

Leseprobe

Eckehard Gerner

**Auf der Brücke
Mit Kompass und Sextant**

Erinnerungen an die Seemanns-Jahre

III. Teil



IV. Ein Jahr auf der ›Maro‹ (15. Schiff)

Als ich mich am 21. November 1968 in Hamburg auf dem Arbeitsamt, Abteilung Seeschifffahrt, vorstellte, um auf dem nächsten Schiff anzuheuern, staunte der Sachbearbeiter doch sehr.

»Was, Sie waren ein Jahr als Steuermann auf dem Kümo ›Maro‹? Wie haben Sie das denn geschafft?«

»Naja, war nicht immer ganz einfach, wollte aber für mein A3 unbedingt das Jahr vollmachen.« (Das Kapitänspatent A3 erwarb ein Steuermann nach mindestens einjähriger Fahrzeit, sofern er sich in dem Jahr nichts zuschulden kommen ließ, was im Dienstzeugnis dokumentiert wurde.) Anders als in meiner Zeit als Junggrad (Azubi) und Matrose war statt der Heuerstelle (Heuerstall) mit Max Timm und seinem phänomenalen Personengedächtnis nun das Arbeitsamt für die Vermittlung von Patentinhabern zuständig. Aber warum nur verwunderte es meinen Ansprechpartner, dass ich es so lange auf dem Kümo in der Nord- und Ostseefahrt ausgehalten hatte? Was wusste er, was ich nicht wusste? Klar, ich bekam auf der ›Maro‹ schon mit, dass es meine Vorgänger meistens nicht allzu lang an Bord gehalten hatte. Aber warum nur sollte ich mir jetzt darüber unnötigerweise den Kopf zerbrechen?

Fakt war, unübersehbar, eine große Beule am Vordersteven der ›Maro‹, geschehen während eines Anlegemanövers, bei dem der Steuermann auf der Back (Vorschiff) die Entfernung zur Kaimauer falsch eingeschätzt und dem Kapitän auf der Brücke entsprechend übermittelt hatte. Es gehört nicht viel Fantasie dazu, sich vorzustellen, was sich nach dem Rums zwischen den beiden abgespielt hatte.

Leben und Arbeiten auf einem Küstenmotorschiff unterscheiden sich gehörig im Vergleich zu einem weitaus größeren Stückgut-Überseefrachter. Schon allein die Anzahl der Besatzung, etwa fünf bis acht Mann, zwingt alle zu einem wesentlich stärkeren Miteinander. Die übliche Unterscheidung zwischen Decks-, Maschinen- und Bedienungspersonal hat auf einem Kümo keine Bedeutung. Auf der ›Maro‹ fuhren in der Regel der Kapitän, der Steuermann, der Koch, drei bis vier Mann an Deck und manchmal auch der Reeder (Eigner) des Schiffs.

Ja, nun hatte ich mich für den 50 Meter langen, 7,50 Meter breiten und knapp 700 Tonnen tragenden ›Klötten-Ewer‹ (abwertender Seemanns-Ausdruck für kleinere Schiffe) entscheiden müssen. Ich war gezwungen mit meinem Patent A2 erst einmal ›kleine Brötchen zu backen‹, immerhin war ich nun aber der zweitwichtigste Mann an Bord und Stellvertreter des Kapitäns. Das Fahrtgebiet des Kümos umfasste die gesamte Ostsee, die südliche Nordsee und den Ärmelkanal (auch Englischer Kanal oder einfach Kanal genannt), von Kemi am Ende des Bottnischen Meerbusens (Botten) in Finnland bis Fowey in Cornwall im äußersten Südwesten Englands.



Die ›Maro‹

Der erste Tag an Bord

Am Nachmittag des 11. Oktobers 1967 stieg ich in Kiel-Holtenau die kleine Gangway zur ›Maro‹ hoch. An Deck lief ich einem älteren, etwas griesgrämig dreinschauenden Herrn über den Weg. »Bin der neue Stürmann, muss erst mal meine Plünnen verstauen.«

»Un ik bin der Eigner, din Kammer is unn an Backbord.«

Ich stellte meinen Koffer und Seesack im neuen Logis ab. Standesgemäß war es mit einem größeren Tisch, drei Stühlen und sogar einem Sofa ausgestattet, auch die Koje schien mir breiter als in meinen vorherigen Matrosenunterkünften zu sein.

