holte wieder um die zwanzig Grad nach beiden Seiten über und mit gutem Gewissen konnte ich so nicht weiter dampfen. Also änderte ich eher lang- als kurzentschlossen unseren Kurs und fiel zwei Strich vom Kurs ab. Nun kam der Schwell mehr von achtern und wir entfleuchten ihm mit jeder Meile mehr, die wir zwischen uns brachten. Diese starke Dünung konnte sich sozusagen ungestört von irgendwelchen Landmassen in den nahezu endlosen Weiten des südlichen Pazifiks nach langen und starken Winden entwickeln, die vom die Erde umspannenden Sturmband herrührten, das sich in den vierziger und fünfziger Breiten – die berühmten *Roaring Foursies!* –

um den Südpol bewegten. Gerade dieses Seegebiet wurde im Winter zu einem der stürmischsten dieser Welt.

Einsame Albatrosse segelten für die nächsten Tage mit uns mit. Bis zu drei Meter Spannweite und kaum ein Flügelschlag, so segelten diese Riesenvögel elegant in den Wellentälern und -bergen hinter uns her, jede noch so geringe Thermik ausnutzend. Das konnte man mal effizienten Energiehaushalt nennen! Erstaunlich und bewundernswert, was Mutter Natur da geschaffen hatte. Wunderschöne, große Vögel, die wahrhaftig über viele Tage unsere majestätisch segelnden Begleiter waren.

Aber uns hatte ja nun die Dünung am Wickel, der Wind war moderat und eigentlich noch recht erträglich, es war also eine alte Dünung. Diese Kursänderung führte uns in einer Entfernung von fast fünfzig Seemeilen an Pitcairn vorbei, ohne dass wir auch nur einen Zipfel gesehen hatten. Diese vergebene Chance war dem Wetter geopfert. Wo ich doch schon den ganzen Dampfer hier in Aufregung versetzt hatte. Denn nicht mal die Russen wussten mit dem Namen „Pitcairn“ was Gescheites anzufangen. Von den Filipinos ganz zu schweigen. Die schienen selbst den Namen „HMS Bounty“ nie je gehört zu haben!

Unvorstellbar!

Doch gemacht, lieber Leser! Auch die Deutschen waren nicht so ohne: Der Chief mit seinen sechzig Jahren konnte „Pitcairn“ auch nirgendwo einordnen! Und der Lehrling, der hier mit achtundzwanzig Jahren seinen zweiten Lebens-Versuch fuhr, kannte noch nicht mal *das Schicksal* der „HMS Bounty“! War sowas nicht erschreckend? Was hatten die denn so in ihrer Jugend gelesen? Oder war das nun die Generation, die nur noch Playstation oder Ego-Shooter am Computer spielte? Irgendwie reflektierte das Wissen *mein* Alter, ich wirkte tatsächlich schon wie ein Oldtimer. Hey, war es schon soweit? Ich mit sauber unter fünfzig: ein – ähm – Oldtimer? Oder hatten sich nur die Wertigkeiten verschoben? Wo waren die Ideale und Vorbilder, die Großen dieser Welt, von denen wir lernen, erfahren

und Besitz ergreifen sollten, wollten, konnten? Hießen die heute „Darth Vader“ und „Rambo“? War es ein „Captain Sparrow“ und „Superman“ oder gar „Spiderman“? Wusste denn niemand mehr, wer Selkirk gewesen war, wer Captain Flint und Captain Kidd, Captain Morgan und Captain Blackbeard gewesen waren, Bligh und Fletcher Christian? Las niemand mehr den Crusoe, war gefesselt vom Grafen von Monte Christo? Wo war das alles? Die Gefährten meiner Kinder- und Jugendzeit! Seid ihr allein zurück geblieben ...?

Hallo? – Stille ...

In Panama füllten wir auf der Reede von Balboa unseren Ölvorrat auf und fuhren nach einem Tag des Wartens abends wieder durch den Graben. Auf der Reede hatte ich eher zufällig in einiger Entfernung von uns im Wasser eine sehr seltsame, nicht einfach zu identifizierende Konstruktion gesehen, die von einigen offenbar kleineren Booten umgeben war. Leider war das so weit entfernt, dass ich nur mit dem Glas etwas ausmachen konnte. Aber dann, als die Boote sich verholt hatten, konnte ich die Wrackteile, denn um solche handelte es sich, klar erkennen. Das Schiff musste auf Grund sitzen: Es waren nur ein Teil der Aufbauten, ein Portal und noch ein paar eigenartige spitze Teile zu erkennen, wo wohl der Bug anzunehmen war. Ich dachte nach. Wenn das nicht ...? Nee, eigentlich doch nicht? Oder doch? Also das Ding lag doch die ganze Zeit im Kanal? Also, nein!

Doch! Das war sie, die „Brocken“! Bis zur Oberkante versenkt. Bei Ebbe konnte man etwas mehr sehen, doch die spitzigen Dinger waren ihre Bugklappen! Und das Portal – ganz eindeutig *unsere* „Brocken“. Das einstige Vorzeige-Spezialschiff der DSR. Konnte buchstäblich bis zu 500-Tonnen-Brocken aufnehmen! Die Crew damals war spezialtrainiert: Gabelstaplerbrief, Schweißen, Heavy-Lift-Ticket und all so'n Zeug. Das Schiff hatte für etliche Jahre hier im Kanal aufgelegt, noch mit ihrem alten Namen. Ein Stück Geschichte

unserer Flotte. Eins, zwei, drei! Im Sauseschritt läuft die Zeit; wir laufen mit. Die Zeit der „Brocken“ war tatsächlich abgelaufen.

Nach der Passage des Panamakanals düsten wir flinken Hufs nach Europa. Die Fahrt über den sommerlichen Atlantik war genauso wie früher. Selten, selten, dass man solches Wetter mal stressfrei genießen konnte. Für Tage keinen Wind, nur eine leichte Dünung hob die glatte Wasserdecke ab und zu schwach erkennbar an. Kaum zu merken. Schön, wenn alle Sorgen meilenweit weg waren, man vorne auf der Back stand, sich in den lauen Fahrtwind stellen konnte und die Wasseroberfläche beobachtete, die von unserem Wulstbug gleichmäßig ruhig und stetig durchschnitten wurde. Gelegentlich ein paar Fliegende Fische, die die Wasserfläche durchbrachen, aufgeschreckt von dem unbekanntem, großen und lärmenden Ungetüm, dem sie sich durch das Überwasser-Segeln entziehen wollten. Das könnte ein Fressfeind sein, der so viel Druck und Geräusch verursachte!

Es war die Zeit der Segelquallen. Überall konnte man diese feinsten Gespinste der Natur beobachten, wie sie seifenblasenähnlich auf dem Wasser trieben. Nicht groß, so geschätzte Daumengröße, allerhöchstens und selten auch ein paar faustgroße Teile vielleicht, also was als Segel auf der Oberfläche schwamm. Die mussten noch kräftig wachsen. Deren Tentakel sind hochgiftig und hängen etliche Meter lang ins Wasser.

Nur gelegentlich trafen wir Schiffe. Das Schwesterschiff „Hansa Beta“, auf dem eine nette Kollegin das Ruder führte, kam uns entgegen, allerdings nutzte sie einige hundert Meilen südlicher günstige Strömlinge aus, so dass wir uns nur über Kurzwelle sprechen konnten. Sie berichtete von ihren letzten Hafenerfahrungen in Zeebrugge und ich konnte mich schon immer mal moralisch auf Kommendes einstellen. Doch nichts Besorgniserregendes war zwischenzeitlich dort geschehen oder wäre ins Auge zu fassen gewesen.

Zehn Tage waren vergangen seit Verlassen des Panamakanals. Wir waren nun im Ärmelkanal. Nachts, Sicht bis Bagdad und kein Ver-

kehr! Sowas war mir auch noch nicht untergekommen! Nichts los! Keine Fähren, keine Überholer und keine Überholten. Fast so, als wenn wir den Kanal für uns allein gebucht hätten! Hatten wir natürlich nicht, denn einige Fischer und andere Handelsfahrer trieben sich doch irgendwo entfernt herum. Aber keiner, der uns Sorgen machen konnte. Ein wunderschön orange-roter Sonnenuntergang ließ den Abend fast festlich ausklingen. Soviel Schönheit und das bei unserer schnöden Seefahrt. Das hatte doch was und ich kostete dieses Ereignis bis zum letzten Sonnenstrahl aus.

Der Lotse ging pünktlich mit einem kleinen Versetzboot längsseits und brachte uns vor die Schleuse. Bei bestem Sommerwetter – wie ich erfuhr, hatten wir das schöne Wetter mitgebracht – denn bis vor zwei Tagen war es noch regnerisch und kühl gewesen, wurden wir mithilfe zweier starker Schlepper in die richtige Position bugsiert, um in die Schleuse einzulaufen. Sachte wurden wir in die Schleusenkammer gezogen und machten mit der Steuerbordseite fest. Eine kurze Stunde später waren wir dann endlich am Ziel unserer Reise angelangt und festgebunden.

Meine Frau schnaufte schon mit Gepäck beladen die Treppe hoch, als ich noch mit der Agentin die Einlaufformalitäten zu Ende brachte. Das übliche wurde besprochen: Wir hatten einen Arztgänger; wegen einer möglichen Verholung war einiges zu bedenken, die Ablösung des Chiefs wurde erörtert; Proviant, Reparaturservices, und auch hatte sich der Inspektor der Reederei ebenfalls angekündigt. Weiter hatte ich eine Sicherheitsüberprüfung vorzubereiten, die aber erst am Folgetag stattfinden sollte. Ein weiterer Inspektor, nämlich der des Charterers, war für den nächsten Morgen angekündigt; die Ausrüstung aus Deutschland stand bereits in zwei großen Trucks an der Pier, die ungeduldig auf ihre Leerung warteten, außerdem und so ganz nebenbei wurde unsere Ladung von einem Besichtigter augenscheinlich gecheckt und die Löschooperationen begannen pünktlich um 1400 Uhr. Uff! Da blieb erstmal keine Zeit zum Luft-

holen, geschweige denn zu einem stillen Tête-à-Tête. Nur eine kurze, herzliche Begrüßung, denn der Job hatte erstmal Vorrang. So konnte sich meine Frau in aller Ruhe erstmal ausbreiten, duschen und ein Nickerchen machen.

Ich sah schon schwarz mit diesem Wust an Arbeit, die sich da vor mir auftürmte. Die anstehenden Reparaturarbeiten, deretwegen wir hier eine gute Woche liegen sollten, begannen auch sofort. Unser Abgaskessel wurde geöffnet, und nachdem er am nächsten Tag soweit abgekühlt war, dass er betreten werden konnte, begannen die Truppenteile von der Kieler HDW die defekten Rohre herauszuschneiden und sie gegen neue Rohre auszutauschen. Ein böser Job, um den sie wohl keiner beneidete. Äußerst enge und düstere Arbeitsbedingungen mit fürchterlicher Luft im Kessel, der immer noch sehr warm schien. Eine klaustrophobische Prüfung à la Poe.

Einen Taucher hatten wir später auch noch am Schiff, weil der Chief an einer Außenbordarmatur arbeiten musste, dessen Loch von außen solange blind zu setzen war. Kranspezialisten aus Lübeck modifizierten unsere vier Kräne und auch an der Kühlanlage war ein Service tätig. Das reichte für den Anfang und füllte meinen Kopf hinreichend mit dienstlichen Belangen aus.

Aber nachdem die ersten Aufgaben zunächst einmal rein theoretisch abgearbeitet und ihrer Wichtigkeit nach logisch geordnet waren, kehrte langsam Ruhe ein und es fanden sich endlich ein paar ruhige Minuten zum Erzählen und Lauschen der Berichte, aus denen *wirklich* Interessantes zu erfahren war, nämlich den Neuigkeiten von zu Hause.

Der Ladungsbesichtiger hatte wieder ein Geruch von Öl in Luke Drei im untersten Deck festgestellt! Mit anderen Worten: Die Ladung bekäme *wieder* nicht sein OK zum Löschen! Das war nicht schlecht, sondern jetzt viel mehr als das, nämlich *oberschlecht!* Denn wegen eines ähnlichen Anlasses hatten wir vor nahezu genau einem Jahr hier in Zeebrugge schon mal eine große Huddelei gehabt.

Man erinnerte sich ungern an Luke Vier, wo daraufhin die gesamte Tankdecke nahezu komplett demontiert werden musste und sich diese Arbeiten über fast zwei Monate hinzogen und schließlich erst in Japan fertiggestellt werden konnten! Das hatte damals Kreise gezogen! Es warf so ein schlechtes Licht auf uns, egal was und warum es auch immer ging. Schnell hieß es: Ach, meinen sie etwa die Hansa-Schiffe? Waren das nicht die, die immer Öl in der Ladung hatten? Ein Makel, der nicht leicht zu widerlegen war.

Na, es war diesmal nur gut, dass unser Reedereiinspektor schon vor Ort war und wir wegen der anderen Reparaturen ohnehin länger liegen würden, was es uns zeitlich erlaubte, die Ursache für das zusätzliche Öl-Problem zu finden und vielleicht auch endgültig zu beseitigen. Doch zuvor mussten nun wieder erst viele Telefonate geführt werden, Entscheidungen, die Ladung betreffend, gefällt und die ersten Aufgaben ins Auge gefasst werden. Es kamen also wieder drei Besichtigter: für den Charterer, den Ladungsempfänger und für den Reeder, die sich unsere neue, alte Geschichte vor Ort ansahen. Obwohl es so viel zu sehen ja eh nicht gab, die Ladung Kiwis war noch voll im Raum, nur zum Riechen gab's was: Schwerölgeruch vom Feinsten. Dazu brauchte man keine große Hundenase zu haben. Es war ein sensorisch klarer Fall. Aber, verdammt noch eins und zugenäht! Woher kam es denn nun bloß?

