

W. A. Kaiser

2013
Hong Kong

Die Rückkehr des
Kaftains Blaubeer

Band 4.1

Engelsdorfer Verlag
Leipzig
2022

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 978-3-96940-359-4

Copyright (2022) Engelsdorfer Verlag Leipzig

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

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

16,00 Euro (D)

Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!

Inhalt

Einführungsbemerkung	9
Erste Februarwoche 2013	11
Albträume	49
Vorbemerkung – Unfall	51
Vorbemerkung – Saft.....	59
Vorbemerkung – Penis	67
Vorbemerkung – Seekohl	77
Vorbemerkung – Kidnapping	85
Vorbemerkung – Maschine.....	97
Vorbemerkung – Absturz	105
Vorbemerkung – Suche	113
Vorbemerkung – Klinik Nr. 40.....	119
Vorbemerkung – DVD	131
Vorbemerkung – Ausstellung.....	139
Vorbemerkung – Bar	153
Vorbemerkung – Opfer	161
Vorbemerkung – Russland	169
Vorbemerkung – Hong Kong 1.....	181
Vorbemerkung – Hong Kong 2.....	189
Vorbemerkung – Luftshow	197
Vorbemerkung – Segelschiff	205
Vorbemerkung – Vietnam	213
Vorbemerkung – Fischfabrik	219
Vorbemerkung – Universität.....	227
Finale Traum-Erkenntnis.....	235
Schlussbemerkungen	239

Der Autor, zur Zeit des Geschehens als Kapitän bei der Reederei Hapag-Lloyd AG angestellt, musterte im Februar 2013 schwer erkrankt in Hong Kong ab.

Eine auslösende Ursache für seine Erkrankung wurde trotz intensiver Suche und Abgleich mit internationalen Datenbanken nie gefunden.

Der Verlauf der Erkrankung machte es unumgänglich, dass er über viele Wochen mit starken Medikamenten (Morphin, Methadon) sediert werden musste.

Diagnosen:

- Schwere Luftnot (ARDS) durch massive Pneumonie unbekannter Genese
- Blutiger Auswurf
- Septischer Schock
- Kardiogener Schock
- Mitral-Insuffizienz
- Akutes Nierenversagen
- Lungenembolie

Mit diesen Diagnosen begann eine 113 Tage andauernde Irrfahrt durch drei verschiedenen Hospitale Hong Kongs, die nicht nur von ihm, sondern auch von allen Beteiligten und seiner Familie Großes abverlangten.

Nach einem durchaus mittelprächtig feinen Urlaub, dessen Krönung der Verlust meiner Brieftasche inklusive aller Karten und rund zweihundert Euronen war, in dessen Folge wir unseren ‚großen‘ Karibikurlaub in allerletzter Minute platzen lassen mussten, war wieder die hohe Zeit des Geldverdienens gekommen. Hapag-Lloyd rief seine Schäflein. Und wenn der Herr ruft, dann folgt man besser. Das war mir klar, außerdem waren schon wieder gut drei Monate vergangen und das war in etwa die Spanne, nach der eine gewisse Sehnsucht nach Ordnung und geregelter Tagesablauf in mir heranwuchs, die es so nur an Bord gab, neben der Arbeit, versteht sich. („Zucht und Ordnung! Rumpelstoß!“ – das fällt mir dazu ein)

Mein Schiff wartete in Vancouver auf mich. Die gute, alte Vertraute, CMS „Dalian Express“, zwar rund 100.000 Tonnen schwer und ziemlich breit (43 m), dafür aber auch schön lang: 320 Meter. Seemanns Spruch „Länge läuft“ – hier stahlgewordener Beweis. Da wusste ich genau, was ich hatte. Was man kriegte, war da so noch nicht genau bekannt. Ein Teil der Crew hatte in den vergangenen drei Monaten so peu-à-peu gewechselt, das waren der Chief, Chief Offizier und einige Nasen von den Philippinen. Das Gros der Filipinos aber war geblieben, sie begrüßten mich durchweg freundlich. Offenbar hatte ich nicht den schlechtesten Eindruck hinterlassen.

Die Übergabe erfolgte schmerzfrei und schnell. Mein Vorgänger konnte sich darauf verlassen, dass ich mich mit dem Schiff gut auskannte, immerhin hatte ich bereits drei Einsätze auf diesem Zossen absolviert. Nur, dass es 2010 noch „Hamburg Express“ hieß, erst im letzten Jahr war es in „Dalian Express“ umbenannt worden. Nee, nee, das Schiff kannte ich gut, ich fühlte mich wohl auf diesem 7.506 TEU-Schiff. Wer weiß, vielleicht würde ich damit sogar mal durch den Panamakanal fahren können? Irgendwann in fünf Jahren, so munkelte man, sollte die Vergrößerung der Schleusen abgeschlossen sein. Noch

waren wir definitiv zu groß für die (alten) Schleusen und blieben deshalb immer nur auf einer Seite beider Amerikas. Auch das hatte seinen Vorteil.

Neu für mich waren im Moment nur ein paar Kleinigkeiten im Verwaltungskram, die letzten Rundschreiben sowieso und einige Änderungen im Fahrplan. Das alles hatte im Moment noch Zeit und konnte getrost auf See studiert werden, wenn ich dafür Muße, Ruhe und viel Zeit hatte. Von größerer Wichtigkeit war jetzt nur der heutige und morgige Tag, das Auslaufen und nach Studium der Wetterkarten und deren Entwicklung die Entscheidung für den Generalkurs. Ausschließlich das stand im Fokus. Der alte Alte briefte mich dementsprechend und schlug mir seine Variante vor, die ich noch zu prüfen hatte. Die Wetterrouting schlug den nördlichen Kurs über die Kette der Aleuten vor. Ihre Empfehlung war schon zwei Tage alt. Ich musste mir die momentane Entwicklung der Großwetterlage genauer ansehen, ob ich der Empfehlung guten Gewissens folgen durfte und wollte. Alles weitere würde sich später finden. Ausrüstungen waren geliefert worden, alle Mann vollzählig an Bord, die Dokumente gültig und das Laden der letzten Schachteln war absehbar geworden, zum Abendbrot sollte Ladeende sein. Der Lotse war um 1930 Uhr bestellt worden. Soweit war alles perfekt und wie immer sehr harmonisch.

Mit dem deutschen Chief Officer, Herrn K., setzte ich mich noch am späten Nachmittag zusammen, um einige grobe Grenzen seiner und meiner Arbeit koordinierend abzustecken. Schnell merkte ich, dass das, was mein Vorgänger mir übergeben hatte, anscheinend nicht von ungefähr kam. Er sei ein oller Meckerkopp und ließ andauernd seinen Frust raus, indem er für (fast) alle Fehler, unangenehme Resultate und sonstigen Abnormalitäten in seinem Verantwortungsbereich immer nur einen Sündenbock verantwortlich machte, der von so einer Beschuldigung gar nicht recht was mitbekam und sich dann auch meist nicht dagegen wehren konnte. Immer war für ihn der Filipino schuld! Diesen Hinweis hatte ich vom alten Alten als warnende Info mit auf dem Weg bekommen, ich sollte gewappnet sein. Auf diesem Ohr war

ich also schon mal sehr hellhörig. Ich kannte solche Typen, die alles immer richtig machten und jeden Fehler sehr schnell den Schwächeren zuschoben. Mein Gerechtigkeitssinn war quasi a priori schon mal sowas von geweckt worden! Meine Zoff-Antennen hatte ich ausgefahren und wollte wachsam sein, schon um den ganz normalen Schiffsfrieden zu erhalten.

