

W. A. Kaiser

Klor bi Anker!

Oder

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

Band 3

Engelsdorfer Verlag
Leipzig
2019

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

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

ISBN 978-3-96145-741-0

Copyright (2019) Engelsdorfer Verlag Leipzig

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

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

28,00 Euro (D)
Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Für meine Freunde und Kollegen, die mich seit Beginn unterstützten, förderten und treu begleitet haben. Für jene, deren Wort mir wichtig war und die nicht immer darauf bestanden, dass das ihre das ultimativ letzte war, jene, die zuhörten und halfen, jene, die mir zur Seite standen und schlussendlich jene, die sich noch immer mit mir gemeinsam freuen können und wollen.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Inhalt

ANSTELLE EINES VORWORTS.....	9
LESATH EXPRESS (2006-2007)	15
LESATH EXPRESS (2007)	81
LESATH EXPRESS (2007-2008)	115
DENEb EXPRESS (2008).....	173
DENEb EXPRESS (2009-I).....	205
DENEb EXPRESS (2009-II).....	283
DENEb EXPRESS (2010).....	325
HADIR EXPRESS (2010-2011)	361
HADIR EXPRESS (2011).....	423

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Anstelle eines Vorworts

Wie es weiterging oder:
Jeder ist seines Glückes Schmied

Im Oktober 2006 änderte sich mein Leben. Der Blaubeer hatte die Firma gewechselt, das Eisen war immer noch heiß, das ich schmiedete. Nicht einfach so aus dem Hut, sondern mit Bedacht und nach vielen Abwägungen, weil: Der ‚Beer‘ an sich war von Haus aus doch schon behäbig und recht träge. Ein langes Nachdenken und, zugegeben, auch zweifelndes Grübeln gingen dieser Entscheidung voraus. Irgendwann war’s denn doch zu viel des Bösen und nicht mehr zum Aushalten. Ich dachte mir, dass das, was ich beim letzten Reeder gerade durchgemacht hatte, nicht wirklich nach Wiederholung schrie und irgendwie sah’s dort ganz danach aus: Wiederholungen inklusive.

So war ich nun schlussendlich und folgerichtig in dieser Firma gelandet. Gerüchte sagten, es sei der Mercedes unter den deutschen Reedereien, ich aber glaubte eher, dass es nicht mehr als eben nur ein Gerücht war und ich das prüfen sollte, ob man Mercedes fuhr oder doch nur einfache Volkswagenmenschen ihrem Tageswerk nachgingen. Außerdem hieß es, dass es die Reederei nächst Gott sei. Auch so ’n Schnack, den es zu widerlegen galt. Und dass sie ziemlich arrogant und überheblich seien und auf andere gerne leicht von oben herab – wenn überhaupt – blickten.

Schon im August verschaffte ich mir einen ersten Eindruck bei den Einstellungsgesprächen. Es waren derer immerhin vier (!) an der Zahl, die ein potentieller Kandidat und Bewerber absolvieren musste, ehe man in den ausgewählten Kreis der ‚Begnadeten‘ aufgenommen werden konnte. Das klang viel, aber war doch immerhin ein Zeichen dafür, dass man sich wohl seine Pappeimer recht sorgfältig aussuchte. Ein gutes Zeichen! Dass sowas heutigentags notwendig war, sah man doch am ehesten an meinem letzten Reeder und dessen Lizenzträger. Alle Reedereien suchten wie verrückt Leute, denn der Seefahrt ging es wie schon lange nicht mehr so schlecht, weil die

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Charterraten fielen, die Tonnagesteuer drückte und der Weltmarkt so widerlich ungerecht war. Deshalb wurden auch ungebremst Schiffe gebaut wie verrückt. Eben! Weils ihnen doch soooo schlecht ging. Das war schon auf eine gewisse hinterhältige Art ‚logisch‘. Wie auch immer, die Seeleute hatten von dieser Entwicklung einen Vorteil, denn sie konnten sich nun ihre Ausbeuter freibestimmend selbst aussuchen, bei denen sie sich andienten und verkauften. Und wer mehr zahlte oder bessere Bedingungen bot, der konnte sich aus der Schar der Bewerber die Besten herauspicken. Die anderen mussten schließlich das nehmen, was übrigblieb – wie jüngst gerade sehr persönlich, quasi hautnah erlebt mit meinem letzten Arbeitgeber.

Die Gründe für mein Ausscheiden nach fünfzehn Jahren treuen Diensten waren schnell vermeldet: Die Schiffe waren nahezu durchgängig Chinabauten, die einen zunehmend mangelhaften Lebens- und Arbeitsstandard dem Motto „Wenig Geld – wenig Schiff“ folgend schon von Haus aus boten. Offizierspersonal, das sich überwiegend aus den Ostseeanrainerstaaten rekrutierte, Crews aus Kiribati, eine sehr unbefriedigende Arbeits-Urlaubsregelung, was mit langen Arbeitskontrakten einherging, und schließlich ein Haustarif, der sich vom gewerkschaftlichen Tarif des Verbandes der Reeder doch recht heftig unterschied. Als Krönung, sozusagen das Sahnehäubchen obenauf: mein Chef, der eben genannten Verbandes sogar noch vorsah. Sozusagen die weintrinkende, doch wasseranmahnende weiße Weste in Personalunion.