Der Chief Mate, der noch am Vortag unten gewesen war, hatte nichts gerochen, okay, das wollte nicht unbedingt was bedeuten, denn der war bekanntlich unser Schwerstraucher, aber den Gestank nun hätte auch er riechen müssen, *wenn* der Geruch denn schon vorgestern dort gewesen wäre! War er aber offensichtlich nicht! Also die Bücher und den Chief zu Rate gezogen: Was wurde wann und wohin gepumpt? Wir wurden vage fündig: Eine geringe Menge Schweröl war in der letzten Nacht umgepumpt worden, um Platz für den hier neu zu bunkerndem Stoff zu machen. Das war in Tank Zwei, der partiell unter Luke Drei lag. Dann waren da noch Tank Drei und der Tank Vier, die ebenfalls unter dieser Luke lagen. Und

alles natürlich doppelt: steuerbord- und backbordseitig symmetrisch angeordnet.

Tja, welcher Bembel darf's denn sein? Und wie, um Gottes Willen, sollte dort eine Leckage aus dem Nichts auftreten? Das waren Fragen, die uns zu großen Rätselratern werden ließen. Gut nur, dass wir, ich und der Inspektor mit in der Werft gewesen waren und wir noch genau wussten, was dort diesbezüglich gemacht worden war! Unsere Vermutungen blieben aber schlicht mutmaßlich, solange noch Ladung im Raum war. Der Vorschlag der Besichtigter wurde akzeptiert, die Ladung noch über Nacht im Raum zu belassen und sie für diese Nacht und dem Folgetag mit Ozon zu begasen. Zur Erinnerung: Ozon war der dreiatomige Sauerstoff, dessen drittes Atom sich schnell an andere Stoffe band und die selbigen damit veränderte und dadurch die Luft verbesserte.

Derweil ging bei uns das andere, *normale* Reparaturgeschehen weiter. Am nächsten Tag erforderte dieser spezielle Umstand meine ganztägige Anwesenheit, denn ich konnte ungut von Bord, wenn wir mittelschwere Probleme anzuliegen hatten. Der Ladungsempfänger, der persönlich erschien und nicht gerade einer der glücklichsten in unserer Runde war, machte uns allen sehr klar, dass, wenn wir die Ursache unseres Öl-Problems nicht fänden und beseitigen würden, das Schiff von zukünftigen Kiwi-Fahrten ausgenommen werden würde! Das wiederum würde ein herber Schlag gegen den Charterer bedeuten und damit schließlich auch gegen den Reeder. Nach dem Motto: Mit deinen undichten Schiffen können wir nur eingeschränkt operieren, obwohl die Charterparty sagt: weltweit und für alle Ladungen und Temperaturen und all so'n Tüchls! Aus diesem Grund könnten die dann die Charrate, also die Miete für das Schiff, reduzieren. Das Objekt war nicht zum vertragsgemäßen Gebrauch zu verwenden ...

Der Entscheidung mit dem Ozon stimmten wir, mehr notgedrungen, zu. Was anderes blieb uns schon übrig? Für mich blieb in der Zwischenzeit übrig, Papiere zu sammeln, Unterlagen bereitzuhalten,

Dokumente zu kopieren und Satzsätze aufzusetzen. Alles Arbeiten aus dem Schrankfach meiner Lieblingsjobs ...

Nachdem tags darauf die ozonisierte Luke mit Frischluft gereinigt worden war, wurde die Ladung dieses Decks in bewährter Manier in vierzehn bereitgestellte Reefer-Container gelöscht, damit sie im Lagerschuppen die andere, *gute* Ladung nicht kontaminierte. In diesen Containern wurden spezielle Zusätze gefahren und man wollte die kontaminierte Ladung noch bis zu zwei Tage unter diesen Bedingungen unter Beobachtung halten, ehe die Laboratorien ihr Pro oder Contra abgeben würden.

Wir fingen derweil mit der Suche nach der Ursache an, nachdem die Luke nun frei von der Ladung war.

Voriges Jahr war eine gebrochene Entlüftungsleitung ursächlich gewesen, die vom Tank durch alle Ladedecks bis zum Hauptdeck durchgeführt war. Die war damals von einem Gabelstapler, der das Rohr mal eben so getoucht hatte, beschädigt worden und beim nächsten Mal bunkern konnte dann Öl in den Laderaum eindringen.

Alle diese Rohre, die mit den Schweröltanks verbunden waren und durch die Laderäume führten, wurden daraufhin in der Werft voriges Jahr ausnahmslos aufgenommen, also die Isolation geöffnet, um sie augenscheinlich zu beäugen und die Materialstärken zu messen. Die schlechten und dünnen wurden durch neue Rohre ersetzt. Nach fünfzehn Jahren ununterbrochenen Dienst würde man ja wohl durchaus mal mit Rost rechnen dürfen, nicht? Der Witz war nun, dass von unserer Seite in der letzten Werft alles Menschenmögliche getan wurde, um solche netten Überraschungen künftig auszuschließen! Und nun wieder sowas. Ausgerechnet wieder hier in Zeebrugge und wiederholt mit Kiwis! Das ließ unsere Hamburger Flotte in keinem guten Licht zurück! Es machte einen sehr wuschig im Kopf und war Ursache für einige schlaflose Nächte.

Eher zufällig traf ich eines Nachmittags den Bootsmann zum Smoketime, von dem ich wusste, dass er ebenfalls gerade mit der

Suche im Laderaum beschäftigt war. Fast aus Jux und Dallerei, ohne wirklich eine ernsthafte Antwort zu erwarten, fragte ich, ob sie denn man nun endlich was gefunden hätten? Aus Jux nur deshalb, weil mich anderenfalls sicherlich der Chief Mate sofort informiert hätte! Jo, sagte der Bootsmann, sie hätte das Öl gefunden! Ich fiel fast um vor Schreck!

„Ihr ... ihr ... habt Öl gefunden?“ fragte ich stotternd nochmal ganz entgeistert nach. Der Bootsmann bestätigte mir das sehr ernsthaft. Auf der Stelle drehte ich mich um und war unterwegs zum Chief Mate, um mir den vorzuknöpfen! Verdammter Bastard, elender! Ich traf ihn in der O-Messe, wo er sich gerade seelenruhig einen Kaffee einschenkte.

„Und“, fragte ich ihn gespielt gleichgültig und gezwungen ruhig, „Und, habt ihr was gefunden?“ – „Ach so“, nickte er mir zu, „ja, da war Öl im Laderaum.“ Nun konnte ich mich nicht mehr halten, immer noch innerlich beherrscht, presste ich meine Wut heraus, was er sich denn einbildete, ob er nicht wüsste, welch eminente Bedeutung das hätte, ob ich denn hier nur mit Idioten zu tun hätte und ob er sie noch alle im Schrank hätte, die Tassen, meine ich? Er wusste gar nicht, was ich wollte, da er mit seinem kleinen Spatzengehirn die Sache gar nicht voll erfasst hatte, wie es mir schien. Ich klärte ihn auf, dass das unter Umständen einen möglichen Millionenschaden klären würde. Und unsere Liegezeit betreffen könnte, und dass alles, was da auch nur den Hauch des Ungewöhnlichen haben könnte oder auch nur den *Anschein* eines Hauches hätte, mir und keinem anderen – und sofort, und sofort hieße in diesem Falle auch wirklich *sofort!* – mitzuteilen sei! Ob ich mich klar ausgedrückt hätte? Mit einem geflüsterten „Yes“ schlich er von hinnen.

Also, hatte man Töne? Ich zog mich sofort um und machte mich auf die Socken in die Luke. Meiner Anweisung folgend hatten die Jungs mit einer Lochkreissäge Löcher in die Bodenplatten gebohrt, um die Tankdecke zu checken. Aber diese Löcher waren an allen Stellen trocken und zeigten keinerlei Spuren von Öl. Dann wurden

alle Ecken aufgenommen, wo zuletzt in der Werft geschweißt worden war.

Da! Dort stand sichtbar schwarz-glänzend die fette Brühe! Schweröl, keine Frage. Mutmaßlich von den Rohren oder von einem Riss in der Tankdecke herrührend.

Also wurden von dort beginnend die Grätings aufgenommen und darunter die Isolation aufgeschnitten. Und je weiter wir schnitten, je größer wurde die betroffene Fläche. Immerhin hatten sich die vierzehn Zentimeter dicken Isolations-Schaumplatten unter der Laderaumwegerung gut mit Öl vollgesogen und *das alles* musste natürlich komplett raus. Ohne Wenn und Aber. Wir nahmen auf, bis wir ins Gesunde stießen. Und schließlich waren es sechzig (!) Quadratmeter, die wir geöffnet hatten. Darunter war Rost. Und Öl. Und viel öliges Rost als auch rostiges ..., nee, wäre ja Quatsch, Öl kann nicht rosten. Was also nun?

Wir mussten die Ursache finden! Die Besichtigter waren wieder leicht beeindruckt und bestätigten, dass alle Rohre erneuert waren und dass wegen Korrosion nichts zu bemängeln sei. Erstmal. Mechanisch und chemisch reinigten unsere Jungs die aufgenommenen Flächen und waren schon am nächsten Tag soweit, dass sie auf allen vieren auf der Fläche herumkrochen und verzweifelt nach Rissen suchten. Schließlich wurden die Lüfterköpfe abgenommen und alle bis auf einen einzigen dichtgesetzt. Durch diesen leiteten wir kontrolliert Luft ein und setzten den Tank unter Druck. Und bäugten das Manometer, das auf einem anderen Stutzen angeschraubt worden war. Leider hatten wir kein dafür geeignetes Manometer zur Hand, sondern nur eines, dessen Anzeige mit der Maßeinheit „Pascal“ arbeitete. Bei 0,003 Pascal stoppten wir das Aufblasen des Tanks. Die Gefahr bestand, dass bei zu viel Druck der Tank wirklich kaputtgehen konnte, und wir wollten doch nur Schäden *finden*, nicht welche verursachen! So kam es, dass wir ergebnislos alle Schweißnähte der Tankdecke in der Luke mit Seifenlauge und Pinsel abpinselten – und nichts fanden! Das machten wir mit allen drei Tanks,

die sich hier unter der kontaminierten Fläche trafen. Eine ziemlich zeitfressende Prozedur. Doch fanden wir nirgends auch nur einen Hauch einer Ursache.

Am nächsten Tag kam der Inspektor morgens zum Frühstück und meinte, er hätte nochmal nachgerechnet, wir hätten zu wenig Druck im Tank gehabt! Unsere Umrechnung wäre falsch gewesen. Wir müssten bis 0,3 Pascal drücken. Genau das taten wir an diesem Tag nochmal, nun mit mehr Kawumm dahinter und siehe! Wir wurden fündig! Gleich zweimal blubberten die Blasen an Schweißnähten der neu eingeschweißten Rohre! Uns fiel bei allem Unglück ein Stein vom Herzen! Endlich konnten wir die Ursache präsentieren! Und hatten nun die Möglichkeit, den Schaden sofort zu beheben. Letzteres wog bald noch mehr. Schnell wurde der betreffende Tank geöffnet, belüftet und gasfrei gemacht, ein Besichtiger stellte uns ein diesbezügliches Gasfrei-Attest aus und die Worker, die ohnehin im Kessel zu tun hatten, kriegten die beiden Schweißnähte auch noch aufs Auge gedrückt. Anschließend noch eine Druckprobe und die Sache war geritzt! Dicht!

Nun blieben *nur* die Isolationsarbeiten übrig. Damit tat sich unser nächstes Problem auf, denn die Isolationsplatten waren nicht vom Lager abrufbar, sondern wurden nur auf Anforderung her- und bereitgestellt. Nicht vor zwei Wochen lieferbar. Und nun kommst du! Tja, es wurde zwar noch verhandelt, ob und in welcher Weise dieses Problem zu lösen sei, aber letztlich einigten sich die Parteien, dass wir die Leerreise nach Ecuador dazu nutzen würden, um die Fläche komplett zu entrostern, zu reinigen und uns die Platten spätestens in Panama zukommen zu lassen, um die letzten Arbeiten dann bis Ecuador zu beenden.

Es war fraglich, ob wir das wuppen könnten. Mit dieser polytechnisch vorgebildeten Crew von den Inseln, für die ein Stechbeitel auch fürs Schrauben entsprechender Schlitzschrauben geradezu das geeignete Werkzeug zu sein schien. Ich meinte, ihre Fertigkeiten waren nicht so exzellent, als dass man ihnen diese, nun ja, doch

anspruchsvollere Aufgabe, nicht wahr, mal eben so ad-hoc übertragen könnte. Da musste man sich schon mal die Nasen genauer ansehen und abschätzen, ob die an der Spitze mit unserem gutmütigen, aber technisch leider schwach behauenen Chief Mate glücklich zu Rande kämen. Ich war ja auch noch da, natürlich. Wollte damit nicht sagen, dass ich das alles konnte, aber immerhin hatte ich die ganze Sauerei schon einmal durch und wusste wenigstens, wie die Profis das gehändelt hatten, die vergangenes Jahr hier eingeflogen wurden, um die Arbeiten der Isolation zu beaufsichtigen. Also gut. Wir wollten es wie vorgeschlagen machen und würden heimlich, wenn's niemand sah, ein bisschen beten, dass alles passte und alle fein arbeiteten.