Als ich wieder an Deck auftauchte, empfing mich der Eigner ziemlich unwirsch. »Stürmann, wollen Sie keine Arbeitskleidung anziehen? Die Back wird gepönt. Sie können da gleich mal auch 'nen Pinsel anfassen!« Blitzschnell leuchtete mir ein, dass ich dieser Aufforderung nicht nachkommen durfte. »Ich habe hier als Steuermann angemustert, nicht als Matrose! Ich gehe erstmal zum Kapitän und dann auf die Brücke.«

»Bist hier auf 'nem Kümo, kannst als Stürmann nich auf feinen Pinsel machen.«

»Ich bin nicht auf die Seefahrtschule gegangen, um zu pönen oder Rost zu klopfen.«

»Na, dann eben nich!«, erwiderte der Reeder mit einem mürrischen, verdrießlichen Gesichtsausdruck. Ich wollte in diesem Moment unmissverständlich klar machen, dass ich meine neue Rolle eben nicht als Steuermann und ›Obermatrose‹ sah. Natürlich war mir bekannt, dass man als Steuermann auf einem kleinen Schiff auch mal mit Hand anlegen musste, zumal bei längeren Liegezeiten ohne Lade- oder Löschbetrieb. Wenn der Eigner aber zu Beginn von mir vollen Matroseneinsatz verlangte, gab es nur die Konsequenz, klare Position zu beziehen

und dabei in Kauf zu nehmen, auf der Stelle gleich wieder von Bord gehen zu müssen. Nach dieser unschönen Antrittsaktion stellte ich mich beim Kapitän, einem etwas bulligen Mittdreißiger vor. Ich sprach die Unterhaltung mit dem Eigner an.

»Ach, Stürmann, Opa is manchmal ziemlich undiplomatisch, nimm dat man nich so ernst.«

»Wieso Opa?«

»Na, is mein Schwiegervater, kommt immer an Bord, wenn Not am Mann is oder der Steuermann ausfällt.«

Aha, die ›Maro‹ war mithin so etwas wie ein kleiner Familienbetrieb, reflektierte ich, hoffentlich gehörten der Koch und die Decksmannschaft nicht auch zur Verwandtschaft. Meine Befürchtung stellte sich als unbegründet heraus. Bis auf Seppl Weckerle, einem nicht mehr ganz jungen Decksmann aus Bayern, bestand die übrige Besatzung aus Männern meines Alters. Von den anderen zwei Decksbauern hatte nur Wolfgang einen Matrosenbrief vorzuweisen, während der ewige Leichtmatrose Arnold noch nicht den Mut gefunden hatte, sich zur Matrosenprüfung anzumelden. Der junge Koch, der gerade seine Lehre beendet hatte, wollte erst einmal Seeluft schnuppern.



Kapitän, Wolfgang, Arnold, Friedel

Erste Woche auf der Brücke – Reise nach South Shields (Nord-England)

Am 12. Oktober schipperte die ›Maro‹ südwestwärts durch den Nord-Ostsee-Kanal. Auf den kleineren Schiffen stand während der Durchfahrt kein Lotse auf der Brücke, wenn der Kapitän eine eigens für den Kiel-Kanal zugeschnittene Befähigung erworben hatte. Nach der Schleusung in Brunsbüttel begann um Mitternacht in der Elbmündung meine erste Seewache als Steuermann – und das ausgerechnet am Freitag, dem 13.!

Nun war mir ja der Blick von der Brücke auf die stark befahrene Elbe mit ihren Feuern und Positionslichtern der verschiedenen ›Gefäße‹ nicht gerade fremd. Es stellte aber doch einen gravierenden Unterschied dar, ob ich nur Ruder- und Kursbefehle ausführen musste oder nun selbst dem Rudergänger Anweisungen gab. Glücklicherweise war Matrose Wolfgang dazu eingeteilt, der später von Seppl abgelöst wurde. Beide beherrschten das Steuern ohne Fehl und Tadel. Im Umgang mit meinem Handwerkszeug – Seekarte, Kursdreieck, Kompass und (Fern-) Glas – bewegte ich mich schon beinahe wie ein altgedienter Wachoffizier. Die Schule hatte uns sehr gut auf den Arbeitsplatz Brücke vorbereitet. Bei guter Sicht, aber aufblisendem Wind ausgerechnet aus Nordwest, passierte die ›Maro‹ Cuxhaven. Wenig später kämpfte sich unser Kümo zwischen den Feuern von Neuwerk und des Großen Vogelsands und weiter an Scharhörn vorbei in die Helgoländer Bucht. (Beide Inseln, Neuwerk und Scharhörn, gehören mit Unterbrechungen seit 700 Jahren zur Freien und Hansestadt Hamburg). Der Wind erreichte Beaufort 8 (stürmischer Wind). Unser Kahn stampfte mit dem 400-PS-Maschinchen erst heftig gegen die direkt von vorn anrollenden, bis zu 4 Meter hohen Wellen. Nachdem ich den Kurs auf West (270°) ändern musste, kam zum Stampfen

noch ein starkes Rollen dazu. Die tapfere ›Maro‹ neigte sich bis zu 25° nach jeder Seite. Die Back- und die Steuerbordseite wurden nun ununterbrochen mit Spritzwasser eingedeckt. Zu alledem beobachtete ich auf der Armatur für die Motor-Abgas-temperatur einen Anstieg auf fast 300° Celsius. Ich ließ den Alten deshalb schon eine Stunde vor Wachwechsel wecken.

