

Nichts ist unendlich



Juli 1992 Aconcahueta

**Erlebnisse aus einem Seefahrerleben
1959 - 2006**

von

**F.H.
Rostock**

Blog „reefsun“ 2011

**Kompilation 2012
ABa, Hamburg**



Die Erlebnisse auf See

Die Erlebnisse auf See.....	2
Draußen.....	3
Seefahrt.....	3
Sauerei.....	5
Februar 1962 - Nordsee.....	6
Eine lange Reise.....	8
Suezkrieg.....	9
Tankerfahrt.....	10
Irak.....	12
Jungfernfahrt.....	13
Entjungferung.....	14
Maiden Voyage - Jungfernfahrt - 3 -.....	16
Südsee.....	18
Europa ade.....	19
Reise Ecuador - Buenos Aires.....	21
Reise Pascagola - Odessa.....	22
Marlboro-Kanal.....	23
Piraten.....	24
Piratinnen.....	25
Philippinen.....	26
Weltumsegelung.....	28
Landkrank?.....	31

Draußen...

...stürmt es, Nordwest Stärke 8.

Der Himmel ist dunkelgrau, und Ströme von Regen ergießen sich auf die Erde.

Die Blumen und Bäume, die ich von meinem Schreibtisch sehen kann, biegen sich, und meine riesige Eiche schüttelt sich unwillig.

Das Laub raschelt und flüstert.

Die Schwalben bleiben in sicherer Unterkunft, aber Amseln und Rotschwanz picken Regenwürmer aus dem kurzgeschnittenen Gras.

Meine drei Hunde denken gar nicht daran, vor die Tür zu gehen. Also ziehe ich mich wetterfest an, hänge mir zusätzlich eine Regenplane aus Armeebeständen über, und mit meinen Jagdstiefeln an den Füßen stapfe ich durch Regen und Sturm. Kein Auto, kein Mensch - nur die Naturgewalten.

Ich mag dieses Wetter, meine Hunde nicht. Sie folgen widerwillig.

Heimgekehrt höre ich im Radio, dass das Tief „OTTO“ sich immer mehr zum Sturmtief entwickelt und schon große Schäden angerichtet hat.

Zufrieden vom Gang draußen in diesem Unwetter brühe ich meinen Tee und starte meinen Computer. Mal sehen, was so los ist...

...belangloses Palaver, Kinderkram und nervige Themen. Es juckt mir in den Fingern, dem Geschwafel im Internet einige echte Erlebnisse aus meinem Seefahrerleben - im wirklichen „da draußen“ - entgegenzusetzen.

Seefahrt

Viele meiner Vorfahren waren Fischer und Seeleute. So kam für mich eigentlich nur die Seefahrt infrage. Ich konnte wählen zwischen Fischerei und Handelsmarine. Meine Mutter, verheiratet mit einem Landei, wollte mich nicht zur Hochseefischerei lassen. Einige meiner Schulkameraden wählten die Fischerei, und ich ging als knapp 16-jähriger im Jahre 1959 zur Handelsflotte.

Mein zukünftiges Schiff lag im Hafen. Die Besatzung war mit Stellagen (Bretter, die an Seilen hingen) dabei, die Bordwände zu entrostern und neu zu malen (man sagt nicht „streichen“), als ich ankam. Es war schon beeindruckend, wie die Jungs in der Höhe an der Bordwand klebten und dort rumturnten.

Das war also mein erstes Schiff, ein alter Belgier, Baujahr 1937. Es war 150 m lang, hatte 10.000 Tonnen und fuhr Stückgüter (Kisten usw.) ins Mittelmeer und nach Afrika.

Ich kletterte an Bord und stand auf den Planken, die die Welt bedeuteten. Dort wurde ich vom Bootsmann, einem älteren wortkargen Mann, empfangen. Man wies mir meine Unterkunft zu und forderte mich auf, mich in 15 Minuten beim Koch zu melden. Zuerst dachte ich, ich sollte mir dort etwas zu futtern holen. Falsch, der Koch und sein Kochsmaat freuten sich schon.

Dort sind Kartoffeln, die müssen schnell geschält werden, dann machst du dort und dort Reinschiff, wäschst die Pötte ab und reinigst die Fliesen. Mein Einwand, ich sei Decksboy, wurde mit einem Tritt in den Hintern quittiert.

Also schälte ich Kartoffeln, d.h. ich schnitzte sie. Anlass für den Kochsmaat, mich wüst zu beschimpfen. Ich weiß nicht mehr, wie lange ich schälte, es war zuuuu lange.

Dann ging es runter zu den Proviandräumen, die ich zu säubern hatte. Alle schön gefliest. Ich nahm eine Pütz (Eimer) und Feudel (Wischlappen) und wischte oberflächlich. Dann melde ich mich beim Koch zurück. Der inspizierte meine „Arbeit“, brüllte mich an, und Runde 2 begann. Mit meinem Arbeitsmesser musste ich die Rillen auskratzen, damit die Fliesen wirklich sauber waren.

Gleiches in der Kombüse. Die Besatzung machte Feierabend, man nahm das Abendessen zu sich, ich aber kratzte Dreck. Spätabends kam der Koch in Begleitung einer rothaarigen Dame zur Endabnahme. Dieser demonstrierte er seine "Macht", indem er mich unter unflätigen Beschimpfungen auf meine Schluderarbeit hinwies.

Aber irgendwann war Ruhe, ich ging in meine Kammer, die ich mit einem anderen Schiffsjungen teilte. Er war einige Tage früher an Bord gekommen und der Boss.

Ich war eingeschüchtert. Am nächsten Morgen musste ich mich beim Bootsmann melden.

Der schickte mich zum Chefsteward. Was kam wohl? Jawohl - sämtliche Toiletten an Bord wurden mir anvertraut. Eine Scheißarbeit. Dann durfte ich den Offizieren und Unteroffizieren Bierkästen auf die Kammern bringen. Ich begriff, ich stand in der Hierarchie ganz tief unten. So vergingen die Hafentage, und wir liefen irgendwann Richtung Westafrika aus. Nun war ich endlich „Decksboy“, durfte an Deck arbeiten - Rost klopfen mit einem Hammer, dann die Stelle blank bürsten und mit Bleimennige nach einem bestimmten System malen.

Wir kamen in die Biskaya, und mein erster Sturm aus West ließ das Schiff rollen. Der Bootsmann grünte und schickte uns Jungs nach vorn, Lagerräume aufräumen. Ich hatte das Gefühl, in einem sich schnell auf und ab bewegenden Kasten zu arbeiten. Keine frische Luft, es stank nach Farbe und Teer und Farbverdünnung. Mein Kammergenosse kotzte - dieser Geruch war schier unerträglich. Ein Matrose, der uns beaufsichtigen sollte, kam herein und freute sich ob unseres Zustandes. Kotzt gefälligst in die Pütz, sonst müsst ihr den Mist auffeudeln, waren die salonfähigen Ausdrücke. Mir war zwar schwindlig, aber die Pütz brauchte ich sehr zum Ärger meines Leidensgefährten nicht. Der lag und spuckte sich die Seele aus.

Dann war der Sturm vorbei, und wir kamen in die Schönwetterzone. Mein Kammerkollege fing wieder an, zu befehlen. Schiffsjungen unterliegen einer strengen Aufsicht - Kojenbau nach Vorschrift, Spindordnung nach Vorschrift, kein Dreck und Staub, Fußboden spiegelblank. Er lag auf seiner Oberkoje und gab Anweisungen. Irgendwann hatte ich die Nase voll, zerrte ihn herunter und schlug

ihm die Faust ins Gesicht. Anscheinend hatte er damit nicht gerechnet. Er blutete, und ich hatte vor ihm zukünftig Ruhe.

Sonntags wurde Sport getrieben - Tischtennis und Boxen waren sehr populär. Die Offiziere saßen mit Bier ein Deck höher und schauten den „Gladiatorenkämpfen“ zu. Einige hatten ihre Frauen an Bord, die ähnlich wie die Damen im antiken Rom entzückt und auch mit leichtem Schauder dem Geschehen zusahen. Meine erste Schlägerei hatte sich wohl herumgesprochen. Der Kochsmaat, ein stückiger Kerl von ca. 20 Jahren, wollte mit mir boxen.

Ich hatte wenig Lust, aber es half nichts. Also Ring frei zur ersten und letzten Runde. Der Kochsmaat, seiner Sache sicher, fing an, mich zu verprügeln. Er wusste aber nicht, dass ich in der Schule geboxt hatte. Jedenfalls ging ein Stöhnen durch die Zuschauer, als ich ihn mit einem Haken an Deck schickte. Es krachte schön, als er, von meinem Haken angehoben, in voller Länge aufs Deck schlug.

Die Gladiatorenspiele waren damit beendet. Zukünftig wurde nur noch mit Handschuhen geboxt und ich hatte mir den zweifelhaften Ruf eines Schlägers erworben.

Man behandelte mich jetzt anders, aber die Drecksarbeiten musste ich trotzdem machen.

Sauerei

Ein „Shitjob“ - nix romantische Seefahrt

Wir lagen in Rotterdam und löschten Weizen, den wir aus Rumänien geholt hatten, in Binnenschiffe. Ich war Moses (Schiffsjunge), es muss Frühjahr 1960 gewesen sein.

Mein direkter Boss war ein Vollmatrose von der Insel Poel - Fischerbengel - ca. 1,90 m gross, breitschultrig und kräftig - er wog wohl 140 kg. „Hol mal die Spirale zum Reinigen der Toilettenabflüsse vom Zimmermann“, befahl er. Ich also zum Zimmermann, schnappte mir die Spirale und meldete mich zurück. „Nun hol einen Bootsmannsstuhl mit Leine.“ Als ich mit dem Bootsmannsstuhl erschien, musste ich die Leine anschlagen, d.h. am Stuhl befestigen.

Dann ging es an die Reeling, der Stuhl außenbords. „Kletter in den Stuhl“, meinte er. Ich schaute runter, dort lag ein holländisches Binnenschiff mit blitzsauberem Deck. Ich schwang mich in den außenbords hängenden Stuhl, und Bully - so lautete der Spitzname meines Chefs - fierte mich genau vor das Austrittsloch des Toilettenabflusses. Nun ließ er die Spirale herunter, misstrauisch beäugt von der Frau des Binnenschiffers. Ich steckte die Spirale in die Öffnung und begann zu kurbeln. Als ich die Spirale weit in den Abfluss gedreht hatte, kam ein Schwall Sch..., Urin und Wasser herausgeschossen, und ich war von oben bis unten voll mit stinkendem menschlichem „Abfall“.

An Deck unseres Schiffes stand eine grölende Decksgang - ich hörte nur, dass das die Revanche für den Boxkampf mit dem Kochsmaat, den ich vorher gewonnen hatte, war.

Obwohl meine Leidenschaft schon stark beansprucht war, fiel ich jetzt noch in die Hände der keifenden Holländerin, die zu recht ihr verschmutztes Deck beklagte. Darum fierte Bully mich auf den

Kahn, und unter Aufsicht einer Furie reinigte ich das Deck des Binnenschiffes und mich selbst, so gut es ging.

Als die Holländerin endlich zufrieden war - ihr Mann grinste nur - zog Bully mich an Deck unseres Schiffes. Ein Empfangskomitee lachte sich kaputt - ich verschwand, duschte mich, und angekleidet mit frischem Bordpäckchen meldete ich mich bei meinem Peiniger. Der grinste und meinte, „Lehrjahre sind halt keine Herrenjahre.“ Womit er wohl recht hatte.

Die Verstopfung der Toilette hatte eine mitreisende Ehefrau verursacht - ich überlasse es der Phantasie der Leser - warum.

Februar 1962 - Nordsee

Nach meiner Schiffsjungenzzeit musterte ich als Matrose auf einem kleinen Schiff - einem sogenannten Coaster (Küstenmotorschiff, oder kurz „Kümo“) - an. Es war ein älteres Schiff mit mechanischem Ruder und Magnetkompass. Mit nur 49 Metern Länge gehörte es zu den „lütten Pötten“.

Wir fuhren Holz von Finnland nach England. Der Kurs ging durch den Sund an Kopenhagen vorbei ins Kattegat und um die Nordspitze Dänemarks in das Skagerrak.

Schon im Kattegat frischte der Wind auf. Der Kapitän wollte schnell um Skagen Feuerschiff in die freie Nordsee. Mit 10 Knoten Fahrt passierten wir das Feuerschiff „Skagen Riff“, und mit Westkurs liefen wir in das Skagerrak. Der Wind wurde stürmisch, und die Küstenfunkstellen gaben Sturmwarnungen über Funk. Der Sturm erwischte uns dann auch, und trotz voller Fahrt kamen wir kaum noch von der Stelle.