Mittlerweile fuhren meine Frau und ich nahezu jeden Tag mit unserem Wagen in der Gegend rum. Besuchten einige Male das wunderschöne Brügge, auch Oostende und die nähere Umgebung. Zu dieser Zeit liefen international beachtete Sandskulpturen-Festivals in diesen Orten. Meine Frau lernte erstmalig mit Genuss Muscheln zu essen, die hier in jedem Restaurant angeboten wurden. Das musste man den Belgiern schon lassen, Muscheln waren ein außerordentlich feines Abendbrot. Je nachdem, wie die Dinger zubereitet waren, ob in Wein oder Knoblauch, im Gemüse- oder Sahnesud oder eben in anderen Variationen: Immer eine einfache und sehr schmackhafte Speise, eigentlich ja ein Arme-Leute-Essen, was sich nun allerdings wohl den Rang eines Nationalgerichts erworben hatte. Als gewisse Abrundung empfahl sich immer wieder eins der außerordentlich kräftigen Hopfensäfte belgischer Braukunst. Mit dem Alkoholgehalt von bis zu fünfzehn Volumenprozent alles andere als ‚nur‘ ein Bierchen! Da musste man in der Tat aufpassen, dass man zur rechten Zeit innehielt, sonst Taxi! Und natürlich die typischste aller belgischen *Speisen*: Konfekt und Nougat und all das Schokozeug. Diese Läden schienen sich mit den Klöppelspitzenläden gegenseitig den Rang ablaufen zu wollen. So viele gabs davon. Na ja, und die Touristen kauften natürlich auch wie verrückt. Alles *handgeklöppelt* – natür-

lich! Bloß der Ort der Klöppelei stand nicht drauf: China. Denn die richtigen belgischen Stücke hätte man auch heute kaum so eben mal bezahlen können, die waren richtig teuer! Ebenbürtige chinesische Knüpfereien dagegen, die den Originalen fürs Laienauge glichen wie ein Ei dem anderen, waren sehr erschwinglich. Es war gerade hohe Touristenzeit und wir dallerten genüsslich ein ums andere Mal durch diese herrliche alte Stadt. Machten eine Bootstour durch die Kanäle und waren immer wieder verzückt von den alten, schön erhaltenen Gebäuden. Diese Stadt war im Weltkrieg nicht zu Schaden gekommen. Davon profitieren sie heute doppelt und dreifach. Man mag gar nicht daran denken: Dresden, Berlin, Hamburg, Rostock ... all die Städte mit ihrer einzigartigen Architektur. Alle hätten heute genauso gut erhalten sein können ... Was da alles an Substanz und Kunst unwiederbringlich verloren gegangen war – es schmerzt immer noch und hört nie auf!

Das Auslaufen verzögerte sich erst um Stunden, dann um einen Tag und schließlich um ganze zwei Tage und wurde final für den 31. August festgesetzt. Am letzten Morgen verabschiedete ich mich herzlich von meinem *festen Hafennädel*, die nun verbleibenden Wochen der Trennung waren leicht überschaubar und Urlaub immer öfter Thema des Kopfkinos.

Nun konnte wieder eine schöne Seefahrt beginnen! Elf Tage sommerlichen Seetrails stand uns bevor. Diesmal komplett leer. Lediglich zehn Container stapelten sich an Deck, allerdings auch nur mit Luft gefüllt. Nun war der alte Chief von Bord und seinen Platz hatte ein russischer Genosse eingenommen. Wir waren noch drei Deutsche: mit mir bildeten der Elektriker und ein Azubi die ‚deutsche Seilschaft‘. Tatsächlich fuhren wir mit spätsommerlichen günstigen Winden quer durch die nordwestlichen Azoren nach Panama. Corvo hüllte sich leider in eindrucksvolle Wolkenbilder, die den finalen Fotoschuss fast verhinderten. Aber zumindest hatte der Elektriker Handyempfang und konnte übers Internet sogar seine

Post herunterladen. Das Wetter war goldig und der Jahreszeit entsprechend. Nur zwei Tage vor den Kleinen Antillen, dem Inselring, der die Karibik nach Osten umschließt, wurden wir wieder von einer unangenehmen achterlichen Dünung gepackt und schraubten uns zur Mona-Passage.

Um das eklige Überholen des Schiffes zu mindern, setzte ich den Kurs etwas südlicher ab und wir steuerten dieses Mal die Sombbrero-Passage an. Sie wurde nicht so oft in Richtung West in dieser Jahreszeit genutzt. So passierten wir die Insel Sombbrero als Namensspenderin dieser Passage zu Mittag und waren nun wieder in der Karibik. Eine tropische Depression südlich von uns, auf dem Weg ihres Vorgängers, wurde von uns schon sehr früh und sehr argwöhnisch auf den Wetterkarten beäugt. Von ihr stammte auch schon immer mal die Dünung, die begonnen hatte, uns etwas zu schaffen zu machen. Denn wir waren ja leer, nur mit etwas Ballastwasser im Bauch. Jetzt kreuzten sich unsere Kurse. Wenn die tropische Depression so kursstabil blieb und wir unseren Speed ebenso beibehielten, würden wir vor dem Sturm in einer Distanz von etwa achtzig Seemeilen kreuzen.

Tja. Wenn ... Und wenn nicht? Wenn der Windsack schneller würde? Wenn er seine Bahn nicht beibehielte? Alles Fragen, die man aus dem Bauch heraus klären musste. Könnte so, könnte aber auch ganz anders. Man konnte sich gerade im Wettergeschehen nur auf eine Größe verlassen: Das war die der Ungewissheit, allerdings bei *dieser* Größe mit tausendprozentiger Wahrscheinlichkeit! Und natürlich auf unsere eigenen Parameter. Die waren ja stabil, erkennbar und nur in gewissem Rahmen beeinflussbar. Also eine Rechnung mit mindestens zwei Unbekannten. Ich rechnete und grübelte, was am besten zu tun sei. Uns wurde die Entscheidung des Ratens schnell abgenommen, als wir die Definition der Hurrikanbehörde erfuhren, die aus einer „Tropical Depression Three“ erstmal den TS, also den tropischen Sturm „Charly“ machten, der sich dann in nur wenigen Tagen zum Hurrikan „Charly“ mauserte, der nur etwas später als

einer der Jahrhundertstürme mit über einhundertachtzig Stundenkilometer über Kuba und Florida hinwegrasen würde. Tja, wat nu?

Ich konnte auf wirkliche Hilfe von meinen navigatorischen Kollegen nicht hoffen. Die grinnten mich schüchtern an und zuckten nur die Schultern, als ich sie darüber befragte, wie sie angesichts unserer Lage entscheiden würden. Natürlich hatten die Jungs mehr oder minder das Theoretische ebenso gehabt wie ich selbst, aber nie hatte sie einer sowas gefragt, wie ich es gerade tat. Na, ich hatte es erwartet und es war auch von mir eher rhetorisch gemeint. Also alles wieder gegeneinander abwägen. Das alte Spiel: was wäre, wenn ... Ich entschied mich dazu, unseren Speed noch weiter aufzuziegeln, um in noch größerer Distanz *vor ihm* seinen mutmaßlichen Track zu kreuzen. Da wir unser ETA für Panama auf den 12. September um 0700 Uhr festgelegt hatten und wir andererseits viel Zeit hatten, waren wir bislang die ganze Zeit nur mit ökonomischem Speed gefahren. Das war die Geschwindigkeit, bei der mit minimalem Verbrauch die beste Geschwindigkeit gefahren wurde, ohne die Hauptmaschine zum Beispiel über lange Zeit untertourig zu betreiben und damit zu gefährden.

Natürlich hätten wir auch gefahrlos mit „Voraus Langsam“ über Tage fahren können, was wollte man denn schon anderes bei Unwetter machen, wenn es über viele Tage anhielt, aber diese sogenannten Teillastfahrten belasteten die Hauptmaschine mehr als ihr gut tat. Wenn es anging, dann wollte ich schon unser Maschinchen vor Ungemach schützen, wenn's nicht pressierte. Also hatte ich noch gute fünfzehn Umdrehungen mehr in Reserve, die uns von gegenwärtigen siebzehn Knoten auf knappe zwanzig Knoten pushen würden. Das machte also am Tag locker mal sechzig Meilen mehr, die wir uns schneller, in diesem Falle weiter von diesem Tief entfernen. Und wenn es uns erwischen würde, dann müssten wir eben nach Süden abdrehen. Unser Worst-Case-Scenario sozusagen. Ich überlegte auch, es kurzfristig auf der Rückseite zu umfahren, aber gab das zugunsten der ersten Variante auf.

Alle Bereiche des Schiffes waren überprüft, vorbereitet und die Crew vorgewarnt worden: Am Nachmittag des nächsten Tages könnte es ungemütlich werden! Das hieß für meine Jungs, alles gut zu laschen und festzutüttern. Wider Erwarten blieb es aber doch ruhig, ja, es beruhigte sich sogar noch! Was war denn da passiert? Am frühen Abend klärte sich das auf: Wir hatten zwar eine gute Strecke hinter uns gelassen, aber den Hauptteil trug „Charly“, denn der hatte sich nämlich nicht an die vorausberechnete Bahn gehalten (sic!), sondern war schon etwas eher nördlicher abgezogen! Und wären wir hinter ihm rumgegangen, dann säßen wir genau jetzt ganz schön in der Patsche! So aber lagen fast einhundertzwanzig Meilen zwischen uns. Das gab uns Sicherheit! Wir konnten die Drehzahl wieder runterschrauben. Ufff! So doof konnte man gar nicht denken! Mit den Biestern war nicht zu spaßen, weil wir ja auch leer wie eine Schweinsblase auf dem Wasser treiben würden. Nicht auszudenken, das! Dieses Abenteuer war also überstanden, beziehungsweise der Kelch war an uns vorübergegangen. So erreichten wir am 12. morgens gegen 0700 Uhr die Reede von Cristobal, wo wir schön dicht an der Einfahrt mit unserem Backbord-Eisen sicher zu liegen kamen.

Schon am Nachmittag kam ein Versorgungsboot zu uns und brachte sechs Paletten Ausrüstung. Darunter auch die vordringlichst erwarteten Iso-Schaumplatten. Noch am gleichen Tag wurde in der Luke losgelegt. Ich gab den Vortänzer und zeigte den Leuten, wie das Zeug zu verarbeiten war und worauf wir zu achten hatten. Eine Schweinearbeit, denn im Laderaum stand die Luft. Da wir die Luke wegen Licht und Versorgung geöffnet hielten, konnten nur unsere Frischlüfter eingesetzt werden, Kühlung wäre nur kurz gelaufen und dann vereist, da die Außenluft gute 35°C hatte, von der Luftfeuchte mal besser ganz zu schweigen. Und in Strömen flossen körpereigene Säfte.

Jedoch zeigte sich die Reederei dahingehend *erkennlich*, indem sie zwei Schachteln Softdrinks spendierte. Schon richtig, das machte

nicht die Reederei, sondern ich, aber „Lamberts & Büttner“ löhnte das. Das wenigstens war es ihr wert. Man hatte mich aber weder hier noch irgendwann sonst hochnotpeinlich befragt oder gemosert, solche Aktionen waren also immer gnädig toleriert worden. Es waren halt *außergewöhnliche* Arbeiten, und da sollte man auf die wenigen Extraausgaben großzügig hinwegsehen können, das waren Peanuts, Kollateralschäden quasi. Fremdfirmen würden das Hundertfache gekostet haben. Und ob die das überhaupt in dieser Qualität geschafft hätten, wäre auch noch fraglich!

Eigentlich wollten, ja mussten wir aber auf die Innenreede! Das zum einen deshalb, um unsere Kräne noch einmal nachjustieren zu können, und zum anderen, um den Radar-Service-Mann sicheren Fußes an Bord zu kriegen. Denn der kam hier nicht auf Reede weil seine Versicherung angeblich das Risiko nicht trug, falls was passieren sollte, wenn er die Lotsenleiter hochkletterte und dabei ungeschickt ins Wasser fiel. Sissi-Boy, der! Die Kraneinstellungen mussten aber zwingend vorgenommen werden, weil dazu die Kranhaken in die Extremlagen gefahren werden mussten, also bei maximaler Top- und Tieflage des Auslegers. Das würde hier draußen auf Reede doch eine unkalkulierbare Gefahr in sich bergen, weil sich unser Boot in der leichten Dünung nämlich doch zu stark bewegte. Schnell wäre so ein tonnenschwerer Haken ins Schwingen gekommen und keine Leine, an dessen anderem Ende einige unserer Crew hingen, konnte ihn davon abhalten! Das musste man ja auch sehen. Unkalkulierbares Risiko! Also auf zur Innenreede.

Der erste Tag verging mit dem leeren Versprechen, dass am nächsten Morgen verholt werden sollte. Auch der Folgetag verging mit einem ähnlichen Versprecher. Am dritten Reedetag war ich schon richtig sauer und machte meinem Ärger am UKW Luft. Daraufhin tat sich was. Eine Stunde später empfangen wir die Order vom Kanal, den Anker zu hieven und zur Innenreede zu verholen. Na, warum denn nicht gleich so?

Nun konnte ich auch den Landgang organisieren. Es meldeten sich sieben Freiwillige, mich eingeschlossen, die hier ihren Fuß an Land setzen wollten. Panama war ja immer noch Tax-Free-Zone und so hofften alle, hier etwas günstiger einkaufen zu können. 1974 war ich hier das erste Mal an Land. Damals ein richtig großes Abenteuer mit sehr wenig Geld in der Tasche, von dem man danach noch lange erzählen konnte und den Neid der Freunde zu Hause herausforderte. Heute sah das bezüglich der Finanzen doch etwas besser aus. Obwohl die Zeit scheinbar ohne Spuren zu hinterlassen an den Gebäuden und Zuständen vorübergegangen war, alles sah so aus, wie ich es noch in der Erinnerung hatte.

