

Klor bi Anker!

Band 5

W. A. Kaiser

Klor bi Anker!

Oder

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

Band 5

Engelsdorfer Verlag
Leipzig
2020

Bibliografische Information durch die Deutsche Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über https://dnb.de/DE/Home/home_node.html
abrufbar.

ISBN 978-3-96145-955-1

Copyright (2020) 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!

Inhalt

Anstatt eines Vorwortes – Was vorher geschah.	7
Bogardus Express (2016)	9
Bogardus Express (2016)	103
Bogardus Express (2017)	195
Bogardus Express (2017)	321
Bogardus Express (2018)	379
Schlussbetrachtung mit etwas Leiden und Akzeptanz.	517

Anstatt eines Vorwortes

Was vorher geschah

Nachdem ich mich nach meiner heftigen Erkrankung 2013 auf der „Riegel Express“ wieder sehr gut eingelebt und all meine Fähigkeiten zu neuem Leben erweckt hatte, kehrte der alte Geist zurück. Ich begann, mich merklich wohler zu fühlen. Nach der fürchterlichen Wertzeit in Neapel, die ich einem Bad im Drachenblut gleichsetzte, war ich wie Siegfried bestens gewappnet und gefeit gegen alle kommenden Widrigkeiten des Lebens. Nein, schlimmer konnte es nicht mehr kommen. Außerdem wusste ja wohl jeder: Werften stehen nur bei außerplanmäßigen Reparaturen an oder wurden periodisch alle fünf Jahre TÜV-mäßig angesetzt. So schnell würde es mich also nicht treffen können. Und das war mein Lindenblatt.

Die zwei Jahre auf der guten, alten „Rigel“ waren angenehme Jahre gewesen. Besonders schätzte ich die wunderbar harmonische Zusammenarbeit mit meinen polnischen Kollegen. Ich fühlte mich schon fast privilegiert, Einsatz um Einsatz auf diesem recht handlichen und unkomplizierten Schiffstyp abzuleisten. So konnte es immerzu weitergehen. Doch hinter vorgehaltener Hand wurde immer häufiger getuschelt, dass dieses Schiff wie auch schon ihre beiden Schwestern möglicherweise bald ausgemustert werden würde. Auf beiden hatte ich gedient: „Lesath Express“ und „Deneb Express“. Diese Schiffsklasse hatte schon locker fünfzehn und mehr Jahre auf dem Buckel, da musste der Eigner scharf kalkulieren, ob sich weitere Investitionen noch rechneten, die zwangsläufig mit dem Alter an die Tür klopfen. Als wichtiges Moment war zu berücksichtigen, dass die Ansprüche vieler Staaten, was die Ausrüstung der Schiffe anbelangte, ständigen Verbesserungen unterlagen. Nur mit hohen Kosten, wenn überhaupt technisch möglich, konnte man die Modernisierung alter Schiffe durchsetzen, das wollte man möglichst frühzeitig umgehen. Stichworte: Ballastwasser- und Abgasbehandlung, oder beispielsweise die Vorbereitung der Schiffe mit dem Anschluss für Landstrom und ähnliche Erfordernisse, die der Umwelt dienen.

Überrascht war ich deshalb nicht wirklich, als man mir eine Umsetzung anbot. Das Schwesterschiff der guten alten „Denebola Express“, ein paar Container größer als die „Rigel“, wurde mir in Aussicht gestellt. Insgeheim verband ich damit die leise Hoffnung, eventuell durch die neuen Schleusen des Panama Kanals gehen zu können. Auch deshalb nahm ich das Angebot sofort an. Gleichfalls war die Chance äußerst günstig, mein inzwischen umfangreich angewachsenes Bastelmaterial in Gänze von Schiff zu Schiff zu kriegen, ohne es (als schwergewichtiges *Übergepäck mit Extrapreis*) nach Hause schleppen zu müssen. Weil der Einstieg in Cagliari stattfinden sollte, der Hafen, in dem ich dieses besondere Gepäck beim Agenten sicher zwischengeparkt hatte.

Ich freute mich, wieder auf einem größeren Schiff das Kommando übernehmen zu können, zumal ich den Schiffstyp recht gut kannte und die starke und zuverlässige Maschinenleistung schätzte, die dort verbaut worden war. Leichte Wallung meiner Nerven erzeugte lediglich der Umstand der in diesem Loop notwendigen Passagen des Suez-Kanals, den ich das letzte Mal 2003 mit der „Dagobert Maersk“ passiert hatte. Mehr Nervosität erzeugte nur der Fakt, das piratenverseuchte Gebiet im Golf von Jemen bis fast zu den Malediven rüber durchsegeln zu müssen. Das und der Umstand, dafür zusätzliche Crew an Bord zu nehmen, die mit ihren *Werkzeugen* für unsere Sicherheit sorgten, bescherte mir im Vorfeld durchaus die eine oder andere ruhelose Stunde. Das Fahrtgebiet überzeugte ohne Wenn und Aber, denn wir würden fein zwischen Thailand und der US-Ostküste pendeln.

Meine kleine Hoffnung? – Die vage Aussicht auf die US-Westküste. Dann aber endlich mal durch die neuen Schleusen des Panama Kanals. Das wäre *das* krönende Highlight meiner Karriere gewesen. Diese hochfliegende Chance einer kleinen Hoffnung starb schließlich zuletzt, wie immer, platzte wie eine Seifenblase. Es war mir nicht vergönnt. Schade eigentlich.