»Stürmann, was is los?«

»Mit der Maschine stimmt was nicht, zu hohe Abgastemperatur!«

»Müssen wir mit der Drehzahl runtergehen, kenn ich schon, wahrscheinlich hat sich ein Fischernetz um den Propeller gewickelt.«

Mühte sich unser Diesel schon vorher reichlich ab, wenigstens acht bis zehn Meilen (pro Stunde) zu schaffen, so tuckerten wir nun mit verminderten Umdrehungen gerade mal mit sechs Meilen durch die aufgewühlte Nordsee, Richtung Nord-England. Koch Detlef und Matrose Wolfgang fütterten fleißig die ›Außenbordskameraden‹ (Fische). Die Seekrankheit der beiden war bei den wilden Schiffsbewegungen kein Ereignis aus heiterem Himmel. Zum Glück blieb ich von der Malaise verschont. Nach der ersten eigenverantwortlichen Seewache auf der Brücke wuchs mein Selbstvertrauen, zumal mir die letzten Stunden doch einiges abverlangt hatten: Sicher durch die Elbmündung zu fahren, Kurs trotz schwerer See zu halten, die verschiedenen Feuer zu peilen, später in der offenen, südlichen Nordsee per Funkpeilung den Standort zu bestimmen und die technischen Daten des Motors von der Brücke aus zu überprüfen.

Nach mehr als drei Tagen auf See lief unser Kümo in South Shields in die Mündung des River Tyne (Tynemouth) ein, um die Holzladung aus Kemi (Finnland) zu löschen. Danach verholte die ›Maro‹ in den Kohlehafen. Zuerst wurde die vordere Luke I so beladen, dass sich achtern die Schiffsschraube aus dem Wasser hob, und siehe da, der Kapitän hatte Recht mit seiner Vermutung: Um den ›Schaumschläger‹ hatten sich Teile

eines Fischernetzes gewickelt und unseren Schiffsdiesel damit auf Temperatur gebracht. »Kapitän, ich mach das schon!«

Eines unserer beiden Rettungsboote wurde mithilfe der vorsintflutlichen Schwingdavits (Halterungen) ausgesetzt und danach pulte ich in zwei Stunden Stück für Stück das vermaledeite Netz von Schraube und Welle. So kamen wir also auch ohne kostspieligen Taucher aus. In einem nahegelegenen Pub ließ ich mir das irische, dunkle, leicht bittere Guinness-Bier schmecken, das ich mir auch redlich verdient hatte. Bei meinem ersten Landgang hatte ich Arnold und Seppl im Schlepptau. Es blieb nicht bei dem ersten Mal, mit meinen Decksleuten von Bord zu gehen. Bei der kleinen Besatzung auf einem Kümo konnte sich auch niemand den überflüssigen Luxus leisten, kategorisch die Bordhierarchie einzuhalten, mit Ausnahme des Kapitäns. Wer wollte schon immer nur allein an Land gehen?

Am zweiten Abend lernte ich im ›Stella Maris‹, der katholischen Seemannsmission, Ireen kennen, die im letzten Schuljahr ihre A-Levels (Abitur) bestehen wollte. Meine native (einheimische) Flamme mit leicht rötlichen Haaren war sehr wissbegierig und stellte mir viele Fragen zum Leben und Arbeiten auf einem Schiff. Ihrem Vorschlag, am nächsten Abend ins Zentrum des benachbarten Newcastle upon Tyne zu fahren, stimmte ich freudig zu. In der Stadtmitte hatte die Industriestadt doch mehr zu bieten als Industrieanlagen und Hafenschuppen.



Gleich zwei imposante Kathedralen, eine anglikanische aus dem 14. Jahrhundert und eine neuere römisch-katholische zierten das Stadtbild des Verwaltungssitzes der Grafschaft Northumberland. Bei einem kräftigen Stout in einem Innenstadt-Pub erklärte mir Ireen auch den Grund für ihr Seefahrtsinteresse: Sie musste darüber ein Referat verfassen. Ich fühlte mich in keiner-

lei Weise benutzt, im Gegenteil, ich war erfreut, dass sich jemand mit der so ganz anderen Lebens- und Arbeitswelt eines Seemanns der christlichen Seefahrt beschäftigte – und noch dazu eine holde Deern von achtzehn Lenzen! Wie schon leider oft genug erlebt, hatte diese Episode noch am selben Abend ein Ende. Ich konnte ihr nur vage die Hoffnung geben, dass die ›Maro‹ bald wieder South Shields anlaufen würde.