Auf dem zwanzigminütigen Fußweg zur einzigen samstäglich geöffneten Shopping-Mall konnte man immer noch all das sehen, was auch schon vor dreißig Jahren hier zu sehen war: Herumliegender Unrat, Elend und Armut, dicke Stränge freiliegender Elektroleitungen zwischen den Häusern und das überall sichtbar zuschlagende feuchte Klima, das an den Gebäuden in Form von abbröckelndem Putz, abblättrender Farbe und grotesken Wasserflecken allenthalben Zeugnis ablegte. Nirgends sahen wir ein neues oder wenigstens gut erhaltendes Haus auf unserem Weg. Aber, das musste man auch in Rechnung stellen, unser Weg führte uns *nicht* durch das Viertel der sogenannten Upperclass. Das hier war richtig Low-Budget. Zu fotografieren traute ich mich gar nicht. Zu viel Armut und misstrauische Blicke der wenigen Einheimischen begleiteten unseren Weg. In der Shopping Mall nichts, was diesem Namen überhaupt entsprach, allenthalben billiger Tand und Standard und eigentlich nicht die Bohne eines Ausflugs wert. Zollfreie Waren wurden nur wochentags und in einem speziellen, mit einem dichten Stacheldrahtverhau und hohen Mauern gesicherten Betonkomplex angeboten. Für Hein Seemann aber immerhin mal ein etwas anderes ‚Augenfutter‘ und für eine kurze Zeit runter und weg vom Schiffsstahl. Drei Stunden später versammelten wir uns wieder am Anlegesteg, wo die Launcha wartete und uns zum Schiff zurückbrachte.

Am Folgetag sollten wir wirklich den Transit starten. Vorher wurden noch die beiden Absteiger abgeholt. Sie verbrachten ihre letzte Nacht im Hotel. Ihr Flug ging via Miami nach Frankfurt. Mit einer nicht unerheblichen Neuerung: Das Gepäck wurde neuerdings *nicht* mehr *durchgecheckt*! Aus Sicherheitsgründen! Man musste also in den USA erneut einchecken, wenn man dort umzusteigen hatte. Was nicht ein ärgerlicher Umstand! Vor allem: Wenn die Amis nicht ganz *dicht* waren, und das kam so selten ja nun nicht vor, dann lief man Gefahr, dass man all seine Sachen dort nochmals auskramen und vorzeigen musste, denn Germany war erklärterweise *one of the bad guys!*

Ich war wieder allein. Der einzige Trutzdeutsche, der hier die Stellung hielt. Wie's mir damit ging? Dazu kam mir ein Gleichnis in den Sinn. Nur um zu beschreiben, wie's mir nun ging.

Kindheit. In meiner Erinnerung war ich auf einem Spielplatz, man hatte mit all den anderen aus der Nachbarschaft gespielt. Was auch immer die Spiele damals waren: Völkerball, „Wer-hat-Angst-vorm-schwarzen-Mann?“, „Herr-Fischer-Herr-Fischer-wie-tief-ist-das-Wasser?“ oder auch simpler: Greifen oder Verstecken. Ha, noch so'n Spiel fiel mir ein: „Lange Nase“, das war auch nicht schlecht zu zweit. Egal, nur: Es musste ein geselliges Spiel sein, wo alle mitspielen konnten. Viele Kinder, mit denen man gerade noch Spaß gehabt hatte, darüber auch gerne die Zeit vergessen. Langsam wurde es dunkel, der Erste wurde zum Abendbrot nach Hause gerufen, seine Mutter rief ihn vom Balkon aus heim. Ein anderer ging von allein, der hatte vielleicht schon sogar eine Uhr? Der Nächste hatte ohne den und den auch keine Lust mehr und ging ebenso. So kam es, dass man irgendwann und reichlich plötzlich allein war. Allein auf dem Spielplatz. Und eigentlich hätte man ja noch Lust zum Spielen, aber alleine machte das überhaupt keinen Spaß und es wurde einem überdeutlich klar, dieser Tag war unwiederbringlich vorbei. Man würde seine Kumpels erst am nächsten Tag wiedersehen. Alle Spiele,

die man kannte, waren nun sinnlos geworden und auch die Spielplatzgeräte waren in der Dunkelheit nur noch Monster und luden nicht mehr ein zum Spielen ... Schniefend den Rotz hochziehend trollte man sich nun auch nach Hause, was anderes sollte man schon machen? Zusammen mit den anderen war das doch so schön gewesen! So ungefähr kam ich mir hier nun vor. ... in kurzen Hosen, besser wären noch Lederhosen, und man verspürte langsam ein Frösteln an den Beine hochzukrabbeln ... Man sollte nun langsam mal nach Hause gehen, auch wenn man es eigentlich noch gar nicht gewollt hätte ...

Jetzt und hier gewöhnte man sich dann aber schneller an die Situation, als man es noch kurz zuvor geahnt hätte! Zu viele der kleinen und größeren Probleme standen auf der Matte und erforderten nun einfach meine Geistesgegenwart! Und entsprechende Entscheidungen. Weil sonst vielleicht doch was in die Grütze gehen könnte, für das ich zu unterschreiben hätte! Dieser Druck nahm mir schnell die nostalgischen Gedanken an Einsamkeit und Selbstmitleid.

Nach der Kanalpassage wieder so ein herrliches Beispiel, was eigentlich besser in jede frühabendliche Seifenoper gepasst hätte, hier allerdings ohne Lachereinspielung. Ich saß am Mittagstisch und fragte den Steward, was es denn so zum Nachtschiff gäbe, denn wo sonst die Schale mit Früchten stand oder Kompott in Linie aufgereiht war, gähnte hier nun gerade eine erschreckende Leere. Wohl wissend, dass wir gar kein Eis mehr hatten, juxte ich so rum und fragte scherzhaft, ob's denn heute Eis gäbe, wäre es doch Donnerstag? „Nein“, erwiderte er mir ehrlich und todernst. „Es gäbe stattdessen Früchte, aber Früchte wären auch gerade aus!“

Und? War das nich 'n Brüller? Völlig überzeugt von der Richtigkeit seiner korrekten Antwort. Aber wirklich nachgedacht wurde nicht. Wenn wir auch hunderte Konserven mit Nachtschiffersatz in der Last hatten, sowas schoss ihnen nicht ein! Denn: Vorher hatten wir – solange frisches Zeug da war – immer nur Frischobst gehabt. Ausnahmen waren Donnerstag und Sonntag, die mit einer *regelmäßi-*

gen Penetranz mit Eis zum Nachtsch aufwarteten, und natürlich der Samstag, der traditionell mit Pudding *behaftet* war. Zwischendurch mal Pudding? Nee, war doch nicht Samstag, oder? Tja, so weit fiel der Groschen schon lange nicht in den Brunnen und gebrach sich, wenn er denn fiel. Tja, und wenn man da nicht hin und wieder ordnend eingriff, ginge das alles so peu à peu den Bach runter.

Das war gerade so typisch: Gab es irgendeine Sorte guten Schnittkäses zum Abend, der wie nix gut wegging, weil er allen gut schmeckte, dann gab's den nicht nur heute, nicht nur morgen und schon gar nicht nur übermorgen, sondern andauernd, bis eben das *allerallerletzte* Stück des Bestandes aufgebraucht war! Nicht eher! *Jeden* Tag! Wir sprechen hier von kleinen Wagenrädern! Das konnte also dauern, bis so ein Rad aufgebraucht war! Und dann aber: Ganz *plötzlich!* Ganz *unverhofft* und zu allem Entsetzen: ein *neuer* Käse aus der Last! Den wir seit Monaten noch nie gesehen hatten, von dessen Vorhandensein manchmal nicht mal Koch oder Steward wussten, wenn sie auf so ein ‚neues‘ Teil bei einer Inventur stießen! Wenn man dann nachfragte, stellte sich heraus, dass der schon seit vielen Monaten an Bord war ... wurde aber erst angeschnitten, weil der andere ‚aus‘ war!

Mein Steward wollte übrigens mal richtiggehend Nautiker werden! Hatte ich das schon berichtet? Da hatte man, und ich preise den Herrn im Himmel, dass er in seinem unergründlich weisen Ratsschluss dieses so werden ließ, zu guter Letzt dankenswerterweise entdeckt, dass der Typ farbenblind war! Da konnte er zwar nichts für, aber war es nicht schön, wie es der Herr fützte? Man stellte sich diesen Menschen als Nautiker vor! Da reichte es noch nicht mal zum Steward! Und ein solcher musste wahrhaftig wenig im Kopf behalten! Nee, nee, das war schon alles ein kleiner Unfall hier.

Natürlich könnte man meinen, der Blaubeer, der hatte aber Pech, aber es waren doch sicherlich nur einzelne Fälle, die sich hier eher zufällig trafen und häuften. Wenn man weiter meinte, das wäre nur eine Ausnahme gewesen, und der olle Kaftain übertrieb sowieso

wieder maßlos, dann sei dem werten Leser gesagt: Es gab sie, die Ausnahmen! Dort wie hier, Deutsche wie Filipinos waren nicht vollkommen. Mich eingeschlossen. Aber was ich hier kennenlernen musste, sagte mir eindeutig: Bodensatz. Wenige, sehr spärlich gesäte Ausnahmen. Musste man lange nach rennen, eh' man einen traf, wo die Saat aufgegangen war und der auch noch hier geblieben war und nicht längst schon dorthin, wo mit mehr Knete Leute eingekauft wurden!

Ich hatte gerade den zweiten Mate, den ich noch von früher kannte und eigentlich doch als einen recht Guten einschätzte, von der Brücke geschickt, weil die Miene des Automatikbleistifts ersetzt werden musste. Und ich drückte ihm meinen Master-Schlüssel in die Hand. Kam er nach kurzem wieder: hätte nix gefunden. Fragte ich ihn, wo er denn gesucht hätte, denn ich wusste, dass wir Mienen im Store hatten. Na, in Ihrer Kammer, war die Antwort. Für Uneingeweihte: Es gab auf allen Schiffen einen Store, der hieß ‚Office store‘ oder noch englischer *Stationery*. Auf allen Schiffen! Und dieser Mensch war mit mir schon seit April hier! Wir hatten nun August, nur schlappe vier Monate lang waren wir also hier und der Sack wusste nicht, wo der Paperstore war, wo er hätte fündig werden müssen, wenn er nach Schreibutensilien oder Ähnlichem zu suchen hatte. Ging er nicht in die Kammer des Alten? Noch Fragen? – *Das* war ein *Offizier*, meine Herrschaften! Ob das der Schreibstore oder die nautischen Signale waren, deren Aufbewahrungsort meine Mates nicht kannten, es war ihnen schlicht und ergreifend sowas von egal. Das Schöne war: Es kümmerte sie auch keineswegs, etwas *nicht* zu wissen, solange daran niemand Anstoß nahm, war ihre Welt so schön ruhig und völlig in Ordnung! Die würden mal nicht an einem Herzinfarkt sterben, *die nicht!* Ich könnte noch einige Beispiele anführen, die allgegenwärtig waren und ich nicht erst suchen müsste! So paarte sich der Mut der Ahnungslosen mit dem Ehrgeiz des Unwissenden. Und wenn man da nicht als Regulator eingriff, dann ginge das, jeden Tag ein klitzekleines Stückchen mehr, weiter den

Bach runter. Und alle wunderten sich: Ging doch bisher ganz gut! Ja, Glück musste man schon etwas haben. So stand ich also sehr alleine und verlassen auf meinem Spielplatz ‚Schiff‘, nur die Hosen waren länger geworden und die Verantwortung groß.

Ein paar Monate später ...

... durfte ich wieder zurück auf mein Schiff, die „Hansa Victory“. Nach reichlichen drei Monaten Freizeit, die nicht nur erholsam waren, sondern auch angefüllt mit allerhandlei Ereignissen, über die zu schreiben es sich allein schon lohnen würde, war die freie Zeit nun abgelaufen und der Reeder schrie förmlich nach mir. Mein Reiseziel: Santo Domingo, Hauptstadt der Dominikanischen Republik, gemeinhin von taffen ‚All-inclusive-Urlaubern‘ aus Deutschland auch „Domrep“ benannt. Mein Flug ging wieder über Paris und ein Airbus der Airfrance spuckte mich an Leib und Seele unversehrt und wohlbehalten in der Hauptstadt Santo Domingo aus, wo mich eine satte Luftfeuchte gepaart mit einer hohen Temperatur empfingen. Aber der Blaubeer hatte natürlich mitgedacht: In kurzen Hosen und T-Shirt bestieg und verließ ich den Flieger - wie ein Touri.

Mittlerweile war die Nacht rabenschwarz hereingebrochen, es ging auf 2100 Uhr. Das Schiff kannte ich, den abzulösenden Alten kannte ich, die Häfen und die Route kannte ich. Also konnten wir die Übergabe ohne viel Federlesens innerhalb von ein paar Stunden über die Bühne bringen. Der alte Alte wurde kurz nach Mitternacht abgeholt und der neue Alte lief schon am frühen Morgen gen Süden nach Cartagena aus.

Nachdem ich in den Übergabepapieren die lobenden Worte meines Vorgängers über meine Mitstreiter gelesen hatte, verschaffte ich mir am nächsten Tag meinen eigenen ersten Eindruck.