Das kleine Schiff stampfte fürchterlich, und Wasser schoss über die ca. zwei Meter hohe Decksladung, die aus Schnittholz bestand. So entschloss der Alte sich, umzudrehen und in der Bucht von Skagen im Windschatten zu ankern.

Er passte eine günstige Gelegenheit ab und drehte das Schiff auf Gegenkurs. Mit der See laufend, fuhren wir zurück. Die riesigen Seen überspülten das Heck, und das Steuern gestaltete sich schwierig. In der Bucht angekommen, gingen wir zu Anker, der Koch bereitete ein kräftiges warmes Essen, und wir vertrieben uns die Zeit mit Angeln. Die Dorsche bissen gut.

Am nächsten Tag beruhigte sich das Wetter, wir nahmen den nächsten Anlauf und kamen auch gut vorwärts. Als die Lichter des dänischen Hafens Hanstholm in Sicht kamen, änderten wir Kurs auf die Themsemündung. Einige Stunden später nahm der Wind zu, die Küstenfunkstellen gaben wieder Sturmwarnungen heraus.

Wir steckten in der Nordsee und rollten nach Südsüdwest. Als sich der Wind zum Sturm entwickelte und das Schiff immer heftiger rollte, wurde der Bug in die See gelegt, und wir stampften gegen die schwerer werdenden Seen an. Das Barometer fiel in den Keller, die Küstenfunkstellen intensivierten

ihre Sturmwarnungen. Wir dampften mit Westkurs weiter in die Nordsee - Abwettern nennt man dieses Manöver.

Riesige Wellen brachen über das Deck und die Aufbauten, und der Horizont verschwand im Gischt. Wasser - überall nichts als Wasser. Unsere Decksladung wurde nur sichtbar, wenn das Schiff die Nase hoch nahm.

Nun war die gesamte Besatzung - bestehend aus acht Leuten - auf der Brücke. Als Toilette diente eine Pütz - auch als Eimer bekannt. Der Koch hatte Selterswasser, Brot und Salami auf die Brücke gebracht - unser Proviant für die nächste Zeit. Ein Decksmann, er machte seine erste Seereise, war fürchterlich seekrank. Er kotzte die Brücke voll und schrie nach seiner Mama. Es stank nach menschlichen Ausdünstungen, Kot und Urin. An Lüften war nicht zu denken, wenn wir die Brückentür öffneten, um unseren Toiletteneimer in die Brückennock zu kippen, drang das Wasser in die Brücke und lief den Niedergang herunter in die Aufbauten.

Wir hörten, dass an der Elbe die Deiche brachen und Teile Hamburgs überflutet wurden. Schiffe riefen um Hilfe. Es war ein Höllenritt. Ich stand an dem riesigen Ruder und versuchte, das Schiff auf Kurs zu halten. Die Gesichter des Kapitäns und seines Steuermanns wurden immer komischer, die Meldungen der Küstenstationen waren besorgniserregend, eine Sturmflut suchte die gesamte Küste heim.

Jeder Sturm hört irgendwann auf. Leicht lädiert, aber ohne ernsthafte Schäden, nehmen wir wieder Kurs auf die Themsemündung. Nach vielen Stunden erreichten wir die Lotsenstation.

Der Lotse kam an Bord, und als er uns sah und hörte, dass wir den Sturm abgeritten hatten, stellte er sich ans Ruder. Er erzählte dem Kapitän, dass es in Hamburg viele Tote gegeben hatte und Schiffe vermisst wurden. Er meinte, dass wir Glück hatten, noch am Leben zu sein. Ein großes Schiff sei auf die Elbwiesen geworfen worden, man konnte trockenen Fußes herumgehen.

Er brachte uns zu einem sicheren Ankerplatz auf der Themse. Dort mussten wir einige Tage warten, war doch der Hafenbetrieb in den Themsehäfen wegen des Sturms auch zum Erliegen gekommen.

Ich hatte die erste Ankerwache, alle anderen klärten die Schäden auf, pumpten das Wasser aus den Gängen der Aufbauten und gingen schlafen. In Deutschland wurde Staatstrauer ausgerufen - wir setzten die Flagge halbmast und dachten an die armen Menschen, die in Hamburg ertrunken waren. In Tilbury, unserem Löschhafen, sahen wir die entsetzlichen Bilder in den Zeitungen. Es war fürchterlich, tote Menschen, Rinder und Schafe, gestrandete Fischereifahrzeuge - Chaos.

Ich hatte die Nase voll von der Ost- und Nordsee.

Eingedenk des Spruches: "Die Dummen fahren zur See, die ganz Dummen im Winter in der Ost- und Nordsee", musterte ich als Matrose auf einem Levantedampfer der „Gordon Line“ an, der Reisen ins Mittelmeer, nach Westafrika und ins Rote Meer machte.

Auf diesem Schiff fuhr ich mein Dienstzeit als Matrose ab, um danach auf die Seefahrtsschule zu gehen.

Eine lange Reise

Es war ein grauer Februarabend im Jahre 1965. Ich fuhr als Dritter Offizier auf einem Tanker. Da ich frisch verheiratet war, und mein erster Sohn Ende März zur Welt kommen sollte, hatte ich Urlaub beantragt. Die Reederei hatte mir versprochen, mich in Emden abzulösen. Wir löschten dort eine Ladung Rohöl aus Libyen. Ich wartete auf meinen Vertreter - bisher vergebens.

Die Ladung war gelöscht, das Schiff war neu ausgerüstet, und wir nahmen Ballastwasser. Ich lungerte an Deck herum, immer die Gangway im Auge. Der Auslauftermin rückte immer näher - nichts geschah.

Wir mussten ablegen, da wir eine termingebundene Ladung Heizöl von Rotterdam nach Foynes am Shannon-River an der Westküste Irlands zu transportieren hatten. Der Kapitän - ein oller Friese - ließ ablegen, und wir liefen in die Schleuse ein. Meine Manöverstation war die Back. Ich hatte vorn das Festmachen zu beaufsichtigen. Kaum in der Schleuse fest, kam der Schiffsmakler per Fahrrad an und rief mir zu: "Steuermann - die Ablösung kommt nicht. Sie müssen noch eine Reise machen." „Jo“, antwortete ich, „hab ich mitbekommen, shit.“ Also aus der Schleuse raus und nach Rotterdam.

Ladung an Bord - ab nach Foynes. Dort löschten wir die Ladung Heizöl, die für ein Heizwerk bestimmt war. Ein schönes Dorf, dieses Foynes. Die Leute grüßten, und abends betrank ich mich zwischen lauter irren Iren.

Morgens waren wir im Atlantik. Mit 12 Knoten liefen wir Richtung Gibraltar, durchfuhren die Straße und schlichen die nordafrikanische Küste entlang - immer nach Osten. Die Insel Malta lag dann irgendwann an steuerbord querab - nun Kurs Port Said, dem Eingangshafen zum Suezkanal. Damals hieß er noch nicht Marlboro-Kanal. Wir erwischten den Southbound Konvoi rechtzeitig, und nach einem Aufenthalt im Grossen Bittersee (wir mussten auf den Northbound Konvoi warten) setzten wir die Passage fort.

Golf von Suez, Rotes Meer, die Meerenge Bab el Mandeb (Tor der Tränen) und der Golf von Aden. Das Tor der Tränen, der südliche Ausgang des Roten Meeres, hat seinen Namen wegen der vielen Tränen, die die Sklaven, in Afrika gefangen, auf Dhaus verfrachtet und nach Arabien über diese enge Stelle gebracht, weinten.

An der südarabischen Küste, die immer in Sichtweite blieb und durch hohe Berge ohne Vegetation beeindruckte, steuerten wir die Straße von Hormus an. Dann waren wir im Persischen Golf. Unser Ziel hieß Kharg Island, einer Insel vor der Küste Irans. Unser kleines Schiff war schnell beladen. Wir witzelten, dass wir eine Ölprobe für Frisia, einer deutschen Ölfirma, an Bord hatten. Ich bekam die Nachricht, dass mein Sohn geboren und gesund und munter sei, irgendwo im Indischen Ozean.

In Emden angekommen, stand meine Ablösung auf dem Ölsteig. Ich fuhr nach Hause, und eine Feier ließ uns die lange Reise vergessen. Nach zwei Monaten mit Kindergeschrei und Windelwechseln, Kinderwagenschieben usw. war ich froh, wieder auf See zu kommen.

Man beförderte mich zum Zweiten Offizier, und ich kam auf einen größeren Tanker.

Suezkrieg

Also dann fuhr ich als 2. Offizier auf einem Tanker. Wir hatten eine Ladung Rohöl aus Ras Tanura im Persischen Golf geladen und waren auf der Reise nach England. Dort sollte ich nach sechs Monaten absteigen und in Urlaub gehen.

Im Roten Meer - etwa auf der Höhe von Port Sudan - lauschte ich den Funkgesprächen anderer Schiffe, die vor uns waren. Der Wachoffizier eines schwedischen Tankers informierte alle zum Suezkanal bestimmten Schiffe, dass der Suezkanal gesperrt sei - Israel und Ägypten befanden sich im Krieg. Die Israelis griffen angeblich die Stellungen der Ägypter am Kanal an. Ich dachte, der ist volltrunken, konnte ich mir damals doch nicht vorstellen, dass das kleine Israel am Kanal stand.

Vorsichtshalber informierte ich den Kapitän, der ob der Störung früh um 02:00 Uhr recht ungehalten reagierte. So dampften wir weiter nach Norden. Die ersten Schiffe kamen uns entgegen, und alle redeten über Funk von dem Krieg. Nochmal weckte ich den Alten, der dann endlich auf die Brücke kam und den Funker rufen ließ, kurz vor der Einfahrt zum Golf von Suez.

Es kam über Funk die Bestätigung, dass der Suezkanal wegen der Kriegshandlungen dicht war. Wir sollten umkehren und Höhe Jeddah im Roten Meer auf weitere Order warten. Offensichtlich glaubte der Charterer, dass eine Kanalpassage später doch wieder möglich wäre.

So dümpelten wir in tropischer Hitze Tage und letztlich zwei Wochen in dem Hitzekessel Rotes Meer. Angeln war die beliebteste Freizeitbeschäftigung. Kein Schiff mehr - nur wir und die Dhaus (arabische Küstensegler). Endlich kam die Order, nach Assab in Äthiopien zu laufen, um Treibstoff, Frischwasser und Proviant zu übernehmen. Allerdings hatte man wohl nicht damit gerechnet, dass die anderen Schiffe schon alles weggekauft hatten, um rund um Afrika nach Europa zu kommen. Alle Häfen am Roten Meer waren leergefegt - kein Proviant, wenig Schweröl und Diesel und natürlich horrenden Preise. So bekamen wir nur minimale Mengen geliefert und liefen wieder aus.

Jetzt trieben wir im Golf von Aden, hoffend, dass sich die Tage im Kanal normalisieren würden. Das Schiff bekam einen neuen Anstrich, die Maschine wurde gewartet und wir angelten. Fisch gab es nun jeden Tag. Inzwischen war klar, der Suezkanal war für die nächsten Monate dicht, Mombasa in Kenia war der nächste Hafen, weiter reichten unsere Seekarten nicht.

Dort rüsteten wir uns aus, Seekarten für die Reise rund um Afrika wurden von den Seekarten eines anderen Schiffes kopiert, und endlich ging es Richtung Europa. Mit 12 Knoten Fahrt, der Bewuchs des Unterwasserschiffes, der durch das lange Liegen in tropischen Gewässern entstanden war, hemmte die Geschwindigkeit um 2 Knoten, ging es nach Süden. Endlich erreichten wir das Kap der Guten Hoffnung, ergänzten in Kapstadt nochmal Proviant, und Nordnordwestkurs wurde abgesetzt. Nach langer Irrfahrt kamen die kapverdischen Inseln in Sicht, wir passierten die kanarische Inselgruppe und Kap Finisterre an der spanischen Nordwestküste zeigte uns, dass die Biskaya vor uns lag. Mit Nordkurs durchfuhren wir auch dieses stürmische Seegebiet und erreichten endlich den Bristolkanal.

In einem Ölhafen nahe Newport wurde festgemacht, und ich bekam Ablösung.

Zuhause sah ich dann die Bilder vom Kriegsgeschehen und die im Suezkanal versenkten und eingeschlossenen Schiffe. Es dauerte Jahre, bis der Kanal wieder öffnete. Ich machte noch viele Reisen rund um Afrika, selbst 1973 als junger Kapitän führte der einzige Weg zum Persischen Golf um den schwarzen Kontinent.

Da hatten wir also einigermaßen Glück gehabt, und ich konnte mit meinem Pech, nicht rechtzeitig in Urlaub gekommen zu sein, leben.