Nun, gearbeitet wurde im Hafen auch. Ich wies meine Decksleute an, die Steuerbordseite außenbords von der Stellage aus zu pönen. Dabei hielt ich es für einen vortrefflichen Einfall, ihnen ein Bier hinunter zu fieren (an einer Schnur runterzulassen), was natürlich dem Betriebsklima zugutekam.

»Ich glaub, mit dem neuen Steuermann haben wir einen guten Fang gemacht, auch wenn er noch so'n junger Dachs ist«, vernahm ich Seppls Kommentar zu meiner Aktion, als er glaubte, dass ich nicht mehr in Hörweite sei. Auch das Kabelgatt (Raum für Tauwerk, Pinsel, Rollen und Farben unterhalb der Back) musste aufgeklart werden, und ein Tampen für einen Fender (Stoßschutz) musste gespleißt werden – Arbeiten, für den sich ein Kümo-Steuermann nicht zu schade sein durfte.



Seppl, Pipifax, Arnold

Erste Fahrt nach Kemi (Finnland)

Nachdem unsere Holzplanken gelöscht und die ›Maro‹ mit dem schwarzem Gold beladen worden war, liefen wir am vierten Tag aus, wieder zurück in Richtung Kiel-Kanal. Der Nordwest-Wind hatte etwas nachgelassen. Auf Wache bereiteten mir die vielen Fischerboote häufig Ärger, da sie sich nicht an Lichtvorschriften und Fahrregeln hielten.

In Brunsbüttel musste gebunkert werden (Dieselöl-Tanks auffüllen). Die ›Maro‹ kam danach nicht weit und musste im Kanal an einer Weiche (erweiterte Kanalbreite) wegen eintretenden Nebels für vier Stunden in der Nacht festmachen, bevor wir in Richtung Kiel-Holtenau weiterschippern konnten. Am Sonntag, dem 22. Oktober deckte ich mich bei der Firma Tiesen, Seemanns- und Schiffsbedarf, gleich an der Schleuse gelegen, mit allem ein, was Mann für den alltäglichen Bedarf brauchte.

Danach genoss ich vier Tage in der Ostsee mit geregelter Tagesablauf – von Mitternacht bis 6:00 Uhr morgens und vom Mittag bis 6:00 Uhr abends Seewache auf der Brücke gehen. Normale zwölfstündige Arbeitstage, auch am Sonnabend sowie an Sonn- und Feiertagen. Bei ruhigem, sonnigem Herbstwetter durchpflügte unser Kahn die Kieler Bucht, den Fehmarnbelt, die Kadettrinne zwischen Mecklenburg-Vorpommern und den dänischen Inseln Lolland und Møn mit ihrer weißen Steilküste. Danach durch das Bornholmgat, durch den engen Kalmarsund zwischen der langgestreckten Insel Öland und dem schwedischen Festland, vorbei an den Stockholmer Schären und finnischen Ålandinseln mit ihren überwiegend schwedischen Bewohner*innen, hinein in den Botten (Bottnischer Meerbusen, nördlichster Teil der Ostsee). Es wurde zunehmend kühler und die Tage immer kürzer. Auf dieser Route fühlte ich mich schon

fast wie ein ›alter Hase‹, bereiteten mir doch die Kursbestimmungen und die terrestrische Navigation keinerlei Schwierigkeiten, sowohl am Tag als auch in der Dunkelheit. Es gab genügend Objekte für die Standortbestimmung. Am 27. Oktober hatte die ›Maro‹ ihr Ziel erreicht: den kleinen Hafen Röyttä am Ende des Bottens, wo die Kohle gelöscht wurde.

In den finnischen Häfen schmuggelten die Seeleute reichlich Alkohol. Man durfte aber die ›Schwatte Gang‹ (Zoll) nicht unterschätzen. Die Beamten kannten jeden Winkel an Bord, der sich vermeintlich als Versteck eignete, selbst die Deckenverkleidung in den Kammern wurde abmontiert. In meinem Logis wurde nichts gefunden, obwohl die Wodkaflaschen keine zwei Meter von den Schnüfflern entfernt waren. Ich trug sie nämlich an einer Schnur um den Hals gehängt unter meinem weiten, dicken Parka – es war mittlerweile richtig kalt geworden. Ich durfte mich aber nicht allzu heftig bewegen, damit die Pullen nicht gegeneinander klöterten und Lärm verursachten. Aus purer Bosheit, sonst nicht meinem Wesen entsprechend, konnte ich mir beim vergeblichen Durchsuchen meiner Kammer ein schelmisches Grinsen nicht verkneifen.