Mein Start in der alten Firma war 1991. Unvergessen meine ersten Schritte nach der Wende. Die frühen Neunziger waren nicht die schlechtesten. Es waren meine zweiten Lehrjahre, wenn auch keine leichten. Zu der Zeit waren die Kollegen noch deutlich angenehmer und das Leben an Bord noch ein gutes und ein angenehmes, für jeden, der guten Willens war. Für den Start hätte ich es damals kaum besser treffen können. Wie sich Zeiten doch ändern konnten!

Auf der anderen Seite waren natürlich jetzt auch gewisse Anreize in der neuen Firma, die mich in meinen Entschluss eindeutig positiv

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

bestärkten. In meiner neuen Anstellung genoss ich nicht nur den Vorteil beachtlicher – voll tariflicher! – monetärer Zuwendungen, auch eine Betriebsrente und eine anteilige Prämie, die vom Betriebsergebnis abhing, konnten sehr überzeugend punkten. Viel mehr wog aber, dass alle Schiffe unter deutscher Flagge registriert waren und die Flotte deutlich moderner und mit größeren Einheiten bestückt war. Die Offiziere setzten sich überwiegend aus Deutschen, zunehmend aber auch aus Polen zusammen und die Crew kam immer von den Philippinen. Die Urlaubsgestaltung lief nun unter dem Kürzel „1:1“, was nichts anderes hieß, als man für einen Arbeitstag an Bord einen Freizeittag gutgeschrieben bekam. Wie gesagt, bei vollem tariflichem Lohn!

Nicht zu vergessen der Umstand, dass es sich zwar um einen, zugegeben, recht großen Familienbetrieb handelte, aber der Kapitän als solcher – und sogar, wenn's nur ein Blaubeer war – auch wirklich als Repräsentant der Firma wahrgenommen und behandelt wurde. Das war möglicherweise nicht immer im Einklang mit den individuellen Geschmäckern, aber eine deutliche moralische Aufwertung meines Berufsstandes. Ein völlig anderer Schnack als zuvor. Kaum vergleichbar.

Na, jedenfalls waren das alles Gründe, die mir die mehr oder weniger schwierige Trennung etwas schmackhafter machten. Worum ich trauerte, waren eigentlich die Kollegen in der alten Firma, mit denen ich mich im Laufe der Jahre zusammengerauft hatte und doch immer gut klarkam. Insbesondere die Piepels im Büro, mit denen man doch schon ein sehr freundschaftliches Verhältnis pflegte, da hatte sich was in fünfzehn Jahren entwickelt, man hatte die gelegentlichen Unebenheiten des Lebens gemeistert – gemeinsam und mit Hilfe der Landlüds im Kontor. Das war natürlich nun perdu und würde dauern, bis sich so ein Verhältnis wieder entwickelt würde. Nun war ich wieder am Anfang, ein kleines Licht, das man erstmal argwöhnisch beäugte und sorgfältig abzuchecken hatte. Aber kam Zeit, kam auch

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Rat und man würde sie erkennen an ihrem Gang, die Schweine, die zum Stall gehörten.

Die vier Einstellungsgespräche waren nur jeweils von etwa halbstündiger Dauer und bei verschiedenen Herren der Firma. Beim Personalchef sowieso, der mich im Prinzip auf die kommenden Gespräche schon immer mal vorbereitete. Etwas komisch guckte ich, als er mich fragte, ob ich nicht einen Anzug oder wenigstens eine Krawatte oder so hätte? Hatte ich aber nicht mit! Also am gleichen Abend noch im nächsten Herrenausstatter ein stattliches Hemd und einen passenden Schlips gekauft, um am nächsten Tag den Erwartungen etwas besser gerecht zu werden. Ich traf beim zweiten Treff den Chef des Managements. Auch ein sehr angenehmes und freundliches Gespräch. Dieser wiederum bereitete mich auf meinen nächsten Gesprächsteilnehmer vor, auf dessen Gesprächsliste ich eine Woche darauf stand: Dem Chef des Finanzvorstandes, der ebenso ein gewichtiges Wort bei der Entscheidungsfindung hatte. Schließlich dann ein paar Tage darauf das letzte Gespräch mit einem hohen Tier aus der Geschäftsleitung, also einem aus der Mahagonietage. Der fuhr früher selbst mal zur See und wollte nun über meine persönliche Seefahrtsgeschichte einiges wissen, was mich bewog und getrieben hätte, zu wechseln, welche Absichten und Prioritäten ich setzte oder hätte und dergleichen mehr. Schon kurz nach dem letzten Gespräch teilte mir der Personalchef mit, dass ich mich so gut wie als fest eingestellt betrachten könne, auch wenn ich jetzt noch keinen Vertrag in der Hand hätte. Ich sollte nur noch beim vorherigen Reeder kündigen und dann ohne Verzug zu ihnen kommen. Der Vertrag mit der „Star Container Shipping Company KG & Co.“ wurde mir Wochen darauf auf dem Postweg zugestellt. Nun hatte ich es endlich richtig amtlich schwarz auf weiß!