Nur zwei Leute der alten Crew waren noch oder schon wieder da, das waren der Bootsmann und ein Matrose. Alle anderen waren neu zu beackerndes ‚Land‘, es waren dreiundzwanzig Leute. Diese hohe

Nummer war drei Kadetten geschuldet, die hier als Beinahe-Passagiere in der Welt der ‚harten Männer‘ einen Schnupperkurs belegten, der ihnen aufzeigen sollte, ob es denn *der* ersehnte Beruf sei, den es eventuell gälte, nach der Schule zu verwirklichen. Diese drei deutschen Schüler und eine deutsche Studentin, die kurz vor ihrem Abschluss in Warnemünde stand und uns als Reefertechnikerin während ihrer Semesterferien zur Seite stand, der deutsche Chief aus Zwickau und vier Russen, die die Positionen Chief Mate, dritter Mate, zweiter Ingenieur und Elektriker besetzt hielten, dann die philippinische Fraktion, die den Rest, darunter zweiter Mate, dritter Ingenieur, Koch und Steward bildeten, gehörten nun zur Crew. Also bunt und gewürfelt, wie’s den Herren in Hamburg gefallen haben mag.

Das Schiff selbst hatte während meiner Abwesenheit keine Veränderungen erfahren, alles war so, wie ich es von meinem letzten Hiersein, nun auch wieder gute drei Monate her, verlassen hatte. Die Zeitmaschine war stehengeblieben, außer, dass nicht alle meine Pflanzen diese Zeit lebend überstanden hatten. Da musste während des jetzigen Einsatzes noch etwas nachgearbeitet werden.

Am ersten Amtstag berief ich eine Versammlung ein, in deren Verlauf ich mich wieder mal vorstellte und der Crew meine Maxime erläuterte, damit jeder von vorn herein genau wusste, wie er mit mir gut fahren könne und was ich erwartete. Na, halt das übliche, wat man so sacht, wenn man sich einführte. Die Crew hing an meinen Lippen, als wenn ich die Offenbarung verkünden wollte, man verstand und nickte andächtig. Dann schlurfte ich über Deck und schaute mir den Zustand des Bleches an, das mir für die nächsten fünf Monate Heimstatt sein sollte. Das Boot stand nicht übel in Farbe. Konnte man nicht meckern. Hatten die Vorgänger gut arbeiten lassen, wenn ich auch das eine oder andere anders gemacht hätte. Aber so, nein, nicht schlecht. Überraschend gut sogar.

Mit den drei Schülern habe ich Tage später ein kleines Extrameeting abgehalten, um die organisatorische Linie in deren Ausbildung

etwas fester zu schnüren. Denn bisher, was ich so gerüchtemäßig gehört hatte, war eher nix gelaufen. Keiner fühlte sich verantwortlich für diese Grünhörner, und die hatten mit siebzehn Jahren natürlich auch keine Traute, dagegen zu intervenieren. Wir hatten einen kleinen Plan aufgestellt und die „Seemännische Ausbildung“ begonnen, damit sie außer der Romantik und den Träumen auch tatsächlich was mit nach Hause nehmen konnten, was sie dazu auch noch richtig im *wirklichen* Leben gebrauchen könnten: Knoten und Spleißen. Die Grundtugenden der Seefahrt. So wie Tausende Seeleute vor ihnen schon ihre Karriere begonnen hatten. Wie auch der Autor, der im zarten Alter von dreizehn Jahren die ersten Knoten vom Opa gezeigt bekam.

Die Erforschung der Besatzung zeigte mir dann ziemlich schnell, dass ich nun über einen übereifrigen Filipino als zweiten Nautikerleutnant verfügte, der allerdings wieder mal kaum Ahnung hatte, wo also *Vorsicht* das erste Wort der Wahl war. Auch der dritte Mate auf der Brücke ließ aufhören: Einst Funker auf russischen Schiffen sei er gewesen und als diese Anfang der 90er-Jahre wegen Modernisierung ausstarben, ich meinte die Funker, hatte er in hoher Not einen Lehrgang belegt, um nun endlich ein *richtiger* Seemann zu werden. Wurde so zum nautischen Leutnant geschlagen. Nicht ganz so schlecht, wie man glauben könnte, aber ohne Erfahrung und leider mit fehlendem Grundsatzwissen.

Dann der kyrillische Chief Mate, also wenn der mal nicht einen Zwilling in Deutschland hatte, der Fassbinder geheißen hatte! Aus dem großen ehemaligen Sowjetland. Er war sehr selbstständig, fast wollte ich ein ‚zu‘ vor dem ‚sehr‘ setzen. Gutmütig und in so manchen Belangen immer noch russisch-schwerfällig denkend, aber durchaus gut agierend, das konnte sich sehen lassen! Lediglich sein Englisch hätte etwas besser sein können. Immerhin verfügte er aber über ein solides Grundwissen, das er leider nur zurückhaltend weitergab oder anwendete. Einfach nur zu und zu gutmütig. Und das

konnte schon grundverkehrt sein bei unseren Mitstreitern von den philippinischen Eilanden.

Über meinen Chief Worte zu verlieren, hieße die gute Zusammenarbeit zu geißeln. Ein mit fast allen Wassern gewaschener Experte, der sehr genau wusste, wo Bartels seinen Most holte. Chemisch lagen wir dicht beieinander, so dass auch in der Freizeit gern und oft ein freundliches und gutmeinendes Wort geführt ward.

Seine Reefertechnikerin kannte ich noch von früher, als sie als Schiffsbetriebstechnikerassistentin auf anderen Schiffen mitfuhr. Nun also hatte sie ihr Studium fast beendet und würde wohl in einem Jahr bei diesem Reeder eine Festanstellung finden. Verdienstermaßen. Immerhin war das ja die offizielle Richtung, die unsere Reederei fuhr: Ausbildung weiblichen Personals. Dafür war sie berühmt, hatte sichtbare Schnitten in die Männerdomäne geschnitten. Mehr oder weniger erfolgreich. Unsere junge Frau nun war eine burschikose, energische, kleine Person, die sich die Butter nicht von der Stulle nehmen ließ. Gelegentlich spielten wir Tischtennis zusammen, auch sie hatte einige Kilo zu verlieren und ich stand dem in nichts nach. Leider. Eine Stunde Bewegung in unserem kleinen „Hobbyraum“, wo die Luft stand, ließ den Schweiß in Strömen fließen. Hoffte ja, dass es etwas bewirken würde, und wenn nicht so sehr das Gewicht, dann doch meinen Level im Tischtennis, obwohl wir hier mit der gekürzten Variante spielen: Die Platte war an allen Enden gekürzt, weil der Raum nicht mehr hergab. Immerhin verzeichnete ich nun doch schon wenigstens eine deutlich gebesserte Innenhand als noch zu Anfang.

Cartagena, Santa Marta, Turbo und zurück nach Antwerpen. In diesem Spiel war unser Schiff sozusagen einer von vier Spielsteinen, die von A nach B gezogen wurden. In Santa Marta gingen wir, das hieß der Chief, die Reefertechnikerin, und ich zusammen an Land. Mal um die Ecke gucken, ob's da Lobster gäbe. Zwei Stunden später schlenderten wir in schwüler Wärme schweißgebadet und nudelsatt wieder in Richtung Schiff. Jeder Schritt war einer zuviel und ich trug

meinen Lederhut lieber in der Hand als auf dem Kopf – *so* warm war das! Dafür war das Essen ausgesprochen fein, preiswert und das Bier herrlich kalt. Das Restaurant gehörte uns, weil im weiten Rund nur wir die Gastrolle spielten. Für drei Personen lächerliche vierzig Dollar, die drei Bier eingeschlossen. Das sollte man sich wohl mal gönnen dürfen. Unsere Jungs lungerten wieder in der berühmt-berüchtigten „Manila-Bar“ rum, ließen sich von den Nutten die örtlichen *Sebenswürdigkeiten* zeigen und freuten sich ihres Lebens ...

Der nächste Hafen war dann schon wieder Turbo, wo unsere Beladung mit Bananen, die in Santa Marta begonnen worden war, fortgesetzt und beendet wurde. Turbo ist ein Reedehafen, das hieß, dass man hier vor Anker lag und die gesamte Ladung mittels Barge und Schleppern auf Reede mit unserem Ladegeschirr, also den Kränen, an Bord genommen wurde. Einen konventionellen Hafen, wie man ihn sonst wohl kannte, hatten sie hier gar nicht. Brauchten also weder eine Fahrtrinne auf Tiefe zu baggern noch anderweitig normale Hafenstandards vorzuhalten, als beispielshalber Betonung oder Kaianlagen und was sonst noch vonnöten gewesen wäre. Das war der Ladung geschuldet, die huckepack auf Barge direkt von den Plantagen über ein weites Flussdelta, was mehr oder weniger kaum Infrastruktur benötigte oder aufwies, kam.

Rings um uns: dichtes Mangrowendickicht und Wasserarme und dünne -ärmchen. Irgendwo weit im Land drinnen, also für uns im *Irgendwo*, waren die Plantagen und Sammel- und Verladestellen. Keine Schornsteine, keine Industriebauten, keine Häuser, keine Stadt um die weite Bucht herum, wo eine Reede betonnt war, die wir als ‚Ladestelle‘ nutzten. Nur wir, ein paar andere Kühlschiffe und die besagten Barge. Das war Turbo.

Die Besonderheit dieses Hafens, die ich hiermit verband, war die Art, *wie* man vor Anker lag. Schon als Matrose war ich in den Siebzigern ein paar Mal hier gewesen, und damals lernte ich kennen, was es auf sich hatte, wenn die Rede war vom „Vermooren vor Spring und Anker“. Da konnte ich gut mitreden und wieder anwenden.

Diese besondere Art des Ankerns bestand darin, dass man vom Heck eine starke Leine nach vorne mannte, die mit der ersten oder zweiten Länge der Ankerkette verbunden wurde. Dazu verwendete man sogenannte Mooringschäkel, die auch solch entsprechend großen Kräfte aufnehmen konnten. Der Anker war schon zu Wasser und es wurden nun weitere Längen ausgesteckt. Bei vielleicht fünf oder sechs Längen, variabel nach Wind, Länge des Aufenthaltes und den Wetteraussichten, stoppte man die ausgesteckte Länge und konnte nun achtern die nach vorn zeigende Spring hieven. Bis das Heck begann, sich in Richtung Anker beziehungsweise Kette her-umzuschwingen.

Da sich normalerweise ein Schiff vor Anker immer so in den Wind legt, dass es ihm den geringsten Widerstand bot, wurde nun diejenige der Schiffsseiten, die mit der Spring *gegen* die Windrichtung gedreht wurde, zur Luv-Seite, hier stand der Wind drauf. Demzufolge war die andere Schiffsseite die Lee-Seite, die dem Wind abgewandte Seite. Dort war es natürlich *nicht* windig und genau auf dieser Seite konnte nun geladen werden, ohne dass man den Wind beachten musste, denn das Schiff wurde gezwungen, sich *immer* so hinzulegen, wie eben beschrieben, egal, ob der Wind drehte oder stärker oder schwächer wurde, die Lee-Seite blieb die gleiche.

Zu meiner Matrosenzeit wurde ja immer noch über die Seitenpforten geladen, indem die Stauer mit jeweils zwei oder auch drei Bananenkisten auf den Schultern auf schmalen Planken über die Seitenpforten hineinrannten, dort auf Laufplanken nach unten in das unterste Deck, was drei Decks tiefer lag, liefen, um ihre Ladung dort verstauen zu lassen. Ein Höllenjob. Noch in den späten Siebzigern war das die übliche Methode, ein Schiff von etwa unserer Größe in zwei Tagen voll zu beladen. Rostock brauchte zum Löschen dieser Menge, ungefähr dreihundertdreißigtausend Schachteln, gut eine Woche! Mit ‚modernen‘ Kränen und anderer Technik! Noch in den Achtzigern wurden dann diese trotzdem nicht ganz ungefährlichen Ladungsoperationen, die natürlich auch eine enorme Zahl an Tage-

löhnern bedurften, gegen Förder- und Rollenbändern ausgewechselt. Nur die vor Ort unten im Laderaum die Schachteln stauten, waren noch übriggeblieben. Heute gab's auch diese nicht mehr, das hieß, solange es sich um palettierte Ladung handelte. Für sogenanntes *Breakbulk*, also lose zu stauende Schachteln, brauchte man sie ja immer noch, die palettierte Ladung aber wurde nur noch in Körben in den Laderaum hineingesetzt, dort von Gabelstaplern oder batteriebetriebenen „Mulis“ im Raum verfahren und dicht an dicht gestellt, ohne dass noch einer eine Schachtel anfassen musste. Ein solcher Korb hievte, je nachdem, vier oder sogar sechs Paletten auf einmal in den Laderaum. Sehr schnell und effektiv.

Nur die Methode des Ankerns war geblieben. Klar, da hatten auch die Förderbandbediener und andere weniger Stress, wenn die längsseits liegenden Barges ruhig lagen.

Die Stadt war so weit weg und vor allen so klein, dass sich ein Landgang nie gelohnt hätte. Vor sehr vielen Jahren, ich war noch Matrose, war ich einmal an Land gewesen. Da war nicht viel mehr als ein Fischerhafen, was hieß schon Hafen? Ein Flussarm mit ein paar dünnen, klapprigen Holzstegen, ein Dorf und viel Armut. Es gab nur eine staubige, unbefestigte breite Dorfstraße, von der viele schmale, unbefestigte Seitengassen, eher wohl doch Fußpfade, abgingen und gut war's. Kein Super-Mercado, keine Shopping-Mall, eine Kneipe und wie gesagt: gehäuft Elend und noch viel mehr Armut, die einem hier so ins Auge sprang, dass einem allein bei dem Gedanken, zu den Privilegierten zu gehören, die hier auch wieder weg und raus durften, man Erleichterung körperlich verspürte. Mit der nächsten Launcha konnte man in eine völlig andere Welt, ja, fast in ein anderes Zeitalter entkommen: zu unserem Schiff auf Reede.