Tankerfahrt

Lehrzeit eines jungen Ersten Offiziers

Ich war gerade zum Ersten Offizier befördert worden, da bekam ich Order, auf einen Tanker in Göteborg aufzusteigen. Mein Vorgänger war urlaubsreif. Er empfing mich freudig und wies mich in den Schiffsbetrieb ein. Auch stellte er mir die Besatzung vor. Der Kapitän, ein kleines Männchen, saß in seinem Salon. Wir klopfen und traten nach Aufforderung ein. An der Tür stehend, wurde ich von oben bis unten gemustert. Ich überlegte, ob ich was Besonderes an mir hätte, aber mir fiel nichts ein, außer - ich war 27 Jahre jung.

„Sie sind also der Wunderknabe, den man mir auf den Hals schickt“, so in etwa lautete die Begrüßung. Damit waren die Fronten klar, mein Kollege blinzelte mir zu. Der Alte (Er war damals wohl Mitte 50 und kam von der Hochseefischerei.) schickte uns raus. Ich übernahm mein Ressort, und mein Vorgänger verabschiedete sich. Nach Ausrüstungsübernahme begann meine LEHRZEIT als Chief Mate. Um Skagen, der Nordspitze Dänemarks, schipperten wir mit 13 Knoten Richtung Dover. Es wurde diesig, und die Sicht lag bei 2 Seemeilen.

Ich hatte wachfrei, als das Telefon klingelte. Der Zweite Offizier teilte mir mit, dass er mich auf Befehl des Alten auf die Brücke rufen sollte. Verwundert, was denn los sei, kam ich ins Kartenhaus und sah meinen Boss im Manöverstuhl sitzen. Was denn passiert sei, fragte ich. „Sie sind ein junger Erster Offizier und müssen noch viel lernen, sie übernehmen jetzt das Kommando und durchfahren die Straße von Dover, ich gehe runter und beobachte alles aus meinem Kabinenfenster“, so in etwa lautete die Antwort des Alten.

Zugegeben, ich war geschmeichelt, ist doch die Straße von Dover sowie viele andere gefährliche Seegebiete „Kapitänsrevier“, d. h. der Alte führte auf der Brücke das Schiff durch die Gefahren. Wir passierten Dover, inzwischen war es pottendicker Nebel, ich fuhr nach Radar, und der Zweite Offizier navigierte.

Anschließend begann meine Wache - es war früh um 04:00 Uhr. Als ich um 08:00 Uhr die Wache an den Dritten Offizier übergab, lag Dover weit hinter uns, die Sicht war wieder gut, und so ging ich beruhigt an Deck. Wir mussten Tanks waschen, d. h. mit speziellen Maschinen das an den Tankwänden haftende Rohöl mittels heißen Wassers unter Druck abspülen und in einen Sammeltank pumpen. Diese Arbeit dauerte Tage. Die Biskaya wurde passiert, Kap Finisterre grüßte mit seinem Leuchtfeuer. An der portugiesischen Küste liefen wir Richtung Straße von Gibraltar.

Vor der Straße - ich hatte wieder wachfrei - wiederholte sich der Zirkus wie vor Dover. Ich „durfte“ die alte Lady durch die Straße fahren. Es war Tag und der Alte saß wo? Richtig - im Manöverstuhl. Um sich hatte er die mitreisenden Ehefrauen einiger Besatzungsmitglieder geschart und erklärte die Gegend - vieles war falsch.

Die Reise durch das Mittelmeer verlief ohne Besonderheiten. Wir waren für Noworossijsk, einem sowjetischen Hafen im Schwarzen Meer bestimmt.

Etwa vier Stunden vor Erreichen der Dardanellen war meine Wache um 20:00 Uhr beendet und ich ging in meine Kammer. Beim Einschlafen hörte ich, dass die Maschine heruntergefahren wurde. Wir tuckerten ganz langsam weiter. In der Annahme, ein Maschinenschaden sei ursächlich für die Schleichfahrt, rief ich den Wachoffizier an. Kein Maschinenschaden, Weisung des Kapitäns, meinte der 3rd Mate. Ich ging auf die Brücke. Dort zeigte man mir das Wachorderbuch. Geschrieben stand, es ist so zu fahren, dass die Dardanellen zu 04:00 Uhr erreicht werden. Das war der Beginn meiner Morgenwache.

Wütend und verwirrt ging ich zum Kapitän, der schon in der Koje lag. Ich roch den Alkohol schon beim Eintritt in sein Büro. Auf meine Frage, warum wir vier Stunden verschenken, kam die lapidare Antwort, „ich bin krank, sie durchfahren die Dardanellen. Bringen sie mir das Schiffstagebuch.“ Er trug ein, dass er schwer erkrankt sei und dem Ersten Offizier das Kommando übergebe. Datum, Uhrzeit und Unterschrift. Nun machen sie, was sie wollen, waren die letzten Worte, dann schmiss er mich raus. Wir liefen nun wieder volle Kraft, durchfuhren die Dardanellen und kamen ins Marmarameer. Ich war die Nacht auf der Brücke.

Vor Istanbul kam ein weiß uniformierter Kapitän auf die Brücke, im Schlepptau sechs Damen. „Haben Sie gut gemacht, Chief Mate, kommt der Lotse?“ Der kam, ich hatte ihn bestellt. Nun war er ganz der Superkapitän, erzählte dem Lotsen von der schwierigen Dardanellen-Passage, und alle bewunderten ihn...

Ich mochte nicht die vielen Frauen auf der Brücke, da sie die doch schwierige Navigation behinderten, durch ihr lautes Gequassel ein Abhören des Verkehrsfunks unmöglich machten und überall im Wege standen. Also scheuchte ich sie höflich, aber bestimmt auf das Peildeck über der Brücke. Bei denen hatte ich wohl verscherzt.

Nach zwei Stunden erreichten wir das Schwarze Meer und nahmen Kurs auf Noworossijsk. Mit dem Lotsen verschwand auch der Alte wieder.

Etwa 40 Seemeilen vor Erreichen des Ladehafens, es war diesmal wieder meine Wache, kam der Alte hoch, guckte in das Radargerät und murmelte, „Shit.“ Auf der Reede lagen viele Schiffe, und ein Ankern war nur dicht unter der Küste möglich. Klar, dass die Ankerlieger sich dort konzentrierten. „Holen sie sich den 3rd Mate zum Ankern. Legen Sie das Schiff sicher zu Anker. Ich beobachte das Manöver von unten, um sie nicht befangen zu machen“, so verabschiedete sich der Mann.

Wir brachten das Schiff auf Reede, manövierten es durch die vielen dort liegenden Schiffe sicher zu einem guten Platz und ankerten. Ich meldete Vollzug. Dieses Mal per Telefon.

Inzwischen hatte ich meine Ladungskalkulation gemacht. Die wischte der Alte vom Tisch und gab mir den Befehl, 1.000 Tonnen mehr zu laden. Ich machte ihn höflich darauf aufmerksam, dass das Schiff dann stark überladen wäre, damit die Klassepapiere ungültig und der Versicherungsschutz weg sei. Wütend guckte er mich an und meinte, er überlade immer, das bringe dem Reeder Geld.

„Ok“, antwortete ich, „ich packe meine Sachen, bestellen sie einen neuen Ersten Offizier.“ Das tat er nicht, brüllte mich an, ich solle machen, was ich wolle und warf mich raus. Keine Frage, ich belud das Schiff vorschriftsmäßig.

Die Ironie der Geschichte - ich wurde nach zwei Jahren Kapitän, und wen traf ich an Bord als zusätzlichen Dritten Offizier? Ja - Herr P. musste nun unter meinem Kommando, einem 29-jährigen Schnösel, Dienst tun.

Irak

Anfang der 1970-iger Jahre unterschrieb ich einen Kontrakt für einen mehrjährigen Einsatz im Irak. Für die Iraqi National Oil Company sollte mit einem 20.000 Tonnen grossen Tanker Erdöl von dem Ladeplatz Fao den Fluss Shatt al Arab hinunter nach Khor al Amaya, einer vor der Flussmündung gebauten Ölladestation, transportiert und in die großen Tanker gepumpt werden. Diese lagen zu Anker, und wir manövierten längsseits, um dann das Öl zu übergeben.

Es war ein mörderisches Klima, feuchtheiße Luft, Temperaturen um 45 Grad, Sandstürme ließen das Arbeiten oft zur Qual werden. Erschwerend kam hinzu, dass der Fluss, Grenze zwischen Irak und Iran, ein ständiges Streitobjekt zwischen beiden Ländern war. So kam es desöfteren vor, dass sich die Grenzer beider Länder Scharmützel lieferten und mit Maschinengewehren über den Fluss schossen.

Für uns war es insofern gefährlich, dass wir bei Treffern in die Luft fliegen konnten. Aus der Tatsache, dass ich hier sitze und meine Erinnerungen aufschreibe, ist ersichtlich - die Situation trat nie ein. Ich war jung und leichtsinnig und wurde gut bezahlt und sah diese Gefahren nicht so deutlich.

Alle vier Monate wurde ich abgelöst. Es muss 1974 gewesen sein, meine Ablösung kam an Bord, ich übergab das Kommando, setzte mich in den Jeep und fuhr die Wüstenstraße, nur durch Telegrafmasten markiert, die ca. 100 km nach Basra. Dort angekommen, wollte ich mit einem Inlandflieger nach Bagdad. Die irakische Regierung kämpfte wieder einmal gegen aufständische Kurden und hatte alle Verkehrsverbindungen nach Bagdad unterbrochen - kein Flugzeug, keine Bahn verließ Basra. So heuerte ich für viel Geld ein Taxi nach Bagdad.

Wir kamen bis etwa 100 km vor Bagdad, ca. 500 km Wüstenstraße lagen hinter uns. Dann war Feierabend, das Militär hatte die Straße gesperrt. An der Sperre standen schon einige Trucks und PKWs, und die Insassen lagerten zusammen mit Wüstenbewohnern um ein Lagerfeuer.

Man lud mich ein, am Feuer Platz zu nehmen. Heißer, sehr süßer Tee wurde gereicht. Es waren nur wenige Teegläser vorhanden, diese gingen von Mann zu Mann, ohne abgewaschen zu werden. Klebrig vom Zucker gingen sie reihum. Die Iraker palaverten, und man bereitete sich auf einen Aufenthalt in der Wüste vor. Mit der Nacht kam die Kälte, und so war ich froh, einen Platz am Feuer zu haben. Langsam kehrte Ruhe ein, ich aber konnte nicht schlafen.

Über uns leuchteten die Sterne mit einer Intensität, die man in unseren Breiten nie erleben wird. So suchte ich die Sternbilder und die Hauptsterne, um mir die Zeit zu vertreiben.

Es muss nach Mitternacht gewesen sein, als die Scheinwerfer eines Autos in der Wüste auftauchten. Unruhig beobachteten meine Mitreisenden das Fahrzeug. Zum Glück handelte es sich um einen Militärjeep mit aufmontiertem Maschinengewehr.

Die Soldaten kontrollierten die Ausweispapiere. Bei mir angekommen, forderten sie mich auf, mitzukommen. Also kletterte ich in den Jeep und eine schier endlose Fahrt durch die Wüste begann. Irgendwann kamen wir zu einem Militärcamp. Ich wurde zu dem Kommandanten gebracht, der meinen Pass kontrollierte und dann telefonierte. Er hat sich wohl bei meinem Arbeitgeber informiert, ob meine Angaben stimmen.

Man gab mir die Möglichkeit, die Botschaft in Bagdad anzurufen. Als die Botschaftsmitarbeiter hörten, wo ich stecke, erklärten sie mir, dass ich verrückt sei und nach Basra zurückkehren sollte. Eine Nachtfahrt 500 km durch ein unsicheres Gebiet war nun nicht gerade nach meinem Geschmack und ich lehnte ab. Nun wollte man wissen, wo zum Teufel ich denn stecke. Das wusste ich nicht, und der Kommandeur verriet die Lage des Camps nicht. So wurde ich in ein Zelt geführt und konnte mich hinlegen.

Morgens lud mich der Kommandeur zu einem tollen englischen Frühstück ein.

Gegen Mittag kutscherte der Offizier mich mit schwerer Eskorte zu meinem ursprünglichen Lagerplatz zurück. Meine abendlichen Gefährten begrüßten mich freundlich, und auch mein Taxifahrer war noch da.

Die Straße wurde freigegeben, und unter Führung des Militärs ging es Richtung Bagdad.

Dass am Stadtrand von Bagdad mein Taxi den Geist aufgab, nahm ich mit Humor. Ich entlohnte meinen Fahrer, hielt einen PKW an und bat den Fahrer, mich ins Hotel zu fahren. Für US\$ übernahm er die Fuhre, und endlich landete ich nach 48 Stunden Wüste wieder in der Zivilisation.

