

Unsere Zeitzeugen berichten

Karsten Wriede

Eine Seefahrt, die ist lustig, eine Seefahrt, die ist - dachte ich. Ich habe leider falsch gedacht. Denn als ich mir Ende der 60er Jahre nach dem Abitur bei der Seeberufsgenossenschaft ein Seefahrtsbuch zulegte, um zunächst auf große Fahrt zu gehen, war ich noch der naiven Ansicht, das Nützliche (richtig Geldverdienen) mit dem Angenehmen (Erweiterung des Horizonts durch Reisen) verbinden zu können. Es erwies sich jedoch sehr schnell, dass weder das eine noch das andere eintrat.



Was stand mir also bevor? Ich bestieg Anfang Februar 1968 im Hamburger Hafen mit meiner bescheidenen Ausrüstung die - 1954 in Schweden unter dem Namen "Clary Thorden" gebaute, aus heutiger Sicht kleine (4.785 BRT) - "MS Lindenstein" der Reederei "Hapag-Lloyd", um auf diesem Kühlschiff für einige Wochen als Messejunge zu arbeiten. Das Schiff war erst 1966 angekauft worden und

wurde 1984 in China abgewrackt.

Meine Koje, die ich mit einem anderen, für die Kapitänsmesse zuständigen Messejungen teilen musste, befand sich auf dem Achterdeck (für uninformierte Landratten: hinten). Dort befand sich auch die Offiziersmesse, in der ich u. a. meinen Dienst verrichten sollte. Und hier speisten nach meiner Erinnerung der zweite und dritte Offizier sowie der zweite Schiffingenieur, der zusammen mit dem Chefingenieur dafür sorgen sollte, dass alles wie geschmiert lief. Daneben befand sich die Kombüse - wer es nicht weiß: die Küche - oder das, was man dafür hielt.

Der Kapitän und sein erster Offizier sowie der Chefingenieur waren dagegen privilegiert, aber nicht nur deshalb, weil die Teller bei Seegang mittschiffs - dort wurde diniert und nicht selten geschlemmt - nicht so schnell vom Tisch fielen, sondern auch deshalb, weil dort auch die 11 oder 12 Passagiere beköstigt wurden und für geistige Abwechslung sorgten; man kann sich schließlich nicht ständig nur über Nautik unterhalten. Die Anzahl der Passagiere auf Frachtschiffen war begrenzt, weil man dann auf einen Arzt an Bord verzichten konnte. Man sollte sich also nur dann als Passagier auf einen Frachter welcher Art auch immer begeben, wenn man sich seiner Gesundheit einigermaßen sicher ist.

Es ging dann los, die Elbe hinunter in die Nordsee und dann nach Westen Richtung Ärmelkanal. Erste Zwischenstation war Bremen; es folgte der riesige Hafen von Rotterdam, wo weitere Ladung an Bord genommen wurde. Ich erinnere leider nicht mehr, ob wir auch noch in Antwerpen/Belgien Station gemacht haben. Geladen hatten wir unter anderem jede Menge Bier und Unterhaltungselektronik für die deutschen und sonstigen Touristen auf den Kanarischen Inseln.

Erinnern kann ich mich jedoch an die berühmte Biskaya, die große Meeresbucht zwischen der französischen Westküste und der spanischen Nordküste. Denn diese Bucht hatte etwas gegen mich. Kaum hatten wir die Spitze der Bretagne umrundet, ging's auch schon los. Windstärke 10 oder gar 11 war angesagt. Das relativ kleine Schiff bewegte sich nicht nur auf und ab oder schwankte von links nach rechts, sondern rollte in der Dünung (Wasserwellen, die bereits aus ihrem Entstehungsgebiet herausgelaufen sind) und der Windsee; beides zusammen bezeichnet man als Seegang. Stabilisatoren gab es damals noch nicht. Die Kombination dieser beiden Schiffsbewegungen ist wirklich fies und sehr gewöhnungsbedürftig.

Meine Befindlichkeiten spielten indessen keine Rolle: Ich musste arbeiten, ob ich wollte oder nicht. So ist es beispielsweise kein Vergnügen, mit einem gefüllten Putzeimer Wasser auf einem langen Gang in Schlangenlinien mal aufwärts, dann wieder abwärts zu laufen und dann auch noch seitlich gegen die Wände zu stoßen. Aber ich war ja lernfähig. Zum Schluss, also am Ziel, war der Wassereimer fast immer noch voll - bildete ich mir zumindest ein. Einen Vorteil hatte der Seegang: Zwischen Gang und zu reinigendem Waschraum befand sich stets eine kleine Barriere. Kippte man das mit Reinigungsmitteln versehene Putzwasser in den Waschraum, so lief es selbständig in jede Ecke und dann von selbst in einem Siel wieder ab; ich musste also nicht einmal nacharbeiten. Praktisch, nicht wahr?