»Wir kriegen dich noch – beim nächsten Mal!«

Die Worte vom säuerlich blickenden Zöllner klingen mir noch in den Ohren. Heute schäme ich mich dafür, dass wir die bemitleidenswerten Alkoholiker, die sich sonst auf legalem Weg ihren Stoff nicht mehr besorgen durften, so skrupellos ausnutzten. Für einen Liter Riemenschmied-Wodka (70 Prozent), zollfrei an Bord für 2,50 DM erworben, zahlten diese armen Teufel 50 Finnmarkka, bei einem Kurs von 1:1 ein Gewinn also von 2.000 Prozent!

Am nächsten Tag verholte unser Pott nach Ajos, dem Hafen von Kemi, auf 66° nördlicher Breite, etwa 60 Kilometer vom Polarkreis entfernt. Am Sonntag traf ich in einem Cafe in Kemi auf Anita, ein finnisches Mädel mit langen dunklen Haaren, die auch ganz passabel Deutsch verstehen und sprechen konnte – in den nordischen Ländern damals mehr die Normalität als die

Ausnahme. Mit einem Leihwagen, einem Ford, fuhr ich sie als stolzer Kavalier durch die Stadt mit ihrer schönen neugotischen, protestantischen Kirche, wie sie in jener Architektur auch in vielen deutschen Städten anzutreffen ist. An der Mündung des Kemijoki schwammen auf einer etliche Hektar großen Fläche zu großen Flößen zusammengebundene Holzstämme, die sicherlich schon eine lange Reise auf Finnlands längstem Fluss hinter sich hatten. Am Abend machten wir es uns in



Holz auf dem Kemijoki

meiner Kammer gemütlich, bei dezentem Kerzenlicht, leiser Popmusik und verschiedenen Getränken, vorzugsweise Wodka für Anita und Tee für mich, schließlich musste ich sie nach Mitternacht durch Kiefernwälder zu ihrem etwas außerhalb gelegenen Heimatort Syväkangas kutschieren.

Tags darauf begannen über ein Dutzend Frauen mittleren Alters mit dem Verstauen längerer, zugeschnittener Holzbohlen, vom Unterboden des Laderaums aus bis zum Lükensüll (Lukenrand) und dann weiter über die mit Lukendeckeln und schweren Persenningen (Schutzbezügen) abgedeckten Luken. Auf Deck und auf den Luken stapelten sich die dicken Holzbretter zwei bis drei Meter hoch, gesichert mit insgesamt

acht schweren Ketten und Spannschrauben gegen ein Verrutschen. Die Stauerfrauen fingen aber erst mit der Arbeit an, nachdem der Kapitän drei Flaschen Wodka, die für den Eigenbedarf nicht vom Zoll verschlossen und versiegelt waren, der Vorarbeiterin überreicht hatte. Auf meinen fragenden Blick hin grummelte der Alte nur: »Is hier so üblich.« Nun ja, Emanzipation auf Finnisch in vielerlei Hinsicht; auch beim Arbeitstempo und dem professionellen Stauen per Hand standen sie wohl in keiner Weise den Männern nach.



Stauerfrauen

Zum Laden kamen auch unsere Einzylinder-Decksmotoren vorn und achtern zum Einsatz. Diese bulligen Maschinen ähnelten denen des Lanz-Bulldog-Treckers, der in der Nachkriegszeit in der Landwirtschaft eingesetzt wurde. Das Anschmeißen dieser Motoren mithilfe von Glühzündröllchen und einer Kurbel erforderte viel Kraft, Ausdauer und Geduld. Wenn sie dann erst einmal ins Rotieren gekommen waren, machte die einfache robuste Technik keine Schwierigkeiten. Der oben

offene Kühlwasserbehälter zeigte auf einfachste Weise immer an, ob genug Wasser zur Kühlung vorhanden war – ohne Sensoren, Armaturen und Elektronik! Die Motoren trieben eine Trommel an, auf der sich der Runner (Windenläufer-Stahlseil) aufrollte, mit unseren zwei Ladebäumen, einer pro Luke, wurden die Holzpakete (Stander) von Land an Bord gehievt. Mithilfe der beiden seitlichen Flaschenzüge (Geien) wurde der Ladebaum samt Fracht von der Pier über Deck geschwungen. Diese Technik gab es im Prinzip schon in der Antike. Erstaunlich war nur, wie selbstverständlich und kompetent die ›Damen‹ das Laden unserer Holzfracht bewerkstelligten.