Der Botschaftsangestellte registrierte meine „Rettung“ mit dem Kommentar, „Herr Kapitän, da haben sie wirklich Schwein gehabt.“ Ich stellte mich unter die Dusche, reinigte mich von Dreck und Staub, anschließend trank ich einen Whisky und legte mich schlafen.

Am nächsten Tag flog ich mit der Iraqi Airline nach London.

Jungfernfahrt

Ich habe lange überlegt, warum es JUNGFERNFART heißt, wenn ein Schiff seine erste Reise macht. Irgendwann war es mir klar - das Schiff ist weiblich. Man verpasst dem Schiff bei der Schiffstaufe einen Namen. Egal welcher - von dem Augenblick an ist die Sache Schiff mit einer Identität ausgestattet, sie lebt, die Sache.

Die Engländer nennen Schiffe liebevoll „she is nice“ oder so - egal, ob es einen Männer-, Städte- oder sonstigen Namen erhalten hat - immer „she“.

So ist es wohl auch in Germany, kaum getauft, sagt der Seemann „die Hamburg, die Roland Maersk, die Argentinien“ usw.

Schiffe leben - sie sind wie Frauen - schön, elegant oder neuerdings plump. Was der Ökonomie geschuldet ist - Hauptsache, viel im Bauch.

Die Jungfer Schiff erlebt also „das erste Mal“ das Meer - spürt die Besatzung - Jungfernfahrt.

Versteht der Kapitän „sein“ Schiff, wird sie es ihm danken. Sie gehorcht, macht keine Zicken und wiegt sich kokett in ihrem Element. Es entwickelt sich eine sehr intensive Beziehung, man achtet auf die leisesten Geräusche, die kleinste Bewegung - und reagiert.

Schiffe müssen gepflegt werden, wie Frauen auch. Neue Farbe, Maniküre usw. Wie das bei Frauen heißt, weiß ich nicht (mehr) so genau, bei ihr - meiner Lady, wusste ich es immer.

Mit meiner letzten „SHE“ war ich 14 Jahre zusammen. Nun hängen Bilder von ihr überall in meiner Wohnung. Auch in meiner Galerie zeigt sie ihren schönen Achtersteven. Sie war die Frau meines Lebens.

Wir waren uns in „guten und schlechten Zeiten“ treu. Das gelang mir bei Frauen nie.

Entjungferung

Anfang 1991 bekam ich einen Anruf aus Stockholm: „Du fliegst übermorgen nach Japan. Deine Reisepapiere liegen beim Info-Stand auf dem Flugplatz. Alles andere in Japan. Du wirst abgeholt.“

Na, das kannte ich schon - also ein paar Sachen in den Koffer und los. Nach einem endlos langen Flug landete die Maschine in Nagoya. Dort empfing mich ein Taxifahrer, der ein Schild mit meinem Namen hochhielt.

Die Taxifahrt durch das nächtliche Japan dauerte einige Stunden. Dann standen wir vor dem Holiday-Inn in Toyohashi, der Stadt, in der die Toyotas gebaut werden. Im Foyer empfing mich ein schwedischer Superintendent, der mich dann unterrichtete. Ich hatte als Supervisor zusammen mit ihm die letzte Phase eines Schiffsneubaus zu beaufsichtigen. Es handelte sich um ein Kühlschiff. Nach einem Gin Tonic ging ich schlafen, und am nächsten Morgen fuhren wir zur Werft.

Dort sah ich sie - am Ausrüstungskai der Werft. Misstrauisch musterte ich das Schiff. Meine Meinung von japanischen Schiffen war nicht sehr hoch. Schnell zusammengezimmert, ohne Schick - ganz auf Ökonomie getrimmt. Eine große schwimmende Kiste - alles eckig, damit Paletten und Container Platz haben. Ich hatte das Gefühl, der Blechkasten spürte meine Abneigung. Mein Gefühl hatte mich nicht betrogen.

Nun begann ein sechswöchiges Pendeln zwischen Hotel und Werft. Wir hatten die Wahl zwischen Gin Tonic zur Happy Hour oder Food-Boxen mit japanischem Kantinenessen. Fast perfekt wurden wir darin, rechtzeitig zur Happy Hour im Hotel zu sein - Gin Tonic war besser als der grüne Tee in der Werftkantine. Inzwischen war die Besatzung, bestehend aus 19 Filipinos, vollzählig an Bord.

Endlich war das Schiff fertig. Unter dem Kommando der japanischen Werftbesatzung wurde eine zweitägige Probefahrt absolviert, ich zog vom Hotel an Bord und stellte meinen Koffer in die spartanische Kabine.

Dann lagen wir wieder im Hafen, und am nächsten Tag fand die Schiffstaufe statt. Zu diesem Zwecke war wohl die gesamte Firmenleitung samt Ehefrauen und Kindern aus Stockholm angereist. Das Schiff erhielt jetzt den Namen ACONCAGUA - nach einem der höchsten Berge der Anden. Sie war jetzt eine Dame mit einem stolzen Namen.

Während die Feier an Land ihren Verlauf nahm, legten wir ab. Erstmals ohne Aufsicht der Werftleute. Es ging nach Nagoya - dort luden wir ca. 600 second-hand Cars für Südamerika.

Ich wurde zusehends optimistischer, alles hatte geklappt. Die ACONCAGUA verhielt sich vorbildlich. Die Autos waren nach acht Stunden an Bord, und die Reise über den Pazifik begann. Ich testete alles - Manövriereigenschaften wurden überprüft, Sicherheitsübungen bis zum Erbrechen durchgeführt.

Immer noch glaubte ich, die Lady spüre meine Abneigung - aber sie verhielt sich vorbildlich. Die Crew hatte jetzt richtig Besitz vom Schiff ergriffen. So freute ich mich auf die 25-tägige Pazifik-Querung. Alles war perfekt, und ich wusste ja, dass ich in absehbarer Zeit absteigen würde.

Dann kam Sturm auf, wir reduzierten die Fahrt und hielten die Nase in die See. Ich wollte die Kiste nicht durch Seeschlag einbeulen und die Autos demolieren. Vorbildlich stampfte Madame gegen die schweren Seen an. Zufrieden ging ich schlafen.

Gerade eingeschlafen, ertönte die Alarmglocke - ich sprang aus der Koje und war schnell auf der Brücke. Der Zweite Offizier stand hilflos herum und ich übernahm. Wir erkundeten den Brandherd, Feuer im Maschinenraum. Shit - dachte ich, jetzt rächt sie sich, die Krücke.

Hilflos trieben wir in der schweren See, die Maschinengang löschte das Feuer unter schwerer Brandschutzausrüstung (Feuerschutzanzüge und Sauerstoffgeräte). Ich war froh, die Besatzung oft genug mit Sicherheitsübungen genervt zu haben.

Der Brand wurde schnell gelöscht. Durch den Rauch hatte alles schlimmer ausgesehen, als es war. Eine Schwerölleitung war im Sturm gerissen, und das vorgeheizte Öl war über eine isolierte Abgasleitung gelaufen. Mehr Rauch wie Feuer.

Na ja, dachte ich - weder gegrillt noch zu den Haien - alles gut. Ob die Haie gegrillte Seeleute mögen, weiß ich bis heute nicht. Feuer auf See ist so das Schrecklichste, was einem Schiff widerfahren kann.

Die defekte Leitung wurde geschweißt und neu isoliert, dann startete die Maschine und schwerfällig drehte das „Miststück“ ihre platte Nase in die See, genau, wie ich es wollte.

Ich hütete mich, sie weiter zu beschimpfen. Lammfromm gehorchte sie nun allen meinen Befehlen. Nach dem Sturm bedankte ich mich bei der Crew, schmiss eine Kiste Bier oder zwei, und ein BBQ krönte die Dankesfeier. Schiff und Besatzung hatte die Bewährungsproben bestanden.

Sie war entjungfert und nun eine folgsame Frau. Nach 25 Tagen Pazifik kamen wir in Iquique/Nordchile an, die Autos waren schnell an Land und es ging nordwärts - Guayaquil, meine zukünftig zeitweilige Wahlheimat in Ecuador - war unser Ziel.

Aber das ist eine andere Geschichte.

Maiden Voyage - Jungfernfahrt - 3 -

Mit dem nordwärts setzenden Humboldtstrom (El Ninja-Verursacher) dampften wir nach Verlassen Chiles nordwestwärts - immer zwischen den vielen kleinen und grossen Fischereifahrzeugen und den von ihnen ausgelegten Leinenangeln manövrierend.

Zur Nacht verstärkte ich die Wachen - wir durchfuhren wieder einmal Piratengebiet. Ob wir viele Langleinen der Fischer beschädigten, weiß ich nicht, Piraten allerdings verschonten uns.

Nach einigen Tagen verließen wir die peruanischen Gewässer und liefen in die Bucht von Guayaquil ein. Dort empfing uns der Flusslotse, mit voller Fahrt ging es stromaufwärts. Die Ufer des Guayaquil-River sind mit dichten Mangrovenwäldern bewachsen. Ein Paradies für Fische, Säugetiere und Reptilien.

Leider wurde diese tropische Idylle in zunehmendem Maße von den Menschen zerstört. Man hatte begonnen, industrielle Shrimps-Zucht zu betreiben. Dazu wurden die Mangrovenwälder vernichtet und Fischteiche, die mit dem Brackwasser des Flusses gespeist wurden, angelegt. Um die armen Shrimps schnell wachsen zu lassen, wurden sie mit Pellets gefüttert, und Antibiotika sollten Krankheiten vermeiden. Nach zweimaligem Abfischen waren die Teiche verseucht, das Wasser, nun eine chemikalische Dreckbrühe, wurde in den Fluss abgelassen, und eine Fläche ohne Pflanzen und Tiere blieb zurück.

Später schob die ecuadorianische Regierung dem Frevel einen Riegel vor, die Aufzucht der Shrimps wurde durch Umweltauflagen reglementiert. Da ich einige Jahre dort lebte, beobachtete ich die Entwicklung mit Interesse. Die Reglementierungen betrafen auch die Erdölförderung im Amazonasgebiet und auf den Galapagosinseln.

Ich schwadronierte mit dem Lotsen zu diesem Thema, bis Guayaquil nach ca. 4 Stunden Flussfahrt vor uns lag. Der Hafенlotse kam mit 2 Schleppern, und die schöne plumpe ACONCAGUA ließ sich willig am Liegeplatz vertäuen. Zoll, Imigrationspolizei, Quarantänebeamte, Schiffsmakler, Coast Guard usw. kamen zur Einklarierung an Bord. Die meisten kannten mich von früheren Reisen, so waren die Formalitäten schnell erledigt, und das Schiff wurde zur Beladung freigegeben. Riesige Mengen Sandwich und Bier verschwanden in den Mägen meiner Gäste, alle bekamen ihre Zigaretten und Whisky (kartonweise) und verließen schwankend unser Schiffchen.

Die Beladung hatte inzwischen begonnen.

Am nächsten Vormittag kamen neue Gäste, um uns zur Jungfernfahrt zu gratulieren und das Schiff erstmalig im Hafen zu begrüßen. Man überreichte mir Bilder von der Stadt, kunstgewerbliche Gegenstände und bediente sich von dem bereitgestellten kalten Büfett und dem kalten Bier.

Nach 24 Stunden war die Beladung beendet - es ging mit Lotsen flussabwärts. Drei Stunden später hatte uns der Pazifik wieder. Die Bananen wurden auf Transporttemperatur von 13,2 Grad heruntergekühlt, auch die Kühlanlage bestand ihren Praxistest.

Bei herrlichem Wetter dampften wir nordwestwärts. In einem Kaff an der Küste von Costa Rica, es heißt Caldera, hatten wir noch ca. 1,000 Tonnen Ananas zu laden. Einlaufend kam uns ein deutsches Schiff entgegen. Der Kapitän rief uns an, fragte nach dem Woher und Wohin. Er wollte die Küste hoch nach Mexiko.

Anlegen, die Ananas laden und Ablegen erfolgte in acht Stunden, dann waren wir wieder auf See.

Der deutsche Frachter kam uns entgegen. Spöttisch fragte ich den Kapitän, ob er etwas vergessen hatte. Die Antwort kam zerknirscht - er hatte in Caldera einige blinde Passagiere aufgegabelt und brachte diese nun zurück. Zwei Tage Verlust waren sicher ein herber Schlag für den Reeder, und der Kapitän bangte um seinen Job.

Für mich war es Anlass, das Schiff noch einmal gründlich durchsuchen zu lassen - aber wir waren „clean“. Ich wusste, die US-Immigration Police hatte blinde Passagiere nicht gem.

Mit voller Fahrt durchpflügten wir die See, begleitet von Delfinen und Möwen, die Jagd auf die von uns aufgescheuchten Fliegenden Fische machten.