Bogardus Express (2016)

Neue Truppe – neues Schiff
Hotel der Extraklasse in Cagliari
Suezkanal bis zum Abwinken
Beschützer in der Rotsee
Laem Chabang ist Drehpunkt
Colombo – ein Wiedersehen
Suez und Gedanken um dieses Volk
Die Sache mit dem Teleskopradar
Ausfall der Satellitenanlage – wieder einmal

Da war er ab – der Knopf, einfach so vom Bund abgesprungen, unerlaubt entfernt! Dem ich zuvor so sehr vertraut hatte, dass ich nicht mal einen Gürtel trug. Und hatte meine Hose so gut gehalten. Nicht, dass ich zu fett geworden wäre, wenngleich gertenschlank auch nicht unbedingt zu meinem bevorzugten Wortschatz zählte. Nein, ich hatte mich gerade gebückt, um mein Hündchen nochmals auf den Arm zu nehmen, ein letztes Mal, bevor ich wieder losmusste. Es geschah in der Halle des Hamburger Terminalgebäudes. Nicht, dass die Hose sich rutschend verabschiedet hätte, das nun gerade nicht, aber es war schon ein doofes Gefühl. Einen Gürtel hatte ich ‚wohlweislich‘ nicht gewählt, denn das Aus- und Eingefädel beim Bodycheck war lästig. Nun hatte ich aber ein viel größeres Problem! Eine Sicherheitsnadel nicht zur Hand und einen Gürtel gleich gar nicht. So stiefelte ich der Gepäckkontrolle entgegen, nachdem ich mich seufzend von meinen Mädchen verabschiedet hatte. Früh gehen – früh wiederkommen. Das war der Deal.

Natürlich, wäre ja auch mal ganz was Neues gewesen, wenn nicht, musste ich doch wieder das ganze Gedöhs meines Trolleys auspacken! Alles wurde nochmals einzeln gescannt, soviel Liebe zum Beruf, wie mein Kontrolleur zeigte, war schon beruhigend, wenn’s denn nur alle immer so machen wollten. Ich nahm’s leicht und ließ es über mich ergehen. Auch das Wischen und die Kontrolle auf verbotene Substanzen passierte ich anstandslos. Meine Suche nach einer Sicherheitsna-

del im Transitraum, so in einem Reisetui für den gestressten Vielflieger möglicherweise, war völlig aussichtslos. Klar, eine Nadel ließe sich mit viel Fantasie vielleicht auch als Waffe missbrauchen. Wer wusste das schon genau zu beurteilen? Ich würde nie auf eine Nadel zurückgreifen, führte ich Böses im Schilde! Dann besser eine ganz legale CD, so ein Scheibling durchbrochen gäbe zwei prima scharfe Schneiden ab!

Aber einen Gürtel zu ergattern, schien genauso spannend zu sein. Ich staunte nicht schlecht, welche Preise Gürtel haben konnten! War Leder denn dermaßen teuer? Oder nur, weil auf der Schnalle ein bestimmter Name gedruckt war? Leute, mit 60 Euro begann der Spaß! Respekt! Ich suchte eilig die einschlägigen Angebote durch, aber die Namen versprachen nur höhere Preise, je weiter ich suchte. Die Zeit lief mir davon. Der Flieger nach Italien rief zu Eile. Läden des wirklich echten Bedarfs gab es nicht auf Flughäfen. Immer nur Geschäfte für Leute mit reichlich Geld. Schließlich wurde ich doch fündig, für ein Drittel des obigen Preises, das war zu vertreten. Schnell fühlte ich mich wieder besser, als der Gurt den Bund zusammenhielt und das Risiko eines Auseinanderbrechens des Reißverschlusses gegen null ging! So war alles gerettet und ich spurtete mit meinem fetten Trolley zum Gate.

Der Flieger war nicht voll. Dabei hatte ich Blödmann sogar noch den Sitz im Internet-Check-in getauscht! War gar nicht nötig, jeder hatte eine Sitzreihe für sich! Obwohl die Anzeige im Netz einen fast vollen Flieger zeigte! Soviel über die Seriosität der Fluglinien, hier die Air-Berlin, die mich via Düsseldorf und Mailand nach Cagliari auf Sardinien brachte. Nur den letzten Flugabschnitt flog die Alitalia, aber auch die Maschine war nahezu leer, keine vierzehn Männchen tummelten sich im Flugzeug, plus etwa vier der Crew. Das sich sowas rechnete? Und es war ein Airbus 219! Schön war der Flug nach Düsseldorf, denn endlich war das mal wieder ein Flugzeug mit richtig drehenden Propellern! Sehr schön, diese Art der Fliegerei mochte ich wirklich! Nicht zu schnell und vor allen Dingen freie Sicht ohne Tragflächenabdeckung, denn heutzutage waren turboprop-getriebenen

Flugröhren solcher Größe immer Schulterdecker, dieses eine „Ambréar Q400“ von Bombardier. Einzig das zweimalige Umsteigen zwischen den kurzen Flugzeiten unterbrach die Entspannung. Ich versuchte, in mich zu gehen, hing meinen Gedanken nach. In diesem Fall eilten sie weit voraus. Neues Schiff, neue Route, neue Leute. Alles neu, nur ich blieb der Alte. Soviel zu diesem Kalauer.