Das Schiff wurde vollständig abgeladen. Nur oben im A-Deck der Luke Vier blieb ein Rest der Luke leer, weil die Stauer entweder supergut oder superschlecht gestaut hatten und die vereinbarte Ladungsmenge erreicht worden war. Die leere Fläche von zirka sechzig Quadratmeter wurde mit Plastefolie abgedeckt, die mittels

einiger draufgenagelter Bretter auf den Grätings fixiert wurde, um dort einen Luft-Kurzschluss der Kühlluft zu verhindern. Der Ladungsblock wurde mit speziellen Laschings gegen ein Umfallen oder Verrutschen gesichert, die Luke verschlossen und gut. Das Schiff war *ready to sail*.

Nach Ladeende verholten wir zur Klarierungsposition, wo die Behörden an Bord und die Taucher unters Schiff kamen. Wir durchsuchten das Schiff nach Blinden Passagieren und Drogen. Das hieß, alle Räume, die während des Beladens offen und für jedermann zugänglich gewesen waren, wurden augenscheinlich durchsucht. Nur die Aufbauten waren nicht das Problem, da diese permanent verschlossen gehalten worden waren und der einzige Zugang von einem Posten rund um die Uhr bewacht wurde. Also blieben nur die Kräne, Deckstores, Deckhäuser und Lasten sowie der Maschinenraum, die durchstöbert werden mussten. Doch wie immer wurde nichts gefunden. Die Taucher guckten sich derweil das Schiff von unten an und schauten nach, ob irgendwelche Ganoven dort während der Reedezeit nicht doch eine mit ‚Schnee‘ gefüllte Torpille angeschweißt hatten, die wir dann nach Europa tragen würden. Das war tatsächlich schon mehr als einmal vorgekommen! Meines Wissens nach allerdings noch nie mit Schiffen unserer Firma.

Der Schlingerkiel mit gut einem Meter Breite und vierzig Meter Länge bot sich dafür idealerweise an oder auch die Seekästen, die so groß waren, dass man in ihnen gut stehen konnte! Seekästen waren Räume, die in das Schiff von außen hineingebaut wurden, die nur durch entsprechende große Öffnungen in der Außenhaut zugänglich waren und im Maschinenraum mittels großkalibriger Rohre mit dem Maschinensystem verbunden wurden: Das Kühlwasser wurde von dort in das Schiff gesaugt. Sie waren zwar immer durch außen angebrachte Gitter geschützt, aber böse Buben kannten auch das Werkzeug, mit denen sich unter Wasser ein solches Schutzgitter leicht abmontieren ließe, die waren immer eine Nasenlänge erfindungsreicher als der Rest der Menschheit!

Jedes Schiff hatte zwei Seekästen: einen, der ziemlich weit oben, aber immer noch unter der Wasserlinie angeordnet war, und einen zweiten auf der gegenüberliegenden Seite angebrachten unteren, der weiter zum Schiffboden hin angeordnet war. Im Flachwasser, wie auf Flüssen oder Reeden oder halt in Küstennähe, wenn durch die geringe Tiefe viel Schlamm und Unrat, wie beispielsweise Plastetüten und Co. aufgewirbelt werden, besteht immer die Gefahr, dass die Kühlwasserfilter sich zusetzen, dort wurde also der obere Kasten benutzt. Im tiefen Wasser dann logischerweise der untere Kasten, um auch bei schwerer See das Abreißen der Kühlung durch wetterbedingtes Austauchen dieser Kühlwassereintritte zu vermeiden.

An der sonst glatten Außenhaut, wo das Wasser auf den nächsten siebentausendsechshundert Kilometern mit wenigstens fünfunddreißig Stundenkilometer vorbeiströmen würde, wäre es von vornherein zum Scheitern verurteilt, wenn man dort einen Behälter mit gefährlichem Inhalt anbraten wollte, der hielte eh nicht. Viel zu ungeschützt. Also konzentrierte sich die Tauchersuche auf die erwähnten Stellen, die dafür, wie es auch die allgemeine Erfahrung mit dieser besonderen ‚Transportbranche‘ bewies, prädestiniert waren.

Während solcher Liegezeiten – ruhiges Wasser um einen herum, viel Platz noch dazu – war es auch immer eine gute Gelegenheit, probeweise unser Boot ins Wasser fallen zu lassen. Auch für unsere Schüler eine sehr interessante Erfahrung und darüber hinaus ein Abenteuer ohnegleichen, mal das Rettungsboot führen zu können und ein paar Runden zu drehen. Das Schönste daran: Alles lief diesmal sogar glatt. Auch das Einnehmen des Bootes gelang reibungslos, was bekanntlich nicht immer der Fall war. Mein Vorgänger war kein Freund von Aktionen wie die eines Bootsmanövers. Ich für mich legte schon einen gewissen Wert auf solche Tests, war dieses System doch immerhin unsere einzige *Versicherung*, die uns mal aus der Patsche helfen könnte und müsste. Wäre ja noch schöner, wenn man das nicht gelegentlich austesten und überprüfen würde, was?

Diese Möglichkeit wurde auch bei der DSR damals gerne genutzt. Lediglich dass wir keine neumod'schen Freifallboote hatten, sondern ganz stinknormale, nämlich auf jeder Schiffsseite eines. Und ich erinnere mich noch eines besonderen Falles, als mein Wachoffizier, mittlerweile auch schon auf seine letzte große Reise gegangen, mich fragte, ob ich da mal mitwollte. Aber Hallo? Natürlich! Nichts lieber als das! Denn als sein Wachmatrose war ich für die Ausrüstung und Pflege der Sicherheitseinrichtungen zuständig. Ich nahm meine Aufgabe sehr ernst, hatte ich doch einen *eigenen, kleinen* Bereich, den ich selbst verwalten und bemuttern konnte! Das Backbordboot des MS „Theodor Körner“, es war ein offenes Boot aus Reclin, ein relativ modernes damals, war ein „Handwilly“, also mit Ruderbänken und einer draisinenartigen Propelleranlage ausgestattet. Zudem hatte es noch eine Hilfsbesegelung, die aus einer kleinen Fock und einem sogenannten Lateinersegel bestand. Und *das* hatte wir, mein Wachkollege und ich, gerade nagelneu, das alte zerschlissene Segel als Muster benutzend, aus Persenning hergestellt. Es sah fast zu schade zum Segeln aus, so akkurat und schön gestaltet. Beigefarbenes Segeltuch und weiße Nähte, alle Gattjes aus Messing und auch das Tauwerk war komplett erneuert worden. Was waren wir stolz auf unser Machwerk, dem wir viele, viele Stunden Wache geopfert hatten. *Das* wollten wir nun auch in Aktion sehen! Ein paar Freiwillige dazu, und ab ging dieses spezielle Manöver für freiwillige Gäste und ‚Involvierte‘. Das Zuwasserkommen und vom Schiff Abstand gewinnen war noch die leichteste Übung. Ein leichter Wind wehte aus Norden. Wir ruderten etwas, um uns aus Lee des Schiffes herauszumanövrieren und begannen dann den Mast zu setzen. Die Segel wurden angeschlagen, Leinen verknotet, Aufgaben zugewiesen und wir zogen etwas ungeübt und ohne wirkliche Kenntnis an den Leinen, in der Hoffnung, dass sich das Segel blähen würde und wir geräuschlose Fahrt durch das Wasser machten, nur vom Wind getrieben. Der Wind war noch zu schwach. Wir hofften auf mehr Wind, der würde doch ausgerechnet heute nicht einschlafen,

Mensch! Dann wäre alles umsonst und wir müssten die Strecke zurückrudern! Da sei aber Gott vor!

Mittlerweile hatten wir uns schon eine gute Strecke vom Schiff entfernt. Ein leichter Wind hob an, der schnell begann aufzubrisen. Nun aber hurtig, Gesellen! In die Wanten! Ähm – nee, Wanten hatten wir ja gar nicht! Aber die Lose aus den Schoten konnten wir schon recht gut herausholen. *Die* Segel standen! Und wie! Mensch, haste dit jesehen? Das waren mal Segel! Nur – sie trieben nicht unser Boot an, oder anders gesagt: Mit ihnen ließ sich das Boot nicht steuern! Oder nur so begrenzt, dass man es nicht Segeln nennen konnte, sondern höchstens ‚kontrolliert vor dem Wind treiben‘! Die „Körner“ war in weiter Entfernung nur noch ein Spielzeugschiffchen ... Sicherlich waren wir mittlerweile um die drei Meilen vertrieben und hatten uns unserem Schiff keinen verfluchten Meter genähert! So eine Blamage! Jeder guckte jeden vorwurfsvoll an. Durst begann uns zu ärgern. Es war warm, die Sonne näherte sich untergehend den Mangroven und wir taten es ihr nach: Auch wir trieben auf die Mangroven zu. Niemand konnte das stoppen. Unsere Ruderanlage war zwar funktionstüchtig, aber mit nur sieben Leuten schaffte man es nicht, auf Dauer diese Wahnsinnsstrecke zurückzulegen. Auch die Funkverbindung war eine grauenvolle, wir hörten zwar das Schiff, das uns rief, sie aber ganz offensichtlich nicht uns. Polnische Geräte waren damals der letzte Schrei der NSW-Austauschaktion, mit der wir uns vom absterbenden, gesetzmäßig faulenden Kapitalismus-Scheiß trennen wollten. Wat nu?

Die Mangroven waren dicht bei. Zwar konnten sie uns nicht gefährlich werden und irgendeiner würde uns hier schon finden, aber nun wurde es auch dunkel und es war nur noch eines: ungemütlich und überhaupt kein Spaß mehr. Flüche und Vorwürfe, direkt oder indirekt, wurden laut. Natürlich, der zweite Leutnant war schuld! Hätte er nicht Ahnung haben *müssen*? War er nicht studiert und Ranghöchster und musste alles wissen? Gut, unseren Durst löschten wir mit dem warmen Wasser aus den Bootstanks. Immerhin etwas.

Und zum Essen würden die Kekse des Burger Notproviantes erhalten müssen. Verhungern würden wir auch nicht. Wir hatten Sehnsucht nach unserem Schiff, das mittlerweile nur noch ein heller Lichtspot an der Kimm war.

Irgendwann, es war schon richtig dunkel, steuerte ein Licht auf uns zu. Auch über das UKW-Gerät hatten wir nun einen Kontakt. Unser Steuerbordboot, das serienmäßig mit einem richtigen Motor ausgerüstet war, kam uns zu *retten*. Sehr froh, als sie schließlich längsseits gegangen waren, belegten wir eine Schleppleine und ließen uns heimwärts ziehen. Den Spott unserer Kollegen überhörten wir stur und eingeschnappt. Was konnten wir denn, bitteschön, dafür? Wenn der Affe nicht mal segeln konnte? Sicherheitsoffizier, dass man nicht lachte! Pfff! Spätabends, es waren seit Beginn unserer ‚Übung‘ glatte sechs oder gar sieben Stunden vergangen, hingen wir dann endlich wieder unter dem Davit und wurden eingehievt. Die Lacher standen an Deck und bäugten spottend unsere letzten Zuckungen. Rotgebrannte Gesichter und ein müder Blick zeichneten die Betroffenen aus. Wir waren fix und fertig. Und über alle Maße durstig.

Wie sich dann einige ältere Semester zu erinnern glaubten, war diese Aktion nicht die erste mit solch einem Ausgang! Unser *Sicherheitsoffizier* war kein unbeschriebenes Blatt in dieser Beziehung! Turbo und mit einem Rettungsboot segeln gehörten bei ihm zusammen, warum auch immer. Es war das zweite Mal in seiner Karriere, dass er diese Erfahrung machte, die er mit uns Unwissenden teilte. Wer weiß, was er noch so auf dem Kerbholz hatte? Auch ein Eisberg zeigte bekanntlich nur ein Siebentel seiner wahren Größe ... Beim nächsten Bordfest wurde er dann ausgezeichnet mit dem „Abtreibungsorden erster Güte am Sicherheitsband“. Hinterher war immer gut lästern und lachen. Da stimmten auch wir gezwungenermaßen ein. Die Blamage war nicht mehr zu löschen.

Was war der Grund für unser Versagen? Es gab kein Versagen! Alles war gut, alles war richtig! Nur waren diese Boote *ohne* Kiel und

damit für ein Segeln *vor* dem Wind gedacht, sie konnten weder kreuzen noch halsen, sie waren gebaut und ausgerüstet, um sich nur mit der Kraft des Windes schnell *mit dem Wind* fortzubewegen. Dazu hätte es also allemal gereicht. Wenn der Wind bei dieser Geschichte dann rechtzeitig und in die richtige Himmelsrichtung umgesprungen wäre, wären wir auch komplikationslos zurückgekommen, nein, *nicht gesegelt*, sondern getrieben! So viel Wissen musste man also schon haben, wenn man sich zu solchen Abenteuern entschloss.

Zurück zur echten Geschichte.

Die Durchsuchung der Taucher und unsere behördliche Abfertigung war ohne Zwischenfälle beendet worden und nur wenig später konnten wir den Anker endgültig hieven, das Schiff war nun ausklariert und versegelte rüber nach Rio Haina, um dort ein paar Leercontainer an Deck zu stellen. Wir lagen wirklich nur ein paar wenige Stunden. Die zweite Spielfigur auf dem Spielfeld, unser Schwesterschiff „Hansa Lambda“, lag ebenfalls im Hafen. Aber es war leider zu spät, um dort noch auf einen Schwatz einzukehren. Morgens um 0500 Uhr legten wir bereits ab und gingen wieder in See. Der Sonne entgegen.