Nur wenige Stunden nach Ankunft stellte sich bereits das heimische Gefühl ein, als wenn ich nie weg gewesen wäre. Das verstärkte sich sogar noch ein wenig, nachdem ich mich in den Aufbauten umgesehen hatte, einige Stores gecheckt und in freundliche bekannte Gesichter sah. Einige guckten etwas verkniffen und scheu, das waren die Neuen, die mich noch nicht einzuordnen wussten. Und alles war wie jedes Mal, wenn ich aufstieg und ein Kommando übernahm. Sehr schön und beruhigend, wenn sich das Gefühl einer gut vertrauten Alltagsroutine ausbreitet, in die man wie in vorgewärmte Socken reinschlüpfen kann um in altbewährter Weise seinen Job zu machen. Der Mensch ist doch ein Gewohnheitstier. Wenn dabei hinten ein gutes Produkt rauskam, hatte man vorn gute Arbeit geleistet, das heiligte ja schon beinahe alle Mittel.

Das abendliche Auslaufen war mir ein kleiner Parteitag. Windstille, klare, kalte Luft und der Hafen so wunderschön friedlich. Endlich wieder oben stehen und feststellen können, dass alles wie am Schnürchen lief und es wohlgetan war. Die Schlepper waren festgemacht, ohne Hektik hatten wir unsere Leinen eingenommen und drehten langsam über das Heck nach See. Die Maschine sprang sofort an, der Bugstrahler arbeitete wie ein Bienchen und der Lotse war ein freundlicher Kanadier, mit dem ich bald ins Gespräch kam. So musste es sein. Alles war richtig und gut. Ich freute mich darüber.

Um diese Zeit auszulaufen war nur für einen nicht gut, der das Nachsehen hatte, nämlich der Zweite Offizier, dessen Ruhezeit etwas auseinandergerissen wurde. Auch hatte ich nicht vergessen, was Chief Mates während der Hafentiegezeit leisten mussten und was alles von ihrer Arbeit abhing. Daher ließ ich ihn im Büro erst seine Arbeit rich-



2001 als „Hamburg Express“, in Dienst gestellt, umbenannt 2011 in „Dalian Express“, Rufzeichen: DGXS

IMO 9229829

Länge: 321 M, Breite: 42 M, TEU 7.506, Leistung 22,5 Knoten, Maschinenleistung: 97.030 PS, GT: 88.493, Tragfähigkeit: 100.006 to

Früher der Hafen der Düfte: heute das hochtechnisierte Hong Kong



Diese Leseprobe ist durch ein Copyright geschützt!

tig beenden und lief lediglich nur mit den beiden Mates auf den Stationen aus. Nicht wirklich regelgerecht, aber vertretbar, denn der Nautiker der achteren Station kam nach Ablegen sofort auf die Brücke geflitzt, ohne sich noch extra umzuziehen, wie es die Reederei forderte. Auch das war regelwidrig.

Er unterstütze mich nach dem Ablegen und übernahm den Job, den sonst der Chief Mate hätte machen müssen.

Es war eine kalte Nacht. Ich genoss es sehr, trotz Jetlags, das Boot mit dem Lotsen von der Pier wegzubringen. Bis zur Lotsenabgabe in Victoria dauerte es drei Stunden mit reduzierter Fahrt. Grund dafür war ein behördliches Walschutzprogramm, das man mit Hilfe der Universität aufgelegt hatte und das den Schiffen unserer Größe eine Geschwindigkeit vorschrieb, die wir nicht überschreiten durften. Das waren zwölf Knoten. Der Lotse schimpfte wie ein Spatz und ich pflichtete ihm bei, denn mit maximalem Speed wäre er schon in anderthalb Stunden wieder zu Hause gewesen. Tatsächlich hatte ich persönlich noch nie beobachtet oder davon gehört, dass Delfine und Wale von unseren Maschinen- und Schraubengeräuschen so gestört oder verjagt wurden, weil sie deshalb ihre Orientierung verlören. Genau das Gegenteil kannte ich: Sie kamen zu uns, als wenn wir einen Delfinmagneten am Bug gehabt hätten. Sie *suchten* scheinbar unsere Nähe. Und das aus gutem Grund, denn wir scheuchten Fische oder Schwärme vor uns her, die den Zahnwalen als Nahrung dienten. Deutlich anders bei militärischen Aktionen und Geräten, deren Auswirkungen sicherlich nicht diesem Reglement unterlagen und mutmaßlich stärkere negative Auswirkungen haben könnten. Na, wir änderten diese Regelungen an diesem Morgen eh nicht und in Bälde würden sich auch schon die Lichter Victorias aus der Dunkelheit herauschälen. Es wurde leicht diesig, die klare Luft lag hinter uns.

Nach Abgabe des Lotsen blieb ich noch bis kurz nach Mitternacht beim Zweiten Officer und verholte mich dann endlich nach unten. Der 2ten Nautiker, ich kannte ihn noch vom letzten Einsatz, übernahm Mitternacht die Wache und segelte die Straße Juan de Fuca nach

See, ihm vertraute ich. Verkehr war eh nicht und ich war doch hundemüde. Mit einem letzten Blick überzeugte ich mich von den eingetragenen Kursen durch das Revier und draußen dann weiter nach Unimak. Nach Eintrag meiner allgemeinen Wachorder in das entsprechende Buch verholte ich mich in die Kammer, um mir eine Mütze voll Ruhe zu gönnen. Der Jetlag schlug zu, die kleine Last des Auslaufens fiel von mir.

Zum Frühstück stampften wir schon leicht gegen eine mäßige Dünung an, die Straße Juan de Fucas peilte achteraus, auf direktem Kurs nach Unimak, der größten Insel der Aleuten, nach der die dortige Passage auch benannt ist. Kurz begrüßte ich noch den Chief Mate bei Tisch und verholte mich danach auf die Brücke, um zu checken, was dort anlag. Danach wollte ich meinen eignen Papierberg im Büro sichten und für mich einen Plan abstecken, damit die Aufholarbeiten auf ein erträgliches Tagespensum schrumpften, den man mit etwas Willen gut überschauen und verwalten könnte.

Auf der Brücke begrüßte mich der Dritte eher zurückhaltend und guckte auch irgendwie komisch bedrückt, er druckste, suchte scheinbar nach richtigen Worten und folgte mir zum Kartentisch. Er wüsste nicht, wo wir seien, hörte ich ihn sagen. – Ich dachte, mich verhört zu haben! Wie – nicht wissen, wo wir seien? Was war denn hier los? Schnell schickte ich einen Blick in die Runde, die Landmasse der Insel Vancouver erstreckte sich ein paar Meilen weg verschwommen im Dunst des Morgens an Steuerbordseite, Fahrzeuge waren nicht in der Nähe. Das GPS zeigte Daten, das Radar drehte und die Maschine lief wie angewiesen mit voller Leistung. 66.000 Pferdchen stampften und galoppierten im Keller und brachten das Schiff auf knapp zwanzig Knoten, wie ich vom Log ablas. Was also war nun?