Die Ankunft in Cagliari spät am Abend hielt denn auch schon immer mal eine kleine Überraschung für den Chief, Azubi und mich bereit. Nur kannten wir einander noch nicht. So hatte ich während des Wartens auf mein Gepäck ausreichend Zeit, die Umstehenden zu mustern. Nur zwei Nasen standen verloren für sich allein. Die anderen waren sichtlich Italiener, deren Menge sich rasch vergrößerte, als ein anderer Flieger ebenfalls sein Gepäck auf unser Band entlud. Dem Alter nach könnte es passen, wenn die beiden es waren. Doch wartete und beobachtete ich lieber weiter. Der erste Schwung Gepäck war vom Band gepflückt und die Halle leerte sich sichtlich. Mein Gepäck war noch nicht dabei gewesen, ich begann, mir Gedanken zu machen. Immerhin war das Gepäck zwei Mal umgeladen worden. Bei diesen Kleinstmengen nicht etwa in Gepäckcontainern, sondern noch wie dünnemals per Hand Stück für Stück von der Ameise in die Luke des Fliegers, während wir auf dem Vorfeld standen. Na, dann aber kam der nächste Schub Teile aufs Band und ich beruhigte mich angesichts meiner Bagage. Trotzdem immer noch mit leicht unguuten Gedanken des Inhaltes wegen: Hatte man in Düsseldorf oder Hamburg wieder einen Koffer geöffnet? War tatsächlich auch alles noch drin? Schwere Fragen, die mich von anderen Gedanken ablenkten, beispielsweise denen über meine nächste Zukunft. Unser Fahrer stand mit dem Schild „Bogardus Express“ gut sichtbar hinter der Barriere. Und dort trafen sich nun die üblichen Verdächtigen. Es waren genau die, denen es im Gesicht geschrieben stand, dass sie zur Gruppe der Seeleute und Elefanten gehörten und die die Loser auf dem Flughafen gaben, denn wir wurden nicht freudestrahlend empfangen, noch hatten wir Aussicht auf eine glückliche Vereinigung mit der Familie oder einen

Urlaub, sondern waren zum Dienst angetreten. Pardon, erstmal zur Übernachtung in ein Hotel. Alles andere würde der nächste Morgen bringen. Mit mir der Azubi aus Stade, zweites Lehrjahr, und der Chief polnischer Geburt, aber Träger eines deutschen Passes, der zudem ein wirklich gutes, leicht akzentuiertes Deutsch sprach und sich erstmal eine Zigarette ins Gesicht steckte. Na-ja.

Los ging die Fuhre in die Stadt. Das Hotel „Italia“ war das Ziel. Keine fünfzehn Minuten Weg und schon waren wir in der Innenstadt. Auf irgendeinem Boulevard hielt das Taxi und spuckte uns aus. Der Fahrer zeigte auf ein Hotel, etwa dreihundert Meter in einer Seitengasse, die er der Tische und Stühle wegen, die mitten auf dem Trottoir standen, nicht befahren konnte. Ein italienischer Abend, es ging auf halb Mitternacht, die Straße voller Menschen, die sich um die Tische zur abendlichen Atzung zusammenfanden. Es war Abendbrotzeit, Italia! Wir zuckelten und schlängelten uns zwischen den Tischen und Plakataufstellern mit schwergewichtigem Gepäck dem unscheinbaren Hotel entgegen. Es war warm. Sehr warm, gute fünfundzwanzig Grad sicherlich, die fünfundvierzig Kilo Gepäck in zwei Händen, von dem die beiden Griffe der Reisetasche und des Trolleys gleichzeitig an einem Arm zerrten! Mir lief der warme Schweiß nur so den Rücken runter! Gut nur, dass ich kurze Hosen trug. Nicht auszudenken, wenn ich in langen Röhren gesteckt hätte – obwohl, vielleicht hätte die Nieme am Hosenbund dann gehalten und ich hätte gar keine Gürtel gebraucht ...

Wie üblich gruppierten wir uns um die Rezeption. Man erwartete uns. Die Schlüssel verteilt und nicht ohne einen kleinen Protest gegen die Agentur, die uns schon früh um sieben Uhr abholen wollte. Kein Weg führte zur Acht! Zumal das Frühstück im Hotel erst genau ab sieben zu erhalten wäre! So ein Stiesel von Agent! Wie konnte man uns das antun? Und es kam noch schlimmer als ich nach langem Suchen endlich vor dem Zimmer 34 stand! Lange, enge Flure, etliche Absätze und eine scheinbar willkürlich angeordnete Nummerverteilung der

Zimmer. Ich war schon richtig pappensatt! Und dann öffnete ich, es war kurz nach Mitternacht, das Kabüffchen!

Huch!

Wat wier dat denn?

Ungläubig beäugte ich die Örtlichkeit, deren Feinheiten so nach und nach mein armes Hirn erreichten. Eine Zelle! Eine pure Zelle – um mal mit Dittsche zu sprechen. Was anderes war das doch hier nicht, oder? Ich fasste es nicht!

Ein Raum, der keine drei Meter breit war und etwa vier in der Länge, dafür sicherlich dreieinhalb hoch! Ein hohes Fenster und ein Schott zur Linken, das einen Blick ins Privè gestattete. Die Kojе schien sehr schmal zu sein, die darauf sauber verspannte graue Decke vermittelte einen kleinen Hauch von Saint Quentin oder Alcatraz. Ein sehr ungemütlicher hölzerner Küchenstuhl vor dem kleinen Tisch, auf dem auch der siebzehnzöllige Fernseher Platz gefunden hatte und ein kleines Nachtschränkchen, worauf geradeso das Telefon Platz fand, vervollkommneten dieses Hotelzimmer. Die Luft müffelte gut abgestanden. Ich riss die Stores zur Seite und öffnete die beiden Flügel. Hach! Das war ja Hinterhof, dritter Aufgang! Die Aussicht wurde nach fünf Meter von der gegenüberliegenden Hauswand beendet. Der Himmel nicht zu sehen. Nicht, dass es den nicht gegeben hätte, aber Gaze vor dem Fenster verhinderte das Hinauslehnen. Offenbar gehörten die Fenster gegenüber zu ebensolchen Zimmerchen dieses Hauses.