Zum 30. September bat ich um die Aufhebung meines bestehenden Arbeitsverhältnisses und trennte mich endgültig nach einem eher belanglosen Gespräch vom Personalchef der Reederei „Lamberts & Büttner“. Zwar bot man einiges auf, um mich umzustimmen, aber ich lehnte freundlich dankend ab. Die Würfel waren gefallen. Nun

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

auch nicht mehr, meine Herren! Und jetzt ganz plötzlich wäre alles möglich gewesen, die Höhe der Heuer wäre nicht das Problem, auch Schiffe ohne Kiribati-Crew würden zukünftig möglich sein, und natürlich könnte ich auch mal ein neues Schiff in Dienst stellen, wenn ich denn bliebe. Weil ich doch einer der ‚alten‘ Hasen wäre, und seit langem kontinuierlich gute Arbeit ablieferte. Na, eben so ’n Zeug, was man dann immer sagte, wenn man einen behalten wollte. Mitte Oktober bekam ich ein abschließendes Zeugnis, dessen Grundtenor zufolge ich durchaus in der Lage gewesen wäre, eine führende Stellung in dieser Reederei gleich vorgestern noch zu übernehmen. Na, das waren halt Worte auf Papier, darauf durfte man sich nicht allzu viel einbilden. Es war nicht wirklich ernst gemeint. Der letzte Satz in der Art, wenn ich zurückwollte: Alle Türen stünden mir stets offen. Das musste zwar nun auch nicht mehr sein, war aber trotzdem gut zu wissen, als ich diese Tür sanft aber energisch hinter mir verschloss. Ohne die leiseste Absicht zu pflegen, je dorthin zurückzukehren.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Lesath Express (2006-2007)

Neues Schiff mit neuen Regeln
Ölhavarie vor Panama
Erinnerungen
Tragik an Bord
Taucher in L. A.
Hong Kong United Dockyard
Landgang Hong Kong
Große Not in der Mīrs-Bucht
Keine Ablösung für den Chief Mate!
Deutscher und Pole

Am 28. Oktober machte ich mich auf meine geliehenen Fiat-Punto-Beine und düste nach Hamburg, um den Flieger nach Halifax über Paris und Toronto zu kriegen! Die ersten Hürden lagen in Deutschland! Ich kam pünktlich in Hamburg an, die Uhr tickte auf kurz nach fünf Uhr, als ich den Wagen ordnungsgemäß, tanken inklusive, abgab. Das Malheur fing an! Leider, leider! Mein Gepäck! Natürlich, Was sonst? Das Schaltergesicht guckte schon ganz doof, als mein Koffer achtunddreißig Kilogramm anzeigte. Ich guckte doof zurück. Na, nun wussten wir ja beide, dass dieses Gepäck etwas mehr wog. Die Schalterdame meinte, dass in den Staaten inklusive Kanadas ein Gepäckstück zweiundzwanzig Kilo nicht überschreiten dürfe! Umpacken? Wenn ja – wohin? Wenn das nicht ginge – was denn dann?

Hach!

Und dann auch noch einen Roll! Also, das ginge ja nun gleich gar nicht! Vierzehn Kilogramm! Ihr böser Blick traf mich. Das allein war ein Unding an sich! Dann müsste ich doch zu Hause bleiben! Alle beschwichtigenden Worte, die mir auf die Schnelle einfielen, treue Augenaufschläge und eine freundliche Miene waren vergebens. Ich muss den Laptop herausnehmen. Vor ihren Augen, weil sie mir sonst kein Ticket ausstellen würde. Ich packte meine Plünnen vor ihrem Schalter um und aus. Nun endlich war sie zufrieden und ließ

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

mich ziehen. Nicht, ohne mich zu verwarnen, dass ich den Laptop ja nicht wieder zurückpacken solle! Sie würde mich beobachten, wehe!

Oben im Café packe ich alles zurück und kaufte mir noch einige Zeitungen. Sie hatten auch eine Umhängetasche für zwanzig Flocken, in der ich dann meinen flachen Rechenknecht verpackte und etwas geschützter transportieren konnte. So stieg ich in den Flieger nach Paris. Nebel und congestion auf dem Vorfeld. Wir warteten. Man servierte Saft und gute Worte. Dann aber ging's richtig los. Wir düsten nach Paris, wo ich nach langem Umherirren – Nautiker, was? – endlich mein Terminal nach Toronto fand. Und noch vier Stunden Zeit bis zum Einchecken ... Ich tröstete mich mit einem Baguette und einer Kaffee Latte und stöpselte mir Musik ins Ohr. Bis hierher war ich nun schon dreimal komplett zöllnerisch durchleuchtet worden. Schuhe inklusive. Es war entwürdigend und nicht zu begreifen: barfuß durch die Sperre ... Die einen wollten auch den Laptop sehen, die anderen wieder nicht, die einen scherten sich um mein Nähzeug, was andere völlig kalt ließ. Einer fragt sogar seinen Vorgesetzten, ob zwei Sicherheitsnadeln erlaubt seien, die er in meinem Nähzeug fand. Oder ob ich damit nicht doch ... vielleicht gar in böser terroristischer Absicht etwa den Piloten ...? Wie witzig! Naja. Nichts dagegen zu sagen, wenn alle nur gleich gründlich wären.

Im Flieger nach Toronto waren – natürlich! – überwiegend Franzosen. Neben mir eine Dame um die Mitte Vierzig, die offensichtlich mit einer größeren Reisegruppe nach Kanada düste. Sie sprach kein Englisch, ich kein Französisch und sie hatte doch so gar keine Ahnung davon, wie man elektronisch Mah-Jongg und Patience spielte. Gerne zeigte ich ihr die Einstellungen und wie man wieder neu beginnen konnte und drehte mich schnell auf die Seite, die Filme waren eh alle auf Französisch, lediglich mit englischen Untertiteln. Darauf konnte man leichten Herzens verzichten. Also Stöpsel in die Radartüten und weggedämmert.