Ich schaute auf die Seekarte und fragte ihn, wo wir seien. Mein Mate tippte auf einen Fleck, der ziemlich weit weg von der eingetragenen Kurslinie stand und sagte, dass der aber irgendwie nicht stimmen könne. Ich schaute genauer und begann nun selbst zu rätseln, was das alles zu bedeuten hatte. Das war rätselhaft. Schnell schrieb ich

unsere momentanen GPS-Daten auf einen Zettel und griff mit dem Zirkel die Daten vom Kartenrand ab, um die Position in die Karte einzutragen. Dreieck horizontal anlegen – Strich – Dreieck umsetzen, vertikal anlegen – Strich – Kringel um Schnittpunkt malen – Zeit danebenscriben. So!

Aber was war das denn? Wir befanden uns gut zehn Seemeilen östlich des Kurses! Allerdings waren die stündlichen Positionen bis 0800 Uhr immer auf dem Kursstrich! Erst nach dem Wachwechsel trat nun ein unübersehbar heftiger Seitensprung unserer Positionen auf – weg vom Kurs! Hallo? Ich fragte den Mate, ob er irgendwelche Kursänderungen gefahren sei, um möglicherweise einem Schiff auszuweichen? Nein, das hätte er nicht.

Nun standen zwei vor der Karte, die darüber grübelten, wo die Ursache für diese nicht unbedeutende Anomalie lag. Nochmals trug ich eine Position in die Karte. Dazu nahm ich die Daten des zweiten GPS-Empfängers, die ja aus gutem Grund redundant vorhanden waren. Und erhielt eine zweite Position zu meiner vorherigen passend. Ha? Was war denn hier los? Das mussten wir rausfinden, aber sofort! Unbedingt! Was war Ursache? Das gab's doch gar nicht, nicht genau zu wissen, wo man war! Mensch, was stimmte hier denn nicht?

Ich beorderte den Mate nach vorn ans Radar zum Navigieren und Weiterfahren und versank vor dem Kartentisch ins Grübeln. Nicht lange. Dann begann ich die stündlichen Positionseintragungen des Chief Mates aus dem Schiffstagebuch mit denen in der Karte zu vergleichen. Und stutzte. Hier stimmte was nicht! Eine Erklärung dafür hatte ich aber immer noch nicht.

Mein Adrenalinpiegel begann zu steigen. Das gab's ja wohl nicht! Nach Verlassen des Strait of Juan de Fuca, als wir also die Ansteuerungsposition passiert hatten, das geschah gegen 0400Uhr, war der Kurs zu ändern gewesen, nach Unimak. Eine Kursänderung von gut zwanzig Grad nach Steuerbord. Vier ganze Stunden fuhr der Chief Mate auf dem neuen Kurs bis zur Übergabe um 0800 Uhr. Vier GPS-

Positionen waren auf dem Kursstrich eingetragen, sie markierten korrekt die Position zu der Zeit. Mmh. Eher ziellos suchend denn beabsichtigt nahm ich die Position so eines Punktes und verglich die Grad und Minuten mit denen der entsprechenden Tagebucheintragung. Häh? – Ich wiederholte das mit einer anderen Position des Chief Mates. Aha! Das war ja wohl kaum zu glauben! Ich erschrak.

Rasch warf ich einen Blick aufs Radar, wir waren frei von Fahrzeugen, und rief dem Dritten eine Kursänderung um zwanzig Grad nach Backbord zu.

Ich begann, mich wieder in mein akutes Problem zu vertiefen. Mich nur langsam beruhigend, fand ich heraus, dass sämtliche Positionen des Chief Mates falsch in die Karte eingetragen worden waren! Das war doch ungeheuerlich! Die geografische Breite stimmte zwar immer, aber nicht die Höhe. Die lag bei allen Positionen, anfänglich nur gering, dann aber zu gut zehn Seemeilen aufsummierend *neben* der eingetragenen Kurslinie. Er hatte also einen anderen Kurs gesteuert, als den in der Karte eindeutig vorgegebenen. Die Positionen jedoch so ‚hingebogen‘, als wenn er auf dem Sollkurs gewesen wäre. Warum das nur? Der Dritte hatte um 0800 Uhr übernommen und geriet völlig durcheinander, weil seine wahre Position, nun endlich korrekt eingetragen, das Schiff um viele Meilen in Richtung Land versetzt lag. Eine Position, die er niemals innerhalb einer halben Stunde hätte versetzt sein können und dürfen, es sei denn, er hätte es beabsichtigt, um beispielsweise einem anderen Schiff auszuweichen. Das war aber nicht geschehen, wie auch der Kursschreiber bewies. Was hatte der Chief Mate nur angerichtet? Ich rief ihn an und beorderte ihn auf die Brücke, aber plötzlich!

Außer Atem riss nur wenige Augenblicke später mein Stellvertreter das Brückenschott auf, enterte die Brücke und schaute mich mit großen Augen fragend an. Was es denn so Wichtiges gäbe? Ich rief ihn zu mir an den Kartentisch und zeigte auf die Position des Dritten, die so sehr vom Normalen abwich.

„Haben Sie für diesen Versatz eine Erklärung, Herr K.?“

„Da ... hat der Dritte ... wohl einen Fehler gemacht? Die Filipinos sind manchmal nachlässig ... Mh. Keine Ahnung, wir können ja mal das GPS checken, ob das richtig arbeitet.“

„Der Fehler liegt beim Dritten, Chief Mate? Ja, ticken sie noch richtig?“

Ich wurde laut, das gab's ja wohl nicht! Dieser elende Sack von Chief Mate beschuldigt seinen Kollegen? Mein Puls raste, das war ja kaum zu glauben! Mein Stellvertreter mit so einer miesen Masche!

„Mensch, Chief Mate, sind sie denn bescheuert? Gucken se sich mal ihre eigenen Positionen an, die sie in die Karte eingetragen haben und vergleichen sie die mit den Daten ihrer Wache, die sie selbst ins Tagebuch geschrieben haben! – Naaaa?“

„Ja aber, ich hatte ... dann rief einer auf UKW ... eigentlich, ich wollte ... Naja ...“

„Geht's noch, Chief Mate? Das, mein Lieber, hat Folgen! Sie sind, Entschuldigung, ein Arschloch, ein riesengroßes! Verschwinden sie, sie Oberpfeife!“

Er wollte noch was erwidern, besann sich und drehte sich kommentarlos um und verschwand mit hochrotem Kopf von der Brücke. So ein Knallkopp! Ich wandte mich wieder der Karte zu und gab unsere jetzige Position ein. Wir näherten uns langsam dem Sollkurs und gewannen mehr Abstand zur Landmasse. Ich gab dem Dritten entsprechende Anweisung zum Aufsteuern und dankte ihm für seine Aufmerksamkeit, vergaß bei allem Lob nicht, ihn darauf hinzuweisen, in Zukunft sofort Alarm zu schlagen und damit nicht so lange zu warten.

Das erinnerte mich an meine Praktikumsreise vor bald dreißig Jahren mit Kapitän Schlegel auf MS „Ernst Moritz Arndt“. Der hatte mir so halb im Scherz die Frage gestellt, was der Nautiker nach Wachübernahme als erstes mache. Nee, einen frisch gebrühten Kaffee war die falsche Antwort. Richtig war: Er prüft die übernommene Position und

den gesteuerten Kurs. Danach dann meinethalben einen Kaffee. Das war in seiner Wichtigkeit hier mal wieder bewiesen worden.