Ich schaute mich in der ‚Naßzelle‘ um. Sie war im Retrostil der Sechziger gefliest, braune und grünliche Farben herrschen vor. Sogar ein Bidet war vorrätig! Allerdings nur für Zwerginnen, denn rechts und links des Mörderteils war kein Platz, um sich solchem Reinigungsprozedere frei hingeben zu können. Billige Armaturen und eine Dusche, deren Konstrukt sich mir überhaupt nicht erschloss. Eine ‚Siebzig-mal-siebzig-Kabine‘, deren einflügelige Tür nach innen aufging! Außen verhinderte die Eingangstür eine artgerechte Öffnung dieser Brausekammer. Sicherlich hatten sich die Leute gedacht, dass

eine Dusche ein Muss ist (Komfort-Stern!) und nicht weitergedacht, dass dieser Zweck erst erfüllt werden könnte, *nachdem* man diese Zelle betreten hatte. Konnte man auch, ich habe es getestet, allerdings musste die Tür, weil nach innen öffnend, aufbleiben, so blieben nur noch zwei Drittel der Standfläche für den Benutzer, der Rest war abgetrennt durch die Tür, hinter der die Seifenablage ein weiteres Öffnen erfolgreich verhinderte. Der einzige und größte Raum, der dem Nutzer verblieb, hinter diese Tür zu kommen, um sie von innen zu schließen, war die Türstellung in der Diagonale. Dann blieben so vielleicht dreißig Zentimeter Freiraum zwischen Türkante und Duschecke. Reichte vielleicht für Twiggy oder ähnliche Magermodels, nicht aber für einen ausgewachsenen Mitteleuropäer, der nur noch auf sein Schiff wollte! Gedanklich machte ich mich damit vertraut, mich dahinter zu quetschen, aber was, wenn ich da ohne Hilfe nicht mehr rauskäme? Ich ließ es beim Gedankenkino – und wässerte kräftig den Raum. Kaum der Rede wert, dass die Aircon, dieser Zimmerkategorie gerecht werdend, natürlich auch defekt war. Und unerreichbar hoch unter der Decke hing. Jetzt, morgens fast ein Uhr auch keine Sache mehr für den Service.

Laut hallte aus unteren Regionen geschäftiges Geschirr- und Besteckgeklapper hoch zu mir. Wegen der schlimmen Luft beschloss ich, das Fenster aufzulassen. Sicherlich würde der Lärm bald vorbei sein, denn so viel Geschirr konnte selbst dieses Hotel doch gar nicht haben! Ich irrte! Drei Stunden später schloss ich das Fenster – der Lärm nahm nicht ab, jedenfalls nicht bis zu diesem Zeitpunkt. Vielleicht war im Erdgeschoss ja auch ein Servicebetrieb angesiedelt, der Geschirre und Bestecks im Rekord etwa für andere Hotels oder Restaurationen reinigte?

Ich entnahm dem Kühlschrank einen Sprudel und legte mich auf die graue Woldecke. Schwitzend. Und grübelte, ob der abgefallene Knopf meiner nagelneuen Hose nicht doch ein Fingerzeig, wenn nicht gar ein Ohmen war? Hatte er etwa geahnt, was abgehen würde, jetzt und später ...?

Nach gefühlten null Stunden Schlaf klingelte mein Handy. Ich beeilte mich, in die Puschen zu kommen und diesem Hause den Rücken zu kehren. Punktgenau zur verabredeten Uhrzeit verließen wir das Etablissement und zottelten unser Gepäck die abschüssige Gasse zur Hauptstraße hinunter. Nun mit viel Platz, denn weder Tisch noch Stuhl versperrten unseren Weg. Das Taxi stand wartend bereit und brachte uns in wenigen Minuten zum Schiff.

Die gute alte „Denebola“, ihre Schwester hatte ich 2013 verlassen müssen. Insofern war mir das Boot doch sehr vertraut, auch wenn die eine oder andere Ecke keine guten Erinnerungen in mir weckten. Verblasste Bilder wurden wieder klar, Begebenheiten gegenwärtig, Zusammenhänge erschienen, an die ich gar nicht mehr so gedacht hatte. Déjà-vu. Allerdings waren meine Erinnerungen an meinen letzten Einsatz auf der „Rigel Express“ deutlich stärker, ganz klar. Und im Vergleich? Dort hatte ich es doch so gut gehabt! Menno! Dagegen machte dieses Schiff schon einen leicht verluderten Eindruck, der sich im weiteren Verlauf leider nicht änderte. Das war krass.

Ein großgewachsener schwarzer Wuschelkopf empfing mich, sein Englisch flüssig und gut verständlich, seine Ausführungen sehr detailliert und wortreich. Zu wortreich, denn was man bei Übergaben am wenigsten brauchte, waren Erklärungen, warum und weshalb und woher alles so kam. Das interessiert nicht bei einer Übergabe. Viel Geblabber, was vom wirklichen Kern ablenkte – oder etwa lenken *sollte*? Nein, das nicht. Im Moment war nur wichtig: Was ist jetzt, was wird morgen sein, was zu bedenken, was anzukurbeln und was nicht aus dem Fokus zu verlieren. Man verzettelt sich, wenn man sich in Nebensächlichkeiten verlor und der andere schon längst genervt zugemacht hatte. Was war im Moment echt wichtig? Wichtig war allemal die Mailgeschichte, weil auf diesem Boot doch etwas mehr zu mailen war, wie der erste Eindruck vermittelte. Kommunikation hatte oberste Priorität. Die Worte meines polnischen Vorgängers nahm ich derweil nicht gelassen, sondern voller skeptischer (An-)Spannung zur Kenntnis, wenn er mir mehr als einmal erklärte, dass dieses Schiff so wenig E-Mails wie sonst keines zu verschicken hätte. Und reichte mir

zwei gefüllte DIN-A4-Seiten, die einzeilig eine Rundreise als E-Mail-Verteilervorlage dienen sollte, um nichts zu vergessen. Ich hatte nicht gezählt, aber der Piratengeschichte wegen, dazu später mehr, ein deutlich gerüttelt Maß mehr an Post, die in diesem Trade rein und raus ging. Ein hohes Maß, verdammt! Recht unübersichtlich, dass man schier verrückt werden könnte und kaum einen rettenden Lichtblick sah, denn Empfänger gab es derer viele! Es blieb mir nichts erspart! Ich war gezwungen, mich wenigstens zu Anfang mit der berühmt-berüchtigten Copy-Paste-Methode durch die alten Mails durchzufuzeln, bis ich Herr der Lage war.