Mit einer guten Verspätung landete das Ding in Toronto und ich hatte zwei Stunden Zeit zum Umsteigen in die andere Kutsche. Meinen Koffer musste ich schon selbst vom Band pflücken und ihn

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

wieder einchecken, obwohl man ja in Hamburg gemeint hatte, dass er komplett durchgecheckt wäre. Was wussten die in Berlin, was in Kanada abging? Also nochmals eine Durchleuchtung und dann in die Transithalle, wo ich auf die Anschlussfliege wartete. Die kam auch mit Verspätung an, musste erst gereinigt und aufgetankt werden, ehe sie anderthalb Stunden später wieder klar zum Beladen war. Fast alles Geschäftsreisende, die zum Wochenbeginn irgendwo hinmussten. Daher hatte sie wohl auch kaum Gepäck im Bauch, außer jenes eines einsamen Seemannes, der dafür umso gewichtiger zuschlug ... Mit einem furchtbaren Rumpeln setzt der Flieger auf's Rollfeld auf. Gerade noch so gut gegangen, mochte man meinen, so wie das geknallt hatte! Davon wurde man wenigstens auf'm Schlag munter. Ohne große Umstände ging's zur Gepäckhalle, wo ich meinen Koffer schon nach wenigen Warteminuten glücklich wiederfand. Auch stand der Agent schon mit meinem Namensschild wartend in der Empfangshalle. Schnell war das Gepäck verstaut und wir fuhren auf einem Freeway Richtung Hafen. Nach einer kurzen halben Stunde stand ich vor einem Schiff. Ein Riesenschiff.

Wow! Das war ja mal ein Klopper! Hell leuchtete der orangefarbene Schornstein mit seinem blauen Logo, den doppelten „S“, die von zwei Klammern eingerahmt wurden, irgendwie erinnerte es an das alte „Salen“-Reedereilogo, nur dass die Klammern nicht oben und unten, sondern links und rechts einander zugewandt standen. Das Logo der „CSSC“, meinem neuen Arbeitgeber „Container Star Shipping Company KG & Co“, sah höchst eindrucksvoll aus, sicherlich stammte die Designerarbeit aus einer Hamburger Künstler-schmiede.

CMS „Lesath Express“, knapp dreihundert Meter lang, zweiund-dreißig breit, vom Kiel bis zur Mastspitze ganze vierundfünfzig Meter! Namensgeber wie für die gesamte Flotte waren Sterne, dieser nun aus dem Sternbild Skorpion: „Lesath“, der letzte Stern am Schwanz, quasi der Stachel des Tierchens. Der zweite Namensteil „Express“ vermittelte nur den Eindruck eines schnellen Schiffes

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

oder Services, so ungefähr. Hatten sich sicherlich hochbezahlte Köpfe Gedanken drum gemacht. Ich brauchte nur damit zu fahren, egal wie sie auch hießen. Maximaler Tiefgang laut Zeichnung etwas weniger als zwölf Meter, fünfundfünfzigtausend muntere Pferde im Bauch, die es auf bis zu vierundzwanzig Knoten bringen konnten. Die Fläche des Ruders war so groß wie eine luxuriöse Einraumwohnung: sechzig Quadratmeter. Der Propeller legte bei einer einzigen Umdrehung den theoretischen Weg von achtkommasieben Meter zurück. Das Eisenschwimmschiff schleppte viertausendsechshundert TEUs weg, es war 1998 in Pusan gebaut worden. Mein Schiff! Mööönnschl!

Freundliche Filipinos empfangen mich an der Gangway und trugen mein Gepäck hinauf. Den Alten traf ich erst am nächsten Morgen, denn das Schiff sollte anstatt um 0500 schon um 0300 Uhr auslaufen und nun war es gerade Mitternacht. Der musste ja meinetwegen nicht extra früher geweckt werden. Das Auslaufen verkniiff ich mir und schlief endlich den Schlaf der Gerechten, bis ich am nächsten Morgen erholt aufwachte. Auf hoher See. Sich leicht in völlig glatter See wiegend lief das Schiff aus der Bucht von Halifax nach See in Richtung Europa.

Ich traf den Kapitän in seinem Office. Ein hagerer Typ meines Alters stellte sich mir vor. Sehr förmlich. Wir hatten nun alle Zeit der Welt, uns zu beschnuppern und uns das Schiff sukzessive so zu übergeben, dass auch ich das verstand. Ich machte mich erstmal auf den Weg und ging durch die Aufbauten, Maschine und übers Deck, um mir ein Gesamtbild zu verschaffen. Meinen ersten Eindruck konnte ich nur offenen Mundes so umschreiben: dieses Schiff war ja nagelneu! Musste wohl erst vor wenigen Monaten abgeliefert worden sein. Tatsächlich war es schon ganze acht Jahre alt! Hut ab und Respekt! Das glaubte man doch nicht, wenn man es nicht selbst gesehen hätte. Mein Gott, wie ging denn sowas, hä? Was musste man machen oder was musste geschehen, um diesen Zustand so hinzukriegen oder zu halten? So hatten einige chinesische Neubauten meines vorherigen Arbeitgebers nicht bei ihrer Auslieferung

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

ausgesehen! Junge, Junge, das allein war schon mal eine Herausforderung ohnegleichen, die meinen ehrfurchtsvollen und uneingeschränkten Respekt einforderte!