Neben meiner Arbeit als Tallymann (Zählen der geladenen Fracht, Maßeinheit bei Holz: Stander) brachte ich das Feuerbuch auf den aktuellen Stand. Hier wurde vermerkt, wann und wo genau sich bestimmte Lichter (Feuer) geändert hatten. Es kam gar nicht so selten vor, dass sich z. B. eine Leuchtonne losgerissen hatte, repariert wurde oder ganz ausgefallen war.

Am Abend machte ich mich auf den Weg zum Hafen-Kiosk, um Anita per Telefon zu erreichen, leider erfolglos. Zwei Tage später kreuzte sie vor der ›Maro‹ auf und erklärte mir, dass sich beim Aufschreiben der Telefonnummer ein Zahlendreher eingeschlichen hätte. Ich beließ es dabei, fragte nicht weiter nach und war froh, sie noch einmal in meine Kammer lotsen zu können. Um Mitternacht nahmen wir Abschied an der Bushaltestelle. Wir wussten, dass wir uns so bald nicht wiedersehen würden. Der Botten konnte in den Wintermonaten, von November bis manchmal April, wegen Vereisung von Kümos nicht angelaufen werden. Wir hielten Kontakt – auf Deutsch! – und tatsächlich konnten wir uns Anfang Juli wieder in die Arme nehmen. In ihren Briefen beklagte sie sich sehr offen über ihr einförmiges und abwechslungsloses Leben als Verkäuferin in einem Lebensmittelladen ihres Kaffs. Auch der lange, kalte und dunkle Winter machte ihr zu schaffen. Sie träumte davon, nach (West-)Deutschland zu gehen, aber ohne Aussicht auf einen Arbeitsplatz gab es für sie keine Chance.

Fahrt nach Southampton und Portsmouth (Süd-England)

Nach fast einer(!) Woche Liegezeit verließ die ›Maro‹ Finnland mit Bestimmungshafen Southampton in Südengland, eine nicht unbeträchtliche Distanz mit über acht Tagen Seetörn, einschließlich Kiel-Kanal. Die Tage vergingen mit Wachegehen, Schlafen und Essen. Nasskaltes Wetter, trübe Sicht und dreiste Fischer trugen nicht gerade zur Hebung der Stimmung bei, sei es auf der Brücke oder während der Freiwache. Beim abendlichen Skat spielen wurde ich auch noch von meinen Decksbauern über den Tisch gezogen und verlor sogar einen Grand mit drei Buben. Manchmal verschaffte mir noch die Wache auf der Brücke kleine Glücksmomente, war ich doch in dieser Zeit der wichtigste Mann an Bord.

Am 7. November nahm ich Kurs auf die Kieler Förde, in Rendsburg musste unser Holz-Kutter wieder bunkern. Das Wetter besserte sich, statt Stratus (Schichtwolken) und Nimbus (dunkle Regenwolken) zeigten sich auch mal mittelhohe Cumulus (Haufen)-Wolken. Nach der Schleusung in Brunsbüttel konnte ich wenig später die Ostfriesischen Inseln nun zum ersten Mal aus geringer Distanz durch das Fernglas beobachten. Im Englischen Kanal herrschte wie üblich ein reges Treiben, vor allem in der Straße von Dover, dem Nadelöhr des Ärmelkanals. Hier erforderte der geschäftige Fährverkehr absolute Wachsamkeit, wenn eine Fähre an Steuerbord auftauchte. Am 10. November bog ich in den Spithead nordöstlich der Isle of Wight ein und die ›Maro‹ ging vor Southampton auf Reede, um die Springtide (erhöhte Flut) abzuwarten. In den Häfen an Südküste Englands kann der Tidenhub (Höhe zwischen Ebbe und Flut) schon mal über 5 Meter erreichen. Bei Ebbe liegen dann Kümos ›op Schiet‹, also auf Grund. Drei Tage später wurde der Anker gehievt und durch ein enges, flaches Fahrwasser

erreichte unser Kümo Totton, eine Ortschaft am westlichen Stadtrand von Southampton. Das Löschen unserer Hölzer besorgten tatsächlich zwei Kräne, die noch mit Dampfmaschinen (!) betrieben wurden.