Die anderen Leute lernte ich in den nächsten Tagen besser kennen. Eine hohe Zahl Deutscher, wie ich erstaunt feststellen musste. Nur ein Pole unter den Europäern, die anderen sechs Deutsche, dabei ein kleines weibliches Wesen, die Technische Offiziersanwärterin aus dem Schwarzwald. Eltern russischen Ursprungs, aber in Deutschland geboren, fiel sie mir wegen ihres kyrillischen Namens sofort auf. Denn optisch war sie eine Person, die man eher in einer achten Klasse der Realschule einordnen würde, als sie auf einem Seeschiff als Ingenieurin zu vermuten. Sie war der Schatten, ich musste besser sagen, sie war der lernende Schatten des dritten Ingenieurs, dem sie kaum von der Seite wich. Dieser war wiederum Rostocker und der Sohn unseres Inspektors, was die Sache nicht besser machte, wenn man daran zu oft dachte. Denn der für dieses Schiff verantwortliche technische Inspektor hatte quasi seinen eigenen Spion an Bord. Wer wusste schon genau, welche Informationen das Schiff auf den einen oder anderen Weg verließen – was gut oder aber auch schlecht sein konnte. Ein zweischneidiges Schwert. Zumindest sollte ich immer alles gut begründen können, falls bestimmte Fragen gelegentlich mal aufs Tapet kämen. An seiner Seite der zweite Techniker, der ebenso jung und biegsam zu sein schien. Offenbar mackerten die recht gut zusammen, zumindest ließ ihr häufiges Zusammensein diesen Schluss zu.

Dem Ganzen stand der deutsche Chief vor, der mit mir aufgestiegen war. Auch so'ne Sache, dieser Mensch. Sah ganz so als, als wenn

er nicht mein Freund werden würde. Das sagte das Gefühl, der erste Eindruck. Er, gebürtiger Pole, lebte seit vielen Jahren in Berlin, Genaueres wusste man nicht. Besaß die deutsche Staatsbürgerschaft und sprach ein bestens verständliches, jedoch unleugbar akzentgefärbtes Deutsch. Die ‚Kolle‘, die er hier verdiente und das ‚Gäääben‘ und ‚Nääähmen‘ in dieser Firma, alles war doch gar kein ‚Tämmah‘. Seine Wurzeln, festzumachen am ‚ostpreis’sches Dialäktchen, Mariälchen‘ waren nicht zu leugnen. Wie auch immer, dafür konnte er nicht. Ich wollte, ich könnte wenigstens halb so gut Polnisch schnackern, wie er des Deutschen mächtig war! Mit über dreißig Jahren Betriebszugehörigkeit ein alter CSSC-Hase, der seinen Arbeitgeber so gut kannte, dass er von ihm nichts mehr zu befürchten hatte. Denn bei dieser langen Zeit des Dienstes unter den Insignien der „Container Star Shipping Company“ konnte sich einer noch so blöd anstellen, der würde nie und nimmer gefeuert, denn diese lange vertragliche Bindung würde eine Unsumme Abfindung verlangen, die ein Reeder niemals auszugeben bereit wäre. Das erlaubte den Schluss, dass er sich auf der sicheren Seite des Messers Schneide wähnte. Wissend, dass ihm nichts mehr passieren könnte, sollte er nicht mutwillig oder grob fahrlässig was verbocken, was eine geldfreie Kündigung bedingen könnte. So gut konnte man’s also auch haben! Andererseits ein gewiefter Techniker, der umsichtig und gewissenhaft arbeitete. Natürlich! Nicht die Schlechtesten wurden als Chief Ingenieur bestellt! Allerdings kam er ziemlich arrogant daher und ließ seine, durchaus sehr wichtige Stellung lässig und überlegen raushängen. Er wusste alles, hatte alles erlebt und konnte überall mitreden. Schön wäre es gewesen, wenn er einen denn man auch mal zu Wort kommen ließe, denn mit dem ‚Lass-andere-auch-mal-was-sagen‘ hatte er seine Probleme. Gut, darüber wollte ich gern hinwegsehen. Soviel musste man nicht sabbeln. Das Dienstliche schien zu laufen, auch dank der deutschen Ingenieure, wie mich deuchte. Nervend war nur, dass es ihm völlig schnurz war, wenn er so pausenlos sabbelte, ob die Umgebung es überhaupt hören wollte oder eben nicht. Egal, ob sein Gegenüber danach gefragt hatte oder es von echtem Interesse war – schietegal, ein

Erlebnis wurde erzählt, eine Begebenheit zum Besten gegeben, doch niemand hörte zu, schon leicht peinlich. Dabei klagte gerade er stets über Zeitmangel! Man wollte erwidern, dass er dann besser die Klappe halten sollte, dann wäre schon viel Zeit frei. Ich würde mich künftig etwas zurücknehmen, falls es mich überkommen sollte, ihn nach technischen Belangen zu befragen. Denn es konnte schon gut sein, dass er dann soweit ausholte, dass der eigentliche Kern der Frage völlig aus dem Fokus geriet und beinahe zur Nebensächlichkeit mutierte. Es war schon bedrückend, wenn er seinem zweiten Ingenieur erklärte, wie ein Simmerring funktionierte, oder mir, dass Luft im Gegensatz zu Öl oder Wasser komprimierbar war. Ja, hätte man denn das gedacht? Schon, er kannte sehr viele Wörter, die er im Laufe des Tages aus seinem Kopf herausließ.