Meine Kammer, die ich für die nächsten zehn Tage vorübergehend bewohnte, war etwas dürftig und nicht sehr komfortabel. Ein feiner Salon mit Bar diente den Offizieren für die Freizeit. Die Messen waren nebeneinander gelegen und so vom Stewardpersonal leicht und gut übersehbar zu bedienen. Der Swimmingpool in den Aufbauten untergebracht, sehr klein, dafür aber auch sehr warm. Eine Sauna gab's allerdings auch hier nicht. Obwohl die zukünftigen Schiffe wohl das Glück haben sollten, eine zu haben, wie es gerücheweise hieß. Die Gänge und das Treppenhaus waren geräumig und sehr hell. Einen elektrischen Stuhl fand ich auch hier, der zwischen Kapitänsdeck und Maschine verkehrte. Die Brücke überraschend großzügig und offen angelegt und den letzten Empfehlungen für eine sichere Brücke entsprochen, will heißen: einen guten Rundumblick vom Steuerstand aus. Das Freifallboot hatte man im Containerstau achtern angeordnet, eine für mich eher ungewohnte Örtlichkeit, weil bei den Chinabauten alle Freifallboote unmittelbar direkt in den Aufbauten integriert waren. Nun trennten uns vom Boot also noch einige Bays, gute sechzig Meter. Der Maschinenraum war ein Gedicht! Den sonst üblichen Maschinenkontrollraum suchte ich jedoch vergeblich. Die gesamte Maschine, Hilfsdiesel inklusive, wurde von der Brücke aus überwacht und gesteuert. Man startete also die Hilfsdiesel von der Brücke! So leicht und einfach, wie man einen Fernseher einschaltet! Und überall eine, fast möchte man poetisch werden, blütenreine Sauberkeit. Riesig schien die Neun-Zylinder-Hauptmaschine, deren Höhe wohl locker das Doppelte unseres Hauses ausmachte. Ein Wellengenerator sorgte für Ruhe auf See, dann wurde der benötigte elektrische Saft quasi nebenbei von einem Generator erzeugt, der von der Antriebswelle der Hauptmaschine mit angetrieben wurde. Der Name dieses Generators? Kurz und bündig: ‚Wellenwilly‘. Nur während der Revierfahrt und im Hafen mussten also Hilfsdiesel laufen. Das war wesentlich ökonomi-

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

scher und wirklich angenehmer für die Maschinengang, denn dadurch wurde der Geräuschpegel deutlich gesenkt. Mit einem feinen Nebeneffekt, dass wir in den Aufbauten ebenfalls geräusch- und vibrationsberuhigt wohnten. Wenigstens so lange uns' Wellenwilly arbeitete. Schönes Ding!

Was mich aber wirklich am meisten verwunderte, war die Aufgabenverteilung der Offiziere! Der Erste Offizier machte augenscheinlich nahezu alles! Der Alte hatte sich fast nur um die administrativen Belange zu kümmern, wobei hierbei der Zweite noch zuarbeitete. Der Chief Mate war nicht nur für die Beladung, sondern auch für die Sicherheit, die Werterhaltung an Deck, die Medizin und die ISPS-Sache verantwortlich. Komisch, komisch. Der Dritte machte die Navigation und ging dem Chief Mate im Sicherheitsbereich helfend zur Hand. Des 2ten Offiziers Department war die Klarierung und alle Nautischen Berichtigungen und Belange inklusive der Brückenausrüstung. Der Alte hatte die Organisation der Arbeiten und finale Kontrolle an den Backen. Nicht zu vergessen die Einklarierung, Anmeldungen, Mailverkehr und das Berichtswesen an die Reederei. Zu Anfang ein völlig undurchsichtiger, überwältigender Wust an unendlich vielen Nachrichten, Reports und Meldungen an Werweiß-nicht-alles. Ich hoffte, dass sich das im Laufe der Zeit alles klärte und für mich durchsichtiger würde. Schließlich kamen andere ja wohl ganz gut klar damit. Warum also nicht auch ein Blaubeer? Immer wieder stand zu Anfang so eine unüberwindlich scheinende Hürde, weil es obendrein widersprüchliche Aussagen gab, die sich auf dem ersten Blick sogar bisßen oder sich entgegen der allerersten oberflächliche (falschen) Logik aufgebaut hatten.

Der Alte, den ich nun ablösen würde, machte ebenfalls gerade seine erste Reise und schien auf diesem Gebiet auch nicht sehr sattelfest zu sein, denn er hatte den alten Ordner seines Vorgängers neben sich zu liegen gehabt und schrieb in gleicher Reihenfolge an die gleichen Adressen die gleichen oder ähnlichen Nachrichten. So würde ich das anfänglich natürlich auch machen, um mich zum Luftholen für die erste Zeit über Wasser zu halten. Auf alle Fälle war

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

das Report- und E-Mail-Wesen sehr viel aufgeblähter und umfangreicher als bei „Lamberts & Büttner“. Das war mal klar! Ob es gut oder besser wäre, blieb abzuwarten.

Zwei Tage vor dem Englischen Kanal veranstalteten die Absteiger, es waren alles Deutsche, eine Farewell-Party im Salon. Dazu spielte die bordeigene Band und es durfte auch getanzt werden. Frisch gezapftes Bier wurde ausgeteilt. Und auch ich war für eine kurze Weile dabei. Der Alte bedankte sich bei der Besatzung für die erfolgreiche Reise, die nun hinter ihnen lag und wünschte den Zurückbleibenden alles Gute. Im Gegenzug bedankte sich der Sprecher der Crew, der 3te Ingenieur, artig für diese Ehre und die freundliche Unterstützung und Zusammenarbeit. Dann setzt die Musik wieder ein, mit viel zu viel Bass, den der Bosun zupfte, und der Blitz haute mit Hingabe und Schmackes auf die Trommelfelle und Becken, dass man kaum sein eigenes Wort verstand. Die Crew war sichtlich von der Musik hingerissen und glücklich. Musik lag ihnen sehr, wie ja auch Karaoke zu einer ihrer am meisten geliebten Freizeitbeschäftigungen und ‚Hauptsportarten‘ zählte.