Diese Reise fing ja gut an. Menno, alles war gestern noch so schön harmonisch und heute schon so ein Zauber. So doof, das konnte man ja gar nicht richtig begreifen. Was ging in so einem Menschen nur vor? Mein Stellvertreter! Ich verließ kopfschüttelnd die Brücke. Mehr als nur gewarnt, auf diesen Menschen ein scharfes, ein sehr scharfes Auge zu haben. Davon konnte ja wahrhaftig unser aller Sicherheit von abhängen. Also, Mensch!

Das Schiff kämpfte sich gegen einen mäßig hohen Schwell durch den kalten Januar. Die Heizung in den Aufbauten schaffte eine angenehme Wohlfühltemperatur. Ich lief in kurzen Hosen und T-Shirt in den Aufbauten, nur für draußen musste man sich dicker anmöhlen. Denn der Wind war eisig. Ein kleines Problem stellte sich mir, als ich schlafen wollte. Die Luft war ätzend trocken, zwar warm, aber auch wirklich so dröge, dass die Nase beim Atmen begann zu schmerzen, weil die Schleimhäute so ausgedörrt waren. Ich hatte aber immer Nasenöl dabei, weil mir das Problem der Luftbefeuchtung nicht unbekannt war. Vielen Aircons waren oft mit dem Mangel behaftet, dass die Befeuchtung der erwärmten Luft, in der Regel mit Dampf, gar nicht oder nicht mehr funktionierte. Da blieb wenigstens Nasenöl als temporäre Lösung. Wie auch immer, man hatte einen ausgewachsenen Zonk, wenn man sich nicht nasse Handtücher um die Kojen aufspannte. Das half meistens, wenigstens zum Einschlafen. Dass im Schlafraum die Aircon gar nicht lief, war selbstverständlich. Man hätte das Bulleye öffnen können – dann wäre man aus der Kojen geflogen, denn der Fahrtwind blies satt und kam bekanntlich immer dann auch genau von vorn. Nee, das hielte man auch wieder nicht aus, es blieb besser zu.

Wenn man sich nach Aufsteigen dann in der Kammer ausbreitete und seine Sachen verteilte, fand man beim Einräumen immer einige Hinterlassenschaften der Vorgänger. Das war nicht ungewöhnlich. Jeder

ließ mal was zurück. Die einen, weil sie wiederkommen sollten und würden, andere, weil sie was loswerden wollten und nur zu faul zum Wegschmeißen waren, noch andere, weil sie es ihrem Nachfolger zur weiteren Nutzung überließen und auch welche, die schlicht was an Bord vergaßen. Da waren Personenwaage, Expander, Tassen, Basecaps, Uniformteile, Bücher, Spiele, CD & DVD, Kugelschreiber, RP-Sachen sowieso, verblichene Wimpel, die dazugehörigen Ständer oder auch alte Weihnachtsgestecke durchaus nicht selten zu finden. Gewöhnlich ließ man solche Sachen unangetastet oder entsorgte sie schließlich offiziell über den Steward, der ja für die Ordnung *in* den Schränken *gar nicht* zuständig war. Hier fand ich allerdings einen Luftbefeuchter, das war schon ungewöhnlich! Solche Geräte fand man nicht zu oft. Offenbar war ich also nicht der erste, dem die Aircon zusetzte.

An dieses Teil erinnerte ich mich, als ich wieder mal meine malträtierten Nasenlöcher mit Öl befeuchtete. Ha, das könnte Abhilfe schaffen, die eine ganze Nacht hielt. Ich machte mich, so gut ich es ohne Bedienungsanleitung konnte, mit dem Gerät vertraut. Learning by doing, what else? Der Check, ob das Ding überhaupt noch lief und nicht gar ein Elektroschrottwichtel war, verlief positiv. Es summte in ihm. Nach einer Reinigung des Wasserbehälters von Kalkstein und anderen Resten (getrockneter Chemikalien?) befüllte und startete ich es. Ein feiner Nebel wurde erzeugt, der nach oben stieg. Hey, das war ja richtig gut! Ich stellte das Teil neben die Kojе und schloss das Schott. Mal sehen, ob das was brachte.

Richtig viel brachte es anscheinend nicht, aber da das Wasser stets weniger wurde, war davon auszugehen, dass es sich in der Luft verteilte. Auch durfte man die moralische Wirkung nicht unberücksichtigt lassen, es half auch, weil man dran glaubte. So verging die erste Woche harmonisch und gleichförmig, lediglich gestört vom Tag nach dem Auslaufen. Wir erreichten die Insel Unimak als markanten Punkt unseres Eintritts in die Beringsee. Nördlich der Aleuten herrschte schon etwas mehr Verkehr, denn hier fuhr alles in West-Ost-Richtung

und umgekehrt, sehr selten, dass einer vielleicht nach oder von Anchorage unseren Kurs querte. So viele Häfen gabs nördlich von uns ja auch nicht. Nur Fischer trifft man hier oben häufiger an. Der Fischreichtum dieses Randmeers ist legendär. Wenn hier mal der Wind schlief, konnte man deutlich frischen Fischgeruch wahrnehmen, dazu brauchte man sich nur in die Nock zu stellen. Oft genug beobachteten wir um die Inselgruppen herum Wale. Und wo Orcas waren, gab's auch immer reichlich Fisch, dann waren die Kollegen der Luft ebenfalls nicht weit und man konnte sie wie Stukas in die See stürzen sehen, wo sie sich ihren Anteil der Beute sicherten. Oder selbst zur Beute wurden.

So vergingen die Tage, eintönig, gleichförmig, immer noch ziemlich kalt, in mäßig bewegter See ohne Vorkommnisse.

Eines Abends, es war der 12. Februar, fühlte ich leichte Kopfschmerzen, das war für mich an sich schon etwas eigentümlich, weil ich selten darunter litt. Einen verspannten Nacken zu kriegen war ja fast schon normal bei den vielen Stunden, die ich vor dem Rechner zubrachte. Sicherlich bedingte eins das andere. Würde ich mir das Tensgerät anlegen müssen, dachte ich mir, damit wären Verspannungen, die von der Schreibtischtätigkeit stammten, nach einer halben Stunde Geschichte, schließlich führte ich es zu diesem Zweck auf allen Reisen mit.

Für den folgenden Mittwochabend hatte ich meinen europäischen Kollegen eine Grützwurst mit Sauerkraut versprochen. Das Richtige für den Winter. Die Europäer aßen das gerne, wie ich wusste. Besonders die Polen, „Kaschanka“ nennen sie dieses Gericht, was bei uns unter „Omas offene Beine“ oder „Toter SA-Mann“ firmierte.

Immer noch war es draußen ziemlich kalt, aber die See ruhig. Navigationschwierigkeiten waren so weit weg wie der Mond. Nur die trockene Luft macht mir, und wie ich bei Diskussionen mit dem Chief mitbekam, auch anderen zu schaffen. Der Chief konnte machen, was er wollte, entweder furztrocken oder eben so feucht, dass das blanke

Wasser an den Bulleyes runterlief. Auch nicht gut. Von Sauna hatte ja niemand was gesagt. Das Feintuning klappte einfach nicht. Doch Licht war am Ende des Horizonts in Sicht: Noch fünf Tage durchhalten, dann würde es draußen schon warm genug sein und die Aircon vielleicht schon abgestellt werden können.