Dann tauchte die imposante Skyline von Los Angeles am Horizont auf. Ich ließ über die Toppen flaggen - schließlich lief das Schiff zum ersten Mal Long Beach an. Vor der Hafeneinfahrt kam der Lotse an Bord, mit Schlepperhilfe bugsierte man uns zum Liegeplatz. Alle Schiffe, die wir passierten, ließen zur Begrüßung ihre Sirenen ertönen - ein Höllenlärm.

An der Pier standen viele Leute. Die Behörden, sonst sehr penibel, fertigten das Schiff schnell ab, und dann kamen sie an Bord - Reedereivertreter, Abgesandte der Stadt, Hafenbehörde, Ladungsempfänger und auch japanische Werftleute, die die Mängelliste abarbeiten sollten. Man teilte mir mit, dass wir ca. eine Woche in Long Beach bleiben würden. Löschen, reparieren und neu laden - das braucht Zeit. Meine Gäste überreichten Geschenke, Bilder von L. A. und Long Beach, vom Hafen und Wappen der Stadt usw. Reden wurden gehalten und getrunken. Ich bedankte mich artig.

Endlich war der Spuk vorbei - aber am nächsten Tag hatte ich im Auftrag meiner schwedischen Brötchengeber einen Empfang zu geben. Es war wohl eine gelungene Veranstaltung. Meine Rede nahmen die Gäste mit viel Beifall auf, und besonders die Damen schienen beeindruckt. Ich sah wohl ein wenig anders aus als ihre Männer - braungebrannt, mit langem Haar und Bart war ich ein Exot, und man verglich mich mit dem Seewolf und den Wikingern.

Hätte ich nur auf eine launige Rede verzichtet, wäre mir einiges erspart geblieben. Nun hagelte es Einladungen. Besonders in Erinnerung ist mir die Besichtigung der Orangenplantagen mit anschließendem BBQ und Tanz geblieben. Als Nichttänzer habe ich wohl vielen der tanzwütigen Damen auf die Zehe getreten. Kurz - eine schöne, aber anstrengende Woche lag hinter uns.

Die Ladung Orangen für Japan war an Bord. Auslaufen und den Bug nach Westen - 25 Tage Pazifik lagen vor uns. Ich setzte den Kurs über die Hawaii-Inseln auf die Bucht von Osaka ab. Die Bordroutine hatte uns wieder.

Nach einer 25-tägigen Reise kamen die Berge Japans in Sicht, wir liefen in die Bucht ein, und vor dem Hafen von Sakai kletterte der japanische Lotse an Bord. Er trug einen Hut und Fliege. Komisch, fast alle japanischen Lotsen trugen Hüte.

Anlegen, die Ladung löschen, Gratulanten empfangen, alles ähnlich wie in Kalifornien. Außer einer Einladung zum Essen brauchte ich aber an keinen Veranstaltungen teilnehmen. Auch die Werftleute waren erschienen und bastelten an der Deckshydraulik herum.

Bebunkert, verproviantiert und mit aufgefüllten Frischwassertanks waren wir auslaufklar. Dann kamen zwei Passagiere an Bord - ein japanischer Kapitän und ein Chief (Chef der Maschinengang). Sie

sollten angelernt werden. Mir war klar, dass das Schiff den Besitzer wechseln würde - aber da ich von Anfang an ein gestörtes Verhältnis zu der Dame hatte, war es mir egal.

Jetzt begann eine meiner schönsten Reisen - Kurs Neuseeland. SÜDSEE - ich komme!

Südsee

Wir liefen also nach Löschende mit Südkurs ab. Japan verschwand achteraus am Horizont. An steuerbord sahen wir die Lichter von Okinawa. Dann herrschte Dunkelheit. Am Morgen ging die Sonne an backbord auf - ein herrliches Bild.

Die Mariana-Inseln weit an backbord, strebten wir dem Äquator entgegen. Die Carolinen, eine Inselgruppe noch nördlich des Äquators, wurde bei herrlichem Wetter durchfahren. Wir näherten uns dem Äquator. „Dann gab es einen Ruck - die Linie war passiert“, und der Bismarck-Archipel mit seiner tropischen Inselwelt beeindruckte durch die flachen, mit Palmen bestandenen Inselchen. Seevögel und Delfine begleiteten das Schiff auf seinem Südkurs.

Die Coral-See, Neu-Caledonien, eine zu Frankreich gehörende Inselgruppe an backbord, das Great Barriere-Riff unsichtbar an steuerbord liefen wir auf die Cook-Straße zu, die die beiden neuseeländischen Inseln in die Nord-und Südinsel teilt.

Ich erinnerte mich, mit welcher Begeisterung ich als Junge die Reisebeschreibungen des englischen Seefahrers James Cook verschlungen hatte. Nun durchfahren wir die nach ihm benannte Meerenge, Wellington grüßte an backbord mit seinem Leuchtfeuer und wir drehten auf Südwest. Die Bucht von Christchurch ansteuernd, legten wir an. Christchurch ist vor kurzem durch die Erdbeben bekannt geworden. Damals war es ein schönes Städtchen. Die Zeit schien hier langsamer zu verlaufen, nette Menschen, eine wunderbare Landschaft - ein Paradies.

Wir luden Lammfleisch für die Westküste der USA. Innerhalb von 24 Stunden waren wir voll feinsten zarten Lammstücken, die bei minus 25 Grad transportiert wurden. Die Ablader gaben einige Kartons in die Kombüse, und der Koch zauberte wunderbare Gerichte.

Meine beiden Japaner schnüffelten überall herum, sie nannten es „Lernen“. Der Kapitän war mir sympathisch, der Chief, ein schmieriger alter Mann, nicht.

Wieder ging es hinaus, wieder die Cook-Straße, jetzt aber Kurs Nordost. Wer kennt sie nicht, die Geschichten über die Südsee, nun lag sie vor mir. Nur so viel, ich war begeistert und träumte von der Meuterei auf der Bounty, der Schatzinsel, den Entdeckungsreisen der Engländer und musste aufpassen, über meine Träumereien nicht den Bordalltag zu vergessen.

Die ACONCAGUA, von ihren Geburtswehen inzwischen weit entfernt und von den Kinderkrankheiten genesen, machte ihre Sache gut. Sicher lag das auch an dem herrlichen Wetter.

Nach ca. drei Wochen kamen wir der Küste Kaliforniens näher, mir wurde der Löschhafen benannt - es war Port of Hueneme, zwischen L. A. und San Francisco. Einlaufen und die Ladung löschen war Routine.

Eine komplett neue Besatzung stand an der Pier. Die neuen japanischen Besitzer erschienen und liefen überall herum, fotografierten alles und stellten 1.000 Fragen. Ein Vertreter der Reederei war aus Stockholm angereist. Er wickelte den Verkauf des Schiffes ab. Ich legte mich mit einem japanischen Inspektor fürchterlich an, da er überall herumkamelte.

Ich teilte ihm mit, dass ich mit ihm nicht mehr reden werde. Er solle sich an meine Reederei wenden. Das tat er dann auch, indem er sich in einem ellenlangen Fax über mich und meinen Unwillen zur Kooperation beschwerte. Die Reederei leitete mir zur Kenntnisnahme die Kopie zu. Ich konnte es mir nicht verkneifen, bei der Übergabe-Zeremonie meine dreckigen Bemerkungen zu machen. Der Japaner platzte fast vor Wut - ich lachte.

Die Übergabe des Schiffes wurde von mir und dem neuen Kapitän im Schiffstagebuch bestätigt. Ich nahm meinen Koffer und ein Taxi nach L.A. Airport. Meine philippinische Besatzung verabschiedete sich mit Tränen in den Augen und flog nach Manila.

Europa ade

Ende der 90iger eröffnete mir der Reeder, dass für mein Schiff eine längere Charter für einen bekannten Konzern im pazifischen Raum vorgesehen sei. Basis sollte die Verschiffung von Bananen von Ecuador nach Fernost sein. Da ich schon lange auf dem Schiff sei, keine Frau und kleine Kinder hätte, sei ich der richtige Mann für den Job. Ich überlegte nicht lange, meine Verbindungen nach Germany waren minimiert, mit der Liebe hatte es dort auch nicht geklappt - also sagte ich zu.

Es begann eine wilde Zeit. Vom Basishafen Guayaquil fuhren wir mit vollem Schiff nach China, Japan und Korea. Auf der Rückreise wurden immer Gebrauchtwagen aus Japan nach Südamerika geladen. Ich fasste in Guayaquil, auch dank meiner Freunde dort, schnell Fuß. Man bot mir eine Wohnung direkt am Fluss an, die einem deutsch-Ecuadorianer gehörte. Ich griff zu und beantragte Residenz in Ecuador.

Nun verbrachte ich einen grossen Teil meines Urlaubs in Ecuador, bereiste mit Freunden das Land und genoss das Leben fernab von der europäischen Hektik. Auf Indio-Märkten erstand ich kunstgewerbliche Gegenstände und Webwaren, im Amazonasgebiet durchfahren wir mir schnellen Booten die Flusslandschaften. Die Anden allerdings bewunderte ich nur aus dem Jeep.

Eines Tages bekam ich eine Einladung zur Besichtigung einer Bananenplantage. Mit dem Jeep ging es landeinwärts. Dann tauchte eine große Villa, umgeben von einem Park, auf. Der Hausherr, Besitzer vieler Plantagen und Kunde der Reederei, empfing mich und meinen Freund. Er stellte mir seine Señora und Kinder vor. Ich wurde herumgeführt, ein tolles Haus und ein riesiger Pool beeindruckten mich. Dienstbare Geister servierten Drinks und landestypische Snacks. Dann zeigte man mir die nahe Plantage, kräftige schwarze Männer schnitten die grünen Stauden mit einem auf einem langen

Holzstiel montierten scharfen Messer. Durch die Plantage zogen sich überall gespannte Drahtseile, an denen Rollen mit Haken liefen. Die Bananenstauden wurden eingehakt und mit der Rolle zu einem Sammelplatz transportiert - eine Drahtseilbahn im Bananendschungel. Der Sammelplatz, nahe an einer für LKWs befahrbaren Trasse angelegt, bestand aus riesigen Betontischen, auf denen die Bananenstauden abgelegt wurden. Männer mit scharfen Messern zerteilten die Stauden in sogenannte Finger, wie wir sie im Supermarkt kaufen. Diese Finger, bestehend aus ca. 6-8 Bananen, wurden dann in eine riesige Betonwanne geworfen. Es war ein Desinfektionsbad, Insekten und anderes Getier wurde abgetötet. Kleine Bananenschlangen, hochgiftig, und Spinnen, deren Biss unbehandelt auch tödlich war, wurden getötet. Wurde doch einmal jemand verletzt, hatte er eine Spritze mit einem Gegengift bei sich. Auch am Sammelplatz war ein grosser Sani-Kasten stationiert.

Die desinfizierten Bananen kamen in das nächste Becken, in dem eine Chemikalie war, die die Bananenoberfläche wachste und so besser vor Verderb während des Transportes schützte. Die Arbeit an den Waschrögen wurde von Indio-Frauen ausgeführt. Schlechte Bananen sortierte man vor Ort aus. Nun kamen die Finger aus dem Wachsbad auf einen Trockentisch, dem sich dann der Packtisch anschloss. Kinder wuselten mit den Aufklebern zwischen den Trockentischen herum und klebten das Logo des Patrone auf die Früchte, andere Kinder falteten mit erstaunenswertem Geschick die Kartons auseinander. Männer verpackten die getrockneten Finger in die mit perforierten Plastiksäcken ausgelegten Kartons. Schnell verschlossen wurden sie auf bunt bemalte Trucks verladen und traten ihre Reise zum Hafen an.

Manche Plantagen waren hunderte Kilometer vom Hafen entfernt. Dort belud man die Schiffe mit den Früchten. Ich wundere mich noch heute, dass ein Kilo Bananen nur um einen Euro kostet.

Für mich war es ein interessanter Exkurs in eine mir bislang fremde Welt.

Abends kehrten wir zum Haupthaus zurück, machten uns frisch, und ein zünftiges „azcado“ oder BBQ oder Grillfete, wie auch immer, stärkte uns und viele Gäste von anderen Plantagen. Man hatte die Nachbarn eingeladen, um den „Capitano“, der wie der Seewolf aussah und ihre Bananen über die Meere fuhr, zu bestaunen. Es wurde getanzt und getrunken. Immer wieder wurden mir Fragen gestellt, und da mein Spanisch mies war, übersetzten mein Freund und dessen Frau. Besonders die Señoritas und Senhoritas hingen an den Lippen des grossen, blauäugigen „Wikings“.