Ich wollte mich gerade davonstellen, um noch ein paar Rechnerarbeiten zu erledigen, da eilte mir der Elektriker hinterher und hielt mich fest, ich möge doch noch etwas dableiben, weil man mich noch offiziell seitens der Crew begrüßen wollte. Na, was nich 'ne Ehre! Also kehrte ich um und der Speaker ergriff nochmal das Mikro und das Wort, nachdem die ‚Proud Mary‘ jaulend verklungen war. Man wünschte mir alles Gute und ließ mich wissen, dass die Crew sich auf eine gute Zusammenarbeit freute. Na, nun musste ich ja auch noch was sagen, wollte ich mich standesgemäß einführen und ich ließ mir ein Glas mit dem reedereieigenen Sekt füllen und trat ans Mikrofon und bedankte mich für die freundlichen Worte und drückte mich dahingehend aus, dass ich mir die beste Mühe geben wollte, uns eine schnelle, sichere und glückliche Reise zu bereiten. Dazu, so ließ ich mich hinreißen, baute ich auf eine gute und fruchtbare Zusammenarbeit, die auf gegenseitige Achtung und Wertschätzung beruhte. Dann erhob ich das Glas und protestete ihnen mit einem

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

„Cheers!“ zu. Sie waren begeistert. Na, zugegeben, etwas pathetisch, gewiss, aber sehr effektiv und wie alle Filipinos mochten sie solche überzogenen Sachen. Ich dachte, dass ich damit einen guten Start eingeläutet hätte.

Endlich konnte ich das Schiff in Bremerhaven übernehmen. Das Schiff an der Stromkaje fest vertäut. Leider hatte der alte Alte seine Kammer nicht früher geräumt, so dass ich noch bis zum Abend des Übergabetages gezwungen war, in meiner kleinen Bucht zu hocken und aus dem Koffer zu leben. Aber all das war doch erstmal unwichtig! Es kamen nun alle möglichen Lieferungen, Besichtigter und Serviceleute gaben sich die Klinke in die Hand und natürlich – wie konnt's denn anders sein? – kam auch noch ein Audit über uns, also eine Inspektion von der Reederei. Nebenbei übergaben wir uns offiziell das Schiff und draußen warteten fünf Auf- und ebenso viele Absteiger. Ein netter Tag. Und ich merkte dabei deutlich, dass in der Tat vieles am Alten vorbeiging. Die Klarierung? Machte doch der Zweite! Das, was fünfzehn Jahre immer mein ‚Kern‘-Geschäft gewesen war – wurde nun durch einen Nautiker erledigt. Ging ja auch! Wenn das so weiterging, dann war das wirklich eine Erleichterung, aber ich musste auch sagen, dass mir immer ein ungutes Gefühl blieb, denn die Arbeit machte dann einer in seiner Freizeit, der vielleicht schon acht Stunden Wache hinter sich hatte und obendrein weniger verdiente. Ich musste mir was überlegen, um mich selbst in eine etwas bessere Gefühlslage zu bringen.

Ich nutzte die letzte Möglichkeit, den scheidenden Alten noch die eine oder andere Frage zu stellen. Inzwischen war er nur noch leicht genervt und neben sich, weil er nun auch schon seit 0200 Uhr auf den Beinen war. Dann noch diese doofe Überprüfung. Ich konnte ihn zu gut verstehen. Der erste Tag allein brachte gleich einen gehörigen Schwung Arbeit mit sich und ich wusste kaum, wo mir der Kopf stand. Als Allererstes versuchte ich, Grund unter die Füße zu kriegen, was den Mailverkehr und die Berichte anbelangte, die ich nun täglich zu versenden hatte. Jeder heftete nur ab, aber niemand traute sich auch was wegzuschmeißen. Für mich ziemlich schwierig

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

zu erkennen, was überhaupt noch wirklich Gültigkeit hatte, was nicht. Ich musste mich durchwursteln und immer hoffen, dass diejenigen, die was würden haben wollen und müssen, mich rechtzeitig erinnerten, wenn's denn von mir zu spät oder nur unvollständig geschickt werden würde. Langsam lernte ich auch die Crew besser kennen. Alles machte einen netten und harmonischen Eindruck. Mit mir waren wir dreiundzwanzig Leute, darunter ein polnischer Ingenieur, der holländische Chief Mate, drei Deutsche (2ter Mate, Chief und ich) und der übrigbleibende Teil alles Filipinos. Der Chief bekleidete gleichzeitig die Position des Schiffsofas. Wir waren sogar in die gleiche Schule gegangen! Allerdings er ein paar Jahre vor mir. Mithin wären Anknüpfungspunkte ohne Ende zu finden. Der Chief Mate sprach ein sehr gutes Deutsch und Englisch, war mit einer Kanadierin verheiratet und lebte auch dort. Seinen Job machte er bislang vorzüglich und somit hatte ich auch von dort eine ausgezeichnete Unterstützung, obwohl auch er geradewegs seine allererste Reise als Chief Mate machte.