Im Brustton seiner Überzeugung ließ er mich überzeugt und stolz gleich zu Beginn wissen, dass er sein Handy im Urlaub immer ausstellte und für die Reederei nicht zu greifen war, weil er dann Urlaub hätte. Und das wäre ihm völlig schnurz, denn Urlaub war Urlaub und Dienst halt Dienst. Respekt vor diesem durchaus fragwürdigem Standpunkt, der so gar nicht in mein Schema passte! Die echte Crux aber war, dass dieser Typ rauchte! Das war Hauptnahrung für meine Antipathie, denn auf unserem Gang im Wohndeck stank es nach diesem kalten Rauch! Gut, unten im Büro fügte er sich den Gegebenheiten und verließ zum Rauchen das Büro. Sonst hätte es auch was gesetzt! Aber oben im Deck?

Der Zustand des Schiffes, so viel ließ er anfänglich durchblicken, bekümmerte ihn nicht sonderlich, auch wollte er nicht viel verändern, weil er eh nur für diese eine Reise ‚gebucht‘ sei und danach wieder woanders, er also alles so weiterlaufen lassen wollte. Das schien mir, kritisch betrachtet, kein guter Ansatz zu sein. Im Gegensatz, etwas mehr Liebe zu diesem Schiff würde vonnöten zu sein, denn diese Liebe war im Laufe der Dienstzeit ganz augenscheinlich abhandengekommen.

Wenigstens im Decksbereich wollten wir, der Chief Mate und ich, gehörig mackern und einiges verbessern. Da waren wir uns einig.

Auch er ein gebürtiger Pole, der seinem Land jedoch treu geblieben war. Ein Riese, weichherzig und gut zu leiden. Auch hatte dieser Einsvierundneunzig-Hüne zu Hause ein Hündchen, allerdings nur einskommafünf Kilo schwer, einen Malteser. Das war doch eigentlich komisch, dass große Typen oft an diesen kleinen Biestern Gefallen fanden. Nun, von den Übergaben her kannte ich ihn schon und wusste, was sein Kollege, der mit mir auf der „Rigel“ gefahren war, Gutes von ihm berichtete. Insofern war er mein Ass und mein Trumpf, damit wollte ich es wohl schaffen, denn zusammen waren wir stärker! Zumindest deckten sich unsere Auffassungen prinzipiell. Das war gut zu wissen.

Die Crew natürlich wieder von den Inseln der Philippinen. Nur drei Leute, die ich entfernt kannte, denn man sah zu viele, sie jedoch erinnerten sich meiner. Der Bootsmann vom „Löwenschiff“, der „Denebola“, der meinen Abgang miterlebt hatte, einen Öler und entfernt auch der Koch, damals noch als Steward.

Nun ging es wieder los. Das Auslaufen aus diesem Hafen war bekanntermaßen leicht und störungsfrei. Cagliari ist nahezu lehrbuchmäßig angelegt, für das Auslaufen ohne Schlepper prädestiniert, sofern man stevenrecht lag. Es war ein sehr Leichtes, dort das Weite zu suchen. Dazu prima Wetter – natürlich, wenn Engel reisen! – wunderhübsch und sommerlich zauberhaft.

Schon glitten wir durch die windstille Nacht, in der Ferne ein paar Boote, Schiffe. Eine Ausfahrt, so friedlich und angenehm nach Sommerurlaub duftend. Jedoch ging es diesmal nach Osten! Nicht nach Norden, wie sonst immer, wenn wir gen Festland-Italien segelten. Diesmal nach Osten zum Kanal! Nee, das stimmte noch nicht so richtig, denn vorm Kanal liegt Damietta, die Perle Ägyptens, mein Schicksalshafen 1996. Mein Waterloo, als ich 1996 in der Funktion Chief Mate eine gewisse Menge Ladung zurückließ und die Gantry

per Notstop-Knopf stilllegte ... Was mich fast um ein Jahr zurückwarf in der Kletterei nach oben.

Dies ist einer der Mittelmeer-Hauptumschlagsplätze vieler Linien, von hier aus wird gefeedert, was das Zeug hält. Denn die immensen Mengen umgeschlagener Ladung konnte Ägypten allein weder exportieren noch importieren. Maersk und die französische CMA CGM-Gruppe haben hier ihren Hauptplatz im östlichen Mittelmeer. So wie auch wir, die wir im Liniendienst nach Fernost sowieso hier vorbeimusterten. Das letzte Mal war ich mit der „Dagobert Maersk“ in Damietta gewesen, mein Väterchen begleitete mich dazumal bis nach Dubai. 2005 – mein letztes Intermezzo. Was hatte sich in den letzten zehn Jahren hier getan?

Tatsächlich so viel wohl nicht. Obwohl es so schien, dass der Hafen sich höchst geschäftig zeigte, denn die Piers waren mit fünfzehn Schiffen, bis auf zwei Containerboote waren die anderen alles Schütten, gut belegt. Auf Reede zählte ich ebenfalls siebzehn Schiffe, viele gleichfalls Schüttgutschiffe. Es wurden neben Baustoffen und Dünger auch Saaten angelandet, überwiegend zur Ölproduktion, wie der Lotse mir erzählte. Jedenfalls bewiesen das die fürchterlichen Staubfahnen, die sich von einigen Schiffen gen Osten verzogen. Das erinnerte mich stark an den Rostocker Überseehafen zu tiefen DDR-Zeiten, als das russische Apatiterz mit Greifern in *offene* Güterwagons gelandet wurde. Dabei ‚verschwand‘ mal einfach so jährlich eine ganze Schiffsladung ‚in der Luft‘. Kleingärtner, deren Grundstücke entlang der Bahntrasse gelegen waren, wird’s sicherlich gefreut haben, wenn sie Empfänger dieses Segens von oben waren. Das Zeug wurde bis in den Süden der Republik transportiert.