Das hatte Folgen, ich war jetzt aufgenommen und bekam jedes Wochenende Einladungen. Für die Damen war ich eine willkommenen Abwechslung in ihrem sonst eher tristen Dasein, die Männer waren an den Transportabläufen über See interessiert - kurz, ich war „in“. Eine Senhorita, eine schwarzäugige temperamentvolle Schönheit, sie hatte in Quito studiert und sprach englisch, widmete mir viel Zeit. Sie besuchte mich in Guayaquil und kam auch an Bord. Manchmal fuhr sie mit, wenn wir mehrere Häfen in Ecuador anliefen. Fast wäre ich dort sesshaft geworden, aber mich trieb es letztlich nach einigen Jahren fort.

Das Schiff wurde auf anderen Routen eingesetzt, und meine Senhorita besuchte mich nur noch, wenn ich die Westküste Südamerikas befuhr.

Reise Ecuador - Buenos Aires

Wir luden in einem kleinen ecuadorianischen Hafen - Puerto Bolivar - ein volles Schiff Bananen und gefrorenen Fisch für Argentinien und Uruguay.

Das Schiff, ein alter Bananendampfer Baujahr 1975, gehörte noch zu der Art, die wie ein Schiff aussah. Heute sieht man fast nur noch schwimmende Kisten oder Häuser.

An Deck wurden Container mit Kakaopulver, Fischkonserven und Obstkonserven geladen.

Die Reise ging entlang der südamerikanischen Westküste Kurs Südsüdost. Je weiter wir nach Süden kamen, desto weniger Schiffen begegneten wir. Auf der Südhalbkugel war Winterzeit, und das Wetter wurde immer schlechter. Ich stand vor der Entscheidung, durch die Magellan-Straße zu fahren oder um Kap Horn zu dampfen.

Die Wetterkarte zeigte zwischen zwei Tiefdruckgebieten eine Lücke, also entschloss ich mich, die Route ums Kap zu nehmen, zumal die Charterer die hohen Lotsenkosten für eine Fahrt durch die Straße scheuten. Alles wurde seefest gemacht, die Container nachgelascht, und los ging es.

12 Stunden vor Kap Horn erwischte es uns - Sturm Stärke 10-11 aus West, also alles von achtern. Das Schiff rollte wie toll - 41 Grad Krängung war am Klinometer als maximaler Winkel abzulesen. An Deck durfte natürlich niemand mehr, und an der Reeling stehen schon gar nicht.

Nix mit Romantik. Der Schiffselektriker lief mit angelegter Schwimmweste durch die Aufbauten und jammerte: „We will sink, we will sink...“. Das grüne Wasser des Südpazifiks verdeckte die Fenster des obersten Decks zeitweise. Alle Maßnahmen, verschiedene Geschwindigkeiten und Kurse, brachten wenig Erfolg. Umdrehen ging auch nicht mehr. Wenn das Schiff quer zur See käme, bestünde die Gefahr des Kenterns. Schnee, Graupelschauer und das vom Sturm hochgerissene Wasser behinderten die Sicht. Ich stand zwei Tage auf der Brücke, und meine 18 Besatzungsmitglieder - mixed Crew (Filipinos, Kroaten) - lagen in ihren Kojen.

Endlich kam Kap Horn in Sicht, und einige Stunden später hatten wir die südlichste Landmarke Südamerikas querab. Mit nordöstlichem Kurs kamen wir bald unter Windschutz, und das Schiff lag ruhiger - es krängte nur noch 20 Grad nach jeder Seite. Der Koch machte das erste warme Essen nach drei Tagen, und die Schäden wurden beseitigt.

In Buenos Aires angekommen, gingen die Jungs in die Kirche und dankten ihrem Gott für den glücklichen Ausgang der Reise, indem sie eine Kerze anzündeten. Ich trank einen Whisky und ging endlich in die Koje. Für mich war es eine normale Sturmfahrt.

Da war nix mit Romantik, nix mit Schönheit. Es war ein Job, wie jeder andere auch.

PS: Das Schiff trug den schönen Namen "REEFER SUN", Heimathafen PANAMA.

Reise Pascagola - Odessa

Pascagola ist ein Südstaatenstädtchen an der Nordküste des Golfs of Mexiko, und wir bekamen Order, dort ca. 7.000 Tonnen gefrostete Hähnchen für die Ukraine zu laden.

Nachdem wir die Ladung im Schiff hatten, liefen wir aus und nahmen Kurs auf die Straße von Gibraltar. Zwischen riesigen Bohrtürmen vor der US-Küste navigierend, setzte ich den Kurs südlich von Kuba ab, und mit voller Fahrt durchpflügte das Schiff die Karibik. Eile tat not, war doch ein Hurrikan unterwegs. Es galt, ihm auszuweichen. Das gelang auch, indem wir uns nördlich hielten und das Zentrum 300 sm von uns ließen. Die Ausläufer machten uns trotzdem zu schaffen, Windstärken um 9 bis 10 ließen das Schiff rollen und stampfen, ich musste die Fahrt reduzieren, um Seeschäden möglichst zu vermeiden. Nach 20 Stunden war es vorbei, der Sturm ließ nach - lediglich eine mächtige Dünung wiegte uns.

Nach 12 Tagen meldete ich mich bei der spanischen Signalstation Tarifa Traffic an, gab die Schiffsdaten über Funk an die Behörden und passierte die viel befahrene Straße von Gibraltar.

Wieder einmal steuerten wir an der nordafrikanischen Küste östliche Kurse, erreichten die Südküste Siziliens, und durch das Ionische Meer ging es in die Inselwelt der Ägäis. Viele Fähren und Sportboote kreuzten hier unseren Kurs. Eine herrliche Gegend für Segler, aber für uns unangenehme Gewässer.

Vor den Dardanellen angekommen, wurde die türkische Flagge im Vormast gesetzt. So wurde dem Gastland Respekt gezollt. Der Lotse kam an Bord, und nach 4 Stunden lagen die Dardanellen achteraus. Die 8-stündige Überquerung des Marmarameeres absolvierte ich ohne Lotsen. Früh tauchte endlich aus dem Morgennebel die beeindruckende Skyline Istanbuls auf. Die Sonne stand über der Stadt. Wieder ein Lotse durch den Bosphorus und endlich das Schwarze Meer. 18 Stunden später dann Odessa, die geschichtsträchtige Stadt. Lotse, Schlepper und einlaufen.

Endlich lag das Schiff am Liegeplatz, aber jetzt kam es dicke. Fremdenpolizei, Zoll, Quarantäneinspektoren, Ladungsinspektion, Umweltpolizei, Sicherheitsinspektion, eine Menge Leute mit viel Zeit und vielen Wünschen. Komischerweise legte man hier mehr Wert auf Bargeld und Alkohol. Zigaretten waren nicht so gefragt.

Der Umwelt-Fuzzi kontrollierte das Öltagebuch und hatte tatsächlich einen Fehler entdeckt. Nun drohte er mit Sanktionen. Eigentlich ruhig, wurde ich langsam sauer und fragte unverblümt, wie viel ich nun zahlen müsse. Er aber wollte unbedingt den Chief, der für das Öltagebuch verantwortlich war, zur Kasse bitten. Mit mir wollte er sich nicht anlegen. Ich nahm meine Russischkenntnisse zusammen und teilte ihm mit, dass es kein Extra für ihn gebe, ich die Strafe bezahlen würde. Dann fragte ich, ob die Kontrolle beendet wäre und ließ ihn von Bord werfen. Natürlich kam der Strafbescheid, den ich lächelnd beglich. Eine Dummheit mit Folgen.

Wir laschten die Ladung. Nach einer Woche waren wir klar zum Auslaufen. Der Zoll, repräsentiert durch 10 Beamte unter Führung einer stattlichen Dame, zählte penibel die Dollar der Crew. Wir hatten bei Einlaufen eine Geldliste abgeben müssen. Fanden sie Differenzen zwischen Ein- und Auslaufgeldlisten, und der Seemann hatte für die Differenz keine Umtauschbescheinigung von der Bank, wurde ihm eine Strafe aufgebremmt. Auch die Schiffskasse und mein persönliches Geld unterzog man einer Zählung. Da ein Kapitän in keinem Hafen der Welt kontrolliert wird, fanden die Zöllner dank meiner Nachlässigkeit eine Differenz ohne Bankbeleg.

Die Chefin der Truppe nahm mich beiseite und meinte, es gebe nun grossen Ärger. Aber es ließe sich auch anders regeln. Ich fragte nur, wie viel für uns alle? Eine für mich geringe Summe wechselte in aller Heimlichkeit den Besitzer. Plötzlich war die Kontrolle beendet, meine ukrainische Freundin vom Zoll meinte, alles sei in bester Ordnung, küsste mich und wünschte eine gute Reise. Sie hatte ein paar Monatsgehälter extra, und ich gönnte ihr den Zuverdienst und hatte meine Ruhe. Alle waren froh, als der Lotse von Bord ging und wir mit dem Meer alleine waren.

Dass ich über die Reederei vom Hafenkapitän Odessa bei Erreichen des Panamakanals eine Strafe von 5.000 US\$ bekam, einfach so, war wohl die Rache des Umweltfritzen. Wir mussten zahlen, leider. Ohne Begleichung der Strafe hätten wir die Ukraine nie wieder anlaufen dürfen.

Marlboro-Kanal

Am 31. Dezember liefen wir mit 7.000 Tonnen hübsch verpackten Hühnchen aus Brest aus. Französische Hühner sind bei den Arabern begehrt.

Als wir aus der Bucht herauskamen, empfing uns ein Sturm Stärke 10 aus Südwest in der Biskaya. So fiel die Silvesterfeier ins Wasser. Es ging ganz langsam gegen die schweren Seen. Aber jeder Sturm geht zu Ende, und am 1. Januar liefen wir mit 20 Knoten Süd, passierten Gibraltar und mit voller Fahrt an der nordafrikanischen Küste Richtung Port Said - Ägypten.

Auf der Aussenreede angekommen, besuchten uns alle möglichen Behörden und solche, die sich als Behörden ausgaben. In Erinnerung blieb mir u. a. der Besuch zweier Herren, die angeblich das Schiff auf nukleare Strahlung untersuchen müssten. Zu diesem Zwecke brachten sie ein Gerät an Bord, welches ich für ein Bügeleisen hielt. Diese Untersuchung fand natürlich nie statt, Bakschisch: Marlboro und Whisky.

Nachdem nun die Abfertigung durch diverse Offizielle und Nichtoffizielle abgeschlossen war, wir unsere Passagenummer und -zeit hatten, zog ich eine erste Bilanz. Die Einklarierung hatte mich, d. h. letztlich dem Charterer, 110 Stangen Marlboro gekostet.

Irgendwann kam der Lotse an Bord, wir gingen Anker auf und machten auf der Innenreede an Festmachertonnen fest - Bug Richtung Suezkanal. Der Lotse war ein Witzbold. Er machte mir klar, er sei der beste Hafenlotse in Port Said, und ich könnte mich glücklich schätzen, ihn bekommen zu haben. Spätestens da wurde mir klar, dass ich tief in den Bonded Store Logger, dem Raum, in dem die Zigaretten und alkoholischen Getränke sowie Kosmetika usw. aufbewahrt wurden, greifen musste, um diesen würdigen Vertreter seiner Zunft zufrieden zu stellen. Auf einem Zettel, den er mir übergab, las ich dann: Cigarettes Marlboro total amount 200 cartons a 200 cigarettes, 10 cartons of Whisky Black Label. Die geforderten Kosmetika waren zwar auch erheblich, zählten aber kaum. Dazu dann soundso viel Kisten Hühnchen usw. usf. Ich fing an zu lachen, dachte ich doch, er sei ein Witzbold. Falsch - der meinte es bitterernst. Er müsse angeblich für den Hafenkapitän und weiß der Henker, für wen noch, Marlboro besorgen. Irgendwann war mir das Gefeilsche über, er bekam genau die Hälfte und hat sich sicher ins Fäustchen gelacht.

Der Kanallotse kam an Bord, die Mooringgang und die Abfallgang holten ihre, ich weiß nicht mehr, wie viele Kartons Marlboro, und wir nahmen die Boatcrews mitsamt ihren Booten an Bord. Es waren etwa 10 Leute, die uns durch den Kanal begleiteten und im Ernstfall unsere Festmacherleinen an Land fahren mussten, um das Schiff zu vertäuen.

Auf halbem Weg war Lotsenwechsel, und mein Lotse bediente sich - wo? Natürlich im Bonded Store Logger. Und Hähnchen schmeckten seiner Familie auch, meinte er. Der neue Lotse war ok - wir ankerten im Grossen Bittersee, warteten den Northbound Konvoi ab, und dann ging es Richtung Suez.

Dort wurde ich die Boatcrews und den Lotsen los, natürlich nicht ohne Bakschisch - was wohl? Marlboro. Ich bin ca. 3.000 US\$ an Zigaretten und Alkohol sowie Kosmetika losgeworden. Lebensmittel ausgeschlossen.