Nach der prima schmeckenden Grützwurst, die ich mir fast reinquälte, denn ich hatte null Appetit, legte ich mich früh hin, mir war nicht wohl. Eigentlich fühlte ich mich nur schlecht. Ich verspüre eine unbestimmte Atemnot, obwohl Nase und Atemwege völlig frei waren. Eine seltsame Erfahrung, denken zu müssen, dass man nach Luft ringen müsste, aber doch eigentlich nirgends Hindernisse sah oder erkennen konnte, die das verhinderten. Solche Gefühle kannte ich noch vom Tauchen, wenn man dort Luftnot hatte, dann hatte das einen sehr deutlich erkennbaren Grund, entweder war die Flasche leer oder der Schlauch blockiert, naja, und ringsum war ja dann auch nur Wasser, da war schlecht atmen mit.

Meine gefühlte Atemnot und der kurze Atem, denn ich atmete unbewusst deutlich schneller, wie ich feststellte, besorgten mich schon sehr. Außerdem verspürte ich einen unbestimmten diffusen Druck im Oberbauch. Sehr seltsam – sowas kannte ich gar nicht bei mir, hatte nie zuvor ähnliches beobachtet. Ob was mit der Grützwurst gewesen war? Ich wälzte mich bis zum nächsten Morgen wach und unruhig hin und her. Noch zwei Tage bis Pusan. Ich plante, dort zum Arzt zu gehen, wenn das nicht besser werden würde. Meine einzige Chance.

Im Schiffshospital griff ich mir das Gesundheitsbuch und versuchte mein Problem einzukreisen. Aber es gab viel zu viele verschiedene Ursachen, die solche und ähnliche Symptome verursachen konnten. Ich wurde nicht fündig. Es konnte Asthma sein, auch ein Herzkasper war drin im Pralinenkasten, dann fand ich auch „allergische Reaktion auf Speisen“ oder eine fortgeschrittene Bronchitis. Mein Streben war es vordringlich, nur besser Luft zu kriegen, um so den Druck im Brustbereich zu lindern. Dafür nahm ich mir ein Spray aus der Bordapotheke, die Medizin 1.03, gönnte mir zaghaft zwei Sprühstöße und meinte schon, eine leichte Besserung zu verspüren. Gegen vier

Uhr musste ich dann wohl eingeschlafen sein. War aber schon halb sieben wieder wach, völlig appetitlos, trotzdem verspürte ich ein starkes Völlegefühl. Auf Verdacht nahm ich zwei Abführtabletten, nicht, dass ich noch einen Darmverschluss hätte. Im Kopf fühlte ich eine Spannung oder Blutstau, wie wenn man eine Luftmatratze aufblasen würde. Mein Kopfschmerz verschwand nicht mehr. An diesem Tag löffelte ich nur eine kleine Gemüsebrühe zum Mittag, nahm erfreut die gute Wirkung der Abführpillen wahr und schlief nachmittags überraschend tief zweieinhalb Stunden. Ein unscheinbares Abendbrot, bestehend aus einer Scheibe Brot und etwas Feta Salat, beendete diesen Tag. Ich warf mir noch zwei ASS-Pillen gegen den Kopfschmerz ein und maß den Blutdruck optisch mit rund 125:85, denn selbst abhören konnte ich mich ja nicht. Der wenigstens schien normal.

Die nächste Nacht, ich hatte mich gegen 2200 Uhr hingelegt, endete bereits vier Stunden später. Ich fühlte einen starken Druck im Bronchienbereich, unveränderten Kopfschmerz und eine eigentümliche Unruhe in mir. Wieder nahm ich zwei ASS und Sprühstöße des Sprays, zusätzlich aktivierte ich den Luftbefeuchter, der neben meiner Koje stand. Ich hustete viel öfter, immer wieder kurze Hustenreize, die eher ein Hüsteln auslösten, nichts, was mich sonst eigentlich besorgt hätte. Wenn die Bronchien angegriffen waren, wollte da vielleicht nur was raus, das wäre ja auch normal. Doch beim Zähneputzen erschreckte ich mich, als ich beim Husten leicht zart-rötlichen Auswurf ins Waschbecken spuckte. Im Schaum entdeckte ich geringe Blutspuren. Zum Husten ging ich von nun an immer auf Toilette und checkte den Auswurf. Könnte ja mal ein Äderchen geplatzt sein, das wäre nicht tragisch, ein Hustenreiz war ja immer auch eine starke plötzliche Belastung für Hals und Luftröhre. Ein kaputtes Äderchen würde sich wieder schließen, sobald die Husterei vorbei war, nahm ich an. Sicherheitshalber maß ich meine Temperatur und erschrak ein zweites Mal, sie betrug axial 38,8 Grad Celsius! Oops, das war ja wohl richtig Fieber! Rektal dürfte es höher sein und abends dann sowieso. Da war Größeres im Busch!

Freitags liefen wir früh morgens in Pusan ein. Ich hatte vorab den Agenten informiert, dass ich zwei Arztbesucher hätte, um die er sich kümmern sollte, einer von beiden wäre ich und ich müsse zu einem Internisten, der andere müsste ‚nur‘ zu einem Zahnarzt.

Wunschgemäß lieferte mich der Agent in einer Klinik ab, wo man mich drei Stunden lang checkte, so gut es halt ging auf die Schnelle: Blutcheck, Nasenabstrich, Ruhe-EKG, Lungenröntgen und Lungen-CT. Der Arzt ließ mich wissen, dass es weder eine Infektion noch Influenza sei, aber es wären Einblutungen im oberen Lungenbereich auf beiden Seiten festzustellen. Aber er schlosse einen Herzkasper definitiv aus. Das beruhigte mich etwas. Dagegen wäre bei meinem Krankheitsbild eine TBC-Infektion durchaus möglich. Daher empfehle er meine Hospitalisation oder wenigstens die Wiedervorstellung nach fünf Tagen. Das ließ sich schnell sagen, aber nicht realisieren, wenn man Seemann war. Ich sollte in Kaohsiung, unserem nächsten Hafen wieder einen Arzt aufsuchen, meinte er. Wann wären wir dort? Ach, nur zwei Tage? Das wäre okay. Er verschrieb mir einige Tabletten und Zäpfchen und entließ mich. Schon gegen 1530 Uhr war ich wieder zurück an Bord, das Auslaufen war für den späten Abend bestätigt worden.

Nach dem Auslaufen legte ich mich gleich hin und ich schlief wirklich bis 0500 Uhr durch. Mit Druck auf den Bronchien und kurzem Atem wurde ich wieder wach. Die verschriebenen Medikamente warf ich pünktlich ein. Beim Ausatmen waren nun rasselnde und leicht pfeifende Geräusche zu hören. Meine Sorgen vertieften sich zusehends. An diesem Seetag aß ich fast normal und überstand ihn mehr oder weniger gut. Ich riss mich zusammen und versuchte sogar auf dem Crosstrainer etwas zu üben, gab aber nach fünf Minuten wegen Luftnot auf. Abends kroch so eine kleine Angst in mir hoch, mich zum Schlafen hinzulegen, deutlich besser atmen konnte ich in sitzender Haltung, auch war dann der Hustenreiz merklich geringer.