In Damietta war alles eins: Einlaufen, Festmachen und die sofortige Ladungsoperation. Mit einem guten Vorgeschmack auf das, was uns bevorstand: Hitze! Die außergewöhnlich trocken war und die Vierzig auf dem Thermometer nur knapp verfehlte. Meine Güte, das hatte schon was von Sauna, nur dass man kaum schwitzte, oder doch: Schwitzen schon, aber es trocknete auch sehr schnell. Nur gut, dass

unsere Aircon lief, und lief, und lief ... Und hoffentlich auch durchhielt, denn im Persischen Golf würden wir die Klimax erleben! Unsere armen Decksjungs, die draußen arbeiten mussten! Selbst für sie, die so ein Klima zum Teil von zu Hause aus gewohnt waren, eine extreme Situation. In der Maschine war zwar ausreichend Schatten, aber in einigen Ecken herrschten sogar noch deutlich höhere Temperaturen. Kaum auszuhalten, das! Ich verzog mich in mein Office und hatte gut Zeit, viel Papier zu bearbeiten. Bloß nicht raus, wenn's denn nicht sein musste. Am frühen Nachmittag verholten wir uns zum Kanal. Nach elf Jahren Abstinenz wieder hier. Den uns zugewiesenen Ankerplatz erreichten wir schnörkellos und leicht, zusammen mit etwa zwölf Schiffen erwarteten wir den Abgang des Südkonvois am frühen Morgen.

Der zweite Mate rief mich um halb drei und informierte über unsere Nummer im Konvoi, die Nummer Eins von dieser Reede aus, also das erste Schiff. Von der ‚Kleinschiff‘-Reede waren allerdings bereits zwei kleinere Einheiten vor uns abgelaufen, so dass wir schließlich Nummer Drei wurden. Uns folgte die „Nekkar Express“, eines der richtig großen Schiffe unserer Flotte, die karrten schlappe dreizehntausendfünfhundert Schachteln weg. Größere gibt es zwar, jedoch (noch) nicht in unserer Flotte. Als derzeitiges Maximum sollen wohl schon um die zwanzigtausend TEU auf dem Wasser schwimmen, die nächste Generation mit dreiundzwanzig wird sicherlich auch schon lange fix und fertig berechnet in den Schubladen liegen und auf Auftraggeber warten! Na, nicht mit mir. Da gibt's weltweit nur wenige Häfen, die diese ‚Giganten der See‘ aufnehmen können, die Touren wären ja heute schon vorausplanbar, nämlich zwischen Nordeuropa und Fernost. Woanders sind kaum Wassertiefen, Revierbreiten und Umschlagseinrichtungen für diese Transporter verfügbar. Noch nicht. Eine Frage der Zeit, dessen Beantwortung ich mir dann vielleicht aus einem Lehnssessel am Kamin ansehen werde, mit zitternden Knien und sabbernden Mundwinkeln. Viel Zeit bis Ultimo. Oder die Entwicklung besänne und normalisierte sich bis dahin ...

Im Suezkanal. Einiges schien mir noch sehr vertraut. Die Marlboro-
stangen – immer noch die Hauptwährung der Behörden, auch das
Mooringboot wird immer noch mitgeschleppt. Dessen dreiköpfige
Besatzung kampiert für die Zeit des Transits in der für diesen Zweck
vorgehaltenen Suezkanal-Kabine. Zusammen mit dem Elektriker,
dessen Anwesenheit an Bord als Angestellter der Kanalbehörde vor-
geschrieben ist. Seine oberwichtige Aufgabe ist einfach beschrieben:
Er muss das Licht anschalten. Naja, schon kein normales Licht, das
ist wohl klar, sonst hätte der ja überall einen Job finden können! An
Bord von Schiffen muss er den Suezkanalscheinwerfer einschalten,
wenn es dunkelt. Dunkelheit wegen Sandsturm oder wegen Ausblei-
bens der fröhlichen Sonne. Dafür war er ausgebildet, dafür war er
bestens vorbereitet und allumfassend präpariert! Nicht, dass sich
noch ein anderer an dem Schalter zu schaffen machte! He-he-he! Das
ist ein höchst trickreiches Unterfangen und setzte Grundlagenwissen
voraus, das eines gewieften, vielleicht sogar eines studierten Elektriker-
s bedurfte! Ha! Nur einen Schalter umzulegen, das war früher mal!
Heute war das ‚Schalter umlegen‘ – mit Bewusstsein, also Hinter-
grundwissen. Das kann und darf nicht jeder. Der Scheinwerfer ist
Schiffseigentum, ein fettes Geschütz, was vorn auf der Back aus dem
Kabelgatt geholt und an Deck in einer speziellen Halterung arretiert
wird. Eine Aufgabe für unsere Jungs. Auch das Zusammenstöpseln
des Kabels in das Bordnetz blieb unsere Sache. Nur der Schalter ist
Sache dieses Herrn. Diese hochsensible Tätigkeit konnte man nur Ex-
perten überlassen! Kriegte der Kanal auch seinen Obolus für. Der
Hintergrund war, dass es früher wohl gar kein ausgebildetes elektri-
sches Personal gab, aber die Schiffe, wie auch heute, sich einen Weg
bahnen mussten, wenn's dunkel war. Quasi wie ein Auto, das sein
Licht ja auch immer mitführt. Damals hatte man weder Radar noch
eine breit aufgestellte elektrische Beleuchtung entlang des Kanals. Na
gut, Elektrizität kannte man jetzt schon, der Kanal selbst aber war wie
Anno Dunnemals immer noch recht düster, sah man mal von der
recht guten Fahrwasserbetonung der Einfahrten ab. Nee, Beleuch-
tung wurde schon sparsam verwendet, das sah man gleich – oder eben