Daneben waren um 6.00 Uhr morgens auf leeren Magen etliche Meter Gang zu schrubben, nicht gerade vergnügungssteuerpflichtig; ich habe es klaglos ertragen. Aber selbst mich als den einigermaßen seefesten Typ überkam irgendwann das Bedürfnis, sich bei diesem hohen Seegang mal eine kleine Ruhepause zu gönnen und sich seinem Leid hinzugeben. Also verkroch ich mich im sogenannten Lazarett oder besser Sanitätsraum. Die Entspannung war indessen nicht von Dauer. Denn schon nach kurzer Zeit kam der Bootsmann mit einem Matrosen hinein - mit der vorwurfsvollen Suggestivfrage auf den Lippen, ich sei doch nicht etwa seekrank? Dagegen gäbe es, so ließ er - ich traue mich kaum, es wiederzugeben - süffisant und ungeniert verlauten, ein probates Mittel: "Kotzen und immer wieder Kotzen bis ein braunroter Ring" erscheine; das sei das A..., dass müsse ich sofort wieder runterschlucken, denn das bräuchte ich noch. Bei so viel seemännischem Einfühlungsvermögen und kameradschaftlicher Fürsorge habe ich mich mühsam wieder auf die Beine gestellt und weitergearbeitet. Und in der Tat: Arbeit und frische Seeluft haben mir geholfen - ich war erstaunlicherweise nicht mehr seekrank.

Eine Besonderheit war auch der Dusch- und Waschraum auf dem Achterschiff. Mitten in diesem Raum befand sich eine zwischen Decke und Boden befestigte Stange, die denen ähnelte, die gewissen Damen in Vergnügungsvierteln bei ihren Verrenkungen Halt bieten. Die "nautische" Stange diente jedoch einem anderen Zweck. Sie sollte verhindern, dass man auf dem glitschigen Boden ausrutschte und zu Fall kam. Und das war kaum zu vermeiden, denn bei starken Seegang fühlte man sich dort wie im Fahrstuhl; es ging ständig hoch und wieder runter. Regelmäßige Körperpflege war daher immer nur mit einer Hand möglich, und man musste nach getaner Säuberung den richtigen Moment abpassen, um den Abstand zwischen Stange und Tür explosionsartig und unbeschadet zu bewältigen; dies ist vermutlich nicht jedem gelungen.

Wie eingangs erwähnt, war ich ja als Messejunge angestellt und als solcher neben dem Koch, den es auch noch gab und der ständig von "Pülzen" sprach, aber Pilze meinte, für das leibliche Wohl der hohen Herrschaften in der Offiziersmesse zuständig. Einmal wurde ich vom zweiten Ingenieur, der auf den Namen Hü(h)nerbein hörte - Assoziationen mit vereinsinternen Persönlichkeiten sind rein

zufällig -, hereingerufen. Auf meine unbekümmerte Frage hin, "Was ist?" wurde ich in schroffem Ton nachdrücklich dahingehend belehrt, die Frage sei falsch gestellt und müsse lauten: "Was wünschen Sie bitte?" Ich hab's mir gemerkt und kann es auch heute noch "abrufen", wie es im Fußballjargon so unsinnig heißt.

Ab dem Kap Finisterre an der Nordwestspitze Spaniens wurde es ruhiger und auch wärmer. Es vergingen noch einige Tage, und in der Ferne tauchten die Umriss des riesigen Teide auf Teneriffa auf. Dieser Vulkan ist mit 3.718 Metern nicht nur der höchste Berg Spaniens und fast so hoch wie der österreichische Großglockner, der 3.798 Meter misst, er ist mit 7.500 Metern Höhe über dem Meeresboden sogar der dritthöchste Vulkan der Erde. Dieser gigantische Berg, der sich in seiner ganzen Größe gleichsam aus dem Meer erhebt, bietet ein unvergessliches Bild. Nirgendwo im Hochgebirge kann man die ganze Höhe eines Berges so eindrucksvoll ermessen.

Die Höhe der Bezahlung an Bord war demgegenüber nicht der Rede wert. Aber ich hatte ja zwecks Horizonterweiterung immerhin Anspruch auf einen Urlaubstag; diesen durfte ich trotz meines geringen beruflichen Status bei einer Rundfahrt mit den Passagieren auf Teneriffa nehmen.

Dort sowie in Las Palmas auf Gran Canaria wurde die in Hamburg an Bord genommene Fracht ausgeladen. Geladen für die Heimreise wurden nunmehr Bananen und Tomaten sowie sonstiges Gemüse; schließlich handelte es sich bei der "Lindenstein" ja um ein Kühlschiff. Und zurück ging's auf demselben Weg. Dieses Mal war das Meer sehr viel gnädiger mit mir Landratte.

Es hat damals kaum jemand verstanden, weshalb sich ein angehender Student einen solch harten Job aussuchen konnte. Aber es hat mir nicht geschadet, sondern meinen Horizont erweitert und mich 1969 sogar veranlasst, an Wochenenden mehrfach als Schlafwagenschaffner auf lange Reisen zu gehen. Es war die beste Vorbereitung, um als "Hausmann" zu bestehen und zu reüssieren!

Viele Jahre später bekam ich von der Justizbehörde die Nachricht, ich möge mich doch mit der Seeberufsgenossenschaft in Verbindung setzen. Dies tat ich - ohne zu wissen, was der Grund war. Den habe ich dann dort erfahren. Ich musste stundenlang warten und zahlreiche Formulare ausfüllen und erhielt nach meiner Erinnerung DM 15,- ausgezahlt; es war die Kapitalisierung der von mir auf der "Lindenstein" erwirtschafteten Rente. Die dafür aufgewendete Zeit hätte ich besser anderweitig verbracht oder dem stets klammen Staat gespendet. Aber es musste ja alles seine Ordnung haben!