Morgens um 0100 Uhr legte ich mich doch wieder hin. Zuvor hatte ich mir auf dem Peildeck frischen Fahrtwind in die Lungen blasen lassen. Das war sehr angenehm und schien mich zu mobilisieren. Doch schon zwei Stunden später war ich wieder hellwach, musste Nasenöl nehmen und mich von ‚Nasensteinen‘ befreien, danach fand ich noch eine Stunde Ruhe.

So antriebslos und krank fühlte ich mich tatsächlich wohl schon hundert Jahre nicht mehr. Ich quälte mich, etwas abzuhusten, was anscheinend gar nicht da war. Nicht immer war das mit signifikantem Auswurf begleitet. Die in Korea verschriebenen Medikamente (ohne Verpackung und damit für mich namenlos) schienen aber etwas zu bewirken, denn ich war schmerzfrei. Am Nachmittag dieses Sonntags legte ich mich für zwei Stunden in den Liegestuhl aufs Peildeck, versuchte, die frische Luft tief zu inhalieren, musste aber trotz höherer Lagerung des Oberkörpers fürchterlich oft husten.

Die Wäscherei der Offiziere befand sich zwei Decks tiefer unter dem Kapitänsdeck. Nachdem ich dort meine Wäsche eingeworfen hatte und wieder auf dem Rückweg war, bemerkte ich überdeutlich, dass mich schon ganz normales Gehen völlig überforderte. Ziemlich außer Puste erreichte ich meine Kammer. Ich nahm mir vor, von jetzt an deutlich langsamer zu gehen, um mich zu schonen.

Für den Montag, wir schrieben den 18. Februar 2013, hatte ich den Agenten in Kaohsiung angemorst und um schnellstmöglichen Transport zum besten Krankenhaus der Stadt gebeten. Meine Geschichte und die ausgefüllten Scheine der koreanischen Untersuchungen hatte ich der Mail als Anhang beigefügt, falls ein Arzt schon mal einen Blick draufschmeißen wollte. Die sollten rausfinden, ob ich nun TBC hatte – oder nicht und ob ich so weiterfahren konnte – oder eben nicht.

Das Einlaufen gestaltete sich unkompliziert und einfach, keine große Sache, wenn die Sicht gut und der Wind schwach war. Sonst war es in Kaohsiung immer ein kleiner Tanz auf des Messers Klinge und eine navigatorische Herausforderung. Dieses Mal waren wir keine

Stunde nach Lotsenaufnahme schon fest an der Pier. Der Weg von meiner Kammer zur Brücke hoch, wohl zwanzig Meter im Stück plus zwölf Stufen, brachte mich an meine Grenzen. Ich zwang mich, sehr langsam zu gehen, weil ich sonst sofort außer Atem war. Mein unterschwelliger Verdacht, dass irgendwas in der Lunge oder im Blut den Sauerstofftransport sehr stark störte, wurde immer stärker, anderes schien kaum als Erklärung herhalten zu können.

Nach dem Mittagessen hatte der Agent einen Termin für mich in der Uni-Klinik festgemacht. Während der Tour zur Klinik hatte ich keinen Nerv, mir die Gegend anzusehen oder mich auf ein Gespräch mit ihm einzulassen. Ich hielt die Augen geschlossen und verfolgte nur das unendlich kreisende Gedankenkarussell in meinem Kopf, das sich nur um eine Frage drehte: Was hatte ich? Regelrechte Angst machte sich in mir breit. Ich hoffte inständig auf eine, wie auch immer geartete Antwort, die mich wenigstens von der unerträglichen Ungewissheit erlösen würde.

Im Universitätskrankenhaus, übrigens dem größten Taiwans, bedeutete man mir, dass ich mich auf einen fahrbaren Krankenstuhl zu setzen hätte. Man schob mich durch lange Gänge, viele geschäftig hin und her eilende Leute, eine unüberschaubare Vielzahl von Gängen, Räumen und Zimmer – es war tatsächlich ein riesiger Unikomplex. Dann parkte man mich in einem vollen Warteraum und ließ mich lange allein. Die Geräuschkulisse war angefüllt mit heillosem Geschnatter. Überall sehr junges Personal, viel zu jung, um Arzt zu sein. Kaum einer sprach Englisch. Nachdem mir die lange ungewisse Warterei über war, versuchte ich, mich energischer nach einem Arzt zu erkundigen, der mich untersuchen sollte. Freundliche, unverständige Gesichter schauten mich mit großen Augen an. Man maß den Blutdruck, maß ihn am anderen Arm gleich nochmal, ich schielte nach diesen Werten auf dem Klappbrett. Hallo? Geht ja wohl gar nicht! 97:70? Wie tot war ich denn schon? Die Zeit rann mir davon, ich vergeudete mit sinnlosem Warten gerade sehr wertvolle Zeit! Kapitulierend schwang ich mich schließlich aus dem Stuhl und schlich mich

auf eigenen Beinen zum Eingang, wo ich Gott sei Dank den Agenten warten sah und ihn zu mir rief. Er sollte nur schnell sein Auto holen und mich zurückbringen. Aber sowas von avanti! Das hier war ja mal ein Satz mit einem riesengroßen Doppel-X gewesen.

Irgendwo in diesem Universitäts-Riesengebäudekomplex waren garantiert Experten, Fachleute, die mir auf Schlag hätten sagen können: „Nee, Herr Kaiser, TBC ist ausgeschlossen. Sie haben das und das und dagegen können wir das und das machen. Danach wird es wieder wie früher. Hier sind auch noch Medikamente, die werden ihnen dabei helfen.“ Zu meiner unwissenden, aber begründeten Sorge addierte sich nun auch noch die große Enttäuschung über eine vergebene Chance einer Hilfe. Ich war jetzt wirklich völlig ratlos und ich begann allmählich zunehmend echte Angst um mein Leben haben.

Kaum an Bord, rief ich die Reederei an und erzählte der Personalchefin in aller Offenheit, dass ich eigentlich schon vorgestern eine Ablösung hätte gut gebrauchen können, ich meine Lage deutlich unterschätzt hatte und jetzt aus dem letzten Loch pfiß. Meine Reserven seien aufgebraucht, mir ginge der Arsch auf Grundeis. Ich fürchtete um mein Leben, sie möge mir bitte, bitte helfen. Ich könne nicht mehr weiterfahren. Ich hielt es für ausgeschlossen, mich noch bis Singapur zu quälen. Das unlösbare riesige Problem schnellstens zu lösen, nämlich von Gleich auf Jetzt eine Ablösung für mich zu bekommen, das sah ich natürlich auch. Es half mir nur nicht.

Ein zweites Gespräch führte ich mit unserem Betriebsarzt, dem ich vorab schon meine koreanischen Lab-Werte gemailt hatte. Er riet von einem Flug von Hong Kong ab. Erst wollte er weitere Daten sehen, bevor er sein OK gäbe. Das schlosse eine Lungenpunktion ein.