Eine herrliche ruhige Überfahrt begann. Über den Azoren hatte sich wie eine fürsorgliche Glucke ein fettes, stationäres Hochdruckgebiet breitgemacht, unter deren Fittichen wir wohlbehütet und sorgenfrei Richtung Osten düsen durften. Es hatte einen gewissen Hauch von Unwirklichkeit, wie ruhig und spiegelglatt sich der Atlantik um uns herum ausbreitete. Geschmolzenes Blei beschrieb wohl am ehesten diesen Zustand der See. Kaum zu glauben, dass es hier auch nicht zum Aushalten sein konnte, wenn Rasmus seine Muskeln spielen ließ und das Unterste zuoberst kehrte. Aber so? Keine Frage, so konnte es endlos und durchaus weitergehen.

Mit den Schülern überholte ich einige Teile des Bootsdavits. So hatten sie eine eigenständige Aufgabe, machten was Nützliches,

mussten ihre gerade erworbenen Kenntnisse in Sachen Knoten zur Anwendung bringen und waren auch noch unter meiner Kontrolle, so dass ich keinen anderen als mich selbst beschimpfen musste, falls was schiefging. Immerhin arbeiteten wir oben im Davit mit Sicherheitsgurten. Leider hatten es die Gesellen aber nicht geschafft, einen Artikel für die Reederei-Verbandszeitung zu schreiben, so dass sich ihre persönlichen Erfahrungen, die sie hier mit von Bord nahmen, sich uns nicht erschlossen. Bei Gesprächen hatte ich aber herausgefunden, dass einer der drei eher nicht zur See gehen würde, weil er nun schon nach achtundzwanzig Tagen Heimweh hatte, die anderen beiden allerdings hatten Blut geleckt und konnten sich durchaus vorstellen, dass dieser Beruf was für sie wäre.

Während der Wache hatten alle drei ausgiebige Gelegenheit, den Offizieren über die Schulter zu schauen und auch selbst mal Hand anzulegen, um einen Schiffsort in die Karte zu zaubern oder eine Peilung vorzunehmen. Wenn ich das mal damals hätte machen dürfen ... Es war schon gut, was der interessierten Jugend heute so geboten wurde.

Andererseits brauchte die deutsche Schifffahrt qualifizierten Nachwuchs wie Hulle und konnte die fehlenden Leute nicht nur ständig mit Polen, Russen, Litauern und Filipinos auffüllen. Die Not war also groß und der Druck stark. Damit taten sich gute Chancen für deutsche Jugendliche auf. Wenn der finanzielle Anreiz etwas besser gewesen wäre, hätte sich die deutsche Schifffahrt bestimmt kaum retten können vor interessiertem Nachwuchs. Aber so wurde nur gestückwerkelt. Leider. Und das war die Crux und von uns *Alten* täglich erlebte Realität mit zum Teil erschreckenden Resultaten und Tatsachen. Damit waren die Motivationen, Erwartungen und auch Qualifikationen oder Ambitionen gemeint, die einige Leute hier mit sich trugen und gedachten, der Welt auch noch einen Gefallen zu tun, nur weil sie sich für die Seefahrt interessierten. Und sie konnten kaum eine DIN-A4-Seite handschriftlich und fehlerfrei verfassen!

Von den vermissten Grundlagen der *abgewählten* Fächer mal ganz zu schweigen! Wirklich ein Kapitel für sich, ein trauriges obendrein.

Der Englische Kanal empfing uns freundlich. Bei bester Sicht ließen wir den Kanal zügig hinter uns, ohne dass ich auf der Brücke zu irgendeiner Zeit zum Einschreiten gezwungen worden war. Auch der Lotse kam pünktlich und schon dampften wir die olle Schelde wieder bergauf. Gegen Mitternacht machten wir das Boot fest und zwei Nächte richtiger (Hafen-)Ruhe lagen vor mir. Der Tag dazwischen würde erwartungsgemäß etwas hektisch werden, das wusste ich. Am zweiten Tag aber wollte ich noch mal schnell an Land hopen, um kleine Einkäufe zu tätigen.

Dann ereignete sich aber das Unausgesprochene, das unaussprechlich Böse, das stets Gefürchtete: Ein Blinder Passagier wurde gefunden, den wir mitgebracht hatten. Schön' Schiet nich auch! Es dauerte eine kleine Weile, bis ich alles auf der Reihe hatte und mir ein Bild zusammenpuzzeln konnte, was wann wo wie geschah.

Fakt war erst einmal, dass der Blinde Passagier, im Englischen heißt so einer übrigens *Stowaway*, von *to stow away* (zu Deutsch: weg- oder verstauen), aus unserer Luke kam, in Windeseile das Schiff über die Gangway verließ, eine Machete schwang und ein Typ schwarzer Hautfarbe war. Soweit erstmal. Die Hafenleute hatten sich ihm in den Weg gestellt, konnten aber wegen des geschwungenen Langmessers nichts machen. Die herbeigerufene Polizei wurde dann aber schnell fündig, stellte ihn und angesichts der Staatsmacht verließ den Gesellen dann jeglicher Mut zum Waffengang und er gab auf.

Weil unsere Welt viel filigraner und fragiler in ihrem inneren Zusammenhalt war, als es oberflächlich scheint, und vor allem, weil der Alte eh nix Richtiges zu tun hatte, wurden nun die Behörden vorstellig und wir sammelten die Hinterlassenschaften des negroiden Herrn ein. Es folgten Aufstellungen über dessen Habseligkeiten, Statements aller chronologischen Ereignisse, Telefonate und Papier und Papier und Papier ... Genau das war passend, wenn man eigentlich

an Land wollte. Also schmatzte ich mir den Landgang ab und wurde wieder schriftstellerisch aktiv.

Der von mir angeforderte P&I-Vertreter, ein Mensch einer speziellen Versicherung für solche Fälle, der für mich und damit für die Reederei arbeitete, nahm mir einige Arbeit ab und wollte nun versuchen, die Laus, die sich in unserem Pelz festgesetzt hatte, per nächsten Flug zurückzubefördern. Fürs Erste war er ja recht sicher im Gewahrsam der Polizei. Insofern ging keine akute Gefahr von ihm aus oder war im Verzuge, man konnte alles in Ruhe bedenken, mögliche Auswirkungen und nächste Schritte überprüfen und gegeneinander abwägen.

Die EU-Gesetze sind allerdings *speziell* und schwieriger als man annehmen mochte! Und es sprach zu uns das EU-Recht: Wenn ein Einschleicher, das war der offizielle Titel eines solchen Menschen, die EU nicht auf einem anderen Verkehrsweg vor dem zeitlichen Verlassen des Fahrzeugs, mit dem er eingeschlichen war, verlassen konnte, muss er auf dem gleichen Verkehrsweg wieder außer Landes gebracht werden. Mit anderen, meinen, viel einfacheren und schlichteren Worten: Wenn ein Flieger ihn nicht vor Auslaufen unseres Schiffes – mit dem er hier ankam – an Bord hatte, musste ihn das Schiff, was ihn herzu befördert hatte, oder ein anderes, was kein anderes EU-Land nach Auslaufen von hier anlief, wieder mitnehmen. Das waren also immer noch wir. Der Flieger musste vor Auslaufen des Schiffes zumindest in der Luft sein. Ah ja! Man muss schon *ganz genau* hinhören.

Zum Fliegen musste er ein Ticket haben. Um ein Ticket zu haben, musste er im Besitz eines gültigen Ausweises sein; um ein Ausweis zu haben, musste seine ID irgendwie nachweisbar gemacht werden; um diese ID festzustellen, waren konsularische Bearbeitungsvorgänge notwendig; um diese Arbeitsgänge durchzuführen, musste ein Konsulat geöffnet haben; um ein Konsulat zu öffnen, brauchte es eine gehörige Zeit und eine Person, die daselbst konsularisch tätig und befugt genug wäre. Pech für dich, lieber Kaftain Blaubeer! Denn

zu dieser Zeit war spätnachmittags schon gleich gar niemand mehr da! Halt! Das Schiff war ja noch da! Wie einfach sich alles so fügte! Darüber hinaus musste es auch noch auf der Polizei verfügbare Gesellen geben, die den Einschleicher zum und vom Konsulat begleiteten. Übrigens benennen die Belgier diese Einschleicher sehr viel treffender und entgegen dem Ärger, den sie verursachten, recht lustig für deutsche Ohren: Verstecklings. Um es kurz zu machen: Die EU-Order lautete, dass ich ihn wieder mit nach Kolumbien nehmen müsste. Wenn nicht, würde das Schiff an die Kette gelegt werden. Da man mit einem angeketteten Schiff schlecht auslaufen konnte, stimmte ich dem natürlich zu. Meine Zweifel und Bedenken, diesen ungeliebten Gast wieder mit zurückzunehmen, wurden aber schnell aller Gründe enthoben, als ich erfuhr, dass zwischen der Reederei und der Versicherung eine Vereinbarung zustande kam, nach der ein Bodyguard mitfahren würde und diesen Knilch rund um die Uhr bewachen und versorgen sollte.

Über dieses flinke Zustandekommen war ich dann doch überrascht und nicht minder erfreut. Dieser Bodyguard-Mensch kam aus England herübergeflogen und stellte sich schon am Folgetag bei mir vor. Nach einer kurzen Einweisung in den Sachverhalt übernahm er sein Baby kurz vor Auslaufen von der Polizei und wir liefen wieder aus. Nun mit einem Stowaway, der als solcher auch deklariert und gelistet war, sowie einem Passagier mehr. In der Schleuse kam die Polizei sogar noch einmal an Bord, um sich zu überzeugen, ob unser „Versteckling“ auch tatsächlich noch immer an Bord wäre. Hätt ja sein können, dass wir mit dem unter einer Decke steckten und ihm fluchtbegünstigende Umstände gewährt hätten, na ja, klar, es wäre zumindest theoretisch möglich gewesen.

Wie's denn so kam, wie's nun war. Das wäre interessant gewesen zu wissen. Ganz klar, dass der sich in Turbo hatte in die Ladung einstauen lassen. Es mussten dann andere davon Kenntnis gehabt haben, die ihm das ermöglichten. So ein „In-die-Ladung-Wegstauen“-Paket könnte man vielleicht schon ab vierhundert, mögli-

cherweise auch erst ab fünfhundert Dollar auf dem Markt kaufen, je nachdem, von wo man solche Expedierungsart sich wünschte, dessen war ich mir sicher. Dieser hier war außerdem recht gut ausgerüstet und trainiert. Die Polizei hatte anfänglich den starken Verdacht gehabt, dass unsere Crew mit ihm gemeinsame Sache gemacht hatte, weil der swatte Knülch in einer so verdammt guten physischen Verfassung war. Das konnten wir entkräften: In der Luke, in der er war, gab's reichlich Platz zum Erwärmen. Um sich fit zu halten, denn sie war, wie eingangs erwähnt, nicht voll gestaut, hatte er einen etwas kühlen, aber geräumigen halb gefüllten Laderaum, dessen leere Fläche sogar mit Plastefolie luftdicht abgedeckt war. Zugluft hatte er nicht, wenn er sich da einmummelte. Und Platz für Übungen war auch reichlich vorhanden. Zudem gab's einen Haufen Airbags, die aus einer äußeren Kraftpapierhülle und aus einem zweilagigen inneren Plastesack bestanden, in dem mal locker zwei Personen gut Platz gefunden hätten, fast wie ein hermetischer Schlafsack mit Eigenbefeuchtung.

Die Überreste, die wir später in der Luke fanden, ließen darauf schließen, dass er die Sache professionell angegangen war: Kneifzange, Eisensäge mit Reserveblättern, Taschenlampen mit Reservebatterien, Taschenradio, Zahnbürste, Zahnpaste, Zahnseide, Vitamintabletten, Nahrungsmittelkonzentrat, Aspirin, Alka-Seltzer (!), Maniokmehl, 10 Liter Trinkwasser, etliche Thunfischdosen, Medikamente und ein Deostift gehörten zu seinem Besitz. Seinen Urin hatte er in eine 5-Liter-Flasche gefüllt und die anderen Stoffwechsellabprodukte über elf Tage schön in Plastebeutel verschnürt, damit's ihm in der Luke geruchsmäßig nicht zu unbehaglich werden würde oder gar einer von der Crew Lunte röche. In einem Schuh fand sich Gott sei Dank auch seine ID-Karte. Was wollte er also in Europa? Wie er angab, wollte er arbeiten und Geld nach Hause schicken. Na, wer das denn glauben wollte!

Natürlich wurde nach Festnahme des Schleichers die Luke von der Polizei durchsucht und wir waren ziemlich froh, als es hieß, Drogen wären nicht im Spiel gewesen.

Die einzige Kammer, die wir unserer ‚lebenden Rück-Ladung‘ für die Reise anbieten konnten, war das Tallybüro. Ein nur vom Hauptdeck und von außen zugänglicher Raum, in dem die Stevedores normalerweise ihre Schreibarbeit verrichten konnten. Dort entnahmen wir alles lose Zeug, einschließlich der Leuchtstoffröhren, einen Kettler-Liegestuhl reingestellt, einen alten Farbdrums mit Deckel als Toilette für die Nacht und ein paar Decken. Dreimal täglich hatte er dann Essen bekommen, Wasser und Tee bei Bedarf, gelegentlich etwas Obst. Kevin Costners Kollege, Lee, der Bodyguard, hatte ihn morgens und abends dreißig Minuten auf der achteren Station rumlaufen lassen. Den Rest der Zeit verbrachte er eingeschlossen in der dunklen Kammer. Immer noch besser als in der Luke. Sicherheits halber hatte ich Lee noch ein paar Handschellen gegeben. Nur für den Fall der Fälle. Brauchte er aber nie.