Sicher könnt ihr euch vorstellen, dass ich froh war, diese Gewässer zu verlassen. Morgens rief ich in Stockholm an und berichtete von meinem Missgeschick. Dort lachte man und fragte, wann ich denn das letzte Mal durch den „Marlboro-Kanal“ gefahren sei? ... Es war schon etliche Jahre her. Als ich die Summe nannte, die man in Form von Genussmitteln von mir erpresst hatte, meinte mein Gesprächspartner: „Hast dich gut geschlagen. Es hätte teurer werden können.“

Später erfuhr ich von Kollegen, dass sie den Suezkanal nur „Marlboro-Kanal“ nannten.

Piraten

Auslaufend Turbo, einem kolumbianischen Bananenhafen, bekam ich die Order, nach Puerto Barrios, einem Drecknest an der Karibikküste Guatemalas zu laufen und dort für UNITED FRUITS ein volles Schiff Bananen zu laden. Also, Kurs Nord und die Küste hoch.

Wir erreichten abends die Einfahrt zu einer kleinen Bucht, die von Dschungel und Bergen umgeben war. Da für diese Bucht keine Seekarten an Bord waren, schlichen wir durch den tropischen Regen, nur nach Radar und Echolot fahrend, in die Bucht. Endlich fand ich einen Ankerplatz, und gegen Mitternacht fiel der Anker. Ich war froh, ohne Grundberührung sicher am Anker zu liegen.

Deckswachen wurden eingeteilt, die Aufbauten einbruchssicher verschlossen, und die wachfreie Crew ging schlafen. Gegen 04:00 hämmerte jemand an meine Kammertür. Der 2. Offizier, ein Filipino, stammelte, nachdem ich die Tür geöffnet hatte, „Sir, pirats on board, everywhere pirats.“ Ich lief auf die Brücke, nahm mein Fernglas und sah durch den Regen Fremde an Deck, die Festmacherleinen, Farbkübel und Werkzeuge zur Reeling schleppten. Den Matrosen, der zur Deckswache auf dem Vorschiff eingeteilt war, hielt einer der Räuber eine Machete an den Hals. Sie hatten den armen Kerl unter einen Decksscheinwerfer geschleppt, damit ich die Lage ja auch richtig einschätzen konnte. So räumten sie alle Lagerräume aus und beluden ihre längsseits liegenden Boote.

Einige Räuber kamen zu den Aufbauten, offensichtlich wollten sie an die Schiffskasse und das Eigentum der Crew. Ich wollte schon Order geben, die Schotten zu öffnen, um das Leben von Alex, dem gefangenen Matrosen, zu retten, da fiel mir das Typhon ein.

Ich benutzte die Schiffssirene und gab SOS: . . . - - - . . .

Der tiefe Ton des Typhons wurde selbst durch den Regen von den Bergen als Echo zurückgeworfen. Es war ein höllischer Lärm.

Unser unerwünschter Besuch verschwand, wie er gekommen war, lautlos tauchten die Boote, ich zählte acht, im Regen unter.

Bei Hellwerden legten wir an einem Steg an, und natürlich zeigte ich den Behörden den Überfall an. Die lapidare Antwort: „Señor Capitano, the pirats are Indios. We can't do anything.“ Ich hatte das Gefühl, dass die Polizei mit den Räubern unter einer Decke steckte.

Nachdem ich die Schadensmeldungen vom Bootsmann hatte, kalkulierte ich die Einbuße. 82.000 US\$ errechnete ich. So konnte ich dem Reeder einen fetten Verlust melden. Aber ich war froh, dass kein Besatzungsmitglied gekillt wurde, und mit einer geschockten, aber gesunden Besatzung lief ich nach Komplettierung der Ladung aus.

Piratinnen

Es regnet mal wieder ... und da strapaziere ich die die Tastatur des PCs.

Meine Blog-Leserin wildcat hatte nach PIRATINNEN gefragt - es folgt eine lustige Story.

Der leitende technische Offizier aus Kroatien war urlaubsreif, und das Management schickte uns eine Urlaubsvertretung nach Colon in Panama. Ein blonder, blauäugiger Germane kam an Bord und suchte den Kapitän. Nun sehe ich ja eher wie ein sibirischer Bärenjäger aus, und als die Deckswache auf mich wies, schaute er recht verduzt. Ich hieß ihn dennoch willkommen an Bord. Da er während der Panamapassage das Maschinenressort übernehmen musste, ich auf der Brücke war, sah ich ihn erst wieder, als wir Balboa an der Pazifikseite passierten und mein kroatischer Chief sich grinsend von mir verabschiedete. Warum grinst der Kerl, dachte ich.

Wir liefen Kurs Süd nach Esmeraldas, einem kleinen Kaff kurz überm Äquator in Ecuador.

Herr B., der neue Mann, kam auf die Brücke und erzählte mir, dass er vor 25 Jahren sein Patent als Schiffssingenieur gemacht habe und nach fünf Jahren die Nase voll von der Seefahrt hatte. So ging er an Land und wurde Technikchef in einem Werk in Bayern. Dank seiner guten Beziehungen zum Management fuhr er alle zwei Jahre während seines Urlaubs als Chief, auch um ein paar Dollar extra zu verdienen. Eigentlich war ich froh, so einen guten Mann an Bord zu haben, zumal einen Deutschen. Da konnte ich ja wieder mal Deutsch üben - grien.

Besonders bewunderte ich seine Redegewandtheit, er wusste alles, kannte alles und jeden und hatte auch ein nautisches Patent für Küstengewässer - so sagte er. Ich meinte, dann könne ich mich ja gleich ablösen und bliebe in Ecuador, machte endlich auch Urlaub.

Wir ankerten vor Esmeraldas, und ich nahm die Besatzung zusammen, um sie über die Gefahren gerade in diesem Hafen zu belehren. Solche Sachen gehörten zu meinen Dienstobliegenheiten. Ich malte also in buntesten Farben die Schönheit der Mulattinnen und Kreolinnen aus und warnte vor Krankheiten und ließ Kondome verteilen. Da die Damen oft KO-Tropfen benutzten, um die Seeleute nach erfolgter Betäubung auszurauben, wies ich gesondert darauf hin. Weiterhin gestattete ich, Verlobte und Freundinnen an Bord zu empfangen. Allerdings sei jedermann für seinen Besuch persönlich verantwortlich. Klare Worte, die allerdings mein bajuwarischer Seemann in bestem Englisch kommentierte. Komischerweise verstand niemand seinen Humor...

Wir liefen ein, und die Beladung begann. Abends strömte die dienstfreie Crew in die Bars, auch der Chief. Er hatte ja drei Ingenieure, die sich um den Maschinenbetrieb kümmerten.

Irgendwann kam er mit zwei bildhübschen Mädchen an Bord und lud mich zu einer Party ein. Ich lehnte dankend ab, konnte es mir aber nicht verkneifen, zu fragen, ob zwei gut geschulte Damen nicht zu viel wären. Er war auch auf diesem Gebiet sehr selbstbewusst.

Am Morgen kam ein total zerstörter Herr B., besagter Chief, zu mir. Nichts mehr mit grosser Klappe. Er forderte mich auf, die Polizei zu holen, die "Nutten" hätten ihm KO- Tropfen in den Alkohol gemischt und ausgeraubt. Seine gesamte Monatsheuer, Ehering, Fotoapparat und sonstige Wertsachen waren verschwunden. Die Videokamera, mit der er die Orgie für seine bayrischen Stammtischfreunde wohl gefilmt hatte, war demoliert, und der Film war verschwunden. Keine Identifikationsmöglichkeit also. Ich grinste, lehnte unter Bezug auf die Belehrung jegliche Aktivität ab und sagte ihm, er könne ja zur Polizei gehen. Nun wurde er rabiat, ich wäre verpflichtet, ihn zu unterstützen. Da mir seine hohe Stimme missfiel, fragte ich scheinheilig, ob er Kondome benutzt hatte. Blass werdend schüttelte er den Kopf und hielt endlich seinen grossen Rand.

Der Schaden mache eine Monatsheuer unversteuert aus, teilte mir der Pechvogel nach einer Bestandsaufnahme mit. Höflich lächelnd meinte ich in breitem Norddeutsch: „Chief, sie wollten doch Urlaub an Bord machen. Da benötigt man eben Geld.“ Ob er sich eine Krankheit weggeholt hatte, erfuhr ich nicht mehr. Er wurde vorher abgelöst.

Philippinen

Meine philippinische Besatzung war begeistert, als ich ihnen unser neues Einsatzgebiet mitteilte. Wir hatten eine Zeit-Charter für Del M... erwischt. Das bedeutete, Bananen und Ananas von der Insel Mindanao nach Japan, Korea und China zu kutschieren. Jedenfalls wurde diese Eröffnung mit Begeisterungstürmen begrüßt. Ich sah der Charter gelassen entgegen. Da ich den Manager des Charterers gut kannte, erwartete ich keine Probleme.

Also liefen wir von Shanghai kommend nach Süden. Ich erspare mir Details, alles wurde schon in meinem Blog "Südsee" beschrieben. Die Philippinen an backbord lassend, steuerte ich die südlich gelegene Insel Mindanao an. Im Süden der Insel liegt die Bucht von Davao.

Eines frühen Morgens steuerte ich das Schiff in die Bucht und wartete auf den Lotsen. Der kam endlich, und auf ging es zu einem morschen Holzsteg, an dem wir ohne Schlepper anlegen mussten. Der Lotse war eine Feuertüte, und so tat ich mein Bestes, um den Steg nicht umzufahren, was mir auch gelang. Die Behörden kamen an Bord, die Formalitäten waren dank der „Geschenke“ schnell erledigt, und dann ging es los.

Scharen von Familienangehörigen stürmten das Schiff, Ehefrauen, Eltern, Kinder meiner Crew nahmen das Schiff regelrecht in Besitz. Mir standen die Haare zu Berge, damit hatte ich nicht gerechnet. Ich versammelte meine Offiziere und vergatterte sie dahingehend, dass sie für einen geordneten Dienstablauf und die Sicherheit sowohl des Schiffes als auch der Besatzung und der Gäste zu sorgen hätten. Die Versicherung meines Staffs nahm ich skeptisch auf, aber es funktionierte tatsächlich. Große Sorge bereitete mir der hohe Proviantverbrauch, wusste ich doch nicht, wie ich dem Reeder die Mehrkosten unterjubeln sollte.

Die Beladung begann, und um 05:00 pm war Feierabend. Bis auf die Nachtwache verschwanden meine Jungs und ihre Familien an Land.

Morgens zum Dienstbeginn erschienen alle vollzählig, was mich doch verwunderte. Die Familien trudelten im Laufe des Tages ein. Für mich war es ein unbeschreibliches Durcheinander, aber es war wohl doch ein gut organisiertes Chaos. Für die Philippiner war es normal. Sie waren fröhlich und arbeiteten singend.

Die Beladung ging sehr langsam vorwärts, und so hatte ich Zeit, den Einladungen des Charterers zum Diner Folge zu leisten. Anschließend erfolgte der obligatorische Besuch in ausgewählten Nachtclubs. Mädchen aus dem ganzen fernostasiatischen Raum, eine immer schöner als die andere, erfüllten alle Wünsche der meist honorigen Besucher.

Beim Charterer waren einige japanische Geschäftsleute zu Besuch, sie besichtigten die Pflanzungen und interessierten sich auch für die Beladung des Schiffes. Hatte ich die Japaner als reservierte Menschen kennengelernt, staunte ich über deren Auftreten, besonders in den Bars, die wir besuchten. Während ich für die großen, schlankgewachsenen Mädchen aus dem Norden Chinas schwärmte, waren Russinnen bei den Söhnen Nippons der Renner.

Nachdem die Bananen an Bord waren, verließen wir den Liegeplatz und versagelten in den Norden der Insel Mindanao. Wir steuerten eine kleine Bucht an, die durch ihren tropischen Reiz auf jeder Südseereklame einen würdigen Platz gefunden hätte. Es war die Bucht von Bugo. An dem gleichnamigen Liegeplatz machten wir fest.

Am nächsten Tag war Heilig Abend. Die Besatzung zauberte ein festliches Mahl. Wieder waren Familienangehörige in Massen an Bord. Wissend, dass ich geschieden war, stellte mir der 2. Offizier eine seiner Schwestern vor. Sie war Ärztin in einem Hospital in Cagayan de Oro, der nächstgelegenen Stadt. Glücklicherweise erinnerte ich mich an die Warnung eines guten Freundes, der für die Charterfirma arbeitete. Er hatte mir erklärt, dass, wenn man ein Philippina nehme, man die ganze Familie ernähren musste. Das wollte ich nun nicht unbedingt, obwohl die asiatische Schönheit mir sehr gut gefiel. So blieb ich reserviert, sehr zum Ärger des Kupplers.