Schon nach dem ersten Hieven erwischte ein Kranführer unsere Antenne, die sich vom Vormast zum Achtermast spannte. Der Alte wollte die Reparatur des gerissenen Drahtseils von der Stauerei-Firma ersetzt bekommen, die sich aber strikt weigerte, für den nicht allzu großen Schaden aufzukommen. Der Kapitän bestand auf eine Entschädigung – mit dem Erfolg, dass die Hafendarbeiter erst einmal in den Streik traten und der Löschbetrieb eingestellt wurde. Erst nach zähem Feilschen zwischen Schiffsführer und dem Umschlags-Betrieb über den eigentlich lächerlichen Schaden ging es mit dem Entladen der Holzbohlen weiter. Auf einem Kümo wurde nach dem Motto gehandelt: Dat moukt wi aalens sülmst! – wenn es denn mach-



Totton/ Southampton

bar war. So war sich der Alte auch dann nicht zu schade, sein abmontiertes Klobecken an der Pier zu reinigen. Als ein Angestellter der *Harbour authority* (Hafenamt) mich an Bord nach dem Kapitän fragte, deutete ich nur stumm mit dem Zeigefinger auf die Pier.

»*The master is working over there.* (Der Kapitän arbeitet dort drüben).«

»*You are saying it as a joke!* (Das sagen Sie nur zum Spaß!).«

»*No, it's true, it's the master!* (Doch, es ist der Kapitän).«

»*I can't believe it, a captain is cleaning the toilet bowl! Oh, you crazy Germans!* (Ich kann es nicht glauben, ein Kapitän macht die Kloschüssel sauber. Ihr verrückten Deutschen!).«

Nach Feierabend mussten Seppel und ich unbedingt in den ›Mecca Club‹, die angesagteste Disco in Southampton. Wir beschickten (erreichten) nur ein paar Tänzchen, ansonsten: Außer Spesen nichts gewesen. Tags darauf enterten wir den Pub ›White Lion‹ unweit unseres Liegeplatzes und hatten dabei keinerlei Schwierigkeiten mit den Kneipengängern*innen in Kontakt zu kommen. In angenehmer Atmosphäre gaben Arnold, Seppel und ich bereitwillig Antworten auf Fragen über uns und die ›Maro‹. Die *natives* staunten nur über meinen Dienstrang (*first mate* = Steuermann), als ich mein Alter preisgab. Hier, wie auch sonst überall im United Kingdom, vernahmen wir nicht die geringsten Ressentiments über die *Germans*. Nur beim Darts-Spiel gab es kein Pardon, da konnten wir mit den Kneipenprofis nicht mithalten. Mit dem Lied ›*For he is a jolly good fellow... and so say all of us...*‹ wurden wir fröhlich verabschiedet. Fürwahr, es war ein gemütlicher, vergnüglicher und entspannter Abend im typischen britischen Pub. Am 17. November fuhr die ›Maro‹ in Richtung Südost in umgekehrter Richtung auf dem Southampton Water und dem Spithead nach dem 10 Meilen entfernten Portsmouth. Am darauffolgenden Sonntag nahm ich mir ausgiebig Zeit, das Schmuckstück der British Navy, ›HMS Victor‹ zu besichtigen (HMS = *Her Majesty Ship*/Ihrer Majestät Schiff). Jahrzehnte später erblickte ich das

›im Bau befindliche‹ Schlachtschiff wieder. (Fast-)Alleskönner Dieter Schenck aus der Nachbarschaft ließ in seinem Bastelkeller den prachtvollen Segler wieder auferstehen. In geduldiger, mühseliger und penibler Arbeit wurden alle, auch die allerkleinsten Bauteile vom Anker bis zum Zwischendeck, zusammengesetzt – mehrere hundert oder gar tausend Einzelteile an der Zahl, im Maßstab 1:84. Von diesem imposanten Segel-Kriegsschiff aus befehligte Lord Nelson 1805 in der Seeschlacht von Trafalgar seine Flotte. Nach seinem Sieg wurde für lange Zeit die britische Seeherrschaft gefestigt. Lord Nelson starb in dieser Schlacht, als ihm eine gegnerische (spanisch-französische) Kanonenkugel ein Bein zerschmetterte. Seine letzten Worte sind verbürgt: ›*England expects that every man does his duty!* (England erwartet, dass jedermann seine Pflicht tut/erfüllt).‹ Bei alledem entwickelte ich auch ein Gespür dafür, dass Briten einen eigenständigen Traditionssinn und Nationalstolz entwickelt hatten. Bei uns wurde beides von den Nazis pervertiert und beinahe für immer fast gänzlich ausgelöscht.