In einem privaten Gespräch mit dem Chief Mate klopfte ich etwas auf den Busch, dass er möglicherweise das Kommando des Schiffes von mir übernehmen müsste, wenn ich in Hong Kong bliebe. Immerhin wäre das eine unwiederbringliche Chance für ihn. Bekam man nur

einmal im Leben so serviert. Mit weit aufgerissenen Augen starrt er mich an und meinte „Daran wollen wir nicht mal denken, Herr Kaiser!“ Ich frug, ob er es sich zutrauen würde, aber er blieb dabei, besser nicht dran zu denken. Später wusste ich, das wäre in der Tat eine völlig falsche Besetzung gewesen. (Die Sache mit den Positionen, wie eingangs erlebt, wiederholte er ein Jahr später fast 1:1 und bekam dafür einen freundlich abgefassten Brief der Ermahnung von der Reederei)

Wir waren am Tag drauf, es war der Dienstag, 19. Februar, den ganzen Tag unterwegs nach Hong Kong. Ich setzte mich hin, um die Übergabe an einen mir unbekanntem Kapitän so gut und so aussagekräftig wie nur möglich auszufertigen. Das wollte gut durchdacht sein und musste auch das enthalten, was alte Hasen sowieso in petto hatten und stillschweigend immer voraussetzen durften. Aber es konnte ja auch ein ganz junger Spund kommen, der nur wenig Erfahrung hatte. Das Notieren und Bedenken, bei dem ich selbstredend, aber nicht nur, auf die Übergabepapiere meines Vorgängers zurückgriff, lenkte mich sehr vom eigenen Körpergeschehen ab. Auch war der Auswurf nach Ablaufen Kaohsiungs klar gewesen, ich bemerkte keine Blutspuren mehr, obwohl die Kurzatmigkeit unverändert anhielt. Am Ende des Tages räumte ich meine Kammer und verholte mich in die daneben befindliche Kammer. Der Steward konnte die Kapitänskammer für den Neuen vorbereiten. Ich saß auf gepackten Koffern und konnte doch nicht schlafen, obwohl ich mich schlapp wie nur mal was fühlte.

Es war 0200 Uhr, Mittwoch, 20. Februar, als ich wieder wach wurde. Die Häufigkeit des Hustens hatte zugenommen, wieder zeigte sich Blut, vielleicht sogar etwas mehr als zuvor. Ich war unruhig, auch, weil ich meinen diensthabenden Mates oben nicht ganz traute. Hier nahm der Verkehr erfahrungsgemäß immer gut zu. Das Anlaufen Hong Kongs war nie leicht, zu oft hatten wir in der Vergangenheit Huddelerei mit anderen gehabt, meist mit ihren eigenen chinesischen Gurken, die nur eigene Regeln befolgten. Halbstündlich checkte ich die Uhr, dämmerte dazwischen vor mich hin und hustete wieder öfter.

Schließlich musste ich doch eingeschlafen sein. Das Telefon klingelte! Ich dachte, mein Herz blieb stehen! Der Chief Mate war dran und in der Tat: Er war übers Ziel hinausgeschossen, dieser Oberpfosten! Von jetzt auf sofort die Fahrt aus dem Schiff nehmen, mit allen Mitteln, sonst gäb's was auf die Mütze von den Behörden, die warteten doch nur darauf! Viel früher hätte der Affe mich wahrschau'n müssen! Ich ‚schoss‘ auf die Brücke und übernahm das Kommando. Zwei Stunden später waren wir dann aber doch gut und sicher im Terminal fest.

Der Agent brachte mich nach dem normal-üblichen Papierkrieg gleich zu einem niedergelassenen Arzt, der mich nach kurzer Untersuchung für krankenhausreif befand und eine entsprechende Überweisung ausstellte. Das Wort *cancer* fiel auch in diesem Zusammenhang, wie ich hellhörig mitbekam. Mir wurde noch schlechter. Ein Wort, bei dem die richtige ‚Entspannung‘ hochkam. Tatsächlich waren ja alle Pralinen noch in der Schachtel. Vielleicht gabs auch eine mit TBC-Füllung? Oder eine, die mit Autoimmunreaktion gefüllt war? Nur die süßen, die mit Marzipan oder Nougat, die fehlten wohl gänzlich. Was nicht für eine Scheiße, so eine elende!

Bevor ich aber in das „Baptist Hospital“ in Hong Kong einzog, war noch ein ungewisser Tag des Wartens zu überstehen. Die Personalabteilung hatte mir Ersatz zugesichert. Seine Ankunft war mit 2000 Uhr angekündigt, das sollte wohl ausreichen, dachte ich, weil unser Fahrplan das Auslaufen für 2300 Uhr festgeschrieben hatte.

Die Reise hatte mal scheiße begonnen und würde wohl auch genauso enden: Unser Auslaufen wurde korrigiert. Man hatte sich auf 1900 Uhr geeinigt. Hong Kongs Hafen arbeitete viel schneller als geplant, zu schnell für mich. Man brauchte dringend unseren Liegeplatz. Verdammt, verdammt! Warum immer ich? All mein Flehen und Betteln, das Auslaufen wenigstens um zwei Stunden zu verschieben, blieben fruchtlos. Auch die aus persönlicher Sicht höchst gewichtigen Gründe waren kein herzerweichendes Argument und für niemanden, der nicht

in meiner Haut steckte, maßgeblich. Nope! Sorry captain, can't do any changes any more ...

Oh, wie ungerecht war nur die Welt, in der ich litt! Meine Ablösung konnte ja gar nicht *vor* der planmäßigen Landung hier aufkreuzen! Hong Kong – Rushhour – Straßenverkehr mit Fußgängergeschwindigkeit.

Wohl oder übel lief ich nun mit meinem guten, treuen Schiff wieder aus. Allerdings nur zur Innenrede, um dort nach Fallenlassen des Ankers auf das Wassertaxi mit meiner Ablösung zu warten. Ein letztes Ankermanöver. Die nächsten Stunden vergingen langsam, sorgenvoll grübelnd beobachtete ich mein Innerstes mit unguter Ahnung. Wie lange noch? Wieviel konnte eigentlich so ein Menschenkörper aushalten? Wieviel Sorgen passten in ein Hirn? Was alles hatte ich vergessen zu organisieren, zu notieren? Scheinbar still stand die Zeit.

Das Flugzeug musste überpünktlich gewesen sein, oder der Agent hatte Wege und Pfade gewusst, um die verstopften Verkehrsadern geschickt zu umfahren. Die Barkasse hatte sich schon über UKW angekündigt. Eine Stunde später, es ging auf halb zehn Uhr, kletterte meine Ablösung an Bord. Ein massiger, stark untersetzter Kerl, kein Muskelprotz, stand mir gegenüber, er grünte und stellte sich vor. Froh begrüßte ich ihn und begann ohne jeglichen Smalltalk, wie es sonst unter normalen Bedingungen üblich war, gleich mit der Übergabe, kaum dass er sich gesetzt hatte. Derweil das längsseits liegende Taxi auf mich wartete. Mein Gepäck wurde zum Boot runtergelassen, die Jungs kümmerten sich darum, ich konnte mich auf sie verlassen.