Die Philippinos sind strenggläubige Katholiken, und so nahm ich den Besuch eines Priesters ohne Erstaunen hin. Er bat, eine Christmas Messe für seine Landsleute an Bord durchführen zu dürfen. Ich stimmte zu, und so erschien er am Heiligen Abend, allerdings in Begleitung einer Schar junger

Frauen. Besorgt frage ich, was das denn für Damen seien. „Christmas Singers“, war die lapidare Antwort.

Meine Besatzung feierte ihre Weihnachtsmesse. Dann sang der Chor. Weihnachtslieder klangen über das festlich erleuchtete Schiff und die tropische Bucht. Es war einfach schön - ich war wie verzaubert.

Dann begann das Weihnachtsmahl - alle langten tüchtig zu. Mir schenkte man Blumen, Obst und kleine Schnitzereien. Der Chor brachte für mich ein spezielles Ständchen, und die Frauen und Kinder bewunderten den blauäugigen Santa Claus, der die anderen um Haupteslänge überragte.

Ich bezahlte den Priester und den Chor und ging in meine Kabine. Dort lauschte ich noch lange dem Gesang meiner Crew und der Gäste. Ich war wie verzaubert.

Es war das erste und letzte Mal, dass ich Weihnachten an Bord sentimental wurde.

Weltumsegelung

Einmal um den Erdball

Wieder einmal lagen wir in Guayaquil - Ecuador. Dieses Mal sollten wir eine volle Ladung Bananen für Neuseeland laden. Da diese Reisen äußerst selten sind, besorgte ich mir die notwendigen nautischen Dokumentationen, insbesondere die Seekarten und Seehandbücher waren für die Navigation durch die Südseeinseln wichtig.

Nach Ladeende ging es flussabwärts, und der Lotse ging von Bord, die lange Seereise nahm ihren Anfang. Wir steuerten südlich der Marquesas-Inseln, Tahiti, Samoa, Tonga auf Auckland zu. Es war Sommer auf der Südhalbkugel, wir hatten während der gesamten Überfahrt herrliches Wetter.

Die Reise durch die Südsee war traumhaft. Oft saß ich ganz vorn, ließ die Beine über die Reeling baumeln und beobachtete die am Bug spielenden Delfine, die riesigen Albatrosse, die wie Pfeile ins Meer stürzten und die vom Schiff aufgeschreckten fliegenden Fische fingen, ich sah Wale ihre Bahn ziehen, und manchmal tauchten kleine Atolle auf, die mit Palmen bewachsen waren.

Aber man konnte auch die Verschmutzung der Meere sehen. Selbst abseits der viel befahrenen Schifffahrtsrouten schwamm Öl, Plastikmüll, an großen Plastikbällen hängende Netze, Holz und sonstiger Dreck. Zivilisationsabfall selbst im Paradies - wir vergiften den Erdball und damit uns.

Wunderschön auch die Sonnenauf- und -untergänge und der Sternenhimmel. Kein Licht störte die Beobachtung des Nachthimmels. Romantiker wären sicher auf ihre Kosten gekommen.

Schließlich erreichten wir Auckland, den grossen Hafen auf der Nordinsel Neuseelands. Schon der Lotse fragte nach dem früheren Namen des Schiffes. Es fuhr einst unter britischer Flagge und gehörte der Blue Star Lines. Unter dem Namen AVILA STAR war das Schiff früher oft in Neuseeland. So wurde die alte Lady viel fotografiert. Man kann die Geschichte des Schiffes ergoogeln.

Nach dem Anlegen kam viel Besuch an Bord und besichtigte das Schiff. Ein Teil der Ladung wurde gelöscht, wir liefen aus und steuerten den Hafen Wellington an der Cook-Straße an. Wieder sehr freundlicher Empfang, eine Teilladung ging an Land, und kurz darauf waren wir wieder auf See - unser nächstes Ziel Christchurch auf der Südinsel.

Der Rest der Bananen verschwand auf Trucks, und man begann, Kiwi zu laden. Nach drei Tagen hatten wir 4.000 Tonnen in den Laderäumen. Nach dem Ablegen ging der Lotse von Bord, und ich setzte den Kurs auf die Cook-Straße ab. Nach Passieren steuerten wir nördliche Kurse - unsere Ziele waren Korea und Japan. Da ich diese Reise durch diesen Teil der Südsee schon schilderte, lasse ich Details nun aus.

Australien und das Great Barriere Riff und auch die Philippinen und Taiwan blieben hinter dem Horizont weit an Backbord. Wir steuerten Pusan an der Südküste der koreanischen Halbinsel an. Dort wurde etwa die Hälfte der Kiwi gelöscht und Proviant sowie Frischwasser übernommen. Der nächste Hafen war Tokio - am Fujiyama vorbei liefen wir in die Bucht von Tokio ein. Vor dem Hafen kam der Lotse, und mit Hilfe von Schleppern brachten wir das Schiff zum Liegeplatz. Die restliche Ladung war schnell gelöscht, und schon waren wir wieder auf See. Südwärts steuernd ging es an der japanischen Küste, jetzt an Steuerbord, nach Osaka, um Autos für Nordzypem zu laden.

Etwa 600 Jeeps und PKWs fanden in den Luken und an Deck Platz. Nach acht Stunden waren die Fahrzeuge gut verstaubt. Wieder auslaufen, den Lotsen verabschieden und mit Kurs Süd nach Singapur, um zu bunkern, Ersatzteile zu übernehmen und einige Besatzungsmitglieder zu wechseln.

Dann weiter durch die Straße von Singapur, einem berüchtigten Piratengebiet in den Indischen Ozean. Den Indik überquerten wir mit Kurs auf den Golf von Aden, den wir auch problemlos passierten.

Dann Bab el Mandeb, die Meerenge zwischen Afrika und der Arabischen Halbinsel, und das Rote Meer lag vor uns.

Glühende Hitze empfing uns, und viele große Tanker kamen uns auf ihrem Weg in den Persischen Golf entgegen. Ab und zu tauchte eine Dhau, das typisch arabische Segelschiff, am Horizont auf. Noch immer segeln die Araber diese ökonomischen Fahrzeuge, wie vor hunderten von Jahren.

Das Rote Meer lag achteraus, und nun ging es durch den Golf von Suez, beidseitig von Wüste und Bergen eingeschlossen, mit seinen vielen Bohrplattformen voraus.

Wir erreichten die Reede von Suez, mussten auf unseren Konvoi warten und kämpften vergeblich gegen die vielen Abstauber an, die uns regelrecht ausnahmen. Aber den „Marlboro-Kanal“ beschrieb ich schon an anderer Stelle. Auch die Passage des Suezkanals verlief ohne Probleme, wenn man von den vielen Bakschischen absieht, die ich spendieren musste. Wir erreichten das Mittelmeer, und mit nördlichem Kurs steuerten wir Famagusta auf dem nördlichen Teil Zyperns an.

Da sich selten so große Schiffe dorthin verirrt, wurden wir herzlich begrüßt, und ich erhielt eine Einladung zu einem tollen türkischen Essen.

Nachdem die Autos von Bord waren, liefen wir nach Ashdod im Süden Israels, luden Frühkartoffeln für Rotterdam. Auch die Reise westwärts durch das Mittelmeer war schön. Auf der Reede von Algeciras in der Bucht von Gibraltar fiel der Anker, die Bunkerschute und das Boot des

Schiffshändlers mit Proviant kam längsseits. Vier Stunden später voll bebunkert und verproviantiert, gingen wir Anker auf und liefen, nach Westen drehend, in die Straße von Gibraltar.

Dann spürten wir die Dünung des Atlantik, änderten den Kurs Nordwest und nach Passieren des Kap St. Vincent mit Nordkurs an der Portugiesischen Kaste entlang. Als Kap Finisterre querab lag, steuerten wir durch die Biskaya, die uns mit Nordweststurm empfing. In Richtung Englischen Kanal rollend und stampfend, aber sicher, brachte die alte Dame die Biskaya hinter sich, und am Eingang des Englischen Kanals begrüßte uns das Feuer des Leuchtturms von Ushant an Steuerbord voraus. Deutsche Seeleute nennen ihn wegen seiner Länge auch den Preußischen Grenadier.

Je weiter wir in den Kanal liefen, desto ruhiger wurde es, dann war der Wind eingeschlafen, und dicker Nebel behinderte die Sicht. Am Radargerat stehend, navigierte ich das Schiff durch die Straße von Dover. Kreuzende Fähren und Fischereifahrzeuge, keines optisch sichtbar, erforderten volle Konzentration.

Das Schietwetter hielt bis zur Lotsenstation Rotterdam an, und ich war froh, als der holländische Lotse auf der Brücke erschien. Nach drei Stunden lagen wir sicher vertäut im Mervehafen, und sofort begannen die Schauerleute mit der Entladung.

Ich hasse die europäischen Häfen, muss doch innerhalb von 24 Stunden alles erledigt werden, dann ist das Schiff nämlich leer und muss wieder auslaufen. Wir brauchten gute 20 Stunden, und in Ballast, d. h. ohne Ladung, liefen wir wieder aus. Proviant und Frischwasser, Ersatzteile - alles war an Bord.

Wieder durchfuhren wir den Englischen Kanal, drehten dann nach Steuerbord, und mit Westkurs durchpflügte die Lady die Fluten des Atlantiks.

Die Ostküste der USA ansteuernd, liefen wir in Fernandina Beach ein, einem kleinen Hafen in der Nähe von Norfolk. Dort luden wir riesige Papierrollen zur Herstellung von Bananenkartons für Ecuador. Auslaufend kam uns ein riesiges Atom-U-Boot der US-Navy entgegen.

Es ging südwärts, die Florida-Straße, die Karibik wurden durchfahren. Viele riesige Passagierschiffe kreuzten unseren Kurs. Dann lag der Hafen von Cristobal, die Einfahrt zum Panamakanal vor uns. Wir ankerten auf dem uns zugewiesenen Warteplatz auf der Innenreeede, ließen sämtliche Kontrollen über uns ergehen und stellten auch die Inspektoren zufrieden, die im Auftrage der Republik Panama als Flaggenstaat eine Kontrolle der Sicherheitseinrichtungen, der panamaischen Seefahrtsbücher und Patente sowie der Schiffspapiere vornahm. Wir führten ja die Panamaflagge, und unser Heimathafen hieß Panama.

Dann kam der Kanallotse, und ich war das Kommando für die Dauer der Passage los. Mittels vier Elektrolokomotiven bugsierte er uns in die unterste Kammer der Gatun-Schleuse. Wir hatten insgesamt drei Schleusenammern zu passieren. Es ging 26 Meter hinauf, dann hatten wir den Level des Gatun-Sees erreicht, und die Passage begann. Ca. 80 km Kanal, begrenzt von Mangrovenwäldern, später von felsigen Ufern, lagen vor uns. Auf der Pazifikseite kam die Pedro-Miguel-Schleuse in Sicht. Wieder zogen uns die Lokomotiven in die Schleusenammern. Nun ging es abwärts. Durch den kleinen Miraflores-See zur Miraflores-Schleuse wieder abwärts, bis wir den Level des Pazifik erreichten. Unter der Amerika-Brücke hindurch, dann lag der Pazifik vor uns. Der Lotse ging von Bord, und wir nahmen Kurs auf Ecuador.

Mit der Ankunft bei Data Pilot Station vor Guayaquil war unserer Erdumrundung beendet.

Landkrank?

Manchmal grübele ich über die Menschen nach. Ich kann nicht verstehen, was sie antreibt.

Dann setze ich mich ins Auto und fahre ans Meer. Meine Hunde toben im Wasser, während ich auf einer Buhne sitze und auf die See schaue. Dabei meide ich Orte, die von Menschenmassen frequentiert werden. Mit dem Fernglas kann ich die Schiffe sehen, die am Horizont die Ostsee durchpflügen. In mir kommen Erinnerungen hoch, und ich vergleiche das Leben der Leute an Land und das Leben auf See. Es sind zwei Welten, wie sie unterschiedlicher nicht sein können.

Meine jetzige Welt an Land ist mir fremd geblieben. All meine Versuche, mich zu integrieren, sind bislang fehlgeschlagen. Ich mag keine Städte, keine Menschenmassen, keine Behörden. Aber ich mag Tiere, Blumen und Bäume, insbesondere meine riesige Eiche, die mir zuraunt, dass der Wind, der ihre Blätter flüstern lässt, von der unendlichen Freiheit erzählt, die auf dem Meer herrscht. Sie erinnert mich daran, dass es dort keine Behörden, Supermärkte, Banken und sonstige die Menschen manipulierenden Einrichtungen gibt.

Ich glaube, ich bin „landkrank“...