nicht, je nachdem, wo man gerade war. Unterwegs war auf vielen Kilometer Strecke kaum ein Lichtlein fein am Wegesrand zu erkennen. Doch, das eine oder andere Zelt wurde schon beleuchtet und auch die Dörflein und Ansiedlungen, von den Armeeposten ganz abgesehen, kennen natürlich elektrischen Strom zum Zwecke der Illumination. Der Kanal selbst aber hadert scheinbar noch mit dieser ‚unaufhaltsamen Entwicklung‘. Sicherlich nicht unerfreulich für die Kanalverwaltung, die fehlende Kanalbeleuchtung auf die Schiffe zu delegieren, und im Bedarfsfall sich das auch noch bezahlen zu lassen. Das sparte eigene Investitionen, Unterhalts- und Personalkosten. Deshalb vielleicht dieser vorgeschriebene ominöse Scheinwerfer, der die Seiten ausleuchten soll, so dass man sicher mittig im Kanal steuerte.

Eine Art Anachronismus, denn so fuhr man noch in den Sechzigern des letzten Jahrhunderts und sicherlich auch schon als Verdi seine Aida zu Ehren der Kanaleröffnung uraufführte. Naja, aber machen konnte man nichts, denn die Kanaljunges besaßen einen weitaus längeren Arm. So erfüllen wir lediglich die vorgegebene Norm, auch wenn wir unser eigenes Licht mitbrachten. Im Fall des Fehlens eines solchen Beleuchtungsgerätes ist so ein ‚Projektor‘ für die Passage anzumieten, der von einem Boot durchs Wasser gezogen, zum Schiff gebracht würde. Der eigentliche Beleuchtungskörper war selbstredend wasserdicht.

Außerdem stellten wir die Unterkunft für die vier Leute und in gewissem Rahmen auch die lebensnotwendigen Zigaretten bereit. Alles andere war dann ein Selbstläufer. Während der Chief Mate unten im Office den Agenten und die Behörden gehörig mit Zigaretten und geduldigem Papier abfertigte, war ich mit dem Hafenslotsen schon mit dem Einlaufen beschäftigt. Bei gerade aufgehender Sonne ein Bild der friedlichen Ruhe und Gemütlichkeit. Über Funk wurde mir gemeldet, dass gerade das Boot hochgenommen wurde und dessen Crew ebenfalls an Bord gejumpet war. Dieses Boot, eigentlich sollten es immer zwei solcher kleinen Motorbarkassen sein, aber aus konstruktiven Gründen konnten wir nur ein einziges mit dem Kran hochnehmen, dient dazu, im Notfall unsere Festmacherleinen an Land zu bringen,



Die italienischen Seelapen umgeben die berühmte Seestadt Genua, Geburtsstadt eines Herrn Columbus, der angeblich ein Ei erfunden hatte. Nur über seine sterblichen Überreste ist die Welt gespalten, die einen behaupten, sie in Sevilla (Spanien), die anderen in Santo Domingo (Dom. Republik) bestattet zu haben. Einen Gentest und -vergleich lehnen die Dominikaner immerhin ab ... Warum das wohl nur?

Der Stadthafen beherbergt nur einen einzigen Containerliegeplatz neben den Fährtbecken und Marinas, das neue Terminal liegt zehn Meilen nördlich.





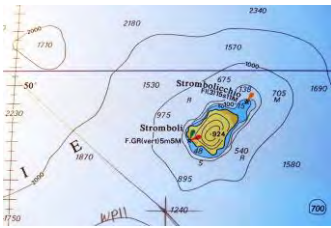
Der altherwürdige „Torre della Lanterna di Genova“ ist der höchste Leuchtturmbau Europas, stolze 76 m hoch, aus 117 m Höhe über dem Wasser schleudert er seine zwei weißen Blitze mit zwanzig Sekunden Wiederkehr bis zu 25 Meilen weit über die See. Vielleicht hatte schon sein Vorgänger (erbaut 1128) die Fantasie eines Jungen namens Christopher Columbus inspiriert und wer weiß, vielleicht hatte der Turm sein Fernweh entfacht, das die Welt

bedeutend größer, wenn auch nicht unbedingt besser werden ließ? Leider ist der schöne Turm mittlerweile sehr gut von der Industrie eingebaut und aufgesogen worden. Damit rückt das Gemäuer aus dem Fokus des Besuchers. Trotzdem er sogar zwei Aussichtsplattformen besitzt, wird die Aussicht keine sehr beschauliche, allerdings eine sehr weite nach See sein.



Die „Neptune“, eine Replika einer zeitgenössischen spanischen Galeone. Ich habe daran allerdings des gigantischen pompösen Baus wegen meine gewissen Zweifel. Es ist nachzulesen, dass der Bau den Vorgaben Polanskis sehr eng gefolgt sei, der es für ein Filmprojekt („Pirates“) für rund acht Millionen Dollar bauen ließ. Angeblich sollen seinerzeit über 2.000 Menschen am Bau beschäftigt gewesen sein. Der Film war gleichfalls gigantisch – der Kosten wegen, allerdings ein Flop ...





Stromboli, noch sehr friedlich. Solange er nur raucht und dampft, ist alles gut. Ein wunderschöner Anblick in dieser tektonischen aufgeregten Gegend, ich bin froh, hier endlich mal bei Tag vorbeischiessend zu können. Sein Ableger auf der nordöstlichen Ecke muss erst noch etwas wachsen, ehe auch er rauchen darf.