Ja, das war dann also Antwerpen, die erste Klappe. Wenn das so weiter ging ... Bis Januar! Da würde das Leben noch einiges für uns bereithalten, dachte ich mir schon.

Tage später, wir waren wieder auf einem *brustglatten* Atlantik mit sehr günstigen Strömungen um Pico, der südwestlichen Azoreninsel, herum unterwegs, bat mich der Chief Mate zu einem Gespräch. Die Jungs waren während der gesamten Überfahrt nahezu ausschließlich in den Laderäumen gewesen und überprüft und reinigten diese Räume für die nächste Ladung Bananen. Wenn der Chief Mate schon so offiziell kam und um eine *Unterredung* bat, dann war da doch was im Busch, hey? Na, und auch richtig! Der Bootsmann hatte im Laderaum Vier, sehr gut versteckt und nebenbei angemerkt: in derselben Luke, in der sich auch unser ‚Gast‘ eingemietet hatte, einen Beutel, ganz offensichtlich mit Drogen, gefunden! Nun war auch der Reiseleiter hellwach! Ich bäugte den Fund, den wir aus

verständlichen Gründen nur mit Handschuhen anfassen konnten: eine Art Turnbeutel mit drei, einem kleinen flachen und zwei doppelt so dicken, Paketen gefüllt, insgesamt sicherlich zehn Kilos schwer. Durch die Plastefolie konnte man grün schillernd irgendwelche Blätter hindurchschimmern sehen. Aha! Klarer Fall! Marihuana!

Ich informierte die entsprechenden Stellen in Hamburg und wartete deren Antwort ab, wie wir nun weiter verfahren wollten. Deren Rückruf erreicht mich relativ schnell. Die Empfehlung lautete: Kippen sie das Zeug man bloß in die See! Also freie Hand für uns. Wir brachten die Päckchen nach achtern auf die Station und öffneten eins ums andere und kamen aus dem Staunen nicht wieder raus. Das war *Schnee*! Die Verpackung war sehr aufwendig und professionell: Die gepressten Stücke mit dem sinnigen Logo „ROLEX“ versehen, waren mehrfach in Folie verschweißt, zwischen einer Gummihülle und einer Schicht Plastefolie hatte man auch gemahlene Kaffee gestreut, ich nahm an, um eventuell vierbeinige Schnüffelnasen vom Drogengeruch abzulenken. Das Zeug war hart wie zusammengebackener Gips, nur mit Mühe konnte der Chief Mate sein Messer da hineinrammen und wir machten die Probe, wie es uns Don Johnson in Miami Vice immer vorgemacht hatte: Fingerspitze hineingetippt und mal auf die Zunge getupft.

Sofort – im winzigsten Bruchteil einer tausendstel Sekunde vielleicht – hatte ich einen sehr streng ‚klinischen‘ Geschmack im Mund, so in etwa, als wenn man ein Aspirin trocken zerkaute und dann mit „Wofasept“ nachgespült hätte. Äußerst bemerkenswert war, dass dieser Klinikgeschmack mit einem extrem starken, überaus bitteren Geschmack rüberkam. Augenblicklich wurde auch die angetupfte Stelle auf der Zunge taub, supertaub! Das dauerte allerdings nur eine schlappe halbe Stunde, bis sie wieder erwachte.

Ein ums andere flogen die Pakete nun geöffnet über Bord. Das waren sicherlich etliche Millionen Dollar, die wir hier so einfach über Bord feuerten. Andererseits, meinte Chief Mate nachdenklich, haben wir mit dem Überbordschmeißen vielleicht auch etlichen Menschen

das Leben gerettet. Da sprach er wohl sehr wahr. Die achtere Station wurde anschließend gründlich gewaschen und in einem kleinen Meeting schwor ich die Truppe ein, unter keinen Umständen zu irgendjemand darüber Laut zu geben. Alle nickten sie feierlich und sahen die Notwendigkeit eines solchen Benehmens auch ein. Eine einfache Frage des Überlebens, unter Umständen.

Ich wusste zwar nicht, was so zehn Kilo reinen Koks unter Brüdern kosteten, aber mit einer sechsstelligen Nummer hätten wir möglicherweise richtig gelegen, da es sicherlich noch gestreckt werden würde und müsste, ehe es Straßenwert hätte. Allerdings kannte niemand das Mischungsverhältnis, schon bei 1:4 wären das runde vierzig Kilo, hey! Und wenn ich meinen „Tatort“ richtig interpretierte, dann wurden solche Dinger *grammweise* vertickert! Da würden vielleicht irgendwelche Leute hellhörig und neugierig werden und sich die Mühe der Suche machen, wer wusste das schon?

Nachdem wir unseren Typen in Cartagena wieder auf freien Fuß gesetzt hatten, die Polizei kontrollierte lediglich seine ID-Karte und ließ ihn dann von Bord gehen, liefen wir weiter nach Santa Marta und Turbo. Auf der Rückreise, nun wieder mit *Bananas* beladen, steuerten wir zur Übernahme von ein paar Leercontainern noch mal eben schnell Cartagena an. Dort hatten wir dann wohl doch noch Besuch von bekannten Unbekannten, die das Vorhängeschloss zum Laderaum Vier gewaltsam erbrachen, offensichtlich, um sich Zugang zu dem Drogenversteck zu verschaffen, wie wir vermuteten. Hatte der Typ möglicherweise seinen Kumpels den Tipp gegeben und die hatten nur gewartet, bis wir wieder hier waren.

Was könnte also der ganzen Geschichte vorausgegangen sein? Der Stowaway fungierte nur als Kurier, vielleicht nur ein Versuchsballon, um zu checken, ob diese Schiene laufen *könnte*. Obwohl dafür die Menge etwas zu gross gewesen sein dürfte. Mitnichten hätte er dann für den Unterhalt seiner Familie Geld durch Arbeit erwerben wollen! Nachdem nun das Versteck aber leer war, taten sich für die Strippenzieher folgende Möglichkeiten auf: Die Polizei

hatte in Antwerpen den Stoff gefunden und eingezogen, was meiner Meinung nach die günstigste Variante von allen und insbesondere für uns war, oder die Crew hatte den Stoff gefunden und über Bord geschmissen oder auf eigene Rechnung verscheuert, was für die Crew ganz blöd wäre. Oder schließlich, der Stowaway hatte das Zeug für sich verhökert und tat nun, als wenn er von allem keine Ahnung hätte. Letzteres war mit Sicherheit schmerzlich für den Stowaway, denn man würde ihn sicherlich äußerst *gewissenhaft überprüften*. Als wir nach Auslaufen Cartagenas das erbrochene Schloss fanden, wussten wir ja noch nicht, wann es denn erbrochen worden war und waren vom Schlimmsten ausgegangen, dass wir uns nämlich wieder einen Stowaway aufgenackt hätten, der aber unserer Meinung nach nun offensichtlich *frei* an Bord rumlief und somit Zugang zu allen Bereichen hatte! Na, danke! Sofort hatten wir daraufhin noch einmal eine zweistündige Suchaktion gestartet, um diese Annahme wenigstens guten Gewissens auszuschließen. Wir fanden wirklich keinen. Eine an Bord versteckte Person zu finden, war ja auch nicht sonderlich schwierig, wenn man sich halbwegs auskannte mit den Lokalitäten. Also blieb nur die oben erwähnte Möglichkeit übrig, dass man das Zeug wieder von Bord holen wollte.

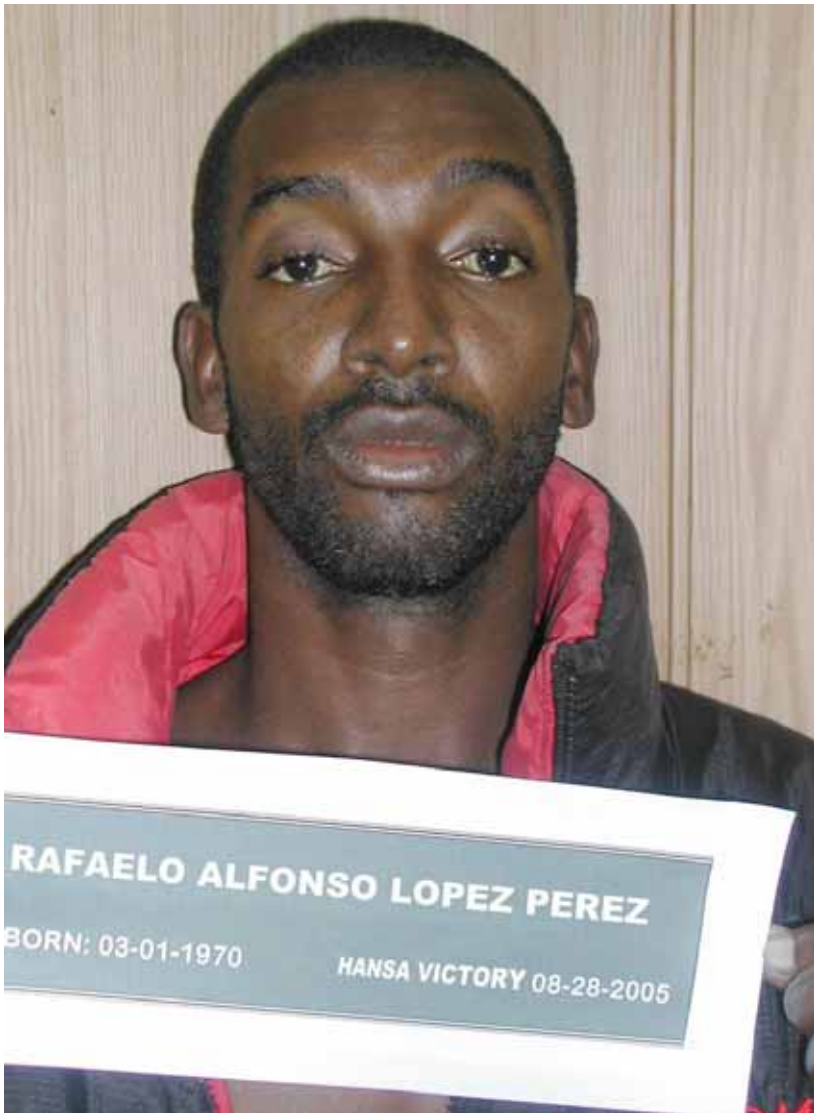
In Santa Marta hatten wir uns noch einen offiziellen Passagier aufgegabelt. Es handelte sich um eine Französin, junge zweiundvierzig Jahre und nicht übel anzuschauen. Aber – und ein Aber gab's ja immer in solchen Fällen – sprach sie weder Englisch noch Deutsch. Und uns ermangelte es an hinreichend französischen Sprachkenntnissen. Allerdings konnte sie sich rudimentär auf Polnisch und Russisch mit unserer russischen Mafia verständigen, so dass es zu keinem einzigen, sinnfälligen Satzaustausch mit uns Deutschen gekommen war. Gott sei Dank aß die *Grande Dame* immer vor uns, so dass ich sie tagelang nicht zu Gesicht bekam. Sie hatte schon vor Monaten die Reise nach Kolumbien an Bord der „Hansa Victory“ gemacht und mein Vorgänger hatte mich bereits vorgewarnt, dass sie das Boot wieder für den Rückweg chartern würde. Na, damit konnte



Vor Anker in Kingston, Jamaika, in Ballast, also nahezu leer

Letzte Zuflucht eines Teils der Meuterer der „HMS Bounty“: Pitcairn Island mit dem Hauptdorf Adamstown, keine 55 Leute lebten dort zu Zeit unserer Passage.

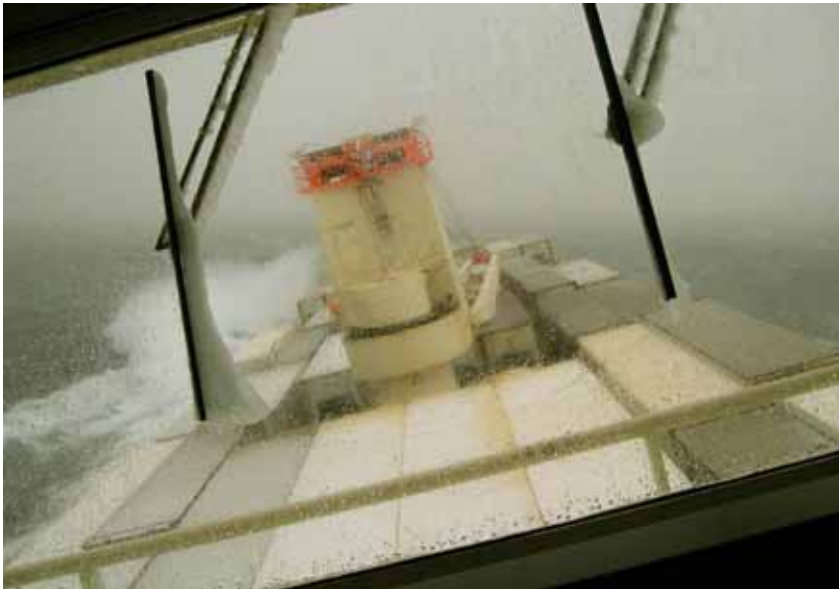




Dieser Herr beehrte uns gleich zwifach: nach Antwerpen unerkannt, zurück nach Kolumbien mit eigenem Bodyguard und ganz offiziell, ein ‚Glückskind‘ und möglicherweise Wiederholungstäter!



Wer sich so einstauen lässt, hat nichts außer sein Leben zu verlieren, muss allerdings hart im Nehmen sein und sich gut vorbereiten.



2004 Ostern vor Kamtschatka, Eiseskälte mit einer Mütze Wind