In Portsmouth wurde, im Gegensatz zu Southampton, der Besuch im ›Mecca Dancing Club‹ ein voller Erfolg. Wolfgang und ich schleppten zwei aufgeschlossene, gar nicht so konservative und auch nicht prude Engländerinnen in unserem Alter auf die ›Maro‹ – und schon startete eine zünftige Bordparty zu viert. Am darauffolgenden Sonnabend fiel ich nach Arbeitschluss am späten Nachmittag in einen festen Schlaf und erholte mich von Penny, meiner Portsmouth-Maus.



Reise nach Hamburg und Fredericia (DK)

Nach dem Wochenende lud unser Kahn Getreide für Hamburg und schaffte es gerade noch, bei ablaufendem Niedrigwasser aus dem Hafen zu kommen, um dann am 22. November (Buß- und Betttag) nord- und ostwärts durch die Nordsee Kurs auf Feuerschiff Elbe I zu nehmen.

Von dort auf der Elbe bis in den Hamburger Hafen brauchte die ›Maro‹ zehn Stunden. Nach dem Löschen am Neuhöfer Kanal, gleich hinter der heutigen Köhlbrandbrücke, verholte unser Kümo auf der Süderelbe nach Harburg in den Seehafen 2, um Kali für Dänemark zu laden.

Während der Alte zu seiner Familie fuhr, nutzte ich den Nachmittag für den längst überfälligen Gang zum ›Putzbüdel‹ (Friseur) und musste anschließend aufpassen, nicht in der uralten Kneipe ›Kap Horn‹, wohlgerichtet in Hamburg-Harburg, zu versacken. Hier verkehrten vorwiegend Kümo-Janmaaten, mit denen ich mich über die ›Kleine Seefahrt‹ in Nord- und Ostsee austauschen konnte.

Schon am nächsten Tag, bevor der Kapitän von seiner ›Olsch‹ (Ehefrau) zurückkehrte, machte ich mit meiner Decksgang seeklar. Danach schipperten wir, nun mit einem merklich besser gelaunten Alten als sonst üblich, wieder nach Brunsbüttel in den Kiel-Kanal nach Fredericia an der engsten Stelle des Kleinen Belts zwischen dem dänischen Festland und der Insel Fünen. Zum Abendessen gab es reichlich Fisch, den der Alte und Seppl geangelt hatten.

Nach dem Löschen der Kali-Ladung musste der gesamte Laderaum gewaschen werden. Dabei verstopften die an beiden Seiten verlaufenden Abwasserkanäle (Bilgen) und unsere Decksmannen waren vollauf damit beschäftigt, die Kali-Rückstände aus den Bilgen herauszuholen.

Vom gleichen Autor: Band II der Erinnerungen an die Seemanns-Jahre



Eckehard Gerner
Matrosenleben

232 Seiten, fest gebunden,
mit 79 s/w-Abbildungen
19,80 Euro, ISBN 978-3-946223-64-1



Ein Seemanns-Leben, damals

In den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts gab es sie noch: die Seemanns-Romantik. Damals erlebten nur Seeleute hautnah ferne Kontinente und Länder. Und sie hatten noch die Zeit dazu, tatsächlich etwas zu erleben. Wie Eckehard Gerner, der auf monatelangen Fahrten mit Stückgutfrachtern zur West- und Ostküste Südamerikas, in die indonesische Inselwelt oder in die USA buchstäblich »um die ganze Welt« fuhr. Jenseits falscher Shanty-Klischees beschreibt dieses Buch authentisch den Alltag und die Arbeit auf See und in den Häfen »damals« – erzählt von einem, der dabei gewesen ist.

www.memorabilia-ed.de

›**memorabilia**‹

unter diesem Namen entwickeln wir eine besondere Buchreihe. Hier erscheinen vorzugsweise Lebenserinnerungen oder Sammlungen von Lebenserfahrungen, Memoiren, Erzählungen, Gedichte – in jedem Fall sehr persönliche Bücher, deren Autoren sich eine seriöse verlegerische Betreuung wünschen: vom Lektorat über das Korrektorat bis hin zum Layout. Gern schicken wir Ihnen als Muster ein aktuelles Exemplar zu.

›**memorabilia**‹

so hieß die lateinische Übersetzung eines berühmten Werkes des antiken Historikers Xenophon, der im 5./4. Jahrhundert v.u.Z. lebte. In seinen ›memorabilia‹ versammelte Xenophon Erinnerungen an den legendären Philosophen Sokrates, dessen Zeitgenosse er war. Daraus entwickelte sich eine Gattungsbezeichnung für Sammlungen von ›Denkwürdigkeiten‹ an Personen oder historische Ereignisse.

Kontakt

memorabilia,
c/o Ganymed Edition
Deveser Straße 3
D-30966 Hemmingen
Mail: contact@memorabilia-ed.de