Nur der 3te Mate fiel aus dem Rahmen, hatte der doch schon von meinem Vorgänger keine gute Einschätzung bekommen, die ich gezwungenermaßen nun mehr und mehr teilen musste. Ein Filipino, wie er im Buche stand. Endvierziger und 2ter Mate! Das sagte dem Eingeweihten schon fast alles. Es stimmte dann was nicht, sonst wäre er schon mindestens Chief Mate gewesen. Aber selbst zum 2ten Mate hatte er nicht das Zeug.

Alle Fragen um den Proviant waren offenbar völlig ohne geregelte Kontrolle, das hieß, es wurde dem Koch nahezu allein überlassen, was, wieviel und wann bestellt, ausgegeben und gelagert wurde. Wir schöpften aus dem Vollen. Das war nicht das schlechteste Prinzip, beinhaltete aber Gefahren, für die dann der Alte eventuell seine Rübe hinzuhalten hatte. Das Budget für das Jahr wurde vorgegeben, in dem wir uns frei bewegen konnten. Solange das nicht überschritten war, war es der Reederei auch egal, wie man zu Rande kam. Dieses System musste ich mir erstmal zu Eigen machen. Denn der finale Regulator war und blieb letztendlich doch immer noch ich.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Wenn's das Budget also nicht mehr hergäbe, müsste ich schon gute Gründe gegenüber der Reederei haben, wollte ich es gezwungenermaßen überlasten. Und die Lasten waren voll! Manno! Kaum ein Durchkommen! Und hieran erkannte der erfahrene Blaubeer seine Schweine, am Gang nämlich! Gute Köche konnten solch übervolle Lasten und Stores sicherlich gut managen und behielten auch die Übersicht, aber wehe, es waren schlechte Köche! Die nahmen dann nur noch von vorn, wo es bequem und einfach war und man nicht so lange frieren musste. Ein Gefahrenpotential, das ich künftig im Auge behalten musste!

Jede Passage über einen der Teiche würden von einem Routungsbüro begleitet, das uns das aktuelle Wetter täglich zweimal oder auch öfter schickte und auch eine Beratung anbot, wenn man es verlangte. Damit war gesichert, dass eine Beratung immer möglich war, es wurde nicht nach dem Preis gefragt, sie war einfach da und rundete die Sorge um die schwimmenden Einheiten ab, ob wir sie denn nutzten, lag an jedem Kapitän oder Team selbst. Es wurde aber seitens der Einsatzleitung nachdrücklich darauf hingewiesen, dass wir tunlichst diesen bezahlten Service auch tatsächlich benutzen sollten, denn noch nie war es einfacher, ein Claim abzuschmettern, als wenn man professionelle Routenempfehlungen zur Seite hatte, denen man gefolgt war!

Bevor wir jedoch den Atlantik erreichen, meldete sich die Maschine mit einer Leckage an einem Zylinderkopf kurz nach Dover erstmal vom Dienst ab, so dass wir gezwungen waren, die Seestraße zu verlassen und uns am Straßenrand der westgehenden Straßenseite zur Reparatur zu parken. Dazu scherten wir aus der Traffic Lane nach Steuerbord aus, um bald darauf ruhig vor Anker zu liegen. Die englische Küstenwache wurde davon in Kenntnis gesetzt und gut war.

Der Zylinderkopf saß seit 2003 auf der Station und hatte durchaus lange gehalten, wenn man wusste, dass die kaputte Dichtung, an der es nun zum Abpfeifen an einer durchgebrannten dünnen Stelle kam, vor drei Jahren ersetzt worden war. Durch nachlässige Montage war

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

sie nicht richtig mittig platziert worden und nach dem Motto ‚steter Tropfen höhlt den Stein‘ an der dünnsten Stelle durchgepiffen. Das hatte der Chief jedoch schnell gewuppt. Nach nur sechs Stunden konnten wir unsere Reise wieder fortsetzen.

Meine erste Tour auf diesem Boot über den grauen, winterlichen Atlantik verlief sonst aber komplett stressfrei. Schon das machte mich misstrauisch! Im November! Na, hör mal! Da sollte doch etwas Wind vorhanden sein, was? Wider Erwarten segelten wir aber so günstig, dass zum Ende hin sogar noch fürchterliches Trödeln angesagt war, um den Lotsen in Halifax termingemäß zu treffen. Sogar der Golfstrom, den ich ständig auf dem Zettel hatte, ließ sich kaum sehen. Einen Tag lang haben wir ihn mal kurz zu spüren bekommen, was an der Wassertemperatur abzulesen war, die plötzlich um zwei Grad in die Höhe sprang, sonst war aber nicht viel von diesem gewaltigen Strom, in unserem Fall Gegenstrom, zu spüren gewesen. So erreichten wir in pottendicken Nebel Halifax. Zu sehen war ja nun so reinweg gar nichts, unsere Pier entpuppte sich als ein etwa fünfhundert Meter langes Terminal, an dem wir festmachten. Der Lotse in erwarteter Qualität und die Behörden eher lax und gemütlich. Sie machten nicht viel Trara, sondern sammelten ihre notwendigen Daten ein und hauten wieder ab. Konnten aber auch anders, wenn man auffiel, ließ ich mir vom Agenten berichten, dass ich nämlich auf der Hut sein sollte, wenigstens was die Kantinenwaren anging. Das könne sonst auch schnell mal ganz anders und leicht teuer aussehen!