Froh darüber, einen alten Hasen vor mir zu haben, der ohne Zaudern einsprang, um mich zu erlösen, konnten wir auf die ‚Basics‘ der Übergabe verzichten und ins Detail gehen, die speziellen Punkte dieser Reise konnte er natürlich nicht wissen. Zügig arbeiteten wir uns durch das Protokoll. Für den Fall der Fälle konnte er ja immer noch in meinem ‚Nachschlagwerk‘ nachlesen, das ich extra ausführlich aufbereitet

hatte. Er winkte ab, das meiste konnte er schon aus anderen Fahrtgebieten. Gut so, dieser Umstand erleichterte mich mächtig. Nachdem der Inhalt des Tresors gecheckt und gezählt worden war, reichte ich meinem Partner dankbar und erschöpft die Hand, wünschte ihm eine gute Reise und machte mich auf zur Lotsenpforte. Die Mates verabschiedeten mich ernststen Gesichts und wünschten mir gute Genesung, dann schwang ich mich vorsichtig auf die Lotsenleiter und kletterte zum Boot runter.

Ein letzter trauriger Blick zurück zu ‚meinem‘ Schiff, das achteraus langsam kleiner wurde. Wie sowas Großes, Schweres nur so prima schwimmen konnte? – Ein tiefer Seufzer entrang sich mir, so kurz hatte ich noch nie eine Reise beendet. Das war die kürzeste meines Lebens, war es etwa auch meine letzte? Eine klamme Furcht presste mein Herz, fast glaubte ich schon, gefühllos zu werden, doch mir wurde nur kalt. Ich zwang mich zurück in das Jetzt und Hier, der kühle Fahrtwind half dabei. Ich horchte in mich hinein. Ja, mein Atem war kurz, ich atmete schnell und fühlte mich unverändert krank. Mit dieser Erkenntnis waren auch Furcht, Angst und auch ein wenig Trauer über so eine kurze Reise verbunden. Ich glaubte, ein paar Tränen flossen auch, oder kam das nur vom Fahrtwind?

Nach knapp eine Stunde Schaukelei krabbelte ich mühsam eine kurze Pier hoch, wo der Agent mich empfing und zu seinem Van geleitete. Das Gepäck wurde heraufgereicht und er trug meinen schweren Koffer voran zum Auto. Ich hatte den besorgten Blick des Agenten bemerkt und ihn durch eine wegwerfende Handbewegung wissen lassen, dass es mir gar nicht gut ging. Trotzdem tat es mir gut, ihn neben mir zu wissen. Ich mochte ihn, hatte allerdings bisher immer nur in angenehmeren Situationen mit ihm zusammengearbeitet, wenn er bei der Ein- und Ausklarerung an Bord kam und wir uns wie Freunde begrüßten. Wir kannten uns schon seit vielen Jahren.

Doch auch eine kleine Hoffnung begann nun zu wachsen und hellte meine trübe Stimmung etwas auf, denn jetzt endlich wurde was gegen die Krankheit in mir unternommen, was, das wusste ich noch

nicht, wie, das wusste ich auch noch nicht und wie lange, das war mir eigentlich egal. Nun würde man, nein, müsste man sich kümmern und mir helfen. Hier! Ganz sicher – das war die Hauptsache.

Wir fuhren durch die Nacht, der Verkehr war jetzt kurz vor Mitternacht nicht mehr so dicht, es ging zu einer großen Klinik, wie mich der Agent wissen ließ. Es war das „Hong Kong Baptist Hospital“. Er parkte seinen Wagen in einer unscheinbaren Nebenstraße, denn freie Parkplätze waren üblicherweise selten auf der offenen Straße und mitten in der Nacht, wenn jeder schon sein Vehikel abgestellt hat, gleich gar nicht. Letzte Meter bis zum Eingang, ich schleppte mich schlaff durch ein helles, sehr großzügiges Vestibül, das auf mich eher den Eindruck eines modernen Hotels denn einer Klinik machte. Es war der 20. Februar 2013.

Ich nahm Platz vor einer Art Counter. Eine junge Chinesin, modisch gekleidet wie Stewardessen einer gehobenen Fluglinie, fragte in feinem Englisch nach meinen Daten, Reisepass, Papiere und Dokumente. Mein persönlicher Schatten, der Agent, stand hinter mir und half mit Worten, die auch ich verstand. Er kannte uns Europäer gut genug, um zu wissen, dass wir zwar große Schiffe lenken konnten, aber einer 08-15-Befragung durch eine Krankenschwester nicht adäquat beantworten konnten, deren speziellen Vokabeln waren uns nicht immer gleich vorrätig. Damit lag er völlig richtig. Ich hätte den Mund der Schwester sehen müssen, um mehr zu verstehen, aber so? Hier liefen alle mit Masken rum. Nicht, dass mir das seltsam vorgekommen wäre, sehr viele Piepels in Asien liefen mit solchen Dingen rum, wozu auch immer. Aber dieses Mädchen saß auch noch hinter einer Glasscheibe. Sah ich etwa schon so aussätzig aus?

Ich hörte ihr zu und war doch nur müde, mir war alles egal, hier war doch Hilfe ... Mh? Was wollte die? Der Agent stupste mich aufmunternd an, ich sollte meine Heimatadresse angeben. Häh...? Wozu denn sowas ...? Eine zweite Schwester schob mir den Ärmel des Shirts hoch und legte eine Manschette um den Oberarm, ah, ja, klar:

Blutdruck ... abends war er noch fast normal gewesen ... an Bord ... mein Schiff! ... es lief jetzt wohl aus ... ein anderer Kapitän ... hier würde man mir helfen, Hong Kon... Mir war gar nicht gut. Was war das denn? Was fummelte die Schwester an meinem Handgelenk? Okay, okay, nur den Puls ...

Ich spürte Hände, die mir von hinten unter die Arme fuhren und mich beim Aufstehen unterstützten. Man führte mich in ein dunkles Zimmer, im Hintergrund erkannte ich schwach ein Bett, an Hand der Form der Bettdecke nach zu urteilen eine kleine Person drunter. Ein Schlauchzimmer, keine drei Meter breit, aber geschätzt sicherlich sechs Meter lang, aber was kümmerte mich das? Eine Wandseite des Raumes war vollgestellt mit Schränken, kaum Platz zum Durchkommen. Neben dem winzigen Waschbecken stand quer neben der Tür ein zweites Bett. Das, wurde mir bedeutet, wäre meines. Ein Flattervorhang wurde als Sichtschutz um diese Waschecke gezogen, in der ich mich nun kraftlos auf die Koje sacken ließ. Die Blutdruck-Schwester half beim Schuhausziehen und Sachenablegen. Sie arrangierte auch meinen Koffer und den Rolli neben meiner Koje, die den spärlichen freien Platz deutlich einschränkten und auch ihr nun im Wege waren, als sie mir einen Kittel überwarf, dessen Träger auf den Schultern zugeknotet wurden. Hä? Kein Rückenfrei-Hemdchen? Ja, klar, in Asien ist alles anders ... Nicht mal so ein Hemdchen ... Wenn ich doch nur etwas mehr Luft bekäme.

Nachdem ich mich schließlich hingelegt hatte, mit einer dünnen Decke zugedeckt wurde und gerade erschöpft im Wegdämmern begriffen war, wurde ich nochmals zart geweckt, die Schwester stand wieder vor mir und sagte leise was. Sie gab mir einen kleinen Becher zu trinken und drückte mich anschließend behutsam zurück ins Kissen. Die Augen fielen mir zu. Kühle Finger hoben meinen Arm, sie legte mir wieder eine Manschette an – hatte das vorhin etwa nicht geklappt? Nee, sie zapfte Blut. Auch kein Ding, brauchten sie ja wohl ... Diagnose ... Analyse ... Feststellung ... Werte ... so müde ...