Nächsten Tag nahm ich die Gelegenheit wahr und fuhr mit dem Chief schnell zu einem Shopping-Center. Wir passierten auf der Fahrt dorthin einen Friedhof, auf dem die Toten der Titanic-Katastrophe beerdigt worden waren, die nach der Rettung der Überlebenden noch Tage später tot aus dem Eiswasser aufgefischt wurden. Dort wollte ich das nächste Mal hin, um mir die Gräber anzuschauen. Der Agent wusste, dass sie von einem kanadischen Kabelleger, der am Tag des Unglücks extra zur Unglücksstelle beordert worden war, um nach Toten zu suchen, eingesammelt wurden. Alle

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

anderen waren in New York beerdigt worden, wo auch das offizielle Denkmal steht.

Kanada in dieser Jahreszeit recht und häufig nebelig. Die Einfahrt wäre bestimmt nett anzusehen, aber wir kriegten nix davon mit. Viele den schwedischen Schären nicht unähnliche Inselchen verstreuen sich in der Zufahrt. Die gesamte Gegend sah in der Tat wie ein Stück Schweden oder Norwegen aus. Sogar die Häuser ähneln sich! Viele Holzbauten, viele flache Gebäude, wenig gepflegte Außenanlagen, zumindest in diesem Bereich Halifax' gab's keine Hochhäuser, obzwar zum eigentlichen Stadtkern hin einige höhere, aber eben keine echten Wolkenkratzer zu sehen waren. Viele Ausländer hatten in dieser Ecke ihren Sommersitz genommen. Darunter – wie isses nur möglich? – auch viele Deutsche, deren Portfolio nicht von einer heftigen Schwindsucht geplagt ward.

Hier kaufte ich mir, nein, doch eher dem Schiff endlich einen vernünftigen Schreibtischstuhl, hatten wir das nicht schon so oft erlebt in der Vergangenheit? Nun war der aber ein Zahn besser, immerhin mit echtem Leder bespannt und nicht etwa irgendein Stuhl, sondern ein ‚Manager Chair‘, wie er in dem Laden angetitelt wurde. Genau richtig für uns Schreibtischtäter. Saß sich in der Tat sehr managermäßig. Denn die meiste Zeit meines Dienstes saß ich nun vor der Kiste und schrieb mir die Finger an den Tasten wund.

Auch das Auslaufen, wieder in der Nacht, ließ nur schemenhaft ahnen, was links und rechts von uns lag: Nebel, so dicht, dass man die Back nicht sehen konnte. So tasteten wir uns zum Ausgang und düsten nach New Jersey, einem Stadtteil von New York. Weit genug vom Zentrum weg, dass man nicht ohne weiteres dorthin kommen konnte, eine gute Stunde mit Bus, Bahn und Taxi waren wohl einzurechnen, wollte man sich die prominenteste Baustelle der USA mal anschauen.

Diese Gegend kannte ich gar nicht. Das letzte Mal lag ich mit der „Dagobert Maersk“ in Port Elizabeth, Newark, unweit von diesem Hafenbecken, auch schon wieder mehr als fünf Jahre her. Damals waren mir doch meine lieben kiribatischen Kollegen verspätet vom

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt.

Telefonieren beziehungsweise Einkauf wiedergekommen ... und das nach dem 9. September 2001!

Vor diesem neuen Hafenbecken hatte man, weiß der Geier, warum ausgerechnet hier, ein Mahnmal für die Opfer des 11ten Septembers aufgestellt, das „Tränenmemorial“. Recht geschmackvoll, wie ich fand. Nur dass ausgerechnet Putin in Übergröße auf einer gestalteten Wand im Kampf gegen den Terrorismus verewigt worden war, schien mir ohne Kenntnis des Hintergrunds etwas unklar und erklärungsbedürftig. Das wirkte nur befremdlich auf den Betrachter. Wie mir berichtet wurde, sollte in diesem Hafenbecken demnächst noch ein abgehalfterter Flugzeugträger als Besuchermagnet angebunden werden, der dann als martialisches Symbol der Stärke dem Gedenken dienen soll ... Ja, die Amis hatten das immer irgendwie doch sehr mit Militär, Macht und Angeberei.

Wir schlichen uns am Tag darauf bei klarer, aber sehr kalter Luft aus Newark. Der Nebel hatte sich verzogen. Unser nächster Hafen war Norfolk, das waren keine zwölf Stunden Fahrt bis zum Lotsen. Dort ist die US-Flotte der Ostküste beheimatet, als Pendant zur Pazifikküste, wo diesen Part San Diego übernimmt. Während wir auf unseren Liegeplatz zuhielten, passierten wir eine Menge Fingerpiers, alle waren sie mit grauen und schwarzen Stahlbooten aller Größen und Gattungen der Marine besetzt, die gewartet, ausgerüstet und repariert wurden. Was wir sahen, war ja auch nur das, was wir sehen durften, darüber hinaus natürlich nicht mal alles, was auch noch vorhanden war! Nicht genauer wissen möchte man, was an diesen Küsten alles so auf den Tag „X“ wartete. Allein dieser Anblick war nicht ohne ein Gefühl der Sorge und Furcht um die Zukunft ...

Wer nicht kam oder auf mich wartete, war der Agent, der erst an's Schott klopfte, als ich schon immer mal eine runde Mütze Schlaf nachholen wollte. Blödmann! Aber so waren sie: Keine Rücksicht auf die Befindlichkeiten der werktätigen Bevölkerung, die schon seit 0100 Uhr auf den Beinen war.

Die Lotsen waren dann nachmittags wieder an Bord und wir nahmen wie schon am frühen Morgen die abendliche ‚Parade‘ ab.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!